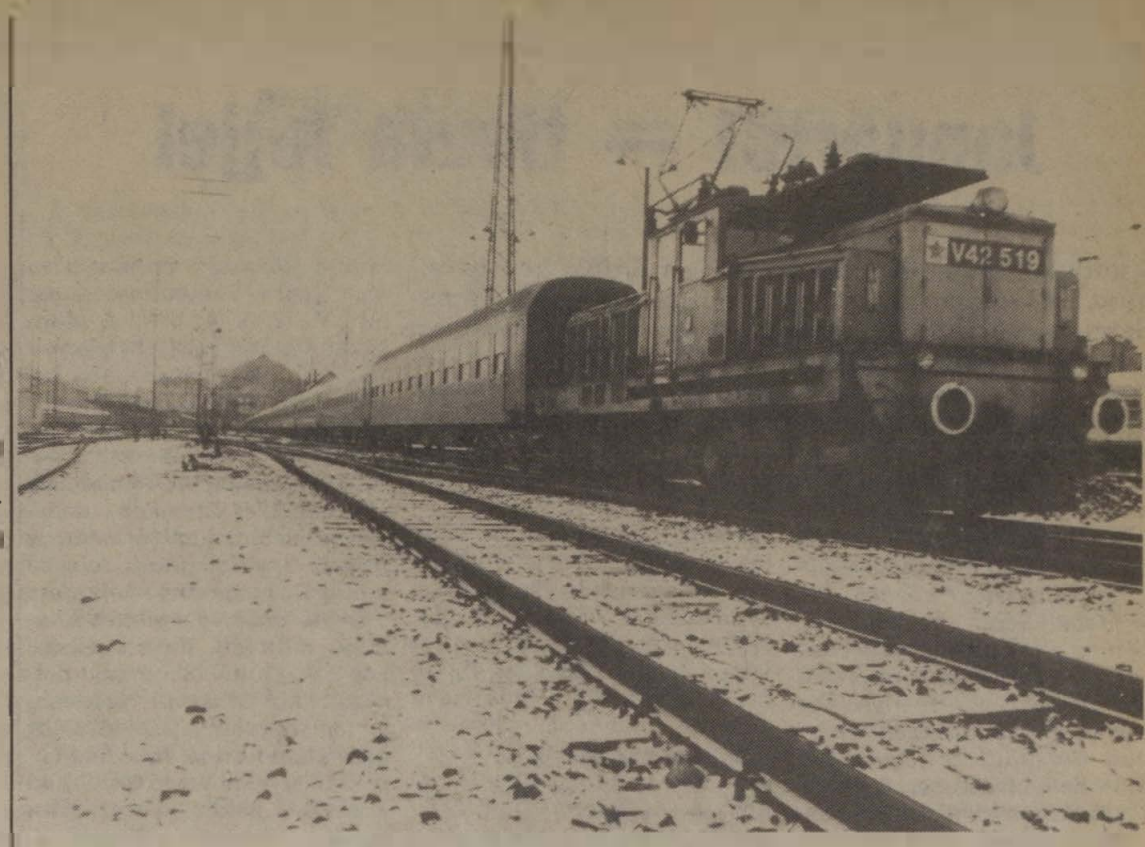
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXI. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1987. JANUÁR 15.



Ismét támad a tél. A vasutasok munkáját nehezíti a hideg és a hó
(Tóth Zoltán felvétele)

Az elnökség napirendjén

A vasút energiagazdálkodása és 1987. évi vállalati terve

A vasutas-szakszervezet elnöksége, az óesztendő utolsó ülésén, december 18-án, elsőnek a vasút energiagazdálkodásáról készült előterjesztést vitatta meg. *Katona András*, a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője szóbeli kiegészítőjében kiemelte: *a korábbi években a fajlagos energiatakarékosságon volt a hangsúly, a jövőben a kenőanyagra is nagyobb gondot kell fordítani.* Ez egyéni és társadalmi érdek is.

Az elnökség az előterjesztést, mely a VII. ötéves terv energiagazdálkodási feladatait is magába foglalta, a vitában elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta. Megállapította, hogy a vasút ezirányú tevékenysége összhangban áll a népgazdaság energiaracionalizálási törekvéseivel. Nagyra értékelte a Közlekedési Minisztérium és a vasút vezetőinek céltudatos fejlesztő, tervező, beruházó munkáját a vonalvillamosításban, a kazántelepek rekonstrukciós munkálataiban és az energiaellátási rendszerek korszerűsítésében elért eredményeit.

Mindezek mellett az elnökség szükségesnek tartja, hogy a Közlekedési Minisztérium és a vasút vezetői *intenzíven kutassák konkrét, az energiafelhasználás valamennyi területére kiterjedő energianormák kialakításának lehetőségét,* az ezen alapuló ösztönzés megteremtését; az ösztönzőrendszereknek az energiaköltség terhére történő működtetését.

Az elnökség támogatja a vontatási energiamegtakarítás méréséhez szükséges technikai háttér megteremtését. Ezek tervezett szűkkörű alkalmazása és várhatóan késői bevezetése miatt azonban szükségesnek tartja a jelenlegi mérési és nyilvántartási rendszer átdolgozását.

Az elnökség ezután *Ambrus András* vezérigazgató-helyettes előterjesztésében megvitatta a MÁV 1987. évi vállalati, szociális és munkavédelmi tervjavaslatát, valamint azok végrehajtásával kapcsolatos szakszervezeti feladatokat.

A népgazdaság áruszállítási igényeit alapul véve *a vasút 118 millió tonna áru elfuvarozásával és 229 millió utas elszállításával számol.* Ez megegyezik a VII. ötéves vállalati tervjavaslatban előirányzottakkal, kisebb eltérések a teljesítmények bontásában azonban vannak.

Ami a MÁV gazdasági helyzetét illeti, továbbra is kedvezőtlenül befolyásolják a viszonylag mérsékelt szállítási teljesítmények és az alacsony nyereségszint. A gazdasági helyzet javítása érdekében így továbbra is előtérbe kell helyezni a takarékos költséggazdálkodást, amely egyben a racionalizálási program megvalósításának indításával párosul.

Mindent összevetve — ezt az előterjesztés is kiemelte —, az 1987. évi tervfeladatok reálisak és teljesíthetők. A tervben kitűzött célok megvalósítása azonban valamennyi vasutastól — az irányítás és a végrehajtás minden szintjén egyaránt — *hatékonyabb és fegyelmezettebb munkát követel.*

Az elnökség a MÁV 1987. évi vállalati, szociális és munkavédelmi tervjavaslatát, továbbá a terv végrehajtásával kapcsolatos szakszervezeti feladatokat tartalmazó előterjesztést elfogadta. Ugyancsak elfogadta a szakszervezet és a félszázalékos ÖTA 1987. évi költségvetését.

Évindító munkásgyűlések

Az új esztendő első napjaiban a MÁV több üzemében és szolgálati helyén műszakkezdetkor munkásgyűléseken elemezték a múlt évi eredményeket, és ismertették a legfontosabb idei feladatokat. A vezetők és munkáskollektívák szóltak az eredményekről, de azokról a gondokról is, amelyek nehezítették a munkát.

A Landler Járműjavító Üzemben január 3-án rendezett munkásgyűlésen *Kövér Imre* igazgató ismertette az üzem 1200 dolgozója előtt az elmúlt esztendő eredményeit és gondjait, valamint a legfontosabb teendőket. Az üzem sikeresen zárta az elmúlt esztendőt, jó eredmények születtek, de még van mit tenni a munka hatékonyabbá tétele és minősége érdekében.

A gyűlésen a VIII. gyáregység Vásárhelyi Pál szocialista brigádjának vezetője felhívta az üzem brigádjait, munkáskollektíváit, hogy csatlakozzanak a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója tiszteletére kibontakozó munkaversenyhez, tegyenek meg mindent az üzem 1987. évi tervének teljesítéséért.

Az év utolsó hónapjában

Az időjárás is befolyásolta a vasúti áruszállítást

Mérsékelt volt a belföldi, élénk az exportforgalom — javult az üreskocsi-ellátás — csökkent a ki nem állított kocsik száma

Az előzetes adatok szerint a vasút decemberben 9 millió 343 ezer tonna árut szállított. Ez a tavaly decemberinek 93,1, a tervezettnek pedig 96,5 százaléka. Az árutonnakilométer-teljesítmény 96,7, illetve 95 százalékos volt.

A belföldi áruforgalomban — elsősorban a fagyveszélyes tömegáruk feladásának elmaradása következtében — alacsony volt a szállítás volumene. A vasúti fuvarozásra feladott 5 millió 280 ezer tonna áru a bázishoz 93,8, a tervhez képest 96,2 százalékos teljesítést jelent.

Az exportforgalom az év utolsó hónapjában viszonylag élénk volt. Az országból vasúton kiszállított áruk mennyisége a bázisszintet ugyan nem érte el, a tervezetet viszont 10 százalékkal meghaladta. Ezzel szemben alacsony volt az import áruforgalom. Értéke mindössze 87,2, illetve 91,2 százalékos volt.

A tranzitforgalom is 97,6, illetve 94,2 százalékos szinten alakult.

A záhonyi átrakó térség áruforgalma — ugyancsak kis mértékben — de az 1985 decemberi szint alatt maradt. A belépett széles nyomtávú rakott teherkocsik mennyisége 99,8, a megrakott normál nyomtávú teherkocsik száma 99,7, az ezekbe berakott árusúly pedig 99,9 százaléka volt a bázisidőszak mennyiségének.

Az áruszállítás minőségi mutatói részben megfelelően, másrészt kedvezőtlenül alakultak. A teherkocsik időbeni kihasználását fémjelző kocsifordulóidő értéke a bázishoz viszonyítva 3.4 százalékkal javult, a tervezettnél pedig 6,5 százalékkal volt magasabb.

A térbeni kihasználás — a statikus terhelés — a cukorrépa-szállítások jelentős elmaradása miatt az 1985 decemberinél 3,3 százalékkal alacsonyabb volt, a tervezett értéket azonban 1,9 százalékkal meghaladta.

A teherkocsi-gazdálkodást befolyásoló kocsitartózkodási idő is kedvezőtlenül alakult. *A MÁV-kocsik külföldi tartózkodási ideje* — az 1985 decemberihez képest — *kilenc százalékkal csökkent, ezzel szemben a külföldi kocsik MÁV vonali tartózkodási ideje közel 3 százalékkal emelkedett.*

A vasúti rakodásokhoz szükséges üreskocsi-ellátás decemberben jelentősen javult. Az elmúlt év hasonló időszakához képest a ki nem állított kocsik mennyisége több mint a felére csökkent. A vasúti teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett termelékenysége 105,1, illetve 94,4 százalékos volt a viszonyítási alapokhoz képest.

A teherforgalom lebonyolítása nagyobbrészt megfelelő volt. Kivételt képez ez alól a kilépő vonatfeloszlatások mennyisége. *A szomszédos vasutak elégtelen fogadása miatt, az 1985. évinél 5,6 százalékkal több vonatot kellett a határállomások korzetében leállítani, illetve feloszlatni.* Elsősorban Záhony és Kelebia térségére volt ez jellemző.

A többi mutatószám kedvezőbben alakult. A géprevárás eseteinek száma 72,6, a gépácsorgásoké 43,5, a belföldi vonatfeloszlatások mennyisége pedig 45 százaléka volt az 1985. év decemberének. A korszerű tehervonati mozdonyok napi haszonkilométer-teljesítménye is megfelelt a követelményeknek.

Decemberben 19 millió 200 ezer utast szállított a vasút. Ez a bázisnak 100, a tervezettnek pedig 100,5 százaléka. Az átlagos utazási távolság növekedésével az utaskilométer-teljesítmény 102, illetve 101,7 százalékosan alakult. A személyszállítás minőségét jellemző menetrend szerinti közlekedés — az előző év decemberéhez képest — 0,3 százalékkal csökkent, az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső késési idő 0,6 perccel növekedett.

Bánya és vasút

Kölcsönösen segítik egymást

Az idegenforgalmi nevezetességekben gazdag és természeti szépséggel megaldott Bakonyhegységen vezet át a *Győr—Veszprém* közötti vasútvonal. A kilencven éve megnyitott vonalon fekvő *Bakonyszentlászló*, amely a veszprémi körzeti üzemfőnökséghez tartozik, sokáig csendes szolgálati hely volt, de a Fejér megyei Bauxitbánya fenyőfői üzemének megnyitásával a feladatok nagymértékben megnövekedtek. Az eredményekről és nehézségekről kérdeztük *Fodor Ferenc* állomásfőnököt az ellenőrzést tartó *Babarczy Árpád* üzemfőnökhelyettes jelenlétében.

Az állomás legfontosabb tevékenységét természetesen a bauxit elszállítása képezi. 1986-ban az év végéig mintegy félmillió tonna bauxit fuvarozását végezték, ez a mennyiség egyharmaddal haladja meg az 1985. évi teljesítményt. A forgalom lebonyolítását, a bányarakodóhoz vezető tizenegy iparvágány szolgálja ki.

A kapcsolat kiegyensúlyozottságát hangsúlyozza *Várszegi Márton*, a bánya vasútüzemvezetője is. A tervektől való esetleges eltéréseket naponkénti egyeztetéssel tisztázzák, és kölcsönösen segítik egymás munkáját. A csekély számú, de csupán néha előforduló szakmai vita nem befolyásolja a két vállalat jó viszonyát, és csakis a közös érdekeket tartja szem előtt. A hétvégi rakodásokkal sincs különösebb probléma. Ha valamilyen aladály miatt szombaton elmarad a szállítás, akkor vasárnap kétszeres mennyiség gördül ki az iparvágányokról. Várszegi Márton meghívására megtekinthetjük a bányaüzem korszerű, ipari kamerákkal is ellátott rakodóüzemet.

Az állomás kiszolgálja még a Középdunántúli Tégla- és Cserépipari Vállalatot, valamint a Balatonfelvidéki Erdő és Fafeldolgozó Vállalatot. Ez utóbbi tüzifából és szerfából novemberig 29 ezer tonnát szállíttatott. A szerfából 8 ezer tonnát Ausztriába és Olaszországba küldtek.

A személyszállítási díjbevétel október végéig 400 ezer forint volt. Jellemző a hivatásforgalom, hétvégeken pedig a turistákat vonzza a környék. Gyakorta indítanak különvonatokat a közeli helységekbe, elő- és utószezonban elsősorban Budapestre és Tatabányára.

Az állomás eredeti felvételi épületének teljes átépítése 1984-ben megtörtént. Négy vágányának felújításával is elkészültek, az ötödikkel ha végeznek, már csak a hatodik marad hátra. Nagy munkálatok folynak a környéken is. A *Zirc* és *Bakonyszentlászló* közötti alagutat átépítették, a másik két közeli alagút rendbehozatalát tavasszal folytatják. Kivitelezője a Dorogi Szénbányák Vállalat. A pályafelújítás folyamatos. Nagyobb felépítményi rendszerre cserélik ebben az ötéves tervben a vágányokat Bakonyszentlászlótól Zircig, majd innen Dudarbányáig, a szénszállítások elősegítésére. Ebből a szakaszból, 9,4 kilométer hosszban, még az idén megvalósul a vágánycsere Porva—Cseszneki-ig. Az említett nagyobb feladatok mellett szükséges két kisebb, de esztétikailag is kívánatos tennivalóra felhívni a figyelmet: *a szép állomásépület melletti raktár és az Utasellátó elhanyagolt büféjének mielőbbi rendbehozatalára.*

Bakonyszentlászló a csatolt állomásként hozzátartozó *Porva—Cseszneki*kel együtt 33 dolgozóval teljesíti a feladatokat. A létszám nagy hányada törzsgárdatag, az utánpótlás biztosított. A munkafegyelemre jellemző, hogy az utóbbi négy évben fegyelmi és kártérítési eljárás lefolytatására nem került sor.

Dr. Horváth Károly

Hóban, fagyban

Záhonyi sikerek

Záhonyban csúcsforgalom volt a háromnapos ünnep alatt is. Az utóbbi hetek hétköznapjaihoz hasonlóan karácsonykor összesen több, mint 2100 vagon érkezett és 1700-nál több vagont indítottak a Szovjetunióba. A záhonyi vasutasoknak csaknem ötvenezer tonnányi árut kellett megmozgatniuk, lényegesen többet, mint az 1985. évi decemberi ünnepen.

A múlt év végi ünnepek alatti nagy hidegben — mínusz 12, mínusz 20 fok közötti hőmérsékletet mértek — rendkívül nehéz körülmények között dolgoztak a záhonyi vasutasok. A legtöbb gondot az összefagyott vasércek, fémek, a havas, fagyos fa megmozgatása okozta. A munkákat nehezíti, hogy a vagonok csúszósak, fokozott óvatosságra van szükség.

Szombathely

Társadalmi tulajdonvédelmi ankétok

A szombathelyi igazgatóság öt körzeti üzemfőnökségén december közepén befejeződtek az évet értékelő társadalmi tulajdonvédelmi ankétok.

Az igazgatóság területén összességében növekedtek a károk. A balesetekkel összefüggő kár nagysága elérte a 4,5 milliót, az áruszállítás során keletkezett veszteség pedig a 2,4 millió forintot. A lopások és dézsmálások értéke tavaly 825 ezer forintot tett ki Nyugat-Dunántúlon.

Az ankétokon megállapították, hogy a jövőben nagyobb aktivitást kell tanúsítani a kármegelőzésben a középvezetőknek is.

Januártól — tiszta fejjel

A munkafegyelem megszilárdítása érdekében az elmúlt időszakban széles körű mozgalom indult. Társadalmunknak napjainkban különösen a mértéktelen italozás ellen kell fellépni. Nem lehetünk közömbösek az alkoholos életmódot folytató munkatársaink iránt. Közösen kell segítenünk, hogy magatartásuk megváltozzon.

A Minisztertanács a 45/1986. (X. 30.) számú és a belkereskedelmi miniszter 12/1986. (X. 30.) számú rendeletben határozta meg a szeszes ital árusításával és fogyasztásával kapcsolatos, január 1-től érvényes szabályait. *A munkahelyen szeszes italt árusítani és fogyasztani tilos.* Ez a tilalom nem terjed ki a munkaidőn kívül, a munkahelyeken szervezett társadalmi rendezvényekre. Égetett szeszes italt azonban ilyen rendezvényeken sem szabad fogyasztani.

Az ittasság szabálysértés

Tilos szeszes italt árusítani és fogyasztani az egészségügyi, nevelési-oktatási intézményekben, ifjúsági találkozókon. A sportrendezvényeken, a nemzetközi ifjúsági táborokban és a tömegközlekedési eszközökön kizárólag alacsony alkoholtartalmú ital árusítható. Ilyen italnak kell tekinteni az alkoholtartalmú palackozott üdítőitalokat, sört, bort és egyéb italokat, feltéve, ha az alkoholtartalmuk a 12 térfogatszázalékot nem haladja meg.

Munkanapokon a vendéglátó intézetekhez hasonlóan a kiskereskedelmi üzletekben (bolt, ABC) — a nemzetközi idegenforgalmi szempontból jelentős területen működők kivételével — sem árusítható reggel 9 óráig szeszes ital. A munkahelyek közelében a bejárattól számított 200 méteres körzeten belül kocsma nem létesíthető.

A szeszes ital árusítására és fogyasztására vonatkozó előírások megszegése — a munkafegyelmi vétségen belül — *szabálysértésnek minősül, és a munkavédelmi felügyelő az elkövetőt akár 10 000 forintig terjedő pénzbírsággal is sújthatja, vagy helyszíni bírságot szabhat ki.*

A dolgozó köteles volt idáig is munkára képes állapotban a kijelölt helyen és időben munkára jelentkezni és ilyen állapotban a munkaidőt tölteni. (Mt. 34. §. (1) bek.) A munkára képes állapot fogalmát a kollektív szerződés, a munkavédelmi szabályzat, a vasutasok esetében az F2-es számú utasítás konkrétan meghatározta.

Az állami intézkedésekkel összhangban a Legfelső Bíróság a 18. számú irányelvében, amely az 1986. évi 50. sz. Magyar Közlönyben jelent meg, iránymutatást adott, hogy a független bíróságok miként segítsék a munkaidőalap jobb kihasználását és a fegyelmezett munkavégzést. *Az irányelvekben hangsúlyozta a Legfelső Bíróság, hogy a fegyelmi felelősségrevonás ott lép előtérbe, ahol a dolgozó meggyőzésének már nincs eredménye.*

A fegyelmi vétségek közül szigorúan kell elbírálni az italos munkába állást és a szeszes ital munkahelyi fogyasztását. A munkahelyi szeszesital fogyasztása fegyelmi vétség még akkor is, ha a dolgozó attól nem került alkoholtól befolyásolt állapotba! *Ha a dolgozó megtagadja, hogy az alkoholszondás vizsgálatnak alávesse magát, ez önmagában is alkalmas lehet a fegyelmi felelősségre vonásra.*

Szigorú utasítások

Kifogásolta a Legfelső Bíróság a munkáltató azon gyakorlatát, amikor indokolt esetben sem alkalmaz felelősségre vonást.

Ha a fegyelmi büntetést kiszabták, a bíróságok (nyomatékos ok nélkül) nem enyhíthetik azt. Ha a dolgozó vitatja az alkoholszondás vizsgálat pozitív eredményét, akkor kérheti a véralkoholos vizsgálatot. Az alkoholt fogyasztó dolgozó nem állítható munkába, illetve a munkától el kell tiltani, és a kiesett munkaidőre bér nem fizethető. A munkáltató által kiszabott fegyelmi büntetést a dolgozó megfellebbezheti a szolgálati hely mellett működő döntőbizottságnál.

A munkafegyelem vállalaton belüli megszilárdítása természetesen nem az állami szerveknek, vagy bíróságoknak, hanem a munkáltatónak a feladata. A vasúti közlekedés területén alapvető szemléletváltozás következett be. A MÁV vezetői utasítások kiadásával és a munkavédelmi szabályzat módosításával igyekeztek megakadályozni az italozást. A vezérigazgatói utasítás a fegyelmi jogkör gyakorlói számára előírta, hogy a forgalom lebonyolításával közvetlenül összefüggő munkaterületeken dolgozók legkisebb ittasságát is a legsúlyosabb fegyelmi büntetéssel, az elbocsátással kell megtorolni. *Szigorúan megtiltotta az ittas munkát az egyéb munkaterületeken is és az alkohol bevitelét a munkahelyekre.* A központi intézkedések következtében az elmúlt évekhez viszonyított ittas esetek csökkenése mellett ugrásszerűen megnőtt az elbocsátások száma.

1987. január 1-jétől megszűnt a fegyelmileg elbocsátott dolgozó büntetésének legsúlyosabb vonzata. Ezentúl adható számára az alsó bérhatárnál magasabb személyi alapbér és jutalom is. *Megmaradt azonban az az előírás, hogy az elbocsátás jogerőre emelkedésétől számított három évig úgy kell tekinteni a dolgozót, mintha még nem lenne munkaviszonya.* (Mt. V. 72. §. (4) bek.) A munkában töltött idejét tehát figyelmen kívül kell hagyni a bérbesorolásnál. Ez hatással lehet a személyi alapbér mértékére, hiszen csak 15 nap alapszabadság adható számára. A felmondási idő két hét, és nem jár az esedékes jubileumi jutalom sem. *A fegyelmileg elbocsátott dolgozó a büntetés jogerőre emelkedése után három évig a büntetés hatálya alatt áll.* Ez azt jelenti, hogy a vasúttól elbocsátott dolgozót a MÁV három évig kívánja foglalkoztatni. Ez idő alatti újra alkalmazása tulajdonképpen a fegyelmi jogerejét — ami a MÁV-ot is köti — teszi semmissé. *Gyakran előfordult, hogy az egyik üzemfőnök által elbocsátott dolgozót (akár másnap) a másik több munkabérért alkalmazta.* Ennek megakadályozására 1969 óta egy vezérigazgatói utasítás az újraalkalmazást csak kivételes esetekben tette lehetővé.

Nem érdemes kockáztatni

A helyébe lépett új utasítás, amely az 1986. évi 36. sz. MÁV Értesítőben jelent meg, kivételt meg nem engedő módon előírta, hogy a MÁV-tól való elbocsátást követő egy évig a dolgozó egyáltalán nem alkalmazható. Az egy év letelte után lehet alkalmazni. Ehhez azonban szükséges az elbocsátás büntetést kiszabó vezető írásbeli hozzájárulása.

Ha a MÁV-tól fegyelmi úton elbocsátott dolgozó már nem áll büntetés hatálya alatt, akkor az alkalmazása ügyében az illetékes vezető — a fenti kötöttségek nélkül mérlegelési jogkörében dönt.

Mindenkinek meg kell tehát fontolnia, hogy a múló élvezettel kockáztassa saját és családja egzisztenciáját, elveszítse megszokott munkakörülményeit és a munkatársai megbecsülését.

Dr. Szabó László

A MÁV lakáspolitikai koncepciója

Előtérben az önerős lakásépítés támogatása

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége a múlt év novemberi ülésén tárgyalta a MÁV lakáspolitikai koncepcióját. A vasút lakáspolitikája magában foglalja a mintegy 12 700 vállalati lakással történő gazdálkodást, valamint a vasutasok lakásépítésének, -vásárlásának támogatását. Napirendre tűzését indokolta, hogy a vállalati lakások fenntartása egyre nagyobb gondot jelent, s a dolgozók támogatását illetően is halmozódnak a feszültségek. A hosszú távra érvényes koncepció kialakítását nehezítette, hogy az 1988-ban várhatóan megjelenő lakásügyi jogszabályok teljesen új alapokra helyezik a lakásgazdálkodást. Így az elnökség elé került előterjesztés a jelenlegi helyzet elemzéséből kiindulva csak a rövidtávú — 1987. évre érvényes — elképzeléseket foglalta össze.

A MÁV lakásállománya kedvezőtlen képet mutat. Az összkomfortos lakások az összes lakásállománynak csak 9 százaléka, átlagéletkoruk pedig a MÁV-épületállagnál idősebb. A lakbérbevételek messze nem fedezik a fenntartási költségeket, annak csak 29 százalékát teszik ki. Az egységes és rugalmas lakásgazdálkodás ellen hat a MÁV-nál kialakult szervezeti felépítés. Az irányítás és végrehajtás szintjén egyaránt több szakszolgálat foglalkozik a lakásokkal. *A lakások kezelését, fenntartását a pályafenntartási szakszolgálat, a bérlőkijelölést, a támogatások elbírálását a munkaügyi szervezet, az elidegenítést az igazgatási és jogi szakszolgálat, a lakbérek beszedését pedig a pénzügyi szervek végzik.* Ez a négyes tagozódás nemcsak az irányítást, hanem a felelősséget is megosztja, s így nem egy esetben *„a sok bába közt elvész a gyerek”*. A tudatos és eredményes gazdálkodás megkívánja a szervezet átalakítását, egységesítését.

A szervezeti felépítésből eredő megosztottság az egyik oka annak, hogy a vállalati lakások elidegenítése nagyon nehézkesen halad. A vállalat érdeke pedig az lenne, hogy lakásállományát a lehető legnagyobb mértékben csökkentse, hiszen sem pénzügyileg, sem kivitelezői kapacitás vonatkozásában nem tud megfelelni a kívánalmaknak.

A lakások elidegenítésének gyorsítását szorgalmazza az a múlt év végén hozott intézkedés, miszerint az engedélyezés a vezérigazgatóságtól az igazgatóságok hatáskörébe került. Várhatóan nagyobb mozgás lesz a szolgálati lakások esetében is. Azokat, melyeknél a feltételek biztosíthatók (vasútüzemi területről történő leválasztás, a közművek elkülönítése stb.) s ahol az eladás jogszabályilag biztosított, átsorolják vállalati bérlakássá. A végrehajtás érdekében a közeljövőben elidegenítési terv készül.

Az elkövetkezendő időszakban csökkentik az új lakások építését. Munkaköri-szolgálati és vállalati bérlakásokat csak az üzemi fejlesztések kapcsán, a legszükségesebb mértékben építenek, mert egy nagyobb volumenű építés újratermelné a jelenlegi gondokat. Ehelyett *előtérbe helyezik a vasutasok kamatmentes kölcsönnel történő támogatását.*

Az állami és vállalati lakáspolitika egyaránt az önerős lakásépítés támogatását helyezi előtérbe. Az e célra rendelkezésre álló lakásépítési alap évek óta nő, 1986-ban már mintegy 255 millió forintot tett ki. Ennek ellenére az egyre növekvő dolgozói igényeket nem minden esetben tudják kielégíteni. Így a kölcsönök odaítélésénél mindenképpen szükséges rangsorolni. Előtérbe kell helyezni az új lakás építését, illetve vásárlását, valamint a többlépcsős lakásjuttatási megoldásokat.

A lakásárak nagymértékű emelkedése is indokolja a szövetkezeti lakásépítés mind szélesebb elterjesztését. *A VII. ötéves tervidőszak során szövetkezeti formában kerülne sor Dunakeszin 300, a miskolci vasútigazgatóságnál pedig 41 lakás építésére.*

A Budapest X. kerületi tanáccsal kötött megállapodás alapján az úgynevezett „városszéli telepen” mintegy 100 vasutas lakáshoz jutásának támogatását tervezik.

Az elnökség az előterjesztésben foglaltakat elfogadta, határozatában pedig felkérte a MÁV vezérigazgatóját, hogy az elidegenítésre szánt lakások eladása, illetve a tanácsi szervek részére történő átadása érdekében a szükséges intézkedéseket mielőbb tegye meg. A koncepcióban foglaltak végrehajtásáról ez év második felében tájékoztassa az elnökséget.

Tivald Attiláné

Lengyel delegáció látogatása



Szakszervezetünk meghívására kéttagú, vezető szintű lengyel vasutas-szakszervezeti delegáció tett látogatást hazánkban december 16-19-e között.

Maciej Swiatlowski, a lengyel vasúti építőipar dolgozóinak főtitkára és *Aleksander Waleczki,* a lengyel járműjavító-ipar dolgozóinak főtitkára látogatást tett a MÁV Építési Géptelepen, illetve a MÁV Északi Járműjavítóban. Vendégeink az illetékes területi intézőbizottságok titkáraival és a helyi szb-titkárokkal kölcsönösen kicserélték tapasztalataikat és megbeszélték a további együttműködés lehetőségeit. A delegációt fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár is.

Felavatták Zay Dezső emléktábláját

Születésének 100. évfordulója alkalmából 1986. december 1-jén Csillag László, a Dombóvári Városi Tanács elnöke leplezte le *Zay Dezső* emléktábláját, amelyet az MSZMP megyei bizottsága, a megyei tanács és a városi tanács állíttatott.

Zay Dezső az Osztrák-Magyar Monarchia hivatásos katonatisztje volt. Az őszirózsás forradalom idején az I. Honvéd Huszárezred főbizalmija, majd a Tanácsköztársaság ideje alatt a Dombóváron szervezett Vörös dandár parancsnoka lett. Egységében sok dombóvári vasutas is harcolt. *Zay Dezsőt* Simontornyán gyilkolták meg Prónay különítményesei 1919. augusztus 11-én.

Zay Dezső nevét viseli a dombóvári vontatási üzemegység jármű-villanyszerelő KISZ-szervezete.

A járműjavító üzemek intéző bizottsága

Pontos, gyors tájékoztatással megalapozza a jó döntéseket

Szakszervezetünk elnöksége november 18-i ülésén vitatta meg a járműjavító üzemek intéző bizottsága munkájáról készült beszámolót, amelynek lényegét az alábbiakban ismertetjük.

Az intéző bizottság jó együttműködést alakított ki az üzemek vezetőivel és a társadalmi szervezetekkel. Fontos törekvésük a termelékenység hatékonyságának növelése, a dolgozók szociális helyzetének javítása, illetve az elért eredmények megőrzése. *Sokat tettek a balesetmentes munkáltatás érdekében is.* Ennek ellenére még több járműjavítóban okoz gondot a zaj, a vibrációs ártalom, a légszennyeződés. Az intéző bizottság irányítja és koordinálja a járműjavítók szakszervezeti bizottságaiban tevékenykedő társadalmi munkavédelmi ellenőröket. Részben ennek köszönhető, hogy tavaly, az első három negyedévben — az előző év hasonló időszakához viszonyítva — lényegesen csökkent mind a balesetek, mind pedig a baleset miatt kiesett munkanapok száma. Sajnos a járműjavítóknál a táppénzhelyzet kedvezőtlenebb a MÁV átlagánál.

Az intéző bizottság 12 831 szervezett dolgozó érdekeit képviseli. Az 1985-ös esztendőt mind a tíz üzem élüzem szinten teljesítette. 1986. első félévi tervteljesítése is összességében kedvező volt. A szakszolgálat mind a vontató, mind pedig a vontatott járművek nagyjavítási tervét teljesítette.

Az intéző bizottság a szakszervezeti munkában fontosnak tartja az információ áramoltatását. Az alapszervezetek a bizalmiak és a főbizalmiak segítségével gyűjtik össze a tagság véleményét, s azt — saját tapasztalataikkal kiegészítve — juttatják el az intéző bizottság részére. A panaszokra, észrevételekre rendszeresen válaszolnak. *Pontos, gyors tájékoztatással igyekeznek megalapozni a helyes vezetői döntéseket.*

A járműjavító üzemekben általában kedvező a szociális helyzet. Korszerű öltözők, mosdók, étkezdék, bölcsődék, óvodák, munkásszállók, üdülők, kultúr- és sportlétesítmények állnak a dolgozók rendelkezésére. Az új érdekeltségi rendszer bevezetésével az üzemek nagyobb önállóságot kaptak. Az intéző bizottság ezért több hatáskört alapszervezeti szintre helyezett. Például a kamatmentes kölcsönök odaítélése.

A beszámoló összességében leszögezte, hogy az intéző bizottság eddigi tevékenysége alapvető, minőségi változást eredményezett a járműjavítók dolgozóinak érdekvédelmében. Az intéző bizottság állásfoglalásai, határozatai szakszerűek és reálisak.

Karácsonyi békeünnep

December 19-én, pénteken, a bejárók, a kora reggeli utazók csodálkozó szemmel néztek körül a debreceni nagyállomáson. A zászló- és lámpafüzérdíszbe öltözött csarnokban ünnepi hangulatot varázsolt a felállított fenyőfa.

Első látásra a karácsonyi ünnep jutott eszébe a felületes szemlélőnek. Jobban körülnézve azonban bárki meggyőződhetett róla, hogy többről van szó. *A kék zászlók, a feliratok, a gyermekrajzok a békéről üzentek.*

Az egésznapos — reggel hattól este hatig tartó — színes programmal az Országos Béketanács, a Hazafias Népfront megyei bizottsága és az állomás vezetői a bejárók, ingázók érdeklődését kívánták felkelteni a béke ügye iránt.

A felállított színpadon folyamatosan pergett a város neves művészeinek, művészeti csoportjainak műsora. Sokan tapsoltak a Csokonai Színház szólistáinak, az Úttörőház fúvószenekarának, a gyerekek körében is nagyon népszerű Resovszky együttesnek.

Megható volt az autóbusszal odaszállított óvodások öröme, amikor felfedezték saját, vagy társaik készítette rajzát.

A ráérő utas választhatott a várótermi nonstop filmvetítés műsorából, ahol Chiléről, a háborúról, a békéről és a barátságról mutattak be kisfilmeket. A békebazár kínálatában színes poszterek, jelvények mellett keresett könyveket lehetett kapni.

A délután kiemelkedő eseménye a békegyűlés volt, amelynek szónoka dr. *Pálfy József,* a Magyarország főszerkesztője. A szokatlan helyszínen és körülmények között közvetlen hangon szólt a nagyszámú közönséghez. Kifejtette gondolatait a bennünket is súlyosan érintő gazdasági válság és az esztelen fegyverkezés összefüggéséről.

Megerősítette a jelenlévők reményét abban, hogy az erőegyensúly és a türelmes, tárgyalásokra épülő politika meggátolja, hogy veszélybe kerüljön a béke. A béke ügye a leghumánusabb cél, amelyért kötelességünk összefogva küzdeni a magunk és unokáink jövője érdekében.

Nagy Ildikó

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

A vasutasok helytállásáról példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások amelyeket megyei újságokból válogattunk.

BÉKÉS MEGYEI NÉPÚJSÁG

Dénesi Zoltán a békéscsabai vasútállomás szomszédságában nőtt fel. Naponta látta, hallotta a szerelvények érkezését, indítását. Nagyapja is vasutas volt, ő is ezt a pályát választotta.

Elvégezte a vasútforgalmi szakközépiskolát, majd két évet dolgozott Békéscsabán. Közben szorgalmasan tanult és tisztképző tanfolyamra küldték. 1986 nyarán avatták tisztté, a Nyugati pályaudvar előtt rendezett ünnepségen.

Ismét a békéscsabai üzemfőnökségen kapott beosztást és felelősségteljes munkáját példamutatóan, fegyelmezetten végzi. Az őszi szállítási csúcsban is becsülettel állt helyt. Hivatása ezt követeli meg tőle. A vasúti szolgálat folyamatos: éjjel-nappal, ünnep- és vasárnap is dolgozni kell. Az utasok ha esik, ha fúj, hideg vagy meleg van, el akarják érni úticéljukat. Erről pedig a vasút dolgozóinak gondoskodni kell, méghozzá nagy fegyelemmel, balesetmentesen.

Azt mondja, szeretne bizonyítani és méltó maradni nagyapja emlékéhez.

VAS NÉPE

Amíg az ország lakosságának többsége ünnepelt, addig számos szolgáltató üzemnél, így a MÁV-nál, Volánnál és a postánál is helyt kellett állniuk az ünnepi szolgálatot teljesítő dolgozóknak.

Kincs János, MÁV főmenetirányító tájékoztatása szerint a szombathelyi MÁV Igazgatósághoz tartozó vasútvonalakon nem volt fennakadás az ünnepeken a személyszállításban. December 23-án aránylag sok utas igyekezett a vonatokon úticéljához, de december 24-én, 25-én már csak 40-50 százalékos kihasználtsággal közlekedtek a személyszállító szerelvények. Aztán megint megnőtt a forgalom, ezért mentesítő vonatokat is indítottak. Pénteken 12 óra 50 perckor mentesítő gyorsvonat indult Szombathelyről a Déli pályaudvarra, s délután a Déli pályaudvarról is gyorsvonat indult Szombathelyre a Savaria expressz tehermentesítéséért. A MÁV gondoskodott a személyszállító vonatok megfelelő fűtéséről.

DÉL-MAGYAR-ORSZÁG

A szegedi napilag interjút készített *Lovász Lázárral*, a szegedi vasútigazgatóság vezetőjével. Az 1986. évi áruszállítás tapasztalatait *Lovász Lázár* így összegezte:

— Talán az ötéves terv kezdeti bizonytalanságai miatt, az első félévünk nagyon-nagyon gyenge volt. Június végén, július elején kezdődött az élénkülés a forgalomban. Aztán megint volt egy hullámvölgy, és most, decemberben hallatlanul erős nyomás nehezedett ránk. Ezért bizonyos sorrendet — már csak a logika alapján is — fel kellett állítanunk. Pillanatnyilag az exportot tartjuk a legfontosabbnak. Belföldön nagyon odafigyelünk a lakosság ellátását szolgáló szállításokra. Mintegy 6,3 százalékkal nőtt 1986-ban a mi területünkön a tranzitforgalom. Ez a népgazdaságnak többlet devizabevételt jelent. Ennek a szállításfajtának a legjobb a vasút számára a nyereségtartalma is. Ha a ciklikusságot sikerülne megszüntetni az áruszállításban, gondjaink nagy része megoldódna. Állíthatom, az éves szállítandó árumennyiség egyenletes elfuvarozására elegendő a kapacitásunk.

NÓGRÁD

Impozáns látvány az ideiglenesen üzembe helyezett kereskedelmi telep Salgótarjánban, az állomásfőnökség területén. Mint azt *Mester Istvántól*, a beruházás műszaki ellenőrétől megtudtuk, a bejárás során meggyőződtek az ideiglenes forgalomba helyezés feltételeinek biztosításáról, s ennek alapján megindulhatott a szállítmányok ki-be rakása.

A 93 millió forintos költséggel épített kereskedelmi telep régi gondokat old fel a megyeszékhely áruellátásának könnyítésében. A korábbi kettővel szemben négy vágányon folyhat a rakodás, ezzel mintegy megduplázódott a kocsiforgalom. Éjjel-nappali világítás biztosítja a folyamatos üzemet, s az évek óta mostoha szállítási viszonyok is megváltoztak.

Az átrakásra váró áruk — különösen a nedvességet nem tűrő darabáruk — elhelyezése is megoldódott, hiszen megépült egy fedett oldalrakodó. Mintegy 3 kilométer hosszúságú új vágányhálózat fektetését végezték el, segítve az üzemanyagtöltést és a teherjárművek, illetve a dízelmozdonyok javítását is.

ÉSZAK-MAGYAR-ORSZÁG

A Borsod-Abaúj-Zemplén megyei napilap „Vezetőállásban" című képes riportjából vettük át az alábbi részletet:

„Hajnali 4 órakor a Miskolc—Tiszai pályaudvarról kigördül a Budapestre induló személyvonat. A villamos mozdony vezére: *Ihász Kálmán*, miskolci fiatalember. A pályaudvart, a síneket, a mozdonyt fehér köd borítja. A nagy ködben az áramszedő hatalmasat „villámlik". A vezetőfülkéből a pályát alig látni be 20-30 méterre. Ijedtségemet látva a mozdonyvezető megnyugtat: helyettünk a technika „lát". A vezetőfülkében műszer jelzi a sínek melletti jelzőlámpák állását. Időnként éles sípolásba kezd az úgynevezett „éberségi és vonatbefolyásoló" készülék. Erre a jelzésre a vezető egy kapcsoló segítségével reagál, mert ha ezt nem teszi, akkor a mozdony automatikusan lefékez, és megáll. Akkor is működésbe lép az automata fékezőberendezés, ha a vonat egy pirosra állított jelzőlámpán véletlenül túlhalad. A vezetőfülkében rádiótelefon, tehát közvetlen kapcsolat Miskolccal, illetve a fővárosi központtal. Az állomásokon egy-egy álmos utas száll csak fel a vonatra, Hatvantól már élénkül a forgalom. A nagy köd ellenére is sikerült 10 perc késéssel a Keletibe érkezni. A vezér a mozdonnyal egy kis pihenés után, 10 órakor indul vissza Miskolcra. Ez már gyorsvonat . . ."

NÉPÚJSÁG

Levelet hozott a posta szerkesztőségünknek az MÁV hatvani körzeti üzemfőnökségén dolgozó *Martos Flóra* szocialista brigádtól. Örömünkre szolgál *Györgyfi Lászlóné* brigádvezető tájékoztatója, amely szerint — a parádsasváriak megyére szóló felhívása nyomán — csatlakoztak az üveggyár Május 1. brigádjának mozgalmához. Kommunista műszak, társadalmi munka vállalásával kívánják elősegíteni, hogy mielőbb műveseállomáshoz jusson a Heves Megyei Kórház, illetve munkájuk ellenértéke korszerűbbé tegye az infarktusos betegek ellátását. A Martos Flóra brigád időközben vendégeskedett Parádsasváron is, hogy találkozzon a mozgalom elindítójával, majd tagjai ígéretet tettek, hogy a körzeti üzemfőnökség többi, összesen 77 szocialista brigádját igyekeznek e nemes ügy mellé állítani.

SZOLNOK MEGYEI NÉPLAP

A megyei napilap munkatársa *Csapó Jánost*, a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkárát a vasutasok szociális ellátásáról, érdekvédelméről, a munkaerő megtartásáról kérdezte. *Csapó János* a kérdésekre a következőket válaszolta:

— Kezdjük az egyik legfontosabbal, a lakással. A családosokat igyekszünk vállalati segélyhez, lakástámogatáshoz juttatni. 1984-ben és 85-ben minden ilyen igényt ki tudtunk elégíteni; 80—140 ezer forint kamatmentes kölcsönt kaptak dolgozóink — a szakszervezet véleménye alapján. Sajnos, 1986-ban már szűkösebbek voltak a lehetőségeink, rangsorolnunk kellett az igényeket.

Az érdekvédelemhez azt hiszem szorosan hozzátartozik a szakszervezeti jogsegélyszolgálat. Szolnokon hétfőn és csütörtökön *dr. Szabó Zoltán* jogász a csomóponti művelődési házban egész nap dolgozóink rendelkezésére áll. A szakszervezeti jogsegélyszolgálat természetesen ingyenes . . . De térjünk vissza a munkaerő megszervezésének feltételeihez; Újszászon, a közlekedésgépészeti szakközépiskolában vasútforgalmi osztályt indítottunk ebben a tanévben. A körzeti üzemfőnökségen pedig 24 olyan szakképzettség nélküli fiatalt tanítunk — havi 1000—1500 forintos fizetés mellett, akik 18 éves korukra leteszik a forgalmi, a kereskedelmi és az egyéb szakvizsgákat. Hogy megmaradnak-e vasutasnak? Biztosíték nincs rá, de reméljük.

KELET-MAGYAR-ORSZÁG

Harminchét záhonyi vasutasbrigád nevezett a Váci Mihály Művelődési Központ és az SZMT által meghirdetett Igaz ez a szép című vetélkedőre. Az üzemigazgatóság legjobb nyolc ötfős csapata a közelmúltban mérte össze erejét. (A vetélkedősorozatban politikai, történelmi, zenei, honismereti és a mindennapok kultúrájával kapcsolatos feladatok szerepeltek. A kérdések összeállítói elsősorban nem a lexikális tudásra helyezték a hangsúlyt, hanem az élettapasztalatokon alapuló ismeretekre.) A gépesített rakodási főnökség Kállai Éva szocialista brigádja immár harmadszor egymás után megszerezte a győzelmet. Ezzel ők jutottak a területi döntőbe. Második a Csanády György, harmadik pedig az Illyés Gyula nevét viselő brigád lett.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Miniből — maxi

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesületét 1894-ben alapították azzal a céllal, hogy a kis fizetésű vasutasok támasza legyen.

Az egyesület létszáma a századfordulóra elérte a 4500-at. A szervezés, a tagtoborzás mindig a helyi megbízottak segítségével történt. Később a vasúthálózat bővülésével gyarapodott a helyi megbízottak (szervezők) száma, és ezen keresztül, ha lassan is, de növekedett az egyesület taglétszáma, mely az 1920-as évek elején meghaladta a tízezret, 1928-ban pedig elérte a 14 ezret. A növekedés lehetővé tette az egyesület szolgáltatásainak a bővítését.

Az 1929-30-as évek gazdasági és politikai jelenségei meghatározták az egyesület fejlődését. Az egyesület akkori vezetésének az volt a célja, hogy anyagi bázist teremtsen magának, hogy önállóbban gazdálkodhasson, ezért meglévő tőkéjét ingatlanokba fektette.

A II. világháború alatt a taglétszám alig változott. A felszabadulás után az ország gazdasági életének a helyreállítása, mindenek előtt a vasút, az „ország vérkeringésének" megindítása volt a vasutasok fő feladata. Az egyesület belső ügyeire csak ezután gondolhattak. Így hosszú idő telt el ahhoz, hogy a taglétszám újból emelkedhessen.

1955-ben széles körű szervezés indult, melynek eredményeként az egyesület taglétszáma év végére *elérte a 62 ezret*, a vagyona pedig a 42,98 százalékkal növekedett. A legjelentősebb fordulat a hatvanas évek végén következett be — *a taglétszám meghaladta a 100 ezret* — 1983-ban pedig elérte *a 150 ezret*.

Nem a rivalizálás, hanem a közös cél — a vasutasok és hozzátartozóik szociális segítése — érdekében a központi szervezők és a helyi megbízottak odaadó munkájának eredményeként *ma már 180 ezres taglétszáma van az egyesületnek.*

A fejlődésnek, a szolgáltatások bővítésének és korszerűsítésének, a bevételek növelésének meghatározó tényezője a taglétszám további emelése, melynek érdekében 1986 december 11-12-én *országos tagszervezői értekezletet tartottak* az egyesület balatonfüredi üdülőjében.

Az értekezleten a vasútigazgatóságok szervezőin, számviteli vezetőin, az egyesület választmányi tagjain, ügyvezetőin kívül ott voltak a MÁV Vezérigazgatóság Igazgatási és Jogi Főosztályának képviselői, továbbá az Állami Biztosító képviselője.

Az értekezleten értékelték az 1986. évi tagszervezési munkát, majd meghatározták az 1987. évi szervezési feladatokat. Az elhangzottakhoz huszonnégyen szóltak hozzá.

Dr. Földesi József, az egyesület ügyvezető elnöke bejelentette, hogy a 200 ezres taglétszám elérését tűzték célul, ennek szervezéséhez az egyesület vezetősége és dolgozói minden támogatást megadnak. Anyagi erőiket, eszközeiket a jövőben is a vasutasok és hozzátartozóik szociális ellátására, segélyezésére kívánják fordítani.

A választmány hozzájárul a személyenként kettőnél több tagság létesítéséhez. Ez azt jelenti, hogy minden vasutas a saját részére, valamint házastársa, gyermekei részére, *akár ötszörös egyesületi tagságot is köthet*. Ez esetben a szolgáltatások többszörösen illetik meg a tagjaikat.

1986 július 1-jétől lehetőség nyílt többszörös balesetbiztosítás kötésére is. Ezáltal a segélyek összege is a többszörösére emelkedik.

Pályaválasztók, figyelem!

A személy- és áruszállításban az egyik legfontosabb szerepet a vasúti közlekedés tölti be. Tegyük hozzá, hogy a vasút fejlődésében, korszerűsítésében megmutatkozó tendenciák, valamint az áruszállítás költségeinek összevetése a közúti áruszállítással azt mutatja, hogy a vasút szerepe távlatokban sem csökken.

Ugyanakkor a technika fejlődése, az elektronika térhódítása egyre inkább kedvezőbb munkafeltételt teremt.

Mindezek együttesen arra utalnak, hogy érdemes a vasúthoz kötődő szakmákat kitanulni. Ehhez a szándékhoz ad segítséget többek között a Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet is.

Az intézet keretein belül vasútüzemi technikus, vasútgépésztechnikus, vasúti vontató és vontatott jármű szerelő, vasúti távközlő és biztosító berendezési műszerész, dízelmozdony-szerelő, villamosmozdony-szerelő szakképesítést kaphatnak a tanulók.

Az iskola címe; 1118 Budapest, Rimaszombati u. 2—8.

Az iskola telefonszáma: 665-355.

A beiskolázással, a tanulmányi idővel, a megszerezhető képesítésekkel stb. kapcsolatos bővebb felvilágosítást ad az iskola igazgatósága.

Kocsitemető Rákosrendezőn

Rákosrendező Vác felőli végén glédába állított 424-es kazánok, földön rogyadozó kocsiszekrények jelzik a bontó közelségét. A hegesztőpalackok mellett kéttengelyes tartályok sorakoznak. *Fekete Mihály* lángvágóval igyekszik egy jobb napokat megélt kocsit „meztelenre vetkőztetni".

— Nem veszélyes a tartályt lángvágóval melegíteni?

— A kocsik kimosva érkeznek, inkább kívülről leselkedik veszély. Az olaj évek hosszú során lerakódott az oldalakra, a lemezek mögé, megesik, hogy belobban. Ilyenkor, ha nem vigyáznánk, könnyen az arcunkba csaphatna a láng.

— Mióta csinálja ezt a munkát?

— Tizennyolc éve. Annak idején gőzmozdonyokkal kezdtük, személykocsikkal folytattuk, és most a teherkocsik vannak soron. *A gőzösök lassan elfogynak, ebben az évben* talán tíz 424-est daraboltunk föl.

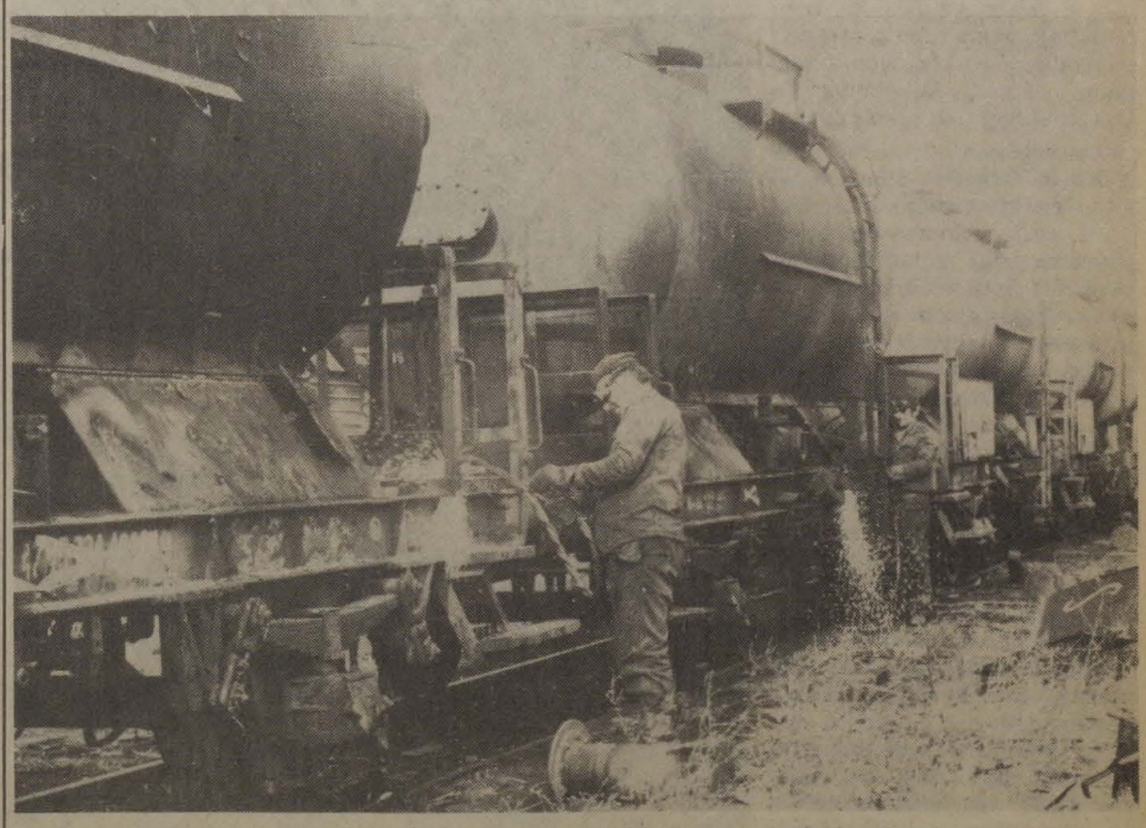
— Melyik sorozatból vágott össze a legtöbbet?

— Talán a 328-asból, meg a Trumanból, 411-esből. Később persze volt sok 375-ös, 442-es, meg 324-es is. Egy 424-est két nap alatt vágtunk széjjel, de addigra már vagonba is lett rakva. Mozdonyt nehezebb volt bontani, a teherkocsi meg az egészségre ártalmasabb. *Negyedévenként járunk ólomszűrésre. Eddig két kollégámat tiltották el innen végleg, olyan rossz volt a vérképük. Valamikor adtak tejet védőitalként, de ez megszűnt.* Állítólag beleépítették a fizetésbe. Egyébként nem dicsekedhetünk, hatezer forint körül jön össze. A szomszéd telepen a „kohászok" ugyanezt a munkát végzik, majdnem a duplájáért.

— Mit gondol, sok vasúti jármű végzi még a maguk keze alatt?

— Nem félünk, hogy munka nélkül maradunk . . .

T. Z.



Bontják a tartálykocsikat

(A szerző felvétele)

Műszaki megújulás — gondolatváltással

Ferencvárosban az üzemvitellel szorosan összefüggő műszaki állapot alacsony szinten megrekedt. Főként az elavult berendezések miatt a feldolgozott kocsimennyiség évről évre csökkent, és romlott az elegyfeldolgozás minősége is. Ezt főként a kocsi és árukárok fajlagos növekedése bizonyította. A rossz munka- és szociális körülmények természetesen nem vonzották ide a munkaerőt sem. Kényszerűségből kellett tehát bevezetni az egész hálózatot érintő munkaerő-kirendelést is.

Ferencváros elegyrendezői kapacitását tehát az említett akadályozó tényezők miatt nem lehetett kihasználni, ami a forgalomszervezésben és -irányításban rendkívüli feszültségeket okozott. Az év nagyobb részében kisegítő, áthidaló intézkedéseket kellett bevezetni.

Ferencváros egyik legfontosabb feladata, hogy biztosítsa a keleti és nyugati országrész közötti elegy folyamatos cseréjét, és a lehetőségekhez képest csillapítsa a hálózati ütemtelenséget. Feladat még a belföldi és nemzetközi gyorstehervonatok fogadása, feldolgozása, indítása, valamint a körvasutat érintő belföldi átmenő és nemzetközi tranzitvonatok forgalmának szabályozása. Naponta átlag 90 tehervonat fogadását, feldolgozását, rendezését kell elvégezni.

A Ferencvárosba érkező kocsimennyiség több mint egynegyede a budapesti igazgatóság területére érkezőknek. *Az elegyrendezést két gurító dombon, 58 irányvágányon végzik gurításos technológiával, illetve a személypályaudvaron finomrendezéssel.*

A már említett műszaki színvonalromlás és egyéb okok miatt 1965-től a feldolgozott kocsimennyiség folyamatosan csökkent egészen 1985 közepéig, amikor ezt a tendenciát sikerült megállítani, illetve megfordítani. Azóta ismét növekszik.

A teljesítménycsökkenést akkor sikerült megállítani, amikor a rekonstrukció elkezdődött, bizonyítva ezzel, hogy ilyenkor sem törvényszerű a teljesítmény csökkenése.

Az elegyfeldolgozás növekedése miatt nem kellett elegyterelést, -kisegítést alkalmazni.

Mindezek ellenére hosszabb távon ez a növekvő tendencia (a jelenlegi műszaki feltételek mellett) nem tartható, sőt számítani lehet időszakonként visszaesésekre is.

A rekonstrukció keretében eddig elkészült a második kijárat a Keleti rendezőből a C elágazásnál való becsatlakozással. Rendkívül fontos szerepe lesz később a 2. kijáratnak akkor, ha a Keleti rendező átépül. *Gurítási teljesítménye a terv szerint megduplázódik.*

Jelenleg építik a Keleti rendező indítófej részét, és három többlet irányvágányt. Az indítófej átépítésével párhuzamosan folyik a villamos felsővezetékek és a térvilágítás teljes átépítése is. Folyamatban van a D 70-es biztosítóberendezés telepítésének előkészítése. A biztosítóberendezés a Keleti rendező indítófejeként 41 helyszíni állítású váltót helyettesít majd. Ez a munka négy, illetve hét irányvágány egyidejű kizárásával, de a Keleti rendező forgalmának teljes fenntartása mellett történik. Az építési fázisokat előre elkészített forgalmi technológiai változtatással követik.

1987-ben hat hónapra lezárják az egész Keleti rendezőt. Ez alatt az idő alatt átépül 30 irányvágány, a teljes gurítói, fej és a hozzátartozó gurítói automatika (38 kitérő). *Beépítik az új vágányfékeket, a célfékeket, átépítik a Gubacsi úti hidat. 1988-ra is áthúzódva elkészül a Keleti és Nyugati rendező közötti csőpostarendszer.* Elkezdik a számítóközpont és a fékpróbázó berendezés építését.

Az üzemi munka szempontjából a Keleti rendező teljes lezárása és az ottani munka átcsoportosítása olyan rendkívüli feladatot jelent, amilyenre a vasúton még nem volt példa. *Napi 2000 kocsi feldolgozását kell más területre átcsoportosítani.* Erre csak nagyon alapos előkészítő munka után kerülhet sor, mert olyan nagyságrendű munkáról van szó, amely az egész hálózatra hatással van.

Már kidolgozták azokat a javaslatokat, amelyek alapján a legkisebb veszteséggel, illetve többletráfordítással lebonyolítható a kritikus hat hónap vasúti forgalma. A javaslatok szerint e munka nagyobb részét Ferencváros Nyugati rendező és személypályaudvara, illetve az üzemfőnökség többi rendező pályaudvara *(Bp., Soroksári út, Kőbánya-Felső és Rákos)* veszi át. Ez 1300 kocsit jelent.

Fontos az, hogy az elegyfeldolgozás nagy részét továbbra is Ferencvárosban végzik, ezért a hálózati elegytovábbításhoz alapjaiban nem kell hozzányúlni. A megmaradó mintegy 700 kocsi szétosztható úgy, hogy különösebb zavart nem okoz az érintett rendező pályaudvaroknál.

A következő előkészületeket kell még tenni: felül kell vizsgálni a hálózati elegytovábbítást.

Ki kell jelölni az új, egyszeres rendezési viszonylatokat.

Fel kell mérni a körvasút és a 100 kilométeren belüli rendező pályaudvarok rekonstrukciós igényeit és mértékét, hogy megtudjuk: *mennyi drágább rendezési kapacitás váltható ki máshol a ferencvárosival?*

Ferencváros fejlesztése jó irányban halad. A műszaki megújulás kedvező változásokat indított meg a gondolkodásban és a cselekvésben egyaránt.

Dr. Kosztyu Tibor

Cikkünk nyomán

Intézkedett az igazgató

Lapunk tavalyi 20. számában *Hiába szól a szakszervezet* címmel riportot írtunk a hatvani vasutasok gondjairól. A cikkre *Hernádi István*, a miskolci igazgatóság vezetője válaszolt:

„A vasutasok szociális és egyéb gondjainak orvoslása igazgatóságunknak is érdeke, ezért az alábbiak közlésével szeretnénk az újság által felrajzolt képet teljessé tenni.

A gurítói elegyfeldolgozás gyorsítását szolgáló rádiókörzethez a műszaki feltételek adottak. Már folyik a berendezések Hatvanban használható frekvenciára való áthangolása. Ennek befejezése után — remélhetően már az idén — a rádiókörzetet az elegyfeldolgozás szolgálatába állíthatjuk.

A felvételi épület közelében lévő úgynevezett »szociális« létesítmény számunkra is sok gondot okoz. Az eredetileg raktárnak készült épület szociális célú használata évek óta csupán szükségmegoldásnak tekinthető. Megszüntetésére mindeddig pénz hiányában nem gondolhattunk komolyan. A MÁV Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási főosztályának november 6-i helyszíni vizsgálata után reményünk van a helyzet megváltozására. *A műszaki osztály közreműködésével az idén lehetőség lesz egy új szociális beruházás előkészítésére, illetve az ehhez szükséges pénzügyi fedezet biztosítására.*

Az új épület elkészültéig azonban intézkedtünk a két bojlerkazán használatba vételére. Négy fűtőt vezényeltünk a melegvíz-termelő berendezésekhez, s így 500 literrel megnöveltük a rendelkezésre álló meleg víz mennyiségét. A szilárd tüzelésű berendezéssel az elfogyott víz gyorsan pótolható, melegvíz-hiány a jövőben nem keletkezhet.

A vontatási szociális épület fűtési rendszerét másfél évvel ezelőtt újítottuk fel. *A riportban leírt gondok részben üzemeltetői hiányosságokra, részben méretezési pontatlanságokra vezethetők vissza.* Ezek tisztázására az ÉHF és a KÜF részére megfelelő rendelkezéseket adtunk. A fűtési rendszer méretezésének felülvizsgálata folyamatban van. Ezzel egyidejűleg a páraelszívást is szeretnénk lehetővé tenni.

A vontatási üzemi konyha és laktanya felújítása vontatottan halad. *Ennek elsősorban pénzügyi okai vannak.* Emiatt a kivitelezés ütemét 1985-ben lassítani kellett. Ha ilyen gondok a közeljövőben nem lesznek, akkor az épületet 1987 első negyedévében át tudjuk adni rendeltetésének. Ennek érdekében utána néztem annak is, miként lesz üzembe helyezhető a konyha. Az állóeszközöknek minősülő berendezésekre a megrendelést a személyzeti és munkaügyi osztály 1985 elején adta fel. A fogyóeszközök megrendelésével a KÜF elkésett. *Ennek gyorsítására intézkedtem.*

A mozdonyjavító csarnok műhelysorának pénzügyi és műszaki tervei már tavaly készen voltak, de a beruházási forrás átmeneti korlátozása miatt a kivitelezést le kellett állítani. 1986 harmadik negyedévében kaptunk ismét pénzügyi lehetőséget a munka folytatására, illetve újrakezdésére. Időközben azonban a tervek érvényessége lejárt. Felülvizsgálatukat már megkezdték, kivitelező is van, így az idei kezdésnek nincs akadálya.

Mint látható, Hatvanban a gondok egy része éppen abból származik, hogy a régóta elhanyagolt területen a szükséges felújításokat, korszerűsítéseket kell végezni, s az ilyen munkálatok elkerülhetetlenül zavarják az üzemmenetet. Ez az igyekezet természetesen nem ment fel bennünket a munka minőségi módon és határidőre való elvégzésének kötelezettsége alól, amire a jövőben még nagyobb gondot fordítunk. Tesszük ezt azért is, hogy a Hatvanban dolgozó vasutasok számára legalább az igazgatósági átlagnak megfelelő munkakörülményeket tudjunk biztosítani."

Munkavédelmi vetélkedő

A szegedi biztosítóberendezési fenntartási főnökségen az 1986. évi gazdasági célkitűzések biztonságos végrehajtása és az üzemi balesetek megelőzése érdekében a közelmúltban munkavédelmi vetélkedőt tartottak. A főnökségi szintű vetélkedésben 43 csapat 180 tagja vett részt.

Először a területi selejtezőket rendezték, majd a döntőt, amelyen 15 csapat versengett. A 3-3 tagú csapatoknak általános munkavédelmi ismeretekből, fogalommeghatározásokból, villamos szabványokkal kapcsolatos kérdésekből és gyakorlati tudásból kellett számot adniok.

A végig izgalmas, magas színvonalú versenyt végül is a Kiskunfélegyházán működő 2-es számú távközlő szakasz dolgozói *(Kormányos Imre, Pataki Kálmán, Ócsai Sándor)* nyerték meg 150 ponttal. Második a BFF központ tervezőcsoportja 141 ponttal, míg a harmadik a központi javítóüzem áramellátó csapata lett 140 ponttal. A legjobbak közel 25 ezer forint jutalmat kaptak.

(Gellért)

Véget ért a répaszezon

A MÁV szegedi igazgatóságának öt dél-alföldi megyére kiterjedő munkaterületén véget ért az őszi—téli cukorrépaszezon. Az idény kezdete óta 880 ezer tonna nyersanyagot továbbítottak az ország legjelentősebb répatermő területéről. E mennyiség túlnyomó többsége — háromnegyed millió tonna — a zöld út előnyeit élvező irányvonatokkal jutott el rendeltetési helyére: a mezőhegyesi, a sarkadi, a szolnoki, a hatvani és a kabai cukorgyárba. Kilencvenezer tonna cukorrépát jugoszláviai feldolgozóüzemeknek szállítottak.

MEGÚJUL ALBERTIRSA

HÉV-rendszerű vonatok indítását tervezi a MÁV 1987—88-ban Albertirsa és Bp. Nyugati pályaudvar között.

Amint ismert, Albertirsa gyógyvizére hamarosan gyógyfürdő is épül. Ez azt jelenti, hogy a turistaforgalom is növekszik. Már ma is nemzetközi híre van az albertirsai gyógyvíznek. Amint mondják, már egy kanadai üzletember is tárgyalásokat folytatott a helyi vezetőkkel, hogy az általa szervezendő Karaván klub tagjait fogadják Albertirsán. Ez a jövő.

Ami viszont a jelen és tény, hogy ezen a vonalon ilyen nagyarányú átépítést, gépesítést a felszabadulás óta nem hajtottak végre. Az albertirsai vasútállomás a községen túlmenően Dánost, Mikebudát és Ceglédbercelt is kiszolgálja. Összességében évente 2500—3000 vagon feladása, illetve leadása történik itt.

Az áruforgalom változására jellemző, hogy a mai forgalom az öt év előttinek háromszorosa. Az áruforgalom mellett természetesen nagymértékben növekedett a személyforgalom is.

Az új építkezések befejezésével az utaskiszolgáló épületek, helyiségek az eddiginél célszerűbben kerülnek kialakításra, a két középpályás peron fölé esőfogó tetők épülnek. A peronokat biztonságosan aluljárón keresztül lehet majd megközelíteni, és ezek az aluljárók egyben összekötik a vágányok által kettéválasztott községet is. Az állomás egész területén kicserélik a vágányokat.

A vágánycserék 80 százalékban már elkészültek. Az aluljárók fölött már közlekednek a szerelvények. Az egyik középpályás peron már üzemel.

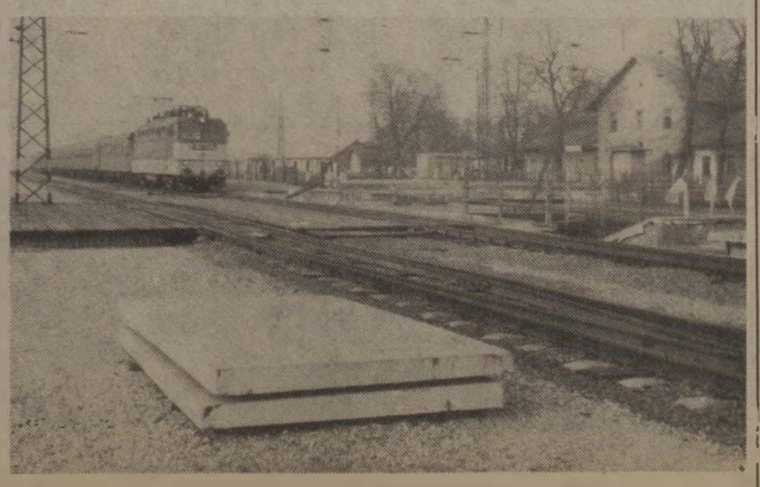
Mindezek biztosítékát jelentik annak, hogy a munkálatok a tervezett időben befejeződnek.

A Ganz-MÁVAG ígérete szerint ez év közepére elkészülnek az új motorvonatok, és így kezdetét veheti a helyiérdekű járatok üzembe helyezése. Az új létesítmények és az új szerelvények ily módon időben szolgálhatják az utasok kényelmét, biztonságát, növelhetik az állomás áteresztőképességét, és ami nem utolsósorban nagyon lényeges, a vasutasok munkakörülményei is kedvezőbbé válnak.

Az új helyiérdekű járat indításáról természetesen lapunkban értesítjük kedves olvasóinkat.



Jó ütemben halad az építkezés



Az aluljárók fölött már közlekednek a szerelvények

Húszezer forint a legjobbaknak

Szombathelyen vetélkedővel zárult a bizalmiak levelező oktatása

A bizalmiak és a helyetteseik számára indított újszerű oktatást a *szombathelyi járműjavító* szakszervezeti bizottsága. A 130 bizalmi és helyettese havonta levelező oktatáson vett részt. A minden hónapban megjelenő üzemi munkaverseny-híradóban közölt 10 kérdésre, a megjelenés után, kérdésenként maximum öt pontot lehetett kapni a résztvevőknek.

A tisztségviselők megismerkedhettek a szakszervezeti munka legfontosabb feladataival. Elmélyíthették ismereteiket a bizalmiak jog- és hatáskörét illetően. Feldolgozták a vasutas-szakszervezet és a SZOT, valamint a Szakszervezeti Világszövetség legutóbbi kongresszusának a legfontosabb határozatait. A kérdéseket úgy állították össze, hogy a résztvevőknek forgatniuk kelljen a *Népszava kiadó* számos könyvét, tájékoztatóját.

A 15 legjobb páros 1986. november 11-én, játékos, szórakoztató vetélkedőn döntötte el a végső helyezéseket. Erre a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának a nagytermében került sor.

A vetélkedő zsűrijében helyet foglalt *Nagy Lajos*, az szmt vezetőtitkára és *Baranyai László*, az üzem igazgatója.

Valamennyi bizalmi és helyettese az öt fordulón és a csoportja szakszervezeti szervezettségéért kapott pontokkal indult a vetélkedőn. Ezt követően egy 13 plusz 1-es szellemi totó kitöltése és egy tíz kérdésre adott írásos válasz után alakult ki a végső sorrend.

A résztvevők pénz- és könyvjutalmat kaptak, amelyeknek az értéke meghaladta a 20 ezer forintot. Ennek megfelelően az első helyezett *Kiss József* bizalmi és helyettesének *Somlai Rudolfnénak* a jutalma 2000-2000 forint volt. A második helyezett *Geröly István* és *Kolozár László* 1800-1800, a harmadik *Prukner Tibor* és *Borbély László* 1300-1300 forintot kapott.

Sz. Jakab

Nemcsak árt, használ is

Ki ne hallott volna a televízió ártalmairól? Van, aki szerint rontja a szemet, elvon a mozgástól, hizlal, ellustulunk. Na és rontja az idegeket is. Mert ki lehet nyugodt, amikor például aranylábú csapatunknak a hatodik gólt rúgja a mákostésztát is szerető ellenfél. Lehetne sorolni tovább a tv-zés bűneit, de ne tegyük, hiszen nem lehet minden csupa rossz. Hasznos is lehet, és az is! Csakhát mindennel tudni kell élni, sőt ami több, a televízió, a videózás, kimondottan az egészségügy szolgálatába állítható.

Elsősorban a szakmai és munkavédelmi oktatások alkalmából az egészségügyi felvilágosító és propagandamunkában — különösen előadásokkal összekapcsolva — igen hasznos és hatásos lehet. A MÁV TEK Záhonyi Szakrendelő Intézete Igazgatóságának javaslatára az üzemigazgatóság területi művelődési bizottsága a közelmúltban hét egészségügyi ismeretterjesztő és felvilágosító videoprogramot szerzett be. Tervezik, hogy a leggyakoribb betegségekkel, ártalmakkal és káros szenvedélyekkel foglalkozó színes filmeket is videóra játsszák át, így azok nagyon széles körben, szinte mindenütt alkalmazhatókká válnak. A szakrendelő intézet és a TMB közös elképzelései szerint a későbbiek során több saját tervezésű és kivitelezésű videoprogrammal gyarapítják az ismeretterjesztést segítő eszközeiket.

Naponta 80—120 ezer utas

Folytatódik a felújítás a Nyugati pályaudvaron

A hetvenes évek végén, a nagy átépítés ideje alatt nem múlt el nap, hogy a Nyugatiról ne jelent volna meg híranyag a sajtóban. Manapság viszont jószerivel csak a nosztalgiavonat, ide érkező kormányküldöttség kapcsán ír róla a sajtó.

— *Valóban nem sokat szerepelünk mostanában a nyilvánosság előtt, de a magyarázat kézenfekvő* — mondja Szögi Sándor állomásfőnök. — A hetvenes években a felújítási munkálatok látványos részletei folytak, amelyek felkeltették az emberek érdeklődését. A belső rekonstrukció már kevésbé érdekes, sokan talán észre sem veszik, hogy az építők dolgoznak. Egyébként a régi indulási oldal teljes felújítása nemrégen kezdődött és három év múlva lesz készen

A hétvégeken nagy a forgalom

— Ha a forgalom alapján rangsorolnia kellene a legnagyobb fővárosi pályaudvarokat, a Nyugatit hová helyezné?

— *Naponta százhúsz induló, ugyanennyi érkező vonatunk van, ami 80—120 ezer utast jelent. Tehát ha a vonatok és az utasok számát összehasonlítjuk, akár a Keletivel, akár a Délivel, a sorban a Nyugati az első.* Nemzetközi forgalom szempontjából ugyan a Keleti előttünk áll, de ezt is mindig egy-egy adott menetrendi időszak határozza meg. A 88/89-es menetrendi évben majd a tervek szerint a Keleti rekonstrukciója miatt a nemzetközi vonatok nagy részét ideirányítják.

— Elbírja-e a tovább növekedő forgalmat a Nyugati?

— Ha a nagy nemzetközi pályaudvarokat vesszük alapul, a Nyugati ezek mellett kis pályaudvar. Jó volna, ha lehetne még bővíteni legalább hat—nyolc vágánnyal, de egyik oldalról a Váci út, a másikról a Rudas László utca szab szűk határt az effajta törekvéseknek. A forgalom pedig tapasztalataink szerint lassan ugyan, de növekszik. Amíg keddtől csütörtökig nagyjából egyenletes az utasáramlás, *a hétvégeken igen erős a pályaudvar terhelése.* A Dunakanyarba turisták, „telkesek" ezrei indulnak, az utóbbiak tömegesen utaznak a ceglédi oldal felé is.

— Mennyire korszerű ma a Nyugati?

— Erre nem is olyan egyszerű a válasz. Műemlék jellegű objektumról van szó, vagyis a mai korszerűségi követelményeknek nem minden esetben tud eleget tenni. Az aluljáró rendszer azonban már most is, az indulási oldal pedig elkészülte után szerintem megfelel a követelményeknek. Ha a dolgozók perspektívájából tekintjük a pályaudvart, hát itt bizony nem túl rózsás a kép. *Elavult biztosítóberendezéssel dolgozunk, emiatt a vasutasoknak a fizikai erőnlétükre is szükség van.* Reményre jogosító, hogy az új biztosítóberendezésnek már elkészültek a tervei, a magába fogadó épület helyét is kijelölték. A beruházáshoz új szociális létesítmény is tartozik. Ha mindezek úgy öt év múlva elkészülnek az itt szolgálatot teljesítők munkakörülményeiben jelentős változás történik.

Az idén megállt a létszámcsökkenés

— Van-e elegendő munkaerő?

— *Semmivel nem jobb a helyzetünk mint a vasúton általában.* Minden végrehajtó munkakörben hiány van, de elsősorban a kocsirendezői, váltókezelői, vonatvezetői és jegyvizsgálói munkakörökben vannak gondjaink és pénztárosokat is tudnánk alkalmazni. Ez azt is jelenti, hogy a kollektív szerződés által meghatározott óraszámokat nem tudjuk betartani. A kocsirendezők, váltókezelők havonta kétszáznegyven—kétszázhatvan, az utazók kétszáznyolcvan—háromszáz órákat dolgoznak. Biztatónak tartjuk, hogy ebben az évben már nem csökkent a fizikai létszám, sőt minimális emelkedés tapasztalható.

— Eltérően a másik két nagy személypályaudvartól, a Nyugatinak teherforgalma is van. Milyen jellegű és nagyságú ez?

— Jelentéktelen, és mégis ki kell emelni, mivel a nemzetközi darabáru hozzánk érkezik, leginkább idegen kocsikban. *Naponta hat pár menetrend szerint közlekedő tehervonattal 80—100 kocsival számolunk.*

Intézkedési terv a téli forgalomra

— És végül ejtsünk néhány szót a téli felkészülésről, hiszen az döntően befolyásolhatja a hideg hónapok forgalmának zökkenőmentes lebonyolítását.

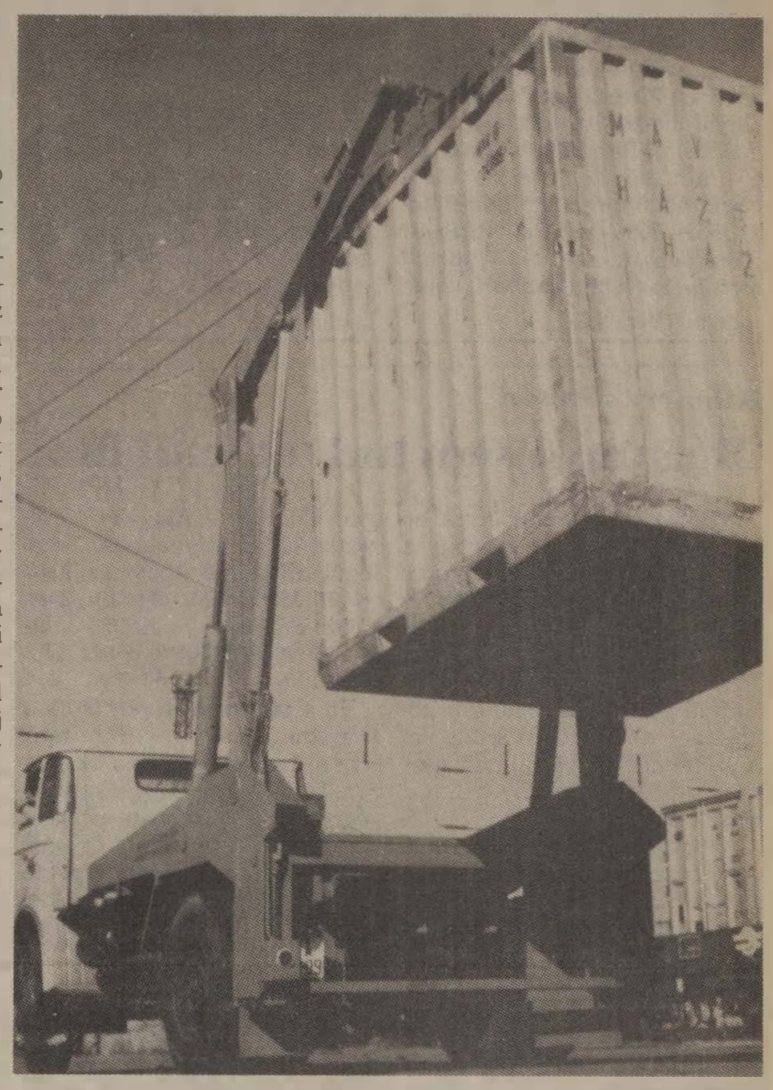
— *Már előre elkészítettük az intézkedési tervet, amelyben — figyelembe véve erőinket, lehetőségeinket — mindenkinek megszabtuk a maga feladatát havazás és általában zord időjárás esetén.* Gondoskodtunk megfelelő anyagról, takarítószerekről, szerszámokról. A terv hóolvasztó gép bevetésével is számol, a peronok tisztán tartására pedig peronseprő gép áll készenlétben. A vonatok fűtése ugyan inkább műszaki jellegű, de azért forgalmi vonatkozása is akad. Annyival könnyebb helyzetben vagyunk, hogy a Nyugatiban már csak villanyfűtés üzemel, a vonatindító vágányokról lehetőség nyílik a megfelelő előfűtésre, a tárolóvágányok mentén is kiépülnek az előfűtőtelepek. Egyébként hideg kocsik, előfűtetlen vonatok miatt már évek óta nincsenek problémáink, utaspanasz csak elvétve, ha érkezik.

T. Z.



Ceglédről is olcsóbban

A közepes méretű kényesebb árukkal megrakott konténereket múlt év novemberéig Ceglédről Józsefvárosig kellett szállítani közúton, és csak ott lehetett feladni vasúti szállításra. Ez a fuvarozási mód lényegesen növelte a szállíttatók költségeit. A múlt év novemberétől már Cegléd állomásról is feladható az áru. November 1-jétől két konténerfogóval ellátott LIAZ tehergépkocsi áll rendelkezésre, amelyekkel ötezer kilogrammig nem gond a szállítás. Így Cegléd állomáson feladott konténer 17 óra után már vonatba kerülhet, és másnap rendeltetési helyén lehet. Az érintett vállalatok képviselői nagy örömmel fogadták a ceglédi vasutasok új szolgáltatását, s remélik, hogy ezután jobb lesz a konténerellátás és enyhül a vagonhiány is.



Kép és szöveg:
Zelman Ferenc

Mezőtúri változások

A Szolnok—Békéscsaba—Lőkösháza vonal forgalmának szervezésében jelentős feladat hárul *Mezőtúr* állomásra. Naponta 95-100 vonat zavartalan közlekedésének biztosítása mellett a vonal „rendezőállomás"-ának szerepét is betölti. A Szolnokról érkező helyi és átmeneti elegy itt kerül rendezésre, innen indulnak tovább a kocsik *Orosháza* irányába, illetve *Gyoma, Csárdaszállás* felé.

— *Most már kedvezőbb a helyzetünk* — fogad *Törjék László* állomásfőnök. — *A vonali rekonstrukció keretében a múlt év áprilisában indult az a nagyarányú munka, amelynek során állomásunkon két új vágány épült és hármat átépítettek.* Ezzel a vonal kapacitása bővült, könnyebbé vált a vonattalálkozások lebonyolítása, s főleg az esti csoportok nem zavarják a fővonal forgalmát. A fejlesztés ezzel nem fejeződött be. *Korszerűsítik a dominóberendezést és tervbe vették a felvételi épület felújítását is.* Az 1862-ben épült állomásépületre ráfér a fiatalítás. A tervek szerint megmarad az épület külső műemléki jellege, s nem változnak az utasterek sem. A felújítást követően javulnak dolgozóink munkakörülményei és az utaskiszolgálás feltételei is.

— Sokan utaznak vasúton?

— *Erős a személyforgalmunk, naponta ötezer utas fordul meg az állomáson.* A város öt középiskolájában és egy főiskolájában sok diák tanul, a környező tanyavilágból is sokan utaznak ide. A mezőtúrnak közül pedig tobben vonattal Szolnokra járnak dolgozni.

— Az áruszállításban milyen feladatokkal kell megbirkózniok?

— *Éves áruszállítási tervünk 42 ezer tonna. Eddig 108 százalékra teljesítettük a tervet.* Feladásnál a Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalat, a MÉH és a Vörös Csillag Tsz a legnagyobb partnerünk. Sajnos a téglagyár leállt a vasúti szállítással, áruit saját kamionjaival fuvarozza el.

— *Mezőtúr lényegében leadási állomás* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Ádám Sándor* kereskedelmi részlegvezető. — Jelentős mennyiségű műtrágya, tüzelőanyag, kő- és kavicsküldemény érkezik. A vonal átépítéséhez pedig irányvonatokkal hozták az építési anyagokat.

A kereskedelmi telep megépítésével könnyebb lett a szállítófelek kiszolgálása, a rakodások is meggyorsultak. Hiszen ma már 40 kocsi beállítására van lehetőségünk. *Fellendült a konténeres áruforgalom is,* annak ellenére, hogy nagykonténeres forgalomra nincs megnyitva az állomás. A vetőmagokat legtöbbször ilyen módon továbbítják. A kereskedelmi részlegnek másfél éve jelentős munkát ad a nemzetközi darabáruk kezelése. Naponta 6-8 ilyen kocsi érkezik, itt rakják át, új gyűjtőket képeznek. A múlt évben október végéig 970 kocsit kezeltek.

— *Mérlegelőállomás is vagyunk* — folytatja Ádám Sándor. — *A 120 tonna teherbírású vágányhídmérlegen az átmeneti kocsikon kívül itt történik a Gyomán és Mezőberényben feladott áruk súlyának megállapítása is.* Előfordult már, hogy egész vonatot mérlegeltünk, de gyakori egy vonatból 10-12 kocsi mérlegelése, ami lényegében többlettolatási munkákkal jár. Bevételeink növelése érdekében — a létszámtól függően — darabszámlálást is vállalunk.

— Milyen a vállalatok rakodási készsége?

— Általában jó, de egyre gyakrabban érződik, hogy a Tüzép és a Volán rakodógépei elöregedtek, sok a javítás, ami a rakodás ütemére kihat.

— Mit jelentett az őszi forgalom Mezőtúron?

A választ az állomásfőnöktől kapom:

— *Elsősorban a cukorrépa adott többletmunkát.* Kétpó állomás rakodását mi szolgáljuk ki, saját tolatógépünkkel visszük ki az üres, majd hozzuk be a rakott kocsikat. Pálmatér és Csabacsüd állomások répaküldeményei is rajtunk futnak át.

— A feladatok végrehajtásához elegendő-e a meglévő munkaerő?

— Állomásunk létszáma 114 Egy-két munkakörben hiányunk van, de folyamatos felvétellel és kiképzéssel igyekszünk pótolni a hiányt. Legnagyobb gondunk, hogy április 1-jéig a biztosítóberendezés átépítése miatt 16 váltókezelőt kell felvennünk, illetve beállítani. Bízom benne, hogy munkatársaim segítségével ezt a feladatot is megoldjuk

Gellért József

Ahol a vasúti és vízi közlekedés találkozik

Korszerűsítik a csepeli kikötőt

A *csepeli kikötő* Közép-Európa Dunamenti szakaszának egyik legnagyobb, és az ország első számú nemzetközi kikötője. Közlekedés-földrajzi helyzeténél fogva potenciálisan az ország fontos kereskedelmi kapuja, közlekedési csomópontja, a dunai nemzetközi hajóforgalom kiszolgálásának és a tranzit áruszállítások fogadásának gazdasági előnyöket kínáló helye. Végállomása a Duna-tengerjáró hajóknak. Építését 1910-ben kezdték, majd 1926-ban ünnepélyesen felavatták egy kereskedelmi és egy petróleum medencével. A II. világháború alatt berendezései, raktárai és medencéi súlyosan megrongálódtak. 1945 és 1955 között folyamatosan rekonstruálták.

Jelenleg négy medence: a petróleum kikötő, az I. és II. számú kereskedelmi medence, valamint az ipari medence áll a kereskedelmi forgalom rendelkezésére. A kikötő vasúti iparvágány hálózattal, és belső vasútüzemmel rendelkezik. Kiszolgálása a soroksári úti rendezőpályaudvarról egy vontatóvágányon történik.

Áruforgalma 1985-ben 1 495 000 műveleti tonna volt. Ezen belül 722 000 tonna volt a vízi fuvarozás. Vasúti forgalomban tavaly egymillió tonna árut, 40 ezer (le- és feladási) kocsiban kezelt.

A raktározás az összes áruforgalmának 60 százalékát teszi ki. Export-forgalmában legjelentősebb a vasáru, amelyből évi 300 ezer tonna érkezik vasúton, és ezt felső és al-dunai tengerentúli rendeltetéssel továbbítják. Import forgalmában a marokkói foszfát küldemények a legjelentősebbek. Ebből évente 200-500 ezer tonnát raknak át többnyire speciális (önürítős) bérelt vasúti kocsikba.

Közraktározási áruforgalmában meghatározó a vasúton érkező import élelmiszer és alapanyagforgalom (kávé, kakaóbab, konzervek), melynek mennyisége évi 60 ezer tonna

A kikötő területén a közlekedési csomópontot igénybe vevő fuvaroztatók közül többen raktárt, illetve területet béreltek saját áruforgalmuk előnyösebb lebonyolítására. *A kikötői vasútüzem 21 iparvágányhálózatot szolgál ki,* amelyek közül 15-20 százalékos vasúti kocsiforgalmával a Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat a legnagyobb.

A kikötőben 1960 előtt számottevő vasúti korszerűsítés nem volt. Ezt követően a vágányhálózat 50 százalékát kicserélték, de az intenzív igénybevétel miatt ezek már felújítást igényelnek. A vágányhálózat egyes szakaszain a rendszeres forgalmat meg is szüntették, emiatt a tengelycserés autószállító kocsik szükség szerinti deltázását Ferencváros állomáson kell elvégezni.

A kikötő belső vasúti munkáját az üzemi úthálózat szintbeni keresztezései nehezítik. A legtöbb torlódást a rendezőhöz vezető bejárati vágányrész és a II-es számú főkaputól vezető főút kereszteződése okozza, mert ezen az útátjárón közlekedik valamennyi kiszolgáló menet, és a belső elegyrendezési, tolatási mozgásokat is ezen a vágányrészen lehet elvégezni.

A Csepel-sziget közúti közlekedését a kikötő területén kívül lévő Corvin csomópont szintbeni kereszteződése nehezíti. Gyakran torlódások keletkeznek a kiszolgáló menetek lassú közlekedése, a kikötői tolatások és a fénysorompó berendezés időnkénti meghibásodása miatt. A kikötő vasúti forgalmának várható növekedése elengedhetetlenül szükségessé teszi a Corvin csomóponton a közúti és vasúti közlekedés szintbeni elkülönítését.

A kikötő vasúti berendezései, úthálózata, átrakóberendezései elöregedtek, korszerűtlenné váltak. Áruforgalmának lebonyolítását a fokozatosan csökkenő saját munkaerő mellett, bérelt munkaerő igénybevételével végzik. A kikötő jelenlegi színvonala már nemcsak a hajózási, hanem a népgazdaság rövidtávú külkereskedelmi és közlekedéspolitikai céljaival és érdekeivel is ütközik. Feladatainak csak korlátozott mértékben tud eleget tenni.

A VII. ötéves népgazdasági tervről szóló törvény előírja a Csepeli kikötő rekonstrukciójának megkezdését. Indokolttá teszi ezt a *Duna-Majna-Rajna* csatorna megnyitása eredményeként várható forgalomnövekedés is. A VII. ötéves tervben a gazdasági bizottság határozata alapján jelentős fejlesztési forrásokhoz jut a Csepeli kikötő. Tárgyalások folynak világbanki kölcsön felvételéről is.

A kikötő korszerűsítése elősegíti gazdasági és közlekedésföldrajzi adottságainak jobb kihasználását, versenyképességét. Mindez a vasúti forgalom növekedését is eredményezi, és a korszerű technika, technológia alkalmazásával a kocsik tartózkodásának csökkenésével párosul.

Emődi István

Szihalomtól — Felsőzsolcáig

Negyvenévi szolgálat után, 1983-ban ment nyugdíjba *Sipos József,* Felsőzsolca volt állomásfőnöke, aki korábban különböző helyeken harmincéves korától dolgozott állomásfőnökként. Aktív pályafutása alatt megbecsülésben, számos kitüntetésben volt része, ezek között is kiemelkedik a Munka Érdemrend bronz fokozata, amit 1972-ben kapott meg.

— *Megvallom, féltem a nyugdíjazástól* — idézi fel a három évvel ezelőtti emlékeit Sipos József —, *hiszen szerettem a vasutat, szerettem az emberek ügyes-bajos dolgaival foglalkozni.* A kemény munka után féltem a szellemi, fizikai visszaeséstől, de segített a családom.

Sipos Józsefnek az édesapja is vasutas volt: Szihalmon pályaőr. Az ő példáját követve lett vasutas. Füzesabonyban kezdte pályafutását, itt tett forgalmi, önállósító, illetve távírdászvizsgát, amikor nem sokkal utána behívták katonának. *A hadifogságból 1947-ben a Magyar Kommunista Párt tagjaként tért haza,* pontosabban ismét Füzesabonyba, ahol gépészeti, pályafenntartási gyakorlat után a fővárosba küldték vasúti tisztképző tanfolyamra, amit jeles eredménnyel végzett el. A tantárgyak között szerepelt a vasúti földrajz, távközlő biztosítóberendezési szakismeretek, távírda-szakszolgálat, forgalmi és kereskedelmi tananyag, fuvarjog stb.

— Kimondhatatlanul jó érzés volt az iskolán tanultakat átültetni a gyakorlatba — folytatja Sipos József. — A tanfolyam után Rudabányára kerültem, ahol először kereskedelmi munkát végeztem, majd az állomás vezetésével bíztak meg. Rudabánya fejlődő bányászváros volt, ebben az időben új vasútállomást építettek, korszerűsítették a vágányokat, a régi kulcsos váltók helyére új biztosítóberendezéseket szereltek fel.

A fiatal vasúti tiszt hamar gyökeret vert a dinamikusan fejlődő városban, ahol a vasutasok és a bányászok szoros baráti kapcsolatba kerültek, nemcsak a munkás hétköznapokon, hanem egymás vendégeiként a vasutas- és bányásznapokon is. Sipos Józsefnek rudabányai bányász lánya lett a felesége. Három fiuk is Rudabányán született, nevelkedett.

A következő állomás: *Felsőzsolca, egyben végállomás is.* Tizenhat évig dolgozott itt állomásfőnökként — egészen a nyugdíjba vonulásig. A közös munka, a megszilárdult fegyelem, a jó munkahelyi légkör — a kezdeti nehézségek után végül is meghozta az eredményt: *több ízben részesültek Kiváló, illetve Élenjáró Szolgálati hely kitüntetésben.*

A nyugdíjas állomásfőnök arcán látszik, szavain érződik: jólesik felidézni az aktív vasutas szolgálat évtizedeit, úgyhogy nem is lepődöm meg, amikor ezt válaszolja a kérdésemre:

— *Ha életemet újrakezdeném, ismét vasutas lennék.*

Nem tagadja változatlanul vonzza a vasút világa, és azon gondolkodik, hogy elvállal valamilyen nyugdíjas vasutasnak való munkát — természetesen a vasútnál . . .

Kavalecz Imre

A pécsi nyugdíjasok örömei és gondjai

Év végi beszámoló taggyűlésre gyűltek össze a pécsi igazgatóság nyugdíjasai. Pápa Jenő köszöntője után *Bosznai Ferenc* adott számot az elmúlt félév gazdasági ügyeiről, feleleventve a különböző rendezvények sikereit, majd megköszönte az igazgatóság szakszervezeti bizottságának az elmúlt évi támogatást. (Az igazgatósági nyugdíjascsoport, az igazgatósági szb egyik főbizalmi-csoportjaként működik.)

Mozgalmas évet zártak. Gyakori mondás, hogy a nyugdíjasok végre kiutazzák magukat, pótolják, amiből egykor — zsebükben a ténylegeskori szabadjeggyel — mégis kimaradtak. Ezek a társasutazások csak kimondva tűnnek egyszerűnek — rengeteg utánajárás, levelezés, dátumegyeztetés előzi meg, nem is beszélve az anyagilag legkedvezőbb forma kiválasztásáról, valamilyen „külső" támogatási lehetőség felkutatásáról.

Tavasszal Szombathely—Kőszeg környékén tettek látogatást. A Jeli és Kámoni Arborétum virágzó rhododendronjai, a helyreállított jáki templom szépsége, Bükfürdő termálvize sokáig beszédtéma lesz. Kedves emlék marad a Szekszárd környéki kirándulás is, a gemenci rezervátum, trófeakiállítása, a decsi Sárközi Múzeum látnivalói, a Sió-torkolat menti séta . . .

A nyár nagy élménye a júliusi ausztriai Alpok, a Salzkammerguti tavak, a tiszta városok látványa igazi üdülést nyújtott.

Ősszel ismét útra kelt a csoport, hogy Miskolcon és környékén töltsön pár napot. Szoros volt a program, de a zempléni táj szépsége, majd Eger, Szilvásvárad megtekintése emlékezetes marad.

A *dr. Csanádi György* nyugdíjasklub rendezésében nyolc alkalommal csillagászati előadást hallgattak, rendszeres videoprogramok, kézimunka-délutánok, zenehallgatás tették változatossá a művelődési házban tartott klubnapokat. A nemzetközi nőnap alkalmából köszöntötték asszonyaikat, s figyelemmel kísérik egymást névnapjait is.

Szó esett a jövő évi kirándulástervekről is — Délkelet-Magyarországon egyik alkalommal Szeged, máskor Gyula centrummal. Úticél még Budapest, a Mecsek Tourisztral déli szomszédainkhoz lenne a következő külföldi szervezés.

Nemcsak a pécsi nyugdíjasok utaznak s vesznek igénybe más város nyugdíjascsoportjától figyelmességet — a pécsiek is szívesen barátkoznak városukba érkező látogatókkal. Legutóbb a budapesti IKARUSZ nyugdíjas közlekedési klub vendégeit kalauzolták a pécsi belvárosban s a mecseki kilátótoronyba.

A taggyűlés résztvevői figyelmesen hallgatták az elmúlt év szép élményeit, hiszen sok örömben volt részük.

Ribics Ilona felszólalásában az ügyintézésekhez kívánt segítséget adni. Ismertette az ÖTA megváltoztatott juttatásait, a kórházi ápolás mértékét, a gyógyászati segédeszközök, a gyógyszersegély és cukorbetegsegély-kérelem ügymenetét.

A pécsi igazgatósági nyugdíjascsoportnak 201 tagja van. A taggyűlésen százan vettek részt. S a hiányzók? A bizalmiak hoztak hírt róluk, s a bizalmiak viszik vissza a közösség üdvözletét, jókívánságait.

Klencz Tiborné

Nyugdíjasként is a vasutasok között

Szárnyasi Gyula 1985. február 25-én dolgozott utoljára a miskolci vasútigazgatóság székházában. Negyvennégy évet töltött a vasút szolgálatában. Nyugdíjas napjait sem tölti azonban tétlenül, hiszen Miskolc I-es számú lakóterülete pártvezetőségének szervezőtitkára. Kilenc alapszervezet másfél ezer párttagjának ügyes-bajos gondjaival foglalkozik.

— Hogyan lett vasutas? — kérdezem.

— Öten voltunk testvérek. Apám pályaőrként dolgozott, s az akkori gyakorlat szerint minden évben felmondtak neki, de hat nap múlva ismét felvették. 1935-ben *Csanádi György* mérnök, a későbbi miniszter közbenjárására véglegesítették. Én 1941-ben kerültem a vasúthoz fűnyírónak. Nagy öröm volt számomra, hogy a következő évben már pályamunkás lehettem. Újabb egy év múlva fékező, 1944-ben pedig állomási felvigyázó lettem Kaposváron.

Szárnyasi Gyula *édesapja vöröskatona volt.* Már egészen fiatalon megismerkedett a munkásmozgalom történetével. Hamarosan megválasztották a kaposvári helyi csoport párttitkárának. A negyvenes évek végén a pécsi igazgatóságra helyezték politikai tisztnek, majd később a Somogy megyei pártbizottság munkatársa lett. Az egyéves pártiskola elvégzése után került a miskolci vasútigazgatóságra. *Ott 1953-ban lett a politikai osztály munkatársa, majd közvetlenül az ellenforradalom előtt az osztály vezetője.*

1957. február 12-én a párt központi bizottsága apparátusának tagja lett. Az igazgatóság területén – a hét csomóponti pártbizottság segítségével – nagy ambícióval vett részt az alapszervezetek létrehozásában, a párt erősítésében. 1959 végén ismét az igazgatóság létszámába került, s nyugdíjazásáig a kereskedelmi osztály vezetői teendőit látta el.

Szárnyasi Gyula sokat tett azért, hogy jó partneri kapcsolat alakult ki a legnagyobb szállíttatókkal. Munkásságát több kitüntetéssel — köztük a *Munka Érdemrend* arany fokozatával és a *Szocialista Munkáért Érdeméremmel* — ismerték el. Társadalmi megbízatásainak példamutatóan eleget tett. Tagja volt a MÁV-pártbizottságnak, a párt-vb-nek és a munkásőrségnek is.

Most, nyugdíjasként is a vasutasok között él, hiszen a lakóterület kilenc pártalapszervezete közül háromban sok a vasutas.

Csorba Barnabás

Kilencvenévesen

Még most sem tud tétlenül ülni

A múlt év végén töltötte be 90. életévét *Molnár Károly,* a selypi vasútállomás nyugdíjas váltókezelője, aki néhány évvel ezelőtt még aktívan részt vett a cukorrépaszezonban. Lőrinci község lakói úgy ismerik és tisztelik, mint aki mindig a közösség érdekeit szolgálta. A szellemileg még mindig friss Károly bácsi szívesen intézi mások ügyeit.

A tízgyermekes családban ő volt a legidősebb testvér. Apja gyári munkásként kereste kenyerét. Hiába végezte azonban el kitűnő eredménnyel az elemi iskolát, nem tanulhatott tovább. Tizenkét évesen már aratnia kellett Halmaj községben. Gyerekfővel szegődött a vasúthoz is pályamunkásnak. A Tanácsköztársaság idején Selyp állomáson lelkesen szervezett, agitált. *1946-ban, harminchárom évi vasúti szolgálat után nyugdíjazták.*

Ő azonban nem tudott otthon tétlenül ülni. A formálódó új élet gondjai, örömei érdekelték. 1948-ban a földművelődésügyi miniszter biztatására mezőgazdasági tudósító lett. Heréd, Lőrinci, Nagykökényes és Zagyvaszántó községekből hétről hétre küldte írásait az Új Magyar Föld és a Magyar Mezőgazdaság című lapoknak. Fizetségül díjtalanul kapta az újságokat. *Mindenütt ott volt, ahol a köz érdekében valamit tehetett.* Volt községi bíró és közművelő is.

Ha a tanács utat, járdát akar építtetni, vagy parkosítani, Karcsi bácsira biztosan számíthat. Tavaly, ezért a tevékenységéért a tanács írásban mondott köszönetet. A fiókjában őrizgeti a sok évtizedes szakmai-politikai helytállásáért kapott oklevéleket, kitüntetéseket, egyebek között a Felszabadulási Emlékérmet is.

János fia — hat évvel ezelőtt — a vasúttól vonult nyugdíjba. Unokája, Károly pedig a Mátravidéki Cukorgyárak répaosztályának vezetője.

Károly bácsi jól érzi magát, s ha éppen nem ügyeket intéz, akkor tavasszal, nyáron a fia és saját kertjét műveli. A 90. születésnapon a hatvani nyugdíjascsoport bizalmija is ajándékcsomaggal köszöntötte *Molnár Károlyt.* A Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság pedig a jókívánságokon kívül pénzt is küldött az idős vasutasnak.

Szűcs Ferenc

Segített a brigád

Zalaegerszegen egyedül él a 72 esztendős Szalai László, rokkantnyugdíjas motorvezető. A volt vasutas házának a kerítése ledőlt. Megtudták ezt a vontatási üzemegység Vörös Csillag szocialista brigádjának a tagjai. Molnár László motorvezető, brigádvezető vezetésével 100 óra társadalmi munkával helyreállították egykori társuk otthonának a kerítését.

Búcsú az üzemtől

Régi, szép hagyományt folytatva rendezett nyugdíjas búcsúztatót a szombathelyi járműjavító üzem december 12-én. Az üzem gazdasági és társadalmi vezetői terített asztal mellett, bensőséges ünnepségen köszöntek el azoktól a dolgozóktól, akik a sokéves becsületes munka után nyugdíjba vonultak.

Az ünnepség a Váci úti óvodások műsorával kezdődött, majd Baranyai László üzemigazgató méltatta a negyvennyolc elköszönő vasutas munkásságát.

Egy tudósítás ürügyén

A villamos felsővezeték építési főnökség budapesti székházában a szakszervezeti bizottság nyugdíjas találkozót szervezett. A közelmúltban történt eseményről talán nem is volna érdemes többet szólni, hiszen év végén, év elején igen sok helyen szerveznek hasonló találkozókat. Több hasonló rendezvényen magam is részt vettem. Általános, és így természetes, hogy ilyenkor felelevenednek az egykori vidámságok, a bosszúságok, a gondok és a sikerek. Persze minden kicsit más, kicsit szebb, ahogy az idő tisztító távlatából látjuk egykori önmagunkat. Felvillannak a mai hétköznapok, s a holnap tervei is. Régvolt barátságok élednek, és újak szövődnek. Így lehetett ez most is, de ez a találkozó talán egy kicsit mégis más volt. Legalábbis arra lehet következtetni dr. Buru János nyugdíjas mérnök közléséből. És ez az a többlet, amiért érdemes írni erről a találkozóról.

A „kisnyugdíjasokat", akikhez havonta háromezer forintnál kevesebbel köszönt be a postás, — mint tudósítónk írta, — „megjutalmazták". A jutalom anyagi fedezetét pedig „egy kommunista szombat eredményeiből" teremtették elő. Köszönjük tudósítónknak a hírt, követésre méltó példa! De nemcsak ennek a szép gesztusnak a ténye az, ami figyelemre méltó, hanem maga a megnevezés is.

A nyugdíjasokat úgy általában segíteni, segélyezni, támogatni szoktuk — a beidegződött, és sajnos rossz szóhasználatunk szerint. Nyugdíjasokat jutalmazni pedig szinte meglepően hat. Pedig, ha jól belegondolunk, csakis így lehet és kell mondani. Csak ez lehet a helyes kifejezés, amelyet hasonló esetben használhatunk. Igen, jutalmazni! Jutalmazni a munkás hétköznapok sok-sok helytállásáért, a szolgálatban eltöltött évek mindennapi és soha számon nem tartott hőstetteiért.

Tudom, jól jött. Jól jön minden forint ott, ahol amúgy is kevés van belőle. Nemcsak azért, mert néhány idős ember válláról kevéske gondot ezzel is levettek. Elsősorban és még inkább azért, mert hitet, önbizalmat adtak azoknak, akiknek már sokszor a jó szó is öröm. Érzik, részesei egy közösségnek, és az sokszor sokat jelent. Persze, adni is jó! Jó és követésre méltó példa a villamos felsővezeték építési főnökség dolgozóinak kommunista szombatja.

— k —

Nyugdíjas-találkozók

Dombóvár. A vasútigazgatósági osztószertár-főnökség kollektívája még az elmúlt év őszén szervezett kommunista műszak munkájának bevételéből szervezte meg karácsony előtt a nyugdíjasok találkozóját. Az eseményen külön köszöntötték és szerény ajándékot adtak át azoknak a nyugdíjasoknak, akik 15—20 évvel ezelőtt vonultak nyugállományba. A kommunista műszak tette lehetővé, hogy egyébként is minden nyugdíjas 500 forint anyagi támogatást kaphatott.

●

Pécs. Közel kétszáz vasutas nyugdíjas jelent meg azon a találkozón, amelyet a vasutas-szakszervezet nyugdíjas csoportja rendezett.

●

Kazincbarcika. A Kazincbarcika állomás körzetébe tartozó MÁV-nyugdíjas szakszervezeti tagok az állomás nagytermében tartották szokásos éves beszámológyűlésüket. Amint a jelenlevők elmondták, a legnagyobb kedvezménynek azt az egyhavi ingyenes ellátást tekintik, ami Európa-szerte is egyedülálló. Lényegében arról van szó, hogy egy-egy beutalt számára az üdülés mintegy 6000,— forint támogatást jelent.

●

Szolnok. A MÁV Debreceni Építési Főnökség 2-es sz. felépítményi építésvezetősége Szolnokon tartotta a nyugdíjasok hagyományos találkozóját. Évek óta igen hasznosnak bizonyulnak ezek a találkozók. Nemcsak arról van szó, hogy tájékoztatják a nyugdíjasokat a jelenlegi gondokról és feladatokról, hanem a mindennapos munka során is jól hasznosítható tapasztalatcseréknek is bizonyultak ezek a rendezvények.

●

Tapolca. A Batsányi János Művelődési Központban a nyugdíjas klub tagjai közel kétórás, igen érdekes előadást hallgattak meg Firenze történetéről. *Dr. Szigethy József* nyugalmazott kórházigazgató főorvos előadását színes filmvetítéssel illusztrálta.

Építkezők figyelmébe!

Akarja házát mielőbb új köntösben látni?

Használjon Terranova nemes- és hőszigetelő alapvakolatot!

Időt, pénzt takarít meg vele, mert jó hőszigetelő és külön színezni sem kell. Arról már nem is beszélve, hogy legalább 50 esztendeig ellenáll az időjárás viszontagságainak.

GYÁRTJA:
a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója,
az Országos Érc- és Ásványbányák
pilisvörösvári üzeme.

KAPHATÓK:
a helyszínen és Budapesten
a XIII. kerület, Meder u. 8. szám,
a XV. kerület,
Mezőhegyesi u. 7—15. szám alatt,
ezenkívül az ország valamennyi
megyeszékhelyi TÜZÉP-telepén.

Takács Tibor

Amikor én vasutas voltam

1.

Sajtos Bélát nem lehetett vigasztalni. Ez az alapjában vidám ember összeomlott. Bátyja „szép" temetést kapott, már amennyire egy temetés szép lehet. Felvonultunk mi is, tanfolyamisták. Volt ünnepi gyászbeszéd. Szomorúság. A Rókusi temetőbe temették. De Sajtos úr ettől kezdve megváltozott. Mi ekkor szerettük meg igazán. Szemmel láthatóan nem érdekelte a tanfolyam sorsa. Már nem úgy törődött velünk, mint annak előtte. Ha lehetett, sietett haza, édesanyjához. Már a foci sem érdekelte. A leventefoglalkozásokon meg sem jelent, ránk bízta, mivel szórakozunk. Esténként az maradt ki, aki akart. Ez a halál minket is felnőtté tett.

Az egyik alkalommal valamiért, épp tanítási időben, be kellett mennem az ÜV-re. Sétálva jöttem haza. Elkölteni való pénz csörgött a zsebemben. A Korzóról betértem a Szukits könyvesboltba. A kirakatban kinéztem magamnak egy kecses, karcsú verseskönyvet. Barna borítóján arany betűkkel csillogott: *Illyés Gyula válogatott versei*. Aztán hamarosan boldogan tarthattam kezemben a Révai Kiadó finom könyvecskéjét. Az első könyv megválasztása, egy kezdő költőnek, rendkívül fontos. És én akkor, szinte véletlenül, a legjobbra találtam. Mintha súgta volna valaki: ezt válaszd! Egészen elteltem *Illyés Gyula* verseitől. Alig vártam, hogy vasárnap legyen. Kiültem a Széchenyi térre, a Korzóra, a platánok alá, a Buchwald-székek egyikébe. Néhány fillért kellett fizetni ezért. Boldogan fizettem. Ott olvastam, egyre nagyobb hévvel Illyést. A „Nem menekülhetsz" tetszett a legjobban. Egyszerűen nem tudtam betelni vele. Éreztem a vers nagyságát, a költő erejét. Ez a költészet, nem az, amit én csinálok. Soha nem leszek igazi költő, gondoltam. A bibliám lett ez a kis könyvecske.

Norma közben elveszett az életemből. Nem mentem el egy randevúra. De néhány hét múltán, egyik este, amikor az ágyamon heverve újra Illyést olvastam, a kapuőr feljött hozzám:

— Itt van a szerelmed! — kajánkodott.

Norma volt. Újra kezdtük véget nem érő sétáinkat. Vitatkoztunk. Összeborultunk. Vádoltuk egymást. Csókolóztunk.

Lelkes, németbarát intézőnk egyre inkább nem törődött szakmai fejlődésünkkel, mindig csak a politikát mondta. Figyeltem ezt az embert. Mintha nem is nekünk, hanem önmagának mondaná szentenciáit. Minél közelebb került hozzánk a háború szele (az augusztusi román kiugrás egyszeriben a kertek alá hozta a háborút), annál szenvedélyesebben beszélt a győzelemről. Minden alkalommal említette a bevetésre váró csodafegyvert. Néhány hete még messze volt a front, távol a hazától, s a román fegyverszüneti kérelem mindent megváltoztatott. Már Erdély földjén folytak a harcok. Ám az intéző úr a magyar nagyházáról tartott előadást, hogy aztán, most már visszavesszük Erdélyt, Aradot, s aztán meg sem állunk a trianoni határokig.

Vasárnap délutánra Norma azt ígérte, senki sem lesz náluk otthon. Földi csodákat ígért hát ez a délután. Mindketten vártuk a találkozást. De meg kellett bizonyosodni, hogy szülei csakugyan moziba mentek-e. A terv az volt, meglessük őket a Belvárosi mozinál, s ha bementek, rohanunk haza, másfél óra szerelemre.

Elindultunk a Belvárosi mozihoz. De nem jutottunk el odáig.

Váratlanul mindenki futni kezdett a Tisza-híd irányába. Mi is. Mentünk, rohantunk a tömegben. Mi lehet az a nagy cirkusz, ami így felbolydította a várost? A Tisza hídjáról éppen akkor hajtották le a tábori csendőrök az elfogott szovjet katonákat. Gyűröttek, fáradtak, törődöttek, elnyűttek voltak. Néhány alig vonszolta már magát. Négyes sorokban jöttek Újszeged felől. Hogy hol estek fogságba, senki sem tudta. Hogy hova viszik őket, azt se tudtuk. Emberi roncsok voltak. Én azonnal arra gondoltam, hogy valahol a frontvonalak között épp így vonulnak az elfogott magyar bakák. Közéjük képzeltem keresztanyám második férjét, Feri bácsit, aki éppen katona volt. Nagyon megsajnáltuk Normával ezt a hadat. Istenem, nincs nálunk semmi, hogy nekik adjuk. Pedig mi mindent otthagyunk ebédnél, vacsoránál. Mekkora szelet kenyerek mennek a moslékba. A vasutas kollégiumban dúskáltunk a jólétben. Nem éreztük a háború sanyarúságát, hogy jegyre adnak mindent. És ezek a szerencsétlenek kinyújtották a kezüket. Kenyeret kérve.

Egy nő odaugrott a menethez. A közelben álló csendőr majdnem fellökte. De ami a kezében volt, azt az egyik fogoly kezébe nyomta. Mások almákat dobáltak.A nézelődők, bémészkodók serege elnyelt bennünket. Már nem az volt a fontos, hogy hazaszökjünk. Elmondhatatlan izgalom öntött el minket. A német propaganda annyi szennyet hordott a szovjet katonákra, hogy az egész város látni akarta őket: milyenek? Fáradt, elnyűtt, sokat szenvedett emberek voltak. Olyanok, mint a mi katonáink. De arra is kíváncsi volt mindenki, hogy milyen az a nép, mely idáig kergette a híres német hadsereget Moszkva és Leningrád, Sztálingrád és Kijev alól.

Jöttek végtelen sorban. Csizmájuk, bakancsuk már lekopott, sokak lábára csak rongy volt tekerve. Nem tekintettek se jobbra, se balra, csak mentek, leszegett fejjel. De ha egyikük-másikuk felemelte tekintetét, könyörögve nézett.

Nyilvánvalóan propaganda célból kísérték át őket éppen vasárnap a városon. Micsoda sereg volt! Elfáradt, elcsigázott, kiéhezett. Nyilván, már napok óta hajtják őket. De ha itt vonszolják magukat, nyomukban nyilván ott egy másik sereg. A feltartóztathatatlan. A megállíthatatlan. Itt lesz hamarosan, és bizonyára másként mennek majd végig a Kárász utcán, a Korzón, mint ez a szerencsétlen, megkínzott elgyötört sereg.

Mennyien lehettek? Talán ötszázan. Ezren? Nem tudtuk. A tábori csendőrök nyomában, a sereg végén SS-ek jöttek, motorkerékpáron. A nácibarátok, a német-hívők beköpködtek a foglyok közé. De a hisztériásan rikoltozók csakhamar magukra maradtak. Egyre többen dugtak valamit a foglyoknak. Kiszaladtak a házakból az asszonyok s hoztak ennivalót.

— A foglyokkal való érintkezés szigorúan tilos! — kiáltozta egy csendőrtiszt, de ezzel meg is elégelte a tiltást, hiszen így legalább valami élelemhez jutottak a hadifoglyok.

Kísértük a menetet. Végig a városon. Egy öregasszony a foglyok mellé sorjázott. Szerbül szólt az egyik fogolyhoz. örömmel válaszolt a megkérdezett. De egy csendőr már ott is termett és ellökte.

— Van neked Istened, te istentelen? — kiáltozta az asszony. — A mi fiainkat is így hajtják valahol, és ellöksz, te akasztófáravaló! Te is a sorsukra jutsz, ne félj!

Már a Nagyboldogasszony sugárút elején jártunk. Áthaladt a menet a Hősök kapuja alatt, ahol Aba-Novák Vilmos híres-hírhedt freskója tündökölt a fényben. Ott Horthy ment a sereg élén, itt egy csendőrőrmester, ott a szegedi ellenforradalmárok masíroztak, itt a félelmetes szovjet hadifoglyok, akiktől lám, még mindig van félnivalója a rendszernek. Nyilvánvaló volt, hogy a nép hangulata a foglyok mellé pártolt. A kiabálók elmaradtak, a gyűlölködők eltakarodtak.

Valaki azt mondta: a mi iskolánkba viszik a foglyokat. Itt végre valaki megszámolta őket: ötszázan voltak. Norma elbúcsúzott. Én befutottam a felbolydult kollégiumba.

— Srácok, minden kaját az udvarra! — kiáltottam. De nem kellett kezdeményeznem, már szedték is össze az ételmaradékokat. A cigarettázó fiúk adták a legtöbb örömöt a foglyoknak, egész cigarettákat, sőt, néhányan teljes dohánykészletüket feláldozták. A foglyok csillogó szemmel nézték adakozó kedvünk kivirágzását. Szájról szájra ment egy-egy cigaretta. De hagytak másnapra is, harmadnapra is. Az udvaron telepedtek le. A konyhás asszonyok még bent voltak, nem győzték melegíteni a vizet, hogy az iskolai lavórokban megáztathassák lábukat az elgyötörtek. Volt, aki kapcát mosott, más sebet áztatott.

Édesapám jutott eszembe, újra és újra. Hiszen az én apám vöröskatona volt. Megsebesült a románok golyójától. Harcolt a tanácsköztársaságért. Azért a vörös zászlóért, amelyet ez a hadsereg hoz magára. S valaki hirtelen magyarul szólt hozzánk. Szerbiai magyar volt. Önként állt a szovjet seregbe. Temesvár környékén esett fogságba. Onnan hajtják őket már egy hete. Az egységük amolyan éldivízió volt. A legnehezebb feladatot vállalták magukra. És azt is elmondta, megcsupaszították őket a magyar és a német katonák. Minden jobb holmijukat elszedték: csizmát, bakancsot.

Este tízkor felparancsoltak a csendőrök az udvarból, addigra minden felesleges holmit a foglyoknak adtunk.

(Folytatjuk)

Megújult a gyékényesi „pengős ház"

A gyékényesi MÁV vegyes kórus a Himnusz előadásával kezdte azt a műsort, amelyet az újjáépített művelődési ház átadási ünnepségének tiszteletére rendeztek. A felújított művelődési ház elkészültéről *Sülle Ferenc* tett jelentést *Busch Károlynak*, a pécsi vasútigazgatóság helyettes vezetőjének, aki *Zámbó Tibor* üzemfőnöknek adta át a létesítményt.

De mit is jelent a „pengős ház" kifejezés?

Zámbó Tibor erre így emlékezett:

— Itt, ahol a ház áll, a háború előtt lőtér volt. A lőtér depója, a „golyófogó" még ma is látható. Volt itt egy kis melegedő bódé, amit az idejáró vasutasok is igénybe vettek. Ma már nem tudjuk, hogy kinek a kezdeményezésére kezdték el gyűjteni a vasutasok a „pengőket" egy téglaépületre — ahol találkozni lehetne munka után. A gyékényesi vasutasok adakozásából *Major István* és *Kálmán Sándor* pályamester megvásárolta a szükséges építőanyagot, az építéshez értő vasutasok pedig szabadidejükben eljöttek felhúzni a falakat az elképzelt színpad és nézőtér köré. A fűrészporos kályha meleget, a petróleumlámpa fényt adott, s a munkát mindig lehetett folytatni. A berendezés is házilagos volt, padokat eszkábáltak. Később építettek egy tekepályát is az épület mellé, sőt, hogy ne ázzanak esőben, még egy nyitott oldalú topogót is. A háború alatt sikerült áramfejlesztőhöz jutni, majd — úgy mesélik, két liter borért — vettek egy mozigépet. Az első mozigépészek néhai *Kővári Laci* bácsi és *Nagy Gábor* voltak. Heti két alkalommal volt filmvetítés.

A háború után a szakszervezet felügyelete és irányítása alá került a ház. Az SZMT tatarozttatta az épületet, cserépkályhát csináltatott, s negyven széket ajándékozott.

A vasutas színjátszókör műsoros estjeire mindig telt ház jött össze; színre vitték a Csárdáskirálynőt is. A bevételt az épület javára fordították, újabb székeket, függönydrapériát vásároltak.

A vasutas-szakszervezet vállalta az 1970-es tatarozás költségeit is. Átépítették a villanyhálózatot, parkettáztak.

Az épület a vasutasoké, de a helyiek, sőt a társközségek iskói is „ideszoktak" Az ötvenéves épület — ki tudja hányadik — felújítását most a tanács szorgalmazta. A ház felújítási terveit az ÉHF tervezőcsoportja készítette el, a kivitelezési munkát a múlt év februárjában kezdte a Csurgói Karbantartó Gazdasági Munkaközösség. Határidőre be is fejezte. *A két és fél milliós költséghez a zákányi közös községi tanács 200 000 forinttal járult hozzá.* A színpadhoz új öltözőket építettek, felújították a padozatot, parkettázták a nagytermet, korszerűsítették a villanyhálózatot, teljes ajtó-ablakcserét végeztek, kijavították a tetőt, víz-, szennyvízvezeték-rendszert építettek. A művelődési ház a helyi kulturális igények mellett a sporttelepi funkciókat is ellátja. Külön öltözőt, fürdőt, WC-t kapott a futballcsapat is.

Az egykori kis fabódé teljesítette küldetését. Sikerült összekovácsolnia egy nagy település idős és fiatal lakosságát. A kibővült lehetőségű művelődési ház vezetősége most már könnyű helyzetben van. Zöld utat kapott a továbbhaladáshoz.

Klencz Tiborné

Magyar Nemzeti Galéria

SZOT-ösztöndíjasok kiállítása

A Szakszervezetek Országos Tanácsának titkársága 1982. március 15-én határozta el, hogy a több éves múltra visszatekintő irodalmi ösztöndíjak kiegészítéseként megalapítja a SZOT képző- és iparművészeti ösztöndíját is, amely 1982. július 1-jével kezdődően évente 10-12 alkotó számára biztosít támogatást értékes műalkotások: festmények, szobrok, grafikai és fotóciklusok, valamint használati tárgyak létrehozására.

Az ösztöndíj megalapításával és adományozásával a szakszervezeti mozgalom ismételt jelét adta annak, hogy a dolgozók művelődésének szolgálatát kiemelt feladatként kezeli, s a maga módján mecénási szerepet is vállal azért, hogy ez a művelődés minél korszerűbb és tartalmasabb, elmélyültebb és demokratikusabb legyen.

Az ösztöndíjjal a SZOT olyan műalkotások létrejöttét kívánja elősegíteni, amelyek híven tükrözik napjaink társadalmi, gazdasági és politikai törekvéseit — igényes művészi megjelenítésben. Ez az erkölcsi és anyagi támogatás voltaképpen előlegezett bizalom, olyan művészi színvonalú alkotásokra, amelyek realista szemlélettel, közösségi elkötelezettséggel közelítik meg és elemzik a valóságot.

Ezeket a kritériumokat természetesen hiba lenne valamiféle tartalmi-formai leegyszerűsítéssel, vagy az alkotói megnyilvánulás korlátozásával azonosítani. A díjalapító is tudja, hogy napjainkban a realizmus speciális formákat, gyakran metaforikus megjelenést ölt, bár alapvető ismérvei: *a konkrétság és az aktualitásigény változatlanok.*

Ha van is tehát „tartalmi megkötés" nincsen kifejezésbeli behatároltság: *minden olyan művész, aki az alkotást társadalmi tevékenységként értelmezi és gyakorolja, számíthat a szakszervezetek támogatására.*

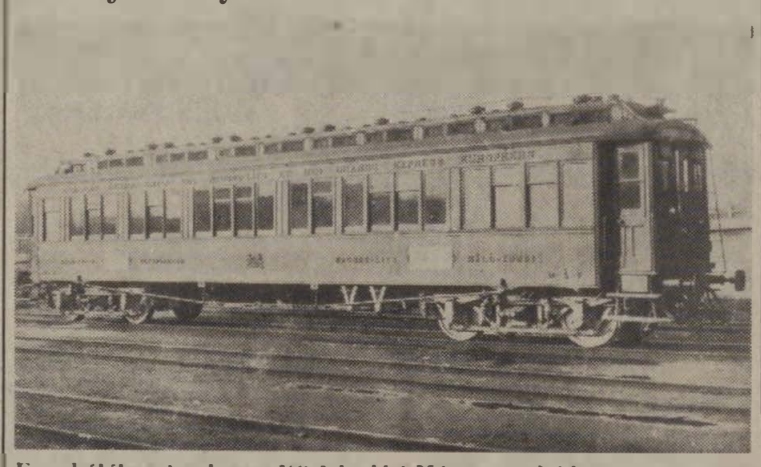
A SZOT-ösztöndíj kitüntettjei nem most találkoznak első ízben a közönséggel, már ezt a tárlatot megelőzően is több alkalommal bemutatkoztak a nyilvánosság előtt, az ösztöndíjas évet követően, ún. „beszámoló kiállításokon".

A SZOT-ösztöndíjasok eddigi három kiállítását a fővárosi érdeklődök mellett Nyíregyháza, Tatabánya, Győr, Kecskemét művészetbarátai is megtekintették.

Úgy véljük, hogy ez a mostani, kollektív bemutató híven tükrözi a szakszervezeteknek a művészettel kapcsolatos törekvéseit. A mozgalom a művészetet nem uniformizálni, hanem demokratizálni igyekszik: helyt ad minden értelmes és értékes kezdeményezésnek. Ki-ki azzal jelentkezik itt, ami mintegy természetes fejlődésébe illeszkedik. Mégis a tárlat egésze egyfajta többletet, összhatást, összképet is nyújt, amely talán az általánosság szintjén is megmutatja azt, ami ebben a negyvenöt, egymástól elütő teljesítményben is közös — a dolgozó ember szolgálatának szándékát.

Tasnádi Attila

Új könyv a vasútmodellezésről



Ez a hálókocsimakett a Közlekedési Múzeum tulajdona

A napokban került a könyvüzletekbe *Linzbauer Tamás:* Vasútmodellezés című könyve. Régi adósságot törlesztett ezzel a Műszaki Könyvkiadó, hiszen e témából 1972-ben adtak ki utoljára könyvet.

A könyv mind a kezdő, mind pedig a tapasztalt modellezőkhöz szól. A könyvet 344 ábra, 6 táblázat és 100 képből álló (mozdonyokat és kocsikat ábrázoló) fényképsorozat teszi teljessé.

A szép nyelvezetű érdekes könyv minden bizonnyal további híveket szerez majd a vasútmodellezők táborának.

Nemzetközi makettkiállítás a Közlekedési Múzeumban

Hazánkban még nem jegyzik

Több évtizeddel ezelőtt jelentek meg a nyugati játékpiacon a műanyag alkatrészeket tartalmazó dobozok, amelyekből házilag (ragasztással és festéssel) élethű repülőgépeket lehetett építeni. Azóta több szocialista ország is meglátta az üzleti fantáziát a műanyag makettezésben, és egymás után adja ki a híres repülőgépek különböző léptékű másolatait. Készítőiknek jól kell ismerniük az adott kor történelmét és műszaki fejlettségét, hogy munkájuk megfelelően tükrözze az eredetit.

Hazánkban a makettezést még hivatalosan nem jegyzik, nem elismert sportág, pedig hasznos eszköz lehetne a történelmi-műszaki nevelés és a honvédelmi propaganda szolgálatában, nem is szólva a kreativitás fejlesztéséről. Nagyobb nyilvánosságot kellene nálunk is biztosítani ennek a kedves „hobbinak", mint azt például Csehszlovákiában és Lengyelországban teszik. A Repülés Baráti Köre eddig többször rendezett nemzetközi kiállítást és külföldi találkozókon is sikert ért el.

A Közlekedési Múzeummal most rendeztek először közösen ilyen bemutatót, de az a szándékuk, hogy a következő évek azonos időszakában — a népszerűsítés érdekében — megismételjék.

FEBRUÁR 1-JÉN

Vasutas bérleti előadás

Február 1-jén, vasárnap, délelőtt 11 órakor lesz a József Attila Színház soron következő vasutas bérleti előadása. Az együttes *Kaló Flórián,* a Kitaszított című színművét mutatja be. A főbb szerepeket *Andorai Péter, Káldi Nóra, Kaló Flórián, Tordai Teri* és *Kocsis Judit* játszák. Vendégrendező: *Ruszt József.*

Fazekas Lajos

Fehér bóbitáról . . .

Fehér bóbitáról
álmodtak a fák.
Hinti, hinti az ég
a felhők havát.

A mező is a tél
hó-csöndjét várta,
fehér takaróját
huzza magára.

A Naptól gyémántfényt
szórnak a hegyek.
De tavaszig hordják
a hó-süveget.

Jubileumra készülnek

A természet barátai

A vasutas természetjáró mozgalom 1987-ber. ünnepli megalakulásának 35. évfordulóját. A természetbarát szakbizottság ennek jegyében érdekes felmérést készített a mozgalom jelenlegi helyzetéről. Szakszervezeti keretek között 31 természetjáró-szakosztályban 2829 tagot tartanak nyilván, 747 a minősített természetjáró (köztük 1 kiváló és 4 érdemes), 138 teljesít TESZ-szolgálatot és 252 túravezető (közülük 13 aranyjelvényes) szervez túrákat.

Sokan a jelvényszerző mozgalmakban is részt vesznek, így: 116-an teljesítették az „Országos Kék Túra", 202-en a „100 km a Vörös Hadsereg nyomában", 69 a „Portyázások Magyarország jellemző földrajzi pontjaira" mozgalmakat. A Szolnoki MÁV-MTE szervezi a „Hazai kismozdonyok nyomában", a Lokomotív T. E. a „Lokomotív 424" és a „Kisvasutak nyomában" elnevezésű túramozgalmakat. *A vasutas természetjáró-szakosztályok nyolc kulcsos házzal és két dunai vízi bázissal rendelkeznek.* A technikai munkák keretében az ország különböző vidékein mintegy 350 km turistaút karbantartását végzik.

A szakszervezeti tömegsportmozgalmon belül a természetjárás, a turisztika kiemelkedő jelentőségű. Nemcsak a közel háromezer szervezett vasutas természetjáró, hanem a szocialista brigádok tagjai és a családok is szívesen keresik fel a természetet, pihennek az enyhet adó erdők lombkoronáni alatt.

A vasutas természetjáró mozgalom három és fél évtizedének talán egyik legfényesebb korszakát éli.

A természetbarát szakbizottság segíti a vasutas természetjáró mozgalmat. Központi programjait az ésszerű gazdálkodásnak megfelelően, de a színvonal megtartásával szervezi. Ezen rendezvények szervezésén túlmenően propagálja az országos rendezvényeket, jelvényszerző túramozgalmakat és a Tájak, korok, múzeumok mozgalom eseményeit is.

A szabadidő egészséges felhasználása nemcsak az egyén személyes érdeke, hanem vállalati érdek is. Az aktív pihenés közben a szervezet szinte kicserélődik. A dolgozó pihenten, testileg-lelkileg frissen érkezik munkahelyére, így aktivitása, munkavégző képessége megnövekszik, teljesítménye fokozódik.

A Vasutasok Szakszervezete figyelemmel kíséri a vasutas természetjáró-szakosztályok szakmai egyűvé tartozásának elmélyítését, kapcsolatainak szélesítését. Segíti a szakbizottság tagjainak társadalmi munkáját és támogatja a fenti célok valóra váltását.

Buskó András

Eredmények égen és földön

A MÁV-sportrepülők évzáró közgyűlése



A klubtitkár beszámol az eredményekről

A közel négyszáz tagot számláló MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub decemberben megtartotta évzáró közgyűlését. A BVSC székházában rendezett ünnepi számvetésen részt vett *Szemők Béla*, a MÁV vezérigazgatójának általános helyettese, *Liszkai Gyula*, az MHSZ repülőfőnök-helyettese és *Josef Črep*, a jugoszláviai Čakovec vajdaság repülőinek technikai elnöke.

Több ezer óra a levegőben

A vendégek, s a közgyűlés résztvevőinek köszöntése után *Barcs László* klubtitkár emlékezett meg a vasutas repülőklub által megtett közel hat évtizedes útról, az elért eredményekről, s méltatta a MÁV Vezérigazgatóságától és az MHSZ budapesti vezetőségétől kapott támogatást. Az elmúlt év eredményeit vázolva elmondta, hogy a kapott állami feladatokat jó szinten teljesítették, s *átlagon felüli eredményt értek el a repülőtiszti pályára irányítás, valamint a sorköteles ejtőernyősök szervezését és felkészítését illetően.* A tagság lelkesedését, tettrekészségét mutatja, hogy a sportsikerek mellett 1986-ban társadalmi munkában mintegy másfél millió forintot kerestek. Többek között ebből sikerült megvásárolniuk az új, AX—8 típusú hőléggömböt.

Ez a pozitív hozzáállás a nyári gyermektáborok idején is megmutatkozott, amikor — a MÁV Vezérigazgatósággal kötött együttműködési megállapodás alapján — több mint másfélszáz vasutas-gyermeknek biztosítottak üdülési lehetőséget a farkashegyi repülőtéren. S ami a vasutasszülők számára ugyancsak jó hír: 1987-ben is megszervezik a gyermektábort.

A klubtitkár beszámolóját követően ezúttal — rendhagyó módon — a szakosztályvezetők személyesen értékelték az általuk irányított kollektívák tevékenységét, eredményeit.

A vitorlázórepülők teljesítményét fémjelzi, hogy 7700 felszállással több mint 3100 órát töltöttek a levegőben, s közben 27 időtartam, 218 táv- és 208 magassági teljesítményt értek el, valamint 11 B-vizsga, 9 C-vizsga és hat ezüstkoszorú minősítést szereztek.

Az összevont versenyek új rendszerének bevezetése — mely következtében csaknem felére csökkent a versenyekre nevezhető sportolók száma —, valamint a minősítési követelmények szigorítása ezt a klubot is érzékenyen érintette. *A korábbi hat-tíz versenyzővel szemben, ezúttal csupán ketten tudták megszerezni az 1. osztályú minősítést.* Az MNK-versenyeken viszont 16 sportoló ért el minősítést, ami előrelépés a korábbi évekhez képest. Az összevont versenyek talán legszebb sikere, hogy azokon ketten is megrepülték a gyémántkoszorús jelvény egyik feltételét jelentő 500 kilométeres távolságot.

Jól szerepeltek az ejtőernyősök

A motorosrepülő szakosztály eredményei közül említést érdemel, hogy ketten a felnőtt, egy versenyző pedig az utánpótlás műrepülő válogatott keret tagja. Szintén figyelemre méltó, hogy a motoros műrepülő bajnokságon *Daka Olga* 3., *Juhász Sándor* 4. helyezést ért el.

Szép eredményeket értek el az ejtőernyősök is. A szakosztály tagjai több mint háromezer ugrást hajtottak végre, s a különböző versenyeken 17-szer állhatott MÁV-os ejtőernyős a dobogóra. Ebből négyszer — az ejtőernyős többtusa Budapest-bajnokságon, illetve a brnói nemzetközi ejtőernyős versenyen — a dobogó legmagasabb fokára. A követelmények szigorodása ellenére, *öten szereztek 1. osztályú minősítést, s hárman a válogatott kerettagságot is kiérdemelték.*

Saját költségükön három motoros sárkányt építettek a sárkányrepülő szakosztály tagjai, akik változatlanul az „erőgyűjtést" tartják szem előtt. Az új versenygép beszerzésével sem sikerült jelentősebb sikert elérni a gyalogsárkányosok versenyein, mert három kiváló pilótájuk még az év elején bevonult a néphadseregbe. Mindez azonban nem szegte kedvüket. Továbbfejlesztik tagjaik elméleti és gyakorlati felkészültségét, céltudatosan törekszenek a repülés biztonságának szilárdítására, s jelentős társadalmi munkával segítették az ehhez szükséges anyagi fedezet előteremtését.

A hőléggömb szakosztály szintén nagyrészt önerőből korszerűsítette technikai felszereltségét. A nyáron elkészült hőléggömb mellé szeretnének egy újabbat vásárolni, hogy biztosítva legyen a tartalék repülő szerkezetük is. Ez ugyanis nemcsak a versenyeken, hanem az anyagi bevételeket is jelentő reklám célú repüléseknél is fontos tényező.

Old timer találkozó

Végül a másik legfiatalabb szakosztály, az oldtimeresek vezetője értékelte a legidősebb klubtagok tevékenységét, akik közül ketten gyémánt-, kilencen arany-, s több mint félszázan ezüstkoszorús vitorlázórepülő jelvénnyel rendelkeznek, negyvennégyen pedig egykori motoros repülőgépet is vezettek. Bár van köztük, aki már túl van a 80. életévén, a repülési napokon és a társadalmi munkák végzésénél egyaránt igyekeznek hasznára lenni a klubnak.

A szakosztályvezető külön is hangsúlyozta, hogy 1989-ben a farkashegyi repülőtéren rendezik meg a 17. nemzetközi oldtimer találkozót, amely az egész klub számára nagy feladatot jelent.

A számos hozzászólás elhangzása után a közgyűlés ismét bizalmat szavazott a klub elnökének és titkárának, egyben megválasztotta az új klubtanácsot. Az ünnepi rendezvény befejezéseként emléktárgyakat és jutalmakat adtak át

Büki Péter



Nyári pillanatkép a repülőtéren

(A szerző felvételei)

Jubileumi közgyűlés

Bensőséges ünnepség keretében emlékeztek meg a közelmúltban Miskolcon a Vasutas Sport Club megalakulásának 75. évfordulójáról. *Gávai Pál*, az elnökség tagja köszöntötte a közgyűlés résztvevőit, majd *Marosi József*, az egyesület ügyvezető elnöke elevenítette fel a hetvenöt év legfontosabb állomásait. Ezután jutalmat, kitüntetést kaptak a legeredményesebb sportolók, edzők és társadalmi aktivisták.

A Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát kapta *Oprável István*, az MVSC társadalmi edzője.

Kiváló Munkáért kitüntetésben részesült *Juhász János*, az MVSC gazdasági vezetője. Többen oklevelet, illetve igazgatói dicséretet kaptak.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430 87—0089. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

2 16 * * *

HÍREK

A vér életet ment!

A nagykanizsai üzemfőnökség Vöröskeresztes alapszervezete sikeres esztendőt zárt. Ezt a sikert igazolja, az a harmincnyolc liter vér, amelyet önkéntes véradói adtak a rászorulóknak.

Az alapszervezet 235 nyilvántartott tagja közül 92-en aktívan és rendszeresen részt vesznek a Vöröskereszt nemes célkitűzéseinek megvalósításában. Amint a beszámoló-taggyűlésen elhangzott, két idős ember gondozását vállalták a városi tanács megbízásából. Környezettanulmányokat végeztek, vizsgálták a nevelési segélyben részesülők jogosultságát és évente onkológiai vizsgálatokat szerveznek.

Szakály József, az alapszervezet tagja az év végi záró taggyűlés beszámolóját követően harmincszoros véradásért kapott kitüntetést és jutalmat. Tízszeres véradásért pedig *Várfalvi Máriát* és *Sulyok Tibort* tüntették ki. Kimelkedő tevékenységükért *Aranyos Imréné*, *Kovács Ferencné*, *Novotni Károly*, valamint *Tulézi Pálné* kapott jutalmat.

*

A hagyományokhoz méltó módon példamutató emberségről tettek tanúbizonyságot a MÁV Északi Járműjavító Üzem dolgozói is. Száznyolcvanan vettek részt a véradásban. Képünkön *Ács Ferenc* hatvanegyedszer adott vért.

— **Ötlethónap Zalaegerszegen.** Az ismét megszervezett ötlethónapon a körzeti üzemfőnökség területén 43 javaslatot adtak be a dolgozók. Ezek közül 33-at fogadtak el, amelyért összesen 3300 forint jutalmat fizettek ki. Az elfogadott ötletek közül 18 újításnak is megfelel. Ezek elbírálása folyamatban van. Az ötletek, illetve az újítások nagy része munkavédelmi megoldásokat tartalmaz és energiamegtakarítást eredményezhet.

— **Névadás.** A szegedi vasútüzemi pártbizottság mellett működő családi és társadalmi ünnepségeket rendező bizottság közreműködésével, november 30-án Erdélyi László (az igazgatóság dolgozója) Gabriella nevű kislányának névadóját tartották meg a városi tanács dísztermében. A boldog szülőket és a gyermeket virággal s ajándékkal köszöntötték a rendezők.

— **Tudományos szemináriumot.** A KTE Baranya megyei szervezete rendezésében december elején kétnapos vasúti futástechnikai szemináriumot tartottak Pécsett, a MÁV Oktatási Főnökségen. A résztvevőket Fényes József vasútigazgató, a KTE Baranya megyei szervezetének elnöke üdvözölte. A tizenhét előadást a témák legismertebb hazai szakértői tartották. Az előadás-sorozat dr. Simonyi Alfrédnak, a műszaki tudományok kandidátusának, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet igazgatójának zárszavával fejeződött be.

— **Ünnepség gyermekeknek.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség KISZ-szervezete Télapó-ünnepséget rendezett a családos fiatalok gyemekeinek. A Télapó ajándékcsomagot osztogatott a gyerekeknek, akik énekkel, verssel viszonozták a kedvességet.

— **Batyusbál.** Az isaszegi vasutas nyugdíjascsoport december végén rendezte meg a már hagyományos batyusbált, amelyen 165-en vettek részt. A kétórás műsor után 20 óráig a fiatalok zenekara húzta a talpalávalót.

— **Segélyezés.** A múlt évben a sokgyermekes családokat és a gyermeküket egyedül nevelő szülőket két alkalommal részesítették segélyben a szombathelyi járműjavítóban. Augusztusban 82 dolgozó részére 56 880 forint tanszersegélyt fizettek ki, decemberben pedig szociális segélyként 132 dolgozónak juttattak 177 700 forintot. Szociális és üdülési hozzájárulás címén 131 nyugdíjast 102 950 forint anyagi támogatásban részesítettek.

Halálozás

1986. november 27-én, 55 éves korában meghalt dr. Takács Lászlóné, dr. Tegzes Erzsébet a vasút-egészségügyi szolgálat szakszervezeti bizottságának egykori titkára.

1970-ben lépett a MÁV szolgálatába. Először a budapesti igazgatóság, majd 1972-től a budapesti TEK fogszakorvosa. Rövid ideig Ferencvárosban, majd az Északi Járműjavító Üzemben és a Nyugati pályaudvaron vezette a szájsebészeti rendelést. Feladatkörébe tartozott a budapesti TEK-hez tartozó valamennyi üzemi fogszakorvos munkájának szakmai felügyelete. 1980—85-ig volt a vasút-egészségügyi szolgálat szakszervezeti bizottságának titkára.

Temetése 1986. december 10-én volt a Rákoskeresztúri temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném százhalombattai, 37 négyzetméteres, IV. emeleti másfél szobás összkomfortos, erkélyes tanácsi lakásomat hasonló vagy kisebb budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben 7—15 óráig a 19-03 üzemi telefonszámon, Köviné.

Elcserélném két szoba összkomfortos telefonos budapesti MÁV-bérlakásomat Budapest-közeli családi házra. Levélcím: 2112 Veresegyház, postafiók 43.

Elcserélném Budapest IX. kerületi 65 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses, komfortos MÁV-bérlakásomat kertes, hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: 664-893 városi és az 59-39 üzemi telefonszámon. Gubinyi Károly.

Elcserélném rákospalotai VI. emeleti egy plusz két félszobás, 60 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb alapterületű budapesti lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet napközben a 296-371 városi, 15 óra után a 84-18 üzemi telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám tapolcai 3 szobás, telefonos, garázsos öröklakásomat budapesti öröklakásra, OTP-átvállalással. Érdeklődni lehet a 12-596 városi és a 42-74 üzemi telefonszámon. Ábrámofszky Péterné.

Elcserélném budai, magasföldszinti, napos, parkra néző, 42 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásom kisebb, egyszobás, komfortos vagy garzon tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Budai lakás előnyben. Érdeklődni lehet 8—9.30 és 18—21 óra között a 751-695 telefonszámon.

Elcserélnénk két budai lakást. Az egyik 42 négyzetméteres, komfortos, magasföldszinti, napos, parkra néző, egyszobás MÁV-bérlakás, a másik 38 négyzetméteres, összkomfortos, telefonos, napos, belső kertre néző, II. emeleti, erkélyes tanácsi lakás. Kérünk kétszobás, hallos, komfortos, 65-75 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást. Budai előnyben. Érdeklődni lehet 18—21 között a 751-695 telefonszámon.

Elcserélném Celldömölk közelében levő egy szoba, konyha, kamra (melléképületek) családi házat nagy telekkel, budapesti egy vagy másfél szobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni: Juhász Sándor, 9548 Nemeskeresztúr, Kossuth u. 92. sz.

Elcserélném Tatabánya, Bánhidai-lakótelep 405. II. 12. szám alatti 2,5 szobás, összkomfortos lakásomat budapesti hasonlóra, vagy kisebb tanácsi, illetve MÁV-bérlakásra. Veres Gyula.

Elcserélném a békásmegyeri, hegy felőli IX. emeleti 57 négyzetméteres 1 plusz két félszobás öröklakást 28-30 négyzetméteres budapesti panellakásra (OTP-átvállalással). Levélcím: Konczné Portényi Erzsébet, Kelebia, József A. u. 135.

Elcserélném Budapest-Ferencvárosban levő 65 négyzetméteres, háromszobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet egész nap a 472-089-es telefonszámon, Batu Emma.

Eladnám Gyömrő, Imre u. 119. sz. alatti 200 négyszögöles telket félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve), vagy elcserélném budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 220-426/167 telefonszámon. Szabóné.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXI. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1987. JANUÁR 29.

A mélypont után — fellendülés?

A vasút az 1986-os évet az áruszállításban viszonylag kedvezően zárta. Az 1985-ös mélyponthoz képest sikerült a vasúti áruszállítás csökkenését megállítani, sőt kismértékben növelni is. A feszítettnek mondható áruszállítási terv azonban nem teljesült.

Az év folyamán az előzetes adatok szerint összesen *117 millió 788 ezer tonna árut szállított a vasút.* Ez a mennyiség az előző évinek 100,8 százaléka, a tervezettnek pedig 98,2. A többletszállítás mennyisége közel egymillió tonna, a tervtől való elmaradás mértéke pedig 2,2 millió. Az átlagos szállítási távolság kismértékű növekedése következtében az árutonna-kilométer teljesítmény a bázishoz képest 100,9 százalékos volt. A növekedés üteme azonban nem érte el a kívánt mértéket, így a tervhez viszonyított teljesítés csak 97 százalék.

A belföldi áruforgalomban az előirányzott 71 millió tonnás árumennyiség soknak bizonyult. A szállítási igények teljes mértékű kielégítésével is csak 69 millió tonna árut szállított el a vasút. Ez a mennyiség azonban az 1985-ös értéknél közel félmillió tonnával volt több.

A vasút a népgazdasági szintű exportnövelési célkitűzéseknek eleget tett. Az export fuvarigényeket kielégítette,

aminek következtében az elmúlt évben az 1985. évi volumennél 3 százalékkal nagyobb mennyiséget szállított el. A szomszédos vasutak elégtelen fogadása, valamint egyéb külső körülmények miatt a tervezett mennyiséghez képest egyszázalékos lemaradás következett be.

Az év vége felé tapasztalt csökkenő tendencia ellenére a vasúti import áruforgalom az előző évi, valamint a tervezett mennyiségnél egyaránt magasabb volt. Az év folyamán az országba vasúton beérkezett importáruk mennyisége az 1985-ös értéket 5,6 százalékkal, a tervezettet pedig 3,9 százalékkal haladta meg. Abszolút számokban kifejezve ez 1,2 millió, illetve 0,8 millió tonnás túlteljesítést jelent.

A tranzit áruszállításban 1986-ban is a már több éve tapasztalt csökkenő tendencia érvényesült. Az év folyamán az országot átmenetben érintő 14,3 millió tonnás árumennyiség az 1985. évi értéknek csupán 94,6 százaléka, a tervezettnek pedig 94,1 százaléka volt. A tranzit árutonna-kilométer teljesítmény még ennél is kedvezőtlenebb.

Az áruszállítás lebonyolítása a MÁV hálózatán, illetve az ezzel kapcsolatos úgynevezett műszaki-gazdasági mutatók általában kedvezőek voltak.

Sikerült az 1986-os évben az üzemviteli munka színvonalát javítani. Ennek eredményeként a hálózaton meggyorsult az elegymozgás.

A teherkocsik térbeni kihasználása — statikus terhelése — a bázishoz viszonyítva 0,2 százalékos csökkenést mutat. Ez annak a következménye, hogy a belföldi áruforgalomra jellemző nehéz fajsúlyú tömegáruk vasúti szállítása csökkent Ennek ellenére a statikus terhelés a tervezett értéket 3,3 százalékkal meghaladta. Az árutonna-kilométerben kifejezett teherkocsitermelékenység 1985-höz viszonyítva 108,7 százalékos, a tervet alapul véve 98,2 százalékos volt.

A vasúti áruszállítás lebonyolításának további javulását jelenti a vonatfeloszlatások csökkenése is.

Az üzemi okok miatt feloszlatott belföldi tehervonatok mennyisége csupán 41,5 százaléka volt az 1985. évinek, a kilépő vonatoké pedig 63,7 százaléka.

A MÁV jelentős devizabevételi részarányát képviselő kocsibérbevételek nem a várakozásnak megfelelően alakultak. Az idegen teherkocsik MÁV vonali tartózkodási ideje ugyan 9,6 százalékkal csökkent, a MÁV-kocsik külföldi tartózkodása azonban ennél jóval nagyobb arányban, 14,3 százalékkal kevesebb. A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása — az év közben hozott intézkedések hatására — 1986-ban javult. A villamosmozdonyok napi hasznos futásteljesítménye 101,1 százalékos, kis teljesítményű dízelmozdonyoké 100,9, nagy teljesítményű dízelmozdonyoké pedig 101,5 százalékos volt a tervhez viszonyítva. A teljesítés mértéke a nagy teljesítményű dízelmozdonyok kivételével az 1985-ös értékeket is meghaladta. A géprevárás eseteinek száma 68,7 százaléka, a gépácsorgásoké pedig 45,3 százaléka volt az 1985. évi mennyiségnek.

Előzetes adatok szerint 1986-ban 230 millió 200 ezer utast szállított a vasút.

Ez az utasmennyiség az 1985 évinek 99.1, a tervezettnek pedig 99,2 százaléka. Az utazási távolság növekedése következtében az utaskilométer-teljesítmény kedvezőbb volt. Az előző évhez képest 100,2, a tervhez viszonyítva 100,1 százalékos teljesítést ért el a vasút. Tavaly, 1985-höz képest megközelítően kétszer annyi utas vette igénybe az üzletpolitikai kedvezmény adta lehetőségeket. Nőtt a gyorsvonattal és az első osztályon utazók száma.

Tudósítóink jelentik

A vasutasok küzdelme a hóval és a hideggel

Nem bénult meg a vasúti közlekedés Szervezett védekezés a szolgálati helyeken Elsőbbség az élelemnek, energiahordozóknak

Az elmúlt hetekben egész Európa szenvedett a téltől. Hazánkban is megfeszített erővel folyt a küzdelem a hó és a rendkívül hideg időjárás ellen. A tömegkommunikációs eszközök bőséges tudósításokban tájékoztattak arról az áldozatos munkáról, amelyet ezrek és tízezrek végeztek valamennyiünk érdekében. Értünk fáradoztak a magyar és szovjet katonák, munkásőrök, mentők, pékek, kereskedők, távfűtők, buszvezetők és vasutasok. Igen, a vasutasok, akiknek heroikus erőfeszítéseiről tudósítóink számoltak be telefonon és levélben. Alábbi írásaink, fotóink e küzdelmes hét eseményeiről vallanak.

A budapesti vasútigazgatóság szolgálati helyein január 11. óta keresve sem lehetett volna olyan vasutast találni, aki fittnek, kipihentnek látszott. Az elemekkel vívott csatában az igazgatótól a váltókezelőig mindenki elfáradt.

A kritikus idő – mint bárhol a MÁV hálózatán — *a budapesti igazgatóság területén is január 11-én kezdődött.* A várható hózáporról és az azt követő hidegről már jó előre tudtak a központi szolgálatnál és a KÜF-öknél egyaránt. A pályafenntartásnál megerősítettt ügyeletet tartottak.

Csárádi János igazgató január 11-én már 7 óra 30 perctől elrendelte a II. fokú hóügyeletet.

A meglévő vasutas készenléti létszám hamarosan kevésnek bizonyult a szolgálati helyek megtisztítására, ezért a honvédséget hívták segítségül. A katonák szállítására kijelölt három autóbusz közül azonban az építési géptelep főnökségen csak egyet tudtak elindítani. Az igazgatóság vezetői a BKV-tól és a Volántól kértek két-két autóbuszt. *A nagy erővel támadó szél miatt ekkor már szinte minden vonalon akadozott a vasúti forgalom.* Különösen Székesfehérvár térségében volt aggasztó a helyzet. Martonvásárnál például a jobb vágányra tornyosult hótömeget nem tudták áttörni. Ugyanez történt Börgönd—Székesfehérvár, valamint Győr és Hegyeshalom között is.

Az említett vonalakon csak január 12-én, nagy erőfeszítések árán indulhatott meg a forgalom. A budapesti szolgálati helyekre sok vasutas jár be vidékről. A Keleti pályaudvar I-es számú tornyában egy fordában nyolc ember dolgozik. A közlekedési nehézségek miatt azonban csak négyen tudtak szolgálatba állni. A helyzetet nehezítette még, hogy az említett csökkentett létszám fele, vagyis közülük kettő tisztította váltókat, a másik kettő pedig az ilyenkor nehezen mozgatható váltóemeltyűkkel birkózott.

Az igazgatósághoz tartozó hóolvasztók és hóekék szünet nélkül dolgoztak. Sikerült annyi vonatot közlekedtetni, amelyekkel ha nehezen is, de biztosítani tudták a legszükségesebb hivatásforgalmat és a távolsági vonatokat. valamint az élelmiszer és energiahordozó küldemények továbbítását.

Január 15-én a monori állomás felett átívelő nagyfeszültségű villamos-távvezeték leszakadása miatt a vonalon tucatszám álltak a vonatok. Ugyanezen a napon lényegesen emelkedett a hőmérséklet, ám az időjárás kellemetlenkedése továbbra sem szűnt meg. Az enyhe olvadás, a hóesés és az ónos eső nehezítette a munkát. A felsővezetéken vastag jégréteg képződött, amely tíz mozdony áramszedőjét törte el, és több helyen idézett elő vezetékszakadást. A további bajok megakadályozása érdekében elrendelték, hogy a mozdonyok csak 60 km óránkénti sebességgel és dupla áramszedővel közlekedhetnek.

A budapesti igazgatóság vasutasai győztesen kerültek ki a téllel vívott küzdelemből.

Hócsata a személypályaudvarokon

Január 11-én délelőtt *a Déli pályaudvar* vasutasai még nyugodt hétvégére számítottak, de délután már egyértelművé vált, hogy a kitartó havazás gondokat okoz. Aki csak tehette, lapátot, seprűt fogott, és tisztította a váltókat, közlekedési utakat. Forró citromos teáról is gondoskodtak a pályaudvar vezetői, akik szintén nem tétlenkedtek.

A gyors munka eredményeként 13 óra 05 perckor elindulhatott hófogságából az első személyvonat Pécs felé. Csatasorba álltak a pft brigádjai is, akik elsősorban a fogadó vágányokat igyekeztek szabaddá tenni. Mindenki fokozottabban vigyázott a másikra, nehogy baleset történjen. A váltótakarításban sokat segített a „Süsünek" becézett hóolvasztó gép, de azért a kézi takarítást sem lehetett mellőzni, mert a húsz fok alatti hidegben a váltó néhány perc alatt ismét lefagyott. Így történt ez a jóval korszerűbb kelenföldi pályaudvaron is, ahol a 66 fűtött váltó sem bírt a hóval, jéggel.

Az üzemfőnökséghez tartozó állomásokon gondoskodtak a

(Folytatás a 3. oldalon.)



Miért sztrájkoltak a francia vasutasok?

Juliette Greco is szolidáris

A Francia Államvasutak történelmének eddigi leghosszabb, több mint három hétig tartó sztrájkja befejeződött. A tüntetésekkel és helyenként a rendőri erőkkel való összecsapások tarkította munkabeszüntetés, ha nem is hozott teljes sikert, de azért nem volt eredménytelen. A követelési harcok vezető ereje most is, mint számos más alkalommal a CGT Vasutasok Szakszervezete volt.

Milyen körülmények váltották ki a vasutasok haragját, hogy ilyen komoly lépésre szánták el magukat? A választ *Georges Lanoue*-nak, a vasutas-szakszervezet főtitkárának a kongresszusi beszéde adja meg, amelyet a múlt év novemberében, Marseille-ben, a vasutas-szakszervezet 34. kongresszusán mondott: „A jelenlegi helyzet egyik jellemzője egy mindent átfogó követelési harc kibontakozása az SNCF-nél (Francia Államvasutak) éppen úgy, mint más szakmák dolgozóinál. Ez az egyre erősödő folyamat tükrözi a vasutasok elszántságát, hogy határozottan szembeálljanak a vásárlóerő csökkentésével, az eddigi vívmányok megkérdőjelezésével, a vasút státuszának és a közszolgáltatásnak a szétzúzásával." A hosszú évek viszonylagos nyugalma után mi történt az SNCF-nél, hogy ilyen mereven elzárkózik a vasutasok követelése elől?

Az 1937-ben megalakult, majd 1983-ban új státust nyert SNCF fél évszázados működése során nagyon kevés olyan rekordnyereséges üzleti évet zárt, mint az 1979-es. Az SNCF 1969-ig — amikor az első programszerződés aláírása megtörtént az állam és az SNCF között, rendszerint deficittel zárta az évet. *Ezt a deficitet az állam pótolta.* A hatvanas években felújított és módosított programszerződés nem változtatta meg érezhetően az évi eredményeket, noha a társaság célul tűzte ki, hogy az év végi mérleg egyensúlyt mutasson. A sikeres 1979-es év nem ismétlődött meg, sőt *1983-ra a deficit elérte a 8,3 milliárd frankot.* A társaságnak cselekednie kellett. Az SNCF elnöke vállalati szerződést kötött az állammal, amelynek értelmében 1989-re az SNCF megteremti kiadásainak és bevételeinek egyensúlyát.

Az állam pénzügyi segítsége az SNCF-nek 35,2 milliárd frank lesz 1987-ben. Ebből 13 milliárd a nyugdíjakra kell (400 ezer nyugdíjas jut 235 ezer aktív vasutasra), mivel az SNCF-nek önálló társadalombiztosítási rendszere van. A fennmaradó részt, több mint 22 milliárd frankot az SNCF közszolgáltatás címen használ fel (például különböző személy- és áruszállítási kedvezmények stb.). Összességében az Államvasúti Társaság pénzügyi helyzete a két év óta biztató mértékben csökkenő deficit ellenére továbbra is kedvezőtlen, annál is inkább, mert közszolgáltatásról van szó. Az SNCF ugyanis aggódik személy- és áruszállítási forgalmát illetően.

Az áruszállítás helyzetét katasztrofálisnak értékelik a szakemberek. Miután Franciaországban az áruszállítás hosszú ideig szinte monopóliuma volt a vasútnak, kellemetlenül érintette, hogy napjainkra szembe kell néznie a közúti, légi és a belföldi folyami szállítás egyre erőteljesebb versenyével. *A vasút a franciaországi áruszállításnak már csak a 41 százalékát bonyolítja le.* A gondokat tovább növelte az a körülmény, hogy a gazdasági válság következtében — amely különösen a szén és acélipart sújtotta — az SNCF elvesztette a szén, és ércfuvarjainak jelentős részét.

Az SNCF megkísérli tehát, hogy lábra álljon, s ehhez változtatni kíván eddigi gazdálkodási módszerein. Eredményeinek javítása érdekében hozott számos intézkedése között szerepel a termelékenység emelése, amely alatt a vasút vezetése — többek között — az alkalmazottak számának elkerülhetetlen csökkentését érti. *Ennek megfelelően 1986-ban nyolcezer munkahelyet szüntettek meg, 1987-ben ugyanennyit szándékoznak felszámolni, elsősorban úgy, hogy a nyugdíjba vonulókat nem pótolják.* (1984-től napjainkig 15 ezerrel csökkentették a vasutasok létszámát!)

Számos vasúti tevékenység fokozódó gépesítése és a szállítandó áruk mennyiségének visszaesése — gazdasági oldalról — indokolttá teszi a vasút vezetésének lépéseit. Természetesen ezek az érvek nemigen hatnak a vasutasokra, akik a bérbefagyasztás feloldását és a munkafeltételek javítását követelik.

A vasutasok sztrájkja tehát átmenetileg befejeződött. A CGT Vasutasok Szakszervezete nyilatkozatban jelentette be, hogy a tagsággal és az összes vasutassal történt széles körű tanácskozáson olyan döntés született, hogy beérve egyelőre az eddigi eredményekkel és a szokatlanul hideg időjárást figyelembe véve felfüggesztik a sztrájkot. Egyidejűleg például a Gare du Nord mozdonyvezetőinek koordinációs bizottsága hangsúlyozta, hogy *újra akcióba lépnek, „ha a szankciókkal való fenyegetőzést beváltanák"*. A párizsiak viszonylag fegyelmezetten tűrték a sztrájkkal járó megpróbáltatásokat és olyan művészek is együttérzésüket nyilvánították, mint *Juliette Greco,* aki kijelentette, hogy „. . . hosszú, kemény sztrájk ez, amilyet régóta nem láttam. A vasutasoknak bizonyára jó okuk van rá. Szolidáris vagyok velük . . ."

Végül is milyen eredményekkel jártak a közel négyhetes megmozdulás által kikényszerített tárgyalások az SNCF vezetése és a szakszervezetek között?

Visszavonták az új bértáblázat tervét. Ez év első negyedében felülvizsgálják az éjszakai munkát és a pihenőidőt szabályozó miniszteri rendeletet.

Egy hónapon belül összeülnek a munkahelyi körülményekkel foglalkozó bizottságok. Ezek a bizottságok összegezik a munkakörülmények javítására tett javaslatokat és megállapítják azok anyagi feltételeit. Többek között kidolgozzák a szociális létesítmények felújításának programját.

A pótlékok többségét (például éjszakai munkáért, nehéz fizikai munkáért stb.) 1,9 százalékkal; a folyamatos szolgálat havi fix pótlékát 5,3 százalékkal és a kirendelési pótlékot 7 százalékkal emelik fel. A vasutasok költözködési segélyét 5 százalékkal növelik.

Növelik a rendkívüli előléptetések számát. Ezek többségét az alacsony bérűek számára biztosítják a végrehajtó szolgálatnál, többek között a mozdonyvezetőknél. Az SNCF a közeljövőben két értekezletet hív össze egy hónapon belül a vontatási prémiumok rendezése ügyében, majd február közepén a mozdonyszemélyzet orvosi vizsgálatával kapcsolatban.

Összességében tehát elmondható, hogy *rendkívül jelentős követelési mozgalom kibontakozásának lehettünk tanúi az elmúlt hetekben.* Jelentősnek egyrészt azért nevezhető, mert hosszú idő óta ez volt az első, nagyszabású megmozdulása a vasutasoknak.

Szakszervezetünk táviratban fejezte ki szolidaritását a francia vasutasokkal.

Baranyai Zoltán

EGY KIS TÖRTÉNELEM

Vasutasmozgalmak Amerikában

1.

A magyar vasutas-szakszervezet megalakulásának 90. évfordulójáról 1986. szeptember 20-án emlékeztünk meg lapunkban. Ezután sokan érdeklődtek az iránt, hogyan jöttek létre más országokban a vasutas-szakszervezetek. A most következő sorozatunkban erre adunk választ.

A XIX. század derekán a vasutasok a bérmunkások jobban kereső csoportjához tartoztak. A vasúthálózat fejlődésével és a forgalom növekedésével azonban gazdasági- és szociális helyzetük romlott. Az 1860—70-es években hosszabbodott munkaidejük, növekedett a megterhelésük, s különösen a legfejlettebb tőkés országokban rosszabbodott a helyzetük. Ezért a század utolsó negyedében kezdték felismerni, hogy a század közepén alakult baráti társaságok, ön- és jogsegélyegyletek felett eljárt az idő. Érdekeik védelmében szervezett gazdasági harcot kell vívni, amihez erős szakszervezetekre van szükség.

Megalakultak a testvériségek

A vasutas-szakszervezetek kialakulása és fejlődésének első szakasza eltérő módon ment végbe a világ főbb országaiban. A vasutas-szakszervezetek megalakulásának időpontját és fejlődését döntően befolyásolta az egyes országok gazdasági fejlettsége, politikai rendszere, munkásmozgalmának színvonala. *Az amerikai, az angol, a német, az osztrák, az olasz és az orosz vasutasok harcának áttekintése nyomán lehetővé vált a nemzetközi vasutasmozgalom tipizálása.*

Az első vasutas-szakszervezetek a kapitalista fejlődés élvonalában haladó angolszász országokban alakultak meg. Ezekben az országokban a vasutak magántársaságok tulajdonában voltak. *Az USA-ban 1842-től, Nagy Britanniában pedig 1871-től törvény biztosította a munkások szakszervezetekbe tömörülésének jogát.* Így nem volt akadálya annak, hogy a vasutasok korábban alakult baráti társaságai, ön- és jogsegélyegyletei a nyolcvanas években modern szakszervezetekké fejlődjenek. Az USA-ban és Angliában a vasutas-szakszervezetek létrejöttét és fennmaradását az említetteken kívül az is megkönnyítette, hogy a szakszervezeti mozgalom — amely mögött itt akkor már közel egy évszázados múlt állt — döntően a szakmai alapon felépülő, s főként szakmunkásokra támaszkodó „trade-union"-okra épült, amelyeknek tevékenysége a magasabb bérekért, rövidebb munkaidőért és jobb munkafeltételekért folytatott harcra korlátozódott. Ebbe a keretbe jól beillett a vasutasok szakáganként és szakmánként szervezkedése.

Az amerikai vasutas-szakszervezetek története a vasutas testvériség megalakulásával kezdődött. A Mozdonyvezetők Testvérisége 1863-ban, a Vasuti Kalauzok Rendje 1868-ban, a Mozdonyfűtők Testvérisége 1873-ban alakult.

Csak a mozdonyvezetők — akiknek már korábban is volt szervezetük — *indultak kollektív tárgyalásokat folytató szervként.* A másik két szervezet félig titkos „felebaráti" társaság volt. Azt vallották, hogy a biztosítási rendszer megvédi a dolgozókat és családtagjaikat a veszélyes vasutas-foglalkozás kockázataitól. Tagjaik még hittek abban, hogy a vasútkirályok harc nélkül is orvosolni fogják a visszásságokat, s felemelik a béreket, ha megismerik a dolgozók tényleges helyzetét. A vasúttársaságok azonban ezeket a szervezeteket sem nézték jó szemmel. Aktivistáikat feketelistára tették, a panaszbizottságok meghallgatásától elzárkóztak. A nagy számban al-



Eugene V. Debs

kalmazott besúgók pedig olyan légkört teremtettek, amelyben a munkások féltek egymáshoz szólni. Az 1873-ban kirobbant gazdasági válság súlyos csapásai oszlatták el a vasútmágnásokkal kapcsolatos illúziókat.

Sikertelen sztrájkok

Néhány héttel a pennsylvaniai antracit bányászok hős vezetőinek kivégzése után, *1877-ben megkezdődött a történelem első általános vasutassztrájkja.* F. Engels megállapítása szerint: „Amerikában a munkáskérdés a nagy vasútvonalak alkalmazottainak véres sztrájkja miatt került napirendre." A polgári lapok szerint az Egyesült Államokban felbukkant a Párizsi Kommün „réme". Az ország történetében ekkor vetették be először a sztrájkolók ellen a szövetségi csapatokat. *Sok munkást megöltek, még többet megsebesítettek mire mindenütt leverték a sztrájkot.* A vasutasokat szuronyos katonák kísérték vissza a fűtőházakba és a pályaudvarokra.

A vasutas testvériségek nem vettek részt a sztrájkban, sőt ellenezték azt. Ezért nem meglepő, ha csaknem teljesen megsemmisültek. Lelkes és önzetlen aktivisták élesztették fel néhány év múlva őket. Közben új szervezetek is alakultak: 1883-ban a Vasúti Fékezők Testvérisége, amely nevét 1890-ben Vasúti Vonatkísérők Testvériségére változtatta. 1886-ban jött létre a Váltókezelők Kölcsönös Szövetsége.

A nyolcvanas évek vasutas testvériségei sokban különböztek a sztrájk előttiektől. Megértve az 1877-es sztrájk legfőbb tanulságát, a nyolcvanas években érdekvédelmi szervezetekké, szakszervezetekké alakultak. A vasutasok tíz százalékát képviselték. Mivel nem volt közös szövetségük a kölcsönös védelemre, az általános érdekképviseletre, (a többi munkások mozgalmaitól pedig elzárkóztak) a vasúttársaságok kijátszották az egyik szervezetet a másik ellen. A legtisztábban látó vasutasok ezért hamar felismerték, hogy a vasútüzemi munka jellegéből adódóan érdekvédelmüket az iparági szervezkedés biztosíthatja a legjobban.

Eugene V. Debs, a Locomotive Firemen's Magazine fiatal, nyúlánk, kék szemű szerkesztője 1885-ben szószólója lett a mozdonyvezetők, a fűtők, a váltókezelők és a fékezők egységes fellépésének. 1889-ben a fűtők, a váltókezelők és a fékezők testvériségének vezetői Chichagóban megalakították a Vasúti Alkalmazottak Egyesült Rendjének Legfelső Tanácsát, amelyben minden tagszervezet képviseltette magát. *Elnöke Frank P. Sargant, titkára E. V. Debs lett.* Mindketten a mozdonyfűtőktől. Hamarosan a Kalauzok Testvérisége is csatlakozott a Tanácshoz. A Legfelső Tanács négy alkalommal kényszerítette engedményre még a sztrájk kimondása előtt a vasúttársaságokat. *Az engedmények láttán a konzervatív mozdonyvezető szervezet tagjai is kezdték felismerni a szövetkezés előnyeit.* Csatlakozásuk előkészítése idején azonban olyan hatásköri vita, belső viszály robbant ki, amely 1892-ben a Legfelső Tanács feloszlatásához vezetett.

Néhány héttel később a buffaloi váltókezelők sztrájkba léptek, hogy kikényszerítsék a vasúton is a New York államban érvénybe lépett tízórás munkanapra vonatkozó törvény megtartását. A kormányzó mozgósította a milíciát a sztrájkolók ellen. Mivel a többi testvériség gyakorlati támogatása elmaradt, a sztrájk megbukott. A vereség ismételten az egységes szervezet szükségességét tudatosította. Két hét múlva titkos összejövetelt tartottak azok, akik valamennyi szakképzett és szakképzetlen vasúti munkást egy szervezetbe akartak tömöríteni.

Chichago: 1893

Az Amerikai Vasutas Szakszervezet 1893. június 20-án alakult meg Chichagóban. Ez volt a vasutasok első iparági szervezete. Célkitűzései: megfelelő bérek és munkafeltételek biztosítása, munkásvédő törvények kiharcolása (nyolcórás munkanap, a vasárnapi munka korlátozása, biztonsági berendezések stb.) A szakszervezet előnyben részesítette ugyan a békés tárgyalásokat, de megengedte a helyi munkabeszüntetést, ha a békés megegyezés kudarcba fullad. *Az új szervezetnek* (az igazgatókat és a magas beosztású tisztviselőket kivéve) *tagja lehetett a vasútnál bármilyen minőségben dolgozó fehér bőrű alkalmazott.* Debs nem tudta keresztülvinni a szervezeti szabályzat négerek felvételét tiltó pontjának eltörlését. A szakszervezet helyi szervezetei szakmai alapon szerveződtek, a nagyobb vasútvonalakon szövetségbe tömörültek, s e szövetségek országos szervezetbe egyesültek. Elnöke *E. V. Debs,* alelnöke *George Howard,* titkára *Sylvester Keliher* lett.

Ezrek és ezrek: kocsirendezők, váltókezelők, mozdonyfűtők, kalauzok, sőt még mozdonyvezetők is csatlakoztak rövidesen az új szervezethez. A tagok többsége azonban nem a régi testvériségek soraiból került ki, akik egyébként testvériségüknek is tagjai maradhattak, hanem a szakképzetlen és fiatal munkások közül. 1894 elején már 125 helyi szervezete volt. S olyan átütő erejű szakszervezetnek bizonyult, amelylyel szemben egyetlen vasút sem kísérelhette meg a jogos követelések elutasítását. Egy évvel a megszervezése után 150 000 taggal, 425 helyi szervezettel az Egyesült Államok legnagyobb szakszervezete.

A vasúttársaságok a munkáltatói érdekek védelmére létrehozták a Vezérigazgatók Szövetségét, amely felkészült az iparági szakszervezet szétzúzására.

Chichago egyik külvárosában, a *George Pullman* hálókocsigyár munkástelepén elviselhetetlen körülmények között élt 5000 dolgozó. Pullman a vasúti felszerelések gyártása mellett egy kisebb vasutat is üzemeltetett. Az addig szervezetlen Pullman-munkások 1894. május elején 4000 taggal megalakították az Amerikai Vasutas Szakszervezet 19 helyi szervezetét. *Küldöttségük a lakbérek mérséklését, a műhelyi visszásságok kivizsgálását és orvoslását, a béreknek a válság előtti szinten tartását követelte.* Pullman megtagadta a követelések teljesítését és elbocsátotta a panaszbizottság három tagját.

Pullman nem tágít

Május 11-én 4000 munkás szüntette be a munkát. Segítséget kértek az Amerikai Vasutas Szakszervezet akkor ülésező első kongresszusától. A küldöttek megszavazták a Pullman-kocsik bojkottját, s kimondták, hogy ha a hálókocsik holtvágányra sorozása miatt elbocsátanák a szakszervezet tagjait, akkor valamennyien sztrájkba lépnek az a adott vasútvonalon.

A Vezérigazgatók Szövetsége bejelentette, hogy minden vonathoz, sőt, ahol csak lehet, a postavonatokhoz is Pullman-kocsikat csatolnak. A vasútigazgatók tudták, hogy a postai forgalom biztosítására hivatkozva a szövetségi kormány támogatására is számíthatnak. Magabiztosságukat növelte, hogy *Richard. B. Olney,* fél tucat vasúttársaság egykori jogi tanácsadója volt az igazságügyi miniszter. Kijelentették, hogy a bojkotthoz csatlakozókat elbocsátják és többé egyetlen vasúton sem alkalmazzák. A fenyegetés sztrájkká változtatta a bojkottot. *Két nap múlva már 125 000 vasutas sztrájkolt, húsz vasútvonalon szünetelt a forgalom.*

Harminc vasutas vesztette életét

A vasúttársaságok kisegítő rendőröket toboroztak és felfegyverezték őket. A sajtó a kormány erőszakos megdöntésére szőtt összeesküvéssel vádolta a Debs vezette vasutasokat. Az 1894. július 2-i szövetségi végzés betiltott minden sztrájktevékenységet. Az Egyesült Államok elnöke alkotmányellenesen szövetségi katonákat küldött Chichagóba a sztrájk letörésére. *Az összecsapásokban harmincan életüket vesztették és százan megsebesültek.* E. V. Debset és a vasutas-szakszervezet több vezetőjét kormányellenes összeesküvés vádjával letartóztatták. A vasutasok hősi küzdelmét leverték.

Az Amerikai Vasutas Szakszervezetre megsemmisítő csapást mértek. Vezetőit bebörtönözték, tagjait feketelistára tették. 1897-es kongresszusán csupán kéttucatnyi küldött jelent meg, azok, akik az egykori hatalmas iparági szakszervezet maradványaiból megszervezték az Amerika Szociáldemokráciája nevű pártot. E. V. Debs 1912-ben a Szocialista Párt elnökjelöltjeként közel egymillió szavazatot kapott. Az amerikai vasutasok mozgalma a korábbi szakmai rétegszervezetekben, a testvériségekben folytatódott. Az osztálytudatos magyar vasutasok azonban a századfordulón a legendás hírű vasutasvezért és iparági szakszervezetét tekintették példaképüknek.

Gadanecz Béla

(Folytatjuk)

A vasutasok küzdelme a hóval és a hideggel

(Folytatás az 1. oldalról.)

fűtött utasterekről és a pontos informálásról.

A Nyugati pályaudvaron január 13-án, kedden már konszolidálódott a helyzet, a brigádok eltakarították a havat a peronokról, a váltókörzetekből, és több vonat is indulhatott. A harminc forgalmi szolgálattevő közül többen huszonnégy órás szolgálatot is vállaltak, hogy ne legyen fennakadás a vonatok fogadásában és indításában. Több vasutas házaspár egyszerre ment szolgálatba, hogy segítsen a kollégáknak. Mindenki többet vállalt azokban a kritikus napokban, hiszen tudták, hogy ha a vasút megbénul, akkor az alapvető élelmiszerek nem jutnak el rendeltetési helyükre. A hétfői és a keddi nagy megterhelés után még másnap is szolgálatra jelentkeztek a dolgozók, akik nemcsak a szokásos munkájukat végezték. *Sokan 36 órája küzdöttek már a hóval, a nehezen mozduló váltókkal.* A magasépítők állványozói, ácsai, kőművesei is a hóeltakarításban segédkeztek. A műszakiak fűtést javítottak, akkumulátort cseréltek. Nagyobb figyelemmel ellenőriztek minden személyszállító kocsit. A pályaudvaron folyamatosan tájékoztatták az utasokat, és a pénztárakban — kérésre — azonnal visszafizették a váltott jegy árát.

Cegléd és Szob irányába január 13-án már óránként indulhattak a vonatok. Eljuthattak az utasok Szegedre és Nyíregyházára is. Az utóbbi városba öt vonat indult Budapestről. A hivatásforgalomban is sűrítették a járatokat.

Még alig foglalta el a Keleti pályaudvar állomásfőnöki posztját *Csapó József*, máris — a szó igaz értelmében — nyakába szakadt a hó. A tél támadásának harmadik napján nyugodtabban beszélt az eseményekről.

— Most, tizennegyedikén már sokat javult a helyzet, egyre több vonat indulhat — magyarázza. — Győr felé elment négy, Békéscsaba irányába szintén négy, Miskolcra pedig hét személyvonat. Szerdán 0 órától 11 óráig tizenhat vonat hagyta el a pályaudvart. Ezen a napon még nagy késésekkel érkeztek a vonatok. Negyventől hatszáz perces késések fordultak elő, de az időjárás enyhülésével a forgalom is normalizálódik.

Csapó József megelégedéssel beszélt a vasutasok helytállásáról, fegyelméről. Nem volt igazolatlan hiányzó. Többet dolgoztak posztjaikon a forgalom érdekében, mint bármikor. Január 14-én minden vágányon tudtak vonatot fogadni. Erre az I-es toronyban nagyon szigorúan ügyeltek. Ha befagyott egy-egy váltó, azonnal üzemképessé tették.

Mozdulatlan, hóval fedett szerelvények fogadtak *Rákosrendező* vágányain. Mindenfelé vasutasok lapátolták a havat, tisztították a váltókat. A jól fűtött pihenőkben meleg tea várta őket.

Baricsa Bálint körzeti üzemfőnök és *Szalai László* szb-titkár elmondta, hogy a téli felkészülési tervben előírt eszközök biztosítva vannak. Igaz, hogy a rövid idő alatt leesett hómennyiség meglepte őket, de a szakszolgálatok összefogásának, a dolgozók helytállásának köszönhetően náluk ez sem okozott különösebb zavart.

A személyszállítás nem szünetelt, a menetrendszerűen közlekedő gyorsított személyvonatok indultak, és minden állomáson, megállóhelyen megálltak. A kritikus napokon minden nélkülözhető vasutas havat takarított, váltót tisztított. A dolgozók fegyelmezettségére jellemző *Tóth III. János* kocsirendező példája, aki Füzesabonyból jött szolgálatba és Rákos állomásról három óra alatt ért Rákosrendezőre. *Kovács Miklós* kocsirendező hajnali fél háromkor indult el, hogy időben munkahelyére érkezzen. Mások Hidasnémetiből, Kelebiáról, Ceglédről utaztak, pedig megtehették volna, hogy otthon maradnak.

A X. számú őrhely kocsirendezői elmondták, tisztában vannak azzal, hogy mit jelent az országnak a zavartalan vasúti közlekedés. *Természetesnek tekintik, hogy ilyen helyzetben is helytálljanak.* Mellettük ott dolgoztak a katonák és a Tatai úti MÁV-üzemek fiataljai, akik a KISZ-bizottság felhívására önként jelentkeztek munkára.

Nagy József főpályamesterhelyettes elmondotta, hogy a 29 tagú pályamesteri szakasz dolgozói állandóan szolgálatban voltak, *Katona Pál* például három napja egyfolytában. *Horváth Sándor* előmunkás, aki Őrbottyánból jár be, úgyszintén alig látta a családját. *Nagy József* külön kiemeli helytállásukért *Papp Márton* vonalbejárót és *Kasza Imre* előmunkást, akikre éjjel-nappal lehet számítani.

A vezetők szervezetten irányították a munkálatokat, ügyeltek a biztonsági előírások betartására, és gondoskodtak a dolgozók folyamatos ellátásáról. Meleg ruházat, forró tea mindenkinek jutott.

A befagyott Tiszán át a szolgálati helyre



Munkában a hóeltakarító brigád

Immár egy hónapja, hogy támad a tél Szabolcs-Szatmár megyében. A „csücsökben" mindig hidegebb van az országos átlagnál.

Már karácsony előtt sok hó hullott, de akkor még nem okozott fennakadást a körzet munkájában. Az átrakás zavartalan volt, a vonatok kisebb késésekkel közlekedtek. Úgy gondolták, hogy túljutottak a nehezén. Sajnos nem így történt.

A hó már január 10-től szinte szünet nélkül esett. Feltámadt a szél is. Nyolcvan-kilencven kilométeres sebességgel hordta a havat a 30 fokos hidegben. Szinte mindenki a vágányok között volt, de az eltakarított havat a szél ismét visszahordta. Lelassult a gurítás, a nagy hóban erőlködtek a „szergejek".

— Eperjeske Átrakó a körzet leghidegebb állomása — mondja *Bacsó István* állomásfőnök. — Nálunk mérték a legvastagabb hótorlaszokat.

— Hogyan gurították, mozgatták a széles vonatokat?

— A vonatokat egy tartalék helyett két géppel toltuk fel. Többször igénybe vettük a szovjet vonatgépeket is. Ha négy-öt kocsi legurult, akkor egy tartaléknak rögtön tovább kellett tolni a kocsikat, mert különben lefagytak volna. A kritikus időben fáradtságot nem ismerve példamutató munkát végzett *Pokol Béla* ktg-s tiszt, aki a nyitott-ömlesztett rakodó munkáját irányította, *Kaibás János* és *Széles István* térfőnökök, akik a hóeltakarítást irányították.

A záhonyi körzetbe 52 községből járnak be a dolgozók tizenhárom járattal. Eperjeske Átrakó pályaudvar adja a körzet teljesítményének 80 százalékát. *Balázs Béla*, a grf főművezetője a következőket mondta:

— A környező településekről nem indultak a buszok, csak a MÁV-járatok közlekedtek. Ennek ellenére majdnem mindenki (késve ugyan) eljött szolgálati helyére. *L. Nagy Dezső* és *Gönczi Béla Zemplénagárdról például a befagyott Tiszán át jutott el az üzemigazgatóságra.*

A gépkocsivezetők és a szerelők négy műszakban dolgoztak. Mindent megtettek annak érdekében, hogy a dolgozók eljussanak munkahelyükre. Most a darukon három műszakban dolgoznak az emberek. Megértően viselték a kegyetlen hideget.

Batári László darukötöző Pap községből jár ide dolgozni.

— Az átrakás most nagyobb figyelmet követel — mondja —, mert az áruk síkosak, fagyosak, könnyen baleset következhet be. A kocsikból ki kell lapátolni a havat, ami jelentősen késlelteti az átrakást.

A hideg nemcsak az embert, hanem a gépeket is próbára teszi. A darupályát állandóan tisztítani kell, az áramszedő csúszópofái kifordulnak, az olaj megdermed. Szerencsére a felsővezetékek nem szakadtak el a hó súlya alatt.

Grünwald Róbert, a grf vezetőhelyettese elmondotta, hogy fontos feladatuk a dolgozók be-, illetve hazaszállítása, az átrakáshoz szükséges anyagok időbeni biztosítása, az utak takarítása. Nagyon sok mentést végeztek a körzetben, kiszabadították a hó fogságából a bentrekedt járműveket, a hóeltoló IFA-val, illetve az S1500 lánctalpas gépekkel, tekintet nélkül arra, hogy saját vagy idegen jármű került bajba.

Maklári István autóbusz-vezető az embert próbáló napokról beszélt:

— Előfordult, hogy négy napon keresztül jönni kellett dolgozni. Szinte vakon vezettünk, mert nem láttuk a felezővonalat, az árok szélét. A hátunk mögött 40-50 ember ült. Egy kis szerencse sem árt ilyenkor, de a gyakorlat a legfontosabb. Az üzemigazgatóság vezetői szállást és étkezést biztosítottak azoknak a vasutasoknak, akik nem tudtak hazautazni a családhoz. Gondoskodtak korlátlan mennyiségű és jó minőségű védőitalról is.

A szovjet vasutasok is segítettek e nehéz helyzetben. Széles nyomtávon mozgó, hóekével ellátott gépet adtak, hogy ne bénuljon meg az átmenő forgalom.

Az embert próbáló zord, viharos időben a záhonyi üzemigazgatóság vasutasai egy emberként álltak helyt. Lassult, de nem bénult meg a nagy vasúti kikötő forgalma.

Győr-Sopron megyében a vasút nem állt meg

A győri körzeti üzemfőnökségen a hócsatában 150-200 vasutas, ötven katona vett részt. Hétfőn — 12-én reggel — amikor az egész országban a legnagyobb gondok voltak, a győri pályaudvarra minden munkásvonat megérkezett. Sajnos csaknem üresen, mert a községekben akkora volt a hó, hogy a vasúti állomásokat a buszok képtelenek voltak megközelíteni. A nemzetközi vonatok is megérkeztek és el is indultak a győri pályaudvarról részben reggel, részben délután és este.

A hófúvások a legnagyobb gondokat Hegyeshalomban és Rajkán okozták. Az Alpok felől fújó szelek útja ezen a területen szabad a Kárpát-medence felé. Érezték is ezt a MÁV dolgozói, de a gondokat leküzdve a vonatok ott is közlekedtek. A győri körzeti üzemfőnökség területén egyetlen vasútállomáson sem vesztegeltek a vonatok.

Győr-Sopron megye útjai járhatatlanná váltak vasárnapról hétfőre virradóra. Így az illetékes vállalatok semmiképpen nem tudták az élelmiszert és a fűtőanyagot eljuttatni a megye területére a közutakon, *csak a vasút segíthetett.* Így Mosonmagyaróvárról a kenyeret hétfőn délben vonattal szállították Hegyeshalomba, Rajkára, Bezenyére, Levélre.

A legzordabb idő ellenére hétfőn a győri vasutasok elszállították a tejet Csornáról Budapestre. Vitték az olajat a Győri Hőszolgáltató Vállalatnak. Sopron és Csorna térségébe eljuttatták a fűtő és a gázolajat. Fogadták és kiszolgálták a Budapestről Győrbe érkező propán-bután gázszállítmányt a Győri Gázgyár részére. A Hűtőházba eljuttattak két vagon húst.

Sok gyerek örömére hétfőn és kedden a hegyeshalmi határátkelőnél kétszer húsz vagon narancs és citromszállítmányt fogadtak és továbbítottak Budapestre.

Az embert és gépet próbáló idő még sokáig emlékezetes marad, különösen azok számára, akik önfeláldozóan, zokszó nélkül küzdöttek a januári zimankóval. A gazdasági, társadalmi és a politikai vezetők gondoskodtak a meleg ételről, a meleg teáról, a jó szóról és arról, hogy a laktanyában pihenhessenek azok, akik a nehéz és fárasztó munka után nem tudtak hazamenni szeretteikhez.

„Piroska" a hó fogságában

A miskolci igazgatóság vasútvonalain a szokatlanul kemény és szeszélyes tél január 11-én kezdte megbénítani a személy- és a tehervonatok menetrend szerinti közlekedését. Ez vasárnap az esti és az éjszakai órákban legjobban a miskolci csomóponton éreztette hatását.

A vasutasok szorgalmasan tisztogatták a váltókat, ám ennek ellenére azok sorra mondták fel a szolgálatot. *A Borsod Expressz például másfél órás késéssel érkezett be a Tiszai pályaudvarra.*

Miskolcon megbénult a városi tömegközlekedés is. Több száz utas a szokástól eltérően éjjel is nyitva tartó, jól fűtött váróteremben, néhányan pedig a gyalogos aluljáróban várakoztak a járművekre. Hétfőn, 12-én még menetrendszerűen indították útba a Borsod Expresszt, de az még 14 órakor is a rákosi pályaudvaron vesztegelt.

Az öt megye területén munkálkodó igazgatóságnak elsősorban a nagy iparmegye, Borsod-Abaúj-Zemplén okozta a legtöbb gondot. A vonatközlekedés Miskolc és Hidasnémeti, valamint a határállomás és Szerencs közötti vonalon szakadt meg hosszabb-rövidebb időre.

A Hidasnémeti állomásról Szerencsre induló „piroska" Bz motorvonat a pályán tíz órán át volt a hó fogságában.

Január 12-én közel ezer ember — a MÁV különböző ágazatainak dolgozói, vezetői, a néphadsereg 200 katonája — segítségével takarították a havat a vágányok között. Az orkánerejű szél sajnos gyorsan visszahordta a porhavat.

— A kritikus napokban Miskolc és a főváros között 7-8 személyvonat közlekedett — mondja *Gál Sándor* igazgatóhelyettes. — Különösen nagy figyelmet fordítottunk a hivatásforgalomra, hogy a folyamatosan működő üzemekbe eljussanak a dolgozók. A közúti forgalom akadozott, az utak szinte járhatatlanok voltak, ezért az élelmiszer és a fűtőanyag helyszínre való fuvarozásáról is a vasútnak kellett gondoskodni. A területünkön lévő három kohászati üzembe ércet, szenet, a vegyipari kombinátokba alapanyagot kellett szállítani. Elsőbbséget biztosítottunk az élelmiszereket, valamint az energiahordozókat szállító vonatoknak.

Január 13-án kedden a miskolci rendező pályaudvaron 11, a következő napon 17 vonatot gurítottak, állítottak össze, amelyek élelmet, illetve fűtő- és alapanyagot szállítottak.

A kényelmesebb utazás érdekében a korábbi 8 helyett 10-12 személyszállító kocsit kapcsoltak egy-egy mozdony után.

Tatabánya-Alsón is akadozott a forgalom

Az első vasúti közlekedésre vonatkozó információt a rádióból szerzem. Akadozik a forgalom. A január 11-én délben Szombathelyről indult vonat 12-én hajnalban érkezett meg Székesfehérvárra.

Odakint tébolyult táncot jár a szél. Amint a lépcsőházból a szabadba lépek, mintha millió tűhegyet vágnának az arcomba. Homályosan látom az utca túlsó oldalán parkoló Trabantot: ajtókilincsig ellepte a hó. A vasútállomásig máskor tízpercnyi az út, most dupla annyi ideig tart. Helyenként térdig érő akadályokon kell átgázolni.

Tatabánya-Alsó. A váróterem és a pénztárcsarnok tele utasokkal. Mintegy háromszázan várakoznak a vonatokra. Az újságospavilon előtt nem kígyózik a máskor megszokott sor. A megyei és az országos napilapok nem kaphatók. A postavonat sem érkezett meg.

Hat óra harminc perc. *Vendég Gábor* rendelkező szolgálattevőnek még fél óráig kell állnia az utasok rohamát. Azután — ha minden igaz — leváltják. Pest felé ma még csak egyetlen vonat ment el, Győrbe ugyancsak.

Bővebb tájékoztatást a körzetbejárásról félig megfagyva visszatért *Kóródi Sándor* állomásfőnök-helyettestől kapok.

— Komolyabb, száz-, kétszáz, sőt háromszáz perces késések már tegnap délutántól előfordultak, főleg a Szombathely, Sopron és Hegyeshalom térségéből érkező páratlan számú vonatoknál. A pápai vonatok közlekedését mára lemondták. Oroszlányba is ki-kimarad egy-egy forduló.

— Van-e megfelelő ember a hóeltakarításhoz?

— A pályafenntartással és az építési főnökséggel összefogva tegnapra huszonnégy, éjszakára tíz embert tudtunk kiállítani. Ezenkívül besegítettek a szolgálatban lévő kocsirendezők, kocsivizsgálók és mindenki más, aki csak tehette. *Ma reggel kissé kevesebben leszünk, mert a vidékről bejáró vasutasok közül nyolcra-tízre aligha számíthatunk.*

Amíg *Kóródi Sándorral* beszélgetek, egy utas egyéb helyiség híján a főnöki irodában adja be magának az inzulinját. Azután telefonüzenet Szárligetről: valaki a másfél méteres hótorlasz miatt képtelen eljutni szolgálati helyére. Végül egy kérdés: diákok várakoznak Komárom, Almásfüzítő, Tata vasútállomáson, vonat viszont belátható időn belül nem lesz. Mi legyen? Hazaküldik őket, a főnökhelyettes pedig értesíti a városi tanács művelődési osztályát.

— Gondolom, a teherforgalom ebben a helyzetben századrangú tényező?

— A teherforgalom meghalt, egyedül a négyszázas gyorsteher közlekedett két tejeskocsival, mert *a tejet bármilyen áron el kell juttatni rendeltetési helyére.* Egyébként nincs is más célunk, mint az amúgy is többórás késéssel érkező személyvonatok azonnali továbbküldése. Kitérőbe járatásra nincs lehetőség, két angolváltónknál elszakadt a vonóvezeték. Ebben a hófuvásban lehetetlenség megjavítani. A váltótisztítást megkísérelni sem érdemes. Ha egy lapát havat kidobunk, a szél kettővel hord vissza.

A rendkívüli időjárásra nem lehet előre felkészülni, hiszen százéves hidegrekordokat döntött már meg a januári tél.

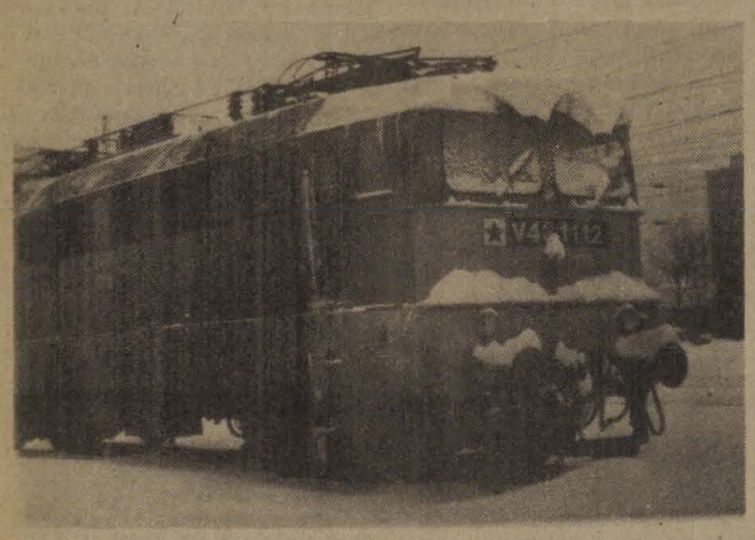
NEHÉZ NAPOK MÁTÉSZALKÁN

— A mostani tél nem sújtotta olyan mértékben az ország északkeleti csücskét, mint a dunántúli megyéket, de azért Mátészalka térségében is voltak nehéz napok és éjszakák — tájékoztatott *Mandula József* üzemviteli helyettes. — A legfontosabb feladat az volt, hogy a személyszállító vonatok közlekedését biztosítsuk. A távolsági vonatok forgalma akadozott. A Budapestről érkező gyorsvonat január 13-án érkezett kétórás késéssel. Utána Mátészalka és a főváros között nem volt gyorsvonati összeköttetés. A tehervonatokkal csak a legszükségesebb árukat — liszt, dara, étolaj, mosószer — szállítottuk. A vasutasok az állomásokon és a vonatokon becsülettel helytálltak. Különösen nagy segítséget jelentett az, hogy a mátészalkai pft. főnökség nappal 100-110, éjszaka 20-25 dolgozóval tisztíttatta a váltókat, peronokat. A −22, −24 °C-ban dolgozó pályamunkások teáztatását az üzemfőnökség vállalta. Január 16-án már elindulhatott az étolajszállítmány Ausztriába.

Írták: Csorba Barnabás, Séra Sándor, Sindulár Anna, Szőgyényi Bertalan, Tóth Zoltán, Zelman Ferenc, Zsoldos Barnabás
Fotók: Horváth Zoltán, Iván István

A szolnoki vasutasok áttörték a tél ostromgyűrűjét

Nem könnyű az utas sorsa télvíz idején. Bár a Keletiből Szolnokra közlekedő személynek 22.40-kor kellene indulnia, gép csak jóval később kerül rá. A kocsikban nincs fűtés, világítás. Néhányan megunjuk a várakozást, leállunk a peronra. Idekint a hóesés ellenére is kellemesebbnek tűnik a mínusz tizenöt fok.



Hajnali háromkor az irányítótoronyban

Aztán egy óra késéssel indulunk. Nagyobb baj ennél hogy a mozdonyvezető a pusztaszentistváni fázishatár után elfelejti visszakapcsolni a fűtést. Mire Tápiószecső táján figyelmezteti őt a vonatvezető, már késő. *Többedmagammal nemzeti színekre fagyva zuhanok ki Szolnokon a tizenedik vágány peronjára.* Jó volna kissé kiengedni, ám az egyetlen kisméretű váróterem dugig van, ezért inkább a rendező pályaudvar irányítótornyát veszem célba. A havazás elállt, a szél is megcsendesedett hajnalra, de hogy ez nem mindig volt így, azt abból is észre kell vennem, hogy néhol nekem kell csapást vágni a térdmagasságú hóban.

A torony hatodik emeletén a hajnali három órához képest szokatlanul nagy a sürgés-forgás. Itt vannak a különböző szolgálati ágak vezetői és megtalálható *Baricsa György* üzemfőnök-helyettes is. *A tél által ostromgyűrűbe zárt Szolnok foggal-körömmel védekezik.* Egyelőre váltakozó sikerrel.

— Normális körülmények között ilyenkor milyen a forgalom? – fordulok *Baricsa Györgyhöz?*

— Ha nincs ez a havazás akkor most a rendező pályaudvaron, a gurítón folyamatosan állítjuk össze és indítjuk, fogadjuk a vonatokat. Személyben a páros gyorstehereket rendezzük. Ilyentájt indulnak a pesti ingaszerelvények: várjuk a postát. Ettől valamelyest eltérő a jelenlegi helyzet. *A rendező pályaudvar január 11-én, vasárnap délután leállt.* Ott most másfél méteres hótorlaszok teszik lehetetlenné a munkát. A nappali előkészítés és az időjárás jóvoltából éjszaka három tehervonatot el tudtunk indítani. Távolsági forgalomban a személyszállító vonatok több mint felét lemondták. A közlekedőknél egyre kevesebb lesz a késés.

Személyvonatok menetrenden kívül

— Ismeretes, hogy a rendkívüli helyzet miatt tárcaközi operatív bizottság alakult. Követte-e hasonló az önök területén?

— Igen. Alacsonyabb szinten Szolnok megyében is megalakult az operatív bizottság, amelyekben a vasutat én képviselem. Az utasításokat közvetlenül a bizottságtól kapjuk, a vállalatok gondjait azonnal a tudomásunkra hozzák.

— És voltak ilyen gondok?

— Ilyen volt például a déli országrész üzemanyag- és tüzelőolaj-ellátása. Területünkön fekszik az Áfor elosztó központja. *A kénsavgyárat tárolókapacitás hiánya miatt a leállás fenyegette, ami súlyos károkat okozott volna a népgazdaságnak.* A gyár hulladékhőjével villamos áramot termelnek, a Szolnok egynegyedét képes ellátni, de kapcsolódik az országos hálózathoz is. *Nekik tehát azonnal kocsikat kellett adnunk.* Voltak az élelmiszer-ellátással összefüggő rendelkezések is, amelyek nyomán a személyvonatok végére soroztuk be a teherkocsikat. Gyulára hűtőkocsit küldtünk ily módon. Külön kezeltük a tejeskocsikat. A Békés és Csongrád megyéből érkező tejet mindennap elküldtük a fővárosba. Alapvető követelményként szabták meg, hogy a munka- és iskolakezdésre érkező vonatok közlekedjenek, ezért szükség esetén menetrenden kívüli vonatokat is beállítottunk.

— Azt mondják, Szolnok Európa egyik legkorszerűbb pályaudvara. Ez a korszerűség mennyire mérhető le a mostanihoz hasonló, rendkívülinek mondott időjárásban?

— A rendező váltói fűtöttek, de ilyen nagy mennyiségű havat már képtelenek elolvasztani. Ha viszont kiássuk őket a hó alól, sokkal rövidebb idő alatt üzemképessé tehetők, mint a hagyományos váltók. *Sajnos be kell látni, hogy a korszerű technika érzékeny a zord időjárásra,* vagyis ebben a helyzetben már nem nagyon érvényesül. Újra előtérbe kerül az emberi figyelem. A közlekedés biztonságának ellenőrzését már nem hagyjuk teljesen a berendezésre. Szerencsére baleset eddig nem történt.

Régen is voltak nagy telek

— Mikor indulhat meg Szolnok megszokott üzemmenete?

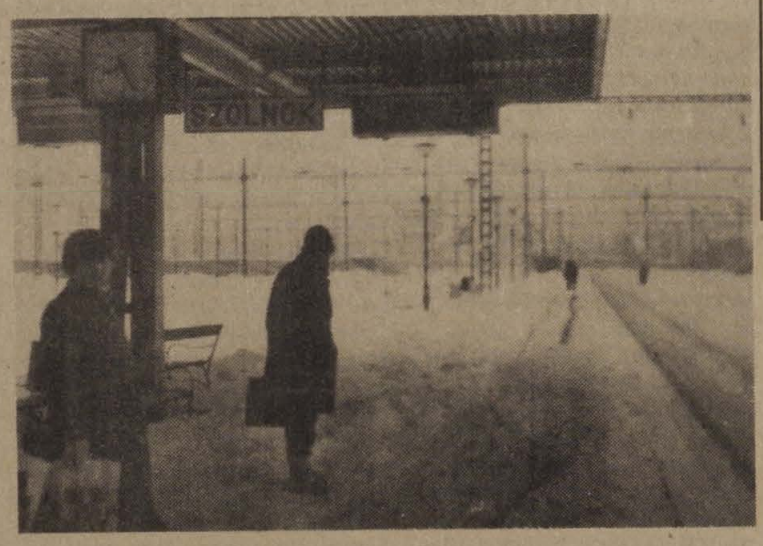
— Ez nagyrészt az időjárás függvénye. Ha a kezünkre játszik, huszonnégy órán belül kiszabadítjuk a rendezőt, a gurítót, és akkor megindulhat a normális forgalom.

A régebbi vasutasok azt mondják, ilyen telek akkor nem számítottak ritkaságnak. *Török Mihály* táblakezelő 33 éve vasutas. Tőle kérdezem, tényleg nem?

— *Voltak azért a mostaninál hidegebbek is, amikor valóban kritikus volt a helyzet, amikor a személyvonatok hatnyolc órát álltak a bejárati jelzők előtt.* A szél hótorlaszokat emelt, a hidegtől elpattogzott a felső vezeték. Sok éve, még a kézi állítású váltóknál annyival könnyebb volt a vágányút-beállítás, hogy ha a váltó nem zárt, helyben ki is takarítottuk. Akkor még volt elegendő ember . . .

Észrevétlenül kivilágosodott. Az állomás túlsó végén lévő fűtőházban kezdődik a nappali élet. Villamos mozdonyok áramszedői sercegnek, egy Szergej bodor füstfelhőket ereget.

(Gerecsei)





Régen is voltak rendkívül hideg telek. Ezt bizonyítja e fotó is. Hajmáskér és Veszprém-Külső pályaudvar között 1940 februárjában ilyen magas volt a hó. Szinte teljesen betemette a 6070-es számú személyvonatot. A vonat elején két 375-ös mozdony vontatta a négy személykocsiból álló szerelvényt. Egy 375-ös hátulról tolta, mégsem tudták áttörni a havat . . .

Újévi körséta

Szeged, január elseje, reggel 5 óra. A város főutcája, a Kárász utca az elmúlt éjszaka nyomait viseli. Az ünneplő tömeg már elvonult, s nyomukban az úttesten és a járdán eldobott papírcsákók, összetört pezsgősüvegek és színes szerpentinek hevernek. Szokatlanul nagy a csönd. Csupán egy-két késői hazatérő cipőjétől koppan az aszfalt.

Várom az állomásra menő villamost. Mellettem fiatal pár bújuk össze fázósan. Arrébb egy idősebb úr egyensúlyát próbálja visszanyerni. Lassan begurul a megállóba a villamos, és a felszállók hangos Buék-kal köszöntik egymást.

Az éjszakát a gépen töltötte

Az állomás és környéke kihalt. Az előcsarnok üres, a pénztárablak mögött kissé álmosan üldögélnek az asszonyok. Fent a peronon, a II. vágányon álló *Napfény expresszre* akkor járt rá a gép. Megvárom, amíg a V43-ast összeakasztják a szerelvénnyel, majd felkapaszkodom a vezérállásba.

— *Balogh János* vagyok, a Hámán Kató vontatási főnökségről — mutatkozik be a mozdonyvezető.

— Hogyan telt az éjszakája? — érdeklődöm.

— Rendkívüli esemény nem történt. Tegnap este érkeztem a Napfénnyel, itt tudtam meg, hogy elmarad a félegyházi vonatunk, *így az egész éjszakát a gépen töltöttem.*

— Éjfélkor?

— *Aludtam.*

— Mit vár az új évtől?

— *Remélem, jobban odafigyelnek azokra, akik dolgoznak, akik hűségesen szolgálják a vasutat.* Várjuk az új motorvonatokat, amelyekkel majd az elővárosi forgalomban utazhatunk.

— Mint magánember, mit szeretne 1987-ben?

— Én 1955 óta szakszervezeti tag vagyok, 67-től vasutas. *Jó lenne egyszer egy családos beutalót kapni!*

Bent a forgalmi irodában *Kovácsné Tóth Éva* forgalmi szolgálattevő fogad.

— Hogy mit várok ettől az évtől? — kérdez vissza. — Nehéz kérdés. Egy éve mentem férjhez. *Júniusban OTP-kölcsönnel másfél szobás lakáshoz jutottunk, azt szeretnénk szépen berendezni, de ahhoz pénz kell.* Ezért szabadidőben itt dolgozom az állomáson, az üzemgazdászoknál. Nagyon szeretnénk egy kisbabát is — mondja nevetve, és kiszalad meneszteni a békéscsabai gyorsot, majd a Napfényt.

Én pedig felmászok a rendező pályaudvarra induló felváltó gépre. Nyolcan szorongunk a vezetőálláson, és a rövid úton értékeljük a tv műsorát, az elmúlt éjszaka eseményeit. A rendező most is olyan, mint máskor. Szinte valamennyi vágánya foglalt.

— *Sok munkánk volt az éjjel, 849 kocsit mozgattunk meg* — tájékoztat *Krisztin József* kocsimester. — A „rendes" vonatok mellé Röszkéről még három vonat befutott. Ezek szétrendezése, az induló vonatok összeállítása eltartott reggelig.

— Tisza pályaudvarra is vittünk le elegyet. Beállítottuk, hátha rakodnak a felek — egészíti ki az elhangzottakat Miklós Mihály tolatásvezető. — Az éjszakánk tehát olyan volt, mint máskor.

Újévi kívánságok

— Azért éjfélkor ünnepi hangulat volt itt is — szól közbe *Papp Béla* rendelkező forgalmi szolgálattevő. — Amíg a Himnusz szólt a rádióban, addig a fűtőházban lévő mozdonyok kürtjeitől volt hangos a környék.

— Szolgálatátadás után mi lesz a program?

— Ha letelik a szolgálat, akkor a közeli kisvendéglőben koccintunk az új évre, aztán indulunk haza a családhoz — mondják szinte egyszerre.

— Mit várnak az új évtől?

Miklós Mihály: — *Fuvarozzon a vasút minél több utast és árut, hogy legyen bevétele és tudjon jól fizetni.* S jó lenne, ha létszámhiánnyal nem kellene küszködnünk és a munkakörülményeink is javulnának.

Krisztin József: — *Hogy stabil létszámmal dolgozhassunk, és ehhez erőnk és egészségünk legyen.*

Év eleji sétám következő állomása az igazgatóság épülete. Az óramutató közel jár a nyolchoz, az éjszakások lassan csomagolnak, készülődnek haza.

Györfi József fő-üzemirányítótól megtudom, hogy különösebb esemény nem történt ezen az 1987-re hajló éjszakán.

— *Szeretném, ha a vasút jobb feltételekkel tudna dolgozni, a nemzetközi forgalomban enyhülnének gondjaink, megszűnnének a vonatleállítások.* Ezen az éjszakán is 32 vonat várakozott területünkön. Talán az idén e téren is lesz változás — mondja mintegy kívánságként.

Kiegyensúlyozott éjszaka volt

Az új év első napján *Lovász Lázár* vasútigazgató tart vezetői ügyeletet. Arra kérem, adjon rövid összefoglalót az elmúlt éjszakáról:

— Az igazgatóság területén az óvév búcsúztatása zavartalan volt, fegyelmezetlenség nem fordult elő. Szerencsére baleset sem történt. Évek óta ez volt az egyik legkiegyensúlyozottabb éjszaka. A dolgozók örültek, hogy több szabadidőt kaptak, hiszen csökkentett technológiai üzemmel dolgozunk.

— Mit vár 1987-től?

— *A megalapozottabb 1987. évi terv alapján a tavalyihoz képest egy stabilabb évet,* főleg a költséggazdálkodást illetően. Remélem, hogy a tervek és a költségek között nagyobb lesz az összhang, eszközeinket jobban kihasználjuk, s dolgozóinknak legalább annyi jövedelmet tudunk biztosítani, mint 1986-ban.

Indulok haza. Pár sarokkal odébb ismerős köszön rám: *Kenderessy Szabó Péter,* az üzemfőnökség szb-titkára.

— Hogyan telt el a szilveszter? — szegezem neki a kérdést.

— *Otthon, családi körben ünnepeltünk.*

— Most hová?

— *Megyek a kertbe, megnézem, lehet-e dolgozni.*

— Mit várasz az új évtől?

— Nyugodtabb évet, ahol eredményesebben lehet dolgozni. Jelenleg az átszervezés idejét éljük . . .

Gellért József

TEÁZNI JÓ

A tea sok millió ember kedvenc itala világszerte. Nemcsak a hideg, téli hónapokban, hanem az év minden napján. E zamatos italt, a Távol-Kelet ajándékát az ókori Kínában már több mint kétezer évvel ezelőtt is fogyasztották. Egy legenda szerint i. e. 2737-ben egy alkalommal, amikor a szabadban vizet forraltak a kínai császár számára, egyik teafáról néhány levél belehullott az edénybe. Az egyik udvari szolga — látva a sárga színezetű vizet — megkóstolta, majd így kiáltott fel: „Csodálatos!" Tehát így indult hódító útjára az illatos, kellemes aromájú tea.

Időszámításunk előtt 780-ban egy kínai költő könyvben is dicséri e csodálatos italt. Az indiaiak ugyan azt állítják, hogy először ők készítettek teát, de ugyanakkor már i. e. 780-ban a japánok is élvezték a tea zamatát, sőt valóságos vallási ceremónia alakult ki a tea körül.

Ezt az alacsony teafát, amely az idők folyamán teacserje lett, nemcsak Kínában, Indiában, Japánban, hanem a Szovjetunió déli részén, továbbá Indonéziában, Pakisztánban, Ceylonban is nagy területeken termesztették és termesztik. A tea Európában elég későn, csak a XVI. században terjedt el. Angliába az 1650-es években jutott el, s hamarosan szenvedéllyé vált, Hollandiában és Oroszországban is kedvelt ital lett. A teakultusz hatására született orosz földön a díszes, szép szamovár is, amelyek közül a tulai a leghíresebb. Ugyancsak művészi kivitelben készítették el a különféle teáskészleteket porcelánból, agyagból, s most már üvegből is.

Az igazi szakértők azt tartják, hogy legjobb tisztán inni a teát. Az angolok forralatlan tejjel fogyasztják, a Szovjetunióban citrommal. Vannak akik cukorral és mézzel édesítve kedvelik. Arról is hallottam, hogy távoli vidékeken csipetnyi vajat és sót is tesznek a teába.

Ezekben az igazán zimankós napokban jól esik egy-egy csésze finom, illatos tea. Választék bőven van: ceyloni, grúz, indiai és a különféle angol teák. Ezeken kívül nagyon hasznosak a gyógynövényekből készült teák, mint például a kamilla vagy a hárs. A csipkebogyótea fogyasztása is elterjedt C-vitamin-tartalma miatt.

A teafőzésnek nagyon sok receptje van. A csipkebogyót például 6-8 órai áztatás után kell leszűrni, utána a tealevet a szükséges hőmérsékletre felmelegíteni.

Ha főzetet készítünk gyökerekből, kérgekből, egyéb fás állományú növényekből, akkor a forrásban lévő vizet kell ráönteni a teaanyagra. Utána befedve, néhány percig állni hagyjuk, majd leszűrjük.

Az illóolajat tartalmazó virágokból, levelekből (például: kamillavirág, hársfavirág, édeskömény) szintén másként készítjük a teát. A forrásban lévő vizet az előre elkészített teakeverékre kell önteni, majd az edényt lefödni. S pár perc után leszűrve máris fogyasztható.

Tudvalevő, hogy a gyógynövények jó hatással vannak az emberi szervezetre, s az sem mellékes, hogy a vegyileg előállított készítményekkel szemben káros mellékhatásoktól mentesek.

Hazánk gyógynövényekben igen gazdag. Erdőink, hegyeink, mezőink tele vannak e hasznos növényekkel. Érdemes megemlíteni néhányat: boróka, kankalin, májusi gyöngyvirág, kakukkfű, mezei zsurló, fagyöngy, gyömbérgyökér. Érdemes megismerkednünk velük, hiszen igaz a mondás: „Fűben, fában az orvosság!"

Fenyves Mária

Szolgálatban Szilveszter éjjelén

Legyen valamennyiünknek boldog ez az esztendő!

Mosoni Zoltán mérnök-főtanácsos hat éve vezetője a pécsi körzeti üzemfőnökségnek. Vele kezdem a beszélgetést 1986 utolsó napján.

— A pécsiek sajnos — szomorú évet zárnak — mondja mentegetőzve. — Közismertek a baleseteink. Harmincöt évi vasúti szolgálat után elmondhatom, hogy sokat kell törődni a munkakörülmények javításával, mert az elavult berendezések, gépek baleset okozói lehetnek. Ezen az éjszakán sok vasutas hiányzik a családokból, hiszen a vasút az ünnepeken sem állhat meg. A mi munkánk nagyon szép, de sok áldozattal jár.

Balesetmentes szolgálatot

Az év utolsó napján *Farkas József* áruirányító összesíti éppen a rakodási jelentés adatait.

— A pécsi körzeti üzemfőnökség a 9300 tonna napi tervet 4473 tonnára teljesítette csupán, mert elfogyott a szállítani való — magyarázza. — A szénbányák 14 óráig dolgoztak. Ma már nem lesz több feladás. A december hónapot 10 000 tonna túlteljesítéssel zárjuk. Elsején rakodási szünet lesz.

Farkas József negyven éve vasutas. Kérdésemre, hogy mit vár az újévtől, ezt mondja:

— *Jobb kocsiellátást, gondosabb vonatforgalmi tervezést, és pontosabb tehervonati közlekedést.*

— És a magánéletében?

— Egészséget és sok örömet. A mai estét (szolgálat után) családi körben töltöm. A lányom gyámügyi előadó, a vőm szintén a tanácsnál dolgozik. A feleségem MÁV-nyugdíjas, de kereskedelmi oktatótisztként már a harmadik éve hosszabbít. A szilveszteri műsort már az új színes tévén nézzük majd.

Barcs állomás, 19 óra. Németh Béla vonatvezető a pécsi személlyel érkezett éppen. Hajnalban indult, s két „forduló" után teszi le a vörös szalagos sapkát. A szilveszteri vacsorára éppen hazaér.

— Mikor kell ismét szolgálatba lépnie?

— Csak január 10-e után. Ugyanis van még szabadságom.

— Ki várja otthon?

— A feleségem és a lányomék. Huszadikán született az első unokám. Most körülötte sürög-forog mindenki. A 27 év alatt sokszor előfordult, hogy idegenben talált az ünnep. *A mai szolgálattal ebben a hónapban 264 órát dolgoztam.* A munkaórák szerint én 54 éves koromban 64 éves leszek, hiszen minden három hónapban négyet szolgálok.

— Megéri?

— Nem panaszkodom. Sikeres évet zártam. Legfontosabbnak tartom az egészséget, a jó közérzetet és a balesetmentes szolgálatot.

Esőfelhő borul Barcs állomás fölé, homály settenkedik a Dráva felől. A vízügyi igazgatóság kotródaruja leeresztett markolóval pihen a nyirkos parton.

Fejes Lajos 1984 márciusa óta Barcs állomás főnöke.

— Utasaink, szállítófeleink elégedettek velünk — mondja. — Szállítási teljesítményeink, gazdasági mutatóink jók. Ezt kívánjuk magunknak a jövő évben is. Sajnos kevés a középvezető. Szükségünk lenne kereskedelmi hivatalnokra, térfőnökre, forgalmi oktatótisztre. A karácsonyi-újévi ügyelet ellátása, a közbeeső éjszakai ellenőrzések megtartása olyan teher a meglévő vezetőknek, amit hosszú távon — egészségromlás nélkül — nem lehet csinálni.

— Kik dolgoznak ma éjjel az állomáson?

— *A „vidám" brigádra került a sor* — támasza és „talpköve" *Juhász István* váltókezelő.

Pista bácsi így mutatkozott be:

— Szeretnek a fiatalok, mert értek a nyelvükön. Igaz, szigorú vagyok, de megértő. Szívesen cserélek szolgálatot is, ha a programjuk csak így valósulhat meg. Én nehéz munkából jöttem a vasúthoz. A Vörös Csillag tsz-ben tejbegyűjtő voltam. *Tizenhat községből 9000—10 000 liter tejet kannáztam össze egy műszakban. A vasúton kocsirendezőként kezdtem. Végigtalpaltam az egész életem. István napkor is dolgoztam.* Ez most a harmadik szilveszterem egymásután. Az állomási szolgálati lakás közel van, ha valami baj van, jönnek értem. Csak akkor pihenek, ha horgászom.

Rágyújt, erős, kidolgozott keze sárga a nikotintól. Ő is rápillant a saját ujjaira.

— A dohányzásról nem tudok leszokni, pedig nyombélfekély miatt már műtöttek is. Sok tejet iszom, az jólesik.

A forgalmi szolgálattevő, *G. Tóth László* Szigetvárról került Barcs állomásra. Elsős kisfia és a felesége a szülőkkel köszönti az új évet. Örül, hogy végre befejezte a családi ház építését. Szabad idejében tanul, a marxista-leninista esti egyetem szakosítóján másodéves. Sok elfoglaltságot adnak társadalmi elkötelezettségei is. Babócsán lakik, de *Barcs város pártbizottságának tagja, vezető propagandista. Sokszor küldik vidékre. Távoli tervei között a tisztképző elvégzése is szerepel.*

Szép, gazdag évet zártunk

A távirdában *Rónai Imréné,* Marika egyéb dolga mellett egyik asztalra terítéket készít.

— Vasutas családból származom, tudom milyen érzés fiatalnak az ünnepi szolgálat, pláne éjszaka. A fiam hentes, disznót vágott a szomszédban délután, s már hozta is a kóstolót. Vacsorát készítettem belőle. Kocsonyát is főztem. Holnap majd fánkot is sütök. A mi családunkban újévkor ez a szokás.

— Kiknek készül ez a teríték?

— A brigádunk tagjainak. Máskor is került már ránk szilveszteri szolgálat, s ilyenkor — vonatmentes időben — együtt vacsoráztunk. Ma éjszakára majonézes burgonyát, virslit hoztam otthonról. A maraschino teát itt főzöm frissen. Illata betölti a távirdát, igazi ünnepi hangulatot ad.

Androsics Jánosné, Juliska személypénztáros is hivatalos a közös falatozásra. Leányait messzire adta férjhez. Karácsonykor együtt ünnepeltek, de most rossz lett volna otthon egyedül.

A brigád harmadik nő dolgozója *Lakatosné Vimlányi Ildikó* raktárnok. Tisztes távolból felelget egy hatalmas lepel mögül, mert még influenzás.

— *Karácsony óta pang a feladási forgalom* — mondja. — A fa, a gabona és a kavics küldemények diszpozíciói elfogytak. A barcsi vállalatok teljesítették 1986. évi terveiket.

— Személyes tervei is megvalósultak?

— De mennyire! Kaptam lakást: vasúti kijelölésű tanácsit, 560 forint a lakbére. Gázszámlától függően 1300—1400 forint a rezsim. Nagyon nehéz egyedül, de kapok gyermektartást, s ehhez jön még a nagyszülői segítség. A fiam nyolcéves, most anyuéknál tölti a szünetet. Különben egyedül alszik amikor én éjszakás vagyok — mondja, és rátüsszent.

Szalontai Gyula segédkezelőt, a barcsi tolató tartalékgép mozdonyvezetőjét ma éjjelre vezényelték készenléti szolgálatba. A család (a feleség, a nyolcéves kislány és a hatéves kisfiú) újév délutánra tervezett rokonlátogatást. *Minőségi lakáscseréjének teljesülését várja 1987-től.*

Pécs város utcáin petárdák robbannak, monoton trombitavijjogás szaggatja az éjszakát. Sokan sétálnak az állomáshoz vezető széles Szabadság úton.

Az állomáson a szolgálatban lévő pénztárosokkal beszélgetek. *Milovecz Györgyné* 34 éve vasutas. Ideje nagyobb részét forduló szolgálatban töltötte. Nem újdonság számára a szilveszteri munka. Férje rokkantsági nyugdíjas.

— Sajnáltam őt egyedül hagyni — mondja, s a szeme teleszalad könnyel. Nekem jó itt a közösségben. Társnőimhez régi barátság fűz. Hajnalban az utasok kialvatlanok, hangosak lesznek. Ez az éjszaka is eltelik valahogy.

Szabó Ferencné — a másik személypénztáros — kis forgalomra számít, ezért az év végi zárást szeretné folytatni. Tudom, hogy beteg a férje. Otthon van a szentlőrinci lakásban. Egy kicsit félve kérdezem, hogy elégedett-e az óévvel, de aggodalmamat elűzik örömteli szavai:

— Színes tv-t vettünk idén, s egy évet sem kellett várni a Dáciára. A fiam a sofőr. Ő az idén érettségizett. Autó és villamossági szakmunkástanuló lesz két évig. A kocsi legfőképpen arra kellett, hogy rokkant férjemet ki tudjuk mozdítani a lakásból. *Szép, gazdag évet zártunk.*

Selypes Gyuláné poggyászpénztáros dupla vacsorát hozott.

— Az emberem is ebben a műszakban dolgozik, kocsivizsgáló — mondja. — Beszaladt ide hozzám éjfél után, s elvitte a részét.

— Mit vár a jövő évtől? Terveznek-e nyaralást?

— Kiköltekeztünk az idén. Korszerűsítettük a családi házat. A nyaralás majd azon is múlik, hogy kapunk-e a párommal egy időben szabadságot. Akkor vinnénk mind a négy unokát. De jó is lenne!

Csendes éjszaka

Az értesítő hivatalban *Lukács Andrásné, Marika* éjszakázik. 1986-ban kötött házasságot. A férje jegyvizsgáló. Hajnalban indul a vonattal Bátaszékre.

A raktárépületben *Sziblinger Antal* és *Gyutai Istvánné* raktárnokok a nappalos leváltókat várják.

— Milyen éjszakájuk volt?

— Csendes — mondják szinte egyszerre. Mindkettőjükön fehér ing, új egyenruha. Ismét eltelt egy szolgálat.

A peron végén egy kis csapat búcsúzik egymástól. Az éjszakás kocsivizsgáló brigád tagjai: *Gáspár Géza, Kiss József, Balázs János* és *Gasparics József.* Indulnak haza a családhoz.

Horváth Jánosné mohácsi vezető jegyvizsgáló mögött már három út van este óta. Most hatharmincötkor indul a személlyel haza.

— Fárasztó ez a kétfordulós forda?

— Nem túlságosan. Kevés utasom volt az éjjel. Most számítok több hazatérőre.

— Férje, gyermekei?

— Megvacsoráztunk mielőtt eljöttem. Májgombóclevest főztem, utána disznótoros volt meg sütemény. Az uram ma reggel megy Villányba. Tartalékos váltókezelő.

Lassan kivilágosodott. Az éjszakai közkatonák átadták helyüket a nappalosoknak, az elfáradtak a kipihenten érkezőknek. *Legyen valamennyiünknek boldog ez az esztendő* — mondom magamban, és kicsit álmosan összecsukom a jegyzetfüzetet.

Klencz Tiborné

Ki van a vonal végén?

Telefoninterjúk újév hajnalán

Szilveszter éjszakája van, néhány perccel múlt három. Kint a robbanó petárdák fényében csillámlóan hull alá a megkésett őszi eső. Ülök a kellemes meleg irodában. A telefonon vasúti szolgálati helyeket tárcsázok. Az első hívás azonnal sikerül. A vonal túlsó végén kellemes női hang jelentkezik:

— Halló! Tessék, Verőcemaros.

Boldog új esztendőt kívánva a Magyar Vasutas jó kívánságait is tolmácsolom. *Koledich Antalné* forgalmi szolgálattevővel beszélek.

— Egyedül van szolgálatban? — kérdezem.

— Nem. *Gaszner Antalné* pénztárossal vagyunk ketten.

— Éjfélkor tehát ketten kívántak egymásnak boldog új évet?

— Igen, igyekeztünk egy kis szilveszteri hangulatot is teremteni a munkahelyen. Szépen megterítettünk egy asztalt, s megraktuk finom falatokkal. A Himnusz után mangóval koccintottunk, s főztünk virslit is. A gondolataim persze otthon jártak, hogy vajon mit csinálnak a gyerekek és a férjem. Amikor szolgálatba jöttem, Csaba utánam futott és azt kiabálta: *boldog új évet anyu.* Nagyon hiányoznak. Furcsa érzés ez most újévkor. Eddig szilveszterkor mindig velük lehettem. Legutóbb karácsonykor is szolgálatban voltam. A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség forgalmi tartalékosa vagyok, ezért előfordul, hogy soron kívül is szolgálni kell.

— A férje mit szólt ahhoz, hogy szilveszterkor is dolgozik?

— Antal szintén vasutas. Neki nem kell magyarázkodni, hogy mi a kötelesség.

— Milyen volt a szilveszteri forgalom?

— Alig harminc perce, hogy csend van. Fél háromig sok volt a kilépő tehervonat. A vállalatok az eredményes export érdekében az év utolsó percét is igyekeztek kihasználni.

— Mit vár 1987-től?

— *Mint minden anyának, nekem is a vágyam, hogy békében nevelhessem fel fiainkat. Hogy jól tanuljanak, s egészségesek maradjunk mindannyian.*

A Dunakanyar után a telefon segítségével máris Keszthellyel beszélek, ahol *Németh József* fiatal forgalmistától megtudom, hogy a szép balatoni városban csendes a forgalom, a vonatok pontosan közlekednek. Mint mondotta, neki a szilvesztert a televízió jelentette.

— Otthon néztem a műsort. Rossz volt egyedül. Tudja, mi októberben elváltunk. A két kislány az édesanyjukkal Tapolcán él, én itt Keszthelyen — avat be magánéletének titkaiba. — Most a legnagyobb vágyam, hogy a lelkiegyensúlyom helyre álljon.

A fiatalember türelmemet kéri. Mindjárt visszajön, csak elindítja a vonatot Balatonszentgyörgyre. Amíg várakozom, a telefonban tisztán hallom, hogy az utastájékoztató boldog új évet kíván az utazóknak, s kéri őket, hogy az energiatakarékosságra is gondoljanak: Ne hagyják nyitva az ajtókat, ablakokat.

— Már itt is vagyok, folytathatjuk a beszélgetést — hallom a vonal túlsó végéről. — Azt szeretném, ha 1987-ben kevesebb lenne a túlóra, s a vasutasok többet lehetnének együtt a családdal, mert ez nagyon fontos.

Mint telefonon következő partneremtől megtudtam, a kiskőrösi *Zöldi Lászlónéknál* is a televízió jelentette a szilveszteri szórakozást. Elsején reggel a férjnek már szolgálatra kellett jelentkeznie. A feleség, aki raktárosként dolgozik, a vágánygondozó férje nevében is azt reméli, hogy békés év vette kezdetét, s két gyermekük jó tanulmányi eredményt ér el.

Tompai Sándor kiskőrösi forgalmi szolgálattevő készségesen elmondta, hogy feleségével és hat hónapos kislányukkal fülöpszállási otthonukban szilveszterezett. Csendesen tévézgettek, mert neki ötkor már csörgött az óra.

— Egy fiatalemberrel beszélgetek?

— Igen. Huszonnyolc éves vagyok. A feleségem is a vasútnál dolgozik. A tisztképzőn ismerkedtünk meg 1980-ban. Mielőtt szült, Fényeslitkén teljesített szolgálatot, forgalmistaként. Én 1977 óta dolgozom Kiskőrösön.

Elköszönünk egymástól, aztán én egy nagy csomópont számát tárcsázom. A Tiszai pályaudvar helyett a Gömöri pályaudvar jelentkezik. A huszonegy éves *Mátyus Marianna* elárulja, hogy az idén tisztképzőre szeretne járni. Jól érzi magát a vasúton.

A következő telefonhívásomra a Tiszai pályaudvaron *Kovács Gyöngyi* naplózó tanuló válaszol.

— Októberben jöttem a vasúthoz naplózónak, most még ezt tanulom munkatársaim segítségével.

— Előtte hol dolgozott?

— Érettségi után a Szerencs- és Vidéke ÁFÉSZ-nál dolgoztam egy ideig. Mindig érdekelt a vasút, szeretem az embereket, éppen ezért pénztáros szerettem volna lenni. Az nem sikerült. De ebben a munkakörben is jól érzem magam.

Kovács Gyöngyitől Lukács Rudolfné vette át a telefont.

— *Én már tizenhárom éve dolgozom itt, de nem tudnék megválni ettől az olyan sokat bírált vasúttól.* Aki szereti a munkáját és kész vállalni a mindennapos felelősséget, az elégedett lehet. Én a munka mellett érettségiztem, utána következett a tisztképző. Kisfiúnk, Rudolf nyolc éve született. Azóta is tudom vállalni az éjszakázást is, mert megértő a férjem. Boldog házasságban élünk.

Miskolctól délkeletre, Békéscsabán *Varga Jánosnál* futnak össze ezen a napon az irányítás szálai. A kétgyermekes családfővel, aki tíz éve viseli a vasutasok egyenruháját, a vasútról beszélgetünk.

— Sajnos napjainkban sokan lejáratják az egyenruha becsületét — mondja. — Italoznak, hanyag munkát végeznek. Nem lehet hát csodálkozni, hogy csökkent a vasút presztízse. A középvezetőknek is szigorúbbnak kellene lenni. Éjfélkor én csak üdítővel koccintottam, mert tudtam, hogy reggel szolgálatba jövök.

Befejezésül a szolnoki rendező pályaudvart hívom, *Szabó József* jelentkezik.

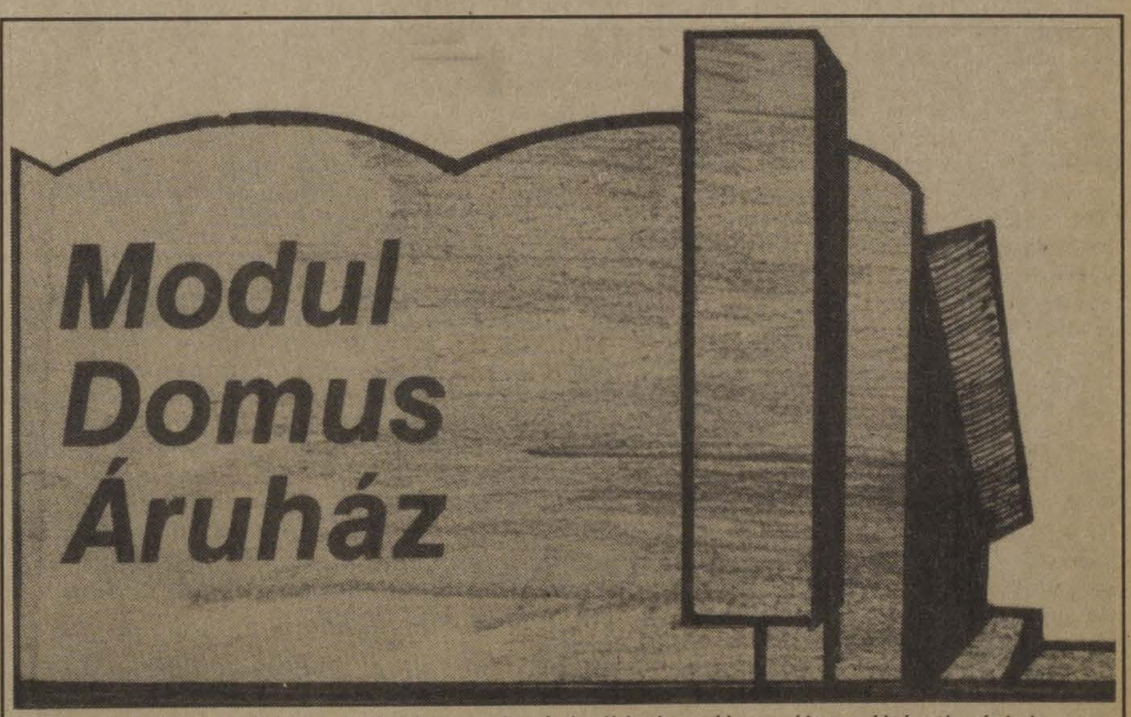
— Most, január elsején milyen a rendező?

— Csendes. Ma a kocsik gurítása szünetel. Csak minimális mennyiségű síktolatást végzünk.

Hamarosan megtudom azt is, hogy az Újszászról bejáró 57 éves férfi 1953-ban kötelezte el magát a vasúttal. Két felnőtt fia is ezt a gazdát szolgálja. Nagyon szereti két kisunokáját, s alig várja már, hogy nyugdíjas legyen.

Addig is jó egészséget és sok boldogságot kívánva búcsúztunk egymástól. Ránéztem az órára. Elmúlt hét óra. Szép ez az új esztendő első reggele . . .

Vetési Imre



Hazai és importbútorok, lakberendezési cikkek széles választékával várjuk kedves vásárlóinkat. Csak nálunk kapható a közkedvelt, olcsó árfekvésű Univerzál bútorcsalád. Elemválasztéka minden igényt kielégít, számtalan variációs lehetőséget biztosít.

OTP-ÜGYINTÉZÉS, SZÁLLÍTÁS A HELYSZÍNEN!
CÍM: Budapest XI., Sipos D. u. 9.

Az áruház megközelíthető a 25-ös gyorsjárattal, a 70-es és a 170-es autóbuszokkal.

NYITVA TARTÁSI IDŐ: hétköznap 10—18 óráig
péntek 9—18 óráig
szombaton 9—13 óráig

Negyven év a MÁV-kórházban

Beszélgetés dr. Vajda György főigazgató-főorvossal

Néhány perccel előbb érkeztem. A tágas hivatali szoba üres. Kiváló alkalom elképzelni azt, aki itt dolgozik. De nincs idő a töprengésre, mert akit vártam, megérkezett. Fiatalos, élénk mozgású, vidám szemű ember *dr. Vajda György,* az orvostudományok kandidátusa, címzetes egyetemi docens, a MÁV Kórház és Rendelőintézet főigazgató-főorvosa. Beosztásán és tudományos címein kívül talán csak az ezüst haj, ami arról árulkodik, hogy Vajda doktor nem a közelmúltban kezdte pályafutását. Felesége is vele érkezett a fél óra múlva kezdődő és *Vajda* doktor tiszteletére szervezett jubileumi tudományos ülésre. Így most hárman beszélgetünk a MÁV-kórház múltjáról, az elmúlt négy évtized változásairól és a jelenről.

— Vasutas volt édesapám és a nagyapám is. Majdnem, hogy természetes tehát, hogy a MÁV-kórházba kerültem. Voltam szerződéses orvos, segédorvos, másodorvos, főorvos és 1967 januárjától, tehát húsz éve vezetem az intézetet. Közben a néphadsereg aspiránsa lettem, majd letettem a kandidátusi vizsgát.

— *Negyven esztendő, főleg változásoktól terhes napjainkban, nem kevés. Meg kell kérdeznem: megérte?*

A válasz meglepően rövid: *meg!* A szó szinte kopppan a csendben. A halk hangú diskurzus közben kiáltásnak hangzik. Majd újra csendesen peregnek a szavak.

— Habozás nélkül állíthatom — mondja —, hogy megérte. Orvos maradtam. Igaz, közben sok minden változott. Hacsak a legutóbbi húsz évet nézem is. Akkor még a folyosókon is ágyak voltak. És most tessék körülnézni . . .

S ahogy mindezt *Vajda* doktor mondja, nem dicsekvés, egyszerűen tények. Pedig akár dicsekedhetne is a változásokkal. Hiszen amint azt a főorvos munkásságának leghitelesebb tanúja, a feleség mondta; *férjemnek rengeteg munkája testesült meg ebben az intézetben.* Amikor összeházasodtunk, itt volt az első lakásunk. Közvetlen közelről láttam a munkáját. A segédorvosok ugyanis akkor itt benn laktak. Később is mindig érdekelt, hogy mit csinál.

— Nemcsak érdeklődés volt az, hanem nagyon sok segítség is — állítja *Vajda* doktor. — A kandidátusi értekezésem kémiai kísérleti részeiben, a gépelésben is sokat segített a feleségem. Nem hiszem, hogy elvégezhettem volna a munkámat úgy, hogy ne tudtam volna: amikor hazamegyek, immár negyven esztendeje, nap mint nap ugyanazzal a szeretettel és melegséggel várnak otthon.

Mit lehet ehhez hozzátenni. Vallomás! Példa! Valóban. Nemcsak az a művész, aki a kőből szobrot farag, művész az is, aki a hegy oldalából kivágta a szoborhoz szükséges kőtömböt is. Vajdáné, amikor az ő munkájáról kérdeztem, azt felelte: *én csak feleség vagyok.*

A kézzelfogható változások láthatók a hatvanéves intézmény minden területén. Amint a főorvos elmondta, a KGST-országokban csupán a Szovjetunió vasutasai rendelkeznek ilyen kiterjedt, önálló egészségügyi szervezettel. A MÁV-kórház azonban nem csupán létével, hanem hírnevével is igazolja a vasutasok összefogását. Minek köszönheti a MÁV-kórház a kialakult jó hírnevét?

— Az intézményt 1927-ben a vasutasok hozták létre és azóta is magukénak érzik. Ennek következménye, hogy itt az orvos és a beteg kapcsolata más, mint az egyéb egészségügyi intézményekben. Sajátosságunk az is, hogy kórházunk országos intézmény, de ugyanakkor az ország legnagyobb vállalatának a kórháza. Ez szoros és bensőséges kapcsolatot eredményez.

— A kapcsolat bensőségessége anyagiakban is megmutatkozik?

— *A rekonstrukció közepén vagyunk. Építkezéseink rengeteg pénzt emésztenek fel. Mindezek ellenére műszerezettség tekintetében sok kórházzal felvesszük a versenyt.* Az is igaz, hogy főleg a megyei kórházak egy része már lehagyott bennünket. Lassan lemaradunk.

— És milyen itt az orvos-beteg kapcsolat?

— A mi orvosaink fizetése sem jobb, mint az állami egészségügyben dolgozóké. Esetenként talán még olyan sincs. Egy kezdő például eddig 3000—3200 forintot kapott, most januártól 3700 forintot kereshet. Korlátozott anyagi eszközeinket azonban igyekszünk érdem szerint felosztani. Munka szerint differenciálunk, nemcsak a fizetéseknél, hanem a jutalmazásnál is. Mindez természetesen nagyon kevés! A légkört kellett olyanná tenni, hogy a hálapénznek vadhajtásait lenyeshessük. Merem állítani, hogy kórházunkban az etikátlan, erkölcstelen orvos, egészségügyi dolgozó és beteg kapcsolat egyszerűen lehetetlen. Olyan a légkör, hogy az aki ilyennel próbálkozik, egyszerűen kiveti magából a közösség.

— Hogyan lehet ilyen légkört teremteni?

— Meg kell próbálkozni az igazságos vezetéssel. El kell mondani természetesen azt is, hogy nem mindenkor lehet igazságosan dönteni. De egy dolog feltétlenül és minden körülmények között fontos: a döntésnek mindig méltányosnak kell lenni.

Keserű József

1987. január 1-jén

Életbe lépett az új házadórendelet

A közelmúltban megjelent és 1987. január 1-jén hatályba lépett a házadóról szóló új jogszabály, az 1986. évi 25. számú törvényerejű rendelet.

Mivel a vasutasok jelentős része rendelkezik kis családi házzal. vagy saját tulajdont képező lakással, ezért az új jogszabály jelentősebb rendelkezéseit az alábbiakban vázlatosan ismertetjük.

Adókötelezettség — adómentesség.

Házadót kell fizetni a magánszemélyek tulajdonában álló lakások után, ha azokat állandó lakás céljára használják, és a jogszabály nem ad mentesítést a házadófizetés kötelezettsége alól.

Nem kell házadót fizetni: alapterületüktől függetlenül a komfort nélküli és a szükséglakások után. Az egy- és kétlakásos épületben lévő, de 100 négyzetméternél nem nagyobb alapterületű, valamint a kettőnél több lakásos épületben lévő, de 80 négyzetméternél nem nagyobb alapterületű lakások után.

Azoknak a dolgozóknak, akik lakásukra 1987. január 1. napja után kapnak használatba vételi vagy végleges fennmaradási engedélyt, illetőleg állami tulajdonban lévő lakást 1987. január 1. után vásárolnak. a jogszabály az engedély keltétől (szerződéskötés napjától) tíz évig adómentességet biztosít abban az esetben, ha a lakás alapterülete egy-, vagy kétlakásos épületben a 200 négyzetmétert, kettőnél több lakásos épületben a 180 négyzetmétert nem haladja meg.

Az adófizetési kötelezettség keletkezésének és megszűnésének időpontja.

A fizetési kötelezettség a használatba vétel (fennmaradás) engedélyezését, a vásárlást, illetőleg az adómentesség megszűnését követő év első napján kezdődik. Ha a lakást engedély nélkül vették használatba, a fizetési kötelezettség a tényleges használatba vételt követő év első napján kezdődik. *A lakáshasználat szüneteltetése az adófizetési kötelezettséget nem szünteti meg.*

Megszűnik a fizetési kötelezettség az adómentesség keletkezésének, illetve a lakás megszűnése évének utolsó napján.

Az adó alapját képező alapterület számítása.

Az adó alapja a lakás alapterülete. Itt azonban már figyelembe kell venni azt is, hogy hány személy lakik a lakásban. Ha ugyanis a lakásban állandó lakosként bejelentett annyi közeli hozzátartozó lakik, hogy az alapterületből az egy főre számított terület nem több 25 négyzetméternél, akkor az adóhatóság a már említett 80 négyzetmétert, illetőleg 100 négyzetmétert meghaladó területet figyelmen kívül hagyja, vagyis ilyen esetben sem kell adót fizetni.

Mi a helyzet akkor, ha — ilyen esetben — az egy főre jutó terület a 25 négyzetmétert meghaladja? Ilyen esetben az adó alapja a lakásban együttlakó közeli hozzátartozóként számított 25 négyzetméteren felüli rész.

Annak, aki olyan műemlékvédelem alatt álló lakásban lakik, ahol az alapterület a 80, illetőleg a 100 négyzetmétert meghaladja, csak a meghaladó rész 50 százaléka után kell házadót fizetnie.

Fontos rendelkezése a végrehajtási rendeletnek az, mely szerint az alapterület számításánál figyelmen kívül kell hagyni:

a) a nem lakás céljára szolgáló építmények adójáról szóló jogszabályok hatálya alá tartozó helyiségeket,

b) a lakáshoz tartozó kiegészítő helyiségeket (tüzelőtároló, salaktároló, szárító, padlás, szín, szerszámkamra), amelyek huzamos emberi tartózkodásra sem részben, sem ideiglenesen nem szolgálnak,

c) a lakásnak azt a részét, amelynek padlósíkja több mint 70 centiméterrel esik a csatlakozó, rendezett szint alá.

Az adómentesség, illetőleg adókedvezmény szempontjából közeli hozzátartozó: a tulajdonos házastársa, egyeneságbeli rokona, örökbe fogadott, mostoha és nevelt gyermeke, az örökbe fogadó, a mostoha- és a nevelőszülője, valamint testvére, továbbá élettársa.

A házadó mértéke.

A már említett 80, illetőleg 100 négyzetmétert meghaladó rész után (ha nem áll fenn a közeli hozzátartozók alapján számítandó 25 négyzetméter/fő mentesség, illetőleg kedvezmény) évente az alábbi összegű adót kell fizetni:

a) ha a meghaladó területrész 40 négyzetméternél nem nagyobb, városban 80 Ft/négyzetméter, községben 40 Ft/négyzetmétert,

b) ha a meghaladó területrész 40—100 négyzetméter közötti, városban 3200 Ft és a 40 négyzetméter feletti rész után 120 Ft/négyzetmétert, községben 1600 Ft és a 40 négyzetméter feletti rész után 60 Ft/négyzetmétert,

c) ha a meghaladó területrész 100 négyzetméter feletti, városban 10 400 Ft és a 100 négyzetméter feletti rész után 180 Ft/négyzetméter, községben 5200 Ft és a 100 négyzetméter feletti rész után 90 Ft/négyzetmétert.

A jogszabály meghatározott esetekben az adóhatóságnak lehetőséget ad az adó 10—25 százalékos emelésére, illetőleg csökkentésére.

Az adó fizetésére kötelezett.

Az adót a lakás tulajdonosa (haszonélvezője) köteles fizetni, közös tulajdon esetében pedig a tulajdonostársakat egyetemleges fizetési kötelezettség terheli.

Az adó megállapítása.

Az adóköteles lakásokról a tulajdonos az adóhatóság által megjelölt határidőben köteles adóbevallást benyújtani. A megállapított házadóból felújítás, helyreállítás és korszerűsítés esetén — ha az igazolt és elfogadott költség esetenként a 25 000 Ft-ot eléri — adókedvezmény kérhető. Az adókedvezmény mértéke az igazolt költség 75 százaléka, és az évenként esedékes házadó 75 százalékáig terjed, de az évi adó összege 300 Ft-nál kisebb nem lehet.

A késedelmes vagy valótlan adatokat tartalmazó adóbevallást a jogszabály az adó összegének 10—100 százalékáig terjedő felemelésével szakcionálja.

Összeállításunk a jogszabály valamennyi rendelkezését részletesen nem ismertethette, a tájékoztatás csak a legfontosabbnak vélt rendelkezésekre terjedhetett ki. Amennyiben a jogszabály rendelkezéseinek gyakorlati alkalmazása során részletesebb tájékoztatás, tanácsadás válna szükségessé, azt a jogsegélyszolgálat dolgozói készséggel megadják a hozzájuk fordulóknak.

Dr. Bagossy Sándor

A jó közérzethez ez is hozzátartozik

Változatos étrend, kulturált kiszolgálás

Szerda: bableves füstölt sonkával, Gundel-palacsinta — olvasható a szegedi igazgatóság üzemi konyhájának egyik legutóbbi étlapján. A rendkívül finom ebéd elfogyasztása után munkájukról beszélgetünk *Garas Lászlóné* konyhavezetővel.

— Csúcsidőben 680 személy részére főzünk — tájékoztat *Garasné.* — Természetesen ez a létszám nem mind itt a központban dolgozik. Mi főzünk több vasúti munkahelynek, de szép számban ebédelnek itt diákok és nyugdíjasok, sőt ha kapacitásunk engedi, idegen vállalatok dolgozóit is étkeztetjük. A nyári hónapokban viszont észrevehetően csökken az igénylők száma.

— Azt mondják: egy jó ebéd után még a munka is jobban megy. Ez érvényes itt is?

— Tizennégy tagú kollektívánk mindennap arra törekszik, hogy változatos étrenddel, udvarias és figyelmes kiszolgálással, valamint ízléses tálalással segítse az itt étkezők munkahelyi közérzetének, szociális ellátásának javítását.

S hogy e célkitűzést teljesítik, azt nagyon sokan bizonyíthatják. Hiszen egy-egy apró figyelmesség karácsonykor, húsvétkor vagy más jeles napokon, napokig beszédtéma a dolgozók között.

— *Méltók akarunk lenni szocialista brigádunk névadójának, Gundel Károlynak a nevéhez* — folytatja a konyhavezetőnő.

Dobos Józsefné brigádvezetőtől megtudom azt is, hogy nagyon sok helyi és országos jellegű rendezvényen működnek közre, elismerésre méltóan. Igényesek munkájukra, ezért szakmai ismereteiket állandóan bővítik. Különféle tanfolyamokon sajátítják el a helyes táplálkozást segítő főzési technikát, az élelmiszerek tárolására, a higiénikus munkavégzésre vonatkozó ismereteket, és azt alkalmazzák a gyakorlatban is. Mindez a választék bővítésével, új ételek elkészítésével is jár.

A Gundel brigád munkáját naponta értékelik az étterembe látogatók.

(Gellért)

A gyermekekért

Szegeden, a Gladics József utcai egészségügyi gyermekotthon falai közé (ahol közel háromszáz testi és szellemi fogyatékos gyermeket ápolnak) ismét az öröm és a boldogság költözött.

Az igazgatóság üzemirányító központjában működő II. Rákóczi Ferenc szocialista brigád kezdeményezéséhez csatlakozó kollektívák: a szegedi *József Attila,* a *Gagarin,* a *Barátság,* a *Pósz Jenő,* a kisteleki *Radnóti Miklós,* a makóújvárosi *II. Rákóczi Ferenc* és a *Hámán Kató* vontatási főnökség *Váczi Mihály* szocialista brigádjának tagjai közül *13 ezer forintot gyűjtöttek össze a gyermekotthon lakóinak.*

Az emberért, a holnapért

Huszonnyolc ezer ember. Nem kevés! Egy kisebb város lakóinak száma. Hazánkban ennyi évente a daganatos megbetegedések áldozata. Lokátoraink a csillagok titkát fürkészik és közben végzetes betegségektől szenvedünk. Az orvostudomány persze már sok csatát nyert. De hol van még a végső leszámolás?

Több összefogás, több pénz kellene! Az összefogásról beszélünk, a pénz pedig kevés. Tragikus vagy nevetséges!? Hiszen rakétákra, bombázókra bőven telik.

Valamit pedig mégiscsak tenni kellene. És voltak, akik tettek. Például a Zrínyi nyomda egyik szocialista brigádjának tagjai. *„Az emberért, a holnapért"* társadalmi alapítványt hoztak létre. Az alapítvány célja a rákellenes küzdelem támogatása. Ehhez az akcióhoz csatlakoztak a dunakeszi járműjavító dolgozói is. Ez ideig több mint 20 ezer forintot adományoztak az alapítvány javára.

Miért tették?

A választ a járműjavító 1. számú gyárrészlegének egyik dolgozója, *Szabó György* az egyengető brigád tagja adta meg kérdésünkre. Amint mondta: „az élet igazolja a maga rideg tényeivel, hogy a rák elleni küzdelem sikeres megvívása kis és nagy ember számára egyaránt életbe vágóan fontos."

Valóban igaza van *Szabó Györgynek.* Mindannyiunk összefogására, közös cselekvésére szükség van. A rák nem válogat. Kis ember vagy nagy ember ezúttal egyre megy. De vajon ki a nagy és ki a kis ember? Az volna a nagy ember, aki milliárdos hadiipari megrendeléseket szentesít aláírásával, és esetleg azok lennének a kis emberek, akik — tudva, hogy sok kicsi sokra megy — néhány ezer forintjukkal segítik a szörnyű kór legyűrését, a rák elleni kutatás gyorsítását? Az emberiség eddigi története azt igazolja, hogy mindig azok a nagy emberek. akik a haladást, az életet szolgálják cselekedeteikkel.

Az UTAS TOURS tájékoztatója

Bel- és külföldi programok, csábító utazási ajánlatok

Az Utasellátó Vállalat idegenforgalmi irodája az UTAS TOURS. Két és fél éve alakult. Azzal a céllal létesítették, hogy a vállalat saját eszközeit és szolgáltatásait — háló- és fekvőhelyes kocsik, étkezőkocsik, földi és hajózási éttermek stb. — egyre intezívebben bevonja a szervezett idegenforgalomba. Tevékenysége kiterjed a teljes idegenforgalmi üzletági profilokra, az egyéni és csoportos, szocialista és nyugati ki- és beutaztatásra, a szálloda- és fizetővendég-szolgálatra, menetjegyek értékesítésére, egyéb idegenforgalmi szolgáltatások megszervezésére és lebonyolítására.

Az UTAS TOURS munkájáról és az évi terveiről *Kiss Sándor* igazgató tartott tájékoztatót. Elmondotta, hogy szervezetük három irodával és egy szezonális kirendeltséggel, aránylag kis létszámmal dolgozik. Tavaly közel negyvenezer személy utaztatását, illetve ellátását biztosították. Évi árbevételük *135 millió forint volt.*

A szocialista országokból, *Csehszlovákiából, Lengyelországból* és *Bulgáriából,* a nyugati országok közül pedig a szomszédos *Ausztriából* és a *Skandináv* országokból növekedett a beutazó turisták száma.

Szolgáltatásaik közül említést érdemel a Bulgáriába menetrend szerint közlekedő *Neszebár expressz* és a *Budapest—Malmö* közötti járat. Bővült a promgramkínálat és a hoztess-szolgálat tevékenysége is.

Az UTAS TOURS alapvető célkitűzése az eredmények javítása, a forgalmi bevételek növelése. Ennek szellemében állították össze az 1987. évi programot. A bel- és a külföldi utazási ajánlatokat tartalmazó programfüzetben *20 országba 102 útvonal közül választhatnak az érdeklődők.*

Íme néhány érdekesebb ajánlat: a téli örömöknek hódolók részére — a Sporttourral közösen — sítúrákat szerveznek *Csehszlovákiába, Bulgáriába, Lengyelországba, Ausztriába,* nőnapi különvonatot indítanak *Prágába.* A vonatos üdülőprogramok közül a bulgáriai *Várnát, Burgast;* továbbá a svédországi *Malmőt* és *Stockholmot* ajánlják. A rövid időtartamú városlátogatások közül *Prága, Karlovy Vary, Krakkó* tarthat érdeklődésre számot.

Az egyéni valutakerettel rendelkezők részére *Ausztriába, Spanyolországba, Jugoszláviába* és *Görögországba* szervezenek üdülőprogramot; *Bécsbe, Párizsba, Amszterdamba* és *Londonba* pedig szállást biztosítanak.

Belföldi programajánlataiknál továbbra is fontos szerepet kapnak a 2-3 napos hétvégi túrák, továbbá az üdülőprogramok.

—vi—

Takács Tibor

Amikor én vasutas voltam

5.

Reggel, ébredés után rohantunk az udvarra, de kiderült, hiába, mert a foglyokat az éj sötétjében továbbhajtották. Talán vonattal vitték el őket, ki tudja? Mi mindenesetre tegnap vizsgáztunk igazán. Legalábbis emberségből.

Mintha sejtettük volna, hogy arra a másik vizsgára már nem kerülhet sor. Hiszen ahogyan közeledett a front, úgy dobtuk félre jegyzeteinket, könyveinket, már senki sem bújta a szabályzatot. Mit számított negyvennégy fiatal holnapja? Ahol lehetett, kibújtunk a kötelezettségek alól. Bevallom, vezetőink és oktatóink is sejtették, hogy nem mi fogjuk megteremteni a magyar vasút jövőjét. A holnap csak annyiban foglalkoztatott, hogy befejezzük-e a tanfolyamot. Hivatalosan október 15-én ért volna véget a tanítás. Már mindannyian voltunk *Becsky* úrnál, a fényképészmesternél, *Bozó* iparművész pedig megfestette a tanfolyam tablóját. Én akkor nem láttam se a tablót, se a rólam készült vasutasképet (mert valamennyien egy vasutaszubbonyban fényképezkedtünk), évtizedek múltán került csak a kezembe a tablóról készült fénykép. „A Szegedi MÁV Állomásfelvigyázó Tanfolyam 1944-ben végzett növendékei", hirdeti a felirat, s milyen roszszul, hiszen közülünk senki sem végzett, de a tabló és a képek készültekor ezt még senki sem tudta.

Pedig közülünk sokan szerettek volna szolgálni, hiszen a vasút katonai felmentést adott, biztos fizetést, egyenruhát, s mindenfajta vasúti kedvezményt.

Októberbe léptünk.

Normával még sétáltunk az őszi folyóparton. A füzek már sárgultak, a víz kicsit borzongató volt, a Stefánia fáiba rozsda kapott. Szép hétvége ígérkezett. De hirtelen megdördült az ég, megszólaltak az ágyúk. Szerdán? Vagy már kedden? Vagy csak csütörtökön? Lám, mit mos ki az emberből az emlékezet! De nekünk lelkes intézőnk hozta a hírt: egészen bizonyos, hogy az oroszok nem tudják majd átlépni a Tisza vonalát. Ezt Hitler megígérte. De hogy hol, mikor és kinek, arról hallgatott a hírhozó. A város megbolydult. A rémhírek — vagy az igaziak? — egymást kergették. Plakátok riasztották az embereket, kiürítésről beszéltek.

Szerdán este hazamentem. Apu megint nem volt otthon. Édesanyám a vizsga felől érdeklődött, mikor lesz, tudom-e a tanultakat. Aggódott szegényke, én átöleltem és azt mondtam:

— *Olyan rossz helyzetben van a vasút, hogy nem engedheti meg magának azt a luxust, hogy bárkit is megbuktassanak.*

Édesanyám ugyan nem ezt a feleletet várta, hanem azt, hogy dicsekszem, büszkélkedem. Ez a tanfolyam arra volt jó, hogy eligazodjam az élet dolgaiban, hogy megtanuljak az emberek között forogni.

Már el-elmaradoztak az angolszász repülők, egy-egy Rata bukkant fel a város légterében, lőtték a légelhárító ágyúk, szerencsére a Raták nem bombáztak, csak felderítettek.

Csütörtök este nem kaptunk eltávozást. Gyűlésre kellett mennünk, felmentést senki sem kapott. *Sajtos Béla* rendelkezett. Kijöttek a főtisztek, a felügyelők, s bejelentették: a megváltozott körülményekre való tekintettel már hétfőn megkezdődnek a vizsgák. Előbbre hozzák a tanfolyam befejezését. A hétvégén nem mehet haza senki. Még azt is közölték, hogy az ÜV természetesen gondoskodik elhelyezkedésünkről, de nem Szeged körzetében, hanem a Dunántúlon.

Pénteken reggel újra megszólaltak az ágyúk. Már egészen közelről. *A városon át Budapest felé német alakulatok igyekeztek.* Anyám ezen a napon krumplis tarhonyát főzött, kolbásszal. Hármasban ettünk, hiszen a kis Lacika is az asztalnál ült már. Édesanyám megfogta a kezem.

— Úgy szeretném, ha jól vizsgáznál. Úgy szeretnélek már vasutas-egyenruhában látni.

Mindent megígértem.

Másnap délelőtt tíz órakor újra megjelent a németbarát intézőnk. A tanteremben ez volt az utolsó óránk.

Beszédének lényege: Szeged katonai vezetősége kiüríti a várost. Persze, csak átmenetileg. Nekünk mint vasutasoknak mennünk kell. Mi is parancsot teljesítünk. Aki megszökik, soha többé nem lehet vasutas. Amint biztos helyre érünk, vizsgázunk. Azután vár az élet, a szolgálat.

Ki hitt volna közülünk a vizsgában és a győztes visszatérésben? De erről nem beszéltünk. Délután kettőkor indul az utolsó menekülővonat. Azon lesz a mi helyünk is. Addig kiki hazamehet elbúcsúzni.

Minden beszédnél többet ért, hogy azonnal kaptunk fejenként 400-400 pengő menekülési pénzt.

Mit tehettem volna? Hova fussak? Kihez szaladjak? Normától búcsúzzam, vagy apámhoz fussak a gyárba, vagy újra rohanjak ki édesanyámhoz, a töltésoldalba, a Szilléri sorra, ahol laktunk?

Előbb jöjjön a szerelem. Norma azonban nem volt otthon. A Pultz utcától már csak egyké ugrás a villanytelep. Apám a kapcsolóteremben volt. A portás ismert, felengedett.

Apám az arcomról olvasott.

— Menned kell?

— Igen.

Apám tétovázott. Mögöttünk halkan zümmögött a terem. Innen irányította apám Szeged villanyellátását. Kezében volt a város élete.

— *Menj fiam, s ember légy! Állj a magad lábára.* Tudod, milyen nehezen boldogul a mi fajtánk a mai világban. Ha már ezt tanultad, próbálj itt boldogulni . . .

Még anyámhoz is hazarohantam.

— Jaj, kisfiam, le ne késd a vonatot. Mikor indul? Kettőkor? Már oda se érsz. Nem élem túl, ha nem sikerül a vizsgád. Gyere, csókolj meg . . . Vigyázz, nagyon vigyázz . . .

Fél kettőkor már a nagy állomáson voltam. A mi szerelvényünket az igazgatóság első osztályú kocsijai mögé sorolták. Marhavagont kaptunk. De a kétórai indulásból nem lett semmi. Légiriadó lett. A szerelvényt kitolták a városból, túl a rendezőn. Már majdnem Dorozsmán voltunk. Fél ötkor érkeztünk vissza az állomásra. És az ágyúdörgés egyre közelebbről hallatszott.

Sajtos Béla fontoskodott, intézkedett. Mi meg jobb híján énekeltünk: „Elmegyek, elmegyek, / messzi útra megyek, / messzi út porából / köpönyeget veszek . . ."

Hat órakor indították a vonatot. Elindult a szerelvény. Lassan, döcögve, az ismeretlenbe.

A szép, tiszta, alkonyodó októberi estben elmerült Szeged. A vonat egy nagy ív után rátért az északnyugati útra. Alkonyi ködök szálltak fel a Tiszáról. Finom pára lengte be a látóhatárt. Elsüllyedt benne szülővárosom, mint egykor Atlantisz. Elsüllyedt a gyerekkorom, ifjúságom. Úgy képzeltem, hogy matróz vagyok, aki elmenekül a süllyedő hajóról.

Miért mentem el?

Anyám miatt, mert annyira kért, hogy tegyem le a vasutasvizsgát? Apám miatt, mert féltett a jövőtől? Nem! Magam miatt mentem el. Hogy tanúja legyek Budapest felszabadításának, hogy egykor majd krónikása lehessek a történelmi eseményeknek.

Hát így ért véget az én vasúti pályafutásom.

(Vége)

Ádám Tamás

Lassított felvétel

Hány vonatot késtél le apám
mentesitő nem jött soha
a második háború
bakancsainak nyomát
őrzi homlokod
azóta mulatsz szüntelen
könnyeid felisszák
szilvafáid
nem vigasz
hogy a gyökerekben folytatódol
hány dal kékült
szád szélére apám
őrölt kérgeket fújt
szemedbe a szél
és a tenger hullámait hajadból
mért fésülték ki az évek
cigarettád hamujára
mért locsoltak büntetésből
véresőt a hajnalok

Barcs János

Fagyszilánkok

Vasútparti szálfák sírnak,
havas subát öltött a táj,
deret szikráztat a mozdony: —
s a határ jámbor birkanyáj.

Őzbika baktat — sinek közt,
talpfaszögek sora vacog,
nyögnek vén szerelvény-sorok,
jeget sirnak az ablakok.

Károgás hull a kocsikra;
morcosabbak az emberek,
fagyszilánkok a síneken:
s károg a vén varjú-sereg.

Ágvitorlás szelek szállnak,
bolygatva mély talpfa-álmot;
fagyos fogu muzsikával
gereblyézik a világot.

Februárban gazdag a választék

Mit láthatunk a mozikban?

Február az év leggazdagabb moziműsorát kínálja. A hétről hétre változó (mondhatni hagyományos) premierek mellett ugyanis ekkor rendezik meg a Játékfilm szemlét, ahol a szokásoknak megfelelően: a már közönség elé került magyar filmek állnak versenybe, míg a jövő perspektíváját mutatandó egyszersmind a nézők elé kerülnek a nemrégiben elkészült legfrissebb hazai alkotások. A Kongresszusi Palotában természetesen nemcsak a szakma meghívottai foglalnak majd helyet, hanem, ahogy eddig: *pénzért is lehet jegyet váltani.*

Banánhéj keringő

Az előzetes hírek szerint bőséges termést sorakoztatnak fel az alkotók. A már közismert mesterek: *Jancsó Miklós, Révész György, Bacsó Péter, Zsombolyai János* és mások mellett a legfiatalabb nemzedék is bemutatkozik: *Tolmár Tamás, Szabó Ildikó* személyében. A szemle arra is alkalmat ad, hogy a mozirajongó, egyszerű néző is képet kapjon hozzávetőleg két esztendő magyar filmművészetéről, megismerkedjen a jelentkező tendenciákkal, stílusirányzatokkal, s felmérje: vajon közelebb került e az alkotók elképzelése a közönség elvárásához.

Ha már a magyar filmtermésről beszéltünk, kezdjük a február hónap heti bemutató sorozatát is magyar filmmel. Három produkció is látható lesz. Az első, a *Vakvilágban* már megjárta Karlovy Varyt, s a nemzetközi fesztiválon díjat nyert. A mai magyar munkáskörnyezetben játszódó forgatókönyvet *Marosi Gyula* írta. Operatőr: *Pap Ferenc.* A rendező *Gyarmathy Lívia* vegyészmérnök lévén igen jó ismerője ennek a világnak s a gyárban dolgozóknak. A végül is drámába torkolló történetnek természetesen erős szerelmi szála is van. Megelevenítői kitűnő színészek: *Lukáts Andor, Dörner György, Sir Kati, Temessy Hédi, Meszléry Judit, Esztergályos Cecília* és az erdélyi *Szabó Lajos.*

A második: ugyancsak mai téma a *Banánhéj keringő.* Rendezője: *Bacsó Péter.* A történet kiindulási pontja egy váratlan esemény. Március 15-ét ünnepel a főváros, amikor idegzavarában anyaszült meztelenül fiatal leány jelenik meg az utcán. Az intézkedő rendőr hősünktől kölcsönzi ki a kabátját, hogy a közbotránynak elejét vegye. A kabátban — nem volt ideje kivenni — benne maradtak a fiatalember iratai, amit természetesen utóbb megtalálnak. Ez a körülmény nem kis vihart kavar életében. A fiatalembert — s ez talán külön érdekesség — nem hivatásos színész, hanem *Dés Mihály* spanyol szakos egyetemi előadó, irodalomtörténész alakítja, akinek természetesen ez az első szerepe. Partnere: *Udvaros Dorottya.*

A sci-fi-kedvelők is örülhetnek

A harmadik magyar film — valljuk be őszintén — nem közönségtéma. Olyan nézők figyelmébe ajánlhatjuk, akik a dokumentáris műfaj hívei, s érdekli őket a magyar mezőgazdaság helyzete, s az a változás, amely ezen a területen a legutóbbi időkben végbement. A Kovbojok ifjú *Schiffer Pál* munkája, s vállalkozó szellemű falusiakról szól.

A sci-fi-kedvelők filmje lesz a Gyilkos robotok az író-rendező: *Michael Crichton* munkája, amelynek főszereplője *Tom Selleck* és *Cynthia Rhodes.* (Érdemes megjegyezni, hogy az izgalmas amerikai produkció alkotójának előreláthatólag ugyanebben a hónapban a tv-ben is sugárzásra kerül egy korábban már a mozikban játszott valóban értékes műve, az Androméda törzs!)

Két klasszikus szerző fémjelzi az időszak szovjet premierjeit. A Kegyetlen románc — a XIX. század nagy szatirikusának *Alekszandr Osztrovszkijnak* színművéből készült. A parádés szereposztásból csak néhány nevet emelnék ki: *Alisza Frejndlih, Nyikita Mihalkov, Andrej Mjagkov, Georgij Burkov.* A kétrészes dráma rendezője a vígjátékai révén hazáján kívül is ismert *Eljdar Rjazanov.* A kalandos, fordulatos *A fekete nyíl* viszont a klasszikus angol író, *Robert Louis Stevenson* regénye nyomán készült.

Kimondottan szórakoztató filmek is szerepelnek a hónap programján. Így a francia: *Ne vedd el tőlem a napot* mulatságos vagánytörténete, amely a francia filmhét alkalmával Magyarországon járt *Michel Blanc* rendezése. (Az egyik főszerepet is ő alakítja.) Jó szórakozást ígér az olasz *Fogadjunk* két különálló novellája. *Pasquale Festa Campanile* a rendező szemmel láthatólag elsősorban a jó poénokra, a fejtetőre állított helyzetek kidolgozására törekedett. Az első cselekménye egy jámbor kis kocsis és a pápa különös barátságáról szól, a másik pedig *Don Fulgenzio* plébánosról, aki bármilyen furcsán is hangzik, imádja a zenét meg a táncot. (Ha ehhez hozzávesszük azt, hogy megszemélyesítője nem más, mint a kitűnő énekes és komikus: *Adriano Celentano,* úgy a mulatság, a jóízű nevetés már biztosított.) Ugyancsak vígjáték — ezúttal filmes környezetben — a hasonlóképen olasz *Szállodai szoba.* Rendezője a filmtörténetileg is jegyzett *Mario Monielli,* két főszereplője nem kisebb név, mint a szép *Monica Vitti* s a kitűnő karakterábrázoló: *Vittorio Gassman.*

A választékban társadalmi töltésű krimi is akad, a csehszlovák *Bűnös hétvége. Ota Fuka* rendező — egy kollégája: a bűnügyi filmjei révén ismert — *Petr Schulhoff* forgatókönyvét vitte felvevőgép elé. Hőse a szerencse embere, aki azonban feloldhatatlan konfliktusba keveredik, amikor gázol s tettét nem vállalja.

A zenebarátoknak — különösen ha gyermekük van — melegen ajánlhatjuk az *Annie históriáját.* A nagy sikerű musical rendezője *John Huston,* a főszerepekben az angol jellemszínész: *Albert Finney* és az amerikai *Carol Burnett.*

Francia, spanyol, szovjet alkotások

Politikai krimi a jugoszláv *Veszélyes nyom,* anyagát a közelmúlt albán nacionalista törekvéseiből, a pristinai eseményekből merítette.

Végül: irodalombarátoknak ajánlanám az NDK-ban készült *Az asszony és az idegen* című első világháború idején játszódó filmdrámát, amely a kitűnő német író, *Leonhard Frank Karl és Anna* című regénye alapján készült *Rainer Simon* rendezésében.

Szólni kell még, ha kutyafuttában is arról, hogy február 5-én megjelennek a filmklubhálózat filmjei is. Az *O-bi, O-ba* című lengyel komor hangulatú sci-fi, *Alain Resnais Halálos szerelem* című francia művészfilmje, a spanyol *Maria Camus Aprószentek* és a párizsi *Eric Rohmer Teliholdas éjszaka* című munkája. A nagy festő a hőse az angol *Derek Jarman Caravaggiojának.* A szovjet film új irányzatait a *Bolygók együttállása* (Vagyim Abradsitov rendezése) képviseli. Két amerikai produkció egészíti ki a választékot: a *Gregorio Cortez* balladája (rendező: Robert M. Young) és a mindig mulatságos, egyéni ízű *Woody Allen* egyik új műve, a *Broadway Danny Rose.*

Ábel Péter

A legolvasottabb szerző

Vlagyimir Iljics Lenin halála után — 1924. január 26-án a Szovjetek II. kongresszusa, mintegy emléket állítva a nagy gondolkodónak, határozatot fogadott el a kommunista párt és a szovjet állam megalapítója összes műveinek kiadásáról.

Az azóta eltelt évek alatt Lenin művei világszerte elterjedtek. Az érdeklődés irántuk mind a Szovjetunióban, mind világviszonylatban nemhogy csökkent, sőt fokozódik. *Kiadott írásainak összpéldányszáma napjainkra elérte az 597 millió 833 ezret.*

Az UNESCO adatai szerint Lenin a legolvasottabb szerző a világon. Hosszú évek óta könyvei első helyet foglalnak el az idegen nyelvre fordított művek sorában is. Eddig 120 nyelven adták ki: 66 hazai (szovjet nemzetiségek) és 54 külföldi nyelven.

A Szovjetunióban eddig ötször jelentették meg Lenin összes műveit. Legutóbb 1958 és 1967 között 55 kötetben, 48 millió 981 ezer példányban.

A szocialista országokban több mint háromezerszer adták ki Lenin különböző műveit. *A kapitalista országokba mintegy 4 ezer alkalommal publikálták írásait.* Ázsia, Afrika és Latin-Amerika hatalmas területeire nemrég még nehezen jutottak el Lenin művei. Ma a felszabadult és fejlődő országokban nagy számban jelentetik meg és terjesztik írásait.

Gábor Andorra emlékezünk

Újnépen született 1884. január 20-án. Egyetemi tanulmányait Budapesten végezte. A forradalmi munkásmozgalom harcosa. Kossuth-díjas író. Sanzonokkal, humoreszkekkel, vígjátékokkal (Dollárpapa) vált ismertté. A verseken kívül (Tarka rímek, Világomlás) regényeket is írt (Doktor Senki, Hét pillangó stb.) A könnyed humorizálás mind jobban kíméletlen, metsző gúnynak, éles társadalombírálatnak adott helyt műveiben. Cikkeit gondolatgazdagság, szenvedély, könnyedség, gyilkos irónia és nyelvi tisztaság jellemezte.

Részt vett az 1919-es proletárforradalomban. A Tanácsköztársaság bukása után emigrációba ment és a Bécsi Magyar Újságban éles hangú cikkeket írt, amelyekben a Horthy-rendszert bírálta. (Bécsi levelek.) Éveken át a Pravda németországi tudósítója volt, majd 1933-ban a hitleri fasizmus üldözése elől a Szovjetunióban talált menedéket. Ott az Új hangot, a magyar emigránsok folyóiratát szerkesztette.

1945-ben hazatért, és újabb irodalmi művekkel vette ki részét a szocializmusért vívott harcból. Több éven át szerkesztője volt a Ludas Matyi című élclapnak.

Élete 1953-ban ért véget. 1958-ban — emlékére — *Gábor Andor-díjat* alapítottak, amelyyel fiatal, tehetséges írókat tüntettek ki.

Kati, a cselgáncsbajnok

Szöulba készül, bemutató versenyre

Parrag Kati sötét hajú, zömök kislány. A pécsi *Nagy Lajos* gimnázium I. osztályos tanulója. Otthonában találkozunk. Hellyel, üdítővel kínál. Figyelmesen lapozgatja munkanaplóját.

— Miért választottad ezt a sportágat?

— Nem én választottam, erre vagyok alkalmas — jelenti ki határozottan. — *Horváth Géza* nagyapám ökölvívó edző volt, sajnálta, hogy csak lányai, lányunokái születtek. A boxkesztyűk ezért szegre kerültek. Némi reménye akkor támadt, amikor én lány létemre verekedni kezdtem. Kilencéves koromban aztán elvitt a PVSK cselgáncsozóihoz. Első edzőm *Sárics Jenőné* volt. Kezdetben heti három, majd öt délután vitt nagyapa edzésre. A fordulópont akkor következett be, amikor új edzőt kaptam. *Szakács László* kemény munkára fogott, akkor már elmúltam tizenkét éves. A huszonegy kislány között jól megálltam a helyem.

A kaposvári és a bajai körzeti versenyeken első lettem. 1985. májusában elhíresztelték, hogy megszüntetik a női szakosztályt. Nyugtalanul indultunk az október 27-i körzeti versenyen. Mi lesz a sorsunk? *A tizenkét indulóból első lettem.* A felbomlóban lévő szakosztályból maradt néhány kislány, s az edzőnk folytathatta munkáját.

— Mi történt ezután?

— A következő tavasszal — 1986. áprilisában Egerben, májusában Kaposvárott — indultam a rangsoroló versenyeken, s mindkét helyen első lettem. A válogató junior bajnokságra két hét múlva könyörögtem be magam. Tudtam, hogy egy-két korcsoporttal idősebbek a versenyzők, nem lesz szégyen kikapni tőlük. Ketten indultunk Pécsről *Morvay Krisztivel.* Úgy alakult, hogy vele döntöztem, s minimális pontszámmal én győztem. Másnap Miskolcon volt a Vasutas Kupa verseny, de csak ifitől kezdve volt kiírva. Jelentkeztem. Ott is sikerült győznöm.

Kati megmutatja a nyakbaakasztós érmet is. Az aranylapot zöld koszorú övezi. Folytatja a történetet:

— A II. válogató verseny Budapesten volt, június 7-én. Az iskolából két hét szabadságot kaptam a felkészülésre, csak a témazáró dolgozatírásra kellett bemennem. Négyesre, ötösre sikerült. A versenyen ismét Krisztivel kerültem össze, s meg tudtam dobni. *Leszorításomra a legmagasabb pontszámot kaptam. Tavaly nyáron folytattam az edzéseket.* A Kaposvári Dózsa meghívására részt vettünk a középrigóci edzőtáborban.

Szeptember 5-én junior nemzetközi verseny volt Olstyny lengyel városban. Ezen a versenyen a két válogatóban elért győzelmemért vehettem részt. A szinte azonos tudású versenyzők között minimális különbséggel lettem ötödik. Az eddigi eredmények alapján az európai junior bajnokságra engem készítettek fel, a felnőtt világbajnokságra pedig a debreceni *Dzsuba Katalint.* Őt, a vele tartott tíz edzőmérkőzésen nyolc alkalommal megvertem. Az edzőtáborban tapasztaltakat újraértékelték, s engem jelöltek a felnőtt VB-re.

— Október 26-án kerültem sorra a 48 kg-os súlycsoportban, ahol húsz versenyző volt. Ellenfelemet a jól bevált dobásért kapott legmagasabb pontszámmal vertem meg. A négy közé jutásért spanyol lánnyal kerültem össze. Sajnos, ő is megdobott és leszorított. A VB-n ez volt az első veresége. A hetedik helyen végeztem, a magyar csapat legeredményesebbjeként.

— Ez a megerőltető életvitel nem gátolja a tanulást?

— Anyu már járt az igazgatómnál. Jeles bizonyítványomnak köszönhetően magántanuló leszek. Ha csak tehetem, az órákra bejárok. Nekem is könnyebb lesz, s anyuéknak olcsóbb.

— Sokba kerülsz a szüleidnek?

— Anyu alkalmi munkát vállal. Este alkatrészeket szerel össze, apu is segít neki. *Ez a sportág nem élvez állami támogatást, helyi segítségre sem számíthat. Összefogott a család. A vasutas-szakszervezet is kereste a finanszírozás lehetőségeit.* A kiutazáshoz többen segítettek. A PVSK, a megyei és a városi sporthivatal. Egy személy részére 26 ezer forint volt a költség.

— Mik a terveid?

— A cselgáncs ma még nem olimpiai szám. 1992-től talán az lesz, hiszen a következő VB nyolc helyezettjét kiviszik bemutató versenyre 1988-ban Szöulba. *Ez az én tétem.* Ezért küzdök, ezért kell magántanulóvá lennem, ezért áldoz anyu, apu annyit, ezért fárad az edzőm.

— A mérleg egyik serpenyőjében a sport, a másikban az érte vívott anyagi és idegi háború. Megéri?

— Ez az életem. Könnyebb lenne, ha nem női cselgáncsozónak, hanem férfi futballistának születek.

K. T.

Dr. Bordi István
(1928—1987)



Életének 59. évében január 11-én váratlanul elhunyt dr. Bordi István, a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság vezetője. Olyan vezető, kolléga, barát távozott közülünk, akit az élet sokszor állított nehéz feladat elé. Mert a szó nemes értelmében küzdelmes volt az az út, amit a falusi kiskereskedő fia végigjárt.

A Békés megyei Kétegyházán született. Iskoláit szülőfalujában, Békéscsabán és Békésen végezte. A felszabadulás után előbb a mezőgazdaságban dolgozott, majd 1948-ban a vasúthoz került pályamunkásnak. Két év múlva, mint sorköteles, katonai szolgálatra kapott behívót. Parancsnokai hamar felfigyeltek rá. Független DISZ-titkár lett, majd 1951-ben politikai tiszti iskolára küldték, ahonnan hadnagyi rangfokozattal a vállapján került vissza alakulatához. A Néphadsereg tisztjeként tovább tanult. Egyéves pártiskolát végzett, s a levelező gimnáziumban érettségizett.

Leszerelése után az Utasellátó Vállalatnál helyezkedett el. 1957-ben ott került kapcsolatba a szakszervezeti mozgalommal. A vállalat szakszervezeti bizottságának előbb függetlenített könyvtárosa, később termelési felelőse lett. Közben beiratkozott a jogi egyetemre. Nappal dolgozott, este tanult. Az egyetem utolsó évét már a vasutas-szakszervezet politikai munkatársaként 1966-ban fejezte be. Ugyanabban az évben belépett a munkásőrségbe.

Már elmúlt negyvenéves, amikor ismét nagy feladatra vállalkozott. Beiratkozott az MSZMP Politikai Főiskolájába, melynek sikeres elvégzése után 1973-ban a vasutas-szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetőjévé nevezték ki. 1985-től, amikor a társadalombiztosítás állami irányítás alá került a VTI igazgatója lett.

Dr. Bordi István, miként korábban, ebben a beosztásában is, időt, fáradtságot nem ismerve végezte munkáját, képviselte a vasutas biztosítottak érdekeit, intézte a rászorulók ügyeit. S ha közérdekű mondanivalója volt, tollat ragadott és cikket írt a Magyar Vasutasba, hogy minél többen értesüljenek a biztosítottakat érintő intézkedésekről, rendelkezésekről. Munkásságát több kitüntetés is fémjelzi. Megkapta a Munka Érdemrend ezüst fokozatát, a Szolgálati Érdemérmet, a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát.

Mindig döbbenetes az, amikor ismerősök haláláról értesülünk. Különösen fájó, amikor olyan munkatársunkat, barátunkat veszítjük el, akit alkotó ereje teljében váratlanul ragad el a kegyetlen halál.

Dr. Bordi Istvánt az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete saját halottjának tekinti. Temetése február 11-én, 13 órakor lesz a Farkasréti temetőben.

Épüljön több sportlétesítmény társadalmi munkában!

A SZOT testnevelési és sportosztálya 1987-re ismét meghirdeti a társadalmi sportlétesítmény-építési mozgalmat a szakszervezetek működési területéhez tartozó üzemek, vállalatok, hivatalok, intézmények, valamint a szakmunkásképző intézetek részére.

A mozgalom célja: a dolgozók, szakmunkástanulók és diákok sportolásának, testedzésének segítése, a létesítményi feltételek javítása, az önálló és összefogáson alapuló újabb sport- és turistaobjektumok, kulcsosházak, szabadidőközpontok, parkok, játszóterek, horgásztanyák, a honvédelmi sportok fejlesztését szolgáló létesítmények, jórészt társadalmi munkával történő építés útján. Ennek megfelelően két kategóriában hirdetjük meg a társadalmi pályaépítést:

I. kategória: Önálló építés, üzemek, vállalatok, hivatalok részéről.

II. kategória: Közös építés, kisüzemek, szakmunkásképző intézetek, iskolák, intézmények, munkahelyek, szakmaközi szervezetek összefogásával.

A társadalmi sportlétesítmény-építési akció 1987. október 31-én fejeződik be. Az akcióban részt vevők oklevelet kapnak.

A legeredményesebb közösségek részére hat 50 000 forintos, tizenegy 40 000 forintos, húsz 20 000 forintos díjat ítélnek oda.

A díjakat sportszer és sportfelszerelés vásárlására használhatják fel a nyertesek. A sportszer- és sportfelszerelés-díjazással a létrehozott sportlétesítmények használatba vételét kívánjuk elősegíteni.

A helyi pályaépítési eredményekről, az elvégzett munkákról az üzemi, hivatali, intézményi szakszervezeti bizottságoknak igazoló jelentést kell készíteniük.

Csak a határidőre beküldött pályázatok és az 1987. október 31-ig elkészült, befejezett építkezéseket értékelik.

Felkérjük a szakszervezeti és szakmaközi bizottságokat, a szocialista brigádokat, a sportszerető dolgozókat, a szakmunkástanuló fiatalokat, hogy vegyenek részt a mozgalomban.

SZOT testnevelési és sportosztály

Korszerűbb adatszolgáltatást

Vízszintes: 1. Az információszerzés meggyorsítását szolgálja. (Folytatása a függőleges 1-ben). 14. Borneó szigetén élő maláj törzs. 15. Ráérősen ballag. 16. Férfias nő. 18. Tekintsd meg. 19. Tubák mássalhangzói. 20. Nyugodt tófelület. 23. Á. É. S. 24. Az ilyen mű nem dicséretes. 26. A malária gyógyszere. 27. Vigyázá. 28. Nem afölé. 30. Gyorsan mozgat. 31. . . . son betegség, bronzbetegség. 32. A lítium vegyjele. 33. Irodalmár. 35. A dohányos igéje. 36. Azonos betűk. 37. Zavartan lapoz. 38. Belső elválasztású szerv, névelővel. 40. Spanyol város. 43. B-vel az elején rosszkedvű volt. 45. Kocsmának is az utolsó. 46. Kérdőszócska. 48. Őserdőben vannak. 50. . . . szál, hencegve, pöffeszkedve jár. 51. Ütik. 53. Idegen semmi. 54. Szoba nagyobbik része. 55. Spionokét. 57. Kacat. 58. Betűpótlással édesdeden alszik. 60. Pásztor teszi a nyájjal. 62. Napamasszonyok (ék. fel.). 64. Tennivaló.

Függőleges: 2. Dél-afrikai folyó. 3. Idekerül a rúzs. 4. A végén elodáz. 5. Állat hímje, névelővel. 6. Kesernyés üdítőital. 7. Sajátkezűleg. 8. Fémes elem. 9. Vlagyimir Iljics. 10. Virágméz fele. 11. Ütőkártya. 12. félsziget a La Manche-csatornában. 13. Női név. 17. Déligyümölcs. 21. Béke, oroszul. 22. Egészséges ital. 25. Négyszögletes bőrpajzs a középkorban. 27. Thébai király a görög mitológiában. 29. Duzzadj, folyó! 31. Névelős csapadék. 34. Azonos betűk. 35. A fában él. 37. Az állatvilágból vett mesealak. 39. Nem emlékszik rá. 41. Toborzás. 42. Ázsiai állam. 44. Készletezés (ék. hiány.). 46. Tiltószó. 47. Egyenletes terület. 49. Francia bizottság, a végén ékezettel. 51. Kifogásol. 52. Nem egyértelmű. 55. Magyar családnév. 56. Színültig töltve. 59. Görög törzs. 61. Kopasz, fordítva. 63. Kicsinyítő képző. 64. A rétet alkotja.

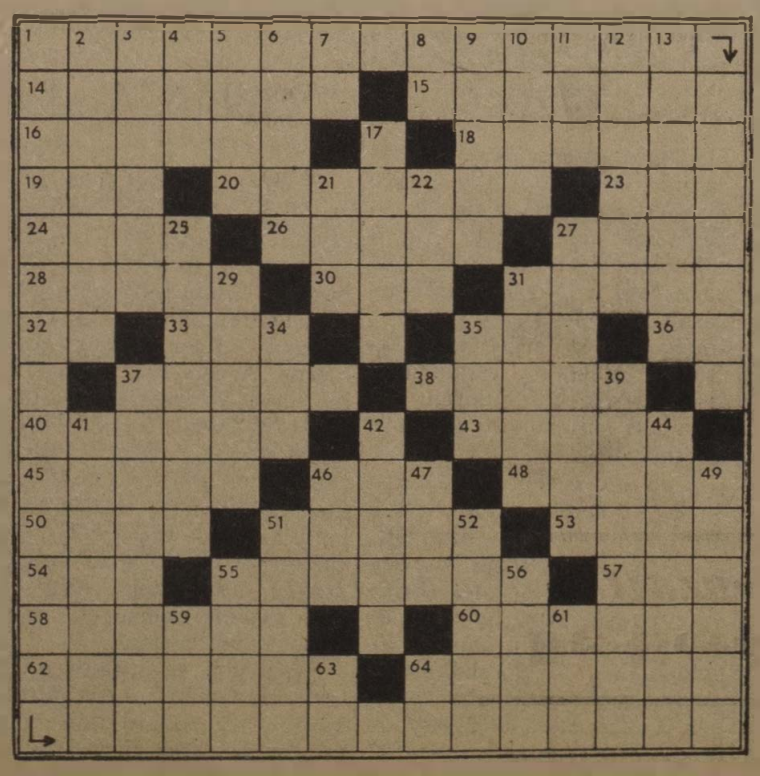
Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 1.

Beküldési határidő: február 12.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az előértesítés biztosítása. A kocsimegrendelés javítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1986. évi 23—24. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dankó László, Sátoraljaújhely, Bercsényi út 3/B. Karancsi Lajosné, Kazincbarcika, Május 1. út 17. Pataki Dezső, Pécs, Mártírok u. 43. Denk László, Budapest, Pézsma u. 15. Kovács József, Hatvan, Április 4. u. 9.



HÍREK

— **Ki minek mestere.** Hatvanban a MÁV Üzemi KISZ-bizottság szakmai-politikai vetélkedőt rendezett a vontatási üzemegység harminc éven aluli fiatal szakemberei részére. Az öt szakmában rendezett vetélkedő első helyezettjei elnyerték a Szakma Ifjú Mestere címet, a vele járó pénzjutalommal, a második és a harmadik helyezettek szintén pénzjutalomban részesültek.

— **Karácsonyi ajándék.** A székesfehérvári járműjavítóban a kommunista műszakok bevételéből segélyben részesítették a rászoruló nyugdíjasaikat. Karácsony előtt száz idős embernek, az üzem egykori dolgozóinak egyenként 1000 forintot adtak át a járműjavító vezetői.

— **Ajándék a gyermekfalunak.** A dombóvári vontatási főnökség KISZ-szervezete, Ganz Ábrahám szocialista brigádja és vöröskereszt-alapszervezete, játék- és könyvgyűjtési akciót szervezett a battonyai SOS gyermekfalu kis lakói részére. A gyermekfalu vezetője levélben köszönte meg az ajándékot.

— **Kisvasúton Göcsejbe.** Zala megye legújabb idegenforgalmi látványossága lesz a göcseji dombok között, a Kistolmács határában kialakuló szabadidőközpont. Akik kedvelik a romantikát, Csömödéntől Kistolmácsig az erdei kisvasúton is eljuthatnak a hétvégi pihenőhelyre.

— **Jól jött a segítség.** Gödöllő állomáson szovjet katonák is segítettek a vasutasoknak a hó eltakarításában. Péter András állomásfőnök elmondotta, hogy jól jött a segítség, mert az állomás dolgozói egyedül nem győzték a munkát.

— **Nyugdíjas élet Veszprémben.** A körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja gazdag programot bonyolított le a múlt év végén. Ellátogattak Pécsre és Harkányfürdőre, valamint Szombathely, Kőszeg, Sopron és környéke nevezetességeit tekintették meg. Decemberben pedig találkoztak az üzemfőnökség vezetőivel.

— **Rendkívüli segély.** A debreceni járműjavító gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői évek óta figyelemmel kísérik az üzem nyugdíjasainak szociális helyzetét. A múlt év végén kilencven 70 éven felüli idős embert részesítettek rendkívüli segélyben a kommunista műszakok bevételéből és a szakszervezeti bizottság keretéből.

— **Kommunista műszak.** A MÁV Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség szocialista brigádjai a közelmúltban 1632 órát dolgoztak kommunista műszakban. Az érte kapott bért szociális, kulturális és ifjúságpolitikai célokra fordítják.

— **Ajándékműsor.** Szolnokon, a csomóponti vasutas művelődési házban a múlt hónap közepén ajándékműsort rendeztek a nyugdíjasoknak. A műsorban Márkus Ica, Lente Lajos és Lovas Lajos nótaénekesek léptek fel.

— **Fénysorompó.** Kecskeméten, a Kassa Istvánról elnevezett sétány végén levő vasúti átjáróban új fénysorompót helyeztek üzembe.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest, Kerepesi úton levő 96 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb, telefonos, tanácsi lakásra — jó közlekedésnél — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet naponta 16—19 óra között a 137-377-es telefonszámon.

Elcserélnénk budapesti 100 négyzetméteres, telefonos, galériás, kétszobás MÁV-bérlakásunkat kisebb tanácsi lakásra vagy ingatlanra, vidékire is. Érdeklődni csak levélben: Somogyi György, 1087 Budapest, Kerepesi út 1. sz. I. em. 8.

Elcserélném százhalombattai, 37 négyzetméteres, IV. emeleti másfél szobás összkomfortos, erkélyes, tanácsi lakásomat hasonló vagy kisebb budapesti MÁV, vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben 7—15 óráig a 19-03 üzemi telefonszámon. Kövi né.

Elcserélném két szoba összkomfortos, telefonos, budapesti MÁV-bérlakásomat Budapest-közeli családi házra. Levélcím: 2112 Veresegyház, postafiók 43.

Elcserélném Budapest IX. kerületi 65 négyzetméteres, kétszobás , gázfűtéses, komfortos MÁV-bérlakásomat kertes, hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: 664-893 városi és az 59-39 üzemi telefonszámon, Gubinyi Károly.

Elcserélném rákospalotai VI. emeleti egy plusz két félszobás, 60 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb alapterületű budapesti lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet napközben a 296-371 városi, 18 óra után a 84-18 üzemi telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám tapolcai 3 szobás, telefonos, garázsos öröklakásomat budapesti öröklakásra, OTP-átvállalással. Érdeklődni lehet a 12-596 városi és a 42-74 üzemi telefonszámon. Ábrámofszky Péterné.

Eladnám Gyömrő, Imre u. 119. alatti 200 négyszögöles telket félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve), vagy elcserélném budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 220-426/167 telefonszámon. (Szabóné.)

Elcserélném budai, magasföldszinti, napos, parkra néző, 42 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásom kisebb, egyszobás, komfortos vagy garzon tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Budai lakás előnyben. Érdeklődni lehet 8—9,30 és 18—21 óra között a 751-695 telefonszámon.

Elcserélnénk két budai lakást. Az egyik 42 négyzetméteres, komfortos, magasföldszinti, napos, parkra néző, egyszobás MÁV-bérlakás, a másik 38 négyzetméteres, összkomfortos, telefonos, napos, belső kertre néző, II. emeleti, erkélyes tanácsi lakás. Kérünk kétszobás, hallos, komfortos, 65—75 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást. Budai előnyben. Érdeklődni lehet 18—21 között a 751-695 telefonszámon.

Elcserélném Celldömölk közelében levő egy szoba, konyha, kamra (melléképületek) családi házat nagy telekkel, budapesti egy vagy másfélszobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni: Juhász Sándor, 9548 Nemeskeresztúr, Kossuth u. 92. sz.

Elcserélném Tatabánya, Bánhidai-lakótelep 405. II. 12. szám alatti 2,5 szobás, összkomfortos lakásomat budapesti hasonlóra, vagy kisebb tanácsi, illetve MÁV-bérlakásra. Veress Gyula.

Elcserélném a békásmegyeri, hegy felőli IX. emeleti 57 négyzetméteres 1 plusz két félszobás öröklakást 28—30 négyzetméteres budapesti panellakásra (OTP-átvállalással). Levélcím: Konczné Porténi Erzsébet, Kelebia, József A. u. 135.

Elcserélném Budapest—Ferencvárosban levő 65 négyzetméteres, háromszobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet egész nap a 472-089-es telefonszámon. Batu Emma.

Kommunista műszak

A pécsi BFF 709/2 távközlő művezető egységének Ságvári Endre szocialista brigádja a közelmúltban kommunista műszakot tartott. Ennek keretében Murakeresztúr állomáson a brigád kicserélte a megrongált utastájékoztató berendezés kábeleit. A bevétel 50 százalékát felajánlották a szakszervezeti bizottság részére.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—0232. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csondes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXI. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1987. FEBRUÁR 12.

Ülést tartott az elnökség

A vasutas-szakszervezet elnöksége január 22-én ülést tartott. Ezúttal három előterjesztés szerepelt az ülés napirendjén: a MÁV 1987. évi lakásalapjának előzetes felosztása a gazdálkodó szervek között; a szakszervezet vezető testületeinek — központi vezetőség, elnökség és titkárság — első félévi munkaterve, valamint a szombathelyi területi intézőbizottság munkájáról készült beszámoló jelentés. Ez utóbbi a választások óta eltelt másfél évről ad számot.

A jelentés az intézőbizottság működési területének bemutatása után a szervezeti változások tapasztalatait tömören így fogalmazta meg:

Annak ellenére, hogy lényegesen csökkent a munkából kieső létszám és munkaidőalap, javult az operatív testület jogés hatáskör gyakorló tevékenysége, növekedett aktivitása.

Letisztult a testület profilja, a vasutat és a vasutasokat érintő kérdésekben az igazgatóság a partnere. A testületet az szb-titkárok alkotják, minden anyagot, információt közvetlenül kapnak, ismerik a döntések előzményeit, okait.

A középszintű szervezeti változás egyetlen hátrányának azt jelölik meg, hogy a létszámcsökkenés következtében fel kellett adni a jól bevált területés reszortfelelősi rendszert. *Ezt azzal indokolják, hogy az alapszervezetek titkárai még ma is gyakran felvetik: az apparátus nem vesz részt testületi üléseiken és rendezvényeiken.*

Ami a szállítást és a gazdálkodást segítő szakszervezeti munkát illeti, az intézőbizottság megkülönböztetett figyelmet fordít a vasútigazgatóság előtt álló feladatok megoldásának segítésére. Úgy ítélik meg, hogy a szakszervezeti szervek mozgósító tevékenységének is része van az igazgatóság kiegyensúlyozott munkájában. Hiszen az évi 11 millió tonna áruszállítási tervet 1986-ban is teljesítették úgy, hogy a költséggazdálkodás teljesítményarányos, a készletgazdálkodás a megszabott keretek között maradt.

A jelentés nagy teret szentelt a szociális és egészségügyi ellátásnak. Eszerint a nyugat-dunántúli szolgálati helyeken dolgozó vasutasok egészségügyi ellátása jó. A szakorvosi ellátásban, a szombathelyi területi egészségügyi központ bővítésével sokat javultak a feltételek.

A szolgálati helyeken üzemelő munkásszállások és laktanyák kielégítik az igényeket. Valamennyi csomóponton korszerű üzemi konyhával és melegítőkkel rendelkeznek. A vasutasok lakásellátása kielégítő. A munkásszállítás korszerűsödött. Egyedül a kisebb szolgálati helyeken és a pályafenntartásnál okoz még gondot az öltöző, mosdó, pihenő és melegedő hiánya. Ezen a jövőben, a folyamatos felújítások mellett, szociális konténerek telepítésével próbálnak enyhíteni.

Az elnökség a jelentést elfogadta és további — a hatékony munkát szolgáló — feladatokat határozott meg.

Januárban

A hideg miatt csökkent a teljesítmény

Előzetes adatok szerint januárban a vasút, a kedvezőtlen időjárás miatt, csupán 6,5 millió tonna árut szállított. Ez a mennyiség a tavaly januári értéknek 71 százaléka. *A tervtől való elmaradás 2,4 millió tonna.* Ebből a mennyiségből, megközelítő számítások szerint, kétmillió tonna az, ami a kedvezőtlen időjárás miatt elmaradt. Belföldön 4,1 millió tonna árut adtak vasútra.

Az időjárás miatti kritikus időszakban szinte teljes mértékben szünetelt a vasúti áruforgalom. Belföldön is csak az élelmiszereket, valamint a folyamatosan termelő üzemek részére a legfontosabb alapanyagokat tudta a vasút igen nehéz körülmények között elszállítani. Emiatt keletkezett a belföldi áruforgalomban az egymillió tonna tervtől való elmaradás. A nemzetközi áruszállításban is egymillió tonna a lemaradás.

A tervhez képest az exportáru-szállítás 77,7 százalékos, az import 66,3 százalékos, a tranzit pedig csak 59,5 százalékos volt. *A vasútnak az áruszállításban keletkezett lemaradásokat nehéz lesz pótolni.* Belföldön a szállíttatók igyekeznek a termeléskiesést pótolni, s ez várhatóan a vasúti szállításoknál is érződik majd.

Sajnos nem mondható el ugyanez a nemzetközi áruforgalomról. Itt a keletkezett lemaradásokat a vasút saját erejéből nem tudja pótolni.

A teherkocsik átlagos fordulóideje 6,5 napra emelkedett. Térbeni kihasználásuk viszont — a tervet alapul véve — 4,3 százalékkal javult. Az elegymozgás jelentős lelassulását idézte elő az igen nagy mértékű vonatfeloszlatás. Összességében (belföldi és kilépő) a tavaly januárinak mintegy négyszerese volt a hálózaton feloszlatott tehervonatok mennyisége. Kicsi volt a záhonyi átrakótérség áruforgalma is. A beérkezett, valamint az átrakott áruk mennyisége 65 százaléka volt a tavaly januárinak.

A zord időjárás következtében az utazási kedv is csökkent az elmúlt hónapban. Előzetes becslések szerint 16 millió 800 ezren vették igénybe a vasutat. Ez 89 százalékos teljesítésnek felel meg a tavalyihoz és a tervhez képest egyaránt. Az utaskilométer-teljesítmény ennél alacsonyabb — 86 százalékos — volt. A személyszállítás egyik minőségét jellemző menetrendszerű közlekedés is kedvezőtlen képet mutat. A személyvonatok 95 százaléka közlekedett menetrendszerűen. Az egy késetten közlekedett vonatra jutó átlagos késési idő több mint egy óra —, 65,6 perc volt.

Munkásgyűlések

Legyen mindenütt általános a jó minőségű, fegyelmezett munka

Urbán Lajos a záhonyi vasutasok között

Több mint ezer vasutas gyűlt össze január 27-én délután Záhonyban, a mozdonyjavító csarnokban azon a munkásgyűlésen, amelyen *Urbán Lajos* közlekedési miniszter tájékoztatta a jelenlevőket a legfontosabb gazdasági kérdésekről. Az eseményen részt vett *dr. Gyuricsku Kálmán*, a megyei pártbizottság titkára, *Tóth Géza*, az SZMT vezető titkára, és *dr. Várszegi Gyula*, a MÁV vezérigazgatója is.



Urbán Lajos közlekedési miniszter tájékoztatóját tartja

A miniszter bevezetőjében azokkal a gondokkal foglalkozott, ami miatt a gazdaság a legfontosabb céljait nem tudta elérni. A kivezető út a XIII. kongresszuson megfogalmazott gazdaságpolitika. A végrehajtáshoz iránymutatást ad a Központi Bizottság novemberi határozata is. Ezután *Urbán Lajos* leszögezte:

— El kell fogadni, hogy a jó munkával szerzett jövedelmek különbségei nem jelentenek eltávolodást szocialista elveinktől, ha azok a teljesítmény-különbségeket fejezik ki. Egységet kell teremtenünk a hozott intézkedések végrehajtása érdekében. *Nemzeti érdekünk, hogy úrrá legyünk a bajokon.* A kisebb-nagyobb kollektívák munkasikereinek kulcsa tagjaik odaadó, lelkiismeretes munkája. A szakértelmen alapuló, jó minőségű és fegyelmezett munkát mindenütt általánossá kell tenni, az illő anyagi elismeréssel együtt. *Nem szabad elnézni, hogy a fő munkaidőben hanyagul dolgozó emberek is megtalálhassák számításukat.*

A szónok kitért arra is, hogy a társadalmi élet minden területén nagyobb rendet, fegyelmet és szervezettséget kell teremteni. Közérdek hadat üzenni a dolgozók energiáját pazarló, a tisztességes emberek bizalmát, munkakedvét kikezdő jelenségek ellen.

A közlekedési ágazat munkájáról szólva kiemelte, hogy a vasúti áruszállítási teljesítmények 1,5 százalékos emelkedése a népgazdasági tervnek megfelelő. A vasúti és közúti áruszállítási munkamegosztás számottevően nem változott, az összes teljesítmény több mint 53 százaléka a vasúti közlekedésre jutott. A felmerülő szállítási szükségleteket a közlekedés kedvezőtlen műszaki-gazdasági körülmények között folyamatosan kielégítette.

Az idén a közlekedés áruszállítási teljesítményeinek 1,5-2,5 százalékos növekedésén belül a vasúttól 1-2 százalékot várnak növekvő belföldi és export forgalommal. A személyszállításban lényeges változás nem várható. *Az eredetileg kitűzött fejlesztéseknek nincs meg az anyagi lehetősége, ezért a vasúthálózati beruházásoknál is kismértékű csökkenéssel kell számolni.*

Urbán Lajos végül értékelte a záhonyi üzemigazgatóság munkáját. Az átrakókörzet tavalyi áruszállítási tervét 1,75 millió tonnával túlteljesítette. Csaknem 15 százalékkal több árut szállított el, mint egy évvel korábban. *Az átrakómunka termelékenysége 23 százalékkal növekedett, a körzet gazdasági hatékonysága javult.* Eredményes a kocsi- és mozdonygazdálkodás. A normál nyomtávú kocsik fordulóidejét 8 százalékkal csökkentették. Ezek is hozzájárultak a bérek 6,2 százalékos emeléséhez. Az újévben — a szovjet vasutak javuló teljesítményei mellett — további feladatok vannak a szállítás és átrakás szervezésében, a szolgáltatások javításában.

A munkásgyűlés végén átadták a vándorzászlót az ifjúsági munkaverseny győzteseinek. A magyar—szovjet vetélkedésben a záhonyiak, a magyar—csehszlovák versenyben az ágcsernyőiek bizonyultak jobbnak.

(L. B.)

Kommunista műszakok szervezését tervezik

Az Északi Járműjavító Üzem dízelcsarnokában január 26-án rendezett munkásgyűlésen részt vett *Tóth László*, a MÁV műszaki vezérigazgató-helyettese, *Tongori Imre*, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetője és *Tóth Gyula*, a járműjavító üzemek szakszervezeti intéző bizottságának titkára is. *Balogh Sándor* igazgató ismertette az elmúlt évi eredményeket és a legfontosabb idei feladatokat.

Kiemelte többek között, hogy tavaly sikerült a V43 sorozatú villamos mozdonyok üzemkészségét a 70 százalék körüli — mélypontnak tekinthető — értékről 80 százalék fölé emelni. A járműjavítási tervét az üzem 103,5 százalékra teljesítette, miközben *csökkentek a javítási átfutási idők.*

Az idei célkitűzések között szerepel a V43-as mozdonyok üzemkészségének 83 százalékra emelése, az átfutási idők terven felüli kétszázalékos csökkentése, a termelékenység növelése és a nyereségterv kétszázalékos túlteljesítése.

A nagygyűlésen szó esett a január elejei rendkívüli időjárás okozta kiesések pótlásának szükségességéről is. A VI/a. villamosmozdony-javító üzemegység *Landler Jenő* szocialista brigádjának kollektívája felhívással fordult a társüzemegységek felé, hogy egy soron kívüli kommunista műszakkal járuljanak hozzá az elmaradások, első negyedév végéig történő pótlásához.

Befejezésül „Kiváló Dolgozó" kitüntetést vehettek át azok a dolgozók, akik az 1986. évi exponált feladat — a V43-as mozdonyok forgóvázainak javítása terén elért minőségjavulás — megoldásában kiemelkedő teljesítményt nyújtottak.

Hírközlés — felelősséggel

Január harmadik hetében — valamennyien érezhettük — szokatlan szigorúsággal tört ránk a tél. A csontig hatoló hideg próbára tette a gyárban és a közlekedésben dolgozókat, így a vasutasokat is, akik olykor huszonnégy órán át tartó szolgálatban dolgoztak azért, hogy egy-egy váltót kiszabadítsanak a hó és a jég fogságából. Nekik köszönhető, hogy az alapvető élelmiszerek és energiahordozók eljutottak rendeltetési helyükre. És nem utolsósorban, ha késve is, de a hivatásforgalom sem szünetelt sokáig.

Szinte percről percre változott a helyzet. Újabb vonalak szabadultak fel, mások ismét járhatatlanná váltak. Kétségbeesett utasok és hozzátartozók telefonáltak a rádióhoz és a pályaudvarok tájékoztató irodáiba. Mi, MÁV-informosok szinte félóránként tájékoztattuk a rádió hallgatóit, a televízió nézőit és az újságszerkesztőségeket. Rendkívüli helyzet volt, olyannyira szokatlan, hogy hasonlóra az idősebb kollégák sem emlékeztek. A MÁV-inform most vizsgázott igazán. Élő, egyenes adásban kellett megtenni mindazt, amit korábban szalagra mondtunk.

A pontos, gyors informálás a menetirányítók közreműködése nélkül elképzelhetetlen lett volna. Pedig abban az ítéletidőben nekik is különösen nehéz feladatot kellett megoldani, mégis segítettek. Köszönet nekik a türelemért, a fáradozásért.

A Magyar Rádió munkatársai is mindent megtettek annak érdekében, hogy az útra készülőket ellássák tanácsokkal, fontos információkkal. Amikor pedig kicsit enyhült a tél szigora és nem kellett másokért aggódni, kívánságműsort szerkesztettek azok számára, akik a legtöbbet tették a kritikus napokon másokért. Sok vasutas megszólalt ebben a műsorban. Emlékezetes marad a január 16-i Napközben című adás is. Ekkor már stabilizálódott a helyzet, a vasúti közlekedés is egyre folyamatosabb lett. Sok áldozatot vállaltak ezért a vasutasok. Az ő munkájukról, tetteikről beszélgettek a studió vendégei, a riporterek, az utasok, a telefonálók.

A Napközben szerkesztő-műsorvezetője, Harsányi Ildikó, s a szolgáltató levelező rovat közreműködő munkatársai: Szitnyai Jenő, Rózsa Péter, Kertész Gábor, Kósa Judit, Antal Magda, Bódis Szilvia, Dömök Mária, Kovár Gyula és Balla Ferenc — mindent elkövettek, hogy azon a délelőttön a Petőfi rádió hullámhosszán megismertessék a hallgatókkal a vasutasok helytállását, hősies küzdelmét a természet erőivel.

Kavalecz Imre

Hétvégi rakodásokkal pótolják a lemaradást

Ezekben a hetekben a vállalatok és az üzemek dolgozói — köztük a vasutasok is — a rendkívüli időjárás okozta termeléskiesés pótlásán fáradoznak. A budapesti igazgatóságon is megtették a szükséges intézkedéseket. A pártbizottság január 27-én tárgyalt erről és határozatot hozott, hogy az elkövetkezendő időben a munkáskollektívák, a szocialista brigádok törekedjenek a munkafolyamatok gyorsítására, a minőség javítására, és ezek jegyében tegyék meg vállalásaikat.

A lemaradások pótlásának részleteiről *Dömötör László* üzemviteli osztályvezetővel beszélgettünk.

— A január végi összesítés szerint 382 ezer tonna árut nem szállítottunk el. Az exportfuvarozás 79 ezer tonnával volt kevesebb a tervezettnél. Adósak maradtunk 64 ezer tonna különböző energiahordozó továbbításával is. *Ez a lemaradás természetesen nemcsak a vasút hibája, hiszen a hideg és a hó miatt a tömegáru-kínálat is kevesebb volt.* A kritikus időszakban a cél az alapvető élelmiszerek és az energiahordozók rendeltetési helyükre való juttatása volt. Rákos és Kelenföld állomásokra érkezik a főváros tejszükségletének nagy része. Emberfeletti munkát végeztek vasutasaink annak érdekében, hogy a tejeskocsik előtt szabaddá tegyék a pályát. Az élesztő vidékre való szállítását úgy kellett megoldani, hogy ne fagyjon meg.

— Még mindig hideg van, de a pályák már járhatók.

— A pályák valóban alkalmasak a vonatközlekedésre, de túlzás lenne azt állítani, hogy most már akadálytalan a munka. *Nagy a balesetveszély a csúszós utak miatt, és a hidegben nem lehet akkora munkaintenzitást követelni, mint a tavaszi, vagy a nyári időben.* Ez az állapot fuvaroztatóinkat is sújtja, ezért nincs elegendő tömegáru. A szénnek, a kőnek, a bauxitnak rendkívül nehéz a kezelése.

— Elképzelhető, hogy ha az idő jobbra fordul, a szállíttatók megrohanják a vasutat. Képesek lesznek-e akkor helytállni?

— Erre mi is gondoltunk. A megoldás nem könnyű. *Az első negyedévben jó lenne néhányszor megismételni a rakodási kampányt.* Nagy segítséget jelent Ferencváros Nyugati rendezőjének villamos tolatómozdonyokkal való ellátása. Az új gépek már megkezdték a munkát. Segítségükkel 24 óránként 2600-ra emelkedik a rendezett kocsik száma. Ez mintegy négyszázzal több az eddiginél. A szállítás gyorsítására egyetlen lehetőség, az alapos munkaszervezés ígérkezik.

Többet tenni a vasutasokért

Ülésezett a szovjet vasutasok XXIV. kongresszusa

Január 15-én, 16-án és 17-én Moszkvában ülésezett a szovjet vasutas-szakszervezet XXIV. kongresszusa. Az ülésen 850 küldött vett részt. A központi bizottság beszámolóját *J. A. Siskevics* elnök ismertette a küldöttekkel. Elöljáróban az előző, a XI. tervidőszakban elért eredményekről tájékoztatta a résztvevőket. A vasutas kollektívák közül 36 kapott magas elismerést. Jó munkájukért sokan részesültek egyéni kitüntetésben is.

Az elnök ezután bírálta a vasutasok érdekvédelmében elkövetett hibákat, önkritikusan tárta fel a szakszervezeti munka hiányosságait. Az országot jellemző, átfogó változások a gyorsítás szakaszába léptek. Ezek a munka minden területén érintik a szakszervezeti mozgalmat is, elsősorban a testületek vezetőit, felelős beosztottjait.

Az értékelési időszak alatt a vasutasok- és vasútépítők szakszervezete elsősorban a munkavédelemmel kapcsolatos kérdéseket vitatta meg és küldött jelentést a központi bizottságnak. Nagy figyelemmel kísérték a vasutasok egészségvédelmét. Érthető, hiszen erre a közelmúltban 850 millió rubelt fordítottak.

A szakminisztérium és a szakszervezet központi bizottsága a következő öt évre részletes tervet készített a munkafeltételek javítására. Eszerint az élet- és munkakörülmények javításával párhuzamosan kell gondoskodni a vasutasok pihenéséről. *Az üdültetésben nem elég csak jobb feltételeket biztosítani, hanem arra kell törekedni, hogy sokan igénybe vehessék ezt a juttatást.* Úttörőtáborokat, üdülőket, szanatóriumokat kell építeni. A XII. ötéves tervben nyolc új penzió építésével számolnak 2160 hellyel. Elsősorban a déli országrészen és délnyugaton, valamint a Kaukázusban. A beutaltak számát 1995-ig közel két és félszeresre kell emelni.

A XII. ötéves tervben kétszázezer lakást kellene megépíteni a vasúton dolgozók részére, míg a vasútépítők számára 40 ezret terveztek. Mit mutat az 1986-os esztendő lakásépítési statisztikája? Az elkészült 33 ezer lakás még akkor sem elég, ha az építők 10 ezer lakását is hozzáadjuk. Van gyorsítani való ezen a téren is.

Minden szinten meg kell javítani a kollektív munkát, jobban előtérbe kell helyezni, meg kell gyorsítani, elsősorban a szociális gondok megoldását. A beszámolóban több helyen említette az elnök a párt XXVII. kongresszusának célkitűzéseit. *Hangsúlyozta, hogy a szakszervezeti munka lényege a párthatározatok folyamatos végrehajtásával lehet teljes.* Minden vasutas érdeke, hogy teljesüljenek azok az elképzelések, amelyekkel könnyebbé válik a munka, jobb lesz az emberről való gondoskodás és eredményesebb a XII. ötéves terv végrehajtása. A megújulással méltóképpen várhatja minden vasutas a NOSZF 70. évfordulóját.

A kongresszusi beszámolót vita követte, majd a plénum megválasztotta a vasutas szakszervezetek központi bizottságát, az ellenőrző bizottság tagjait és a küldötteket az össz-szövetségi szakszervezet XVIII. kongresszusára.

A szovjet szakszervezetek a gazdaság megújításáért

A szovjet dolgozók az 1987. évi terv megvitatása idején több tízezer indítványt tettek a társadalmi-gazdasági fejlődés gyorsítása érdekében. Ezeknek a javaslatoknak a többségét beépítették a vállalatok termelési terveibe, a kollektív szerződésekbe, a legfontosabb indítványokat pedig a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa eljuttatta az Állami Tervbizottsághoz és a pénzügyminisztériumhoz. Ezt követően bekerültek a szovjet állam idei fejlesztési tervének és költségvetésének tervezetébe. Ezeket a dokumentumokat megvitatták a Szovjetunió Legfelső Tanácsának ülésszakán is.

A szakszervezetek a Szovjetunióban különösen nagy szerepet töltenek be a dolgozók életszínvonalának emelésére vonatkozó tervek megfogalmazásában. Az ország történetének szociális fejlesztési programjai közül az 1987-re kitűzött a legnagyszabásúbb. Eddig még soha nem vettek tervbe ilyen sok lakás — összesen 128 millió négyzetméter — felépítését. Nem fordult elő az sem, a célkitűzésben, hogy a bölcsődék és óvodák építési üteme 30 százalékkal, a szakmunkásképző intézeteké pedig 58 százalékkal növekedjék. A tervek között szerepel a termelésben dolgozók bérének emelése, ami több tízmillió embert fog érinteni. *A szakszervezetek bevonásával dolgozták ki a nem termelő területeken a dolgozók béremelését is.* Novemberben például már megkezdődött az egészségügyi dolgozók 30 százalékos béremelése. Erre a célra pótlólagosan három és fél milliárd rubelt biztosítottak. Növelik a prémiumokat és a különféle bérpótlékokat is. Ezek a juttatások a korábbinál jobban függenek majd a munka minőségétől.

A tervek szerint az idén széles körű intézkedéseket tesznek a munkakörülmények és a munkavédelem javítására. Ezekre a célokra csupán az ágazati koplex tervek alapján mintegy 8 milliárd rubelt fordítanak, ami 16 százalékkal több a korábbi összegnél. Ettől az üzemi balesetek és a foglalkozással járó megbetegedések számának csökkenését várják.

A szakszervezetek véleménye szerint az állami terv még nem eléggé tükröz olyan intézkedéseket, amelyek javíthatnák a termelőmunka feltételeit és csökkenthetik a nehéz fizikai munka részarányát.

Már az idén is megkülönböztetett figyelmet fordítanak a termelési tartalékok mozgósítására, és az úgynevezett emberi tényezőkre.

Moszkva tizedik pályaudvara

A szovjet főváros óriási közlekedési csomópont. Moszkvában egyebek mellett kilenc nagy vasúti pályaudvar található. A kilenc pályaudvarról naponta 300-nál több távolsági és többszáz helyiérdekű vonat indul. Különösen nagy a forgalom nyáron, amikor csúcsidőben naponta több, mint 200 ezer ember érkezik Moszkvába, illetve utazik el innen.

Az elmúlt években sorra megújultak a szovjet főváros pályaudvarai, némelyik átépítését most végzik. Ám mindettől függetlenül a moszkvai vasúti csomópontok csak megfeszített munkával tudnak megbírkózni az utasok óriási tömegével. A vasúton utazók száma pedig az előrejelzések szerint továbbra is növekszik, és hamarosan meghaladja a 60 milliót évente.

A város az elmúlt évtizedek során jelentősen terjeszkedett, Moszkva külvárosaiban új lakónegyedek épültek. Ám a pályaudvarok mind a városközpontban találhatók. *Az utasok egyenletes elosztása és a működő pályaudvarok tehermentesítése céljából építik fel a főváros tizedik vasúti „kapuját", pontosabban a Déli Közlekedési Komplexumot.* A tervezését a Moszgiprotransz intézet végzi.

Az új létesítmény a városközponttól 25 kilométerre, az egyik elővárosbanm épül. Ez nem csupán személypályaudvar lesz: *a komplexum jelentős mértékben hozzájárul majd a távolsági vonatközlekedés problémáinak megoldásához, a vasúti kocsik és a mozdonyok előkészítéséhez.* Moszkvában ma a vasúti járműpark műszaki kiszolgálása már a végsőkig feszített munkával látható csak el. A pályaudvarokon működő műszaki állomásokat kinőtték, és ezek fejlesztésére a város központjában gyakorlatilag nincs lehetőség. A feltételezések szerint ezek a nehézségek is megoldódnak a déli komplexum műszaki központjának segítségével.

A műszaki állomás 250 hektáros területet foglal majd el, s lényegében egy óriási iparvállalat lesz, melyhez hasonlóval sehol sem találkozhatunk. Itt a tervek szerint minden feltételt megteremtenek a vonatok előkészítéséhez, a szükséges felszerelések és anyagok biztosításához és a járművek javításához, karbantartásához. Az összes munkafolyamat automatizálásával és gépesítésével jelentős mértékben csökken a ráfordítási idő.

A pályaudvar épülete Bitcában lesz — hat kilométerre a műszaki állomástól. *Tervezett áteresztő képessége meghaladja a napi száz távolsági személyszállító vonatpárt.* A Szovjetunióban és Európában ez lesz a legnagyobb pályaudvar. A várótermekben egyidejűleg 12 ezer ember fér el — ez többszöröse bármelyik moszkvai pályaudvar befogadóképességének.

Az építészek eredeti módon használták fel a helyi domborzat sajátosságait. *A pályaudvar három szinten helyezkedik majd el.* A két felső szinten lesznek a peronok. Az érkező és induló utasok átjárók és aluljárók rendszerén át közlekedhetnek. Az alsó szintről lehet majd kijutni a pályaudvar előtti térre.

Vajon a városközponttól lévő nagy távolság nem fog kényelmetlenséget okozni az utasoknak? Moszkva terjeszkedése olyan ütemű, hogy egy jelenlegi elővároson 10-15 év múlva már a városhatáron belülre kerülhet. (*Egyébként pontosabb ebben a körzetben tervezik egy 600 ezer lélekszámú lakónegyed felépítését.*) Ugyanakkor a tervezők komplex megoldást keresnek az új pályaudvar, és Moszkva többi kerülete közötti közlekedés problémájára. Ebben segít a metró, az autóbusz és a helyiérdekű vasút. A metró idevezetése nagyon egyszerű, hiszen a déli komplexum mindössze 2,5 kilométerre lesz a már működő „Prágai" metróállomástól. Elég egy újabb pályaszakasz lefektetése, és a metró máris ott lesz a pályaudvar épületében. Ezen kívül lehetőség lesz átszállásra a helyiérdekű vasútra is. És végül a gépkocsi — a közelben húzódik a Moszkva—Harkov autóút.

A pályaudvar előtti téren kétezer férőhelyes szálloda és egy kereskedelmi központ épül.

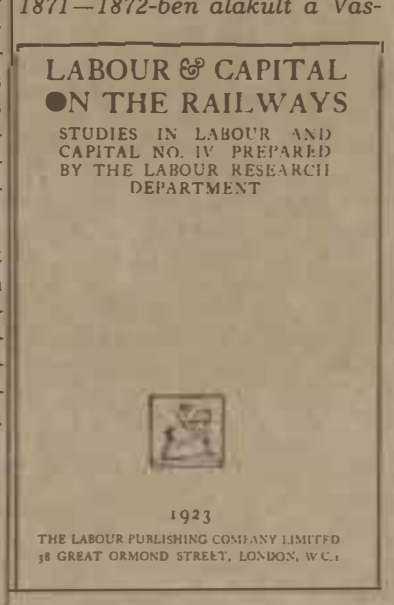
Moszkva új közlekedési komplexuma a tervek szerint *a kilencvenes évek második felében fogadja majd első utasait.* A főváros tizedik pályaudvarának átadásával elsősorban a déli irányban közlekedő vonatokat fogadó pályaudvaroknak — a Kurszki és a Kazanyi — csökken a terhelésük.

Alekszandr Davidjanc (APN)

EGY KIS TÖRTÉNELEM

A brit vasutasok küzdelme 2.

Angliában a vasutasok első — témánk szempontjából — említésre méltó szervezetei rövid életűek voltak. A Vasúti Dolgozók Jóléti és Segélyegyesülete 1865-ben a Great Western Vasút vonatkísérőiből alakult. Tevékenysége más vasutakra is kiterjedt. Kétévi működés után azonban szétzúzták. Az 1865-ben és 1866-ban alapított mozdonyszemélyzeti társaságok is gyorsan megszűntek. *1871—1872-ben alakult a Vasúti Szolgák Egyesült Társasága, amely a vasutasok anyagi helyzetét akarta javítani.* Önsegélyező társaságból szakszervezetté fejlődése az 1880-as évek végén fejeződött be. A szakképzetlen munkások és a vasúti műhelyek ipari szakmunkásainak kivételével valamennyi vasúti dolgozót tömöríteni akart, de különböző okokból a már csatlakozók közül sem tudott mindenkit megtartani a szervezet keretei között. A mozdonyszemélyzet egy része azért fordult szembe a társasággal, mert az 1879-es kongresszus elutasította sztrájkalap létesítésére irányuló javaslatukat. *A harcosabb mozdonyszemélyzet már a hetvenes évek elején kivívta a 60 órás munkahetet, s bérszínvonaluk lényegesen magasabb volt, mint a vonatkísérőké és a váltókezelőké.*



Könyv az angol vasutas-szakszervezet történetéről

A fehérgallérosok

A Vasúti Szolgák Egyesült Társaságából kilépő mozdonyvezetők és fűtők 1890-ben egyesültek a hasonló munkakörűek két-három kisebb szervezetével, s 600 taggal megalakították a Mozdonyvezetők és Fűtők Egyesült Társaságát. Ugyanebben az időben alakult a Vasúti Szolgák Skót Társasága, amely 1892-ben egy vesztes sztrájk után 1000 taggal beolvadt a Vasúti Szolgák Egyesült Társaságába. 1880-ban létesült a Váltókezelők és Váltóőrök Egyesült Társasága is. Amikor a Vasúti Szolgák Egyesült Társasága végül megtette az első lépéseket a harcos szakszervezetté fejlődés útján, akkor azok váltak ki, akik nem értették, miért kell a segélyezést alárendelni a munkafeltételek javítását célzó feladatoknak. Az 1880 őszén elfogadott szabályzat értelmében ugyanis fölemelték a tagsági díjakat, hogy megteremthessék a megtorlás vagy sztrájk esetén segélyt biztosító pénzügyi alapot. Kiléptek olyanok is, akiket a kilencórás munkanapért folytatott 1881—1882-es országos kampány sikertelensége kedvetlenített el.

A Vasúti Szolgák Egyesült Társaságának 1888. évi nagygyűlése betetőzte a szevezet átalakulását. *Országos programot dolgozott ki, amelyben általában tízórás munkanapot* (a pályamunkásoknak kilencórását, a forgalmas helyeken dolgozó váltókezelőknek és kocsirendezőknek nyolcórását), *hetibért stb. követelt.* A Vasúti Szolgák Egyesült Társasága, amelynek 1880-ban mindössze 5000 tagja volt. 1898-ra 55 000 tagot tömörítő harcos szakszervezetté vált.

A vasúti hivatalnokokat azonban nem képviselhette. Az 1897-es tilalmat követően 297 taggal megalakult a Vasúti Hivatalnokok Egyesülése, amely 1903-ban csatlakozott a Szakszervezeti Kongresszushoz. 1907-ben a North Eastern Vasúttársaság kísérletet tett arra, hogy megszabaduljon a hivatalnokok szervezetétől: *utasítást adott ki, amelyben megtiltotta a szervezet tagjainak előléptetését.* A szakszervezet visszavágott: állást foglalt egy törvényjavaslat ellen, amelyet a társaság támogatott. A taktika sikeres volt: a hivatalnokok elleni támadás megszűnt, bár kétségbe vonták a szakszervezetnek azt a jogát, hogy magasabb rangfokozatúak nevében beszéljen. 1923-ra 57 542 taggal a második legnagyobb „fekete kabátos munkásokat" (mai kifejezéssel élve: „fehérgallérosokat") egyesítő szakszervezet lett.

A szakszervezet fellebbezett

A Vasúti Szolgák Egyesült Társasága csak állandó alkalmazottakat vett fel tagjai sorába, s hogy ne kerüljön ellentétbe az ipari munkásokat tömörítő szakszervezetek vezetőivel, lemondott a vasúti műhelyek munkásainak szervezéséről. *Ez a körülmény segítette elő 1898-ban a Vasúti Munkások Általános Szövetségének létrehozását.* E küzdő szellemű szervezet az összes vasúti munkások, s különösen a szakképzetlenek megszervezésére törekedett.

A Vasúti Szolgák Egyesült Társaságának vezetői elérkezettnek látták az időt arra, hogy minden rangfokozatra kiterjedő mozgalmat indítsanak országos szintű tárgyalás, illetve a szakszervezet elismertetése érdekében. A vasúttársaságok hallani sem akartak erről. A brit szakszevezeti mozgalom 1889-ben újjáéledése, a betanított és szakképzetlen munkások tömeges szervezkedése félelemmel töltötte el a brit uralkodó köröket. *A szakszervezetek elleni harcban a kezdeményező szerepet a vasúttársaságok vállalták magukra.*

A vasúti szolgák szervezete 1899 decemberében minden munkakörre kiterjedő mozgalom megindítását engedélyezte a *North Eastern Railway* és *Dél-Wales* négy ércszállító vasútján. 1900 márciusában kudarcot vallott a dél-walesi mozgalom. A megmaradt keserűségből egy erős helyi, „nem hivatalos" mozgalom nőtt ki, amely augusztusban, a híres Taff—Vale sztrájkban érte el tetőpontját. A Vasúti Szolgák Egyesült Társasága végül is szolidaritást vállalt a vezetőség engedélye nélkül megindult sztrájkkal. Mire a vasúttársaság pert indított a szakszervezet ellen. A munkabeszüntetésből származó károk megtérítését követelte. A bíróság 23 000 font sterling „kártérítés" megtérítésére kötelezte a szakszervezetet. *A szakszervezet fellebbezett. Az ügy eljutott a Lordok Házáig, amely jóváhagyta az elsőfokú bíróság döntését.* Az ítélet gyakorlati szempontból illegálissá tette a sztrájkot, s egy csapásra megfosztotta a szakszervezeteket attól a törvényes biztonságtól, amelyet a parlament az 1871-1875-os törvényekben megadott. A szakszervezetek jogi helyzete mindaddig bizonytalan maradt, amíg egy hatalmas mozgalommal ki nem vívták az 1906-os törvény elfogadását.

Kétszázezren sztrájkoltak

A sztrájkjog és a szervezkedési szabadság elleni súlyos támadás jelentős politikai következménnyel járt: az angol szakszervezeti vezetők felismerték a politikai harc szükségességét, s megalakították a Munkáspártot. Az előzmények érthetővé teszik, miért töltöttek ebben kezdeményező szerepet a vasutasok vezetői.

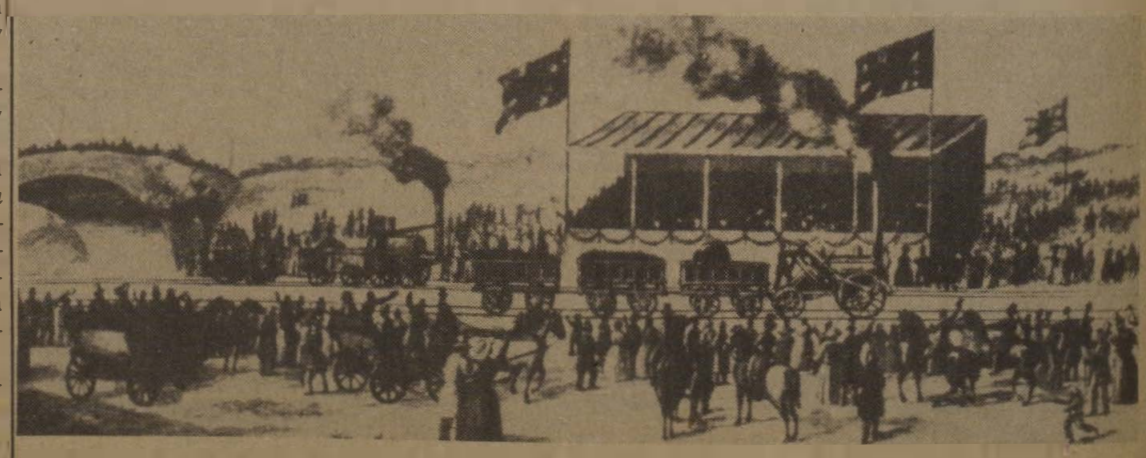
A vasutas-szakszervezetek elismeréséért folyó harc tulajdonképpen még évtizedekig tartott. A vasúttársaságok a Vasúti Szolgák Egyesült Társaságával az 1906-os mozgalom során tárgyaltak először, de csak *Loyd George* kereskedelmi miniszter közbenjárására. 1911-ben 200 000 munkás részvételével került sor az első országos vasutassztrájkra, amely V. I. Lenin megállapítása szerint is a brit munkások új harci szellemét tükrözte. A kormány katonaságot vezényelt a sztrájkolók ellen, ugyanakkor általános sztrájktól tartva engedményekre intette a vasúttársaságokat. Így került sor a szakszervezetek elismerésére, de csak „erre az egy alkalomra".

A vasutas-szakszervezetek levonták a tanulságokat, s felújították az állandó szövetségre vonatkozó tárgyalásokat. A Mozdonyvezetők és Fűtők Egyesült Társasága, valamint a Vasúti Hivatalnokok Egyesülése nem bízott az egységes szervezet megvalósíthatóságában. De három szervezet: *a Vasúti Szolgák Egyesült társasága, a Váltókezelők és Váltóőrök Egyesült Társasága, és a Vasúti Munkások Általános Szövetsége 1913-ban megalakította az Országos Vasutas Szakszervezetet, amely 267 000 taggal kezdte tevékenységét.* 1015-ben már 307 000, 1919-ben pedig 481 000 tagja volt.

Angliában tehát 1913-ban részleges sikerrel járt a vasutas-szakszervezetek iparágnyi szakszervezetté fejlesztése, bár kétségtelen, hogy jelentős kategóriákra (műhelymunkásokra, hivatalnokokra, a Mozdonyvezetők és Fűtők Egyesült Társasága tagjaira) nem tudta kiterjeszteni befolyását.

Gadanecz Béla

(Folytatjuk)



Korabeli lokomotívverseny Manchesterben

Eredményesen munkálkodik az ifjúsági tagozat

Mint az közismert, a SZOT 1985. október 25-i ülésén határozatot hozott a szakszervezeti ifjúsági munka továbbfejlesztésére, korszerűsítésére. Az azóta eltelt egy év alatt a vasutas-szakszervezeteknél is megkezdődött az ifjúsági tagozatok létrehozása.

A dunakeszi járműjavítóban 1985. december 1-jén a tagozatvezető megválasztásával formailag is kezdetét vette a tartalmasabb ifjúsági munka, a fiatalok koncentráltabb érdekképviselete. *Bősz Józseftől,* az üzemi szakszervezeti bizottság titkárától beszélgetésünk kezdetén az előkészítő munkáról érdeklődtem.

— Elöljáróban azt szeretném hangsúlyozni, hogy a vasutas-szakszervezet felkészítőjén sok muníciót kaptunk — kezdte a beszélgetést. — Így azt mondhatom, hogy a téma alapos ismeretében kezdhettünk az ijfúsági tagozat létrehozását segítő feladatterv kidolgozásához. Annál is inkább szükség volt erre, mert üzemünkben 480 harminc éven aluli fiatal dolgozik, akiknek kilencvenkilenc százaléka szervezett dolgozó.

— *A járműjavítóban tizennégy főbizalmi irányítja a szakszervezeti bizalmiak munkáját* — folytatta. — Éppen ezért úgy gondoltuk, hogy a legpolitikusabb, s egyben a legcélszerűbb, ha valamennyi főbizalmi hatósugarában a fiatalok egy-egy ifjúsági felelőst választanak maguk közül, akik társai bizalmát élvezve képviselik érdekeiket.

— Az üzemi ifjúsági tagozat jelenléte mennyivel tágítja a fiatalok lehetőségeinek körét?

— Már a választásokon is elmondtuk, hogy amikor a főbizalmi a bizalmijaival tanácskozik, akkor meg kell hívni az ifjúsági felelőst is, aki azon a fórumon szót emelhet a fiatalokért. *A választásokon elhangzott vélemények, észrevételek ezúttal is megerősítették, hogy a fiatalokban megvan az együttműködési szándék.* Ami a nagyobb lehetőséget illeti: szakszervezeti bizottságunk az 1987. évi költségvetésének egy részét az ifjúsági tagozat hatáskörébe utalta, amelyet a testület döntése alapján ifjúságpolitikai célokra használnak fel. A fiatalok lehetőségeit gazdagítja az is, hogy az idén huszonöt jól dolgozó fiatal mehet külföldi csereüdülésre. Ezen kívül öt fiatal szakszervezeti tag májusban egy hétig Bautzenben tanulmányozhatja a német szakszervezeti mozgalmat. És folytathatnám a sort a kulturális, a sport-, s a művelődési programok sokszínűségével, lehetőségeivel.

— A szabadidős programok megvalósítása érdekében is többet kell tennünk, ezért az ifjúsági tagozattal még szorosabb kapcsolatra törekszünk — fejtegeti véleményét *Mazin Pál,* a KISZ üzemi bizottságának titkára. — Igaz, hogy nekünk jelenleg a legfontosabb feladatunk az ifjúsági szervezet politikai jellegének markánsabbá formálása. De azt is fontosnak tartjuk, hogy a 230 KISZ-tagon kívül még a kétszázötven fiatal szakszervezeti taggal is kapcsolatunk legyen. A tagozatvezetőt rendszeresen meghívjuk a bizottsági ülésünkre, de ezenkívül *számtalan alkalom kínálkozik arra, hogy együttesen képviseljük az ifjúság érdekeit.*

A 14 ifjúsági felelősből álló ifjúsági tagozat 1985. december 1-jén tartotta első ülését, amelyen Kiss Lászlót, a SZOT tagját választották meg tagozatvezetőnek.

— Nagyon időszerűnek tartom ezt az újszerű változást, az ifjúsági tagozatok életre hívását — mondja. — Most már nagyobbrészt rajtunk, fiatalokon múlik, hogy jogainkkal mennyire tudunk élni. *Egyértelmű, hogy mi is a fiatalokat kéviseljük a KISZ-hez hasonlóan, csak mi szakszervezeti közegben.* A műhelyben, ahol dolgozom eddig több fiatal társam keresett meg és mondta el elképzeléseit, ajánlotta fel segítségét.

— Egyik fontos feladatunk most — folytatja —, hogy a szakszervezeti bizottság segítségével elkészítsük az évi munkatervünket, és a választásokon megfogalmazott gondokat igyekezzünk orvosolni. A másik teendő az ifjúsági felelősök politikai képzésének a megszervezése, hogy minél felkészültebben tudjuk társainkat képviselni, közös céljaink elérésére ösztönözni.

Vetési Imre

LAPZÁRTA UTÁN

Aktívaértekezlet az építők székházában



Mészáros András vezérigazgató-helyettes megnyitja a tanácskozást



A szakszervezeti tisztségviselők egy csoportja
(Zelman Ferenc felvételei)

Február 4-én, az Építők Szakszervezetének székházában körzeti üzemfőnökök, állomásfőnökök, szakszervezeti tisztségviselők részvételével országos vezetői értekezletet tartottak, amelyen megjelent és az elnökségben foglalt helyet: *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *dr. Tóth László* államtitkár, *dr. Barsi Tomaj,* az MSZMP VI. ker. pártbizottság első titkára, és *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára.

Várszegi Gyula, a MÁV vezérigazgatója a vasút elmúlt évi eredményeiről és az idei feladatokról beszélt. Elmondotta többek között, hogy összességében *sikeres évet zárt a vasút, sikerült a szállítási igényeket kielégíteni.* A teherszállításban kevesebb volt az állásidő, a gépeket jobban kihasználták. A személyszállításban tavaly kétmillió utassal kevesebben vették igénybe a vonatokat, de akik utaztak, azok hosszabb távolságra váltottak jegyet. Sajnos a szerelvények komfortja, kulturáltsága nem javult.

A gazdálkodásban összességében kedvező a mérleg; veszteség helyett egymilliárd forint nyereséget lehet elkönyvelni. Ez meghaladja a reményeket. Az idén tehát már 1000—1500 forint nyereséget kaphatnak a jól dolgozó vasutasok. Az idén több jut majd lakásépítésre, műszaki fejlesztésre és kisebb beruházásokra. Az idén eredményesebb munkával nagyobb sikerek is elérhetők.

A vezérigazgató utalt arra, hogy a MÁV az áruszállításból él, de a róluk alkotott képet a napi 700-800 ezer utas határozza meg. Van még tennivaló a tisztaság és az utazási kultúra terén. *Az utasokat kiszolgálni pedig nem szívesség, hanem szolgáltatás.* A pozitív változás jelei azokon a szolgálati helyeken mutatkoznak, ahol a vasutasok nem várnak „parancsszóra", hanem öntevékenyen kezdeményeznek, újítanak.

Ebben az esztendőben a munka- és üzemszervezés a legfontosabb feladat. A tervek között szerepel — nagyobb legyen a vasút szavahihetősége — a menetrend hitele. *Az utasoknak érzékelniök kell, hogy értük van a vasút, és nem fordítva.* Az idén létszámcsökkentést is tervez a vasút, de nem azokban a munkakörökben, amelyeken a vasút működőképessége múlik. Műszaki fejlesztések révén, valamint a különböző munkaszervezési intézkedéseknek köszönhetően több munkahely felszabadul. Olyan körülmények alakultak ki, amelyek érdekeltté teszik a vasutat az ésszerű létszámcsökkentésben, hiszen az ezzel megtakarított bér korlátlanul felhasználható az átlagbér növelésére.

A tanácskozáson felszólalt *Urbán Lajos* közlekedési miniszter is, aki rámutatott, hogy az elmúlt öt évben csaknem 40 milliárd forintot fordíthatott a MÁV fejlesztésekre, s elegendő volt ahhoz, hogy feladatait maradéktalanul végrehajthassa. Arra kell törekedni, hogy a meglévő eszközöket a lehető leggazdaságosabban hasznosítsák, s ezzel jobb eredményeket érjenek el. *A vasút versenyképességének növelése érdekében új irányítási és vezetői stílusra, kereskedelmi szemléletre van szükség a MÁV-nál.*

A miniszter végezetül utalt arra, hogy 1988-tól már várhatóan növekszik a fejlesztésekre fordítható összeg.

Napirenden a nyugdíjas intézőbizottság munkája

A vasutas-szakszervezet nyugdíjasok intézőbizottsága a múlt év július 1-én alakult. A XI. kongresszus határozata értelmében azzal a céllal hozták létre, hogy lássa el a nyugdíjas vasutasok érdekvédelmét és érdekképviseletét.

Hogy ennek a megbízatásnak miként tesznek eleget? *Erről és a megalakulás óta végzett munkáról számolt be az intézőbizottság január 28-án a nyugdíjas alapszervezetek és csoportok elnökeinek.* A MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében rendezett tanácskozáson megjelent *dr. Juhász Zoltán* a központi vezetőség titkára.

Dr. Szabó Miklós elnök megnyitója után *Kukovicza Árpád,* az intézőbizottság titkára tartott tájékoztatót. Elöljáróban a 15 tagú intézőbizottság és a 3 munkabizottság tevékenységéről adott számot, majd a nyugellátottak helyzetével foglalkozott. Mint mondotta, az 52 ezer nyugdíjas szakszervezeti tagot 69 önálló alapszervezetben és 51 szakszervezeti bizottsághoz csatolt nyugdíjas csoportnál 145 főbizalmi és 1484 bizalmi fogja össze. A bizalmiak között sokan vannak olyanok, akik 75—80 évesen is vállalják és lelkiismeretesen végzik ezt a sokszor hálátlan társadalmi munkát.

A beszámoló ezután hosszan taglalta a vasutas nyugdíjasok szociális helyzetét. A MÁV Nyugdíj Igazgatóságnál 1986. december 31-én 123 642-en részesülnek — különböző ellátási formák alapján — nyugellátásban. *Ennek több mint a fele 75 241 részesül 3500 forint alatti ellátásban, egyharmada mások ellátásáról is gondoskodik.*

Az alacsony összegű nyugellátottak helyzetének javítását szolgáló lehetőségekről, kezdeményezésekről is szólt az előadó. Ilyenek: a vasútegészségügyi hálózat kórházai, szanatóriumai, rendelőintézetei, melyek a nyugdíjasok és eltartott hozzátartozóik gyógykezelését is szolgálják. *Az egészségügyi társadalombiztosítási ellátás mellett a 1/2 százalékos ÖTA a nyugdíjasok részére többféle segítséget is ad. Kiadásainak mintegy 60 százaléka* — különböző segélynemek formájában — *a nyugdíjasok részére jut vissza.* 1987. január 1-től többféle segély is emelkedik. Így például a temetkezési segély 1200-ról 1800 forintra. A kórházi segély 20 nap után jár.

A nyugdíjasok nagy számban részesülnek az ÖTA ügykezelési bizottága és a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság által nyújtott segélyezésben. Az ÖTA segélykeretből 1917, a vállalatiból pedig 1109 rászorult részesült segélyben.

Az idős emberek gondozását szolgálja a vasút és az ÖTA támogatásából biztosított időszakos szociális gondozás. Vonyarcvashegyen 80, Balatonfüreden 92, Boglárlellén 88 nyugdíjas, illetve nyugdíjas özvegy üdülhet egy hónapig térítésmentesen.

Az üdültetésben is javulnak a lehetőségek. Az intézőbizottság 630 vállalati és 1104 SZOT-beutalót juttatott el a nyugdíjasalapszervezetekhez.

Az intézőbizottság beszámolója után *dr. Tóth Antal,* a MÁV Vezérigazgatóság lakásgazdálkodási osztályvezetője tartott tájékoztatót a jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználattal kapcsolatos rendelkezésekről.

V. F.

Pályázati felhívás

A szakszervezeti ifjúsági tagozatok, ifjúsági tanácsok kezdeményezéseinek, önállóságának anyagi támogatására a SZOT Országos Ifjúsági Tanácsa pályázatot hirdet.

A pályázatokat működő ifjúsági tagozatok, tanácsok nyújthatják be két példányban 1987. május 31-ig a SZOT Országos Ifjúsági Tanács címére (1415 Budapest, Dózsa György út 84/b) a következő témakörökben:

1. A gazdasági építőmunkát segítő, új ifjúsági munkaformák,
2. a szabadidős és kulturális programok,
3. a tagozat által kialakított érdekvédelmi, vagy képviseleti mechanizmusok,
4. a tagozat nevelő, mozgósító, meggyőző tevékenységi formáinak bemutatása.

A pályamunkák díjazása pályamunkánként színvonaltól függően 20—100 ezer forint értékhatárig történik. Nyilvános eredményhirdetés 1987. június 30-án.

Vendégek Görögországból



Szakszervezetünk vezetői fogadták a delegáció tagjait

(Skoda László felvétele)

Szakszervezetünk meghívására január 20—25. között kéttagú vezető szintű görög vasutas-szakszervezeti delegáció tett látogatást hazánkban.

***Kotsias Spyros,* a görög vasutas-szakszervezet elnöke, és *Raftopulos Sotiris* főtitkár itt tartózkodása során megtekintette a Dunakeszi Járműjavítót és a kaposvári nevelőotthont. Szakszervezetünk vezetőivel való találkozás során megállapodás született az idei gyermek-csereüdültetésről is.**

A delegáció mélyrehatóan tanulmányozta az Európai Szállítási Dolgozók Szakszervezeteinek 1987. évi bécsi konferenciájának dokumentumait is.

A tanulók érdekében

Együttműködési szerződés a győri főiskolával

Január 30-án Győrött, a Széchenyi István Közlekedési, Távközlési Műszaki Főiskolán tartott kihelyezett ülést a vasutas-szakszervezet elnöksége. A tanácskozás résztvevőit a vendéglátók nevében *dr. Kiscelli László,* a műszaki főiskola igazgatója köszöntötte, majd röviden ismertette a vasutas-szakszervezet, valamint az oktatási intézmény között kötendő együttműködési szerződés kimunkálásának előzményeit. Elmondotta, hogy a győri főiskola hallgatóinak mintegy egynegyede olyan szakképesítést kap, amellyel a MÁV, illetve a GySEV kötelékében végezhetnek magas színvonalú munkát. Szakmai tudásuk megfelelő, ám az elmúlt évek tapasztalta azt igazolja, hogy a pályakezdő fiatalok sok esetben nehezen tudnak alkalmazkodni a munkahelyi környezethez, mozgalmi tapasztalatuk csekély, és együttműködési készségük fejletlen. *A szerződés fő célkitűzése az, hogy a szakszervezeti mozgalmi munka sajátosságainak megismertetésével felkészítsék a pályakezdőket a munkahelyeken rájuk váró feladatokra.*

A vasutas-szakszervezet elnöksége nevében *Koszorus Ferenc* főtitkár értékelte az együttműködési szerződés előkészítésének munkáját, s annak a meggyőződésének adott hangot, hogy a szakszervezet, valamint az oktatási intézmény együttműködése nyomán a fiatalok már a tanulóévek során tapasztalatokat szereznek a mozgalmi munkáról, s azt haszonnal alkalmazhatják a gyakorlati életben.

Losonczi Gyula, a budapesti vasútigazgatóság műszaki igazgatóhelyettese kiemelte, hogy a szakmailag jól felkészült fiataloktól a munkahely joggal várja el, hogy a mozgalmi munkában is gyakorlottan dolgozzanak, s készségük legyen az együttműködésre.

Dr. Kisbakonyi József, a műszaki főiskola intézeti igazgatója arról beszélt, hogy az ötévi szerződésen alapuló tervek végrehajtása garantálja a minőségi eredményeket.

A szerződést *Koszorus Ferenc* főtitkár, illetve *dr. Kiscelli László* igazgató írta alá.

Az elnökség tagjai ezt követően látogatást tettek a győri főiskola vasutas-laboratóriumában.

Kalocsai Mihály

A XI. országos békekonferencia

Január 30-án és 31-én tanácskozott Budapesten a XI. országos békekonferencia. Az elmúlt időszakot Barabás Miklós főtitkár értékelte, s hangsúlyozta, hogy a hazai békemozgalom nem törekedett nagy tömegdemonstrációkra, inkább a kis közösségi fórumok létrejöttét segítette. A békemozgalom törekvése az, hogy köztük mindenkinek helye van, aki a közös célokban magáéra lel és aki azokért felelősen tenni kész. A tanácskozáson a legkülönbözőbb társadalmi rétegekből vettek részt. Nagyon sok hozzászólás volt, az egyetértés mellett ki-ki a saját meglátása szerint keresse az utat a kitűzött célok megvalósításához. A küldöttek sokfélesége igazolta a béketanács helyes célkitűzéseit és azt, hogy az előző konferenciához viszonyítva megnőtt a békemozgalom iránti érdeklődés.

Felszólalt a tanácskozáson Gömöri János hegesztő, a debreceni járműjavító dolgozója. A vasutasokat Ádám János, budapesti igazgatóság, Bathó György szolnoki járműjavító, Csikay Miklós, Vasutasok Szakszervezete, Dávid László, a Landler járműjavító, Gonda József, békéscsabai fenntartási főnökség, Gömöri János, debreceni járműjavító, Pady Géza, budapesti igazgatóság, Pápai István, székesfehérvári járműjavító, dr. Pethess Imre budapesti igazgatóság, dr. Tari Endre, egészségügyi főosztály, és Tóth János budapesti igazgatóság — képviselték.

Kiskunfélegyházán

Barangolás a rendezőben

Kiskunfélegyháza a Kiskunság gazdasági és kulturális centruma. Vonzáskörzetében a tömegközlekedés felét a vasút elégíti ki. Naponta nyolcszáz—ezer utas fordul meg az állomáson. Sokan utaznak ide dolgozni, de talán nem kevesebb azok száma sem, akik a szomszédos Városföldre, vagy a megyeszékhelyre, Kecskemétre járnak át naponta.

Több árut szállítottak

— A rövid távú, öt-tíz kilométeres utazások növelik jegypénztárosaink munkáját — magyarázza *Szabó István* állomásfőnök. — Ezért szeretnénk automata jegyváltó készüléket üzembe helyezni állomásunkon. *Tavaly a menetdíjakból 13 millió 400 ezer forintot szedtünk be, s 55 ezer tonna árut szállítottunk el.* Az ebből származó bevétel a tervezettnél 500 ezer forinttal volt több. A szolnoki cukorgyáron kívül állandó partnerünk a Lenin Tsz. Olaszországba takarmánykeveréket, a Szovjetunióba búzát, Martfűre pedig napraforgót küld naponta. Említést érdemel a Műanyaggyár, amely naponta 4-5 kocsit ad fel rekeszekkel, flakonokkal megrakva. Az Április 4. Gépgyár atomerőművekhez szállít gépi berendezéseket.

Az állomásfőnök invitálására helyszíni szemlére indulunk. Először a raktárnoki iroda felé igyekszünk. Könnyen célhoz érünk, mert az utat egy sávon már megtisztították a hótól.

— Milyen a forgalmuk? — kérdezem *Tarjányi Géza* kocsirakományos raktárnokot.

— Ma mindössze négy kocsit igényeltek. Jelenleg tíz kocsi van rakodás alatt és most állítják be az Áfész és a Tüzép kocsijait. Más napokon általában 10 feladási és 18-20 leadási kocsink van.

— Milyen a rakodási készség?

— Általában jó. Gond főleg akkor van, ha egy vállalatnak egyszerre több kocsi érkezik, és kevés a rakodó kapacitása. *Néha akadozik az éjszakai és a hétvégi rakodás is, elsősorban a Volán-nál és az Áfész-nél.*

Folytatjuk utunkat a gurítóhoz. Az állomásfőnök elmondja, hogy Kiskunfélegyháza földrajzi helyzeténél fogva az igazgatóság egyik legjelentősebb állomása. Fontos vasúti csomópont, öt irányban jönnek, mennek a vonatok.

A hidegben is helytállnak

Közeledünk a gurítóhoz. A sínpárok mellett a kocsirendezők által letaposott ösvényen lépkedünk. Talpunk alatt ropog a hó. Mellettünk rádióval a kezében fiatal lány igyekszik a csapáson maradni.

— Nagyon kell vigyázni, mert jeges az út, — figyelmeztet *Oroszi Gyöngyi* kocsifelíró, miközben egymás után mondja be a Kiskunhalasról érkezett kocsik adatait.

A II-es őrhely melletti gurítón ma *Zsigó Imre* a tolatásvezető. Éppen egy Szolnokról érkezett vonatot rendeznek szét Kiskunhalas irányába.

— Az ötven kocsit három fogással öt felé „dobjuk szét" — magyarázza. — Az én feladatom a tolatás vezetése, az elegy szemmel kísérése, aztán ebben a csúszos időben a munkatársakra is jobban kell figyelni. Két sarusom és egy tolató-aggatóm van, de ha kell én is besegítek. Kevés az ember. Régen ilyenkor volt egy melegedő ember, és időnként váltogattuk egymást.

Közben megszólal a külsőtéri hangszóró és *Sipos Zoltán* forgalmi szolgálattevő ad utasítást:

— Imre, figyelj a kocsikra, rosszul vannak bárcázva, Tószeg helyett Kecskemét—Alsóra mennek.

— Rendben — feleli röviden, és a jelzett kocsisor máris a megfelelő vágányra fut.

Két fogás között van egy kis időnk a beszélgetésre.

— A 32. telemet taposom a vasúton, 1963 óta vagyok tolatásvezető. Ilyen kemény tél csak 1969-ben volt. *Ezekben a napokban már 300—380 kocsit rendezünk szét.*

— Nem fázik?

— Nem. Rétegesen kell öltözködni — mondja, miközben kigombolja rövid kabátját és mutatja, hogy az ing felett három pulóver van.

Az őrhely alsó helyiségében *Ficsor László* váltókezelő szolgál. Az ő kötelessége a vonatok fogadása, megfigyelése, az engedélykéréseknél való közreműködés, de ha kell segít a tolatósoknak, vagy a váltók tisztításában.

Felül a toronyban *Varga Mihály* helyi kapcsolókezelő dolgozik. Kilenc váltó állításával segíti a gurítást.

— Reggel héttől két felosztó vonatunk volt, rendeztük a IX-et és a XI-et, eddig négy óra alatt 110 kocsi gurult le.

Amíg beszél szemét egy pillanatra sem veszi le a vágányokról. A XI. vágányon M 44-es közeledik, egy kocsival.

— Tolhatunk a tízre? — kérdi egy hang.

— Igen — feleli a távolból *Sipos Zoltán.*

Varga Mihály a dominóhoz lép, megnyomja a váltóállítógombot, egy-két pillanatig villog a sárga fény, majd beáll a váltó.

— *Most szerencsére nem volt gond a váltóállítással, de az elmúlt napokban a hó és jég miatt nehezen állt át a váltó.* Sokat kínlódtunk vele, pedig látja, a pályamunkások most is dolgoznak a 22-es váltónál.

— Kitakarítjuk, de ha elmegy egy gyorsvonat, kezdhetjük elölről — mondja az őrhely előtt *Góg Sándor* előmunkás. — Az ötös pályamesteri szakaszról jöttünk, itt kilencen, az állomás másik végén tízen dolgoznak. Reggel, amikor kezdtünk mínusz 14-15 fok volt, most valamivel enyhébb az idő, de azért óránként bemegyünk melegedni. Aztán dolgozunk tovább délutánig.

Nézem az arcokat, elfáradt emberek benyomását keltik. Aztán tekintetem a földre téved, valamennyien gumicsizmában vannak.

— Nem hideg?

— Két zoknival ki lehet bírni, jobb mint a bakancs, az átázik.

— Mostoha körülmények között dolgozunk — dohogják többen — de azért kitartunk, segíteni kell a forgalmat.

Visszatérve az állomásra, *Losonczi Lászlóné* szakszervezeti főbizalmitól kérdezem:

— Milyen körülmények között dolgoznak a félegyházi vasutasok?

— A mostani téli, zord időjárást leszámítva általában jó körülmények között. Egyedül a személypénztárosoknak lehet okuk a panaszra, hiszen a felvételi épület átalakítása miatt a már elkészült elárusító pavilonokban működnek a pénztárak.

Kiskunfélegyháza állomás 284 tagú kollektívája az elmúlt hat évben ötször nyerte el az Élenjáró szolgálati hely címet.

G. J.

A békéscsabai vasutasok

Teljesítették tavalyi terveiket

Lényegesen csökkent a kocsik tartózkodási ideje

Békéscsaba a Tiszántúl déli részének gazdasági, közlekedési és kulturális központja. Vasútállomása meghatározó szerepet tölt be a város és a megye életében, gazdasági vérkeringésében. Itt halad keresztül az észak—dél irányú tranzitforgalom, amelyet mind a személy-, mind az áruszállításban sok feladatot ró az itt dolgozó vasutasokra.

Jó kapcsolat a fuvaroztatókkal

Naponta 15—20 ezer utas fordul meg az állomáson. Legtöbben a hivatásforgalomban utaznak. A környező településekről nagy számban mennek a megyeszékhelyre dolgozni, illetve tanulni. Ebből adódóan a legfontosabb teendő: jól akalmazkodni a műszakváltásokhoz, a tanintézetek rendjéhez. Sokan veszik igénybe a helyközi forgalmat, de számottevő a nemzetközi utasforgalmunk is. *Az elmúlt év három negyedévében a személyszállításból eredő bevételük meghaladta a 30 millió forintot.*

— Számottevő az áruforgalom is — mondja *Alföldi Károly* állomásfőnök. — November végéig tonnatervünket túlteljesítve 283 ezer tonna árut indítottunk útnak. Ennek ellenére mégis leadási állomás vagyunk. Egy hónapban általában 1200 kocsit rakunk meg, és hozzánk 2200 érkezik rakottan.

Legnagyobb fuvaroztatójuk a konzervgyár, amellyel igen jó a kapcsolatuk. *A gyár folyamatosan tájékoztatja a vasutat a gyártási tevékenységről, s így időben felkészülhetnek a szükséges kocsiigényekre.* Évi eladási forgalmuk 4500—5000 kocsi, aminek nagy részét irányvonatokkal továbbítják. A gyár a szokásos konzerváruk mellett tésztagyártással is foglalkozik, amit aztán innen küldenek el az ország minden részébe. Iparvágányukra nem ritka, hogy harmincasával állítják be a kocsikat. Sokszor a Tüzép vágányát is igénybe kell venniök, hogy a feladási üres kocsikat, illetve az áruval érkezőket beállíthassák. Ősszel különösen sok alma és üvegáru érkezett a gyár címére.

Másik nagy fuvaroztatójuk a Gabonaforgalmi Vállalat, amelynek exportfeladásai jelentősek. De sorolhatnánk a Barnevállt, a Hűtőházat, a Békés Megyei Agráripari Egyesülést, és más vállalatokat is. Sajnos a Tégla és Cserépipari Vállalat szinte alig szállít vasúton; termékeit saját gépkocsikkal fuvarozza el.

Leadási forgalomban a Tüzépé a vezető szerep. Címére építő- és tüzelőanyagok érkeznek. Irányvonatok hozzák a követ, a homokot, a kavicsot a Közúti igazgatóságnak és a DÉLÉP-nek. A Magyar—Szovjet Barátság Tsz-nek gumiáruk, az Univerzálnak az élelmiszertől a hűtőgépen át a haszonvasig szinte minden áruféleség érkezik. Számottevő forgalma van a VIDIA-nak, az Agrokernek, az ÁFOR-nak és a KOKÖV-nek.

Megváltozott a profil

— *Konténeres áruforgalmunk is növekszik, különösen azóta, hogy megnyitottuk a terminált* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Bene László* kereskedelmi részlegvezető. — November végéig közel öt és félezer 20 lábas nagy konténert, és több mint tizenegyezer közepes konténert kezeltünk. Különösen az októberi forgalmunk volt nagy.

— *Örülünk annak — folytatja —, hogy megkezdődött a 110 millió forintos költségű kereskedelmi telep építése.* Már ősszel végeztek a tereprendezéssel és elkészültek az utak is. Az építés ideje kb. három év lesz. Oldal- és homokrakodó is épül majd. Ezután a kereskedelmi áruk ki- és berakását nem nehezíti majd az időjárás. Nagy teljesítményű daruval is gazdagodunk. Havonta 600—800 kocsit mérlegelünk. Nemcsak a saját, hanem más állomásokét is. Az úgynevezett mellékteljesítményekkel bevételeink 200 százalékkal nőttek.

— Állomásunk profilja az elmúlt tíz évben alaposan megváltozott — veszi vissza a szót az állomásfőnök. — Korábban az áruforgalmunk 30 százaléka iparvaganyon, 70 százaléka rendes kezelési helyen bonyolódott le. Ma fordított a helyzet. *Vonzáskörzetünkbe 22 iparvágány tartozik, amiket havonta háromszor szolgálunk ki. Sokszor 60-70 kocsival indul a menet.*

— Milyen a vállalatok rakodási készsége?

A választ *Bene Lászlótól* kapom:

— Általában elfogadható. Ez annak köszönhető, hogy a nagyvállalatokkal kapcsolataink rendkívül jók. Kölcsönösen tájékoztatjuk egymást a fontosabb munkákról, így időben felkészülhetnek a rakodásra. Egy-két vállalat azonban még nem szívesen rakodik a hét végén.

A kocsirendezők vállalása

— Csökkent-e a kocsitartózkodási idő?

— Tavaly sikerült előbbre lépnünk. Amíg 1985-ben 16,21 óra volt az egy kocsira jutó tartózkodás, addig tavaly novemberig 13,02 óra. Az idegen kocsik tartózkodása főleg az őszi forgalomban javult. A 20,5 órás célkitűzést októberben 18,17 órára szorítottuk le.

Békéscsaba állomás elegyfeldolgozó munkája is jelentős, hiszen fontos vasúti csomópont. *Négy irányba elágazó állomás.* Naponta mintegy 600-800 kocsit dolgoznak fel, az átmenőkkel együtt közel 1400 kocsi fordul meg naponta az állomáson.

— Elegyrendezésünket négy tolatógép (egy gurító és három állomási) segíti. Félgurítódombunk napi átlagos teljesítménye 800 kocsi — mondja *Alföldi Károly.* — De ha szükséges, ennél többre is képesek vagyunk. Most például a Ferencvárosi pályaudvar átépítése miatt várhatóan nőnek a feladataink. Szocialista brigádjaink kezdeményezésére *a kocsirendezők vállalták, hogy ha kell a napi gurítási teljesítményt 1000 kocsira is felemelik.* Állomásunknak meghatározó szerepe van a kocsikiegyenlítési feladatok teljesítésében. Itt gyűlik össze az elegy, itt állítunk össze naponta kettő, az őszi forgalomban napi három-négy kiegyenlítő vonatot. Ezzel is segítjük az igazgatósági feladatok végrehajtását. Naponta nem kevés munkát ad a kocsijavító műhely kiszolgálása, az exportos vagonok kiválasztása. Sajnos a frekventált munkakörökben nálunk is munkaerőhiány van. Ennek ellenére tavalyi célkitűzéseinket sikerült teljesíteni.

Gellért József



Az idei télen a vasutasok sokat tettek azért, hogy zavartalan legyen a személyszállítás
(Zelman Ferenc képriportja)

Fiatalok vetélkedője

A közelmúltban a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség vezetői munkavédelmi és Ki minek mestere szakmai, politikai vetélkedőt, valamint betanított pályamunkási vizsgát rendeztek. A munkavédelmi vetélkedőt a szocialista brigádok között szervezték. A brigádoknak 100 kérdésre kellett választ adnunk.

A legtöbb helyes választ a II. főpályamesteri szakasz Ságvári szocialista brigádja adta, megszerezve ezzel a győzelmet. A második helyen a VI. főpályamesteri szakasz (Szerencs) Ady brigádja végzett, míg a harmadik a III. főpályamesteri szakasz (Abaújszántó) Petőfi brigádja lett.

A Ki minek mestere szakmai-politikai vetélkedőn a fiatalok mérték össze tudásukat. Az egyik csoportba a középiskolát végzettek, a másikba a szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkezők kerültek. Az első helyet a VI. főpályamesteri szakasz dolgozója, *Butta László* és az I-es főpályamesteri szakaszról *Szabó János* szerezte meg. A második helyen *Zemlényi István* (pályafenntartási központ) és *Kopcsó István* (III. főpályamesteri szakasz) dolgozója végzett. A harmadik helyre az I-es főpályamesteri szakaszról *Ducsai Zoltán,* és a III. főpályamesteri szakaszról *Papp Sándor* került.

A helyezettek pénzjutalmat kaptak. A betanított pályamunkásvizsgán 31-en vettek részt.

Vaszil Barnabás

A közlekedésről

Dr. Nagy Ervin közlekedési miniszterhelyettes tartott tájékoztatót január 21-én a vasutasszakszervezet székházában a közút és a vasút szerepéről, fejlesztésének perspektíváiról. Részletesen beszélt a közúti közlekedés gondjairól, a gépkocsiellátás lehetőségeiről, az autópályák építéséről. A jövőben — 2000-ig — 2,5 millióra nőhet a gépkocsik száma hazánkban.

Egy gazdaságos gazdasági vasút

Évente 500 ezer tonna árut szállít

Két évtizeddel ezelőtt a MÁV Gazdasági Vasutak vonalhálózatának hosszúsága még megközelítette az ötszáz kilométert. Ma, 1987-ben ugyanez már az ötvenet sem éri el. A balatonfenyvesi és az úrkuti mellett a szobi GV is túlélte a hatvannyolcas koncepciót követő nagy vasútmegszüntetéseket, ám, hogy ez így történt, abban nem csupán a szerencse játszott közre. *A kisvasút ugyanis 400—500 ezer tonnás évi szállítási teljesítménnyel büszkélkedhet.* Ez azt jelenti, hogy nem csupán a megélhetéshez szükséges minimumot könyvelik el bevételként, hanem évről évre tekintélyes összeget raknak be a MÁV pénztárcájába.

Az első vonalat 1912-ben *Lutzenbacker Pál* földbirtokos építtette, azzal az elképzeléssel, hogy a közeli kőbánya anyagát a Duna partjára, vagyis az olcsó kisvasúttal az olcsó víziútig szállítja. A kocsikat az első két évtizedben lovak vontatták, a gőzüzem csak a második világháború után kezdődött, amikor a kisvasút üzemét a kőbánya vette át.

A háború alatt egy szőnyegbombázás szinte teljesen megsemmisítette a kisvasutat a kőbánya gépeivel együtt. A harcok után rövid időn belül helyreállították, s újból megindult a forgalom. 1953-ban a kisvasutat a MÁV Gazdasági Vasútigazgatósága kötelékébe sorolták. Ettől az időponttól MÁV Gazdasági Vasút elnevezéssel üzemel.

A dízelesítés 1956—57-ben kezdődött, a gazdasági vasutaknál eddig már nagyszerűen bevált C.50-es vontatókkal. Emellett 1980-ig a gőzösüzem is fennmaradt. Ekkor a Szobon dolgozó négy 490. sorozatú gőzmozdony helyébe a felszámolt sárospataki keskenynyomközű vasútról érkeztek Mk 48. sorozatú dízelhidraulikus gépek. A kis gőzösökből múzeumi kiállítási darabok, illetve nosztalgiamozdonyok lettek.

A szobi kisvasút vonalvezetése rendkívüli hatással van a gazdaságos üzemvitelre. Az osztályozótól a kőbányáig húzódó 4 km-es szakasz ugyanis végig emelkedőben fekszik. Ez azt jelenti, hogy a könnyű, üres vonatokat viszonylag kis üzemanyagköltséggel lehet vontatni, míg a nehéz, rakott szerelvények a saját súlyuk által legurulnak a domboldalról. *A kisvasút állóeszköz- és gördülőállománya elhasználódott.* Az utolsó pályafelújítás tizenöt évvel ezelőtt volt, a mozdonyok és a kocsik a hatvanas évek elején készültek.

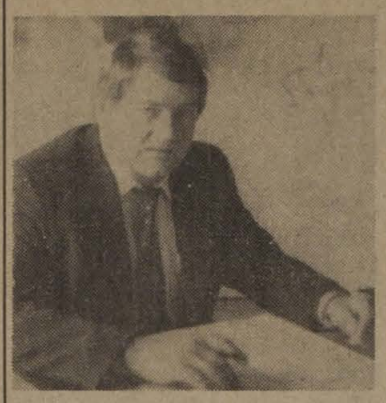
Forgalom jelenleg csak a már említett 4 km-es szakaszon van, de a vonal ennél lényegesen hosszabb. A kőbánya után további 4 km-es szakasz vezet Márianosztrára, innen pedig egy az erdőgazdaság kezelésében lévő 24 km-es vonalrész húzódik Nagybörzsönyig. *A fellendülőfélben levő belföldi turizmus igényei a közelmúltban előtérbe helyezték a személyforgalom újraindítását.* (1974-ig menetrendszerű személyszállítás volt Szob és Márianosztra között.)



A kisvasút saját erőből tervez bizonyos korszerűsítéseket, így a pálya felújítását és a légfékezés bevezetését. Mindezt a forgalom jövőbeni várható növekedése is indokolja. A kőbánya a nagyberuházások visszafogása miatt teljesítőképességének csak 75—80 százalékát nyújtja. A kitermelhető kő mennyisége a felmérések szerint az ezredfordulón túl is biztosított, és ez meghatározó lehet a gazdasági vasút hosszabb távú terveinek megvalósításában.

(Gerecsei)

Állomás a határ szélén



Bíró Károly állomásfőnök ismerteti az eredményeket

Az esetenkénti igazoltatásoktól eltekintve semmi jel nem utal arra, hogy a vonat a nyugati határhoz közeledik. Hegyeshalomban leszállva pedig ugyanolyan kép tárul az ember elé, mint más honi vasútállomásokon: mozdonyok, szerelvények, szokványos vasúti épületek. Az itt, immár huszonöt éve szolgáló *Bíró Károly* állomásfőnök azonban ennél sokkal többet is el tud mondani.

— Záhony országrésznyi területen fekszik, vágányai megszámlálhatatlanok. Hegyeshalom mennyire hasonlítható hozzá?

— A mi állomásunk szerényebb — válaszol *Bíró Károly.* — A vágányok mintegy két kilométer hosszúságban nyúlnak a határ felé és a szélesség sem haladja meg a kétszázötven métert. A személyforgalom nyolc, a teherforgalom tizennégy plusz három TEEM — vágányon zajlik.

— A nagyobb határállomásokon alapvető követelmény a korszerűség. Hol tart e tekintetben Hegyeshalom?

— *Jó, ha a közepes színvonalat megütjük.* A hatvanas évek közepén készült egy átfogó, háromlépcsős korszerűsítési terv. Ebből tulajdonképpen csak ez első lépcső valósult meg. A biztosítóberendezés közel sem felel meg a vonatforgalom igényeinek, a váltók kézi állításúak, kulcsrögzítős megoldással. A vágányútbeállítást egy vonat részére hét és huszonkét perc között határozták meg, attól függően, hogy rajkai keresztbejáratásról, vagy helyi ki- bejáratról van szó. Könnyű kiszámítani, ha Hegyeshalmot naponta mintegy százötven vonat érinti, még a két időegység középértéke sem férne bele a huszonnégy órába. Segíteni csak az utasítás kivételes pontjainak alkalmazásával tudunk magunkon, ez viszont kényszerhelyzet, nem is mindig megnyugtató. Biztosítóberendezésünk korszerűtlenségét nem kompenzálja az Európában egyedülálló felsővezeték-hálózatunk sem, sőt olykor-olykor zavarólag is hat. Hiányoznak a korszerű árumozgatás feltételei is.

— Mindez mennyire hátráltatja a napi munkákat?

— *A vonatok összeállítását gurítódomb hiányában síktolatással kell végezni, ez eleve lassítja a vonatok összeállítását.* Ehhez hozzájárulnak az egymástól távol fekvő kéziállítású váltók. Váltókezelő pedig nincs annyi, amennyi kellene. Hátrány, hogy nincs elkülönítve a vonalfogadó és vonatindító vágánycsoport, az elegyek szétválasztása irányok szerint jelenleg úgy történik, ahogy azt a pillanatnyi helyzet megköveteli. Normális üzemmenet mellett a rendelkezésre álló vágányokon zökkenő nélkül tudunk dolgozni, de ha a menetrendtől eltérően több vonat is érkezik, már vannak gondjaink. Az állomás kapacitását egyébként napi 810 kocsi feldolgozására határozták meg. Ennél mi többet, ezer kocsi körüli mennyiséget tudunk megrendezni, vagyis a kapacitást többnyire kihasználjuk.

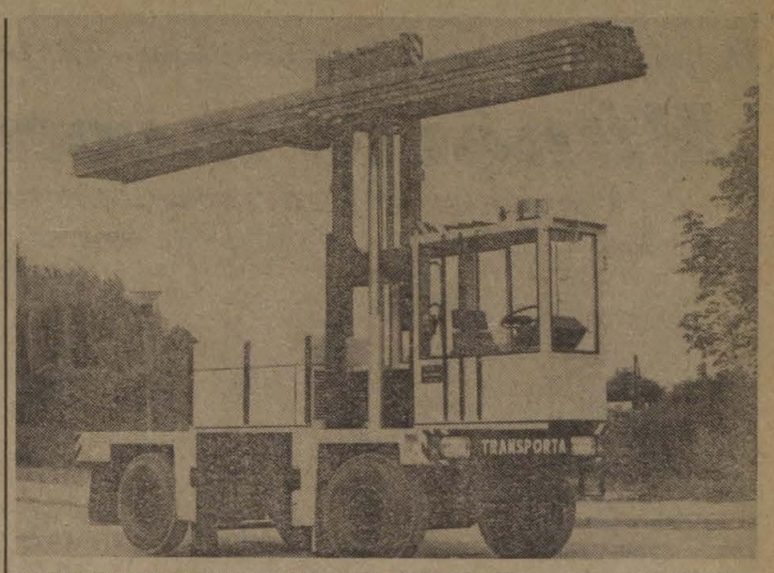
A következő kérdést már *László Szigetinek*, az ÖBB kirendeltségvezetőjének teszem fel.

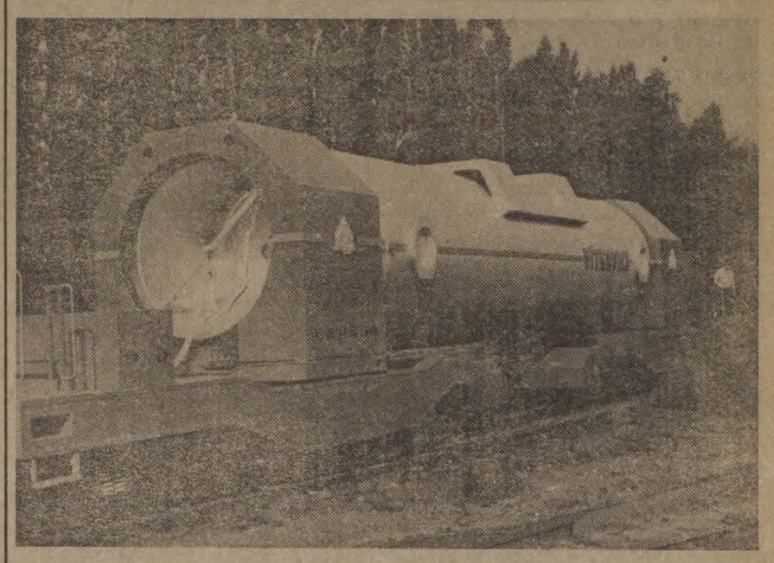
— Hegyeshalom fő feladata az osztrák—magyar határforgalom lebonyolítása. Feltételezésem szerint ebben elengedhetetlen a két vasút közötti jó partnerkapcsolat.

— *Mondhatom, hogy a nyelvi problémák ellenére nagyszerűen megértjük egymást a magyar vasutasokkal.* Ennek köszönhető, hogy a kisebb akadályokat — kocsiátadás, -átvétel, növény- és állategészségügyi dolgok — szinte mindig sikerül elhárítanunk.

— Van-e ön szerint a két vasút üzemvitelében nagyobb technológiai eltérés?

— Ha országaink belső hálózatát nézzük, akkor bizonyára van. Itt a határon nincs különösebb technológiai eltérés, mivel a forgalmat nemzetközi előírások szabályozzák.



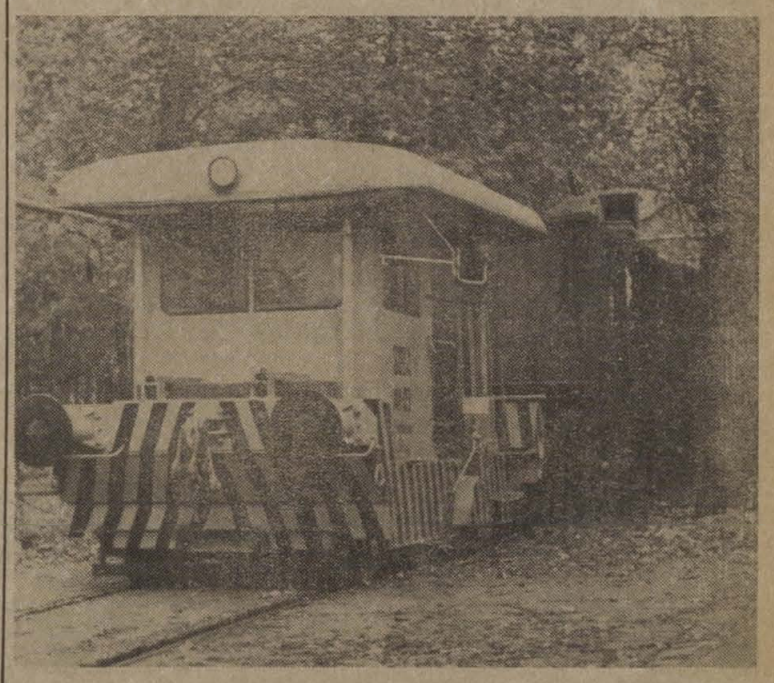


A vitkovicei gyár hosszú, terjedelmes szállítmányok rakodására fejlesztette ki az YB 50 A típusjelzésű új teherszállító gépét. Alkalmazásával gyorsabb és főleg biztonságosabb a rakodás, hiszen a köteles darukkal való emelésnél elforoghat a termék, és balesetet okozhat. A csehszlovákok új gyártmánya ötezer kilogrammig biztonságos és gyors. (Felső képünk)

A vitkoviceiek másik új terméke a háromszáz tonnás, folyékony vas szállítására alkalmas speciális vagon. Előnye, hogy a vaskohótól az acélműig szinte hőveszteség nélkül jut el a szállítmány. (Alsó képünk)

ÖTLETES ÚJÍTÁS

Mozdonyt helyettesít az egykori aláverőgép



A Landler Járműjavítóban mindennapos feladat a javításra kijelölt, illetve a javított kocsik mozgatása. Az utóbbi években egyre több gondot okozott a mozdonyhiány, hiszen a vontató járművekre a forgalomnak is szüksége van. Az üzem vásárolhatott volna egy UNIMOG-ot, vagy egy „kétéltű" traktort, de olcsóbb megoldás is kínálkozott. A pályafenntartási szakszolgálattól elkértek egy balesetnél megrongálódott Buda típusú aláverőgépet, s azt 80 ezer forint költséggel mozdonnyá alakították.

Az új vontató jármű hat-nyolc teher-, vagy két négytengelyes személykocsit mozgathat biztonságosan.

Határforgalmi munkaverseny

A két szomszédos határállomás, Somoskőújfalu és Fülek között több mint három évtizedes múltra tekint vissza a szocialista munkaverseny, amelyet évenként értékelnek. A két határállomás gazdasági, politikai és társadalmi szerveinek vezetői január közepén Füleken találkoztak. Az értékelés szerint ezúttal a vendéglátók értek el jobb eredményeket. Teljesítményüket 75 ponttal jutalmazták. Somoskőújfalu vasutasai 15-tel kevesebb, azaz 60 pontot kaptak. Így a vándorzászlót az elmúlt évi eredményeik alapján a füleki vasutasok nyerték.

Felújítás Szekszárdon

A közelmúltban fejeződött be Szekszárdon — tízmillió forintos költséggel — az új emelt utasperon építése, a térvilágítás, valamint a hangosító berendezés felújítása. Az állomáson naponta 2500—3500 utas fordul meg. Az előregyártott elemekből készült peronnak különösen most, a téli hónapokban lehet igazán örülni, hiszen egyszerűbb a takarítás, és könnyebb a vonatokra való le- és felszállás is.

Szemétlerakó a vasút mentén

A ceglédi fővonalon Üllő és Vecsés-Kertekalja között figyeltem fel olyan jelenségre, amely csúfítja a környezetet. A helybeliek, bizonyára kényelemszeretetből, a vasút területét szemelték ki szemét-lerakóhelyül. Meggyőződésem, hogy a növekvő szeméthalmok láttán velem együtt másoknak is az a véleménye, hogy azt, ilyen forgalmas vasútvonal mentén, de máshol sem szabad megtűrni.

A vasúti pálya mellé lerakott szemetet most ugyan hó fedi, de ha beköszönt a tavasz, félő, hogy az arra utazóknak ismét kellemetlen látványban lesz részük.

Földi József
Szolnok

Új tájékoztató táblák



A jó utastájékoztatás a kulturált személyszállítás fontos alapkövetelménye. A MÁV a vasúti állomásokon és megállóhelyeken folyamatosan felszereli az új — kék alapon sárga betűkkel írott állomási névtáblákat.

Falra hányt borsó

Hiába panaszkodnak hónapok óta a Pestlőrinc—Kavicsbányán dolgozó kocsirendezők, mozdonyvezetők. Falra hányt borsó, nincs aki meghallgassa és orvosolja bajukat. Két éve vették el az öltözőjüket. Helyette kaptak ugyan másikat, de abban mindössze egy hideg vizes kézmosó jelenti a komfortot. Ha mosakodni akarnak, kályhán, vödörben melegítenek vizet. A tusonkénti négy embernek ez a megoldás (érthető okok miatt) nem tetszik.

Különösen nyáron szenvednek sokat a meleg víz hiányától, hiszen a közeli TÜZÉP-telep felől állandóan száll a szénpor, rátapad az izzadt bőrre. Tisztálkodási lehetőség híján porosan, piszkosan kell felölteniök civil ruhájukat. Van köztük, aki 80—100 kilométeres távolságból utazik szolgálatba, illetve haza. Izzadságszaguk miatt az utasok is elülnek mellőlük. Pedig nem lenne nehéz orvosolni a panaszt, hiszen csak egy vízmelegítő és egy zuhanyozófülke kellene. Már sok fórumon szóvá tették, a termelési tanácskozásokon is, de eddig csak ígéretet kaptak. Attól pedig nem javulnak a dolgozók szociális körülményei.

A szakszervezet intézkedést sürget

Bűnözés a vonatokon

Vonatkísérő járőrszolgálatokat szerveznek

1986. október 21-én a 7025. számú vonaton B. J-né 22 éves jegyvizsgálót egy ismeretlen férfi késsel megtámadta és közösülésre akarta kényszeríteni. Dulakodás közben a jegyvizsgáló nőnek sikerült vészfékkel megállítania a vonatot. A támadó, aki Vecsésen szállt fel, elmenekült.

1986. november 2-án a 701-es számú vonaton ismeretlen tettesek megkéseltek egy katonát. A közbelépő jegyvizsgálót tettlegesen bántalmazták.

Tavaly november 9-én, a 2758-as számú vonaton szintén ismeretlen tettesek bántalmazták E. J. jegyvizsgálót, aki azt követően hét napig betegállományban volt.

A jegyvizsgáló jogi védelme

Ezek a riasztó történetek nem a krimik lapjain, hanem a bűnüldöző szervek jegyzőkönyveiben olvashatók. Tudni kell, hogy a törvény a jegyvizsgálót — mint a közforgalmú vállalat alkalmazottját — szolgálatának teljesítésekor az általánostól nagyobb jogi védelemben részesíti azzal, hogy *hivatalos személynek minősíti és támadóját szigorúbban bünteti.* Ha valaki a jegyvizsgáló jogszerű eljárását akadályozza, akkor az elkövetőt a szabálysértési hatóság háromezer forintig terjedő pénzbírsággal sújthatja. Ha a jegyvizsgálót fenyegetik, vagy tettleg bántalmazzák, akkor az bűntettnek minősül és az elkövető három évig terjedő szabadságvesztéssel büntethető.

A jogi védelem természetesen csak akkor hatásos, ha az érintett dolgozó és a munkáltató azonnal megteszi a feljelentést az illetékes hatóságnál. A büntető feljelentés minden vasutas feladata. Ezt az 1985. évi 27. számú MÁV Értesítőben megjelent utasítás kötelezően előírja. A feljelentést akkor is meg kell tenni, ha a belső szakmai vizsgálatot még nem zárták le.

A Vasutasok Szakszervezete — felhasználva a szakszervezeti bizottságok gyakorlati tapasztalatait — megállapította, hogy *1986-ban tovább romlott a közbiztonság a személyszállító vonatokon. Elsősorban a jegyvizsgálók sérelmére elkövetett esetek száma nőtt, és gyakoribb lett a személyvonatok megrongálása.*

A bűncselekményeket elsősorban az elővárosi, a nem hivatás-forgalomban közlekedő vonatokon követik el: például a Nyugati—Cegléd, Kőbánya-Kispest—Lajosmizse vonalakon. Hasonló a helyzet a hét végi és a hét eleji távolsági vonatokon az ingázó utasok és a szabadságra utazó, vagy onnan visszatérő katonák randalírozása miatt. Kifejezetten veszélyeztetett a Budapestről Pécsre, Zalaegerszegre, Nagykanizsára és Záhonyba induló hétvégi vonat. *Emiatt női jegyvizsgálókat az éjszakai járatokra például Pécsett nem lehet vezényelni.* Ugyancsak gyakori a rendbontás a Vác—Veresegyháza, Balassagyarmat—Ipolytarnóc között közlekedő vonatokon.

Az úgynevezett fekete vonatokon veszélyeztetik a közbiztonságot a mozgó bögrecsárdák. A hajnali munkásvonatokon és az állomások környékén a zugfőzdék pálinkáját isszák a munkába indulók. Ezt minden eszközzel meg kell akadályozni.

Speciális brigádok őrzik a rendet

Egyes szakszervezeti bizottságok a dolgozók védelme érdekében már megtették a szükséges intézkedéseket. A miskolci vasútigazgatóság és a szakszervezet együttes felkérésére a BM Forradalmi Rendőr Ezred évekkel ezelőtt létrehozta a vonatkísérő járőrszolgálatot. Az igazgatóság javaslatai alapján jelölik ki a kísérendő vonatokat, és a körülményeknek megfelelően havonta módosítják azt. Jelenleg a rendőrjárőrök 40 vasúti útirányt ellenőriznek rendszeresen. A tapasztalatok bizonyítják, hogy az ellenőrzött vonatokon lényegesen javult a közbiztonság.

A Vasutasok Szakszervezete a közbiztonság megszilárdítása és a dolgozók védelme érdekében összehangolt, központi intézkedés megtételére kérte fel a MÁV vezetőit. A szakszervezet álláspontja szerint a munkafegyelem megkövetelésével párhuzamosan meg kell teremteni a megfelelő munkakörülményeket, amelyre a Munka Törvénykönyve is kötelez.

A bűncselekményt jelenteni kell

Szervezettebbé, folyamatosabbá kell tenni a belső munkavédelmi, rendészeti és fővizsgálói ellenőrzéseket! Az elkövetett bűncselekmények bejelentésére ismét fel kell hívni az illetékes vezetők figyelmét.

A MÁV vezetői már intézkedéseket tettek a jegyellenőrzési rendszer szigorítására, amely elsősorban a bevétel növelését szolgálja. Az 1986. évi 42. számú MÁV Értesítőben közzétett utasítás lehetővé tette, hogy a szakmai ismeretekkel rendelkező vasutasok munkábajárásuk, illetve kiküldetésük során — külön kötött munkaszerződés alapján — jegykezelői tevékenységet végezzenek. Természetesen a vonatokhoz főfoglalkozású jegyvizsgálót is kell vezényelni.

A gyors intézkedések hatására remélhető, hogy ezután nagyobb biztonságban lesznek majd vonatainkon az utasok és a jegyvizsgálók egyaránt.

Dr. Szabó László

Titkárválasztás Miskolcon

Rendkívüli ülést tartott január 23-án a miskolci területi intézőbizottság. Ezen, a testület tagjain kívül részt vett többek között Básty János, az SZMT vezető titkára, Hernádi István vasútigazgató, valamint Radványi Géza, a MÁV miskolci pártbizottság titkára.

Az ülésen Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára köszöntötte a 45 évi szolgálat után nyugdíjba vonuló Zombori Lajos területi titkárt. Méltatta munkásságát, példamutató szorgalmát, vasutashűségét. Zombori Lajos nyugdíjasként is közéleti ember marad, továbbra is részt vesz a szakszervezeti mozgalomban. Utódjának, az intézőbizottság rendkívüli ülésén Pólik Andrásnét választották meg titkárnak.

Pólik Andrásné 1951-ben a miskolci BFF-nél műszaki ipari tanulóként került kapcsolatba a vasúttal. Később művezető, majd üzemvezető lett. Elvégezte a tisztképzőt, ezután technikusi, majd főiskolai végzettséget szerzett. 1976-ban került a területi bizottságra, ahol a múlt év novemberéig a közgazdasági bizottság vezetője volt.

Cs. B.

EGYPERCES PORTRÉK

Gábriel János mozdonyvezető szerette a gőzösöket



Magas, erős fizikumú, határozott ember *Gábriel János* mozdonyvezető, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség dolgozója. Ám amikor a közelmúlt eseményeiről kérdezem, határozottsága elszáll, komoly tekintete megszelídül. A fizikai munkához szokott kezek, hol egymásba kulcsolódnak, hol az újságot szorongatják. Nehezen oldódik, hiszen az élmény még friss, és szerénysége is gátolja, amikor a kérdéseimre válaszol.

Pedig *Gábriel Jánosnak* jó oka van a büszkeségre, hiszen tavaly november 7-e alkalmából a Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetést vehette át a MÁV Vezérigazgatóságon. A kitüntetéssel a vasút szolgálatában eltöltött 31 évet méltányolták.

Szívesen emlékezik a múltra. Többek között arra, hogy mielőtt vasutas lett, fiatalon részt vett az első szocialista város építésében. Később haza került Békéscsabára és szolgálattételre jelentkezett a fűtőház-főnökségen. Kezdetben segédmunkásként, majd több évig mozdonyfűtőként dolgozott.

— *Majdnem minden típusú gőzöst vezettem* — mondja. — *Szerettem azokat a masinákat, pedig gőzösön szolgálni nehéz volt. Gyakran 280-300 órát is dolgoztunk egy hónapban.*

Határtalan szorgalmát bizonyítja, hogy az összes vasúti vontatójárműre megszerezte a vezetői jogosítványt. Ő volt az, aki a hetvenes évek elején elsőnek kezdeményezte, hogy Békéscsabán a mozdonyvezetők képzésére szervezzenek tanfolyamot. Közvetlen munkatársait is agitálta, buzdította a tanulásra.

— Mindig szívesen foglalkoztam a fiatalokkal. Tanítványaim közül egyik sem fordította el a fejét, ha az utcán találkoztunk.

Gábriel János közéleti ember is. Az MSZMP-nek 1962 óta tagja a szakszervezeti mozgalomban 36 éve vesz részt. A párttagság megbecsülését, tiszteletét élvezi. Már többször választották pártcsoportbizalminak.

— *Egy vasutas jó családi háttér nélkül nem végezhet igazán kiemelkedő munkát* — jegyzem meg.

— Ez valóban így van. Én a családomnak, elsősorban a feleségemnek köszönhetek mindent, amit eddig elértem. Gyakran voltam távol. Két gyermekünk van. Ma már felnőttek, keveset lehettem velük. A feleségem volt a biztos háttér. Ha ő nincs, vagy nem ilyen megértő, akkor nem tudtam volna minden szolgálat előtt aludni, pihenni. A fiam főiskolát végzett, a lányom érettségizett. Ezért is szerettem volna, ha a feleségem mellettem ül azon az ünnepségen, amikor szólítottak a kitüntetés átvételére.

Zacharidesz Jánosné

A „milliomossal" kocsikáztam

Imponáló magabiztosság, nyugodt, derűs tekintet. A Lada 1500-as volánjánál magas, ősz hajú férfi ül: Borka Ferenc. „Milliomos." Kilométer-milliomos. Az elmúlt év november 7-én kapta meg ezért az elismerést és a pénzjutalmat. Megígérte, hogy válaszol a kérdéseimre, ezért elkísértem egy rövid útra.

— Hány éve gyűjtögeti a kilométereket?

— Huszonhat évet töltöttem a volán mellett. Vasúti pályafutásomat 1953-ban kezdtem a szombathelyi TBF-nél. 1960-ban kerültem a MÁV autófuvarozási főnökségéhez gépkocsivezetőnek. 1972-től dolgozom a járműjavítóban. Először teherautót vezettem, aztán mikrobuszt s végül személygépkocsit.

— Előfordult, hogy meleg helyzetbe került az utakon?

— *Néhányszor igen, de minden sértetlenül megúsztam.* Talán a rutinnak, talán a szerencsének köszönhetem, de az igazság az, hogy a közutakon nem kell feltétlenül vétkesnek lenni ahhoz, hogy vesztes legyen az ember.

— Mi a véleménye az időjárási frontokról? Manapság egyre többet beszélnek erről.

— *Engem az időjárás sosem befolyásolt.* De lehet benne valami. Tapasztalatból tudom, hogy más gépkocsivezetők front idején ingerlékenyebbek, gyakrabban hibáznak.

— Tanított másokat is vezetni?

— Igen. *Nyolc évig oktató voltam másodállásban a KPM-nél. Körülbelül 450-500 tanulót segítettem a sikeres gyakorlati vizsgához.*

— A gépkocsivezetés embert próbáló munka. Biztos családi háttér, nyugodt életvitel kell hozzá. Mondana erről valamit?

— A családomat sohasem kellett arról meggyőzni, hogy mennyire fontos számomra a jó közérzet. Persze mindenkinek vannak gondjai, de azokat mi közös egyetértésben orvosoltuk. Ebben a közös munkahely, a közös sors is segített, hiszen *az egész család vasutas.* Mindkét fiamnak, a lányomnak és a feleségemnek is van jogosítványa. Tudják tehát, hogy milyen felelősség gépkocsit vezetni.

— Tervei?

— Van egy kis kertem. Sok munkát, sok örömet ad. Aztán meg az unokákkal is foglalkozni kell. Mindössze néhány év választ el a nyugdíjtól. Bízom abban, hogy majd akkor több idő jut kirándulásra, utazásra és a családra is.

— Köszönöm a beszélgetést és a kellemes utazást!

Sátori Vilmosné

DÉLIDŐBEN
a szentgotthárdi főnöknél

Tíz perc késéssel indult a személyvonat Szombathelyről Szentgotthárdra, de végül időben érkezett.

— A késés oka az lehet — adja magyarázatát *Karácsony Pál* állomásfőnök —, hogy csinálják az aluljárót. Az öcsémék tervezték — teszi hozzá nem kis büszkeséggel. Aztán elmondja, hogy ő pedagógus családból származik, mégis vasutas lett. A felesége is az, a MÁV Toursnál dolgozik. A kisebbik lánya a MÁV Tervező Intézetnél építészmérnök.

— Sok beosztásban dolgoztam én a MÁV-nál — folytatja. — Voltam többek között forgalmi szolgálattevő, tartalékos, vámkezelő. 1980-tól vagyok állomásfőnök. Innen naponta 15 személyvonat megy Szombathelyre. *A közlekedés jónak mondható, hiszen 70 percenként indítunk vonatot.* Természetesen szombat-vasárnap valamivel kevesebb közlekedik. Napi három pár tehervonat megy Ausztriába, és négy személyvonat érkezik onnan. Az utasforgalom az utóbbi időben megnőtt. Nemrég jött egy vonat nyolcvan utassal Burgenlandból. Köztudott, hogy odaátról sokan jönnek át hozzánk vásárolni.

— Hányan dolgoznak az állomáson?

— Összesen 75-en vagyunk. Azt lehet mondani, hogy teljes a létszám, csak éppen a kocsirendezőink vannak kevesen. Négy kocsirendező hiányzik. Az 1+3 ember helyett 1+2, meg 1+1 dolgozik, vagyis a tolatásvezető és a beosztott kocsirendező. Ezért sok a túlóra.

— Milyen a kapcsolat az osztrák vasutasokkal?

— *Kitűnő a kapcsolatunk a határőrséggel, a vámőrséggel, és természetesen az osztrák vasutasokkal is.* Nagyszerűen lehet velük együtt dolgozni. Az állomáson többen ismerjük a német nyelvet. Tizenöt vasutasnak alapfokú német nyelvvizsgája van. Az állomásfőnöki, a forgalmi szolgálattevői és a vámkezelői munkakörökben itt az idegen nyelvtudás kötelező. A tanulás költségét a szombathelyi vasútigazgatóság fedezte. *A feleségem a MÁV Tours-nál dolgozik, ő még jobban beszél németül, mint én.* Szolgálat közben nélkülözhetetlen a német szó, hiszen Gyanafalvával, vagyis Jennersdorffal, a szomszédos határállomással, sokszor kell hivatalos ügyben beszélni.

Éppen dél van. Sokan elmentek ebédelni.

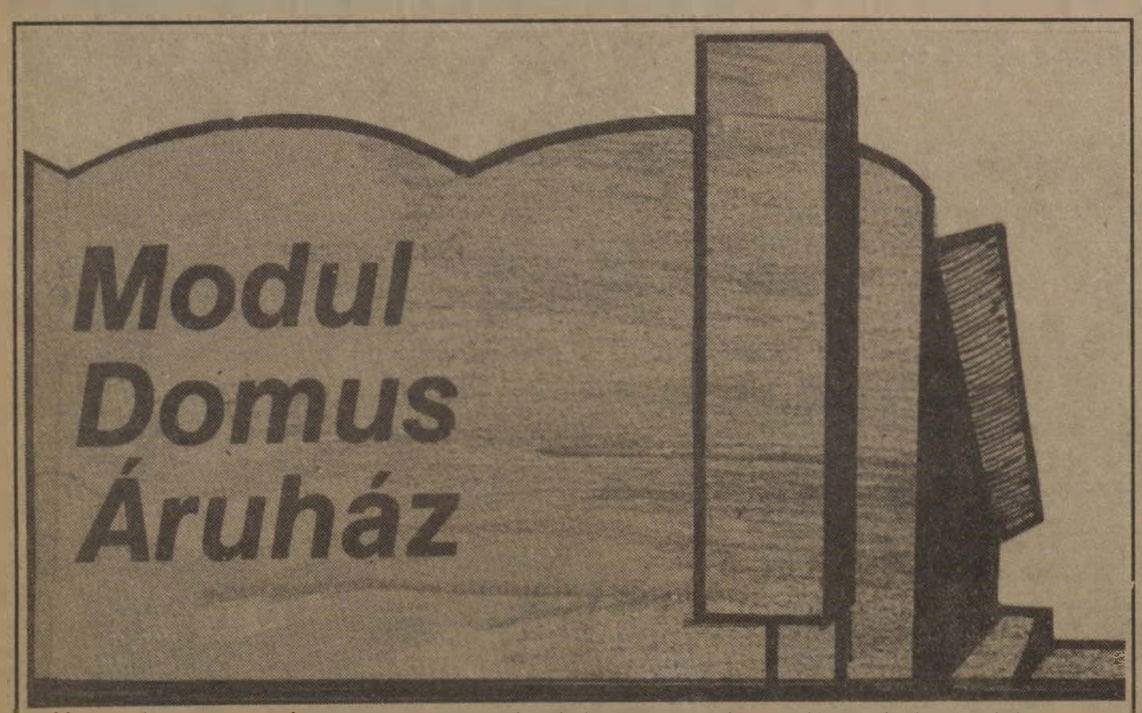
— Az innen ötpercnyire lévő Selyemgyárban ebédelnek a vasutasaink — magyarázza az állomásfőnök. — Kitűnő az üzemi koszt.

Most folyik az állomás és a régi, korszerűtlen lakások felújítása is. Nemrég újították fel a vágányhálózatot, és magasított peront is építettek.

— Mi a hobbija, a kedvenc időtöltése?

— Van egy hétvégi telkem Salföldön, Ábrahámhegy közelében, a Balatontól nem is olyan messze, és lelkes szurkolója vagyok a szombathelyi Haladás labdarúgó csapatának. Nélkülem nincs meccs, mert én mindig ott vagyok a stadionban. És ma jó érzés itt, Vas megyében labdarúgó-szurkolónak lenni.

Takács Tibor



Hazai és importbútorok, lakberendezési cikkek széles választékával várjuk kedves vásárlóinkat. Csak nálunk kapható a közkedvelt, olcsó árfekvésű Univerzál bútorcsalád. Elemválasztéka minden igényt kielégít, számtalan variációs lehetőséget biztosít.

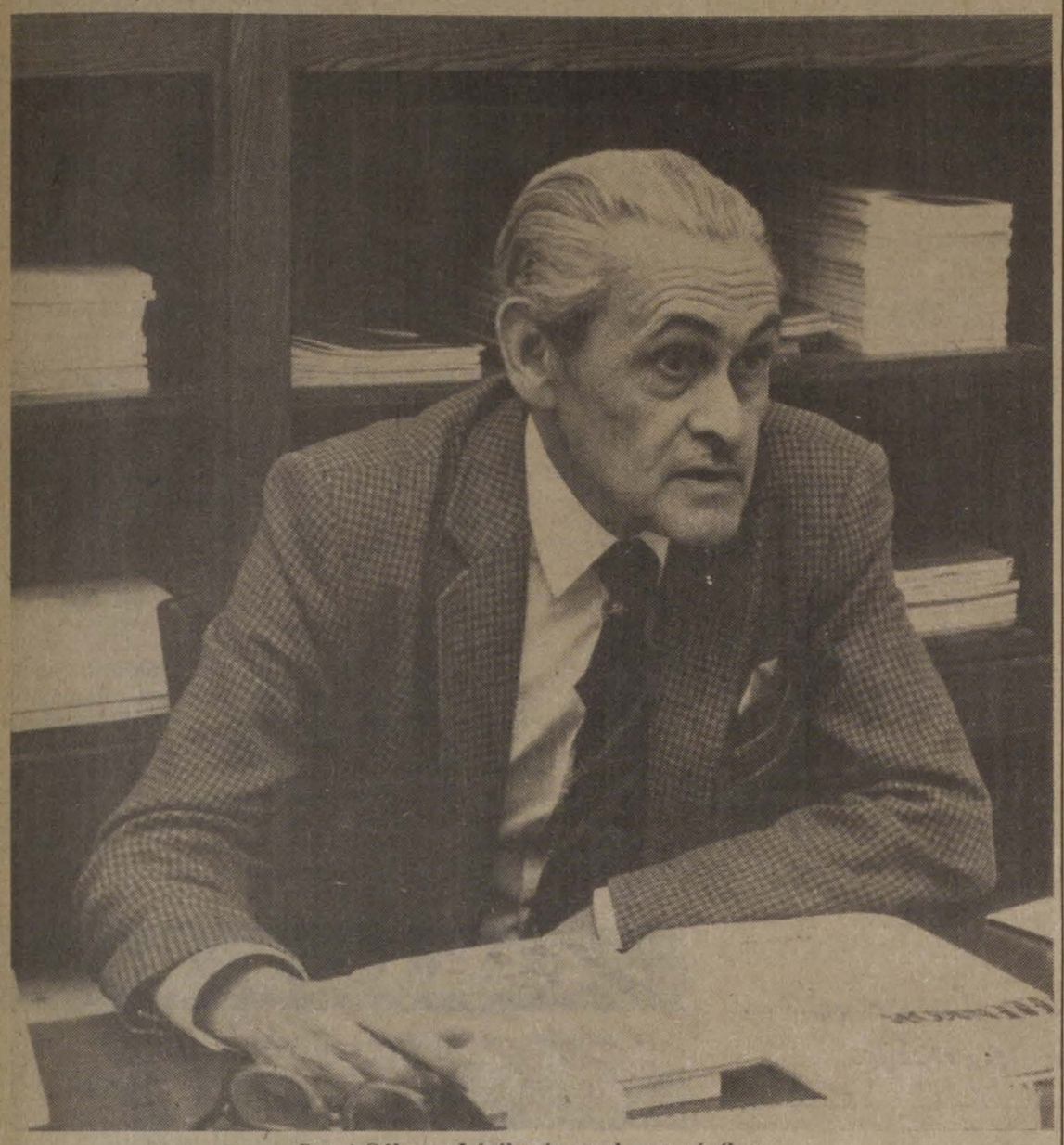
OTP-ÜGYINTÉZÉS, SZÁLLÍTÁS A HELYSZÍNEN!
CÍM: Budapest XI., Sipos D. u. 9.

Az áruház megközelíthető a 25-ös gyorsjárattal, a 70-es és a 170-es autóbuszokkal.

NYITVA TARTÁSI IDŐ: hétköznap 10—18 óráig
péntek 9—18 óráig
szombaton 9—13 óráig

Utazások térben és időben

Beszélgetés Garai Gábor Kossuth-díjas költővel (1.)



Garai Gábor a Látóhatár szerkesztőségében
(Horváth Zoltán felvétele)

A Tűztánc (1958) című lírai antológia megjelenése után sokan megismerték *Garai Gábor* életrajzát. Akkor egy egész ország versszerető tábora felfigyelt a kötet egyik kimagasló költőegyéniségére, a címadó vers szerzőjére:

„Egyetlen Rendért, hol négymilliárdan / elférhetünk e tágúló világban, / Egyetlen Rendért, mely ha eget hódít / nem mártja tűzbe szűk földje lakóit . . ." — írta a Tűztáncban.

A Magyar Államvasutak akkori tisztviselőjéből kiadók és irodalmi lapok vezető munkatársa, a Magyar Írók Szövetségének főtitkára lett, amellett, hogy napjainkra huszonöt-harminc kötet versre, több kötetnyi esszére, kritikára, versfordításra és két-három színpadi műre duzzadt a *Garai-életmű.* A legrangosabb kitüntetések sem maradtak el: a Kossuth-díj, és kétszer a József Attila-díj.

A költőről írt monográfiákat, kisebb-nagyobb tanulmányokat hiába faggatjuk, a puszta tényközlésnél nem tudunk meg többet a MÁV-nál eltöltött évekről. Magához a költőhöz fordultunk, aki szívesen fogadott bennünket jelenlegi munkahelyén, a Látóhatár szerkesztőségében és készségesen válaszolt kérdéseinkre.

— Milyen munkakörben dolgozott Garai Gábor a MÁV-nál 1950—1958 között, és hogyan emlékszik vissza hajdani „civil" foglalkozására?

— Nekem kellemes emlékeim vannak a vasútról. Nem valamilyen kényszerképzetből mentem el a vasúthoz pénzügyi munkakörbe dolgozni, hanem egyszerűen azért, mert szüleim elváltak, anyám egyedül nevelt, és szegény nem győzte, hogy eltartson még felnőtt koromban is. *Kenyérkereset után kellett néznem. Abbahagytam a közgazdasági egyetemet, és éppen belecsöppentem a Vasúti Főosztály pénzügyi osztályán egy nagyarányú átszervezésbe,* ami akkor időszerű volt, mert a vasút költségvetési intézményből vállalattá alakult. Akkor kellett átformálni az egész számviteli és pénzügyi rendszert is. Meg kell mondjam, hogy nagyon érdekes feladatot kaptam.

— Megtudhatnánk erről részleteket is?

— Annak ellenére, hogy fiatal voltam, és vasutas rangom se volt, részt vehettem 1951-ben a Magyar Államvasutak forgóalap-szisztémájának a kidolgozásában. *Sokat csatároztunk a Pénzügyminisztériummal és más szervekkel,* mert nehéz volt megértetni, hogy ránk nem lehet olyan egyértelműen alkalmazni az elszámolási rendszert, mint teszem azt egy kefegyár, vagy egy húskombinát esetében. Az átszervezés sikerült. De ez nem az én érdemem, hiszen én csak alacsony rangú résztvevője voltam ennek.

— Mivel érdemelte ki, hogy ezzel megbízták?

— Annak köszönhettem talán, hogy én már az új közgazdasági egyetemet végeztem, és kicsit járatos voltam az új szocialista szellemű közgazdaságtanban. Mindezzel együtt ott nem csináltam karriert, de örültem, hogy kellemes közösségben dolgozhattam. 1954-ben az Utasellátóhoz kerültem pénzügyi csoportvezetőnek.

— Lekötötte az a munka?

— Ott szintén nem csekély feladat hárult rám. Bankhitelekkel, forgóalapügyekkel, elvi kérdésekkel foglalkoztam, amelyek őszintén megmondom, érdekeltek. *Nem szabad úgy elképzelni, hogy egy jámbor költő kínjában elment a vasúthoz pénzügyi ellenőrnek, és ott szenvedett.* Szó sincs róla. Az Utasellátónál már önálló voltam, csoportvezető poszton, és én még egyáltalán nem döntöttem el magamban, hogy az irodalmat vagy a hivatalt választom.

— Kik segítették költői kibontakozását?

— Apám szintén költő volt, bár nem éltünk vele együtt, de felnőtt koromban ő is adott néhány tanácsot. Sorsdöntő volt, hogy *Szabó Lőrinccel* találkoztam gimnazista koromban. Megmutattam neki a verseimet. *Adott egy-két nagyon szigorú tanácsot. Megkérdezte, hogy miért írok én kötetlen szabadverseket. Azt mondtam: mert én egy modern költő akarok lenni.* Ő azt válaszolta, hogy legyél modern, de előbb tanuld meg a formákat a gyakorlatban is. És ha úgy érzed majd, hogy a mondanivaló szétfeszíti a formákat, akkor újíts.

— Tehát nagyszerű tanítómester volt Szabó Lőrinc?

— Igen, de ez a tanítómesterség csak egy félórás beszélgetésben fejeződött ki. Utána találkoztunk még néhányszor az életben. Akkor már én is rendszeresen publikáltam és *Szabó Lőrinc* is. 1956-ban — hosszú szünet után — válogatott verseskötete jelent meg. Én azért nem szerepeltem sokat akkor a nyilvánosság előtt, mert láttam, hogy milyen versek jelentek meg akkoriban. *Olyanokat nem tudtam, és nem is akartam írni.* Más versek megjelenésére pedig nem volt esély, ezért nem „házaltam" velük.

— Mikor jelentek meg első versei?

— 1948-ban két kis versem jelent meg különböző lapokban. Azután 1954-ig semmi. Amikor már oldódott a „görcs", és új szelek kezdtek fújni, akkor már rendszeresebben publikáltam. *Első kis kötetem 1956 tavaszán jelent meg, Zsúfolt napok címmel.*

— Azután 1958-ban jött az Ének gyógyulásért című kötet, ami még mindig a vasutas korszakban készült.

— Igen. Bár a verseknek kevés közük volt a vasúthoz. Csak éppen abban az időszakban íródtak, amikor ott dolgoztam. A vasúttól 1958-ban intézői rangfokozattal „szereltem le".

— Megbecsülték a MÁV-nál?

— Igen. Pedig éreztem, hogy nem lehet egyszerre két urat szolgálni. *Az irodalom mégis csak jobban vonzott, mint a közgazdasági munkakör.* Ezért különböző könyvkiadóknál próbáltam elhelyezkedni. Az Európa Könyvkiadó fel is vett munkatársnak. Talán a sors fintora, hogy akkor kaptam meg az Európától az értesítést felvételemről, amikor a Vasúti Főosztály levelét, amelyben értesítettek, hogy kineveztek főkönyvelő-helyettesnek. Dupla annyi fizetést kaptam volna, mint amennyit kezdő lektorként a kiadó ajánlott. Mégis az utóbbit választottam, mert a líra erősebb volt.

Bordás Ferenc

(Folytatjuk.)

Színjátszók ha találkoznak

1946 decemberében országosan is az elsők között alakult meg Nagykanizsán a vasutasok színjátszó csoportja. *Altai József* így emékezik az akkori napokra:

— Aki elsőként érkezett munkából a próbára, az tüzet rakott az összetákolt „csikó"-tűzhelyen. Természetesen néha órákig eltartott, amíg lekerülhettek rólunk a felöltők. Többször is előfordult, hogy az utolsó jelenettel kezdtük a próbát, mert az egyik szereplő szolgálatba ment, mások meg éppen a késő esti órákban jöttek szolgálat után.

A megpróbáltatásokkal teli kezdet után továbbra is együtt maradt a csoport. 1951-ben az első országos kulturális seregszemle pécsi területi bemutatóján első helyezést értek el. 1953-ban a második országos seregszemlén a Szakma Kiváló Csoportja címet kapták. 1954-ben az átépített új művelődési házban korszerű színpadhoz jutottak. *1955-ben a Déryné színjátszó csoport az országos bemutatón már kiváló minősítést ért el.* Még ugyanebben az évben bemutatták *Szigligeti Ede:* Cigány című háromfelvonásos népszínművét. A darab kiváló alakítások eredményeként nagy siker volt és 25 előadást ért meg.

1962. március 17-én a nagykanizsai vasutasok Déryné színjátszó csoportját, 15 éven át kifejtett színvonalas kulturális tevékenységének elismeréseként, *a Szocialista Kultúráért* kitüntetésben részesítette a népművelési miniszter. Ugyancsak e magas kitüntetést kapta *Altai József* a csoport fáradhatatlan, lelkes rendezője, szervezője is. 1968—1973 között még hat háromfelvonásos darabot mutattak be. Lassan elmaradt azonban a közönség is, ahogy elmaradtak az egykor sok derűs vagy éppen szívszorító pillanatot szerző színjátszók. *1978-ban rendező nélkül maradt a csoport és feloszlott.*

A közelmúltban a csoport megalakulásának 40. évfordulója tiszteletére több mint száz színjátszó gyűlt össze, az egykori 210-ből. Régi fotók, megsárgult színlapok, díjak, oklevelek és a hozzájuk kapcsolódó ezernyi felejthetetlen emlék biztosította a találkozó bensőséges hangulatát. *Harmai Horváth József,* az Állami Operaház magánénekese, az egykori színjátszó csoport tagja méltatta a több évtizedes munkát, a sikeres szerepléseket.

Az amatőr színjátszómozgalom közösségteremtő ereje szinte felbecsülhetetlen. Bizonyította ezt a találkozó is, számos résztvevőjével, akik évtizedek múltán is büszkén vallják magukat az egykori színjátszó csoport tagjainak. Az akkor kialakult kapcsolat egy életre szólónak bizonyult.

Napjainkban is nagy szükség lenne az amatőr művészeti mozgalomra. A fiatalok ma sem változtak. Ma is közösségben szeretnek szórakozni, „jópofáskodni", együtt lenni, kitűnni tetteikkel, bizonyítani. Ha van aki vállalja és szervezi, irányítja, céltudatossá teszi szórakozásukat, hallgatnak rá és vele tartanak. Bízunk abban, hogy e nemes hagyomány mély gyökerei ismét rügyeket fakasztanak.

Nagy Antal Géza

Látogatás Dunakeszin a művelődési központban

A Dunakeszi József Attila Művelődési Központban az utóbbi 13 évben *Szőnyi Lajos* igazgató vezényletével lelkes, összeforrott kollektíva végzi a népművelési munkát. A megyében a legjobbak között vannak. Rendkívül sokrétű a tevékenységük. *Szőnyi Lajos* maga is vasutas dinasztiából származik. A járműjavítóban famunkásként kezdte. Ritka kivételként tehát próféta lehet saját hazájában — Dunakeszin, ahol született. Elhivatottsága meg is látszik az eredményeken. Évente körülbelül százötvenezer látogatója van az ezerkétszáz rendezvénynek. A számok önmagukért beszélnek.

A legnagyobb sikerekre visszatekintő múltja az énekkarnak és a fúvósoknak van. Nem volt csoda az akkori siker, mert a jelenleg is törzsgárdát adó járműjavítók a fél országból szedték össze a tagokat. Felvételin kellett bizonyítani az ének vagy zenekari szereplésre való alkalmasságot. Bár ma nem így toborozzák a munkaerőt, az együtteseknek még sincs szégyellni valójuk.

Az énekkar — amelyet utánpótlással segít a helyi zeneiskola is — minden év decemberében az iskolai kórusokkal együtt ünnepi hangversenyt ad.

Rendszeresen részt vesznek a Szolnoki Énekkari Találkozókon, és ott vannak a szombathelyi Munkás Énekkarok találkozóin is.

Többszörös aranydiplomások. Elmaradhatatlan szereplői, a zenekarral együtt, a helyi társadalmi rendezvényeknek.

A fúvószenekar munkájának színvonalát jellemzi, hogy a hagyományokhoz híven — itt rendezték meg az I. és IV. Országos Vasutas Fúvószenei Találkozót. Cseresereplésen jártak már az NDK-ban, Ausztriában és legutóbb Jugoszláviában. Gyakran hívják őket tiszteletdíjas fellépésre, és állandó partnerei az IBUSZ-nak.

A Dunakeszi Pinceszínháznak is neve van. Rendszeresen ott vannak Debrecenben a vasutas színjátszók találkozóján, a kazincbarcikai színjátszó találkozón. Többször fellépnek a Veszprémi Színház Kamaratermében.

Mindhárom együttes a Szocialista Kultúráért jelvény tulajdonosa, többszörös nívódíjasok, illetve elnyerték a Kiváló Együttes címet.

A kultúrház felújítása alkalmával több kis helyiséget alakítottak ki, amelyekben tanfolyamokat, klubfoglalkozásokat, vetélkedőket, TIT-előadásokat szerveznek. A legkülönbözőbb tanfolyamoknak adnak helyet: például angol, német, tánc-, balett-, szabás-varrás, fafaragás, titkárnőképző tanfolyamok. Tervezik a smink és szépségápolás oktatását is.

Méltán büszke a kollektíva arra, hogy különböző konferenciák, kongresszusok színhelye a művelődési ház. Most készítik elő az OPW nemzetközi konferenciát, az Élelmezésügyi Minisztérium üdítőipari konferenciáját és a Pest megyei sajtónapot.

Elek Mihály

Kati füzete

Katinak volt egy füzete teleírva nevekkel. Azoknak a szerencsés fickóknak a neve állt ott, akiknek Kati csókot adott. Sajnos, az én nevem nem szerepelt a füzetkében, pedig Kati csókja sokat ért; nem tűnt el nyomtalanul, mint a legtöbb csók. Kati füzete egymagában biztosította a csók halhatatlanságát. Annak ellenére, hogy a halhatatlanság eszméjét a csókkal kapcsolatban még sohasem képzeltem el, most erős vágyat éreztem, hogy csókom ne múljon el megörökítetlenül az utókor számára.

A vágy, mint az eddigiekből is kiderült, nem csupán érzéki; az elhatározás pillanatában felrémlett annak a lehetősége is, hogy ezzel a tettemmel (tudniillik, hogy Katit megcsókolom) megdöntöm azt a széles körben tapasztalt igazságot, amely szerint a fiú nála idősebb nőnél semmiképpen sem találhat meghallgatásra. (Kati ugyanis néhány évvel idősebb volt nálam.)

A terv gondolati része ezzel tisztázódott, most már csak a gyakorlat volt hátra, bár semmiféle elképzelésem nem volt. Kati már az úgynevezett „Életben" ficánkolt, amíg én szerény diák voltam, akinek semmi esélye sem volt arra, hogy Katit szórakozóhelyekre vigye, mint Tamás, Kati másik szomszédja. A megvalósítás lehetősége kizárólag abból a szerencsés körülményből táplálkozott, hogy Kati az udvarunkban lakott, így gyakran bejárhattam hozzájuk.

Ilyenkor rendszerint kedves volt hozzám; előfordult az is, hogy harisnyáját előttem igazgatta, nem is gondolva arra, hogy én félénken, sűrű szívdobogások közepette nézem combjait. Nem törődött velem, kisfiúnak tartott. A féltékenységemet sem vette észre soha, pedig könnyen leolvashatta volna arcomról, amikor Tamás kocsijába szemem láttára belibegett. A kocsi mellett álltam szótlanul és dühösen. Kati mosolya és kedves integetése vigasztalt kissé, amikor az ócska Mercedes kigurult kapunkon.

Naivul hittem ebben a mosolyban, mégis, amikor újra Tamással akart menni, cukrot szórtam a Mercedes tankjába. Tamás fújtatott, mint egy ló, de egyetlen szavából sem lehetett kivenni, hogy engem gyanúsít. Ez nem is érdekelt, mit bántam én Tamás haragját, Kati érdekelt csak, és ő nem értett az egészből semmit. Eszébe sem jutott, hogy a kocsit én tettem használhatatlanná — féltékenységből. Mindenesetre annyit elértem, hogy Kati szakított Tamással. Sajnos, Tamás neve bekerült a füzetbe, csókja már megörökített volt. Tervem ezek után úgy módosult, hogy „szent" fogadalmat tettem: Tamás után én következem, az én nevemet fogja beírni!

Ezernyi trükkel próbálkoztam. Névnapjára ajándékot vittem; igazán örült neki, puszit is kaptam, ám a puszi és a csók: két merőben különböző világ . . . (Különben is: Kati a puszikat nem jegyezte.)

A kis füzetet (amit Kati a zongorájukba rejtett, nem sejtve, hogy én tudom titkát) izgatottan lapozgattam, rettegtem attól, hogy valaki megelőz. A tragédia mégis bekövetkezett: Tamás neve után új név bukkant fel, egy idegen neve, egy idegen csókjának bizonyítéka. Ezt már nem tudtam elviselni. Végső kétségbeesésemben azonban megvilágosodott az elmém, nevem mégis bekerült Kati füzetébe.

Én írtam bele.

Sárközi Gábor

Ismét működik

A közelmúltban újjászervezték Záhonyban a nagymúltú Szemafor vasutas ifjúsági klubot. A fiatalok a működéshez megnyerték az üzemigazgatóság KISZ-bizottságának és területi művelődési bizottságának, továbbá a nagyközségi közös tanácsnak és a nagyközségi KISZ-bizottságnak elvi és anyagi támogatását.

Alapító levelükben a vállalati és üzemi művelődési bizottság középtávú közművelődési irányelvei szerint fogalmazták meg céljaikat.

Megtartotta közgyűlését a MÁV Nagykanizsai TE

Január 19-én tartotta beszámoló közgyűlését a MÁV NTE elnöksége. A zsúfolásig megtelt tanácsterem hallgatósága előtt *Kósa László* ügyvezető elnök számolt be az egyesület kétévi munkájáról.

Részletesen ismertette a működő tíz szakosztály eredményeit. A labdarúgók a területi bajnokság Dráva csoportjában szerepelnek. Az őszi idény után az előkelő negyedik helyen állnak. Az ifjúságiak pedig a harmadik helyet foglalják el csoportjukban.

Kiemelkedő teljesítményt nyújtottak az ökölvívók is. Az országos vasutas bajnokságon három első helyezést értek el. Legsikeresebb versenyzőjük a légsúlyú *Tizedes Attila* a serdülő korcsoportban országos bajnoki címet szerzett és meghívást kapott az IBV-keretbe.

A súlyemelők 1986-ban 17 olimpiai pontot gyűjtöttek. Bujtor Károly volt a legeredményesebb versenyzőjük, aki a 48 kg-os súlycsoportban szerepelt az utánpótlás válogatottban is. A cselgáncsozókat némi visszaesés után is a megye legeredményesebb szakosztályaként tartják számon e' sportágban.

A vívók az egyesület legnépesebb szakosztálya, továbbra is megőrizték B kategóriás minősítésüket.

A női kosárlabdacsapat az elmúlt évben az első helyen végzett ugyan, de az osztályozón nem sikerült az NB I-be való feljutásuk. A férfiak megszilárdították helyüket az NB II-ben.

Az országosan is eredményes motorcross szakosztály elhatározása alapján a jövőben kiválik a MÁV NTE-ből és önálló egyesületként működik tovább. Az elnökség a kiválásukat jóváhagyta.

A számos hozzászóló között *Kápolnás Zoltán*, a városi sportfelügyelőség vezetője, a városi testületek képviseletében kívánt további sikeres működést az egyesületnek.

A közgyűlés a beszámolót, valamint a határozati javaslatot elfogadta. A határozati javaslatban hangsúlyozták az utánpótlás nevelésének fontosságát, valamint a pártoló tagok számának növelését.

Nagy Antal Géza

Igazolt versenyzők lesznek

A tornaterem egyik szegletéből figyelem a birkózó palánták edzését. A nyolc-, tízéves gyerekek ügyesen, bátran igyekeznek végrehajtani azokat az új fogásokat, melyeket edzőjük, *Antal János* és *Fenyvessy Tibor* bemutatnak.

Edzés után a fehér hajú mesterrel, a 67 éves *Antal Jánossal* beszélgetünk, akinek még ma is 74 kg-os a „versenysúlya", mint az ötvenes években, amikor az NB I-ben birkózott dunakeszis társaival.

— Célunk az volt és ma is az, hogy a negyedik, ötödik osztályos tanulókkal heti két edzésen megismertessük a birkózás alapjait és a tehetséges gyerekeket egyesületünkbe irányítsuk. *Ebből a mostani 33 tagú csoportból az egyéves előkészítő munka eredményeként tizenketten igazolt versenyzők lesznek.*

Antal János harmincöt évi edzősködése során mindig arra törekedett, hogy versenyzőit emberré formálja. Egykori kitűnő versenyzőjével, *Fenyvessy Tiborral* együtt ebben a szellemben is cselekszenek.

— Igyekszünk a családok életébe is „belopni" a birkózást. Rendszeresen tartunk szülői értekezleteket, az édesanyák, az édesapák előtt felmérő versenyeket rendezünk, hogy a gyerekek megmutathassák birkózó tudásukat. Azért, hogy megismerhessék az irányító, vezetői tevékenységet — még ha kicsiben is — *a gyerekek maguk közül választanak szakosztályvezetőt, intézőt, tanulmányi felelőst.* Ez utóbbi például rendszeresen beszámol a csoport tanulmányi eredményeiről. Tibor matemetikát tanít, így ebből a tantárgyból az edzések után ő szokott segíteni az erre rászoruló gyerekeknek.

A hallottak után *Kollár Albintól*, a Kőrösi Csoma Sándor Általános Iskola igazgatójától kérdeztem:

— Mi a véleménye a „gyerekei" körében végzett edzésmunkáról?

— Amikor 1978-ban iskolánk megnyitotta kapuját, a sporttagozatos osztályokban azonnal megkezdődtek a rendszeres edzések. Ez a mérföldkő jelzi együttműködésünket a Dunakeszi Vasutas Sportegyesülettel. *Antal János* bácsival és *Fenyvessy Tibivel* felhőtlen a kapcsolatunk. A környező szocialista országok vasutas klubjaival, illetve iskoláival keressük a kapcsolatot egy évente ismétlődő nemzetközi birkózóbajnokság megrendezésére, amelynek házigazda szerepét örömmel vállalnánk.

Reméljük, hogy a hazai központi vasutas sportilletékesek segítségünkre lesznek abban, hogy minél előbb meg tudjuk találni a megfelelő klubokat . . .

(vetési)

Vendégház a Budai hegyekben



Az elmúlt év júniusában nyílt meg a Széchenyi-hegyi Úttörővasút Előre állomásán a budapesti vasútigazgatóság vendégháza.

A Budai-hegység szívében levő vendégházat a síkedvelők is igénybe vehetik, hiszen a közelben kitűnő, sízésre alkalmas terep van. Nyáron pedig innen hosszabb rövidebb túrákra lehet indulni, például a Jánoshegyre, a Normafához, a Széchenyi-hegyre.

A vendégházban két szoba, konyha, étkező, fürdőszoba, WC van. Egyszerre akár nyolcan-tizen is lakhatnak az épületben.

Érdeklődni lehet a 01/13-82, vagy a 01/13-83 vasútüzemi, illetve a 135-017 városi telefonszámokon. A térítési díj vasutasoknak személyenként 50 forint egy éjszakára. A nem vasutasok 100 forintot fizetnek.

Jó évet zárt a Törekvés sakkszakosztálya

Eredményes évet zártak a Törekvés SE sakkozói. A *Keresztúri Sára, Némethné Csom Etelka* és *Egerland Edit* összeállítású csapat második helyen végzett a bajnokságban. A még ifjúsági korú *Sziva Erika* pedig másodszor nyerte meg a női nyílt bajnokságot, s az NSZK nemzetközi női sakk-leánytornáján is első helyen végzett.

A férficsapat élversenyzői közül *Kállai Gábor*, aki a csapatbajnokságon is kiemelkedőt nyújtott, öt alkalommal is első helyen végzett a nemzetközi találkozókon. A hagyományos Párizs—Bagneux-i fesztiválon *Székely Péter* és *Tompa János* szintén az élen végzett. Két sakkozó, *Fehér Gyula* és *Honos Attila* teljesítették a nemzetközi mesteri cím követelményeit.

Az elmúlt évben a Törekvés sakkszakosztálya Kőbánya Kupa néven jól sikerült nemzetközi nyílt versenyt rendezett az Északi Járműjavító oktatási központjában. Ezt a rendezvényt az idén májusban vagy júniusban szeretnék megismételni. A szakosztály vezetői — *Kozári József* elnök, *Nyulász János* szakosztályvezető és *Dely Péter* edző — már készülnek a versenyre.

A Törekvés sakkozói részt vállalnak a kerületben a szabadidő és a diáksport népszerűsítésében, illetve támogatásában is. Legjobbjaik a sakkozást kedvelő vasutasokkal is szívesen találkoznak egy-egy szimultán keretében.

Felhívás

A BVSC labdarúgó sportiskolája felvételt hirdet 1972. július 31-e után született vasutas gyermekek részére. Jelentkezés minden héten keddtől — péntekig 15 és 17 óra között a BVSC Tatai úti utánpótlás sporttelepén. Érdeklődni lehet: 497-104 városi vagy 82-44 üzemi telefonszámon.

TENISZTANFOLYAM

A BVSC teniszszakosztálya felvételt hirdet 1976 és 1979 között született fiúk és lányok részére, akik elhivatottságot éreznek a teniszsport iránt, és vállalják a heti kétszeres edzést. A tanfolyam ideje: 1987. április 15-től október 15-ig.

A tanfolyam díja vasutas szülők gyermekei részére havi 200,— Ft, illetve 1200,— forint/idény. Nem vasutas szülők gyermekei részére havi 300,— forint, illetve 1800,— forint/idény. A tanfolyamdíjat a beiratkozáskor egy összegben kell kiegyenlíteni.

A felvétel időpontja: 1987. március 28—29-én 10 órától 13 óráig (szombat, vasárnap).

A felvétel helye: Budapest, XIV., Tatai út 3/B 1142 BVSC-teniszpálya. Melegítőt és tornacipőt mindenki hozzon magával.

A természet szerelmesei

Az életképes kis szakosztályoknak is előkelő helyük van a természetjárók táborában. Közéjük tartozik a Szentesi Vasutas SC természetjáró szakosztálya is. Az 1986-os évre 32 túrát terveztek és 35-öt teljesítettek. Ott voltak az országos rendezvények közül a vöröskői, a csóványosi és pilisi túrákon. A vasutas szakbizottság túráin az előző évihez képest 28 százalékkal többen vettek részt, és 1808 kilométer utat jártak be. Az ópusztaszeri Árpád emléktúrához több érdeklődő is csatlakozott.

Az Országos Vasutas Kupa nappali és éjszakai versenyein jól szerepelt a *Harangozó, Hegyaljai, Lakatos* összetételű csapat. A vasutasok családi versenyén a második helyezést szerezték meg.

A természet szeretetéért a szentesiek anyagi áldozatot és fáradságot vállaltak. *A 6349 kilométer túra teljesítéséhez több mint 225 ezer kilométer oda-vissza utat kellett összesen utazással eltölteni a túrázó természetjáróknak.* Például egy Zemplén hegységi túrához személyenként 700 kilométert utaztak Szentesről.

A szentesi vasutas természetjárók 1986. évi legemlékezetesebb eseményeire *Balyi Sándor* szakosztályvezető így emlékezik:

— Végigjártuk *Szőnyi Márton* partizáncsoportjának útját Hangonytól Borsodnádasdig és itt megkoszorúztuk emlékművüket. A természet szépségeihez történelmi emlékezés is kapcsolódott. Az utánpótlás nevelésében két szentesi általános iskolát, a Petőfi és a Klauzál utcait patronáljuk. Szállást szerzünk a diákoknak, túrát vezetünk és gazdag programot állítunk össze részükre. Nagy élmény a fiatalokkal eltöltött szabadidő. *A közös túrák kiváló alkalmat nyújtanak a generációk eltérő véleményének megismerésére és a nézetek közelítésére.* Mindenütt büszkélkedünk a velünk tartó és az idősebbeket elfogadó kisiskolások fegyelmezett viselkedésével.

— Nemcsak természetjárók vagyunk, hanem missziót is betöltünk az *„Ismerd meg hazádat"* mozgalomban és kapcsolódunk a vasutas-szakszervezet kulturális és sporttevékenységéhez. Az 1987-es gazdag programunkkal folytatjuk a megkezdett utat, járjuk hazánk természeti szépségekben gazdag útjait.

Fogas Pál

Annyit futok, amennyit akarok

„Gyűjts be tíz kiló papírhulladékot, amiért tíz kilométert futhatsz a Népligetben, és kapsz egy sorsjegyet." Így hangzik a reklám szövege. Jó! De tessék mondani, ha nem gyűjtök be tíz kiló papírt, vagy esetleg csak nyolc kilót sikerült begyűjtenem, akkor nem futhatok a Népligetben? Lelki szemeim előtt látom, amint babakocsival és teherautóval egymást taposó emberek tömege hurcolja a papírhulladékot, majd csücskére kötött vizes zsebkendővel a fején rója a köröket.

Én különc vagyok. A papírhulladékot odaadom az úttörőknek, aztán annyit futok, amennyit akarok, a Városligetben, vagy mellette. A nyeréssel meg úgy vagyok, hogy akkor inkább már a lottó. Dehát ezt más is megteheti! Igaz, de így esélye sincs arra, hogy bejusson a „legek" könyvébe.

HÍREK

— **Önkéntes véradók.** Sopronban a GySEV Vöröskereszt szervezete véradónapot rendezett. Az év első ilyen rendezvényén százhuszonhat önkéntes véradó ötven liter vért adott.

— **Videovetítés.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központjának nyugdíjasklubja a hideg januári napokban sem tartott szünetet. Egyebek mellett videovetítés is szerepelt a programban.

— **Aranylakodalom.** A közelmúltban bensőséges, családi ünnepségre került sor Záhonyban. Kovács László és felesége ötven éve esküdött egymásnak örök hűséget. Az aranylakodmat megért házaspárt négy gyermeke, nyolc unokája, négy dédunokája, számos rokona és tisztelője kísérte el a tanácsházára, ahol Horváth Ferenc vbtitkár meleg szavakkal köszöntötte az idős párt.

— **Klubszerda.** A balassagyarmati vasutas klubházban korábban szerdán nem volt program. A vasutas KISZ-esek kezdeményezésére, a Budapesti Finom Kötöttárugyár helyi részlege és a határőrség KISZ-szervezetével közösen minden szerdán klubösszejövetelt rendeznek. A programban videodiszkó is szerepel.

— **Műszaki klub.** A szombathelyi járműjavítóban január 20-án műszaki klub alakult. Célja, hogy lehetőséget biztosítson az üzemben dolgozó műszaki értelmiségieknek az aktuális kérdések megvitatására. Az első ülésen az új hajtóműjavító építésével kapcsolatos feladatokat beszélték meg.

— **Vetélkedő.** Fiatal dízel- és villanymozdony vezetők részére rendezett szakmai és politikai vetélkedőt a hatvani üzemi KISZ-bizottság. A dízel kategóriában Tőzsér László, a villanymotor-vezetőiben pedig Szűcs Ferenc végzett az első helyen. Mindkét kategória első három helyezettje jutott tovább a miskolci igazgatóság döntőjébe.

— **Munkásgyűlés.** A január elsejével önállóvá vált dombóvári vontatási főnökségen január közepén munkásgyűlést tartottak. Harangozó László vontatási főnök tájékoztatta a kollektívát a szervezeti változásokról, majd ismertette az 1987. évi feladatokat.

LAKÁSCSERE

ELCSERÉLNÉM Budapest, Kerepesi úton levő 96 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb, telefonos, tanácsi lakásra — jó közlekedésnél — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet naponta 16—19 óra között a 137-377-es telefonszámon.

ELCSERÉLNÉNK budapesti 100 négyzetméteres, telefonos, galériás, kétszobás MÁV-bérlakásunkat kisebb tanácsi lakásra vagy ingatlanra, vidékire is. Érdeklődni csak levélben: Somogyi György, 1087 Budapest, Kerepesi út 1. sz. I. em. 8.

ELCSERÉLNÉM százhalombattai, 37 négyzetméteres, IV. emeleti másfél szobás összkomfortos, erkélyes, tanácsi lakásomat hasonló vagy kisebb budapesti MÁV, vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben 7—15 óráig a 19-03 üzemi telefonszámon. Kövinné.

ELCSERÉLNÉM két szoba összkomfortos, telefonos, budapesti MÁV-bérlakásomat Budapest-közeli családi házra. Levélcím: 2112 Veresegyház, postafiók 43.

ELCSERÉLNÉM Budapest IX. kerületi 65 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses, komfortos MÁV-bérlakásomat kertes, hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: 664-893 városi és az 59-39 üzemi telefonszámon. Gubinyi Károly.

ELCSERÉLNÉM rákospalotai VI. emeleti egy plusz két félszobás, 60 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb alapterületű budapesti lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet napközben a 296-371 városi, 18 óra után a 84-18 üzemi telefonszámon.

ELCSERÉLNÉM vagy eladnám tapolcai 3 szobás, telefonos, garázsos öröklakásomat budapesti öröklakásra, OTP-átvállalással. Érdeklődni lehet a 12-596 városi és a 42-74 üzemi telefonszámon. Ábrámofszky Péterné.

ELADNÁM Gyömrő, Imre u. 119. alatti 200 négyszögöles telket félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve), vagy elcserélném budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 220-426/167 telefonszámon. (Szabóné)

ELCSERÉLNÉM budai, magasföldszinti, napos, parkra néző, 42 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásom kisebb, egyszobás, komfortos vagy garzon tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Budai lakás előnyben. Érdeklődni lehet 8—9.30 és 18—21 óra között a 751-695 telefonszámon.

ELCSERÉLNÉNK két budai lakást. Az egyik 42 négyzetméteres, komfortos, magasföldszinti, napos, parkra néző, egyszobás MÁV-bérlakás, a másik 38 négyzetméteres, összkomfortos, telefonos, napos, belső kertre néző II. emeleti erkélyes tanácsi lakás. Kérünk kétszobás, hallos, komfortos, 65-75 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást. Budai előnyben. Érdeklődni lehet 18—21 között a 751-695 telefonszámon.

ELCSERÉLNÉM Celldömölk közelében levő egy szoba, konyha (melléképületek) családi házat nagy telekkel, budapesti egy- vagy másfél szobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni: Juhász Sándor, 9548 Nemeskeresztúr, Kossuth u. 92. sz.

ELCSERÉLNÉM Tatabánya, Bánhidai lakótelep 405. II. 12. szám alatti 2,5 szobás, összkomfortos lakásomat budapesti hasonlóra, vagy kisebb tanácsi, illetve MÁV-bérlakásra. Veress Gyula.

ELCSERÉLNÉM a békásmegyeri, hegy felőli IX. emeleti 57 négyzetméteres 1 plusz két félszobás öröklakást 28—30 négyzetméteres budapesti panellakásra (OTP-átvállalással). Levélcím: Konczné Porténi Erzsébet, Kelebia, József A. u. 135.

Országos tervpályázat

A Közlekedési Minisztérium, a Magyar Államvasutak, az Országos Környezet és Természetvédelmi Hivatal és az Országos Vízügyi Hivatal *„A vasút területén keletkező szennyvíziszapok és olajjal szennyezett területek kezelésének megoldása"* címmel országos, nyilvános tervpályázatot hirdet.

A pályázat célja a vasút területén keletkező szennyvíziszapok kezelésére, ártalmatlanítására, illetve hasznosítására korszerű és komplex technológiai javaslatok kidolgozása és az iszapkezelési koncepció beillesztése az országos hulladékelhelyezési rendszerbe. A kiíró szervek megoldást keresnek továbbá az olajjal szennyezett vasúti területek regenerálására, az ilyen területek alatti vizek védelmére.

A pályázati kiírás 1987. február 16-tól a MÁV Vezérigazgatóságon (Budapest VI., Népköztársaság útja 73—75. fsz. 22.) *200 Ft befizetése ellenében vehető át.*

A pályázatok díjazására, megvételére 460 ezer Ft áll rendelkezésre. A pályázatok benyújtási határideje: 1987. június 15.

MÁV Vezérigazgatóság műszaki főosztálya

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430 87—0329. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXI. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1987. FEBRUÁR 26.

Eredményesebben védeni a dolgozók érdekeit

Nagy Sándor előadása az Építők Rózsa Ferenc Székházában

Február 12-én az Építők Rózsa Ferenc Székházában tartották meg a bizalmiak központi felkészítőjének második előadását. Az 1987. évi népgazdasági terv fő törekvéseiről, a gazdaságirányításban tervezett változások előkészítéséről és a szakszervezetek ezekkel kapcsolatos főbb tennivalóiról *Nagy Sándor*, a SZOT titkára tájékoztatta a bizalmiakat, főbizalmiakat, a nagyvállalati szb-titkárokat, valamint az iparágiágazati szakszervezti és az szmt-k illetékes titkárait.

A SZOT titkára röviden áttekintette a világgazdaságban végbemenő jövedelemátrendeződési folyamatok hazánkra gyakorolt kedvezőtlen hatásait, a népgazdaságban felerősödött negatív jelenségeket. *Utalt arra, hogy az elmúlt két év átlagában a nemzeti jövedelem csökkent. A várt javulás helyett romlott a termelőmunka hatékonysága, a teljesítmények és a jövedelmek elszakadtak egymástól, nem következett be külső egyensúlyi helyzetünk stabilizálódása.*

Nagy Sándor hangsúlyozta, hogy ezek a tendenciák társadalmi méretekben aggodalmakat és bizonyos feszültségeket idéztek elő. Ezért a párt Központi Bizottsága az elmúlt év novemberében a szokásosnál mélyebb, átfogóbb elemzést adott a gazdasági kérdésekről és felvázolta a jelenlegi helyzetünkből kivezető út irányát is.

Az 1987. évi terv legfontosabb gazdaságpolitikai céljai között említette a SZOT titkára az adósságállomány növekedési ütemének mérséklését, a struktúraváltásnak a foglalkoztatáspolitikai alapelvekkel összhangban történő folytatását, továbbá az inflációellenes politika erősítését. A Központi Bizottság álláspontja továbbra is az, hogy — kerülve a szélsőségeket — eltökélten tovább kíván haladni a gazdaságirányítási rendszer átfogó korszerűsítésének útján, s ez teljes mértékben találkozik a szakszervezetek érdekével és törekvésével.

A SZOT titkára elmondta, hogy a szakszervezetek elfogadták az 1987. évi tervet, mert nincs más, reális alternatíva. A SZOT elnöksége és titkársága ugyanakkor több fontos kérdésben tett javaslatot, észrevételt, amelyek részben érvényesültek, részben pedig ma is vizsgálat tárgyát alkotják. Ezek között említette, hogy a szakszervezetek kezdeményezésére rövidesen megkezdődik a keresetszabályozás átfogó vizsgálata, és a továbbfejlesztéssel kapcsolatos kérdések megvitatása. A szakszervezetek XXV. kongresszusa határozatának megfelelően továbbra is törekednek a legégetőbb bérfeszültségek központi bérpolitikai intézkedésekkel történő enyhítésére.

Befejezésül a SZOT titkára utalt arra, hogy a szakszervezetek feladata továbbra is kettős: egyrészt mozgósítani a vállalati tervek végrehajtására, másrészt még eredményesebben képviselni és védeni a dolgozók érdekeit.

F. S.

Hétvégi rakodási körkép

Januártól több a kocsiálláspénz

Kocsiparkunk jó kihasználásának egyik feltétele a hétvégi rakodás állandósítása lenne. Úgy tűnik azonban, hogy e területen a vasút és néhány vállalat között érdekellentétek vannak. Gödön szerencsére más a helyzet. *Karakas Gyuláné* állomásfőnök szerint kocsiálláspénzt évente csak tíz esetben kell fizetniük a fuvaroztatóknak.

Verőcemaroson már nem ilyen kedvező a helyzet.

— A hétvégi rakodásokra évek óta, váltakozó sikerrel, próbáljuk rábírni partnereinket — mondja *Psenák Andras* állomásfőnök. — *Havonta egyszer-kétszer sikerül is, de ennél többre nem hajlandók. A vállalatok arra hivatkoznak, hogy dolgozóik igényt tartanak a szombatra, vasárnapra.* Inkább kifizetik a fekbért.

Hogy a vasutasok jó szomszédsága mennyit ér egy állomásnak, azt *Lénárt Nándorné*, Nagymaros árupénztárosa tudná megmondani. Legjelentősebb fuvaroztatójuk az Erdei Termékfeldolgozó Vállalat egyik rakodómunkása ugyanis *Lénárték* mellett lakik. Ha kocsi érkezik, az első szóra nekilát a munkának, és ez a hétvégeken óriási előny. Hasonló a helyzet a Mélyépítő Vállalattal is. Ők viszont a vasútállomással szomszédosak, az értesítés gyorsan odaér. A Tüzép ugyancsak elkezdi a rakodást, akár szombaton, akár vasárnap. Ma egyébként a feladás volt a több. Egy kocsi feketeribizli-levél Franciaországba indult, három kocsi Záhonyba, átrakásra.

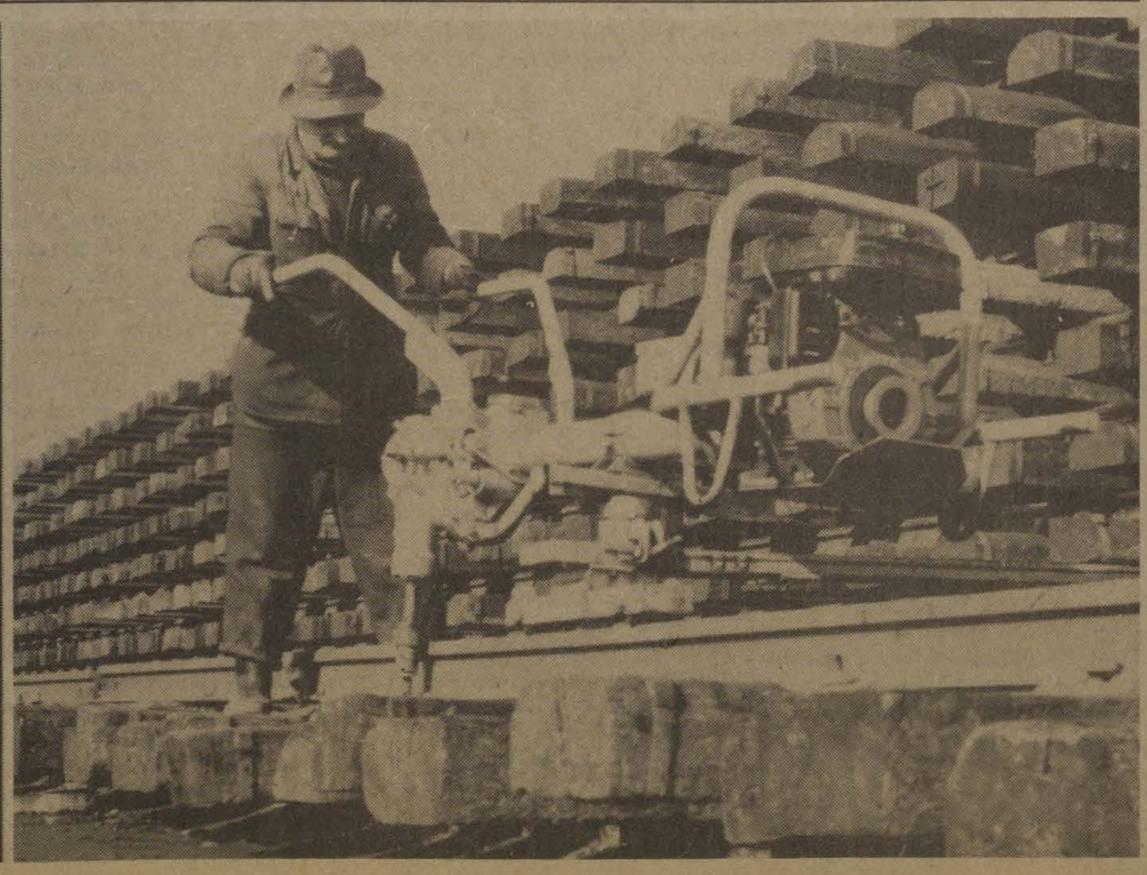
Egy nappal később, szombaton Vác állomáson érdeklődöm Kocsis Csaba kereskedelmi hivatalnoknál.

— Akad néhány vállalatunk, akik megértik, hogy a hétvégi rakodásra szükség van — ismerteti a tényeket *Kocsis Csaba*. — Más fuvaroztatókat viszont minden érvelés hidegen hagy, pedig rendszeresen megkeressük őket. Ilyenkor aztán itt állnak a kocsik péntek délutántól hétfő délig. Nyári időszakokban előfordul, hogy az állomás bedugul: azokat sem tudjuk kiszolgálni, akik egyébként dolgoznának. Reméljük, hogy a januártól érvényes magasabb kocsiálláspénz-fizetés meghozza a várt eredményt.

Városföldről Ferencvárosba

A szentesi építési főnökség városföldi kötőtelepének 1987. első félévi terve szerint 10-11 kilométer vágánymezőt kell elkészíteni. Ezt Ferencváros rekonstrukciójának részeként végzik. Hat kilométer sínmezőt az első negyedévben kell felszállítani a főváros pályaudvarára, hogy a Keleti rendező a tervek szerint elkészüljön. Az új sínmezőket az LM típusú betonaljakra szerelik. Mindennapi munkájukhoz tartozik a sínmezők bontása — felvételünkön —, a felhasználható talpfák válogatása és újbóli felhasználása.

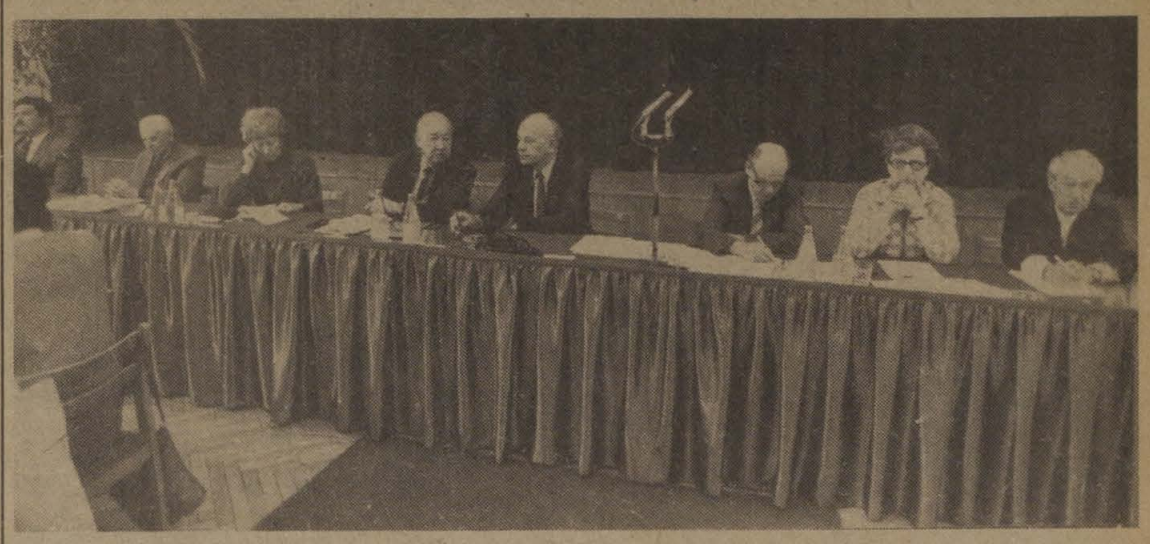
(Z. F)



Ülést tartott a SZOT

A feladatok középpontjában a gazdálkodás segítése áll

Határozat a kádermunka és a területi szervezetek tevékenységének továbbfejlesztésére



Február 6-án Gáspár Sándor elnökletével ülést tartott a Szakszervezetek Országos Tanácsa. A testület Baranyai Tibornak, a SZOT főtitkárának előterjesztésében elfogadta a Szakszervezetek Országos Tanácsa 1987. évi munkaprogramját. Sólyom Ferenc titkár előterjesztésében határozatot hozott a kádermunka, valamint a területi munka továbbfejlesztéséről.

Az első napirend kapcsán a tanácsülés áttekintette az 1986. évi feladatok főbb jellemzőit. Megállapította: a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusa határozatának végrehajtása jó irányban kezdődött meg, a szakszervezetek a XIII. pártkongresszuson kijelölt úton haladnak, a konkrét feladatokat a dolgozók érdekeinek védelméből és képviseletéből kiindulva végzik.

Az elmúlt esztendő az élet több területén szigorító intézkedéseket is követelt. A szakszervezetek ezeket tudomásul vették, mert meggyőződésük, hogy a kényszerű lépések a nehézségekből kivezető utat biztosítják. Ugyanakkor felelősséggel figyelik és elemzik az intézkedések fogadtatását tükröző dolgozói jelzéseket, és a feszültségek feloldására erőfeszítéseket tesznek.

A nemzet sorskérdése

Az idei feladatok középpontjában a gazdálkodás sokoldalú segítése áll. Ez ma a nemzet sorskérdése és a dolgozók millióit érintő legfontosabb érdekvédelmi feladat. Ezt figyelembe véve a szakszervezetek továbbra is támogatják a munkaidőalap védelmét, szükségesnek tartják, hogy erősödjék a főmunkaidőben végzett munka becsülete, s ez alapja legyen a dolgozók biztonságos megélhetésének. A gazdasági hatékonyság és a foglalkoztatási biztonság egymásnak olykor ellentmondó követelményeit kell érvényesíteni a munkaerő-átcsoportosítások során, s ehhez tervszerűen meg kell teremteni a beruházási, munkaügyi, oktatási feltételeket is.

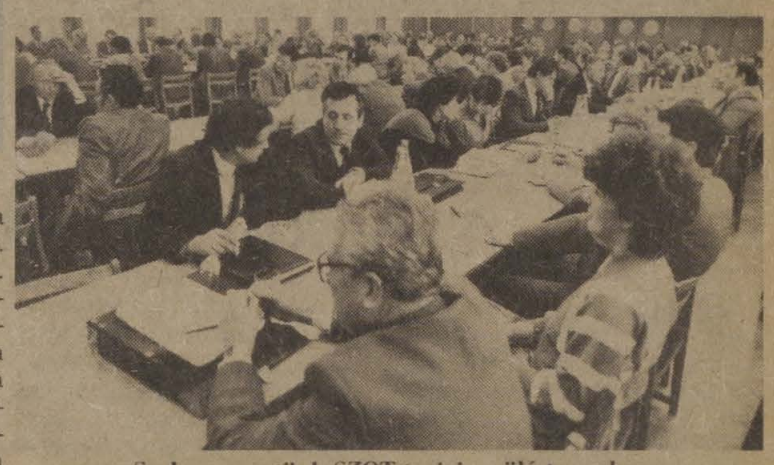
A Szakszervezetek Országos Tanácsa támogatja a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulójára kibontakozó munkamozgalmakat, és felhívja a szakszervezeti szervek figyelmét ezek segítésére.

Az eredményesebb termelést segítő, érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenység feltételeként a szakszervezetek fejlesztik, korszerűsítik kádermunkájukat. A SZOT a tennivalókat a mozgalmi tradíciókra építve, a társadalom fejlődése által megkívánt követelményeket figyelembe véve határozta meg. A mozgalom folyamatos megújításához az egyik alapvető feltételnek a tisztségviselők felkészültségének javítását, a káderállomány erősítését tartja. A szakszervezetek a jövőben is szorgalmazzák, hogy a tehetséges fizikai munkások, a fiatal szakemberek a mozgalom minden szintjén kerüljenek választott tisztségekbe, függetlenített funkciókba. *A kádermunka demokratizmusának fejlesztése érdekében a vezetők meghatározott köre csak két ciklusban töltse be ugyanazt a tisztséget.* A kinevezéssel létrejövő munkakörök betöltésénél a határozat tovább bővíti a pályázati rendszert és a meghatározott idejű megbízatást.

Erősítve a demokráciát

A napirendi pont vitájában többek között felszólalt *Kőhalmi Vilmos*, a MÁV szombathelyi KÜF műszerésze is, aki az eddigi kétlépcsős választás helyett az érintett tisztségekben a közvetlen választást javasolta bevezetni, ezzel is erősítve a demokráciát. Majd hangsúlyozta, hogy a mozgalomban bátrabban kell véleményt mondani a káderekről. Vállalni kell a nép-szerűtlen feladatot is, amikor szemtől szembe megmondják valakinek, hogy nem alkalmas funkciója betöltésére. Ez a gyakorlat a bizalmiak esetében már megkezdődött, nem a gazdasági vezetőnek választanak a dolgozók, hanem maguknak.

A felszólaló elmondta: véleménye szerint *a korlátozott idejű választhatóság* — tehát, hogy valaki ne maradhasson egy tisztségben két választási ciklusnál tovább — *később gátolhatja, hogy a szakszervezeti mozgalomnak nemzetközileg is elismert személyiségei legyenek.* Szerinte nem a jól dolgozók mozgalmi pályafutásának kellene gátat vetni, hanem a nem megfelelő káderekneknyíltan megmondani: *nem tartunk igényt a munkájára.* De — tette hozzá — ehhez meg kell teremteni annak a feltételét is, hogy a mozgalomból való kikerülés ne legyen egyenlő minden esetben a bukással.



Szakszervezetünk SZOT-tagjai az ülésteremben

(Fejér Gábor felvételei)

Önállóbb alapegységek

A SZOT határozatot hozott a területi munka továbbfejlesztésére is. Megnövelte a szakszervezeti területi szervezetek szerepét a helyi mozgalmi élet alakításában, a tagság területi érdekeinek képviseletében, a SZOT határozatok végrehajtásának segítésében, ellenőrzésében, a tapasztalatok jelzésében. Igényelte, hogy járuljanak hozzá ahhoz, hogy az alapszervezetek a mozgalom egyre önállóbb, a munkahelyi folyamatokat még inkább befolyásolni képes alapegységei legyenek. A testületek munkája, mozgalmi jellege erősödjön, a szakszervezetek megyei tanácsai és az SZBT váljanak a különböző érdekek egyeztetésének fórumaivá.

A SZOT bővítette a szakmaközi munka feladatait. Ennek megfelelően az eddigi szakmaközi bizottságok — új elnevezéssel — a jövőben a szakszervezetek városi, kerületi, nagyközségi, községi bizottságaiként látják el munkájukat. Átfogják a területükön lévő tagság egészét és különösen nagy figyelmet fordítanak a nyugdíjasokra.

T. J.

Keletről — Távol-Keletre





A Távol-Keletről érkező áruszállító vonatok alapos terhelésnek teszik ki a BAM vasútvonalait. Az állomásokon, pályaudvarokon épített kitérők, deltavágányok folyamatosan fogadják a hosszú vonatokat. Ahol szükséges, ott a vasutasbrigádok javítják, erősítik a nagy igénybevételnek kitett vágányhálózatot.

Képeinken: Alekszander Bondarj brigádja szállít építőanyagot a befejezés előtt álló kitérővágányokhoz, illetve munkásvonat halad célja felé.

A béke jegyében

Az elmúlt esztendőben több mint ezer külföldi delegáció volt a szovjet szakszervezetek vendége. A Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa 145 ország 165 szakszervezeti központjával tart fenn rendszeres kapcsolatot. Erről nyilatkozott az APN tudósítójának *Georgij Kanajev,* a Központi Tanács nemzetközi osztályának helyettes vezetője.

Elmondhatjuk, hogy az előző évekhez viszonyítva a tavalyi esztendő legfontosabb eredménye az volt, hogy más országok szakszervezeteivel közösen részt vettünk a békemozgalomban, az atomháború veszélye elleni harcban.

— Milyen fontosabb akciókat érdemes megemlíteni ezzel kapcsolatban?

— Mindenekelőtt a XI. szakszervezeti világkongresszust, ami az év végén volt Berlinben. *A nemzetközi munkásmozgalom történetében ez volt a legrangosabb: a világ országainak többségéből több mint 150 országból érkezett szakszervezeti küldöttek vettek ezen részt.*

— A szakszervezetek, ideológiai és politikai orientációjuktól függetlenül — folytatja —, egyre kitartóbban követelik a leszerelést, mint a stabil béke biztosításának eszközét. Egyébként, mint a berlini fórumon bebizonyosodott, *a világ munkásmozgalma nagyra értékeli a szovjet békekezdeményezéseket, reális lehetőséget lát bennük az élethez való jog biztosításához.*

— Mint fontos béketeremtő akciót lehet megemlíteni a leszerelés társadalmi és gazdasági aspektusaival foglalkozó második nemzetközi szakszervezeti konferenciát is, amit a dublini szakszervezeti béke- és leszerelési-bizottság szervezett. A konferencián jóváhagyták annak a tudományos kutatásnak az eredményeit, amely többek között azt vizsgálta, milyen lehetőségek és előnyök származnának abból, ha a hadiipar átállna békés termelésre. A dokumentumokat továbbították a Nemzetközi Munkaügyi Szervezethez és reméljük, hogy megértésre találnak.

— Elmondhatom, hogy ezek a kapcsolatok egyre intenzívebbé válnak. Gyakorlat a szakmai csoportok csereutazása, a különféle témákkal foglalkozó szemináriumok, kollokviumok, szimpoziumok szervezése. *A kétoldalú megbeszélések felölelik a munkavédelem, a társadalombiztosítás, a kereskedelmi-gazdasági együttműködés fejlesztésének kérdéseit, hiszen ebben mindkét fél dolgozói érdekelve vannak.* Egyébként jelenleg két ilyen kereskedelmi kapcsolatokkal foglalkozó szakszervezeti vegyesbizottság van: a szovjet—francia és a szovjet—finn.

A szovjet szakszervezetek szorosabban együttműködnek a fejlődő országok szakszervezeteinek központjaival is. Ezek közül több is képviseltette magát az azerbajdzsán fővárosban, Bakuban rendezett szemináriumon. amely őket érdeklő problémával (szociális tevékenység a vállalatoknál, ezen belül a szakszervezet szerepe) foglalkozott.

A kapcsolatok fejlesztésében fontos szerep jutott az úgynevezett „békevonatoknak" és a „békehajóknak", amelyekkel szakszervezeti tagokból álló népes csoportok érkeznek a Szovjetunióba. A múlt évben például ilyen csoportokat fogadtunk az NSZK-ból, Görögországból, Dániából, Finnországból, Luxemburgból, Ciprusról. Nahodka kikötőjébe pedig Japánból érkezett „békehajó" baráti látogatásra. A Szovjetunióból nagy létszámú szakszervezeti csoportok utaztak Franciaországba, Finnországba, Ciprusra és több más országba.

A szakszervezeti kapcsolatok bővítése mindenkinek javára válik, és valóban a béke erősítését szolgálja. A dolgozók képezik az emberiség abszolút többségét, és érdekeik védelméhez tartozik az is, hogy kölcsönös kapcsolatok alakuljanak ki közöttük.

Jurij Kacnelszon
(APN)

Vasút Afrikában

Tuniszban Afrika legkorszerűbb városi és elővárosi vasútját építik a Siemens cég vezetésével. Az egymillió lakosú város külvárosaiból naponta több ezren utaztak eddig autóbusszal a központba, illetve azon keresztül. Az utazás lassú és kényelmetlen volt.

Az új vasút teljes hossza 30 kilométer lesz 1987-re, amit később tovább építenek majd. Ezen a vonalon 78, háromszáznyolcvan személyt befogadó ikermotorkocsik közlekednek majd. A föld felett futó közlekedési eszközök alatt kétszer négytengelyes forgózsámoly rendszerű futómű nyújt biztonságos haladást és megállást. Ezzel a rendszerrel egy-egy viszonylatban húszezer utast szállítanak. Négyszáz autóbuszt helyettesítenek a városi, elővárosi forgalomban.

Az afrikai építkezést ebben az évben fejezik be. Teljes költsége 350 millió nyugatnémet márkába kerül. Ebben benne vannak a megállók és a motorkocsikat üzemeltető javítóműhely költségei is.

ALAGUTAK

Az NSZK vasútjain a gyorsaság, illetve az egyes útvonalak lerövidítésére alagutakat építenek. Az elmúlt esztendőben adták át a nyugatnémet vasutak leghosszabb alatútját Landrückenben. *A föld alá épített pálya hossza 11 kilométer.* Ez lényegesen lerövidítette a menetidőt Hannover és Würzburg között.

A vasutak fejlesztésében az ilyen nagyberuházások óriási költségekkel járnak. Nyugatnémetországban ugyancsak a Hannover—Würzburg vonalon újabb alagutat építenek, amelynek átadására ebben az évben kerülhet sor.

Az új alagút 7,5 kilométer hosszú. A metróhoz hasonló építkezésnél a földmunkák jelentik a legnagyobb nehézséget. Az építőknek 900 ezer köbméter földet kell kitermelni, majd az alapokba 230 ezer köbméter betont kell bedolgozni, amelyhez 17 500 tona acélt használnak fel. A számítások szerint ez a kisebb alagút 165 millió márkába kerül.

EGY KIS TÖRTÉNELEM

Német és osztrák vasutasmozgalmak

3.

Az európai kontinensen később indult meg a kapitalizmus fejlődése, s feltételei is kedvezőtlenebbül alakultak, mint az angolszász országokban. A kormányok itt jelentős szerepet játszottak a vasutak kiépítésében, sőt a vasutak többsége is hamarosan az állam tulajdonába vagy kezelésébe került. A közép- és kelet-európai országok politikai berendezkedése is különbözött az angolszász államokétól, a munkásmozgalom pedig csak a vasutak elterjedését követően, a XIX. század utolsó évtizedeiben, illetve a XX. század elején kezdett kibontakozni.

Németországban, az Osztrák-Magyar Monarchiában és Olaszországban a munkásosztály politikai pártjával, a szociáldemokrata párttal lényegében egyidejűleg jöttek létre a szakszervezetek, s kezdettől szoros kapcsolatot tartottak egymással. *Oroszországban az 1905—1907-es forradalom idején, a munkásosztály pártjának vezetésével szerveződtek meg a szakszervezetek.* Ezekben az országokban rendszerint még a vasutas ön- és jogsegélyező egyletek létrejöttét is gátolták, ezért itt járhatatlanná vált a vasutas-szakszervezetek kialakulásának angolszász típusú útja. A vasutak állami tulajdona, a szakszervezeti mozgalom szocialista jellege, és az a tény, hogy amikor ezekben az országokban megérett a helyzet a vasutas-szakszervezet létrehozására, a vasutasok már iparági szevezetet kívántak alakítani, érthetővé teszi a kormányok félelmét a vasutasok szervezkedésétől. Ezért tiltották meg vagy korlátozták a vasutasok szakszervezetbe tömörülését.

A hatvanas évek közepén már léteztek Németországban a vasútigazgatással együttműködő karitatív vasutas segélyező egyletek. Az 1980-as években olyan, a vasutasok anyagi helyzetének javítására törekvő — rövid életű — szervezetek is alakultak, mint például a hallei *Vasúti Munkások Érdekvédelmi Egylete.* Az első német vasutas-szakszervezet a tízezer hamburgi kikötőmunkás és tengerész 1896 végén kezdődő és tizenegy hétig tartó sztrájkját támogató szolidaritási akció eredménye. A hamburgi vasúti munkások és kishivatalnokok támogatták a sztrájkolókat és *1897. január 13-án megalakították Németország Vasutasainak Szövetségét,* amely tisztességes bért, nyolcórás munkanapot, a politikai meggyőződés üldözésének megszüntetését, s beleszólási jogot követelt a személyzetnek a fontos kérdésekbe. 1897. május 1-jétől megjelent a szövetség lapja, a Weckruf der Eisenbahner *(Vasutas Ébresztő).* A vasútigazgatóságok megtiltották a szövetséghez való csatlakozást, és elbocsátottak mindenkit, akiről feltételezték, hogy tagja annak. Hasonló sors várt azoknak a — századfordulón szervezett — vasutas szövetségeknek a tagjaira is, akik 1904-ben a *Délnémet Vasutasok Szövetségébe* tömörültek.

A német birodalom vezetői, hogy gátat vessenek a szakszervezetbe tömörülésnek, szigorúan megtiltották a vasutasoknak a politikai tevékenységet. A szociáldemokrata meggyőződés, a szociáldemokrata párttal való kapcsolat elegendő ok volt az elbocsátáshoz. A porosz közlekedési miniszter egy tömeges elbocsátás után kijelentette: „. . . nem tűrök egyetlen szociáldemokratát sem az államvasutaknál, sem hivatalnokot, sem munkást! A vasutasok eleget hallhatták ezt ahhoz, hogy ezután ne tehessenek nekem szemrehányást, hogy családokat tettem kenyértelenné, mert a keresőt el kellett bocsátanom". *Az osztálytudatos vasutasoknak nem maradt más lehetőségük, mint az illegális szervezkedés.*

A szocialista munkásmozgalom befolyásának megakadályozása érdekében 1898-tól erőteljesen növelték a vasúton a hivatalnokok számát. Számos olyan munkahelyet töltöttek be hivatalnokokkal, amelyben korábban munkások voltak. A hivatalnok erősebben kötődött ugyanis az államhatalomhoz. Hivatalnokként a vasutas bizonyos társadalmi tekintélyt élvezett a császári Németországban még akkor is, ha kenyerét nem tudta megvajazni. *A porosz államvasútaknál bevezették a szervezkedési tilalom ellensúlyozására a „munkásbizottságok" rendszerét is.*

Az első világháború kitörése után azonnal hajszálrepedések keletkeztek a szervezkedési tilalom bástyáján. Hatályon kívül helyezték azt az 1911-es rendeletet, amely szerint minden vasúti munkásnak olyan nyilatkozatot kell tennie felvételkor, hogy távol tartja magát a szociáldemokrata tevékenységtől.

1916-ban a porosz közlekedési miniszter már kénytelen volt közismert szakszervezeti tagokat is munkába állítani. Ez kedvező feltételeket teremtett a vasutas-szakszervezetért folytatott harchoz. Miután a szakszervezeti főtanács magáévá tette a vasutasok követelését, a porosz kormánynak engedni kellett de csak azzal a feltétellel, hogy a szervezeti szabályzatba beiktatják a sztrájktilalmat. A szakszervezeti főtanács elfogadta ezt a feltételt, a kormány pedig megígérte, hogy a munkaügyi vitákat a paritásos alapon szervezett döntőbíróság elé utalja.

1916. június 14-én megalakult a Német Vasutasok Szövetsége. Először a porosz, majd a többi vasútigazgatóság is hatályon kívül helyezte a vasutasok szervezkedési tilalmát. A szövetség 1916 végén 1470 tagot számlált, 1917 májusában 6000, decemberben 37 000 és 1919-ben több mint 400 000 tagja volt.

Ausztriában, pontosabban az Osztrák-Magyar Monarchia osztrák felében 1870-ben — a szervezkedési és gyülekezési szabadság törvénybe iktatásának évében — *megalakult a Mozdonyvezetők Segély és Jogvédő Egylete.* Három évvel később a kalauzok létesítettek hasonló egyletet. A 19. század végén már gomba módra szaporodtak a vasútigazgatóságokkal együttműködő karitatív segélyező és művelődési egyletek. 1901-ben 130 ilyen önálló vasutas egylet tevékenykedett.

Az osztrák vasúti műhelymunkások osztálytudatos szervezkedését *Josef Tomschik,* a Westbahn-műhelyében dolgozó kerékesztergályos kezdeményezte az 1880-as évek végén. Ő csempészte be az első szocialista újságokat és röplapokat a műhelybe. 1890. május elsején a vasúti műhelymunkások — bár délelőtt dolgozniuk kellett — délután már tekintélyes számban vettek részt a Práterben rendezett munkásfelvonuláson.

Rudolf Müller szociáldemokrata vasúti raktárnok kezdeményezésére 1892. április 2-án megalakult az első osztályalapon szervezett egylet, a valamennyi közlekedési dolgozót tömöríteni kívánó Ausztriai Közlekedési Alkalmazottak Szak- és Segélyegylete. 1894-ben 1200 tagja volt. Ekkor változtatta nevét az egylet az Osztrák Vasúti Személyzet Uniójára. Időközben, 1893-ban a vasúti fűtőházak és javító műhelyek osztálytudatos munkásai *Josef Tomschik* kezdeményezésére vasútigazgatóságonként megszervezték szak- és segélyegyleteiket

Müller és *Tomschik* szervezeteinek egyesüléséből jött létre 1894 májusában az Ausztriai Vasutasok Rokonszakmák Szakszervezeteinek, Szak- és Segélyegyleteinek Szövetsége. Egy évvel később, 1897. március 13-án a belügyminiszter „az államérdekkel összeegyeztethetetlennek" minősítette a vasutasok szervezkedését és feloszlatta a szövetséget.

A feloszlatott szervezet helyébe a vasutasok szaklapja, a *Der Eisenbahner* lépett, amely nem a feloszlatott szövetség, hanem *Tomschik* tulajdonában volt. A Der Eisenbahner a feloszlatást követően megjelenő számában Jetzt erst recht! *(Most annál inkább!)* című cikkében a következőket írta: „A kormány a vasutasszervezetet föloszlatta. Egy csapással megsemmisíthetni vélte a kormány azt, amit a fölvilágosítás elvei alkottak. Ámde csalódik. Alaposan csalódik és a jövő meg fogja mutatni és meg is kell mutatnia, menynyire csalódott. Amit a kormány — mindenesetre csak egyelőre — megsemmisíthetett, az a szervezetnek csak külső formája volt. De ezt is csak úgy tehette meg, hogy olyan eszközhöz folyamodott, aminőt Ausztriában már senki sem tartott volna lehetségesnek, az erőszakhoz . . .

Amit a cikk megjósolt, az csakhamar bekövetkezett. 1898 januárjában megalakult az Ausztriai Általános Jogvédelmi és Szakszervezeti Egylet.

Szervezeti erejüknek megfelelően vettek részt a vasutasok az osztrák munkásság politikai küzdelmeiben. 1905 őszén az államvasúti dolgozók passzív rezisztenciája jelentősen hozzájárult az általános, egyenlő és titkos választójog kiharcolásához.

A világháború előestéjén a közel 60 ezer főt számláló vasutas-szakszervezet már jártas volt tagjainak érdekvédelmében, a tárgyalási taktikában és a parlamenti csatározásokban. Amikorra 1913 decemberében felépült az összetartozást reprezentáló saját székház, a bécsi „Vasutas Otthon", a szervezetben már megerősödött a nemzeti szeparatizmus.



Levelezőlap az 1890-es évekből

Gadanecz Béla

(Folytatjuk.)

Átfogó korszerűsítés

Miért ügy a ruhaügy?

Bemutatják a mintadarabokat — Társadalmi zsűri választja ki a fazont — A minőség javítása a cél — Egy-két év múlva javul az ellátás

A vasutasok ruhaellátásának gondjai régmúltra nyúlnak vissza. Ezért a mai helyzet megértéséhez elengedhetetlen az eddigi ruhaellátás megismertetése.

A vasutasok egy része már a felszabadulás előtt is kapott szolgálati ruhát, ami magában foglalta az egyenruha mellett a különböző munka- és védőruházatot is. *A felszabadulás után a ruhaellátás teljeskörűvé vált.* 1958-ban kormányrendeletben szabályozták a dolgozóknak adható ruházati típusokat. A Munkaügyi Minisztérium ekkor tételesen meghatározta a vállalatok részére az egyen-, munka- és védőruha-ellátásra felhasználható kereteket.

A MÁV rendelkezésre bocsátott keret a munka- és védőruha-ellátás biztosításához nem volt elegendő. Ezért hozzájárultak ahhoz, hogy az egyenruha-ellátásban részesítettek körének csökkentésével egyidejűleg az időjárás ellen adott munka- és védőruhákat (bundabéléses kabát, esőkabát) az egyenruhakeret terhére rendezzék. *Ekkor vezették be a ruhatérítést azok körében, akiktől a természetbeni ellátást megvonták.* Időközben a MÁV-hoz csatolt különböző vállalatok dolgozói — járműjavító üzemek, építési főmérnökségek stb. — már sem egyenruhát, sem térítést nem kaptak. Így alakult ki a vasutasok egyenruha-ellátásában az a hármas kategória, amely a mai napig létezik. *E szerint: van, aki egyenruhát, van, aki térítést kap, és van, aki se ruhát, se térítést nem kap.* Ezt ma már csak magyarázni tudjuk, de elfogadtatni nem. Sajnos a vasút gazdálkodási nehézségei nem teszik lehetővé sem a térítés emelését, sem teljeskörűvé-tételét.

A korábban egységes ruházati utasítást 1981-ben felváltotta az egyenruházati, a munkaruházati és a védőfelszerelési szabályzat. A különválasztás következménye, hogy ma már sem a juttatásban, sem a szabályozásban nincs kellő összhang. Ennek következtében ellátásbeli hiányosságok és a többes ellátások egyaránt létrejöttek. Mivel a pénzügyi lehetőségek a ruhaellátásnak határt szabnak, előtérbe került e téren is a gazdálkodás. A jobb ellátás, az igények és lehetőségek optimális összhangja csak az ellátási rendszer átfogó korszerűsítésével képzelhető el.

A Vasutasok Szakszervezete különböző szintű testületein az elmúlt két évben folyamatosan napirenden szerepelt a vasutasok ruhaellátásának helyzete. A véglegesen kialakított ellátás korszerűsítésére vonatkozó koncepció — melynek társadalmi vitája napjainkban is tart — *a többszintű tanácskozásokon elhangzott javaslatok figyelembevételével készült el.*

A jövőben a ruhaellátás milyenségét a végzett munka jellege határozza meg. Így egyenruhát csak azok kapnának, akik a vasúti forgalom lebonyolítása során intézkedésre jogosultak. E körön belül a dolgozók egy részének folyamatosan, a külszolgálati ellenőrzésre kötelezett központi dolgozóknak időszakosan kellene viselni az egyenruhát.

A tervek szerint a jelenleginél korszerűbb alapanyagú, modernebb szabású egyenruha készülne. A köpenyek helyett ³/₄-es méretű, begombolható, műszőrme béléssel ellátott, minőségében is jobb kabátot rendszeresítenének.

Az egyenruha-térítés mértéke 1972-től nem emelkedett. Mivel a térítés béralapot terhel, emelése csak a bérfejlesztés terhére történhetne. Egy esetleges emelés indokolatlan előnyhöz juttatná a térítésben részesülőket a többi dolgozóval szemben, hiszen az ő bérfejlesztési lehetőségük az emelés mértékével csökkenne.

Minden év elején elégedetlenséget váltott ki a térítésben részesülőknél a progresszíven megemelkedett nyugdíjjárulék. Több szolgálati helyről kérték, hogy a térítés után havonta vonják a nyugdíjjárulékot. Az egyenruha-térítés havi összege 80, illetve 90 forint. Mértéke miatt esetleges pótlékként való kezelése nem indokolt. *Mindezek figyelembevételével hozták meg az alapbéresítésre vonatkozó kompromisszumos döntést.* Hogy az alapbéresítés az évi bérfejlesztésnél hátrányt ne jelentsen, felmentést kellett kérni az ÁBMH-tól. A kapott engedély szerint az alapbéresítésre kerülő összeggel a bértételek felső határa túlléphető.

A tervezett változások miatt több vasutas a jövőben nem kap egyenruhát. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ezek a dolgozók ellátatlanok lesznek. A munkavégzéshez a megfelelő minőségű és mennyiségű ruha munkaruhaként, illetve formaruhaként lesz kiadva. A formaruhát mint új kategóriát elsősorban azokban a munkakörökben vezetnék be, *ahol a dolgozó közvetlenül kapcsolatba lép az utazóközönséggel.* A majdani formaruhák gyártására hat vállalat jelentkezett. A gyártók a tervrajzokat február végére készítik el. A mintadarabok elkészülte után társadalmi zsűri választaná ki a bevezetésre érdemes típust. A mintadarabok bemutatására és a végleges fazon kiválasztására a tervek szerint március 31-ig kerül sor.

A munkaruházatnál a minőség javítása a cél. A munkaruhák alapanyaga és minősége nem a vasúttól függő, ezért ha a kívánt minőség nem biztosítható, akkor az ellátás javítása a viselési idők arányos csökkenésével érhető el.

A ruhaellátás feszültségeit a fentiekben vázolt szabályozások csak részben oldják meg. A hiányosságok felszámolása szükségessé teszi az ellátási rendszer technikai változását is. A tervek szerint a jelenleg központosított, merev beszerzési, kiosztási rendszert decentralizálnák. A változó igényekhez való rugalmasabb alkalmazkodást tenné lehetővé a szolgálati egységekre decentralizált költségkeret-gazdálkodás is.

A most ismertetett koncepció alkalmas arra, hogy kijelölje a továbbfejlesztés irányát. A végleges szabályozás kialakításánál mindenekelőtt a dolgozók véleményét veszik figyelembe. Az ellátás számottevő javulására csak egy-két év múlva lehet számítani.

Tivald Attiláné

A döntőbizottságok szerepe a munkaügyi vitákban

A munkafegyelem megszilárdítására és a munkaidőalap védelmére irányuló állami és a belső vállalati intézkedések várhatóan szaporítják a munkáltató és a dolgozók közötti konfliktusokat, a munkaügyi vitákat. A MÁV hálózatán működő mintegy 150 munkaügyi döntőbizottság dolgát nehezíti a közelmúltban végrehajtott szervezeti átalakítás is. A munkaügyi döntőbizottságok működésére vonatkozó alapvető jogi előírások bemutatásával nehéz társadalmi munkájukat szeretnénk segíteni.

A munkaügyi döntőbizottság (mint az igazságszolgáltatási rendszer alsó szintű szerve) köteles a dolgozó és a munkáltató között fennálló munkajogi vita során a 19/1979. (XII. 1.) MüM számú rendelet által megszabott eljárást lefolytatni, és a Munka Törvénykönyve végrehajtási rendeleteinek, valamint a kollektív szerződés előírásainak megfelelő döntést hozni. *Az eljárás során a munkáltató és más társadalmi szervezet mindennemű befolyásolását köteles kizárni.* Csak a jogszabályoknak és a társadalmi igazságérzetének megfelelő akaratát fogalmazhatja meg határozatában.

Közismert, hogy a kollektív szerződés szabályai a munkáltató és a dolgozók közös megállapodása alapján születik, ezért *e szabályok értelmezésére is csak a munkáltató és a szakszervezet együttesen jogosult.* A közös állásfoglalás, amely a ksz szabályainak gyakorlati végrehajtására ad iránymutatást, kötelező a munkáltatóra és a dolgozókra egyaránt. Az állásfoglalás természetesen új szabályt nem állapíthat meg és ellentétes sem lehet a hatályos előírásokkal.

A munkáltató a közelmúltban állásfoglalás kiadásával akarta elérni, hogy a hálózaton egyedül közlekedő mozdonyvezetőre ne a kollektív szerződés 5. számú mellékletében meghatározott CSM-es díjtételt (8,5 forint), hanem a vonatvezetővel közlekedő vonatra meghatározott díjtételt (4,5 forintot) számolják el. Mivel a jogi előírások egyértelműen meghatározták a fizetendő kategóriát (8,5 forint), ezt állásfoglalással módosítani nem lehet.

A munkaügyi döntőbizottság elnökét, helyetteseit és tagjait ugyanazon munkajogi védelem illeti meg, mint a szakszervezeti tisztségviselőket [Mt. 63. §. (4) bek.]. Ezek szerint a közvetlen felsőbb szakszervezeti szerv (területi intézőbizottság) egyetértése szükséges a tisztségviselő más munkahelyre történő ideiglenes beosztásához és a munkaviszonyának a munkáltató általi megszüntetéséhez (fegyelmi elbocsátás, felmondás), továbbá a közös megegyezéssel való áthelyezés esetén az új munkahely elfoglalására kitűzött időpont megállapításához. *Az egyetértés hiánya, a fegyelmi intézkedést teszi hatálytalanná.* A fegyelmi eljárás megindításáról, valamint a változó munkahelyre alkalmazott tisztségviselő más munkahelyre történő beosztásáról a felsőbb szakszervezeti szervet csak értesíteni kell.

A jogszabály választ ad arra is, hogy kinek a feladata a működési feltételek biztosítása. Az mdb működéséhez szükséges dologi és személyes feltételeket a 19/1979. (XII. 1.) MüM számú rendelet 3. §. (1) bekezdése értelmében a munkáltató köteles biztosítani. Rendelkezésére kell bocsátani a tárgyalás megtartására alkalmas helyiséget, megfelelő íróeszközöket, továbbá az iratkezelésre és a jegyzőkönyvezésre alkalmas adminisztrátort.

Feltétlenül rendelkezésére kell bocsátani a MÁV értesítőjét, a Munkaügyi Közlönyt, a Munka Törvénykönyvét és annak végrehajtási rendeleteit. A kollektív szerződést, továbbá az alapvető jogi irodalmat. Az mdb kérésére betekintésre át kell adni a szükséges közlönyöket: például a Magyar Közlönyt, a Munkaügyi Szemlét, a Bírósági Határozatokat és egyéb munkáltatói utasításokat.

A munkáltatónak elő kell segíteni, hogy a vállalat vezetői és dolgozói az mdb idézésére tanúként vagy szakértőként a rendelkezésre álljanak. Az idézésre meg nem jelenteket a munkáltatónak — az mdb kezdeményezésére — fegyelmi eljárás keretében kell felelősségre vonnia.

Ha a munkáltató az mdb részére nem teremti meg a működéshez szükséges feltételeket, akkor az mdb elnöke köteles panaszt tenni a helyi szakszervezeti bizottság titkáránál. Amennyiben a panaszt a helyi szakszervezeti bizottság rövid határidőn belül nem orvosolja, akkor a területi intézőbizottsághoz kell fordulni, és értesíteni a vasutas-szakszervezet jogi irodáját.

Jogszabály írja elő, hogy a munkáltató köteles biztosítani a munkaügyi döntőbizottságok elnökeinek, elnökhelyetteseinek és tagjainak rendszeres továbbképzését.

A helyi szakszervezeti bizottságoknak és a területi szerveknek kötelességük, hogy nagyobb figyelemmel kísérjék az mdb-k működését, és tegyenek meg minden szükséges intézkedést munkájuk segítésére. Amennyiben a gondokat ezek a szervek nem tudják megoldani, vagy arra nincs megfelelő hatáskörük, akkor a vasutas-szakszervezet jogi irodáját kell értesíteni.

Dr. Szabó László

Egy nap szomorú baleseti krónikája

Mint arról már a napilapok, a tévé és a rádió is hírt adott, február 6-án 9 óra 40 perckor Füzesabony és Maklár állomások között a 3. számú főúton fénysorompóval biztosított út és vasút szintbeni kereszteződésében nyergesvontatóval ütközött összse a gyorsvonat.

A jól működő AS 17-es számú fénysorompóval biztosított útátjáróban 95 km/óra sebességgel haladó 552. számú vonat az Alba Volán tulajdonában lévő UR 42-12 forgalmi rendszámú, *folyékony cukrot szállító nyergesvontatóval ütközött.* Ennek következtében a gyorsvonat V—43-1375 pályaszámú mozdonyának vezetője, *Tóth Zs. Zoltán,* a Keleti vontatási főnökség dolgozója és a mozdonyon tartózkodó *Simon Péter,* a Közlekedési Főfelügyelet Járműfelügyeleti osztályának munkatársa a helyszínen életüket vesztették. A nyergesvontató vezetőjét, *Bastrecz Józsefet* súlyos, életveszélyes állapotban, négy utast pedig könnyebb sérüléssel az egri kórházba szállítottak. Füzesabony és Eger között a pálya elzáródott, körülbelül 300 méteres hosszban megrongálódott. A felsővezeték, a biztosítóberendezés, valamint a gyorsvonatot továbbító mozdony is súlyosan megrongálódott.

A vasúti pályát aznap 19 óra 35 perckor visszaadták a forgalomnak.

*

Ugyanaznap 22 óra 59 perckor Miskolc-Tiszai pályaudvaron a 8-as számú vágányon tolatási mozgást végző V—43-1051 pályaszámú mozdony elütötte *Sipos Lajos* külsős forgalmi szolgálattevőt, aki mindkét lábán csonkulásos sérülést szenvedett.

*

Február 6-án, 21 óra 34 perckor Forró-Encs állomáson menesztés után a kihaladó 5318 számú vonat második kocsijából kiugrott a 19 éves *Remák László,* a miskolci KÜF dolgozója. A kerekek alá esett, és halálos sérülést szenvedett.

*

Ugyanaznap 7 óra 45 perckor Miskolc-Gömöri Miskolc-Reptér között a jobb vágány mellett a 28-30 szelvény között halálos sérülést szenvedett *Szabó János* pályamunkás. A munkacsapat a vágány mellett elsodródási határon kívül, a szabványárok burkolásához szükséges „barcsi" sarokburkoló raklapjait szedte össze. A távolba látás korlátozottsága miatt, biztonsági okokból egyéb munkát a munkacsapat nem tudott végezni. A raklapok a vágánytengelytől kifelé körülbelül 3,70 méter távolságra voltak lerakva a padkán. Előzetes vizsgálati megállapítások szerint az elhalt munka közben a figyelmeztetés ellenére bement az űrszelvénybe, és a közlekedő M—62-178 pályaszámú mozdony jobb oldali burkolólemeze ellökte.

Az ütés következtében olyan súlyos sérülést szenvedett, hogy elsősegélynyújtás közben a mentőkocsiban meghalt.

P. J.

Szakmunkástanulók versenye

A szakma kiváló tanulója verseny Tolna megyei döntőjét, a nagyvasúti járműszerelő szakmában, a dombóvári vontatási főnökségen rendezték. A döntő öt harmadéves részvevője szakmai és elméleti tárgyakból mérte össze tudását. A verseny győztese Pandur József, a dombóvári Udvari Vincze Szakmunkásképző Intézet tanulója lett.

Meghalt egy vezér

Emlékezés Tóth Zs. Zoltánra

A Keleti vontatási főnökség bejáratánál elhelyezett faliújság előtt február 7. óta lehajtott fejjel haladnak el a vasutasok. A táblán fekete keretben elhelyezett színes fénykép. Magas, nevető fiatalembert ábrázol. *Tóth Zsiga Zoltánnak hívták.* A február 6-án történt balesetnek lett az áldozata. Egy közúti jármű vezetője ismét nem vette figyelembe a tilos jelzést.

A tragédiáról elsőként *Eöry József* mozdonyfelvigyázó értesült.

— Zoli február 6-án, az 552-es számú egri gyorsot vitte — emlékezik az eseményekre. — Hét óra 50 perckor indult a Keletiből. *A baleset 9 óra 40 perckor következett be.* A hírt mintegy 20 perccel később közölték velem. Ezután állandóan csöngtek a telefonok. Mindenki a balesetről érdeklődött. Hogy én mit éreztem? Mint ilyenkor lenni szokott: képtelen voltam megérteni, elhinni. Mindig az járt az eszemben, hogy ez valami rossz tréfa lehet csak.

Aczél István vezetőmérnök:

— Egyidősek voltunk Zolival, régen ismertük egymást. Olykor elbeszélgettünk a vasutas-pályafutásunkról. Jó barátok voltunk.

Tóth András mozdonyvezető Zoltánnak nemcsak kollégája volt, hanem a földije is. Szintén turai lakos.

— A faluban mindenki ismerte Zolit, jó viszonyban volt az emberekkel — vallotta róla. — Halála óta lépten-nyomon megállítanak az utcán és érdeklődnek, hogyan történt a balesetet.

Szabó Gyula üzemi reszortos sokat találkozott *Tóth Zs. Zoltánnal.*

— Én Zolit nagyon tiszteltem, mert mindig volt ereje, bátorsága bevallani, ha netán tévedett. Szinte el sem tudom képzelni, hogy ezután Zoli már nem jelentkezhet nálam.

Ludvig István mozdonyvezető egy korosztályba tartozott Zoltánnal. Ha idejük engedte, sokat beszélgettek a szakmáról is.

— *Szörnyű elviselni azt a tudatot, hogy Zolival már nem találkozhatom többé* — mondja. — Ha együtt voltunk szolgálatban, akkor versengtünk, hogy kinek a gépe tisztább. Zoli egyébként sokat adott a külcsínre. Az indulás pillanatáig tett-vett, tisztogatta a gondjaira bízott V43-ast. Olykor odaszólt hozzám: *„No, haver, milyennek találod?"*

Szabó IV. Ferenc mozdonyvezető az Alkotmány szocialista brigádban együtt dolgozott Zolival. A nyugdíjkorhatárhoz közel álló ember is felidézte a közös emlékeket, a társadalmi munkák élményeit. Arról is beszélt, hogy Zoli népi ellenőr volt.

Tóth Zoltánt február 13-án, Turán helyezték örök nyugalomra. Ennek a nagyszerű embernek a tragédiája még sokáig kísért. Nem feledi a felesége, a szülei és két gyermeke, a tizehárom éves *Zoltán* és a kilencéves *Gábor* sem. A kollégák is őrzik emlékezetükben.

Séra Sándor

Telefonon kérdezték

Miért zsúfoltak a vonatok?



Február közepén többen telefonáltak szerkesztőségünkbe: Józsefvárosban zsúfoltak és piszkosak a vonatok, elhanyagoltak, szemetesek a peronok. Megnéztük. *A hír igaz.* Amint felvételünk is igazolja, sok az utas, elhanyagolt a pályaudvar. A 6-7 kocsiból összeállított szerelvények kevésnek bizonyulnak. Érthető, hiszen egy-egy penteki napon általában 3500 jegyet is kiadnak a józsefvárosi pénztárnak, és akkor még nem is számoltuk a bérlettel utazókat. *Miért van ez így?* Kérdezték a telefonálók és kérdezzük most mi is az illetékeseket. Tudjuk, sok gondot okozott a hideg tél. Kevés a munkáskéz. De mégis, valóban mindenre ez lehet a válasz? Több odafigyelés, gondosság nem segítene?!

„Boldog lehet az, aki a Kvassayba jár”

A Kvassay Jenő Út-, Híd- és Vasútépítő Szakközépiskola hosszú évek óta neveli a MÁV szakemberutánpótlását. Munkájuk eredményeként a vasút technikai- és hálózatkorszerűsítése zökkenőmentesebben végezhető, hiszen a diákok elsajátítják az ehhez szükséges szakmai ismereteket. Az iskola pedagógus gárdája a biztosíték a magas szintű munkára. *Képe Károly* igazgató vezetésével nagy felelősséggel, körültekintően foglalkoznak a gyerekekkel. Az iskola tekintélye az évek folyamán egyre nőtt. *Boldog lehet az, aki „Kvassays” lehet.*

A gyerekek magukénak érzik az iskolát, a tanulási idő után is sokat tartózkodnak a falak közt, dolgoznak, szórakoznak.

— Nem bántam meg, hogy annak idején hallgattam a barátaim, ismerőseim tanácsára és ebbe az iskolába jöttem tanulni — mondja *Vigh András* negyedéves diák. — Szüleim nem a vasútnál dolgoznak, de ők is egyetértettek a döntésemmel.

— Az én édesapám ebben az iskolában végzett — veszi át a szót *Sass Imre*. — Nekem nem esett nehezemre a választás, mert ő rengeteget mesélt a munkájáról, tudtam, hogy mi az, amit vállalok.

— És a te terveid? — kérdezem *Imrét*.

— Hát, nekem nem lett valami fényes a félévi, elmaradtam a jelestől, csak 4,4-re sikerült. *Még nem tudom, megpróbáljam-e az idén a felvételit.* Persze, megbeszélem még a szüleimmel is. Én inkább most megszerzem a technikusi oklevelet, és majd néhány év múlva tanulok tovább. A munkahelyem már megvan. A debreceni igazgatóság kisújszállási pályafenntartási főnökségének püspökladányi szakaszán fogok dolgozni. Két nyáron is voltam szakmai gyakorlaton és nagyon megszerettem.

Andris a budapesti pályafenntartási főnökséghez kerül. Ő mindenképpen tovább akar tanulni az idén.

Meglepődtem azon, hogy lányok is választják élethivatásnak a hídépítő technikus hétköznapinak éppen nem mondható munkáját. *Murai Melinda* és *Boros Tímea* is azon tíz lány közé tartozik, akik az idén kezdték el a technikumot. *Melinda* mérnökcsaládból származik. Így az ő választása nem annyira meglepő, mint *Timeáé,* aki eredetileg képzőművészeti szakközépiskolába készült, de hagyta magát „elcsábítani”.

Melinda petőfibányai, *Timea* szedresi, következésképpen mindketten kollégisták és még meglehetősen járatlanok a fővárosi életben. De nemcsak ezzel a nehézséggel kell megküzdeniük, hanem a felkészültségbeli gondokkal is. Kis iskolában tanultak, az a szint alacsonyabb a szakközépiskolai követelményeknél. Így aztán az első bizonyítvány csak közepesre sikerült, de mind a ketten nagyon igyekeznek, hogy behozzák a lemaradást.

Mi leszek, ha nagy leszek?

Gyermekkori álmok, szülői vágyak és a lehetőségek között nem könnyű megtalálni a helyes utat. Merre tovább? Az egyik lehetőség például a *Mechwart András Ipari Szakközépiskola és a szakmunkásképző intézet.* (Címe: 1118 Budapest, Rimaszombat u. 2—8.) Ebben az intézetben beíratkozottak kétéves alapképzést kapnak, az általános műveltséghez szükséges ismeretek mellett, elsajátíthatják ez idő alatt az adott szakma gyakorlati és elméleti alapjait.

Az egyik ilyen szakma a vasútüzemi szak. Annak a tanulónak, akinek a vizsgaeredményei matematikából, fizikából és szakmai ismeretekből jó előmenetelről tanúskodnak, annak két év múlva lehetősége van arra, hogy újabb két év tanulás után érettségizzen és egyben szakmunkás-képesítést is kapjon. Ezek a bizonyítványok arra is jogosítanak, hogy a tanuló az 5. évfolyamra beiratkozzon. Az ötödik évben a technikusi munkakör ellátásához szükséges vezetési és szervezési ismereteket oktatnak.

Némi eltéréssel, hasonló módon képezi az iskola a szakmunkásokat és technikusokat vasútgépészeti szakon, valamint vasúti távközlési és biztosítóberendezési műszaki szakon. A hagyományosnak nevezhető hároméves szakmunkásképzés keretében *dízelmozdony-szerelő,* illetve *villamosmozdony-szerelő* képesítést is szerezhetnek az intézmény tanulói.

Jelentkezni március 10-ig lehet, legalábbis eddig az időpontig mindenképpen érdemes postára adni a jelentkezési lapokat, hiszen az április 5. után érkező felvételi kérelmeket már nem veheti figyelembe az iskola. Az idő tehát sürget. Most már igazán választ kell adni a fogas kérdésre: *mi leszek, ha nagy leszek.*

Célunk a figyelemfelhívás volt. Így sok fontos kérdésre nem adtunk választ. Az iskola minden érdeklődő számára készséggel ad felvilágosítást.

Körséta északi határállomásainkon

Salgótarjánt elhagyva meredek hegyoldalon kígyózik a pálya. Az M40-es „Púpos” nehezen vonszolja maga után a személykocsikat. Hétszáz méter körül járunk a tengerszint fölött, amikor Somoskőfalura érünk. Ez az ország legmagasabban fekvő határ- és vasútállomása.

Hétszáz méterre a tengerszint felett

— Aminek persze megvannak a maga hátrányai — fűzi tovább a gondolatmenetet *Stánitz János* állomásfőnök. — Az állomás mindkét végétől tizenhat ezrelékes lejtő kezdődik, ami rendkívül veszélyessé teszi a tolatást. Nálunk komolyan kell venni a kocsi- és vonatmegfutamodás elleni védelmet. A nagy esésű pálya korlátozó tényező a kocsirendezésnél, a vonattovábbításnál. *Kihúzóvágányunk nincs. Minden tolatási mozgás a nyílt vonal felé történik. Az M40-es gépek legfeljebb hat-nyolc rakott kocsival bírnak el, holott gyakorta húsz-huszonöt kocsis vonatrészt kell egybe fogni.* Ezen a bajunkon csak nagyteljesítményű géppel és egy kihúzóvágánnyal lehetne segíteni.

Nem lehetett könnyű dolog a hegytetőn vasútállomást építeni. Az állomás leghosszabb fővágánya így is csak 580 méter hosszú. Ez ugyan nem jelenti azt, hogy ennél hosszabb vonatok emiatt kerülő irányon át közlekednek, de a túltengelyes szerelvényeknek minél rövidebb időn belül el kell hagyniok Somoskőújfalut.

Az állomási technológia napi két pár vonat kezelésére lett kialakítva. Az elegyáramlás rapszodikussága Somoskőújfalura is jellemző. *A teherkocsik rossz műszaki állapota miatt egy-egy szerelvényből átlag 4-5 kocsit kell kisorozni.* A helyben javítható műszaki hiányosságokat két ember próbálja megszüntetni a javítóvágányokon. A magyar és a csehszlovák lakatos munkájának értékét emeli, hogy a szabadban dolgoznak ugyan, de a mostoha körülmények ellenére napi 6-12 kocsit visszaadnak a forgalomnak.

Az átrakáshoz kevés a munkáskéz

Hidasnémeti régi, ötvágányos állomásának életébe a hetvenes évek hoztak sorsdöntő változást. A háború alatti, illetve közvetlen a háború utáni idők forgalmához méretezett teljesítőképességet kinőtte az európai országok között megélénkült cserekereskedelem. *A szűk keresztmetszet valósággal kikényszerítette a nagyobb beruházással járó korszerűsítést.* 1975-ben elkészült a kibővített vágányhálózat, az új felvételi épület, a szociális létesítmény. Mindezek alapvetően változtatták meg az állomás arculatát. Lehetővé vált a növekvő tranzitforgalom átbocsátása, a korábbi 50 tagú gárda létszámának háromszorosára emelése, a társszolgálati szervek kényelmes elhelyezése. Az átbocsátóképesség javítására olyan technológiai rendszert dolgoztak ki, amellyel *huszonnégy óra alatt nyolc vonatpár határkezelését lehet elvégezni.*

— Természetesen mindez csak akkor igaz, ha a szükséges egyéb feltételek is biztosítottak — egészíti ki a fentieket *Becse Imre* állomásfőnök. — A technológiai idők betartásához elengedhetetlen a megfelelő létszám. Itt Hidasnémetiben éppen a frekventált munkakörökben van hiány. A másik gátló tényező a kocsipark elavultsága. A műszakilag nem megfelelő kocsikat ki kell sorozni, át kell rakni, ezért növekszik a kocsik, a vonatok tartózkodási ideje. Az átrakáshoz sem munkáskéz, sem technikai felszerelés nem áll rendelkezésünkre. Miskolc pedig nem biztos, hogy rövid időn belül tud adni embert, darut.

Periférikus elhelyezkedése miatt Hidasnémetinek csak elvétve akad egy-két szállíttatója a helybéli téeszektől. Több szállítani való az őszi cukorrépaszezon idején van.

Bánrévén nincs utánpótlásgond

Miskolctól csaknem egybefüggő iparvidék húzódik Kazincbarcikáig, majd mintegy huszonöt kilométernyi „szünet” után Ózd következik a nehéziparával. Ebből már következtetni lehet arra, hogy a *Bánrévén* átgördülő elegy milyen területekre koncentrálódik.

— *A környék ipari jellege meghatározza az állomás profilját, főleg import szempontjából* — mondja *Sándor Árpád* állomásfőnök. — Ezen kívül a Merkur gépkocsiimportjának nagy része is itt lép be Magyarországra. Tranzit legfeljebb véletlenül vetődik erre, akkor is csak egyesével, még irányvonatot sem tudunk belőlük összeállítani. Tíz év leforgása alatt egyszer, nyolcvannégy végén fordult elő, hogy — valószínűleg Hidasnémeti vagy Somoskőújfalu tehermentesítésére — nagyobb mennyiségű tranzitelegyet tereltek Lenartovce—Bánrévén át. *Akkor leszaladt hétnyolcszáz kocsi, mire valaki rájött: egyre jóval drágább a fuvarozás, hiszen nem esünk semmilyen útirányba, óriási a kerülő.*

Az importból a nagyobb mennyiség mindig az úgynevezett tömegáru volt — folytatja. — Azelőtt például Bánrévén jött be az ország műtrágyaszükségletének a kilencven százaléka. Az elmúlt évben már inkább az alapanyagok a jellemzők, mint például a vasérc, az ipari és háztartási koksz, a szén. A legnagyobb exportőr az Ózdi Lenin Kohászati Művek, annak ellenére, hogy a vas világpiaci ára elég alacsony. Nagyobb mennyiséget ad föl a vegyi kombinát is.

Bánréve határforgalmi tevékenysége az összforgalomnak körülbelül a hetven százalékát teszi ki, a maradékot a belföldi teher- és személyszállítás lebonyolításából adódó munkák jelentik. Ehhez ezt is tudni kell, hogy a telepállomási létszám körülbelül 170 vasutas. S ebből ötvenen alkotják az utazókeretet. Kiszolgálják a miskolci, az ózdi, az egri vonalat, de fölmennek Rudabányára is. Kritikus emberhiány nincs, annak ellenére, hogy a hetvenes évek végén az állomás vasutasainak majdnem a fele nyugdíjba ment. Bánréve azonban hagyományosan vasutas falunak számít, ezért a szükséges utánpótlás nem ütközött nehézségekbe.

OPW — kiegyenlítés Újhelyen át

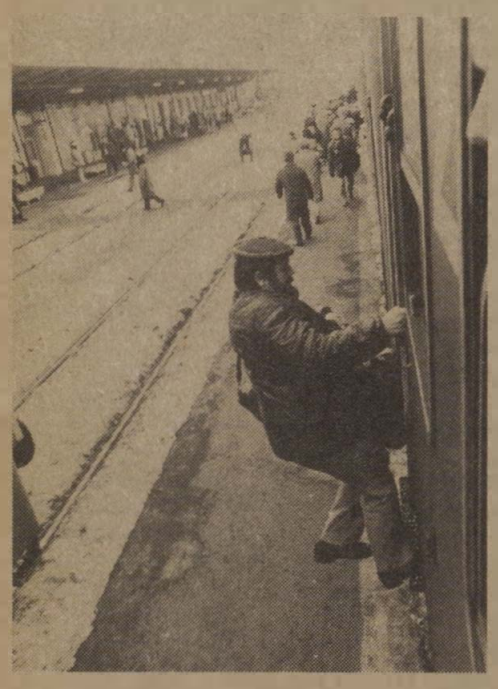
Nyolc-tíz évvel ezelőtt Sátoraljaújhely környékén is korszerűsítették a vasutat. *Zomborig átépítették a jobb vágányt, kicserélték Sátoraljaújhely vágányhálózatát is.* A vonalon megszűnt a tengelynyomáskorlátozás, a nemzetközi teherforgalomban kedvező lett ez az útirány. A Hidasnémetin keresztül zajló tranzit szinte teljes egészében ide terelődött joggal, hiszen a Sátoraljaújhely—Nyírábrány távolság körülbelül 100 kilométerrel rövidebb, mint Hidasnémeti felől. 1981-ben 1258 vonat lépett be, 38 724 kocsival. Kilépett 1174 vonat,28 763 kocsival. 1982-ben tovább emelkedett a ki- és belépő vonatok száma, a következő éven azonban zuhanásszerű csökkenést lehetett tapasztalni.

— Mi lehetett ennek az oka? — kérdeztem *Huttkay János* állomásfőnököt és helyettesét, *Mezősi Károlyt.*

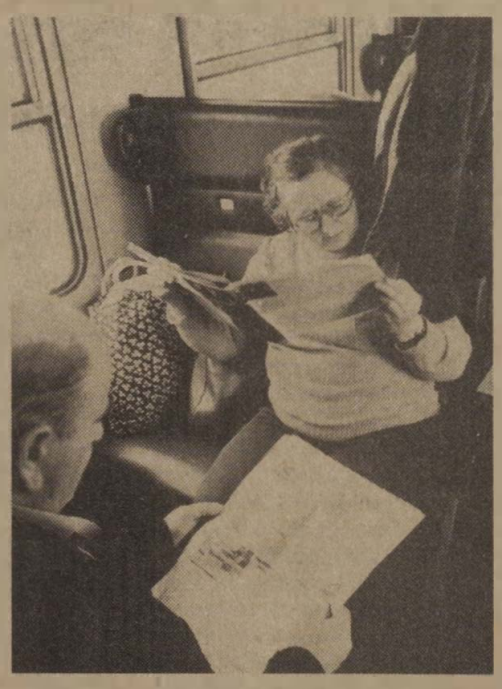
— Valószínűleg az, hogy a hetvenes évek közepén Hidasnémetit korszerű határállomássá fejlesztették — válaszol az állomásfőnök. — Természetes, hogy amennyire csak lehet azt kell kihasználni. Ezért módosították a határátmenetekre vonatkozó rendeleteket. Így elszámolási rendszer híján elméletileg nem is jöhet át nálunk tranzitküldemény. Persze azért időnként érkezik, hiszen a Karl-Marx-Stadtban kötött egyezmény alapján a szomszédos vasutak kisegíthetik egymást. Ha Hidasnémetiben, vagy bárhol másutt zavar, torlódás támad akkor a tranzitvonatokat ide irányítják.

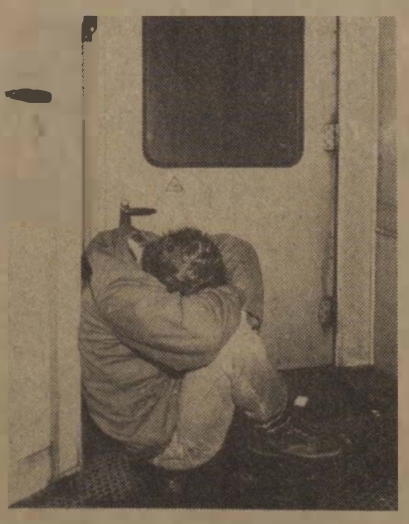
Az állomás kapacitása a jelenlegi forgalom lebonyolításán kívül további két vonatpár közlekedtetésére is alkalmas lehetne. Sőt — mondják az állomás vezetői — egyenesen jól jönne, ha az OPW - kiegyenlítés egy része itt lépné át a határt, mivel a helyi javítóbázis felszereltsége lehetővé tenné a sérült kocsik rövid időn belüli visszajuttatását. A javítóbázis évente mintegy 5000-6000 kocsit tesz használhatóvá, ami nagyon jó teljesítmény.

T. Z.











Utazunk. Kimegyünk az állomásra, a váróteremben kivárjuk az indulást, de az is előfordul, hogy csak az utolsó pillanatban érjük el vonatunkat. Az utasok között akadnak „borközi” állapotban lévők is — mint egyik képünk is bizonyítja. Ha a vonatunk nem is, de az idő gyorsabban szalad, ha olvasnivalót is viszünk magunkkal. Jegy nélkül egyre kevesebben szállnak már vonatra, ezért olykor a kalauz is megpihenhet.

(Horváth Zoltán képriportja)









FELÚJÍTOTTÁK



Megfiatalodott, ismét régi köntösét vette fel a szentesi vasútállomás. Joggal büszkék rá a szentesi vasutasok s velük együtt a város lakói, hiszen ők döntöttek úgy, hogy az állomást a régi építési tervek szerint kell felújítani.

A MÁV szegedi igazgatósága — együtt a város vezetőivel — 28,6 millió forintos költséggel kívül és belül felújította az épületet. A tervek még 1978-ban elkészültek, a kivitelezést azonban csak 1980-ban kezdte meg a CSOMIÉP. A múlt év végén elkészültek a munkálatokkal.

Most a város és a vágányok felöl is szép épület fogadja az utasokat. Nemcsak a messziről érkezők mondják, hogy megérte felújítani, a hazaiak is kijárnak gyönyörködni a patinás épülethez. Belsejében külön dohányzó és nemdohányzó váróterem van, korszerű szociális épület, üzemorvosi rendelő, fürdő kínál kényelmes munkahelyet a vasutasoknak. Helyreállították a homlokzat eredeti díszeit, a stílusa őrzi a múlt hagyományait.

Kép és szöveg:
Zelman Ferenc

Jubiláló helyiérdekű vonalak

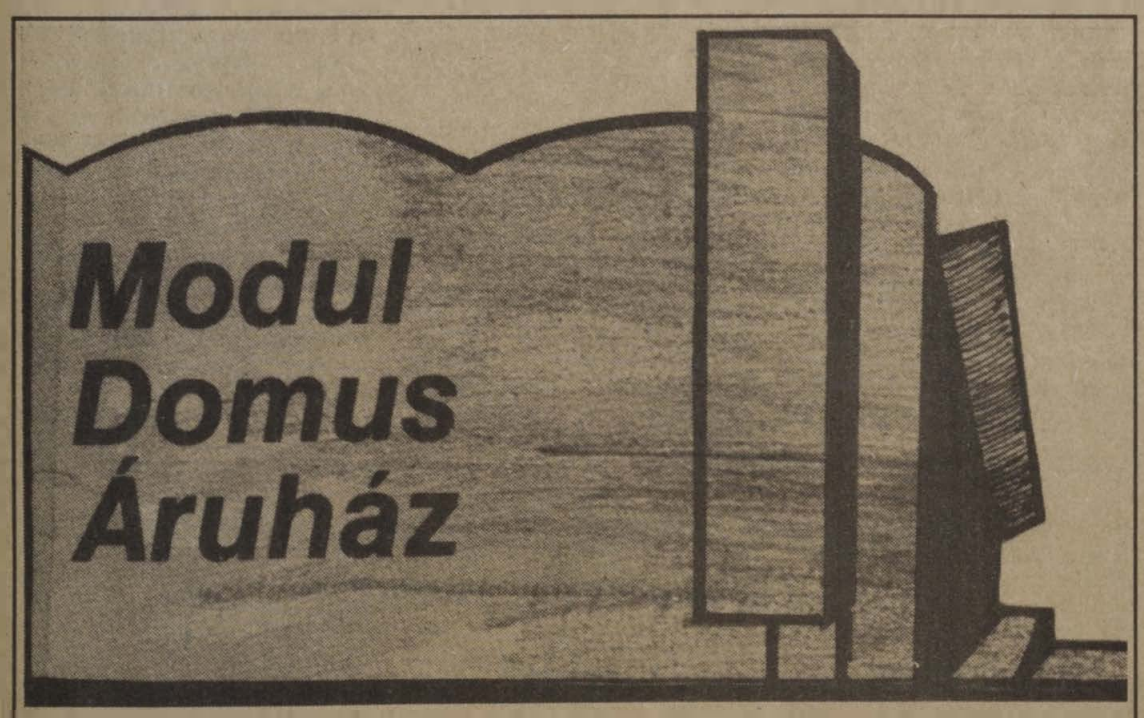
Az olvasók többsége, ha a HÉV-ről hall, általában a fővárosból kiinduló gödöllői, ráckevei és szentendrei elővárosi vasútra gondol. A helyiérdekű vasút fogalma az elmúlt évszázad alatt nem változott, csupán bizonyos mértékben eltolódott.

Közismert, hogy a magyar vasútépítés hőskora 1873-ig tartott, addig 6253 kilométernyi vonal készült el. Egy évszázaddal ezelőtt a fővonalak már nagyjából kialakultak, de szükség volt olyan vonalakra is, amelyek az egyes vidékek forgalmi és gazdasági igényeit elégítik ki. Ezt a célt szolgálták a klasszikus értelemben vett helyiérdekű vasutak. *Legnagyobb részüket magántársaságok alapították.* A vasutak államosításának korában — a kereskedelmi élet pezsdítése érdekében — a külföldi tőke további beáramlásának engedett teret az 1880. évi XXXI. törvénycikk. A kormányzat törekedett a magánerőt ösztönözni a vasútépítés és üzemeltetés finanszírozására. *Ez a törekvés a helyiérdekű vasutak esetében találkozott a vármegyék és a posta egyetértésével.* Az adott kedvezmények megteremtették az ilyen jellegű vonalak gyors ütemű fejlődését. Az üzemet szerződés alapján többnyire a MÁV, vagy más csatlakozó vasút látta el. Jellemző adat erre, hogy például közel két évtized alatt — 1882 és 1899 között — 7340 kilométer hosszú normál nyomtávú helyiérdekű vasútvonal növelte a hálózatot.

A fellendülés összefüggésben állt a nagybirtokosok érdekeivel. Az alacsony tarifa hozzájárult, hogy terményeiket olcsón kivihessék külföldre.

Száz esztendővel ezelőtt összesen 260 kilométer hosszban, jelentősebb helyiérdekű vasútvonalak az ország északi és keleti részén nyíltak meg. Ezek a vonalak a következők: Mátramindszent—Mátranovák—Homoktenyere; Kisterenye—Recsk—Parádfürdő—Kál-Kápolna—Kisújszállás; Nyíregyháza—Mátészalka; Kunszentmiklós—Szentes és Kótpuszta—Körösnagyharsány—országhatár—(Nagyvárad). Itt ma átmenő forgalom nincs. Valamennyi vonalon bánya és ipari termékeket, mezőgazdasági árukat fuvaroztak, ellátták a személyszállítást és a hálózat bővítésével elősegítették a vasút mai arculatának kialakítását.

Horváth Károly



Hazai és importbútorok, lakberendezési cikkek széles választékával várjuk kedves vásárlóinkat. Csak nálunk kapható a közkedvelt, olcsó árfekvésű Univerzál bútorcsalád. Elemválasztéka minden igényt kielégít, számtalan variációs lehetőséget biztosít.

OTP-ÜGYINTÉZÉS, SZÁLLÍTÁS A HELYSZÍNEN!
CÍM: Budapest XV., Sipos D. u. 9.

Az áruház megközelíthető a 25-ös gyorsjárattal, a 70-es és a 170-es autóbuszokkal.

NYITVA TARTÁSI IDŐ: hétköznap 10—18 óráig
péntéken 9—18 óráig
szombaton 9—13 óráig

Hármas ikrek Salgótarjánban

A figyelmességre nincs paragrafus

„A vasút még egy képeslapot sem küldött"

„1981 óta a halálozások száma nagyobb a születéseknél. Ennek következtében 1981-től 1985 végéig 72 ezerrel csökkent az ország népessége . . . Körülbelül 1960 óta az évi születésszámok (az 1974—1977-es évek kivételével) alacsonyabbak annál, mint amennyi a szülői nemzedékek egyszerű reprodukciójához szükséges lenne."

(Andorka Rudolf, 1987)

Tavaly november 20-án, Budapesten, a II. Számú Szülészeti és Nőgyógyászati Klinikán, a *dr. Büky Béla* professzor vezette újszülött-osztályon *Szlatincsán Tiborné* rendelkező forgalmista hármas ikreknet adott életet. A kisbabák — *Balázs, Gergő* és *Tibor* — kis súllyal születtek, ezért a klinika speciális osztályán kellett maradniuk néhány hétig. Az édesanya három héttel a szülés után elhagyhatta a kórházat, de természetesen naponta bejárt az apróságokhoz. *Az ikrek egészségét tizenkét nővér és nyolc gyermekorvos vigyázta rendkívüli gondossággal.* Ennek köszönhető, hogy végül február 2-án szüleikkel hazatérhettek salgótarjáni otthonukba. A babák közben szépen cseperedtek: súlyuk elérte a két kilogrammot, megszűntek légzési zavaraik is.

Az ikreket eredetileg helikopterrel akarták Tarjánba szállítani, ám az időjárás közbeszólt, végül *Edelényi Gábor* riporter, a Magyar Televízió légi szolgálatának autóján vitte haza a kicsiket. Ünnepélyes „fogadásukon" megjelentek a környék iskolásai, a nagyszülők és az ikrek bátyja, a hatéves Gábor.

A salgótarjáni otthon: 57 négyzetméteres panellakás a város egyik új lakótelepén. Kicsit zavartan lépek be a VII. emeleti lakás csöppnyi előszobájába. A világért sem akarom zavarni a családot, ugyanakkor érdekel a sorsuk. Eszembe villan *Gáborka*, a nagycsoportos óvodás, aki régen áhítozott kistestvérre — no, de egyszerre háromra?!

Elfogódottságomat *Tibor* — az immár négygyermekes apa! — sem tudja föloldani. Arcán boldogság, mi több, büszkeség látszott, majd *egyik pillanatról a másikra az aggódás jeleit véltem felfedezni; arcának színeváltozását Tibor nem is próbálta leplezni.*

Nehezen indult a társalgásunk. *Tibor* egy ideig nem szólt, a vendéglátás apró tennivalóiba „menekült", kávét, süteményt hozott. Felesége (akit kár, hogy Évának hívnak s nem Máriának —, olyan jól illenének rá József Attila sorai: *„irul-pirul Mária, boldogságos kismama" . . .)* sem volt éppen beszédes, minduntalan az óráját nézte, a kisbabák ébredését várta. Mint megtudtam, háromóránként esznek, háromóránként kell tisztába rakni őket.



Végül a kismama kedvesen átfogta férje nyakát, finoman jelezve, hogy kellene-illene már valamit mondani.

— A terhesség 15. hetében már tudtuk, hogy ikrekre lehet számítani — szólalt meg kissé tétován Tibor —, bár azt teljes bizonyossággal nem, hogy kettőre vagy háromra. *Őszintén bevallom: csakis büszkeséget és határtalan örömet éreztem.* Szóval: az ultrahangos vizsgálókészülék mellett, amikor saját szememmel meggyőződhettem,



hogy egynél több gyermeket fog szülni a feleségem, nem gondoltam a következményekre, a gyakorlati dolgok *akkor* nem érdekeltek. *Csak később kezdtem gondolkodni a jövőn, a lakásgondunkon például.* Feleségem nagyanyjánál laktunk stb.), és ezzel kész. *A helyi tanácsól kaptuk a lakást. Örültünk neki, persze, hogy örültünk, de a költözés másnapján rájöttünk, hogy kicsi, pár éven belül ismét költözködnünk kell, bár pillanatnyilag semmiféle elképzelésünk sincs. Mozdonyvezetőként dolgozom, a keresetem nem rossz, de abból félretenni lakásra nem lehet. A megélhetésünk ezekben a hetekben kielégítő, viszont májustól a feleségem már nem kap teljes fizetést, jövedelmünk jelentősen csökkenni fog.*

— Segítek én mindenben — szólal meg ismét a nagymama —, imádom ezeket a drága apróságokat, de végtére is naponta nem bírok eljárni, beteg vagyok.

— A tanács megígérte, hogy küldenek majd egy szociális gondozót, aki napi négy órában segít az apróságok ellátásában — mondja az ikrek édesanyja.

— Eddig még nem jelentkezett — jegyzi meg Tibor —, bár kötve hiszem, hogy sokat jelentene. Az ikrek gondozása olyan időbeli megterhelést jelent, hogy azt az egy, illetve kétgyermekesek nem is sejtik. Lassan már az alvásról is lemondok, mert alig akad két-három óra „tiszta" idő, amikor csend van és nyugalom. *Azután Gáborról még nem is esett szó. Egyenlőre nem mutat féltékenységet, de később ezzel is számolnunk kell.* Ősszel iskolába megy, az első hetekben mellé kellene ülni, magyarázgatni, szoktatni az iskola fegyelméhez. Az ikrek mellett igen nehéz lesz ezt megvalósítani. Külön bejáratú szoba kellene Gábornak, de hát, mint mondtam, egyenlőre nincs erre mód, kénytelen lesz a konyhában tanulni. Arra is gondoltam, hogy én is gyedre mennék, ilyenre viszont még nem volt példa, nincs rá paragrafus. *Valamint pedig ki kelle-*



ne találni, mert a feleségem még a nagyszülők segítségével sem képes a tökéletes gondozásra. Ehhez az én segítségemre is szükség volna. Mozdonyvezetőként aligha lesz módom sok időt tölteni a családdal, nem beszélve arról, hogy a miskolci igazgatóság azt tervezi, hogy a tarjáni utazószemélyzetet Kisterenyére telepíti. Ha ez megvalósul, végképp nehéz helyzetbe kerülök. *Jóformán alig lehetek a családdal.* A vasutat viszont nem akarom elhagyni, pici korom óta mozdonyvezetőnek készültem. Nehéz helyzet ez, hiába is próbálnám tagadni. Mostanában gondoltuk például át azt is, hogy a szórakozásról, művelődésről eleve le kell mondanunk sok évig . . .

— *Majd szórakoztatnak bennünket a kicsinyek!* — mondja nevetve a kismama.

Mintegy végszóra a kisbabák mocorogni kezdenek. Nem zavarok tovább, elbúcsúzom. Kifelé menet Tibor ezt súgja:

— Naponta 60 pelenkát mosunk! De nem baj, túl leszünk ezen is. Az a lényeg, hogy mi négy legényt adunk a hazának!

Sárközi Gábor

A szerencselovag utódai

Az „ördögszekértől" napjainkig



A japánok Satie nevű dízelvonatán még zongorázni is lehet

Szépasszonyokat szalasztott el a vasút és a lokomotívok kedvéért A *szerencselovag* című filmsorozat ifjú angol mérnöke. Izgalmakban bővelkedő életéből elsősorban megszállottsága ragadott meg bennünket, és az, hogy vérében hordozta a versengésre való hajlamot, amely nemcsak életét tette fordulatossá, hanem közvetve a technikai haladást is szolgálta.

Gőzomnibuszok a londoni utcákon

Hasonló jellemek máskor és másutt is föbukkantak a vasút több mint másfél évszázados története során, legföljebb a kalandból volt kevesebb, a látványosságokból viszont sosem. Itt van mindjárt az 1825-ös esztendő, amikor szeptember 27-én Angliában, Darlington és Stockton között elindították a világ első személyvonatát. *Az „Active" nevű lokomotív összesen 34 „vagont" vontatott gőzerővel:* régi, átalakított postakocsikat, lisztes- és szenesrakományokat. Huszonegy vagonban mintegy 450-en foglaltak helyet. Külön kocsit kaptak az igazgatóság tagjai. A 15 kilométeres szakaszt a „gépi együttes" (a vonatot így írták körül akkoriban az angolszász és a német nyelvterületeken) 65 perc alatt gyűrte le . . .

Ez az őszi esemény a gőzzel hajtott járművek kezdeti korának persze csak egyik csúcspontja volt, hiszen Albion technikusait-mérnökeit már a 18. század végén erősen foglalkoztatta a gőzgép, amelynek modern változatát *James Watt* alkotta meg, miután tökéletesítette a Newcomen-féle változatot. Az első működő gőzkocsi *Richard Trevick* keze alól került ki, és — 1801-ben nagy feltűnést keltve átpöfékelt London belvárosán. *A következő években a brit főváros közlekedési képe alaposan megváltozott: gőzomnibuszok és -kocsik népesítették be utcáit.*

A német költőfejedelem, *J. W. Goethe* 1830. május 2-án ezt jegyezte fel naplójában: *„Egy elzászi megmutatta a gőzmozdony modelljét: nagyon komplikált, nehezen felfogható gépi alkotás."* Angliában viszont másképpen gondolkodtak: hét hónappal e feljegyzés előtt olyan látványosságot rendeztek, amelyet a technikatörténet krónikásai a vasút hőskorának legnagyobb eseményeként tartanak számon. Néhány új, „gőzzel hajtott vontató masina", azaz lokomotív ugyanis versenyre kelt egymással az acélpályán.

A verseny helyszínéül az éppen csak elkészült Manchester—Liverpool-pálya szolgált, amelyet *George Stephenson* épített meg, és aki maga is indult, mégpedig saját tervezésű mozdonyával. *Stephenson* alapította 1823-ban New Castleban az világ első mozdonygyárát, és ő mutatta be az első gőzmozdonyt is 1827-ben.

Stephenson „The rocket" (Rakéta) nevű mozdonyával vágott neki a 35 kilométeres távnak. Könnyedén győzött, és az 500 font sterling jutalom is az övé lett. Öt kihívója közül kettőnek a mozdonya csak prüszkölt, de meg sem mozdult. A többi sem tündökölt, az ötödiket például ki kellett zárni a versenyből, mert kiderült, a mozdonybelsőben egy *„bújtatott"* ló volt, és ezt a zsűri bizony szabálytalannak ítélte. *Stephenson* különben hússzor rohant végig „Rakétá"-jával a sínpályán oda és vissza, miközben „lélegzetelállító" óránkénti csúcssebességet ért el: 56 kilométert!

Arany sínszeg a talpfában

Ennél furcsább versenyt láthatott több ezer fogadásra éhes amerikai csupán két és fél hónappal azután, hogy Angliában, Manchester és Liverpool között 1830. június 14-én (innen számítjuk a vasúti közlekedés kezdetét) megtartották az első városközi gőzvasút próbaútját. A lovas kocsik amerikai kedvelői Baltimore-ban le akarták járatni az „ördögszekeret", a gőzmozdonyt, ezért versenyre hívták *Peter Cooper* „Tom Thumb" nevű lokomotívját.

Két sínpályát raktak le: egyet a vasparipának, a másikat az igazi paripának és kocsijának. Az összecsapásból akkor a lovas kocsi került ki győztesen, mert a gépész nem merte teljesen fölfűteni mozdonyát, és menet közben elvesztett egy fontos alkatrészt is. Akkor azok nyertek, akik a lóvasútra tették pénzüket.

A kudarc a vasút amerikai szerelmeseit nem törte le, s alig négy évtized múlva elkészült az Atlanti-óceántól a Csendes-óceán partjáig vezető „Pacific"-vasút. *Az utolsó — színarany — sínszeget 1869. május 8-án verték a talpfába.* Az ünnepség után persze azonnal kiszedték, nehogy lába keljen.

Egymás után épültek a vasutak a múlt században világszerte. A cári Oroszországban 1837-ben fejezték be az első 51 km hosszú sínpályát, de alig tíz esztendő múlva már több mint tízezer kilométer kígyózott belőle a sztyeppéken. *Magyarországon 1846-ban készült el az első pálya, mégpedig Vác és Budapest között.*

A megújhodás csodás kora

A gépkocsizás elterjedése és az utasszállító repülőgépek számának ugrásszerű növekedése századunk ötvenes-hatvanas éveiben egy időre háttérbe szorította a vasutat. Világszerte ráfizetéssel tudták csak fenntartani a vasúti közlekedést, ezért sok helyütt meggondolatlanul a vonalakat is megszüntették. A borúlátók a vészharangot azonban túl korán kongatták meg: hamarosan ugyanis végeszakadt az olcsó olaj és benzin mámorító korszakának, és a vasút ismét visszanyerte régi rangját.

Földünk vasútvonalainak hossza a nyolcvanas évek közepére elérte az 1,3 millió kilométert. A világsorrend egy nemzetközi összehasonlítás szerint így állítható fel: 1. Egyesült Államok — 270 370 km, 2. Szovjetunió — 143 000 km, 3. India — 61 000 km, 4. Kanada — 60 243 km. 5. Kína — 38 000 km.

Napjainkban a vasút ellentmondásokkal teli megújhodásának korát éljük: a racionalizálás folyamatával párhuzamosan a nagy forgalmú vonalakat rendkívül teherbírókká tették. A több száz kilométeres óránkénti sebességgel száguldó szerelvények már nem számítanak ritkaságnak. A London—Glasgow, a Moszkva—Leningrád, a Katovice—Varsó, a Hamburg—München, a Párizs—Lyon és a Tokió—Oszaka között villamosított gyorsjáratok, valamint a nyereg-, függő- és elektromágneses vasutakkal folytatott sikeres kísérletek szemléletesen mutatják, merre halad a vasút jövője, amelyben már kevesebb mozgásteret találhatnak a hőskor típusú szerencselovagok. Annál inkább szükség lesz viszont azokra a műszakiakra, akik kitűnő ismerői a szupertechnikának, amely segíthet átvezetni a harmadik évezredbe a vasutat, hogy látványos másfél évszázada ne csak epizód maradjon a közlekedés történetében.

Erni Péter

Farsangi vasutasbálok

„Becses családjával tisztelettel meghívjuk"

Valamikor egyetlen olyan vasútállomás sem hagyta ki programjából a farsangi vasutasbált, amelyik adott valamit a jó hírére. Hogyan is tehette volna, hiszen annak bevételét valamelyik vasutasárvaháznak ajánlották fel, amit a Hivatlos Lap, meg az „üzletvezetőségi körrendelet". köszönettel ismert el.

Én már ennek a korszaknak csak a legvégén vehettem fel az egyenruhát, de még megéltem mindazt, amit bevezetőben említettem, s a még korábbiakról beszélt csendes éjszakákon a váltókezelőm, a kocsimestereml. Nem a főnökök rendezték a vasutasbált, hanem a Mozdonyvezető Kör, a Vonatkísérők Otthona, a VOGE, a kereskedelmi vagy forgalmi hivatalnokok kara. Mikor pedig ezek működését a háború után megszüntették, a személyzet vállalkozó kedvű emberei maguk, illetőleg az egyes szakszervezeti csoportok.

A felszabadulás után 1946 februárjában még Nagycenk állomáson is rendeztek bált: az állomásépület összes helyiségében. Annak már én is egyik rendezője voltam. Batyus bál volt ez, csak a belépődíjat kellett a vendégeknek fizetniök, meg a fogyasztott italt. Ennivalót a vacsorához mindenki maga hozott. Az utolsó vonat Nagycenkről este 7 óra utáni percekben indult Sopron déli felé. Azt már cigányzene mellett indította Fekete Jóska. Fél nyolckor pedig a feldíszített III. osztályú váróteremben vörös sapkában, vonatindítóval adta meg a jelzést a peresztegi cigánybandának: „Megy a gőzös, megy a gőzös . . ." és indult a bál, mely tartott a hajnali első vonatig.

Egy évvel később már Sopron délin kerültem báli rendezőségbe. Akkor ott már három párt igyekezett tagjai közé szervezni a személyzetet. Az „öregek" egy része a pártonként külön bál szervezését akarta. Az állomási, a vontatási, az osztálymérnökségi fiatalok azonban a közös vasutas bál megszervezése mellett voksoltak. A Katolikus Kör nagyterme volt akkor Sopronban a legalkalmasabb bálterem. Annak falára fotókartonból eredeti nagyságba felkerült az állomáson található 475 001-es mozdony homlokoldala, azon két igazi, égő mozdonylámpával. Fenyőfüzérek, tréfás rajzok, lampionok díszítették a termet: mindenki ott volt, aki csak segíthetett az előkészítésben. Szabadra álló karos jelző mellett ért be a vendég a bálterembe, melynek hatalmas vaskályháját két napon keresztül fűtötték a brennbergi bányászok ajándékszenével.

Egy újabb esztendő múltán már a Tisztképző báljáť rendeztem a Törekvés Kultúrotthonban. Mind a 132 tanfolyamhallgató fehérkesztyűsen, egyforma új egyenruhában kezdte a nyitó csárdást, természetesen akkor is az elmaradhatatlan melódiára: „Megy a gőzös . . ." Ami ezután következett, az sajnos évekre más bálok világa lett.

Miért leírom le mindezt? Mert abba a szerencsés helyzetbe jutottam, hogy most nyugdíjasként, Kanizsán, Fehérvárott, Szombathelyen s másutt, olvasva a régi helyi lapokat, újra végigélek minden egykor volt vasutasbált, aminek híre a sárguló lapokon megjelent. Közben előkerül egy-egy mozdonnyal, szárnyas kerékkel díszített régi báli meghívó is, „. . . becses családjával együtt tisztelettel meghívjuk . . ." Vitte az ilyen meghívókat a szolgálati levelezés a MÁV vonalain Brassótól Pozsonyig, a DSA vonalain Budától Fiuméig és Bécsújhelyig. Illő volt egymás báljaira elmenni. Így szövődtek tovább barátságok, s a vonali állomásról valamelyik nagyállomás báljára felvitt leány gyakran báli ismeretség után talált férjet magának.

A hivatásáról vallott

Matyó város állomásfőnöke

Két napot időzve Mezőkövesden háromszor találkoztam *Radványi Tiborral,* Mezőkövesd állomásfőnökével. Először hivatali helyiségében, majd a Városi Könyvtárban, ahol *Zádory Károly* igazgató szíves házigazdaként fogadott mindkettőnket, azzal a nem titkolt céllal, hogy bemutassa barátját, ezt az ízig-vérig kövesdi vasutast. S mivel a beszélgetés első fél órájában kiderült, hogy közös parancsnokokra leltünk eltűnt katonaéveinkből, hogy mindketten páncélosok voltunk hajdanán, még könnyebben szállt a szó múltról és a jelenről.

S hogy tud mesélni *Radványi Tibor*! S milyen élményei vannak a múltról, a családról. Hiszen ő egy igazi vasutasdinasztia kései utódja. Olyan szép szavakkal mesélt az anyai dédnagyapáról, aki több mint száz esztendeje, amikor Budapest—Miskolc között elhaladt az első vonat, már sorompóőrként teljesített szolgálatot. Vasutas volt a nagyapa, s minden utód, csakúgy mint a *Radványiak* is. Amikor érettségizett, nem is gondolt arra, más is lehetne, mint vasutas. *Radványi Tibornak* ez olyan természetes volt, mint ahogy az is, hogy lentről kezdi. Szépen sorban elmesélte élete folyását, hogy kezdődött, s mint folytatódott. Miként lépett mind feljebb és feljebb. Iskola Szegeden, tanfolyam Budapesten, kezdő évek a miskolci vonal mentén. Mindenütt szolgált, csap éppen Mezőkövesden nem. Aztán Miskolc következett, a Tiszai pályaudvar. Átélte a nagy átépítést. Volt tennivalója rengeteg.

Reggel indult Mezőkövesdről, este meg hazaérkezett. És közben tanult. *Soha nem panaszkodott.* A szolgálat a vérében volt. Amit a nemzedékek átörökítettek, azt viszi magával. Hogy gondolt-e arra, jó lenne Mezőkövesden szolgálni, csak elmosolyodik. Itt nem kérhet az ember. Itt vagy adódik valami szerencse, rámosolyog Fortuna vagy nem. Hát rámosolygott, akkor, amikor elődje váratlanul megbetegedett. *Kellett egy új állomásfőnök.* Rá esett a választás. És boldogan jött haza. A saját városába.

Ennek már több mint egy évtizede. S hány ember került ki azóta a keze alól! A szomszédos állomásokon teljesítenek szolgálatot. Neveket is sorol. Úgy beszél a vasutasokról, mintha a fiai lennének.

Aztán arra kerít sort — én meg nem kérdeztem volna tőle —, hogy hogyan is volt '56-ban, amikor gyalog jött haza Rétságról (éppen október 23-án szerelt volna le, de nem lehetett), s bedagadt sebesült lába a csizmába. Majdnem odalett! Elmesélte még, hogyan segített a bajba jutott államvédelmiseken 1956 őszén. Amikor egy *Tóth János* volt őrnagy ügyében hívatták a VIII. kerületi pártbizottságra 1958-ban — éppen akkor végezte Budapesten a tiszti tanfolyamot — szembesítették.

Rengeteg az élménye. Ízesen, jókedvűen beszél. Amikor harmadszor is találkoztunk, megmutatta a mezőkövesdi állomást. Tanúja volt, hogyan festette ki gyönyörű matyó képekkel *Takács István* — az azóta elhunyt matyó festőművész — a várócsarnok falát. Mondja, hogy nemrég fejeződött be a vasúti pálya modernizálása is.

— Szeretem a szolgálatot — vallja egyszerűen — nem is tudtam volna más lenni egész életemben, mint vasutas. Ez az életem. A munkám. A hivatásom.

Takács Tibor

A Rákospalotai Növényolajgyár
a MÁV dolgozóinak figyelmébe ajánlja:

Mosóporait:
Ideál '82
Optiron
Uniron
Biomat
Perlux
Biolux
Ideál '86

Margarinjait:
Rama
Liga

Étolaját
Venus

A Rákospalotai Növényolajgyár,
a vasút
egyik legrégibb fuvaroztatója

Utazások térben és időben

Beszélgetés Garai Gábor Kossuth-díjas költővel (2.)

— Az első Garai-kötetek megjelenését a kritika nagyra értékelte. A legjellemzőbb volt erre a lírára a közéletiség.

— Ami az közéletiséget illeti, nem merném állítani, hogy én voltam akkoriban a legközéletibb költő. Tulajdonképpen az egész *Tűztánc*-antológia valamennyi résztvevője kimondottan közéleti-politikai töltésű verseket írt. Néhányunkat talán azért emeltek ki a kritikák — *Váci Mihályt* és még pár lírikust —, mert magasabb művészi színvonalon dolgoztunk. *Az ugyanis önmagában nem érdem az irodalomban, ha valaki közéleti verseket ír.* Ha azok nem jók, ha formailag döcögősek, akkor azok értéke is vitatható. Én akkoriban huszonkilenc éves voltam. Manapság huszonkilenc évesen még általában az ismeretlenség homályában bolyonganak a költők, én pedig *József Attila*-díjat kaptam. Mesterségbeli tudásomat, a formai készséget már régen elsajátítottam.

— Szép önvallomás a következő verse: *„Jaj, ne higgyétek, hogy fontoskodom! / Tudom, hiányom alig vennétek észre. / De ez a vigasz: / Akár vízcseppnyi rész lenni — de zuhatagban! / S tudni közegem kohézió törvényét: / Hozzátapadva a hozzám tapadókhoz / elvegyülni a halhatatlan és örökmozgó Egészben.”* E gondolatot fejezi ki az első kötetek egyik verse, az Otthon a világban című is, amely megütött fájdalmával, magányérzésével *„Félszeg, hívatlan vendég vagyok itt csak, / akármit élek át, egyszerre élem) kívülről és belülről is . . .”* / — írta.

— A vers egy strandon játszódik. Nosztalgia fogott el, hogy a lányok-fiúk milyen otthon vannak a világban. E versben ezt így éreztem. Nem arról van szó, hogy én közben el vagyok idegenedve, hogy én távol vagyok tőlük.

— Mintha itt arról is szó lenne, hogy a művész és az átlagember életérzése között különbség van?

— Igen, erről is szó van. De ez nemcsak rám vonatkozik, hanem egyáltalán miránk írókra, költőkre. Ha fel is tudunk oldódni, olyan mértékben soha, mint más ember. Ha éppen költőileg vagyunk diszponálva, akkor óhatatlanul figyelnünk kell önmagunkat és másokat is. Ez nem azt jelenti, hogy a nap huszonnégy órájában egyfolytában működik egy ilyen „kínzó tudatosság”, de amikor költőként vagyok jelen a világban, akkor működik.

— Az *Indián nyár* című kötetéből is idézhetünk egy verset, amelyből az derül ki, hogy Önben él a vágy a köznapi emberek életét élni: *„. . . holnapra szomjas / jelentől ittasultak, ki én is valaha voltam, / amíg én voltam én, s nem ez a rügyfakadástól / lombfakulásig irgalmatlanul / tulajdon lététől didergő idegen . . .”* (Hamlet monológja a hajón.)

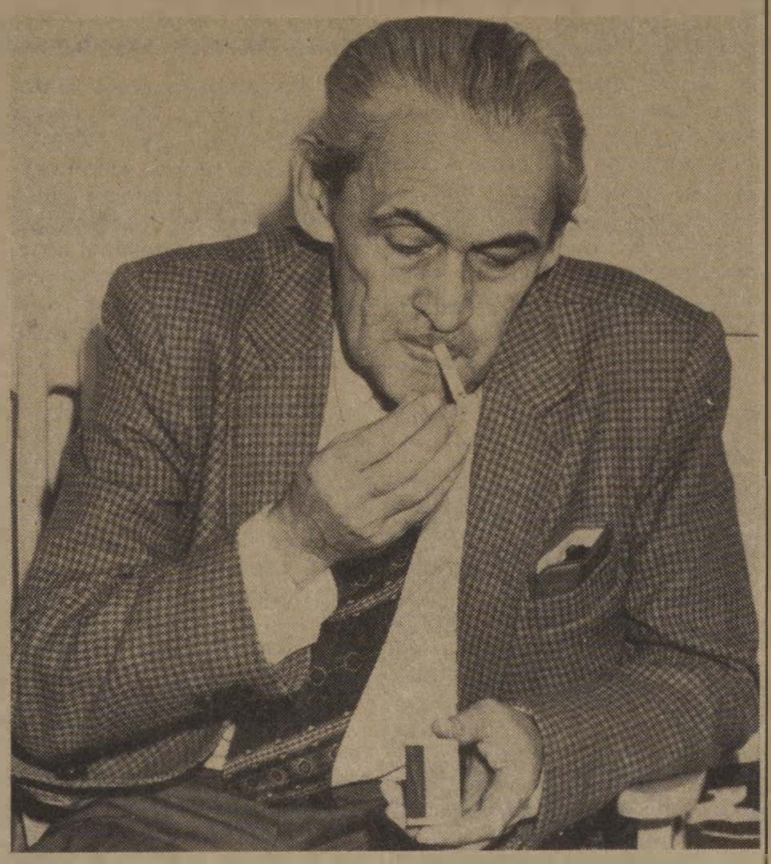
— Ebben van valami igazság, de ez azóta feltétlenül megváltozott. Akkoriban az Írószövetség főtitkára voltam, rengeteg protokolláris elfoglaltsággal. Különböző fogadások és egyéb szereplések hárultak rám. Nem élhettem mindig a köznapi emberek életét. Amióta nem vagyok főtitkár, azóta úgy élek, mint mások. A legfrisebb verseim is ezt tanúsítják.

— Bizonyára a Dr. Valaki tévelygéseiből című sorozatra gondol, amelyeket az Élet és Irodalom és a Népszabadság közöl rendszeresen.

— Igen. Ezek egy köznapi ember sorsát, életét mutatják be. Amik vele megestek, azok többé-kevésbé velem is megestek, de nem önéletrajzi ciklusról van szó, hanem egy köznapi ember ironikus, főleg önironikus reflexióiról.

— Önről azt állítják a monográfiák, hogy a magyar irodalom utazó „nagykövete”. Ez igaz?

— Nagyon sokat utaztam egy időben, mikor külügyi titkár voltam az Írószövegségben,



de akkor is, amikor a főtitkári funkciót töltöttem be. Igaz tehát, hogy sokfelé jártam.

— Az egyik versében is földidézte, hogy merre járt már: *„. . . megnéztem majdnem mindent Kubától Madagaszkárig, / és Rómától Bucharáig bejártam a föld szép / városai közül a legszebbek némelyikét, és láttam a Tadzs Mahalt és Kalkutta nyomorát / s igéző könyvtárait . . .* (Gyönyörűm földje) Ír arról is, hogy Görögországban és Angliában még nem járt. Azóta se?

— Nem sikerült még eljutnom e helyekre. Úgynevezett magánjellegű utazásokra nekem még sohasem volt sem időm, sem pénzem, sőt még kedvem se . . .

— Szabad egy diszkrét kérdést feltennem? Keveset tudunk a magánéletéről, a családjáról.

— Feleségemmel harmincnegyedik éve élek együtt. Van egy harmincegy éves fiam és két unokám. Az egyik öt és fél, a másik egyéves. Együtt lakunk velük.

— Az évek során változott-e az ars poeticája?

— Ars poeticám: mindig kezdjen valami újat a költő.

— Kezdettől fogva ezt vallotta?

— Igen.

— Mivel foglalkozik most, mit ír Garai Gábor?

— Most éppen a *Dr. Valakiből* meg más verseimből egy új kötetet állítok össze, amely előreláthatólag 1988-ban fog megjelenni. Ezenkívül előkészületben van egy kötetem, amely az utóbbi tíz-tizenkét év versterméséből ad válogatást. Legutóbb válogatott verseimet 1976-ban, *Bizalom* címen jelentettem meg. A készülő új kötet címe *Második félidő* lesz. 1989-ben jelenik meg, akkor leszek hatvanéves, ha megérem.

— Önre nagyon jellemző az „allegorizálás”, amikor mitológiai vagy történelmi alakokat szólaltat meg verseiben: vallott már Lutherként, Hamletként, Jóbként vagy mostanában Dr. Valaki „bőrébe búvja”. Ez egyben drámairói alkatra is vall. Készül drámaírásra?

— Két drámát írtam eddig összesen, ezenkívül egy hangjátékot és egy táncjátékot is. A Luther-drámámat Pécsett adták elő, szép sikere volt. A tervekkel kapcsolatban elmondhatom, hogy szó van arról, hogy a pécsi színház a Dr. Valaki tévelygéseiből egy kamara-előadást készít. Jelenleg a Dr. Valaki részleteinek a megírásával foglalkozom. Emellett rengeteget fordítok is. Azt a bizonyos formakészséget, melyért annak idején ifjúkoromban dicsértek, nagyrészt a fordításmunkával sajátítottam el. Fordítani ugyanis nem lehet úgy, hogy az ember ne legyen tisztában a versformákkal. Nagy hatást gyakorolt rám *Kálnoky László,* aki tavalyelőtt halt meg, és atyai jó barátom volt. Hallatlan kultúrájával és formakészségével ragadott meg. Sokat segített tanácsaival is. A fordítás életelemem.

— Hány kötet fordítása jelent meg eddig?

— Két kötetben jelentek meg válogatott fordításaim. A harmadik kötetet már átadtam a Zrínyi Kiadónak. Az is egy vaskos kötet lesz. De távolról sem az összes. Ha csak a versfordításaimat összeadnák, melyek számos nyelvterületről valók — nem is beszélve a drámai fordításokról és egyebekről —, akkor az bizony négy-öt kötetet is kitenne. De hát erre nem sok esély van, éppen a nagy terjedelem miatt. Versfordításaim közben soha nem vállalkoztam egyszerű „iparosmunkára”. Mindig csak olyan írók műveit vállaltam el, amelyek tetszettek, amelyekhez kifejezetten kedvet éreztem.

— Köszönöm a beszélgetést.

Hadd idézzem búcsúzóul ifjú költőként megfogalmazott, de a mának is szóló üzenetét. *„Fogjatok össze tisztességesek, nélkületek tehetetlen a törvény: / bár bércen áll, seregtelen vezér csak; / írjátok homlokotokra ígéit . . ./*

Bordás Ferenc

Márciusi mozi-néző

Fél lábbal vagy tán egésszel is még a télben vagyunk, de már reméljük: nem lesz utánpótlás. (Már tudniillik a hidegből!) Ilyenkor, amikor az utcán fagyos szél fúj, kellemes a fűtött nézőtéren ülni. Elmondanám hát, hogy mit is láthatunk márciusban a mozikban.

Két érdekes magyar film

Kezdjük a kedvcsinálót két magyar filmmel. Nemcsak a saját színek kedvezménye ez, hanem annak hangsúlyozása is, hogy február legnagyobb eseménye a magyar játékfilmek fesztiválja volt, amelyen természetszerűleg mint már elkészült alkotások a márciusi programban szereplő magyar filmek is a nézők elé kerültek. Így *Rózsa János* rendező *„Csók, anyu!”* című munkája. Külön is felhívnám erre a figyelmet, hiszen alkotója nem a félmúltba néz, nem a múlt tükrében sejteti a jelen problémáit, nem a végletesen kiélezett helyzetekben leli meg a maga drámai összeütközését, hanem kertelés, mellébeszélés nélkül napjainkat választja témául. Mégpedig egy olyan családot, amely kivételesen csak annyira hátrányos helyzetű, hogy életviszonyuk kiegyensúlyozottsága, a szülők állandó elfoglaltsága teremt galibát. *Tragikomédia ez, amin sírni és nevetni is lehet, hiszen a család már csak cédulákon érintkezik egymással.* Szervezésileg kitűnő ez a módszer, de meglátjuk: mi minden sül ki ebből. *Vámos Miklós* író forgatókönyve, *Ragályi Elemér* operatőri munkája, két kitűnő gyermekszereplő *(Gévai G. Simon és Lajtai Kati)* mellett elsősorban *Koltai Róbert* és *Udvaros Dorottya* színészi teljesítményét emelhetjük ki. Nem is szólva olyan partnerekről, mint *Bánsági Ildikó, Gáspár Sándor, Andorai Péter, Újlaki Dénes.*

A *Jancsó*-filmek kedvelőinek, művészprodukciók rajongóinak kedvére itt van hosszabb szünet után a sokat vitatott mester legújabb alkotása. A *Szörnyek évadja* a hagyományos szerző, *Hernádi Gyula* forgatókönyve alapján készült, s bár cselekménye — akárcsak a Csók, anyu-é napjainkban játszódik, mégsem evilági. Legalábbis abban az értelemben, hogy mondanivalója többszörösen áttételeken keresztül jut el a nézők tudatáig. *Krimi látszólag, ám mégsem az, hihető és hihetetlen egyszerre.* Nemzedéki vallomás és nemzedéki számonkérés *Jancsó* módra. Az operatőr természetesen *Kende János,* a színhely Kővágóőrs, s a főszerepekben olyan művészekkel, mint *Cserhalmi György, Madaras József, Kállai Ferenc, Balázsovits Lajos, Bálint András, Kozák András* és *Cseh Tamás.*

A szovjet „Rambo”

A hónap két szovjet filmje a béke védelméről, a háború kirobbanásának megelőzéséről szól: különböző műfajban. A *Békés ég* — készült a kijevi Dorzsenko stúdióban *Vlagyimir Gorpenkó* és *Iszaak Smaruk* rendezők közös munkája — egy rakétaelhárító rendszer kiépítését, s főkonstruktőrének hivatásbeli, magánéleti problematikáját választotta központi témájául. *A moszkvai Veszélyes őrjárat* — rendezte: *Mihail Tumanisvili* — formáját tekintve kalandfilm, tegyük hozzá, politikai töltéssel. A Spiegel című nyugatnémet képeslap éppenséggel szovjet „Rambó”-nak keresztelte el: arra célozva, hogy stílusa s célzata mintegy válasz a hasonló jellegű amerikai alkotásokra, s cselekménye egy képzelt amerikai provokáció körül bonyolódik. Főszereplője a rettenthetetlen tengerészgyalogos őrnagy. Megszemélyesítője: *Mihail Nozskin,* a népszerű moszkvai színész. Az izgalmas történet, ha célzatos is, de visszafogottabb, mint a hasonló jellegű nyugati.munkák.

A háború alatti nehéz időket, s egy „janicsárrá” nevelendő árvagyerek sorsát örökítette meg a *Kakukk a sötét erdőben* című csehszlovák film. *Antonin Moskalyk* rendező munkája. A dokumentális tényeken alapuló történet hőse akaratán kívül tagja lesz egy náci német koncentrációs tábor parancsnoka családjának. Külön érdekesség, hogy a két felnőtt főszerepet a szovjet — nálunk is jól ismert — *Oleg Tabakov* és a lengyel *Alicja Jachiewicz* alakítja.

A koreai háborút és annak egy hőstettét idézi a *Hajnalcsillag* című koreai filmdráma. Egy kisfiú agyműtétjéről és az orvosi munka sokrétű gondjairól, a magánélet meg a hivatás összeütközéséről szól a *Szikét kérek* megható kórházi életképe. (Rendező: *Jiri Svoboda.*) Szereplői között ott találjuk a kitűnő *Jana Brejchovát* és a vendég lengyel *Barbara Brylskát.*

A távoli Japánba, egy ismeretlen életforma keretei közé visz el a kétrészes *Gésa.* (A rendező: *Heiko Gosha.*) A drámai történet a jó és a rossz párbaja, egy nálunk ismeretlen foglalkozás, a gésák mindennapjait mutatja be.

Szórakoztató alkotások

Kimondottan a szórakoztatást szolgálja a havi műsor további része. Az alkotók műveikkel szemmel láthatólag semmi mást nem óhajtottak, mint másfél-két óra kellemes kikapcsolódást nyújtani. Melyiket javasoljuk? Önök döntsék el, mi csak felsoroljuk őket.

A *Sárga Haj* és az *Arany Erőd* (rendező: *Matt Cimber*) amerikai filmje vadnyugati kalandhistória, vagyis inkább annak paródiája, amely serdületlenebb nézők számára nyilvánvalóan nagy csemege lesz. Kiváltképpen azért, mert bátor hősnője karatézik (?), akárcsak a mi *Lindánk.* Ugyancsak karatés produkció, de már műfajilag valóban tiszta a kínai *Gyanús árnyak,* amelynek cselekménye a félmúltba vezet vissza. *A Szaharában* — egzotikus környezetben — játszódik az olasz *A tuareg bosszúja* alaposan megcsavart története, amely arra a népszokásra épül, hogy a vendég szent. Végül a latin-amerikai könnyűzene kedvelőinek melegen ajánlhatjuk a *Rock Rióban* sok-sok muzsikával átszőtt karriertörténetét. (Rendező *Lael Rodriguez.*) Főszerepben az igen tehetséges *Debora Bloch*-hal.

Ábel Péter

SZÍNHÁZI JEGYZET

Megrendítő próbatétel százhúsz percben

A József Attila Színház társulata a vasutas bérlet februári előadásában bemutatta *Kaló Flóriánnak* A kitaszított című színművét. A szerző játszotta a főszerepet. Már az első jelenetből sejteni lehetett, hogy a darab érdekfeszítő, a cselekmény pergő, nincs híjával az igazi drámai konfliktusnak sem.

Mit is akar elmondani *Kaló Flórián* ebben a darabjában? Ibsennek, a nagy északi drámaírónak a mondása jut eszünkbe: *„. . . költeni annyi, mint ítélőszéket tartani önmagunk felett.”* Kaló Flórián is ítélkezik: a kispolgári korlátoltságot és megfutamodást szembesíti az értelmes emberi élet igényével.

A főszereplő Péter, egy íróapa, aki becsületességében a végletekig elszánt, és magatartásával felkorbácsolja szűkebb környezete — Éva, az anya, Juli, a lánya, Karesz, az udvarló — már amúgyis felzaklatott gondolatvilágát.

A téma rendkívüli. Szétfeszíti a mindennapi élet kereteit, a megszokott nemzedéki ellentétet. Tudomásunkra jut, hogy Juli barátjával, Karesszal együtt véletlenül halálát okozza egy idős embernek. Utcai dulakodás közben úgy lökte meg Juli az öreget, hogy az bevágta a fejét a járdába, és holtan maradt a helyszínen. Az otthoni tanakodás végeredménye: Karesz magára vállalja a vétkességet Juli helyett.

Péter, az édesapa, tizenhét órás gondolkodási idő után tud csak dönteni. Azt tanácsolja Julinak: *a legbecsületesebb, ha önként jelentkezik a rendőrségen.*

Sem a néző, sem a főhős családja nem várta, hogy ez lesz az apai döntés. Drámai fordulatot vesznek az események. Bár titkon a nézők azt hiszik, hogy Péter kijelentése olyan fogadkozás csupán, amelyet a család megtör.

Az író a cselekmény bonyolításakor a legfontosabbra összpontosít: az emberi arcok, karakterek precíz és szellemes kirajzolására. A jellemek ütköztetésekor az író nem a közéletet, hanem a magánéletet veszi célba.

A főhős egyre görcsösebben ragaszkodik álláspontjához. Környezete ellene fordul. Bár mindvégig a helyzet urának látszik, mégis egy-egy pillanatra úgy tűnik, hogy minden kicsúszik a kezéből. Az ismerősök szerint kegyetlen apa, mert a lányát börtönbe juttatná, rossz férj, hiszen három éve szeretőt tart, és rossz barát.

Pedig az édesapa arra neveli egy kicsit könnyelmű, egy kicsit meggondolatlan lányát, hogy ha hibázott, akkor becsületesen vállalja tettének társadalmi következményeit. A bűn kapja meg méltó büntetését.

A megrendítő próbatétel színpadi figuráit nagyszerűen karakterizálta: *Andorai Péter, Káldi Nóra, Kocsis Judit, Tordai Teri* és *Rátóti Zoltán. Kaló Flóriánt,* a színmű szerzőjét és a többi szereplőt vastapsszal jutalmazta a lelkes és értő közönség.

B. F.

Tiszta szívvel

Ezzel a címmel irodalmi vetélkedőn mérték össze tudásukat, irodalmi és versismeretüket a szombathelyi járműjavító 13 szocialista brigádjának háromtagú csapatai. A nyolcfordulós vetélkedő a felmenő rendszerű országos vetélkedő alapszervezeti formája volt. Ezt a megyei, majd az országos döntő követi. Az alapszervezeti döntők első három helyezettje kerül a megyei döntőbe. A Szombathelyi Járműjavító Üzemet a Móricz Zsigmond, a Kaffka Margit és az Eiffel szocialista brigádok csapatai képviselik.

Csehszlovák vendégművészek

Januárban háromtagú bratislavai együttes — *Marian Pivka* és *Valéri Kellykova* zongoraművész, *Marta Petrikova* hegedűművész — koncertet adott a Landler Művelődési házban. A műsor végén a közönség kérdéseire válaszoltak a művészek. A rendezvényen részt vett *dr. Jaroslav Musziłek*, a Csehszlovák Kulturális és Tájékoztatási Iroda vezetője is.

Az egészségesebb hétköznapokért

Beszélgetés dr. Balázs Ákossal, a BVSC ügyvezető elnökével

A BVSC és a Szombathelyi Haladás a MÁV kiemelt egyesülete. Fő tevékenységük a minőségi sportolók nevelése, a versenysport fejlesztése. Így aztán bármennyire szeretnék, a tömegsportra nem jut elég idő és pénz. Milyen lehetőségei vannak például a budapesti vasutasoknak a rendszeres mozgásra? Többek között erre a kérdésre kerestük a választ a BVSC-ben.

— Milyen igények érkeznek önökhöz a tömegsporttal kapcsolatban? — kérdezem *dr. Balázs Ákos* ügyvezető elnököt.

— Hogy tisztán lássunk, le kell szögeznünk a következőket. Az igények elsősorban az értelmiségi dolgozóktól érkeznek, és olyan szülőktől, akik felismerték, hogy gyermekeiknek szükségük van a rendszeres mozgásra, mert nem nélkülözhetik a sport adta előnyöket. Ez annak a megállapításnak az újabb bizonyítéka, hogy akivel gyermekkorában nem szerettették meg a sportot, az felnőtt fejjel már sokkal nehezebben kezd hozzá még akkor is, ha felismerte annak szükségességét. *Nem lehet elégszer ismételni, hogy például az infarktusos megbetegedések egyik melegágya a mozgásszegény életmód, vagy említhetnénk a dohányzás káros mellékhatásait is.* Mindannyian ismerünk olyan eseteket, amelyek figyelmeztetőleg kellene hogy hassanak.

A dolgozók többségében még nem érett meg az igény a rendszeres mozgásra. A hangsúly a rendszeres jelzőn van, mert alkalmi sportrendezvényeket több-kevesebb rendszerességgel tartunk, de mindennapi mozgásigénye elsősorban az értelmiségi, illetve az ülőmunkát végzőknek van. A legnépszerűbb sportág még mindig a labdarúgás. A kispályás tornák vonzzák a legtöbb jelentkezőt. Mi adjuk a pályát, a bírót. *Az értelmiségi dolgozók körében a tenisz az első számú sportág.* Érdekes volt megfigyelni azt is, hogy sok, most már nálunk sportoló szülő, kezdetben csak a gyermekét kísérgette a foglalkozásokra, később aztán maga is kedvet kapott a mozgáshoz.

— Jobb szervezőmunkával nem lehetne javítani a részvételi arányon?

— Próbáltuk, de most már bizonyos, ez nem elsősorban szervezés kérdése. Ahhoz, hogy egészségesebbek legyünk, általános szemléletmód-változásoknak kell bekövetkeznie. Amíg az embereknek nincs elég szabadidejük arra, hogy önmagukkal is törődjenek, addig ez hiú ábránd.

— Vannak-e az egyesületnek létesítménygondjai?

— Mint minden budapesti nagyegyesületnek, így nekünk is vannak gondjaink, de a működtetett szakosztályok kulturált, egészséges környezetben dolgozhatnak. Fedett uszodánk Budapest egyik legszebb ilyen létesítménye. *Teniszcsarnokot, fedett futófolyosót építettünk,* de elég csak egy pillantást vetni a nyitva tartási rendjükre, hogy belássuk: *még ez sem elég.* Az uszoda reggel 6 órától este 10-ig üzemel, a teniszcsarnokban pedig még éjfélkor is játszanának. Ez egyrészt jó, mert a működési költségek nagyobbik részét nekünk kell előteremtenünk, viszont ez a „vad" pénzhajsza valahol a mi sportolóink rovására is megy. Nem beszélve arról, hogy az esetleges tömegsportrendezvények azok, amelyekkel — mivel nem profittermelők — mostohagyermekként kell bánnunk. Ez persze nem a rendezvények elmaradását jelenti, de nem mindig akkor tudjuk a jelentkezők rendelkezésére bocsátani létesítményeinket, amikor szeretnék.

— Egyesületen belül milyen a versenysport és a tömegsport kapcsolata?

— Ha a kérdés anyagi oldalát nézzük, bizonyos szempontból a tömegsport gátló tényező is lehet a versenysport számára. De ha arra gondolunk, hogy a befektetett pénz idővel megtérül, hiszen a minőségi sport egyfajta utánpótlása lehet a tömegsportakciókon részt vevő fiatalság, akkor megér. *A BVSC a VI. és a XIV. kerület általános iskoláiból szervezi a sportolni vágyó gyerekeket és persze számítunk a vasutasok gyerekeire is.* Célunk elsősorban a mozgás megszerettetése, majd később javasoljuk a tehetséges gyerekeket saját sportág felvételére. Az egyesület így vállal részt egy egészségesebb generáció nevelésében, miközben élversenyzői utánpótlásgondja is megoldódik.

— Az ÁISH sportpolitikai kezdeményezéseinek milyen eredményei vannak már?

— Az állami sportvezetés nagy hangsúlyt helyez a versenysport megújítására, amelyhez olyan társadalmi alapokat próbál lerakni, amely nem képzelhető el a tömegsport nélkül. De fogalmazhatunk úgy is, hogy a rendszeres mozgás koncepcióját bevezetve igyekszik javítani a helyzeten. A diáksport egyesületek és a diáksportkörök egyértelműen ezt a célt szolgálják. Mivel az alapképlet helyes, a tapasztalatok azt mutatják, hogy egyre több sportvezető, egyesület, társadalmi szervezet kapcsolódik be a maga módján az akcióba. Természetesen a BVSC is ezek közé tartozik, számos kezdeményezésünk illeszkedik az említett országos programba. Nyári úszótanfolyamaink, ahol napközis rendszerben, két hónapon keresztül foglalkozunk a gyerekekkel, megadják a kicsiknek azt az alapot, amelyre aztán már lehet építeni, akár nálunk, akár más egyesületben.

Az általános gondok ismertek. A sportoló felnőtteket fogadó létesítmények száma nem növekszik a kellő mértékben. A SZOT pályaépítési akciói eredményesek, de még mindig kevés a pálya. Kiemelkedő szintű létesítmény pedig csak kevés épül és azokat elsősorban az élversenyzők használják. Az egyesületek támogatását nagyrészt attól teszik függővé, hogy milyen nemzetközi eredményeket érnek el a sportolók . . .

Szira Péter

Hódít a karate



Mező Béla (balról) akcióban

Záhonyban az általános iskolások körében egyre nagyobb népszerűségnek örvend a karate. *Papp Miklós* népművelő felfigyelt a gyerekek e sportág iránti érdeklődésére, és maga köré gyűjtötte őket. Nem volt könnyű dolga, mert a tornaterem használatáért bérleti díjat kell fizetni, és a gyerekek nevelése is pénzbe kerül. De nem adta fel, s ma már ott tartanak, hogy versenyeken is indulnak.

Tanítványai a Budapesten rendezett magyar bajnokság gyermekszámaiban sikerrel vették fel a versenyt társaikkal. *Balogh Róbert* a 13 évesek korcsoportjában bronzérmes lett. *Mező Béla* pedig a 9 évesek között a negyedik helyen végzett.

Lövészverseny

Budapest felszabadulásának 42. évfordulója tiszteletére az MHSZ VIII. kerületi vezetősége negyedik alkalommal hirdette meg a területén működő vállalatok. intézmények közötti kispuska-lövészversenyt és baráti találkozót. A nagyszabású honvédelmi jellegű vetélkedőt február 12—13-án tartották meg, amelyet ez alkalommal is a budapesti vasútigazgatóság és a Keleti állomás honvédelmi klubjai rendeztek.

A Keleti pincelőterén harminc csapat 96 tagja versengett. A kerületi intézmények közül a legjobb eredményt az MHSZ VIII. kerületi központjának csapata érte el. A dobogó második fokára a vasútigazgatóság gazdasági vezetésének együttese került. Harmadik helyen pedig a Szovjet Katonai Közlekedési Parancsnokság triója végzett.

A vállalati kategóriában sorrendben az Állami Pénzverő Intézet, a Budapesti Vasútigazgatóság és a Taurus Gumiipari Vállalat együttesei álltak a dobogóra.

Egyéniben kiemelkedő teljesítményt nyújtott *Gebei Viktor* a budapesti vasútigazgatóság versenyzője, aki 95 köregységgel nyert.

A díjakat a Keleti pályaudvar pártbizottságának tanácstermében *Batta Frigyes,* az MHSZ kerületi titkára adta át, majd rövid ünnepi beszédben emlékezett meg a 42 évvel ezelőtti budapesti harcokról.

Millókat jelentő adminisztráció

Vízszintes: 1. Ez az adminisztráció sok kiadástól mentesítheti a vasutat. 13. Fonaláról híres mitológiai alak. 14. Jugoszláv város. 15. Hátsó-indiai ország lakója. 16. Kína hatalmas tartománya. 17. Kimondott betű. 18. Visszavissza: egér, németül. 19. Szabolcs megyei község. 20. Fél zsemle. 21. Téli sport. 22. Kárpátaljai nép. 23. A földrengés erősségének mértékegysége. 24. Egy darabot lekaszál. 25. Ágyú. 26. A Bug mellékfolyója. 27. Folyadék. 28. Cserkesz vezér (1797—1871), a szufiták főpapja. 29. Ülőalkalmatosság. 30. Folyó a Kaukázusban. 31. Jugoszlávia és Románia egy része. 32. . . . Richard, osztrák tenorista volt. 34. . . . Al Rasid (765—809), híres arab kalifa. 35. Aden egynemű betűi. 36. Bogyós gyümölcs. 37. Nagyobb település. 38. Semmi, latinul. 39. . . . Anita, amerikai regényíró. 40. Nem áll. 41. Meredek része. 42. Versrészlet. 43. Kis disznó fordítottja. 44. Végtelenül rámáz. 45. A nátrium vegyjele. 46. Hirtelen beütés, névelővel. 47. Tábla, oroszul. 49. Tenni vágyó. 50. Visszá: az ókori Athénban a legfelsőbb törvényszék.

Függőleges: 1. Dunántúli hegy. 2. Eladóké. 3. Vissza: a futár idegen szóval. 4. . . . ka, karibi ország. 5. Sajtjáról híres holland város. 6. Fordított ing. 7. Egyenesben van. 8. Nagy Lajos foglalta törvénybe 1351-ben. 9. Észak-kaukázusi folyó. 10. . . . Adam Friedrich (1717—1799), Goethe tanára. 11. Fordított tan. 12. Nyak páros betűi. 16. Itt ömlik a Tisza a Dunába. 17. Beborít. 19. Halálmadár. 20. A francia forradalom egyik vezére. *21. Nagy bevételkiesést jelenthet a vasútnak.* 22. Római, idegen nyelven. 23. Déligyümölcs. 25. Régi latin démon. 26. Törpe (latin). 28. Az egyik Körös. 29. Holló teszi a jegenyén. 30. A közös ló háta. 31. Jószág. 33. Népgyűlés, piactér (görög). 34. Épületek. 35. Vissza: a gondtalan pásztorok országa a költészetben. 37. Szovjet férfi műkorcsolyázó családneve. 38. Nép. 40. Új-Zéland őslakója. 41. Ráerőszakol. 43. Lényegtelen. 44. Rapszódia kezdete. 46. Vonatkozó névmás. 47. Odaad a közepén. 48. M-mel folyó Nyugat-Európában. 49. Az arzén vegyjele. 50. Hangtalan gól.

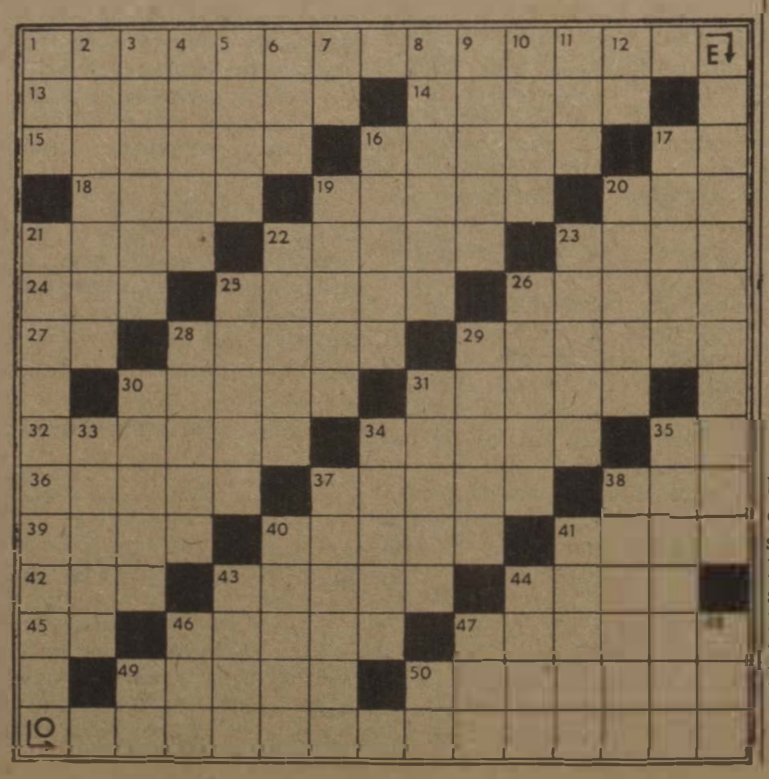
Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 21.

Beküldési határidő: március 16.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az adatszolgáltatás és az adatfeldolgozás korszerűsítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 2. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Demeter Sándor, Nyíregyháza, Vörös Hadsereg u. 13., Tóth József, Karácsond, Viszneki u. 12., Porcz Ildikó, Búcsúszentlászló, MÁV-állomás, Kele Kálmán, Szentmártonkáta, Rákóczi út 94., Kádár Zoltánné, Mátészalka, Lakatos L. u. 42.



Játék, sport télen is

Télen is sportolnak Záhonyban. Január 31-én téli sportdiszkót, legutóbb pedig téli sportnapot rendeztek. Korcsolyaverseny, bob-szánkóverseny, sífutás, hóemberépítés, hokikorong célbaütő verseny, teke, sakk, asztalitenisz és családos játékos vetélkedő szerepelt a programban. Aki szerencsés volt a tombolán, különböző sporszereket nyerhetett.

HÍREK

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A szombathelyi járműjavítóban február 6-án tartották a szocialista brigádvezetők tanácskozását. Az üzem vezetői előbb a kiváló pályázat önértékeléséről, a szocialista munkaversenyről adtak tájékoztatást. Ezután a résztvevők javaslatot fogadtak el a kommunista műszakok időpontjára és a munkáért járó bér felhasználására.

— **Számítógépkezelői tanfolyam.** A hatvan MÁV üzemi KISZ-Bizottság egy COMMODORE C16 típusú számítógépet, hozzá magnót és egy színes televíziót vásárolt. A számítógépet a fiatalok oktatásánál hasznosítják. Az első tanfolyamot, tizenöt fiatal részvételével, február második felében szeretnék indítani.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség vezetői bensőséges háziünnepségen köszöntek el Kürtösi Magdolna tervügyi előadótól, aki 36 évi vasúti szolgálat után vonult nyugalomba. Gazdasági munkája mellett a hatvani Vöröskereszt titkáraként is példamutató társadalmi munkát végzett.

— **Tanműhely.** A nagykanizsai vontatási főnökségnél a múlt év szeptemberétől új tanműhelyben ismerkedhetnek a szakmunkástanulók a villamos szerkezetek szerelésével. A harmadéves tanulók az oktatók irányításával egyebek között 12 voltos akkumulátortöltőt is készítenek.

— **Pótolják a lemaradást.** A január közepén beköszöntött kemény tél a debreceni járműjavítóban is hátráltatta a munkát. A termeléskieséshez hozzájárult az alkatrészhiány is. Az üzem vezetői úgy tervezik, hogy a negyedév végéig pótolják a lemaradást.

— **Lakásépítés.** A Dunakeszi Járműjavító lakásszövetkezete az idén folytatja a lakásépítés programját. A nagy érdeklődésre való tekintettel az eredeti 60 helyett 100-ra emelték fel az elkészítendő lakások számát. A kivitelezési munka márciusban kezdődik.

— **Vasutasbál.** Hagyomány már, hogy Hódmezővásárhelyen minden év január végén megrendezik a vasutasbált. Az idén a belépőhöz mindenki kapott egy „szerencseszámot". A tombolán a főnyeremény egy választási malac volt.

— **Bizalmiak küldöttértekezlete.** A hatvani körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának bizalmi-küldöttértekezletén Kovács Kálmán üzemfőnök tartott tájékoztatót az elmúlt évi munkáról, majd ismertette az 1987. évi feladatokat. Ezután a MÁV kollektív szerződés és helyi függelékének tervezetét vitatták meg a részvevők.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton mondunk köszönetet az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóságnak, a Vasutasok Szakszervezetének, a Vasutasok Társadalombiztosítási Igazgatóságának, a rokonoknak, a barátoknak, az ismerősöknek és mindazoknak, akik **dr. Bordi István** elhunyta alkalmából segítséget nyújtottak, temetésén részt vettek, vagy egyéb módon fejezték ki részvétüket. A gyászoló család.

Halálozás

Negyvenhat éves korában váratlanul elhunyt Lenkei Ernő, a MÁV Számítástechnikai Intézet software osztályának vezetője. Okleveles üzemmérnöki képesítését 1965-ben szerezte meg az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem vasútüzemi szakán. A diploma megszerzése után először a MÁV adatfeldolgozó főnökségén dolgozott, 1977-ben bízták meg a Számítástechnikai Intézet software osztályának vezetésével.

Munkásságát a számítástechnika vasúti alkalmazása iránti elkötelezettség jellemezte. Meghatározó volt tevékenysége a Határforgalmi Információs Rendszer, illetve a Záhonyi Automatizált Rendszer fejlesztésében. Birtokosa a törzsgárda ezüst fokozatának és elnyerte a Kiváló Ifjú Mérnök címet is.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest X., Salgótarjáni úti MÁV-telep, 21. épület I. em. 7. sz. alatt lévő egy szoba komfortos MÁV-bérlakást budapesti MÁV- vagy tanácsi nagyobb alapterületű lakásra. Soós Lajos.

Elcserélnénk Budapesten a 3-as metrótól 15 percre levő kertes, új két tanácsi komfortos lakást — amely egy házban van, az egyik egyszobás, a másik egy plusz félszobás, összesen 83 négyzetméteres, gáz az udvarba bevezetve — Tapolca és közvetlen környékén tanácsi, MÁV- vagy bármilyen tulajdonú lakásra. Érdeklődni: a 126-045 városi vagy a 43-26 és 42-40-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úton levő 96 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb, telefonos, tanácsi lakásra — jó közlekedésnél — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet naponta 16—19 óra között a 137-377-es telefonszámon.

Elcserélnénk budapesti 100 négyzetméteres, telefonos, galériás, kétszobás MÁV-bérlakásunkat kisebb tanácsi lakásra vagy ingatlanra, vidékire is. Érdeklődni csak levélben: Somogyi György, Budapest, Kerepesi út 1. sz. I. em. 8. 1087

Elcserélném százhalombattai, 37 négyzetméteres, IV. emeleti másfél szobás, összkomfortos, erkélyes, tanácsi lakásomat hasonló vagy kisebb budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben 7—15 óráig a 19-03 üzemi telefonszámon. Köviné.

Elcserélném két szoba összkomfortos, telefonos, budapesti MÁV-bérlakásomat Budapest-közeli családi házra. Levélcím: Veresegyház, postafiók 43. 2112

Elcserélném Budapest IX. kerületi 65 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses, komfortos MÁV-bérlakásomat kertes, hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: 664-893 városi és az 59-39 üzemi telefonszámon. Gubinyi Károly.

Elcserélném rákospalotai VI. emeleti egy plusz két félszobás, 60 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb alapterületű budapesti lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet napközben a 296-371, 15 óra után a 84-18 üzemi telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám tapolcai 3 szobás, telefonos, garázsos öröklakásomat budapesti öröklakásra, OTP-átvállalással. Érdeklődni lehet a 12-596 városi és a 42-74 üzemi telefonszámon. Ábrámofszky Péterné.

Eladnám Gyömrő, Imre u. 119. alatti 200 négyszögöles telket félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve) vagy elcserélném budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 221-892/167 telefonszámon (Szabóné).

Elcserélném Tatabánya, Bánhidai lakótelep 405. II. 12. szám alatti 2,5 szobás, összkomfortos lakásomat budapesti hasonlóra vagy kisebb tanácsi, illetve MÁV-bérlakásra. Veress Gyula.

Eladnánk kispesti, 140 négyzetméter alapterületű, ötszobás, kétkonyhás, telefonos, etázsfűtésű családi házat (100 négyszögöles telken). Kétszobás, hallos, összkomfortos, telefonos belbudai öröklakás — nem lakótelepi —, csere is érdekel. Telefon egész nap: 274-412.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—0437. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXI. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1987. MÁRCIUS 12.

A központi vezetőség napirendjén

A MÁV idei bérfejlesztése

Ebben az évben négyszázalékos keresetfejlesztésre nyílik lehetőség

Február 26-án — Feleki Pál elnökletével — ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége. A testület első napirendi pontként megvitatta a MÁV 1987. évi tervezett bérfejlesztési intézkedéseit. Az írásos előterjesztéshez *Tóth László* vezérigazgató-helyettes fűzött szóbeli kiegészítőt.

Központi vezetőségünk több szakszervezeti fórum véleményének, ajánlásainak figyelembevételével tárgyalta meg a MÁV 1987. évi bér- és keresetfejlesztési tervét. A MÁV VII. ötéves és 1987. évi tervének tárgyalásánál egyre nagyobb szerepet kapott a belső tartalékok feltárásának és hasznosításának szükségessége.

A hatékonyabb foglalkoztatást is célul tűző racionalizálási program — amelyet a központi vezetőség legutóbb 1985. november 20-i ülésén fogadott el — 1990-ig mintegy 4000-rel tervezi a vállalat nem fizikai létszámának csökkentését úgy, hogy közben a frekventált fizikai munkakör létszáma 2500-zal növekszik. *A létszámnak ez a strukturális átalakítása az idén 700 vasutast érint.* A keresetpolitikai koncepciónak e célok elérése az egyik fontos feladata. A másik a munka szervezettségének növelése, a veszteségidők csökkentése, azaz a hatékonyabb gazdálkodás megteremtése.

Ezeknek a terveknek, elképzeléseknek a megvalósulását segíti az 1987-ben bevezetésre kerülő központi keresetszabályozás annak ellenére, hogy a fejlesztés mértéke az előző évinek csak kétharmada. A szabályozás alapvető lényege azonban nem a mérték nagyságában keresendő, hanem a formájában. A keresetszínvonal helyett a vállalatnak keresettömeggel kell gazdálkodnia. A keresettömeg-gazdálkodás már nem „létszámérzékeny", tehát lehetőség van improduktív munkaerő felvétele nélkül is — helyi döntés alapján — differenciáltan, a jó munkát végző dolgozók nagyobb anyagi megbecsülésére.

A felhasználható bértömeg — az egyes bérgazdálkodó szerveknél — *alapvetően akkor sem változik, ha a szervezet részére meghatározott feladatot kisebb létszámmal végzik el.* Ezért jelenthet előnyt a racionalizálási programban az előzőek szerint elhatározott nem fizikai létszám-megtakarítás.

A keresetfejlesztési terv az évi bérfejlesztésnél már számolt egyrészt a tervek szerinti 700 vasutas bérmegtakarításával, ezért a bérfejlesztési keretet 52 millió forinttal megnövelten vette figyelembe. A koncepció további létszám-megtakarításra ösztönöz azzal, hogy a megtakarított bér 80 százalékát a létszámot felszabadító szerv további bérfejlesztésre használhatja fel, a maradék 20 százalékot pedig a vasútigazgatóság az üzemigazgatóság, illetve az irányító főosztály, a vezérigazgatósággal más területekre egyenlő arányban átcsoportosíthat. Kizárólag ez a bérfejlesztési lehetősége a vezérigazgatóságnak, és a helyi döntések alapján várhatóan a vasútigazgatóságok központjainak. A központi hivatalok, intézmények dolgozói részére — néhány kiemelttől eltekintve — bérfejlesztési keretet nem adnak ki.

Az 52 millió forint keresetnövelő hatását figyelembe véve a vasutasok keresetszínvonala 1987-ben átlagosan 4,72 százalékkal növekedhet, de nem mindenkinél kötelezően. Meg kell jegyezni, hogy keresetszínvonal- és nem alapbér-növekedésről van szó. Ezt azért hangsúlyozzuk, mert a differenciálásra, a jól dolgozók fokozottabb megbecsülésére csak úgy van lehetőség, ha a kevésbé leterhelt területek dolgozói — helyi döntés alapján — bérfejlesztésben csak szűk körben, kivételesen és indokolt esetben részesülnek. A nivellálás veszélyét kívánja elhárítani az egyéni alapbéremelés legkisebb összegének havi 100 forintban való megállapítása is.

Az év közbeni, teljesítménytől függő differenciálásra 60 millió forintot elkülönítenek. Ennek felhasználására pályázati úton nyílik lehetőség. A pályázatnak a bevételek növelésére kell irányulnia, például új fuvarpiacok feltárásával, jövedelmező külső munkák vállalásával, illetve az eddig más szervek által végzett munkák kiváltásával.

A vasút korszerűsíti premizálási rendszerét is. Ennek során az eddiginél sokkal konkrétabb, mérhetőbb prémiumfeltételeket tűznek ki, s igen szigorúan szankcionálják a lemaradást. A költségek egyszázalékos túllépése például 20, ezen felül 50 százalékos prémiumcsökkenéshez vezet. A kulcsszerepet betöltő termelésirányítóknál áttérnek a havi prémiumra. Az a vezénylőtiszt például, aki a vonatközlekedési feladatok változatlan teljesítése mellett tízszázalékos túlóracsökkenést ér el, az adott hónapban kétezer forintos prémiumot kaphat.

Mint ezekből is kitűnik, a MÁV egész belső érdekeltségi rendszerének fejlesztése a gazdaságosabb, jövedelmezőbb működést segíti. Ennek érdekében a kollektívák differenciált bérfejlesztéséhez hasonló feltételeket teremtve pályázati rendszert dolgoztak ki egyének és munkacsoportok számára is. Ennek keretében olyan pályamunkák, javaslatok kidolgozására nyílik lehetőség, amelyek hatékonyabbá teszik a vasúti munkát, például a szervezettség, a járműkihasználás javítása, vagy az állomási személyzet optimális leterhelésének biztosítása révén.

A hatékonyabb működés lényeges változásokat követel a munkaerő-gazdálkodásban. A párhuzamos, vagy felesleges munkát végző, illetve nem kellő intenzitással dolgozóknál munkakörök összevonásával, a teljesítménykövetelmények fokozásával, ésszerűbb munkarendek kialakításával létszám-megtakarítást kell elérni a vasútnál. A gazdálkodó egységek ezáltal juthatnak nagyobb ösztönzési keretekhez, és a felszabaduló munkaerő átcsoportosításával csökkenthetik a hiányszakmák létszámgondjait.

A létszámleépítéssel felszabaduló bér 80 százalékát saját hatáskörében használhatja fel az adott gazdasági egység. Mint azt *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára hangsúlyozta a vitában, az idei keresetszabályozás létszámcsökkenésre ösztönzi a MÁV-ot

(Folytatás a 3. oldalon.)

A kapcsolatok erősítése a cél

A bányász- és a vasutas-szakszervezet titkárságának együttes ülése Berentén

A bányák és a vasút együttműködésének eredményeként országszerte jó a tüzelőellátás. A szénszállítás, a kocsiellátás tapasztalatainak helyszíni tanulmányozására február 14-én Berentén, a Borsodi Szénbányák Központi Üzemében együttes *ülést tartott a bányászszakszervezet és a Vasutasok Szakszervezetének titkársága.* A két főtitkár — *Kovács László,* illetve *Koszorus Ferenc* — vezetésével megtartott eszmecserén részt vettek a MÁV és a Borsodi Szénbányák képviselői is.

Beszámoltak a tanácskozáson többek között az 1985-ben üzembe helyezett berentei szénosztályozó kedvező tapasztalatairól is. E modern szénpályaudvar szénmosója, néhány hete üzembe helyezett vagonkirakó és vagontisztító berendezései zökkenő nélkül bonyolítják le a nagy forgalmat. Néhány év alatt több mint a felére csökkent a MÁV-nak fizetett kocsiálláspénz, s ugyanakkor mérséklődött a térség vagonhiánya. Az igazi nyertes azonban a lakosság és az erőművek, hiszen időben kapnak szenet. Az osztályozó dolgozói a gyors, pontos kirakásért gyakran az alapfizetésnek megfelelő összegű célprémiumot kapnak. Az elmúlt esztendőben 2,4 millió tonna szenet továbbítottak.



A közelmúltban üzembe helyezett vagonüritő berendezés

A bányák és a vasút kapcsolatainak további javítása érdekében *az ülésen elhatározták, hogy a két szakszervezet a jövőben rendszeresen egyezteti a közös erőfeszítéseket igénylő tennivalókat,* együtt keresik a megoldás módját, és ellenőrzik végrehajtásukat.

(A vasutasok és a bányászok történelmi kapcsolatáról szóló írásunk a 3. oldalon.)

Február 19-én

Ülést tartott az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége február 19-én ülést tartott. Első napirendi pontként megvitatta a MÁV ez évi bér- és keresetpolitikai koncepcióját. Az írásos előterjesztéshez dr. Várszegi Gyula, a MÁV vezérigazgatója fűzött szóbeli kiegészítőt.

A testület foglalkozott a nyugdíjasokat érintő szervezeti kérdésekkel; elfogadták az 1987. évi lakásalap tartalékkeretének felosztását tartalmazó előterjesztést. A továbbiakban megtárgyalták az idei agitációs és propagandamunka feladatait. Az elnökség végezetül értékelte a szakszervezet 1986. évi nemzetközi tevékenységét, illetve meghatározta az idei év fontosabb céljait. (Szakszervezetünk nemzetközi kapcsolatairól lapunk 2. oldalán tájékoztatjuk olvasóinkat.)

A beruházási programot jóváhagyták

Kezdődik a rekonstrukció

A Balaton déli partjának legnagyobb vasútállomása, *Siófok* régen kinőtte már kereteit. Fejlesztési igényeivel már a hetvenes évek közepén foglalkoztak. Azokban az években ugyanis Közép-Európa észak-déli vasútvonalának fejlesztésére az UIC-nek ajánlásokat kellett kidolgozni, egységes műszaki paraméterek nemzetközi elfogadása érdekében.

A vizsgálat Siófok állomás városon kívül — a 7-es út mellé helyezésének — gondolatát és egy új kereskedelmi pályaudvar létesítését, valamint az állomás korszerűsítésének több változatát vette figyelembe. Ennek eredményeként az új kereskedelmi pályaudvart 1982—84-ig kiépítették a kaposvári vonal mellett. Arra is döntés született, hogy az állomás marad a helyén, és korszerűsítését a villamosítással együtt kell megoldani.

Most ez is napirendre került. Az állomás tervezett korszerűsítéséről, március 4-én, *Tóth László* vezérigazgató-helyettes Siófokon tartott sajtótájékoztatót.

Mint mondotta, a tervezés kiindulási feltételeinek meghatározásánál meglehetősen bonyolult feladatot jelentett az optimális méretek kialakítása. Annál is inkább, mivel télen naponta átlagban 3000, nyáron 10-12 ezer, a hét végén ennél is több ember fordul meg az állomáson. A nyári csúcsforgalomra méretezni tehát nem lett volna szabad, mert az gazdaságtalan.

Ezek után vegyük sorra: *mire terjed ki a rekonstrukció?* Átépítik az állomás teljes vágányhálózatát. A tehervonatfogadó részen hárommal több vágány, a személyforgalomnál két szigetperon épül új utasaluljáróval. A villamosítás miatt a meglevő gyalogfelüljárót hét méter magasra kell emelni. Az elavult, provizórikus Sió-híd helyett is újat kell építeni.

A magasépítmények közül *legjelentősebb feladatot a szerkezetileg elavult, központi üzemi épület rekonstrukciója jelenti.* Az építésnél figyelembe veszik az épület esztétikai követelményeit, a vasúttal kapcsolatos tradíciókat, s a város általános, rendezési tervében foglaltakat. A meglevőt úgy korszerűsítik, hogy a belső funkciókon túl esztétikai megjelenésében is tükrözze a kor követelményeit.

Az állomás *Dominó 70* típusú biztosítóberendezést kap. A személypályaudvar térvilágítását a szigetperonokon elhelyezett kandelábersorral oldják meg. A vonalvillamosítás keretében a vontatási felsővezeték építését úgy ütemezik, hogy az 1989. évi menetrendváltozás idejére elkészüljön.

Az állomás beruházási programját jóváhagyták. A munkálatok a vágányhálózat átépítésével még ebben a hónapban megkezdődnek.

Kevesebb utas, több áru

Vezetői tanácskozás a szombathelyi igazgatóságon

Február 20-án rendezte meg szokásos év eleji vezetői értekezletét a szombathelyi igazgatóság. Az öt megyéből érkezett több mint 250 gazdasági, politikai és szakszervezeti vezető előtt *Kapronczai János* vasútigazgató ismertette a terület munkáját.

Elöljáróban elmondotta, hogy önmagukat összehasonlítva a többi igazgatósággal, a nyugatdunántúli vasutasoknak nincs szégyenkeznivalójuk. Igaz, hogy a tervezett 17 millió 500 ezer utassal szemben 200 ezerrel kevesebben váltottak jegyet. Az igazgató önkritikusan beszélt a hiányosságokról: a késésekről, a sokszor koszos, hideg vonatokról, valamint néhány felelőtlen vasutas magatartásáról. *Szóvá tette, hogy a személyszállítási bevételek növelésében nagy lehetőség rejlik több expressz- és gyorsvonat „megerősítésében".* Különösen vonatkozik ez a hét végi és a hét eleji járatokra.

Az igazgatóság történetében először fordult elő, hogy az elszállított áruk mennyisége a tervezett 10,7 millió helyett 11,1 millió tonna lett. Ebben közrejátszott, hogy az egy kocsira jutó átlagos terhelés 28,7-ről 28,98 tonnára emelkedett. A kocsiforduló-idő a tervezett 1,74 napról 1,61 napra csökkent. A megnövekedett feladatokat 8 százalékkal kevesebb tehervagon igénybevételével érték el. E mögött jó szervezés, és tudatos fuvarpolitika rejlik.

Kiemelkedő az igazgatóság költséggazdálkodása. A többlet ugyanis büntetést, a kevesebb felhasználás a pénzeszközök elvonását jelentette volna. Az igazgatóságok között itt a legjobb a készletgazdálkodás.

Kapronczai János dicsérte a pályafenntartásiak és a biztosítóberendezésiek kiváló munkáját. Jók a sínek mérési eredményei, üzembiztosak a berendezések. Jó eredményekkel büszkélkedhetnek a magasépítményi dolgozók.

A legfontosabb beruházásokként említette a vasútigazgatóság vezetője a Győr—Veszprém, illetve a Győr—Celldömölk közötti pályakorszerűsítéseket. Folytatják a Balaton északi partján a biztosítóberendezések kiépítését.

1987-ben folytatódik a szombathelyi vasútállomás korszerűsítése. Teljesen felújítják Boda állomás vágányhálózatát. Megkezdik a Boda—Celldömölk közötti kerülővágány építését. Zalaegerszeg és Rédics között rádióirányítású lesz a forgalom. Előkészítik Keszthely állomást a villamosvontatás későbbi bevezetéséhez.

Kapronczai János beszélt az új jövedelemszabályozásról. Mint mondotta, a vasutasok a jövőben többletjövedelemhez csak bevételnövekedés, illetve költségcsökkentés révén juthatnak, az állam garantált — a munkakörön belül differenciált — bérfejlesztésén kívül.

Végezetül kritikusan elemezte a fegyelmi és a baleseti helyzetet. 51-gyel nőtt a fegyelmi esetek száma, ezen belül 46-tal az ittasság miatt kiszabottaké. Szerencsére a tárgyi balesetek száma stagnál, de nem lehet elfelejteni az elmúlt év során előfordult öt halálos balesetet sem.

A szombathelyi vasútigazgatóság ebben az esztendőben 17,2 millió utas elszállítását tervezi. Áruszállítási tervük a tavalyihoz hasonlóan 10,7 millió tonna.

(Sz. Jakab)

A nőket köszöntötték

A Nemzetközi Nőnap alkalmából a MÁV Vezérigazgatóságon, a vasútigazgatóságokon és a szolgálati helyeken ünnepségeket rendeztek. A vezérigazgatósági megemlékezésen Tóth László vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet. Méltatta a vasúton szolgálatot teljesítő nők hivatásszeretetét, helytállását. A vasútigazgatóságokon és a szolgálati helyeken adták át a Kiváló Vasutas, a Kiváló Munkáért kitüntetéseket, illetve a Miniszteri és a Vezérigazgatói Dicséreteket. (A kitüntetettek névsorát lapunk 6. oldalán közöljük.)

Előtérben a háborúellenes tevékenység

Szakszervezetünk nemzetközi kapcsolatai

A nemzetközi életben az elmúlt évben a Szovjetunió és a többi szocialista ország békekezdeményezéseinek, valamint a világ reálisan gondolkodó politikai és társadalmi erőinek aktivizálódása nyomán valamelyest enyhült a feszültség. Mindezek ellenére a nemzetközi helyzet változatlanul bonyolult és súlyos. Nagy jelentősége volt annak, hogy a szakszervezetek az egész világon fokozták háborúellenes tevékenységüket. A dublini szakszervezeti leszerelési konferencia eredményei, a Berlinben megrendezett XI. szakszervezeti világkongresszus dokumentumai, az egyes országok szakszervezeti fórumain hozott határozatok arról tanúskodnak, hogy a dolgozók körében erősödik a béke iránti vágy és az érte folyó harc.

Sokrétű, tartalmas együttműködés

Szakszervezetünk 1986-ban is sokrétű és eredményes munkát végzett. Ezt a megállapítást támasztja alá az a tény, hogy a ki- és beutazások száma 60 százalékkal volt több az előző évinél. *Tovább fejlődött és mélyült tartalmában kapcsolatunk az európai szocialista országok vasutas-szakszervezeteivel.* Az elmúlt évtizedekben kialakult hagyományoknak megfelelően megkülönböztetett figyelmet fordítottunk a szovjet vasutas-szakszervezethez fűződő kapcsolataink ápolására és fejlesztésére. Nemzetközi tevékenységünknek tartalmilag és mennyiségileg is meghatározó része volt a szervezeteink közötti kapcsolatrendszer, a sokrétű együttműködés. Ebben az évben is jól bevált módszernek bizonyult az előzetesen egyeztetett álláspont alapján történő kezdeményezés a nemzetközi fórumokon.

Az egyre erősödő lengyel vasutas-szakszervezetek mindhárom szervezetével tovább szélesedtek kapcsolataink. Ezeknek a kapcsolatoknak a keretében tíz lengyel szakszervezeti aktivistát egyhetes alapfokú tanfolyami képzésben részesítettünk Gárdonyban. A negyedik negyedévben vezető szintű delegációnk tett eleget a Lengyel Vasutasok Szakszervezete meghívásának, amely újabb lépést jelentett a kapcsolatok szélesedése felé. Ugyancsak ebben az időszakban tett rövid munkalátogatást a lengyel vasúti építőipar és járműjavító ipar szakszervezeteinek főtitkáraiból álló delegáció. Vendégeink, szakszervezetünk hasonló területein működő intézőbizottságokkal vették fel a kapcsolatot, és beszélték meg a további együttműködés lehetőségeit.

A többi szocialista ország vasutas-szakszervezeteinek képviselőivel ebben az évben különböző nemzetközi konferenciákon találkoztunk, ahol lehetőség nyílt az egymást kölcsönösen érdeklő kérdések megbeszélésére.

A fejlett tőkés országok vasutas-szakszervezetei közötti együttműködésünk megalapozottságát a tavalyi magas szintű találkozók is alátámasztották. Ezek legfontosabb eredménye, hogy javították az együttműködés feltételeit és ráirányították a figyelmet a kapcsolatok új formáira, feltárták az ezekben rejlő lehetőségeket.

1986-ban két alkalommal is találkozóra került sor a Japán Vasutasok Szakszervezetének a képviselőivel. E találkozók során lehetőség nyílt a Japán Államvasutak magánkézbe adásával kapcsolatos gondok, és az újjászerveződő szakszervezetekkel való további kapcsolattartás lehetőségeinek tanulmányozására.

Rendszeres delegációcserék

Vezető szintű delegációnk vett részt az olasz FILT—CGIL III. kongresszusán Nápolyban. A kongresszus alapgondolata itt is, mint a többi nyugati tőkés országok szakszervezeteinél az volt, hogy *milyen irányban mozduljon el a szakszervezeti mozgalom, a gyorsuló technikai fejlődés a növekvő munkanélküliség mellett.* Olaszországi kapcsolataink közül egyik legrégebbi a bolognai Vasutas Szabadidő Szervezettel fennálló kulturális és csereüdültetési együttműködés. A szervezet hattagú delegációja szeptemberben látogatott Budapestre.

Kétoldalú kapcsolataink keretében tett látogatást szakszervezetünknél a belga vasutas-szakszervezet főtitkára, az NSZK vasutas-szakszervezetének elnökhelyettese, az új-zélandi vasutas-szakszervezet főtitkára, valamint a svéd vasutas-szakszervezet tanulmányi delegációja. Szakszervezetünk négytagú — szintén tanulmányi — küldöttsége a svéd vasutas-szakszervezet Stockholm Területi Szervezetének volt a vendége. Közös delegáció tagjaként látogattak szakszervezetünkhöz a finn vasutasok és a finn mozdonyvezetők szakszervezeteinek a képviselői. *Nemzetközi kapcsolataink tavaly az egyiptomi és a dán vasutasok szakszervezeteivel bővültek.*

A hagyományos ifjúsági delegációcserék az osztrák és az NSZK-beli vasutas fiatalokkal tovább erősítették a szakszervezeteink közötti baráti szálakat. Nőküldöttségünk részt vett az osztrák vasutas nők II. országos konferenciáján, vezető szintű delegációnk pedig a norvég vasutas-szakszervezet meghívásának tett eleget.

Erősödött együttműködésünk az algériai vasutas-szakszervezettel. Ezt a tényt jól tükrözi a két szervezet között második éve folyó felnőtt-csereüdültetés és a rendszeressé vált delegációcsere. Szíriával és Marokkóval kapcsolataink visszaestek, Kenyával átmenetileg szünetelnek.

Nemzetközi rendezvények

A nemzetközi rendezvények közül a legjelentősebb összejövetel az angliai Eastburne-ben volt, ahol a vasutas-szakszervezetek 8. Nemzetközi Szemináriumán 39 ország 50 szervezetének képviselői sokoldalúan megvitatták a vasúti beruházások hatását a foglalkoztatottság alakulására, és memorandumban rögzítették a szakszervezetek álláspontját. *Bécsben tartotta ülését a vasutas ágazati bizottság.* Az ülésen — egyebek között — „A vasutak technikai fejlesztésének és modernizálásának várható hatása a szakszervezeti mozgalomra az 1980-as évek végén" című témát tárgyalta meg a résztvevő hat tagszervezet képviselője.

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének Adminisztratív Bizottsága Budapesten tartotta 38. ülését. A konferencián a küldöttek egy év munkáját értékelték és szorgalmazták a tagszervezetek közötti együttműködés javítását, a szövetség tevékenységének nagyobb nyilvánosságát.

A területi intézőbizottságok egyre nagyobb mértékben működnek közre a nemzetközi munkában. Részt vesznek a külföldi delegációk egy-egy napi programjának megszervezésében, bonyolításában, és önállóan tartanak fenn kétoldalú kultúr-, sport- és csereüdültetési kapcsolatokat. (Például a szegedi, a szombathelyi, a pécsi területi intézőbizottságok.) Ebben az évben is elismerésre méltó munkát fejtett ki a záhonyi intézőbizottság a határforgalmi munkaverseny- és egyéb rendezvények szervezésében, a szovjet és csehszlovák vasutasokkal együttműködve.

Meg kell említeni, hogy a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulójának megünneplésére külön határforgalmi munkaversenyt kezdeményeztek az Ungvári Aligazgatóság kollektívájával az 1986. november 7-től 1987. november 7-ig terjedő időszakra.

A debreceni területi intézőbizottság a nemzetközi békeév alkalmából számos rendezvényt kezdeményezett a hatáskörébe tartozó szolgálati helyeken. A rendezvényeken több mint 4000 dolgozó vett részt és tett hitet a béke ügye mellett. Hasonló eredményeket mondhat magáénak a budapesti területi intézőbizottság is.

Üdülés, művelődés

A kétoldalú kapcsolatok mélyítésének egyik nagyon jelentős formája az évek óta egyre nagyobb érdeklődést kiváltó gyermek- és felnőttüdültetés. *1986-ban 9 csoportban 276 gyermek, valamint 126 felnőtt üdült külföldön.*

Amatőr művészeti együtteseink is aktívan járultak hozzá a különböző országok vasutasai közötti barátság erősítéséhez. A kulturális csere keretében tavaly 11 együttes kiutazására és 5 amatőr művészeti csoport fogadására került sor. A sportra fordítható anyagi eszközeink korlátozottsága miatt 1986-ban sportolóink — az USIC keretében — nemzetközi sportversenyeken nem vettek részt.

A külföldi delegációkat, továbbá a szociálturisztikán keresztül érkező vendégeket (1986-ban Argentínából, Belgiumból és az NSZK-ból négy csoport érkezett) szakszervezetünk vezetői mindig részletesen informálták népgazdaságunk és a vasút helyzetéről, szakszervezetünk feladatairól és munkájáról.

Baranyai Zoltán

EGY KIS TÖRTÉNELEM

Az olasz vasutasok szervezkedései 4.

Az olasz vasutasok első szervezete az 1877-ben alakult felső-olaszországi mozdonyvezetők és fűtők segélyegylete volt. 1883-ban hasonló egylet jött létre Dél-Olaszországban is. Az 1885-ben egyesülő, összesen ezer tagot számláló két egylet az alakuló vasutas-szakszervezet kristályosodási pontja lett.

Szerencsétlenség után kormányvizsgálat

A krónikus pénzügyi nehézségekkel küzdő olasz kormány 1885. április 25-én húsz évre bérbe adta az államvasutakat három nagy magántársaságnak. *Kilencvenezer olasz vasutas került így a magán vasúttársaságok szolgálatába.* A társaságok a bérleti szerződésben vállalták alkalmazottaik szolgálati viszonyainak rendezését, munkakörülményeinek javítását, nyugdíj- és segélypénztárak alakítását, a vállalások teljesítése azonban késett. A vasutasok kezdetben a kormánytól, később a bíróságtól vártak segítséget. Amikor mindkettőben csalódtak, szervezkedni kezdtek.

1890. június 4-én megalakult a Vasutasok Szövetsége. Polgári politikusok és ügyvédek vezették. Az osztályharcos fellépést követelőket hamarosan kizárták a szövetségből azokat, akik részvények vásárlásától és kérelmeik egyszerű előterjesztésétől várták helyzetük megjavítását. *A kudarcok gyorsan tönkretették a szövetséget. A szervezetből kizártak megalakították a Vasúti Munkások Egyesületét,* amely inkább politikai, mint szakszervezeti organizáció volt. Közben Milánóban megalakult az Olasz Vasutasok Szövetsége, amely hamarosan magához vonzotta a többi vasutas-egyesületet, s taglétszáma rövidesen 25 000-re növekedett. 1896-ban egy vasúti szerencsétlenség után a szövetség emlékiratot nyújtott át a kormánynak, amelyben bebizonyította, hogy a szerencsétlenséget a vasúti alkalmazottak túlterhelése, a hosszú munkaidő okozta. A kormány vizsgálatot rendelt el, s 1898-ig 1500 egyéni panasz jogosságát ismerte el.

A kormány — miután 1898 májusában vérbe fojtotta Közép- és Dél-Olaszországban a forradalmi jellegű népmozgalmakat — feloszlatta az 1892-ben alakult szocialista pártot és a szakszervezetek többségét. *Az osztálytudatos vasutasok összetartozását azonban már nem szüntethette meg a feloszlatás: az Il Treno (A Vonat) című lap köré tömörülve létrehozták szabadszervezetüket.* A vasutassztrájktól tartó kormány militarizálta a vasutasokat, törvényellenesen katonai szolgálatra hívta be őket, 1899-ben azonban képtelen volt elfogadtatni a kivételes törvényeket a képviselőházzal, ezért 1900 májusában — vereségét beismerve — lemondott. Így ért véget Olaszországban a múlt század utolsó évtizede, a „véres tíz év".

A vasutasok bíztak a közösség erejében

A XX. század Olaszországban a Giovanni Giolitti nevével fémjelzett liberális érával köszöntött be. Giolitti 1901-től 1903-ig belügyminiszter, 1903-tól 1914-ig — kisebb megszakításokkal — miniszterelnök volt. Arra törekedett, hogy kompromisszumokkal tompítsa az osztályellentéteket, engedményekkel mérsékelje a munkásmozgalom forradalmi jellegét, mert felfogása szerint *„a szocializmust csak a szabadság fegyverével lehet legyőzni". 1901-ben legalizálta a munkásszervezeteket és elismerte a sztrájkjogot.*

A legalitását visszanyerő vasutasszövetség taglétszáma már meghaladta az ötvenezret. A szervezet memorandumba foglalta a vasutasok követeléseit és 1902 elején azzal terjesztette elő, hogy ha március 14-ig nem kap pozitív választ, Olaszország összes vasutasai — a tisztviselőket is beleértve — sztrájkba lépnek. A kormány először fenyegetett: 1902. február 25-én újra behívta katonai szolgálatra a tartalékos vasutasokat és a vasúti szolgálat teljesítésére rendelte ki őket. *Az osztálytudatos vasutasok azonban bíztak erejükben és igazukban. Milánóban tartott gyűlésükön elhatározták, hogy a bevonultatott vasutasok befizetik zsoldjukat a sztrájkalapra.* A kormány végül közvetítésre határozta el magát, és a vasúttársaságokkal együtt engedményre kényszerült. A március 10-i értekezletre meghívták a vasutasok bizalmi férfiait és rendezték a munkaviszonyokat, elismerték az alkalmazottak egyesülési szabadságát és az általános fizetésemelésre 25 millió lírát irányoztak elő (ebből 10 milliót az állam fedezett). A vasutasok munka- és jogviszonyainak végleges rendezését 1905-re halasztották, amikor az állam ismét saját kezelésébe veszi a vasutakat.

A második legnagyobb ipari szervezet

1905 februárjában a kormány törvényjavaslatot terjesztett a képviselőház elé a vasutak állami kezelésbe vételére. A javaslat az alkalmazottak helyzetét javító intézkedéseket összekapcsolta a vasutasok mozgásszabadságát korlátozó paragrafussal. Giolitti miniszterelnök sztrájk esetére kemény büntetést helyezett kilátásba, de megengedte volna a panaszokat vizsgáló döntőbírósági tagok egy részének szabad megválasztását. A vasutasok február 24-én passzív rezisztenciával válaszoltak a törvényjavaslatra. A Giolitti-kormány március 4-én lemondott. Úgy tűnt, hogy a vasutasok ismét győztek. De csupán pirruszi győzelmet arattak. Az új kormányt a furfangos és erőszakos ember hírében álló *Alessandro Fortis* alakította meg. Az általa előterjesztett törvényjavaslatból hiányzott a sztrájk esetére kilátásba helyezett büntető szankció és a döntőbíróság választásáról szóló rendelkezés, *csak az maradt benne, hogy a vasutasok közhivatalnoknak tekintendők.*

A vasutasok — miután eredménytelenül kérték a választásról szóló rendelkezés visszaállítását — sztrájkba léptek. A munkabeszüntetéssel azonban nem tudták megakadályozni a javaslat törvényerőre emelését. A szocialista párt vezére, *Filippo Turati* is elismerte, hogy államérdekből korlátozható a sztrájkjog, bár hozzátette, hogy a munkásszabadság elvét nem szabad megsérteni.

Az Olasz Vasutasok Szövetségének 1908 februárjában a II. kongresszus idején 33 500 tagja volt, 1911-ben 55 000. *A vasutas-szakszervezet akkor a második legnagyobb ipari szervezet volt Olaszországban.* A vonatkísérők külön szervezete 13 000 tagot számlált. A két vasutasszervezetbe tömörült a nem mezőgazdasági szakszervezetek tagjainak közel egyharmada.

Gadanecz Béla
(Folytatjuk)

ENSZ-üzenet az SZVSZ-nek

Az Egyesült Nemzetek Szervezetének titkársága a nemzetközi békeév befejeztével levelet intézett a Szakszervezeti Világszövetséghez. A titkárság nagyrabecsülését fejezte ki az SZVSZ-nek azért a megkülönböztetett figyelemért, amellyel a nemzetközi békeév programját kezelte. Az üzenet hangsúlyozta, hogy a világszövetség békével kapcsolatos kezdeményezései kiemelkedő és fontos szerepet játszottak a világszervezet széles körű tevékenységében.

Az ENSZ közgyűlésének 41. ülése ugyancsak köszönetét fejezte ki a kormányokon kívül álló szervezeteknek a béke érdekében kifejtett erőfeszítéseiért. A közgyűlés különösen a békeév sikeréhez nyújtott hozzájárulásukat emelte ki, valamint a nem kormányszervek és az Egyesült Nemzetek Szervezete között, a béke védelmében kifejtendő, jövőbeni együttműködés fontosságát méltatta.

Az ENSZ főtitkárának a közgyűlés 41. ülésén előterjesztett jelentése elismerő szavakkal illette a Szakszervezeti Világszövetség tevékenységét az apartheid elleni harcban. *Rámutatott arra, hogy az SZVSZ mindig, minden tőle telhetőt megtett azért, hogy támogassa a faji megkülönböztetés és az apartheid megszüntetéséért folyó küzdelmet.* A világszövetség következetesen hajtotta végre és alkalmazta az ENSZ-közgyűlés vonatkozó határozatait — húzta alá többek között a jelentés.

Egyébként a nem kormányszerveknek „a fajvédő politika és a faji megkülönböztetés elleni küzdelem második évtizede" elnevezésű akcióprogramja megvalósítása során kifejtett akcióinak összegezésében megemlítették az SZVSZ főtanács 37. ülésén elfogadott határozatot, amelyben a Főtanács nagy nyomatékkal hívta fel a figyelmet Dél-Afrika és Namíbia népeinek hősi harca iránti szolidaritásra, és megismételte felhívását az apartheid és a faji megkülönböztetés felszámolására.

B. Z.

Köszönőlevél Moszkvából

Szívélyes köszönetünket fejezzük ki a magyar vasutas-szakszervezetnek a szovjet vasutas-szakszervezet Moszkvában tartott 24. szakszervezeti kongresszusához intézett baráti üdvözletért.

A kongresszuson 850 küldött vett részt, akik a Szovjetunió 4,8 millió vasutasát és közlekedésiút-építőjét képviselték. A résztvevők elemezték a szakszervezet 23. kongresszusa óta eltelt tevékenységét.

Tervbe vettük többek között, hogy javítjuk a vasutasok munkakörülményeit, szociális helyzetét.

Tekintettel arra, hogy a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa elfogadta a Szovjetunió törvényét a munkakollektívákról és szerepük növeléséről az üzemek, egyéb intézmények és szervezetek irányításában, valamint néhány más törvényerejű rendeletet, a szakszervezet alapszabályába bekerültek a megfelelő kiegészítések és módosítások.

Bizonyos vagyok abban, hogy szakszervezeteink közötti kapcsolatok — a vasutasok érdekében — továbbra is eredményesen fejlődnek.

Ivan Shinkevics,
a szakszervezet kb-elnöke

KIÁLLÍTÁS

A Záhonyi Üzemigazgatóság területi művelődési bizottsága a közelmúltban zárható kiállítási vitrineket szerzett be, amelyek alkalmasak a különböző gyűjtemények bemutatására. Legutóbb nagy tetszést aratott a képes levelezőlapok bemutatója.

A tervek között szerepel többek között minikönyv-, dokumentum-, plakett- és bélyegkiállítás rendezése. Szívesen bemutatnak magángyűjteményeket is. Ezeket az úgynevezett tele-vitrineket különböző szolgálati helyekre is elviszik majd. (Képünkön a levelezőlap-kiállítás egy részlete is látható.)

S. A.

Ülésezett a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról.)

is, ami az eddigivel ellenkező irányú tendencia kezdetét jelzi. A szakszervezet szándéka elérni, hogy a jövőben érdekegyeztetéses béralku során alakuljon ki egy-egy szervezeti egység dolgozóinak bérfejlesztési lehetősége.

Élénk vita után a központi vezetőség (öt tartózkodás és egy ellenszavazattal) elfogadta a MÁV idei bérfejlesztési koncepcióját azzal, hogy — *Koszorus Ferenc főtitkár javaslatával egyetértve* — a féléves tapasztalatok alapján a KV ismét megtárgyalja ezt a témát.

A testület ezután meghallgatta *dr. Juhász Zoltán* titkár előterjesztését a MÁV szervezetkorszerűsítését követő új szakszervezeti alapszervezetek létrehozásáról. A vasúti munka javítását célzó módosítások ugyanis megkívánják, hogy a szakszervezet szervezeti felépítésével is igazodjon a változásokhoz.

Mint közismert, a MÁV Vezérigazgatóság rendelkezett a vontatási és műszaki kocsiszolgálati egységek üzemfőnökségi szervezettől való leválasztásáról. Ezenkívül a MÁV Számítástechnikai Üzem területi egységeiből — az igazgatóság felügyelete alatt — igazgatósági számítástechnikai központok jönnek létre. Ezzel egy időben a vezérigazgatóság a vasútigazgatóságok hatáskörébe utalta az egyes vámhatárállomásokat, s egyben kiemelte az üzemfőnökségi szervezetből. A budapesti nagy személypályaudvarok (Keleti, Nyugati, Déli) önálló állomásfőnökségek lettek.

Mindezek miatt szakszervezetünknek is meg kellett tenni a változásokhoz igazodó intézkedéseit. Az érdekelt területi intézőbizottságokkal közösen, a vasutas-szakszervezet időben előkészítette a legfontosabb teendőket. Az illetékesek felhívták a figyelmet az átszervezéssel járó személyi kérdések humánus megoldására. Többen kérték, hogy a gazdasági egység szétválasztása ellenére a szakszervezeti alapszervezet, illetve testületeik (szb-bizalmi testület) a jelenlegi szervezetben maradjon tovább. Ezzel a vasutas-szakszervezet is egyetértett. Ezt kérte a ceglédi üzemfőnökség és vontatás, Nyugati állomás és a műszaki kocsiszolgálat, a kelenföldi üzemfőnökség és a Déli állomás, valamint a veszprémi üzemfőnökség és a vontatás.

Az átszervezésben érdekelt középirányító szervek konkrét javaslatokat készítettek a változásokkal összefüggő szervezeti és káderkérdésekről. A beküldött javaslatok alapján megállapítható, hogy az elkövetkezendő időszakban negyvennyolc szb-nél kell választást tartani, harmincnyolc új szb alakul és nyolc függetlenített munkakör megszűnik. Tizenkét új társadalmi titkárt is választanak majd.

A központi vezetőség ezután elfogadta a ½ százalékos ÖTA 1987. évi költségvetését, valamint a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság idei első félévi munkatervét, majd személyi kérdésekben döntött.

A központi vezetőség *Visi Ferencet,* a Magyar Vasutas felelős szerkesztőjét saját kérésére felmentette beosztásából. Áthelyezéssel a MÁV vezérigazgatóság sajtóirodájához került. Ugyanakkor a Magyar Vasutas felelős szerkesztőjének *Kaszala Sándort,* a lap munkatársát nevezte ki.

Dénes Sándort, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályának vezetőjét saját kérésére felmentette beosztásából, és elnökségi tagsága alól. A KV tagságának meghagyásával Dénes Sándor a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet igazgatóhelyettese lett.

Valkai Csabát, a szentesi körzeti üzemfőnökség műszaki reszortosát a KV saját kérésére felmentette a vasutas-szakszervezet elnökségi tagsága alól, s helyette *Nyáry Gyulát,* a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének tagját, az MSZMP pécsi vasútüzemi pártbizottság titkárát választotta meg elnökségi tagnak.

Februárban is csökkent az áruszállítás

A vasúti áruszállítást februárban is csökkenés jellemezte. A januárban keletkezett 2,4 millió tonnás tervtől való elmaradás értéke 2,7 millió tonnára emelkedett. A februárban elszállított 8 millió 51 ezer tonnás árumennyiség a tavaly februárinak 99,6 százaléka, a tervezettnek pedig csak 95,4 százaléka volt. A belföldi és exportforgalom kielégítő, míg az import és a tranzit mértéke messze elmaradt a várakozástól.

A hazai vállalatok, termelő üzemek pótműszakokkal igyekeztek a januárban keletkezett termeléskiesésüket pótolni, ez a belföldi vasúti áruszállításban is érződött. Az itt feladott áruk mennyisége a tavaly februárit 2 százalékkal haladta meg, és a tervtől is csupán 0,8 százalékkal maradt el.

Kedvező az export-áruforgalom. Az országból vasúton kiszállított exportáruk mennyisége a bázisnak 101,6 százaléka, a tervezettnek pedig 104,1 százaléka. Jelentős elmaradás tapasztalható az importforgalomban. A teljesítés mértéke 92,2, illetve 87,8 százalékos. Hasonlóan alacsony volt a tranzitforgalom is. A tavaly februárihoz képest 1,2 százalékkal, a tervhez viszonyítva pedig 7,8 százalékkal maradt el.

Az import- és tranzitszállítások elmaradása következtében az árutonnakilométer-teljesítmény 93 százalékos, illetve 92,1 százalékos volt. A záhonyi átrakótérség áruforgalma is elmaradt a tavaly februáritól. A belépett széles nyomtávú rakott teherkocsik mennyisége 89,7 százaléka, a megrakott normál nyomtávú teherkocsik száma pedig 89,4 százaléka volt a bázisnak.

Az áruszállítás minőségi mutatói sem kedvezőek. Az elegymozgást kedvezőtlenül befolyásolta a vonatfelosztások számának több mint négyszeresére való emelkedése.

A februárban elszállított 17 millió 650 ezer utas az előző évihez képest 98,5 százalékos, a tervet alapul véve pedig 99,7 százalékos teljesítménynek felel meg. Az átlagos utazási távolság kismértékű csökkenése miatt az utaskilométer-teljesítmény 98,1, illetve 98,9 százalékos volt.

Vasutas-fotópályázat

Az idén, sorrendben negyedszer rendezik meg az országos fotó- és színesdia-pályázatot. *A vasutas-szakszervezet a rendezéssel a székesfehérvári Vörösmarty Mihály Művelődési Ház fotószakkörét bízta meg.* A rendezők elsősorban a vasutasklubok és -szakkörök tagjainak, aktív dolgozók és nyugdíjasok alkotásait várják.

A pályázatra A kategóriában olyan vasúti témájú fekete-fehér vagy színes képek küldhetők, melyeknek a hosszabbik oldala 40 cm. A B kategóriába hat fekete-fehér vagy színes papírkép, a szabadon választott témakörben szintén hat fekete-fehér vagy színes kép küldhető be. Sorozat esetén 4 kép egynek számít. A C kategória témája szabadon választott.

Beküldési határidő: 1987. június 20.

A beküldéshez nevezési lap a rendező szervtől kérhető. Cím: Vasutasok Szakszervezete, Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, 8000 Székesfehérvár, Fürst Sándor u. 74. Fotószakör.

A vasutasok és a bányászok történelmi kapcsolatai

Az emberiség egyik legősibb ipari jellegű foglalkozása a bányászat. Magyarországon a XVIII. század végéig bezáróan csak az ércbányászat a meghatározó. A szénbányászat az ország elmaradott gazdasági fejlődése miatt csak lassan indult meg.

Már 1848-ban koncepció született

Az ország úthálózata a 18—19. században igen rossz állapotban volt. A megfelelő szállítóeszközök hiánya rendkívül nehéz feladatot jelentett és nagyon megdrágította a szállítást. *1765-ben például egy mázsa szén Sopronból Bécsbe való szállítása 50 krajcárba került, sokkal többe, mint a szén ára. A bányák életképességének és fejlődésének egyik legnagyobb akadálya a vasút hiánya volt.*

Az 1848-as forradalomig hazánkban a lakosság egy százaléka dolgozott az iparban, túlnyomó részük a céhekben és a bányászatban. A fejletlen feudális prekapitalista viszonyok között a vasút megjelenése is szétfeszítette ezeket a termelési viszonyokat, a haladás és a civilizáció letéteményese lett.

Magyarországon 1848-ban „modern" közlekedéspolitikai koncepció született. A „Javaslat"-ot *Széchenyi István,* a független magyar kormány első közlekedési minisztere dolgozta ki, amelyet 1848-ban a 30. törvénycikkely néven emeltek törvényerőre. A javaslat az ország gazdasági helyzetének elemzéséből indult ki. A közlekedési eszközeink elmaradottak, az ország beruházási eszközökben szegény, a termelés egyoldalúan mezőgazdasági volt. *Széchenyi* a közlekedés fejlesztését komplex módon, a „vaspálya", a közutak, a vízi utak összehangolt rendszerében kívánta megvalósítani. A vasúthálózat építésének a gyorsítása csak a szabadságharc leverése után kezdődött el. *A vasútvonalak hossza 1849 és 1867 között 200 kilométerről 2124 kilométerre nőtt. Ezzel párhuzamosan fellendült a bányászat és a vaskohászat, a vagon- és mozdonygyártás is.*

Magyarországon a széntermelés a közlekedés és a szállítás forradalmasításával egy időben, a 19. század közepétől kezdett fejlődni. A vasút többszörösen is hatást gyakorolt a szénbányászat fejlődésére. Nagy vasigénye fokozta a vasgyártásban a kőszénfelhasználást, ugyanakkor maga is az egyik legnagyobb fogyasztóvá vált.

A Duna Gőzhajózási Társaság 1857-ben vasutat építtetett Mohács és Pécs között, megteremtve ezzel a pécsi üzemekből kitermelt szén felhasználásának és Pestre szállításának a lehetőségét. *Az 1867-ben épült Budapest—Salgótarján közötti vasútvonal fellendítette a salgótarjáni szénbányászatot.* 1891-ben megépítették a Esztergom—Füzítő, 1892-ben az Annavölgy—Tokod, majd 1895-ben a Kenyérmező—Dorog—Budapest közötti vasútvonalat, amellyel lényegesen javult a pesti fogyasztók körében a dorogi szén iránti kereslet.

A borsodi szénterületen is akkor lendült fel a termelés, amikor 1870-ben a Budapest—Hatvan—Miskolc, 1871-ben a Miskolc és Bánréve, 1872-ben a Bánréve—Ózd és az 1873-ban a Miskolc és Diósgyőr közötti vasúti közlekedés jobb lehetőséget kínált. Később épült meg a vasút a Bakony vidékén és Tatabányán.

A vasút hatása a bányászatra

Amíg a széntermelés 1847-ben országosan még nem érte el a 400 000 tonnát, 1858-ban már megközelítette a 4 milliót. A széntermelés növelésére már a vasúthálózat szénellátása szempontjából is szükség volt. A századforduló idején az üzemek közvetlen szénfelhasználása mellett a vasút lett a szénbányászat második fő fogyasztója, amelyhez harmadikként a lakosság és a kisüzemek társultak. *Ettől kezdve a vasút és a bányászat kapcsolatát az egymásra utaltság jellemezte.* Kiváltképpen megmutatkozott ez a válságos időkben. Elég ha csak a felszabadulás utáni időket említjük. Magyarország 70 000 vasúti járműállományából (mozdonyok, teher- és személykocsik) 49 000-et hurcoltak nyugatra. Ezt még tetézte a vasúti közlekedés teljes bénultsága. *A háború a magyar bányák túlnyomó részét is megrongálta. A menekülő német fasiszták magukkal hurcolták a bányagépeket, a felszereléseket.* Arra törekedtek, hogy az erőművek felr obbantásával megbénítsák a bányák termelését. Az ország újjáépítésének a sorsa függött a bányák működésétől és a vasúttól. A tatabányai dolgozók például, hogy a kitermelt szén mielőbb szállítható legyen — intenzíven segítették a megrongált vagonok és mozdonyok rendbehozatalát is. A központi gépműhely munkásai május végén rohambrigádot szerveztek, s *ellenszolgáltatás nélkül javították a vagonokat.*

Megkülönböztetett partnerként

Az sem véletlen, hogy a „Hídcsata", az „Arccal a vasút felé" felhívás után a budapesti nagyüzemek — köztük a MÁVAG — munkássága felhívással fordult a bányamunkásokhoz, hogy indítsák el a „széncsatát", s ennek keretében, március 15-ig 2200 vagonra, május 1-jéig pedig 2500 vagonra emeljék a napi széntermelést.

Legutóbb ismét embert próbáló küzdelemben, a „hócsatá"-ban vettünk közösen részt. A cél most is az volt, hogy az ország lakosságának az otthonába, az erőművekbe eljusson a szén, hogy legyen tüzelőanyag és villamos energia. Ehhez pedig az kellett, hogy a vasút szállítsa el a kitermelt szenet. *Az év elején megfeszített erővel folyt a küzdelem a hó és a hideg ellen. Munkánk eredményességét jelzi, hogy nem bénult meg a vasúti közlekedés, és a bányák is teljes kapacitással termeltek.* Ez azért sikerülhetett, mert a bánya és a vasút megkülönböztetett partnerként kezelte egymást. A bányák a kisebb kocsijavításokat (deszkapótlás stb.) az állomáson elvégzik. A bányászok néha még kocsirendezői munkát is vállalnak annak érdekében, hogy a lehető legtöbb bányaterméket el tudják szállítani.

A budapesti vasútigazgatóság területén az Oroszlányi Szénbányáktól évente 1,5 millió, a Tatabányai Szénbányáktól 1,3 millió tonna szenet szállít el a vasút, többnyire irányvonatokkal.

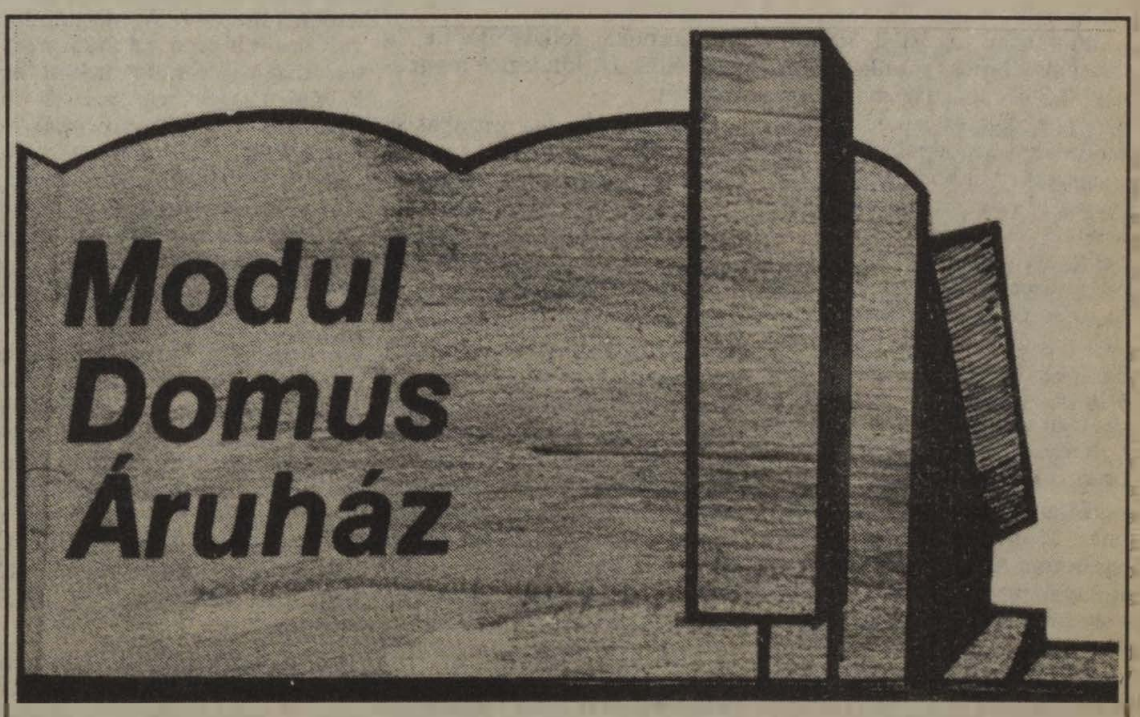
A Rákospalotai Növényolajgyár
a MÁV dolgozóinak figyelmébe ajánlja:

Mosóporait:
Ideál '82
Optiron
Uniron
Biomat
Perlux
Biolux
Ideál '86

Margarinjait:
Rama
Liga

Étolaját
Venus





Hazai és importbútorok, lakberendezési cikkek széles választékával várjuk kedves vásárlóinkat. Csak nálunk kapható a közkedvelt, olcsó árfekvésű Univerzál bútorcsalád. Elemválasztéka minden igényt kielégít, számtalan variációs lehetőséget biztosít.

OTP-ÜGYINTÉZÉS, SZÁLLÍTÁS A HELYSZÍNEN!
CÍM: Budapest XV., Sipos D. u. 9.

Az áruház megközelíthető a 25-ös gyorsjárattal, a 70-es és a 170-es autóbuszokkal.

NYITVA TARTÁSI IDŐ: hétköznap 10—18 óráig
pénteken 9—18 óráig
szombaton 9—13 óráig

Harminc éve alakult

Emlékplakett a helytállásért



Az MSZMP Ideiglenes Intéző Bizottsága — harminc évvel ezelőtt — 1957. január 29-i határozatában döntött a munkásőrség megalakításáról. A párthatározat után 1957 februárjában jelent meg az Elnöki Tanács 1957/13. sz. törvényerejű rendelete és a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 3075/1957. számú február 18-i határozata, amely lefektette a testület működésének jogi szabályozását, és rendelkezett a végrehajtásról.

Debrecenben — hasonlóan az ország többi városához — *1957 márciusában alakultak meg a munkásőrség első alegységei.* Soraikban számos vasutas menetelt. Az eltelt 30 év alatt a vasutas munkásőrök hivatásuk fegyelmezett ellátása mellett példamutatóan helytálltak a kiképzéseken is. Többen törzsmunkatársi, alegységparancsnoki beosztást látnak el.

A munkásőrség Hajdú-Bihar megyei parancsnokságának törzsében dolgozik többek között *Miskolci Sándor* osztályvezető, *dr. Zsiros Sándor, Békési Antal, Koi István* csoportvezető, *Hepp Pál* főmunkatárs. A Tótfalusi Sándor városi egység parancsnokának társadalmi helyettese *Erdey László* ügyintéző, *Asbóth János* fővizsgáló századparancsnok és helyettese, *Péntek Gábor* ügyintéző.

A debreceni vasutas munkásőrök alkotják a városi egység 5. századának jelentős többségét, akik az 1986. évi szocialista versenymozgalomban elért kimagasló munkájuk elismeréséül Kiváló Század kitüntető címet és vándorzászlót kaptak.

A debreceni vasútigazgatóság vezetőinek, munkatársainak három évtizedes segítő, együttműködő tevékenységét ismerte el a Munkásőrség Országos Parancsnoka az adományozott Emlékplakettel és Díszoklevéllel, amelyet *Kulcsár József* igazgató vett át a Vörös Csillag Érdemrenddel kitüntetett Tótfalusi Sándor városi munkásőregység ünnepi gyűlésén.

Kiváló vasutas munkásőrök



Györe Gyula és Kaffai Albert
(A szerző felvétele)

Januárban a VIII. kerületi Asztalos János munkásőregység 2/2-es szakaszának tagjai egy sor nagyszerű évfordulót, eredményt ünnepelhettek. Országszerte ekkor emlékeztek meg a Munkásőrség megalakulásának 30. évfordulójáról, ők pedig arról is, hogy egységüket fél évtizeddel ezelőtt tüntették ki a Vörös Csillag Érdemrenddel. s szakaszuk immár tizedszer nyerte el a kiváló címet! *Györe Gyula,* a szakaszparancsnokuk pedig éppen ekkor vehette át a Szolgálati Érdemérem 15 év utáni fokozatát . . .

Néhány héttel később, a február 11-én megtartott századgyűlésen újabb jelentős esemény következett be a vasutasok alkotta munkásőralegység életében. *Györe Gyulát* kinevezték századparancsnok-helyettessé, s helyére *Kaffai Albert* lépett. akinek raja a legutóbb harmadszor kapott kiváló címet.

A munkásőrségben kifejtett átlagon felüli tevékenységükért mindketten többször is kiérdemelték a Kiváló Parancsnok címet, vasutasként pedig ugyancsak többször nyerték el a Kiváló Dolgozó kitüntetést.

Huzamosan kifejtett példamutató szakmai munkája elismeréseként. a Keleti pályaudvar 100. évfordulója alkalmából *Györe Gyulának* a Kiváló Munkáért kitüntetést adományozták. De ő legalább ennyire örült, amikor tavaly az 50. születésnapján a munkásőregység parancsnoka felköszöntötte, s oklevéllel is kifejezte megbecsülését.

Másfél évtizedes munkásőri szolgálat nem kis idő. Ő mégis szinte mentegetőzve mondja:

— Valójában már 1957-ben szerettem volna belépni a testületbe, de akkoriban és azt követő másfél évtizedben nagyon sok egyéni gondom, elfoglaltságom volt. Bizonyítanom kellett a munkahelyemen, s közben esti tanfolyamon végeztem az iskoláimat. 1972-ben tettem le a munkásőr esküt.

1978-ban rajparancsnok lett, néhány év múlva szakaszparancsnok-helyettes, négy évvel ezelőtt pedig megbízták az akkor már hatszoros kiváló „vasutas" szakasz irányításával.

— *A szakaszban mindenki vasutas* — kezdi alegységének bemutatását. — *Az alegységen belüli jó légkör összefüggésben van a munkahellyel is.* Miután a vasútnál fegyelmezetten kell dolgozni, cselekedni, ez a magatartás a munkásőri feladatok teljesítésénél is érződik. Van közöttünk a tavaly leszerelt katonától a csaknem 70 éves nyugdíjasig minden korosztály. Szolgál itt lakatos és vasúti főnök is. Különösen jó dolognak tartom, hogy a századunk tagjai nemcsak kiképzési foglalkozásokon, alegységgyűléseken találkoznak, hanem a családok is rendszeresen összejönnek.

Az újonnan kinevezett századparancsnok-helyettes — egyben a Józsefvárosi pályaudvar műszaki kocsiszolgálati kirendeltség vezetője — beszélgetésünk során hangsúlyozta, hogy *nagy gondot fordítanak a munkahelyi feladatok és a fegyveres testületi szolgálat összeegyeztetésére.* Arra törekednek, hogy a munkásőri tevékenységüknek csak egészen kis hányada érintse a munkaidejüket. Ezért szabadidejükből kell még többet áldozni.

— A feleségem szintén a vasútnál dolgozik, s többszörös kiváló dolgozó régi szakszervezeti bizalmi — mondja nem kis büszkeséggel *Györe Gyula.* — Mivel ő is aktív mozgalmi ember, megérti az elkötelezettségem, s vállalja az emiatt reá háruló otthoni többletmunkát. *Három fiunkra is büszke lehetek. A legidősebb a néphadseregtisztje.* Tavaly megválasztották alakulata KISZ-bizottságának titkárává. A középső tavaly szerelt le a néphadseregtől: tizedesi rendfokozattal és Kiváló Katona címmel. Ő is vasutas — a ferencvárosi pályafenntartási főnökségen dolgozik. A legkisebb még tanul. Akárcsak két bátyja, ő is a vasúti pályafenntartási szakközépiskolát választotta.

Kaffai Albert, akit néhány hete neveztek ki a tízszeres kiváló szakasz élére, fiatalabb elődjénél. Rátermettségét, felkészültségét azonban fémjelzi, hogy három évvel ezelőtt egyéves munkásőri szolgálat után nevezték ki rajparancsnoknak, s azóta kétszer is megkapta a Kiváló Parancsnok jelvényt. Akárcsak *Györe Gyula,* ő is tagja a Keleti pályaudvari pártbizottságnak.

— Tizenkilenc éve dolgozom a vasútnál, és 11 éve vagyok ezen a munkahelyen — mondja. — Volt alkalmam látni, hogy a vasutas munkásőrök között milyen jó a kapcsolat, mennyire baráti, közösségi légkör uralkodik az alegységekben. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy amint a családi körülményeim rendeződtek, jelentkeztem közéjük. S nem csalódtam. Akárcsak Györe elvtárs, én is addig akarok munkásőr lenni, amíg egészségi állapotom engedi. Szeretnénk megvédeni a mostani Kiváló Alegység címeinket, egyben hozzájárulni, hogy századunk hetedszer is kiváló legyen.

Büki Péter

A MÁVTOURS nyári programajánlata

Nosztalgiautazások, hétvégi kirándulások

A Magyaroszágon bejegyzett mintegy 130 utazási iroda közül MÁVTOURS egyike a legifjabbaknak. Alapítása óta nem egészen másfél év telt el. Programajánlatai is szerényebbek, mint a nagy utazási irodáké. Legfőbb célja, mint azt *Maizl Erik,* a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság vezetője a február 24-én megtartott sajtótájékoztatón elmondotta: *a vasút lehetőségeit kihasználva vállaljon részt a hazai idegenforgalomból.* Ennek megfelelően elsősorban vasúti utazásokat, illetve szolgáltatásokat propagálnak.

A MÁVTOURS ez évi „programcsomagja" több mint száz utat tartalmaz. Az ajánlatok a rövid hétvégi kirándulástól, nosztalgiautazásoktól a tengerparti üdülésig sokféle igényt elégítenek ki.

Mint ismeretes, a MÁV nem kis anyagi áldozatokkal, újjáépíttet és üzemképessé varázsoltat régi mozdonyokat, vasúti kocsikat, amelyeket elsősorban nosztalgiautazásokra vesz igénybe. A hazai és a külföldi vasútbarátok egyaránt szívesen fogadják a régi járművek megjelenését. A nosztalgiaszerelvényeket a *Budapest—Esztergom* és az egykori Déli-vasút vonalán, *Budapest—Nagykanizsa* között tervezi közlekedtetni. A vasútbarátok és klubok részére speciális kirándulások szervezését is vállalják. Természetesen, az utazás jellegétől függően, programjaikhoz más közlekedési eszközöket is igénybe vesznek.

A külföldi programajánlatok közül ki kell emelni az erdélyi körutazásokat és bolgár tengerparti nyaralást. Az idén kétszer annyian utazhatnak Várnába, mint az elmúlt évben. Az utazás vonattal, fekvőhelyes kocsikban történik.

A nyugati országokba a MÁVTOURS önállóan nem szervez utazást, de néhány utat, más utazási irodával, elsősorban a közlekedési tárca utazási irodáival — Volán Tours, Utas Tours Lokomotiv Tours — együttműködve lebonyolít. Így próbálják még színesebbé, változatosabbá tenni ajánlataikat.

A MÁVTOURS mind a belföldi, mind a vonatos külföldi utaknál *messzemenően alapoz a vasutasokra, a nyugdíjasokra és a vasutas családtagokra.* Ők még az egyébként mérsékelt árakból is kapnak kedvezményt.

A programok szervezését, a különböző utak értékesítését tavaly 23 iroda végezte. A régi MÁV-menetjegyirodák jelenleg mint közönségszolgálati irodák működnek. Idegenforgalmi tevékenységüket *a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság irányítja.*

Maizl Erik a tervekkel kapcsolatban azt is elmondta, hogy új üzletágak, bankszolgálat bevezetésével a fizetővendég-szolgálat bővítésével is foglalkoznak. Ez is bizonyítja, hogy a MÁVTOURS a fokozatosság elvének betartásával hosszú távon szeretne a magyar idegenforgalom részese lenni.

R. V. F.

BERHIDÁÉRT

Berhidán bensőséges ünnepséget rendeztek a közelmúltban abból az alkalomból, hogy számvetést készítsenek az 1985. augusztus 5-i földrengésről, az akkor keletkezett, súlyos károk helyreállításáról, valamint a nagyközségnek, a lakosoknak nyújtott áldozatos segítségről. *Lajosfalvi József,* a nagyközségi tanács elnöke elemezte és értékelte a földrengés óta eltelt másfél esztendő munkáját és ismertette a tanácsi intézkedéseket, valamint a helyreállítást.

Elmondotta többek között, hogy a nagyközségben, amelynek határában volt az 1985-ös földrengésnek az epicentruma, 1124 magántulajdonban lévő lakóépületnek a kilencven százaléka nagymértékben megsérült. A közvetlen életveszély elhárítása után azonnal kezdetét vette a módszeres helyreállítás, ami ma már több mint nyolcvanöt százalékban be is fejeződött társadalmi segítséggel.

A nagyközségi tanács elnöke köszönetet mondott mindazoknak az egyéneknek és kollektíváknak, akik segítették Berhidán a helyreállítást. Ezután átnyújtotta a kimagasló társadalmi munkát végzőknek a Berhidáért díszes emlékplakettet.

Ebben az elismerésben részesült a Magyar Államvasutak szombathelyi igazgatósága is.

Fiatalok vetélkedője

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a KISZ Budapesti Bizottsága, a Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács és az Országos Munkavédelmi Felügyelőség fővárosi felügyelősége, a IX. fővárosi szakszervezeti napok keretében vetélkedőt hirdet.

A vetélkedőn részt vehetnek a budapesti gazdálkodó szervezetek — természetesen a MÁV-üzemek és szolgálati helyek — háromtagú csapatai. A csapattagok életkora nem haladhatja meg a 35 évet, és munkavédelmi beosztású vezető vagy dolgozó, valamint gépkocsi-előadó a vetélkedőn nem vehet részt.

A feladatok 1987. március 25-től igényelhetők levélben, vagy személyesen a Szakszervezetek Budapesti Tanácsánál 1415 Budapest, Dózsa György út 84/B.

A feladatokat 1987. június 1-jéig kell beküldeni, amelyeket bírálóbizottság értékel.

Éjszaka a rendezőben

Az öreg Bobo vezetőállásában először egy felerősített tábla fogja meg a tekintetet: *„Szemed a pályán legyen".* Ennek megfelelően *Kovács Imre* mozdonyvezető, a rákosrendezői R. 1-es tartalék, csak egy pillantást vet felém beszéd közben. De inkább a pályára és a rádióra figyel. Jó időbe beletelik, amíg megszokom a rádió sajátos recsegő hangját, de Imre nevetve legyint:

— Hamar rááll az ember füle, és manapság enélkül . . . Nem volt ám mindig rádió! Kézjelzésekkel ment a munka. Ha 50–60 kocsit húz az ember, nem látja be végig.

Jobb karjával a lehúzott ablakon könyököl, bal kézzel felnyúl a rádiótelefon kagylójáért, majd indít.

— Vettem. R. 1 lassan megy előre.

Rövid idő múlva a tolatásvezető valahonnan elölről küldi rádióparancsát.

— Állj' R. egy, állj meg és maradj egy kicsit'

Kovács Imre felém fordul.

— Most kérdezhet, van egy-két percünk.

Szeme most is a pályán, s elmondja, hogy 1955-ben kezdett itt dolgozni. Nem is volt más munkahelye, csak a vasút. Rákosrendezőre néhány év után most, másfél hónapja került vissza a Nyugatiból.

Beszélgetés közben halljuk a rádión az utasításokat. *Kovács Imre* kommentálja: „Most az irányító szólt, most R. 2 a másik mozdonyvezető". Aztán nekünk is indulni kell. Olyan lassan megy előre, olyan finoman kezeli a hatalmas jószágot, hogy az órát oda lehetne tenni az ütközők közé . . .

Előre-hátramenet közben jó házigazda módján magyarázgatja a fényszóró kévéjében felbukkanó látnivalókat.

— Ez itt a „duzzogó", ez a „megfigyelő", az már egy kész vonat, rajta a zárlámpa, ha meg volt a fékpróba, mehet a cél felé. Látja — int egy, az átrakón álló vonat felé — ennek a rakománya megcsúszott, látszik, hogy ezen a hordrúgón mekkora a terhelés.

— Mindig tolató volt?

— Jártam én ingavonattal is, de azért jó a tartalékszolgálat, mert ide mindig jön a váltás. És én szeretek a kertben bütykölni. Ilyenkor persze nincs sok munka, de tavasszal szoktam venni két-három malacot.

— Hová valósi?

— Gödöllői vagyok, a másik mozdonyvezető meg isaszegi.

Búcsúzom, s miközben ereszkedem le, még hallom:

— Igen, Janikám. R. 1 tartalék húz ki.

1 Rákosrendező éjjel. A hatalmas fényszórók vesztésre állnak a sötétséggel szemben. Látni ugyan lehet, de nincs mindenhol világos. Az aludni készülő város csöndes utcáin még nagyobbnak tűnik a mozgalmasság a pályaudvaron.

Az állomásirányító int, hogy üljek le.

Huszonegy óra van, az esti tervezés ideje. *Foltin István* tagbaszakadt szakállas ember. Ahogy végez, megfordul ültében és mintha egy beszélgetést folytatnánk, úgy mond néhány szót munkájáról.

— Ilyenkor éjszaka a KÜF és az állomás embereiért, az anyagokért, a vagyonbiztonságért vagyok felelős. Legfontosabb feladatom a naponta közlekedő tehervonatok megtervezése. A gurításvezetővel telefonon, a tartalékokkal rádión tartom a kapcsolatot. Aztán néha felugrik az ember, körülszalad, körülnéz.

A telefon könyörtelenül közbecserreg, s már hajol is vissza az asztal fölé. Feszített a munkatempó.

A telexes lányoknak egy percük sincs. Ülnek a rosszul világított szobában a gép előtt, s írják, majd továbbítják a rádión kapott adatokat.

És a hangok: a telex kopogása tömör hanghátténné egyesül a rádió károgó hangjával.

Késő Rudolf térfőnök a kísérőm. Magyarázza, mit látok, de a vonatátvételnél is épp, hogy feltekint munkájából az ott dolgozó négy nő.

Kimegyünk a vágányok közé. Megtudom, hogy most is 27 ember hiányzik a 77-es létszámból. Nem mind beteg.

— A fiatalok nem nagyon jönnek — jegyzi meg kísérőm a gurítódomb felé menet.

A gurítódomb „lelke" a gurításvezető, *Marticsek János* és a váltóállító, *Juhász András.* Megemlítem. hogy nemigen látok fiatal arcokat, s ők is bizonyára regi vasutasok, mire *Marticsek János:*

— Én nem régen, csak 58-ban jöttem a vasúthoz és 64-től vagyok gurításvezető — s

Mit ér a hűség mostanában?

Két-három évtizednyi vasúti szolgálat után vajon mit érez az ember, amikor hűség és hasznosság újabban felcserélt rangsoráról hall? Akkor hát az az emberöltőnyi, helyhez láncoló kitartás már semmi? *Mit ér a hűség mostanában?*

*

Samesz érdeklődő ember. Olvassa az újságokat, rádiót hallgat, tévét néz. S hogy lelki válságba az újkeletű meditáció nem sodorta, azt annak köszönheti, hogy életében a két fogalom eddig még mindig párhuzamos síneken futott. Számára nem kérdés, hogy hűség *vagy* hasznosság, mert ezek eddig még mindig így jelentek meg: *hűség és hasznosság.*

Hogy ki az a Samesz, azt a balassagyarmati üzemfőnökségen mindenki tudja. A dejtári állomáson meg kiváltképp! Amúgy *Somosi Sándor* a rendes, becsületes neve, az 52 esztendős vasutas az üzemfőnökség dejtári forgalmistája.

Kollégái arról emlegetik meg, hogy nem tesz lakatot a szájára. Nagyszájú ember, na! Így mondják az egész vonalon. Mindegy neki, hogy soros véleménye éppenséggel hízelgő vagy ledorongoló, mondja, ahogy a szíve diktálja, kertelés és díszcsomagolás nélkül. Egy dolgot vesz tekintetbe, hisz' tapintat is van a világon: ha látja, hogy főnöke harapós kedvében van, akkor a „tálalást" másnapra halasztja.

Okvetetlenkedő, veszekedő hajlamú embernek mégsem tartja senki. Amit mond, annak eleje is van, vége is van, és főleg — veleje is van! *Érdemes hát meghallgatni, végiggondolni!*

Ahogyan kollégái szókimondásáról, úgy családja vasútimádatáról ismeri. Úgy kell neki az elhúzó szerelvények gyönyörű látványa, mint a tüdőnek a friss levegő. Ezt persze nem *Samesz* mondja, dehogyis! Felesége leplezi le, amint hallgatja, hogy s mint nyilatkozik ura az újságnak:

— Képzelje el, eltörte egyszer a lábát. Gondoltam, most legalább nyugton lesz, többet látjuk itthon. Hát, képes volt amúgy gipszcipősen kiállni a sínek mellé! Hogy lássa a vonatokat!

— Unatkoztam, no — veti oda kelletlenül *Somosi.*

— Mindjárt el is hiszem! — cserfel az asszony. — Nyugodtan bevallhatod, nem bírod ki vasút nélkül!

— Még hogy nem! — folytatja az ember a szópárbajt. — Csak nyugdíjazzanak már végre, mezítláb jönnék haza örömömben Dejtárról!

— Úgy-úgy — bólogat gunyorosan *Somosiné* asszony. — Aztán papucsot húznál és máris fordulnál vissza! — ezzel, mint minden rendes családban, az asszonyé lett az utolsó szó, a vita tehát a tisztességes szokásoknak megfelelően elintézettnek tekinthető.

*

Azon éppen semmi csodálkoznivaló nincs, hogy *Somosi Sándor* vérében van a vasúti szolgálat. Az apa nélkül nevelkedő *Somosi* fiú huszonhat esztendeje szegődött a vasúthoz. Akkor már véglegesen, hiszen már kamasz kölyökként is jó darabig a MÁV kenyerét ette. Tizenhat évesen biciklivel kerekezett a vonat után, mint tűzőr. Ipolyszögtől Balassagyarmatig követte a szerelvényt, hogy figyelje, nem kap-e lángra a pálya melletti gabonatábla egy kipattanó szikrától. Ez volt az első vasúti beosztása.

— Voltam aztán pályamunkás — folytatja pályafutásának állomásait *Somosi.* — Krampácsoltam, talpfákat cseréltem, később fékező lettem, majd forgalmi és kereskedelmi tanfolyamra küldtek. Aztán felügyeleti szolgálat Dejtáron, önállósító vizsga — úgy lehettem forgalmista.

Azóta minden másnapját reggel héttől este nyolcig a dejtári állomáson tölti. Tizenhárom személyvonatot, meg jó pár teherszerelvényt fogad, indít, jegyet ad ki, kocsielszámoltatást csinál — egyszóval végez mindent, amit egy ilyen állomáson tenni kell.

— *Nem mondhatom, hogy bele kell szakadni a tennivalókba, de a felelősség, az igen nagy!* — mondja. — *Csak egyszer értsem rosszul, amit a szomszédos állomásról a telefonba mondanak, máris beleeresztem a vonatomat egy másikba. Hát, ilyen, szerencsére még nem volt!*

— Meg fegyelmid se, meg késésed se! — veszi magához a szót ismét az asszony.

— Állandóan okoskodik — rejti el mosolyát a férfi az asszony felé intve. — Már huszonhét éve ezt csinálja velem. És még mindig bírom!

Erre már muszáj felnevetni, hiszen Somosiéknál a csipkelődéseknek, a jóízű szócsatáknak rendszerint ez a vége. Hosszú évek óta akaratlanul is hasonul egymáshoz két ember: a Somosi házaspár annyiban feltétlenül, hogy gondolkodásukban a komoly dolgokban nem ismernek tréfát, a nagy szavakat azonban szemérmesen kerülik.

Lám, mit mond megint a dejtári forgalmista!

— Nem is akartam én vasutas lenni. Tanfolyamra se akartam menni. Ha az oktatótisztem, *Vági Józsi* bácsi nem erősködik annyira, dehogyis megyek! Aztán, látja, mégis itt ragadtam. Az ember nem is érti . . .

*

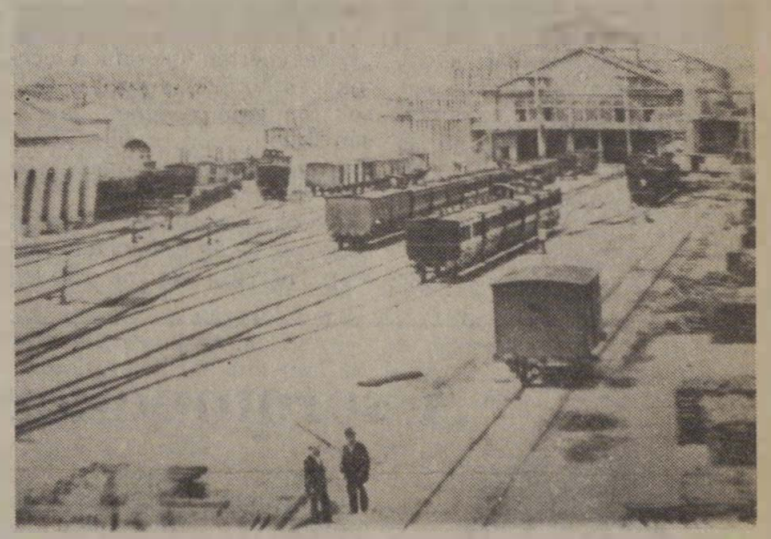
Dehogynem érti! Csak nem kenyere a hangzatos szó Tudja, bizony, hogy nagy zsarnok a vasút. Akit egyszer rabul ejt, azt többé nem ereszti. Ezért volt muszáj a dejtári forgalmi szolgálattevőnek törött lábbal is a sínekhez sántikálnia. Muszáj volt látnia az elhúzó szerelvényeket.

Szendi Márta

Az indóháztól a pályaudvarig

Száztíz éves a Nyugati





A Nyugati építése 1847-ben

(Archív fotó)

Az első hazai vasútvonal kiindulópontján, a későbbi Nyugati pályaudvar elődjeként 1846-ban épült fel a Magyar Középponti Vasút Társaság pesti indóháza. Terveit *Wilhelm Paul Eduard Sprenger,* a MKpV igazgatója készítette, a munkálatokat *Zitterbarth Mátyás* pesti építész irányította. A krónika följegyzi, hogy a váci vonalat 1846. július 15-én megnyitották, az indóházat csak megkésve tudták befejezni.

Sprenger a jelek szerint jól ismerte a pályaudvari építészet hazánkban még csak körvonalazódó szabályait, mert alkotása a maga idején európai mérték szerint is korszerűnek számított. A korszerűség azonban múló erény, állapíthatjuk meg éppen az első pesti indóház kapcsán. Vasúthálózatunk fejlődése, a személyszállításban részt vevők számának gyors emelkedése miatt az indóházat már 1860-ban bővíteni kellett, ám a hetvenes évek elejére a létesítmény ezzel együtt szűknek bizonyult. *Ezért 1871-ben elkezdődött egy minden eddiginél nagyobb pályaudvar építkezése. Mivel a régi és az új csarnok tengelyvonala egybeesett, a kivitelezés során páratlan technikai-technológiai megoldást alkalmaztak.* A leendő csarnokot a régi fölé emelték, annak elkészülte után a régi indóházat egyszerűen kibontották az új pályaudvar alól, ennek köszönhetően az építkezés a forgalom lebonyolítását csak kismértékben zavarta.

Figyelemreméltó a Nyugati építése és a Nagykörút kialakításának összefüggése. A főváros az elképzeléseket ugyanis csak abban az esetben hagyta jóvá, ha az új pályaudvar formailag, arculatilag illeszkedik majd a Körúthoz.

E feltételnek a vasút eleget is tett. Ma mérhető le a legjobban, hogy az üvegezett főhomlokzat milyen nagyszerűen igazodik a Körút vonalához. Mindeme körülményeket figyelembe véve a vasúttársaság úgy döntött, hogy az új állomásépületet a francia építészeti igazgató, *Auguste De Serres* monumentális tervei szerint építi fel. Miután a vasszerkezet elkészítésére hazai berkekben nem akadt vállalkozó, a kivitelezéssel és a részletek megtervezésével a neves párizsi *Eiffel és Társa* céget bízták meg. Az *Eiffel* specialitású vasszerkezet azután az egész építmény jellemző sajátossága lett. Nagyrészt ennek köszönhető, hogy az 1877-ben elkészült Nyugati pályaudvart száztíz évvel később is Európa legszebb pályaudvarai között tartják számon.

TZ

azzal már hajol is vissza a mikrofonhoz — 34-et tolnám tovább, a 34-et.

— Nincs itt megállás? — kérdezem *Juhász Andrást.*

— Egy perc sem — mondja két állítás között.

— Gyerek van? Hívná a vasúthoz?

— Isten őrizzen, hogy ide engedjem őket. Mi már idősebbek vagyunk, egy életre ide szerződtünk. De hogy egy gyerek ide jöjjön, ahol se ünnep, se vasárnap és másfél hónapot dolgozunk négy hét alatt, hogy pénzünknél legyünk . . .

Az ajtó mellől feláll *Tóth II. Ferenc* kocsirendező. Fogja aggatórúdját és kilép az éjszakába. Aggatja szét a kocsikat, amelyek komótosan, de feltartóztathatatlanul gördülnek elő valahonnan a sötétből.

Takács József váltóállító, kocsirendező fiatalabb ember. Harminckét éves és szentendrei.

— Pesti nincs is itt?

— Akad egy-kettő, de a többség az ország különböző részeiből van idevezényelve és szállón laknak — mutat ki valahova, a pályaudvaron kívül uralkodó sötétbe.

2 Hűvös szél fúj. Lassan kellemetlenné kezd válni, de ő csak áll nyugodtan kék kabátjában és lepöccinti a hamut cigarettájáról, majd az odakészített saruk egyikét leteszi a gurítódombról induló kocsi elé.

— Ha esik, ha fúj, itt kell állni?

— A vasút akkor is megy — rántja meg a vállát. — Ha egy gurítás lefut, két fogás közt bemehetek a kuckóba melegedni. Tovább megyünk.

— Borzasztó lelkiismeretes gyerek — mondja a térfőnök, aki koránál fogva apja lehetne Józsefnek. — A gurításvezető hangosbemondón keresztül irányítja. Ide csak olyan ember jöhet, aki tökéletesen ismeri a vágányhálózatot.

Egy elhanyagolt bádogépülethez érünk. Nyersbeton padló, pozdorja falborítás, afféle éjjeli menedékhely.

— Na, itt is van két öreg vasutas — löki be az ajtót *Késő Rudolf. Marticsek András* (akinek csak névrokona a gurításvezető), így mutatja be:

— A kocsimesterem, a helyettesem. Összefogja a dolgokat, járja az állomást ő is.

Marticsek András sem mai gyerek. Lassan 30 éve jár be Ceglédről, 1958 óta. Éppen van két perce, így meg tudom kérdezni tőle, jut-e elég ideje a családjára.

— Nézze, ma 15 órakor jöttem el otthonról és holnap reggel kilencre érek haza. Ez 18 óra. Tehát nehéz a családdal foglalkozni, hiszen alig látjuk egymást. Más munkahelyre meg hova menjek? Fiatalon idekötöleztem el magam.

Ugyanitt a másik „öreg", *Selmeczi János* váltókezelő. Turáról naponta 60 km-t utazik. Van egy kis kertje, amiben dolgozik.

— Van egy nagy fiam, harmadik osztályos szakmunkástanuló.

— Hová megy dolgozni?

— Lehet, hogy a vasúthoz jön. Van ilyen elképzelése, de nem a forgalomhoz, hanem a vasút magasépítési főnökségéhez.

Az őrhely épülete valósággal remeg a mellette elgördülő kocsiktól. Itt is sok a munka.

— Á — legyint *Selmeczi János* — megszokja itt az ember a munkát. — Itt Rákosrendezőn 21 éve teljesítek szolgálatot.

Na végre egy pesti!

— *Hegyi Kálmán* — mutatja be a térfőnök. — Használható gurításvezetőnek, gurítódombi váltóállítónak, ha kell vonatátvevő, vonatelőkészítő, tolatásvezető, tehát egy univerzális ember.

— És húsz éve a vasútnál — teszi hozzá lassan *Hegyi Kálmán,* mint minden vasutas. — Én úgy kerültem Pestre, hogy ide nősültem. Tizenöt váltót látok el, ide két ember kéne. Nem is érek rá leülni egy szolgálat alatt, csak behúzódok néha az őrhelyre melegedni.

— Gyerek?

— Három lány. Néha látom őket. Reggel, mire hazamegyek, általában már nincsenek otthon . . .

— Honnan jár be?

— Negyedórányira lakom. Az is hozott ide Rákosrendezőre, meg — teszi hozzá a távolba nézve — nem is akartam otthagyni a vasutat.

— Mit szeret rajta?

— Nem is tudom. Az apám rám hagyta örökségül. Ezen kívül semmi nem hozott ide, hiszen még a szakmám is más.

Asztalos voltam. Aztán, most 200 órát dolgozom havonta, öt éve a szabadságon kívül alig voltam szabadnapon.

— A vasútnál látni és hallani kell. Figyelni mindenfelé — oktat kísérőm, miközben bemegyünk a hosszú szerelvények közé. — Mindig tudni kell, mi van az ember háta mögött, kinek szólt a hangos.

— Laci! — kiált, amire lámpavillanás válaszol a sötétből. — Tessék. Még egy pesti és még egy fiatal!

— Fiatal? — ér hozzánk *Barasits László.* — 37 éves vagyok.

3 Beszélgetünk. Három fia és egy lánya van.

— Úgy jöttem ide, hogy a tévében láttam a MÁV felhívását, hogy sarust felvesznek. Mit tudtam én, hogy mi az! Azt mondtam: maradok egy-két hónapig, azalatt meglátom, mi az ábra. Aztán valahogy megszerettem. A fizetésemhez jön még az év végi 25 000 forintos forgalmi juttatás, így kijövünk. Még szerencse, hogy lakás van. Nyáron meg, ha a család elmegy nyaralni, én rakosgatom itt tovább a sarukat.

— A szabadságok nem okoznak gondot? — fordulok a térfőnökhöz.

— De igen. A beutalósokat persze mindig elengedjük, de ha két-három fiú akar egyszerre elmenni, akkor megkérem őket, hogy osszák be egymás közt, ki mikor, mert egyszerre ennyien nem mehetnek. Megállna a vasút.

— Úgy vettem észre, hogy itt mindenki a másikra van utalva. Nincs haragos?

— Itt nem is lehet — így *Barasits László.* — Mindenki figyel menet közben egy kicsit a másikra is. Nekem van egy tanulóm. Persze rá jobban kell figyelni még, de a szabályokon kívül azt is mondom neki mindig: „mindent a magasból hallasz, hát a hangosra figyelj, gép mellé ne állj, mert nem fogod megérteni az utasítást, hogy melyik vágányt mondják, aztán törni fog minden."

Most múlt éjfél. Rákosrendezőn továbbra is megy a nagyüzem, hosszú szikracsóvát vet a saru a kerék alatt, utasítások hangzanak.

Demeter Kálmán

Csendesek a nappalok

A hó már elolvadt a hegyek alján, a januári hideg napok is lassan emlékké szelídülnek, de azért még hűvös van. Párát lehel a Duna, a túlsó parton ködbe vész a fellegvár, a Salamon-torony. A főváros felől érkező vonatról húszan ha leszállunk, turistafelszerelést senkinél sem látok.

— Egészen mást tapasztalna, ha nyáron járna errefelé — jegyzi meg *Flanich Józsefné,* Nagymaros—Visegrád megállóhely személypénztárosa. Főleg a hétvégeken tömegesen érkeznek a kirándulók, a „hivatásos" turisták. Ezek túlnyomó része a kompal átmegy Visegrádra, kisebbik hányaduk a Börzsönyt választja úticélul. Aki pedig sem ide, sem oda nem megy, annak a közelben van víkendtelke. Feltűnően sok az NDK-ból jött üdülő, amire legfeljebb a helybeli lakosság szerteágazó rokoni kapcsolatai adhatnak magyarázatot. A nyári forgalmat azután híven tükrözi a bevétel is. Szezonális hónapokban a négy pénztár huszonhétezer menetjegyet is elad.

— Telente persze jóval csöndesebb a megálló és az egész környék — folytatja *Flanich Józsefné.* — Mostanság inkább a helyi lakoság utazik. Ünnepek előtt csaknem mindenki Vác vagy Pest felé igyekszik, hogy bevásároljon, mert Nagymaroson nagyon rossz az ellátás. Piaci napokon Vácra veszik a menetjegyeket. Sokan közlekednek a hivatásforgalomban is. Télen körülbelül tízezerrel kevesebben utaznak.

T. Z.

Villamosítás

A tervek szerint halad a Kaposvár—Dombóvár közötti vasúti vonal villamosítása. A két város között a sínek mellett már hetven méterenként elkészítették a felállítandó villamosfelsővezeték-tartó oszlopok ágyait. Ezekre kétféle tartók kerülnek. A nyílt pályán csehszlovák gyártmányú görgetett technológiával készült, míg a vasútállomásokon és a megállóhelyeken hazai üzemekből származó rácsos oszlopokat állítanak. Ezekre feszítik majd a huszonötezer voltos, négyszáz-ötszáz Amperes áramot futtató vezetéket.

Az év végén a negyvenmillió forintért kiépülő kaposvári állomás és a város területéhez tartozó közvágóhíd között indítják a forgalmat. A kétszázötven millió forintba kerülő teljes szakasz átadását 1988 májusára tervezik.

Üzemi rádiózás Záhonyban

Régi hagyományokkal rendelkezik Záhonyban az üzemi rádiózás. Első adásait még 1978-ban sugározta — egy lelkes kis kollektíva szervezésében. Több-kevesebb siker, visszaesés és némi szünetelés után 1986 eleje hozott fordulatot az üzemi rádió életében. Ekkor vállaltak ugyanis védnökséget felette a szolgálati főnökségek művelődési bizottságai és a területi művelődési bizottság. Újjáalakult a szerkesztőség — s alkalmazkodva a szervezeti és egyéb változásokhoz — új keretek közé helyezték a tényleges műsorsugárzást.

A szerkesztőség az újrakezdés alkalmával részletes ismertetést tett közzé elképzeléseiről és 250 példányban készített kérdőív segítségével felmérte a műsorokkal és a sugárzással kapcsolatos igényeket. A beérkezett javaslatokat folyamatosan hasznosítják.

A műsorstruktúrában legnagyobb teret a gazdálkodást segítő agitációs-propaganda és tájékoztató munkának szentelik, mellette azonban figyelmet fordítanak a termelési-gazdálkodási szférát közvetve befolyásoló témakörökre is. *Rendszeresen beszámolnak továbbá a munka- és lakóhelyi közélet eseményeiről.*

Jelenleg kilenc műsorszóró helyen (hét szolgálati főnökségen, az oktatási központban és a ZVSC sporttelepen) havonta két önálló programban jelentkeznek adással az oktatási szünetekben, illetve szabadidőben.

A központilag készített és sokszorosított műsorok rendszeres lejátszását a művelődési bizottságok aktivistái és a szakoktatók szervezik, akik mellett a hallgatói vélemények összegyűjtésével javaslatokat, ötleteket szolgáltatnak a műsorkészítő stáb számára.

Szerencsés megoldásnak bizonyult a korábbi esetleges alkalmak (várakozási idők, ebédszünet stb.) helyett a szakmai,



szaktanfolyami oktatások és a rádiós műsorszolgáltatás összekapcsolása, hiszen az oktatási szünetek alkalmasak a műsorok meghallgatására, másfelől pedig a szükséges technikai eszközök mindkét célra felhasználhatók.

A közeljövőben a lehetőségekhez mérten fejlesztik a technikai eszközöket, s ezzel az adások hangminőségének javításán kívül mód nyílik újabb munkaterületek műsorszórásba való bevonására.

Az oktatásban nem érintett dolgozók pedig munkaidő utáni vagy hétvégi egyéni, esetleg csoportos meghallgatásra kölcsönözhetik a műsoros kazettákat. Minden hónapban ismertető-tájékoztató szórólapokkal készítik elő az adásokat, melyeken a legfrissebb műsorok mellett a következő időszak terveiről is előzetest közölnek.

Az elmúlt félév programjaiban többek között interjút készítettek a gazdasági vezetőkkel a szállítási csúcsidőszakok feladatairól, az ehhez kapcsolódó prémiumrendszerről. Hangképes beszámolót adtak az országgyűlési képviselő fogadónapjáról, sorozatműsorban számoltak be a munkaidő kihasználásával kapcsolatos dolgozói és vezetői véleményekről.

Reflektorfénybe állították például az újítómozgalmat, a társadalmi tulajdon védelmét, a munkahelyi művelődést.

„Szociálpolitikai őrjárat" keretében számoltak be az egyes szolgálati helyeken tapasztalható munkakörülményekről és az illetékesek megszólaltatásával részletesen ismertették a legfrissebb lakásépítési és -vásárlási kedvezményeket. *„Fiatalok a fókuszban"* címmel műsorsorozatot készítettek a munka mellett diplomát szerzett fiatal szakemberekkel.

Nem hiányoznak a műsorokból a hírek, a kulturális és sportajánlatok, színes összeállítások és az ismeretterjesztő rejtvényműsorok sem.

Az üzemi rádiót egyfajta előiskolának tekintik a majdani üzemi televíziózáshoz (és a lakóhelyi közösségi televíziózáshoz), sőt a stáb az elmúlt hetekben több kísérleti videohíradót is készített már.

Kovács József

A nemzetközi nőnap alkalmából

A közlekedési miniszter és a MÁV vezérigazgatója kitüntetéseket adományozott.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetést kapott: Dávid Gézáné ügyint., Záhony Üig.; Friedmann Istvánné csop.vez., Szeged ÉHF; Kovács Gyárfásné belsőell., Veszprém KÜF; László Istvánné keresk. hiv., Nagykanizsa KÜF; Mecsei Mihályné pályamunkás, Miskolc Pft.; dr. Nánási Lórántné hiv. vez. KSZH; Pápai Mátyásné keresk. részleg-vez., Budapest—Ferencváros KÜF; Retkes Istvánné pénztárfőn., Szolnok KÜF; Szabó Györgyné osztályvez., Gyöngyös Kitérőgyártó ü.; Tátrai Jánosné csop.vez., Füzesabony KÜF.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesült: Acsai V. Sándorné sorompókez., Kiskunhalas KÜF; Csányi Ivánné raktárkez., Budapest Landler Jenő Orsz. Osztószertárfőn.; Csernusné Soós Klára forg. ügyint., Budapest Vasútig.; Csoknyai Jánosné kocsitakarító, Szombathely KÜF; Major Lászlóné ügyint., Vezérigazgatóság; dr. Németh Józsefné osztályos csop.vez. asszisztens, Budapest MÁV Kórház Közp. Rend. Int.; Óra Jenőné személyzeti nyilvántartó, Szombathely Jj. ü.; Radványi Tivadarné csop.vez., Miskolc Ép. főn.; Szabó Jánosné raktárkez., Miskolc KÜF; Szabó Sándorné jegyvizsg., Debrecen KÜF; Széles Éva vonatfelv., Záhony Üzemig.; Temesi Istvánné csop.vez., Miskolc Vasútig.; Veszprémi Józsefné takarítónő, Pécs KÜF; Vörös Mártonné raktárkez., Budapest—Ferencváros Pft.

MINISZTERI DICSÉRET

elismerésben részesült: Asztalos Józsefné ügyv. ell., Szentes Ép. főn.; Atádi Józsefné kocsitisztító, Szeged KÜF; Balázsi Györgyné ügyint., Debrecen Jj. ü.; Bicskei Jánosné műszerész, Budapest JBFF; Borsodi Endréné váltótisztító, Zalaegerszeg KÜF; Dobos Margit ügyint. csop.vez., Miskolc Vasútig.; Dobrosi Béláné telj.kiért., Miskolc KÜF; Dudás Jánosné elektrikus, Miskolc VVF; Gáspár Gézáné egészségü. szakdolg., Budapest Tüdőgyógyint.; Gigor Károlyné vill. forgórész-szer., Északi Jj. ü.; Hegmann Györgyné számv.vez., Szolnok BBFF; Horváth Jánosné távgépíró-kez., Szeged BBFF; Jávor Endréné árupénztáros, Gyékényes Üzemfőn.; dr. Klapil Lajosné ügyint., Szeged Vasútig.; Komán Jánosné anyagkez., Debrecen Ép. főn.; Kondorosi Csabáné főműv., Budapest Jegynyomda főn.; Láng Józsefné kocsitakarító, Mátészalka KÜF; Megyeri Vincéné takarító, Hatvan—Salgótarján pft.; Nagy Józsefné konyhalány, Celldömölk KÜF; Simkó Józsefné mosónő, Dombóvár Üzemfőn.; Szilágyi Istvánné pol. munkatárs Vas. szaksz. Jj. ü. int. biz.; Táncsicsné dr. Szántó Ildikó csop.vez., Szombathely Vasútig.; Tóth Erzsébet pénzügyi vez., Budapest TBÉF; Tóth Józsefné főnökség-vez., Debrecen Számv. főn.; Vajó Margit takarító, Püspökladány Vont. főn.; Valkó Ferencné szabó, Dunakeszi Jj. ü.; Vörös Józsefné fuvardíjszámfejtő, Rákosrendező KÜF; Walasinszki Irén értesítő, Győr KÜF.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetést kapott: Antonovics Gusztávné osztálytitkárnő, Székesfehérvár Jj. ü.; Bánfalvi Mártonné távgépíró kez., Budapest—Józsefváros Áll.főn.; Becse Imréné távgépíró kez., Szerencs KÜF; Bengi Anna osztályvezető-hely., Miskolc Vasútig.; Berkáné dr. Bolla Erzsébet vasútüzemorv., Budapest Ter. Eü. Közp.; Bicskei Miklósné utókalkuláció-vez., Budapest Hídép. főn.; Boros Sándorné stat., Jászkisér Ép. gép. jav. ü.; Bukovics Vendelné takarítónő, Budapest Magasép. főn.; Dobsáné Kusz Erzsébet óvónő, Budapest Benczúr utcai napköziotth. óvoda; Ferenczi Katalin takarító, Miskolc Jj. ü.; Fiszter Ilona anyagkiadó, Szombathely ÉHF; Garzó Edith kocsitisztító, Budapest—Kelenföld KÜF; Györkis Lászlóné vonatfelv., Hatvan KÜF, Hadházi Imréné takarító, Debrecen pft.; dr. Halassy Béláné ügyint. csop. vez., Vezérigazgatóság; Horváth Tiborné bevételell. felülvizsg., Jegyinák Ferencné raktárvez., Szeged Vasútig. Osztószertár-főn.; Kálmán Jánosné raktárvez., Budapest—Ferencváros Szertárfőn.; Kiss Sándorné techn., Budapest GTAÜ; Kolle Lajosné takarítónő, Budapest ÜGH; Kovács Andrásné ügyint., Budapest Vasútig.; Kovács Józsefné telefonközp.kez., Pécs BBFF; Lachera Ferencné ügyint., Budapest Vasutasok Szaksz.; Mudri Lászlóné raktárkez., Záhony Szertárfőn.; Nagy Lajosné irodakez., Szeged—Rókus Számv. főn.; Nagy Sándorné raktárkez., Budapest Ép. Gép.telep főn.; Nagyné Kövér Erzsébet kárpitos, Szolnok Jj. ü.; Nemes Sándorné anyaggazd., Miskolc ÉHF; Némethné Léránt Klára munkavéd. vez., Pápa pft.; Nimst Károlyné dísznövényterm. szakm., Budapest Ép.fennt. főn.; Nyitrai Péterné gépírónő, Budapest Vasútig.; Perjési Istvánné raktárkez., Hatvan—Füzesabony pft.; Purgelné Csatári Ilona forg. szolgálattevő, Vésztő KÜF; Rácz Károlyné ügyint., Püspökladány Fatelítő főn.; Remete Dezsőné betanított vésős, Budapest Landler Jenő Jj. ü.; Szegvári Jánosné ügyint., Záhony Szállítm. főn.; Szikora Tiborné távgépíró-kez., Debrecen BBFF; Szürös Károlyné ügyint., Nyíregyháza pft.; Takács Jánosné takarító, Tapolca KÜF; Tarcsi Sándorné kocsiintéző adatgyűjtő, Debrecen Ig. Üzemir. Közp.; Tihanyi Józsefné vonatfelvevő, Székesfehérvár KÜF; Tóth Ernőné ügyint., Budapest—Nyugati Üzemfőn.; Tóth Gáborné raktárkez., Kaposvár ÉHF; Ungi Péterné vonatfelvevő, Szolnok KÜF; Vajda Pálné tekercselő, Budapest Gépjav. ü.; Vastag Sándorné költségjegyzék-felülvizsgáló, Budapest Bevételell. Ig.; Wéber Tiborné távgépíró-kez., Kaposvár Üzemfőn.

*

A Szakszervezetek Országos Tanácsa, a nemzetközi nőnap tiszteletére

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT ARANY

fokozatú kitüntetést adományozott Kispál Gyulánénak, számviteli ügyintézőnek, a Pécsi BFF szb-tagjának.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT EZÜST

fokozatú kitüntetést kapott

Csernyik Józsefné, irányító bérelszámoló, a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem szb nőbizottság-vezetője.

A sorompókezelő



Sokan ismerik Kiskunhalason *Acsai V. Sándornét.* Nemcsak a vasutasok, hanem a városlakók közül is többen ismerősként üdvözlik. Ez nem véletlen, hiszen immáron tizenhét éve naponta, a legzordabb időben és a rekkenő hőségben is ott áll a 8-as őrhelyen, és ha jön a vonat (megálljt parancsolva a közúton közlekedőknek) lezárja a sorompókat.

— Én a munkától sosem féltem. *Tanyán éltünk, földet műveltünk, fiatalon megszoktam a nehéz fizikai munkát* — emlékezik vissza a múltra. — A férjem vonatkísérőként dolgozott a vasúton. Sokat volt távol, így a három gyerek nevelése mellett a ház körüli munkák egy része is rám várt. Később vettünk egy telket, itt Kiskunhalason, elkezdtünk építkezni. *Kellett a pénz. Ezért jöttem a vasúthoz 1968-ban takarítónőnek.* Rövid ideig csináltam ezt a munkát, később váltótisztító lettem. Két évig naponta tisztítottam, kentem a váltókat. Ezt a munkát valójában sohasem szerettem, mert veszélyes volt. Ezért is néztem ki magamnak a 8-as őrhelyet. Gondoltam jó lenne itt sorompót kezelni. Mindez még 1970-ben történt. Főnökeim is támogatták a tervemet. A váltótisztítás mellett tanultam, készültem a vizsgára. Az utasítások megértésében sokat segítettek az I-es őrhely váltókezelői. Végül sikerült a vizsgám: előbb tartalékos, majd állandó beosztást kaptam.

— Mi a teendője a szolgálati helyén?

— Lényegében tizenhét éve naponta ugyanaz. Ha jön a vonat, akkor a kapott közleményt beírom a naplóba, majd kimegyek a térre, megnézem a közúti forgalmat és lecsukom a sorompót. Itt az őrhely előtt három irányból jönnek és mennek a vonatok. Két sorompót kezelek. Nagyon kell figyelnem, hogy a vonatközlekedés alatt a sorompó mindig zárva legyen, és ne csukjak senkit a csapórudak közé. A bajai és kelebiai vonalat keresztező utat csak gyalogosok, kerékpárosok és motorosok veszik igénybe. A kiskunfélegyházin nagyon forgalmas a közút. Egy-egy éjszaka 70 vonat is elhalad a síneken. Ennyiszer kell lecsukni és felnyitni a sorompókat. *Legnagyobb a forgalom reggel öt és hét óra között.* Sokan mennek a Fémmunkás Vállalathoz dolgozni. Ilyenkor percek alatt nagy tömeg verődik össze a lezárt sorompó mögött. Nem is mindig szótlanul . . .

— Milyenek az emberek?

— *Nem mindenki fegyelmezett. Van aki megpróbál a lezárt sorompó alatt átbújni, vagy azt megkerülve átjutni a másik oldalra. Sokszor kell rájuk kiabálni: — Álljon meg, elüti a vonat!*

Van aki haragszik ezért a figyelmeztetésért, pedig az ő érdekükben teszem.

— Nem fárasztó a szolgálat?

— A kezdet volt nehéz. Sokszor a reggelimet is hazavittem, az idegességtől nem tudtam enni. Később már jobban beosztottam az időmet. Aztán meghalt a férjem, egyedül maradtam a három fiúval. Kevés volt a fizetés, ezért szabad időmben a fűtőházba jártam takarítani. Nehéz időszak volt ez. *Ma már, ennyi év után könnyebb a helyzetem.* Négyes túrban dolgozunk, több a szabad idő, több idő jut a ház körüli munkákra és nem utolsósorban a hat unokára.

— Elégedett?

— Az vagyok. Nem bántam meg, hogy annak idején ezt a munkakört választottam. Megbecsülik a munkámat. A túlórával együtt ötezret keresek. Jó kollektívában dolgozom.

Acsai V. Sándorné, az idei nőnap tiszteletére Kiváló Munkáért kitüntetést kapott.

Gellért József

Szombathelyi járműjavító

Új csarnok — összefogással

A Szombathelyi Járműjavító Üzemben 1986. januárjától profilbővülés miatt kevésnek bizonyult a javítási álláshely. Az üzem több hajtóművet és motorfődarabot javít, amely jelentős területbővítést igényel. Nagyobb motorpróbateremre, illetve egy új hajtóműjavítóra volt szükség.

Az egyetlen lehetséges megoldásnak az látszott, hogy a régi famegmunkálót — amely elhelyezését tekintve lassította a technológiai folyamatot — új helyre telepítsék. Ez a műhelyrész biztonságtechnikai szempontból sem felelt meg a követelményeknek. *Megérett a teljes felújításra.* Az üzem vezetői úgy határoztak, hogy az új famegmunkáló helyét a fatároló területén jelölik ki. Az új hajtóműjavító csarnok pedik a régi famegmunkáló helyére kerül.

1986. március 12-én kezdődött el a csarnok építése. A tervezésnél messzemenően figyelembe vették a takarékossági szempontokat. Az építésnél számba jöhető elemek közül a pácsonyi üzemegységnél alkalmazott tipizált vaselemek felhasználását tervezték, amely jelentősen csökkentette a költségeket.

A beruházás tervezője és kivitelezője az üzem volt. Ennek köszönhető, többek között, hogy az új csarnok 1986. november 14-én elkészült. December 1-jén volt a csarnok műszaki átadása, majd a gépek és berendezések elhelyezése után az év elején megkezdődött a próbaüzem.

Sátori Vilmosné

Annuska embersége

Annuskának fácánt hoztak ajándékba, de nem fogadta el. Aki hozta, először visszavitte, másnap hajnalban azonban ismét odacsempészte Annuskáék házának a kerítéséhez. Nem lehetett mit tenni, Annuska megfőzte a fácánt, s közösen fogyasztották el a munkatársakkal. Kedvességéért, szolgálatkészségéért, hozzáértő, gyors intézkedéseiért, — amiket a hozzá forduló vasutasokért tett — sokszor hoztak neki különféle ajándékokat. *A 34 év alatt,* — amíg a MÁV dolgozója volt, — *nem fogadta el ezeket a kedvességeket; illetve csakis akkor, ha valamilyen furfanggal rákényszerítették. Mint az is, aki a fácánt hozta.*

Valódi családi nevét csak néhányan tudták. Inkább a közvetlen kollégái. Természetes volt, hogy nem úgy szólították, ahogyan a személyi igazolványában szerepel, „csak" egyszerűen Annuskának. Teljes neve ugyanis: *Gábor Gáborné.*

Amikor gyerekkoráról kérdezték, mindig azt mondta, hogy nem volt abban semi különös. Úgy élt, tanult, s dolgozott amikor felnőtté vált, mint mindenki más, csak egy kicsit másképpen. Polgári iskolát végzett, aztán gyors- és gépíró iskolát, s dolgozni ment. Cipészmester édesapja keresetéből éltek. Nyolcan voltak testvérek, édesanyjuknak volt éppen elég dolga velük.

Később *Gábor Gáborhoz,* a vagongyári lakatoshoz ment férjhez, majd 1953-ban a debreceni vasútigazgatóságra került.

Ügyintézői munkakört kapott, mivel kisebb-nagyobb feladatok elvégzésével erre való rátermettségét már bebizonyította. Tanult, letette a szükséges szakvizsgákat, s 1956-ban áthelyezték a pályafenntartási szakszolgálathoz. Az épület- és hídfenntartó főnökségen személyzeti-ügyintézői beosztásba került, s ott TÜK-okmányok kezelését is végezte. Munka közben, folyamatos képzéssel szerezte meg a számviteli, igazgatási és ügyviteli ismereteket.

Az élet a családjában is rakott a vállaira tennivalókat, feladatokat. Két gyermeke nevelésével, az anyai hivatással járó kötelezettségekkel párhuzamosan a férje — amikor egészsége megromlott — törődést igényelt. Sohase érezte azonban tehernek ezeket a kötelezettségeket.

Kicsit könnyebb lett a helyzete, amikor Anna lánya férjhez ment. Megismerte a nagymamai örömöket is. Unokája született. Azóta már nagy gyerek: első osztályos. Fia, István az építőipari műszaki főiskolán tanul, magasépítő akar lenni.

— *Itt, ahol közel kilencszázan dolgoznak, sok munkája van naponta egy ügyintézőnek* — mondja az igazgatóság párttitkára, miközben Gáborné munkabírását, hozzáértését, nyugodt természetét dicséri.

A rendes munkaidőn túl is akad bőven tennivalója. Elháríthatná, hiszen nem köteles túlórázni, de ő szívesen segít mindenkinek, aki hozzáfordul; akár tanácsot, gépelést, űrlapok kitöltését és még sok minden mást kér tőle. Életrajzokat tisztáz, segít kérvényeket írni, útlevélkérő lapokat tölt ki munkaidő után is.

Sokszor vállal ilyen segítést, de ezt sohase nevezte társadalmi munkának, nem tekintette — ma sem tekinti — érdemnek, nem vár érte dicséretet, jutalmat. Olyan természetesnek tartotta mindig mint a köszönést, vagy az otthoni házi munkát.

Beszélgetés közben kedvesen mosolyogva megjegyzi, hogy az évek múlásával érzékenyebbé váltak az emberek, s ezt az érzést ő magán is észrevette. De nyomban hozzáfűzte: az ügyintézői munkakörben nem szabad soha érzékenynek, sértődékenynek lenni.

Annuska három és fél évtizedes munkája közben egyszer sem volt beteg. Egészségügyi okok miatt soha nem mulasztott.

— Ez aztán a valódi, az „abszolút-folyamatos" munkaviszony —, jegyzem meg. A jelenlevők, akik bekapcsolódtak a beszélgetésünkbe, helyeselnek, s hozzáfűzik: Annuskára ma is ez a jellemző. Bár nyugdíjas, ma is bejár a munkahelyére, segít utódjának a beilleszkedésben, a munkafeladatok megismerésében.

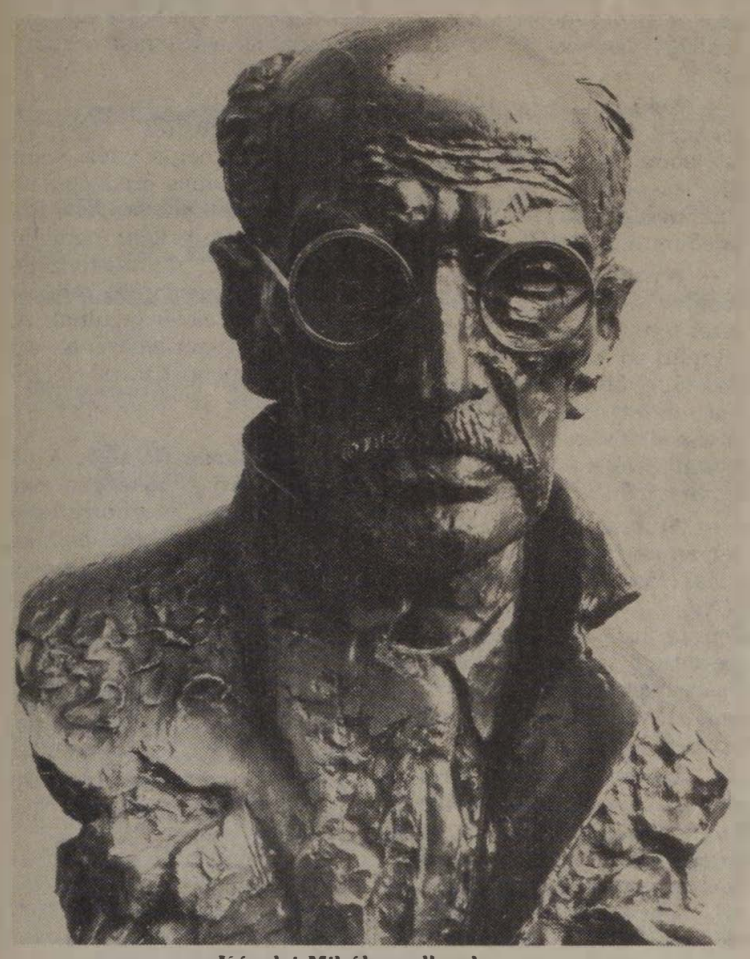
Idejének nagy részét azonban már a Szappanos utcai kis családi házban, meg a kertben tölti. Együtt kertészkedik az ugyancsak nyugdíjas férjével. Közben szakít időt arra is, hogy újra átnézze, sorba rakja a jó munkáért kapott okleveleit, a kitüntetéseit: az egymás után többször elnyert Kiváló Dolgozó jelvényeket és oklevelet, a Honvédelmi Érdemérmet, a Kiváló Munkáért miniszteri kitüntetést, amelyeket nemrég, — a vasutasnapon — a Kiváló Vasutas miniszteri kitüntetés gazdagított.

Nyugdíjazása alkalmából a pártalapszervezet tagsága is köszöntötte. A február 12-i taggyűlésen Annuska az elnökségben ült. Szemben a munkatársakkal, s míg őt, a munkáját méltatták, ő a közel kilencszáz dolgozóra gondolt, akikkel érdemes volt együtt dolgozni a közös célokért.

Gyevi Károly

Műterem-látogatás a Népszínház utcában

Negyvenéves a vasutasok központi képzőművészeti köre



Károlyi Mihály mellszobra

(Vahl Ottó felvételei)

Az idén áprilisban lesz 40 esztendeje, hogy megalakult a vasutas-szakszervezetek képzőművészeti köre.

– 1947 áprilisában öten alapították a kört — kezdi a visszaemlékezést *Kirchmayer Károly* szobrászművész, tanár. — Két hivatásos művész, *Kisfarkas Imre, Radnai József* és három amatőr művész, *Lengyel József, Minári József* és *Szemenyei Béla.* A létszám velük együtt harminc volt. A Nyugati pályaudvarral szemben három kis helyiségben kezdtek el dolgozni. Még abban az évben hívtak meg szobrásznövendékek tanárának. Azóta is tanítok.

– Sok élményben lehetett része!

– Valóban. Minden évnek megvolt a maga öröme. 1949—50-ben az V. kerületben a József Attila utcában adtak nagyobb helyiségeket. Akkor már ötvenen-hatvanan voltunk. 1952 óta vagyunk itt, a VIII. kerületben, a Népszínház utca 29. szám alatt 1957-ig 100-120 volt a létszám. Jelenleg százhatvanan vagyunk.

– Hogyan, milyen körülmények között dolgoznak?

– Az a követelmény, hogy a növendékek egy héten kétszer jelenjenek itt meg. A többszöri hiányzókat kizárjuk. Vannak, akik minden nap itt dolgoznak.

– Mivel foglalkoznak a téli hónapokban?

– *Szeptembertől áprilisig egy-egy kompozíciót készítenek a növendékek. Májusban továbbképző tanfolyamon veszünk részt, és az ősztől tavaszig készült alkotásokat ott nemes anyagból formálják, faragják.* Minden évben a vasutasnap alkalmából kiállítást rendezünk az iskola helyiségeiben. Nemzetközi kiállításokon is szerepeltünk már.

A termekben tehetséges nők, férfiak szorgoskodnak. Először a kezdők csoportjához kalauzol *Kirchmayer Károly.* Portrét készítenek éppen. A falakon, a falak mellett az elkészült képek. A mester sorra felém fordítja őket. Az egyik asztalon tusrajzok. Az egyik legtehetségesebb növendék, *Hoppné Gőcze Judit* munkái.

Átmegyünk a nagyterembe. Egyik sarkában a szobrászok egy fiatal fiút mintáznak. Tizennégyen gyúrják, formálják az ügyes kezek az anyagot. Egyre jobban hasonlít a modellhez. Megpillantom Lukács György és Szentgyörgyi Albert mellszobrait. *Pallag Zsuzsa* díjnyertes alkotásai. Elmélyülten dolgozik.

– Mi készül most? — kérdezem.

– A Tékozló apát formálom. Így próbálok tiltakozni az alkoholizmus ellen. A másik, a Halálos szerelem szintén hasonló téma.

A terem másik felében a grafikusok vannak, azok a képzőművészjelöltek, akiknek tanára *Benedek György,* Munkácsy-díjas szobrászművész.

A növendékeknek egy középkorú hölgy áll modellt. A falak mentén elkészült és még félig kész képek.



– Sokféle témán dolgoznak a növendékek, igen eltérő stílusban — magyarázza *Benedek György.* — Mindenki maga választ. Festenek realista, romantikus, nonfiguratív, impresszionista stílusban, sőt a naivitás is szóhoz jut. A célunk az, hogy jó alkotások szülessenek. Festenek olajjal, rajzolnak krétával, linómetszeteket készítenek, rézkarcot, kollázst és sorolhatnám tovább. Van itt rajztanár, kirakatrendező, egyetemista, nyugdíjas vasutas, van köztük érdemes művész is.

– Mióta tanít a körben?

– Tizennégy éve. *Én mostanában nem festek.* A kőfaragás a kedvencem. Gránitból, bazaltból, márványból, bronzból készítek prortrékat. A Bartók-szobrom például New Yorkban. Liszt Mexikóban látható. Kodály-portrém a kecskeméti múzeumban van.

Eddig a kör 45 tagja végezte el a főiskolát, de vannak olyanok is, akik a főiskola elvégzése nélkül lettek hivatásos művészek.

Fenyves Mária

Könyvtárnézőben

Kecskeméten a felvételi épület szomszédságában található a klubkönyvtár, amely népszerűségnek örvend az itt dolgozók között. A könyvtárban 5500 kötet és *D. Tóth Sándor* könyvtáros várja az olvasni vágyókat.

— *Sajnos nem nagy alapterület áll rendelkezésünkre, így aztán helyben olvasásra nincs sok lehetőségünk* — mondja D. Tóth Sándor. — Szerencsére négy helyen, így Kiskunfélegyházán, Városföldön, itt helyben a pályafenntartási főnökségeken és a nyugdíjas kolónián van letéti könyvtárunk, amelyek részben enyhítik helyiséggondjainkat. A nyugdíjas kolónián három évvel ezelőtt hoztuk létre a 200 kötetes letéti könyvtárat azzal a céllal, hogy az idős embereknek ne kelljen kölcsönzés céljából kifáradni az állomásra.

— Sok nyugdíjas olvasójuk van?

— *Jelenleg 237 bejegyzett olvasónk van, ennek egynegyede nyugdíjas.* Ők a legszorgalmasabb kölcsönzők. Ezért is megkülönböztetett figyelmet fordítunk igényeik kielégítésére. Kecskeméten több mint 700 idős ember él, szerdánként nyugdíjas foglalkozás van részükre. Ilyenkor mi is várjuk őket a könyvtárban. Hetente egyszer, csütörtökön délután 4-től, este nyolcig tart nyitva a könyvtár, de az ebédidőben is sokszor nyitott ajtót talál az ide látogató. *Ebben az épületben van az étterem, és ebéd után többször cserélünk könyvet.*

— Milyen a könyvtár választéka, mint keresnek a legtöbben?

— *Úgy érzem megfelelő választékkal tudjuk fogadni az érdeklődőket.* Elsősorban szakirodalmat és a szépirodalmi műveket tudom ajánlani. Természetesen lexikonok, kötelező és diákolvasmányok, szótárak is megtalálhatók a polcokon. Keresettek az útikönyvek, a krimik, a különféle meséskönyvek, és az utóbbi időben újra kezd divatba jönni Mikszáth és Móricz.

S amint tekintetem körbe jár-ja a mindösze huszonöt négyzetméteres helyiséget, tapasztalhatom, hogy a szabadpolcos rendszerben és betűsorrendben várakozó könyvek között a *Gőgös Gúnár Gedeontól* a Hamlet-en át a Vasúti lexikonokig szinte minden megtalálható.

— Mennyit költhetnek új könyvek beszerzésére?

— *Évi hatezer forintot. Igaz, ezt az összeget lehetne emelni, de hát a helyiség nagysága ennek gátat vet. Így és évente 200—220 kötettel gyarapodunk.*

D. Tóth Sándor 25 éve vezeti a könyvtárat.

— Mi a tapasztalata: olvasnak-e ma az emberek?

— Annak ellenére, hogy nálunk csökkent a beiratkozott olvasók száma, biztosra veszem, hogy a könyvet olvasók száma nem csökkent. Csak hát megváltoztak a körülmények. Egyrészt nagyon sok embernek van otthon kiskönyvtára, másrészt városunkban is több a könyvtár. A szakszervezeti és a megyei könyvtár mellett, ma már az egyes városrészekben is működnek fiókkönyvtárak, és azokat is sokan látogatják. *Örömünkre szolgál, hogy a vasutasgyerekek ide járnak hozzánk, és megtalálják a keresett könyvet.*

— Milyen a kapcsolatuk más könyvtárakkal?

— A megyei SZMT-könyvtár rendszeresen ad részünkre módszertani útmutatót, rendezvényeikre meghívnak. De a város többi könyvtárával is szoros kapcsolatot alakítottunk ki. Sokszor onnan is ide jönnek egy-egy könyvet kölcsönözni.

— Rendezvények?

— Rendszeressé váltak az író-olvasó találkozók. Az elmúlt években többek között *Moldova György, Berkesi András, Végh Antal,* a Bács-Kiskun megyében megjelenő Forrás című irodalmi folyóirat szerkesztői jártak nálunk. E találkozókon általában 70—90-en vettek részt. Ezenkívül több irodalmi és brigádvetélkedőnek adott otthont klubkönyvtárunk.

G. J.

ÉRTÉKTÖRVÉNY

Információk a magyar újságokból:

A Jövő Mérnöke: Tízezer forintot fizettek egy gépészmérnöki felvételért.

Napilapok: harmincezer forintot adtak a felvételi tételekért a szülők a jogi karon.

Magyarország: negyven-ötven ezer forintot adnak egy kozmetikusnak a leendő tanuló szülei.

Senki sem akar vasutas lenni. *Mennyit kapok, ha a fiamat mozdonyvezetőnek adom?*

A közművelődésért

A közművelődésben dolgozók tanúsíthatják, hogy milyen erőfeszítéssel jár egy-egy rendezvény szervezése, mennyi agitációra van szükség ahhoz, hogy az embereket kimozdítsák otthonaikból. S tanúsíthatják azt is, hogy ebben a munkában minden kis eredménynek milyen nagy jelentősége van. Ezért is figyelemre méltó a szegedi igazgatóság üzemi művelődési bizottságának elmúlt évi munkája, mert *megtalálták a módot arra, hogy a központban dolgozók művelődési igényeit kielégítsék.*

Az üzemi bizottság a különböző területi szervek ajánlásait összekapcsolta a helyi igényekkel és lehetőségekkel. A soron lévő programok megismerését a szakszervezeti bizottsággal közös híradótáblán tették lehetővé mindenki számára.

A bizottság egyik fő feladatának tekintette a szocialista brigádok művelődési vállalásainak irányítását. Tavaly is megrendezték a „Munka és műveltség" vetélkedőt nyolc csapat részvételével. *Ebből a versengésből végül is az üzemirányító központban dolgozó II. Rákóczi Ferenc szocialista brigád került ki győztesen.* Idén ilyen vetélkedőtípust nem szerveznek. Helyette ajánlották a brigádoknak a „Tiszta szívvel" irodalmi vetélkedőt, amelyre több kollektíva jelentkezett. A vasutas művelődési ház helyi letéti könyvtárában hetente két alkalommal 700 könyv várja a kölcsönzőket, művelődni vágyókat. Az igazgatóság épületében dolgozó minden harmadik vasutas tagja a könyvtárnak, rendszeres kölcsönző.

A szabadtéri játékok előadásaira 700 jegyet adott el tavaly a közönségszervező. A szegedi színház előadásaira pedig 71 bérlet talált gazdára.

(Gellért)

Érettségi találkozó

A Vasútforgalmi Technikum 1957-ben végzett első évfolyama 1987. június végén 30 éves érettségi találkozót szervez Szegeden, a MÁV Nevelőotthonban. A szervezők (*Réti Istvánné, Tanács Erzsébet* Szeged-Rókus állomás kereskedelmi hivatal, telefon: 06+14—21, és *Hüttner Lászlóné Csóti Rozália* MÁV Igazgatóság Szeged házipénztár, telefon: 06+16—25) várják a volt iskolatársak érdeklődő jelentkezését.

Népszerű könyvtár

A Miskolci Járműjavító Üzemben 17 éve működik a szakszervezeti könyvtár.

Apró Lajosné könyvtáros arról tájékoztatott, hogy a jelenlegi hatezer könyv szinte minden érdeklődést, igényt kielégít. A könyvek zöme szépirodalmi, de vannak különböző szakkönyvek is, amelyeket szívesen kölcsönöznek a barkácsolók, vagy a kertészkedők. Megtalálják az asszonyok és lányok is kedvenc időtöltésükhöz a kötéshorgolás irodalmát.

A járműjavító dolgozói körében elterjedt a könyvtár és kezelőjének jó híre. Jelenleg 250 olyan olvasójuk van, akik rendszeres látogatói a könyvtárnak.

BARCS JÁNOS

Száll a mozdonydal

Vasút-kövek közt, zöld gyíkok laknak;
cserjelomb üzen a szélnek,
a töltés szélén őzek szaladnak,
talpfa daltól, fűszál is éled.

Napfény táncol a fűtőház előtt;
elhalkul a szél —, megreszket.
Szellő simogat egy dagadt felhőt,
madarat rejtő tetők felett.

Mozdonyok a fényes sínpárt nézik;
kócos felhő sorompót takar,
éjszaka fölszárnyal az égig

a szemafor: — s száll a mozdonydal.
Jöjj vélem síneket csodálni,
nézd: Madár tud csak csúcsra szállni!

Középrigóc, 1986. július 28.

Mozduló repedések

Az 1962-ben alakult Soproni Fiatalok Művészeti Kollégiumának első kötetét veheti kézbe az olvasó. A könyv Bősze Balázs, Bugyi Sándor és Schneider Lipót verseit tartalmazza. Mindhárman tevékeny tagjai a kollégiumnak. Írásaikkal rendszeresen találkozhattunk a kétévenként megjelenő Soproni Füzetekben. Bősze és Schneider verseivel az Érlelőben (1973), a Soproni Írók Antológiájában (1976) is szerepelt.

A Mozduló repedések című kötet élére Bősze Balázs került. Kivételes tehetsége, nemzedékének életérzéseit sugalló költészete méltán ragadja meg az olvasót. A Pengeélen című ciklusában, amely egyben a könyv nyitó verse is, valamint az Éhségeinkről című versében nemzedéke hiányérzeteire, a cselekvés utáni vágyra figyeltet. Mint költő és ember egyaránt keresi az életterek embermértékű feladatait. Bősze Balázs lendületes soraiban jelen van a szüntelen bizakodás, az értelem és a szív harmóniája.

Jól ismeri az ökológiát. Bársonyos képekkel vall a szerelemről, a szűkebb hazáról, a Kisalföldről. A Civitas Fidelissima birtokosának vallja magát, mégis úgy ír a Rábaközről, Pannóniáról, hogy természetközelsége szinte elfeledteti, hogy városban élő alkotó.

Bugyi Sándor (a kötet legfiatalabb költője) verseiből ez nem érződik. Sajátos egyéni gondjait, céllátását nagyon is egyénien megfogalmazó költő. Bugyi Sándor a kötet borítóján így vall önmagáról: „. . . pályafutásom során egyetlen szerkesztő sem mondta azt, hogy írjak jobban, hanem a nevem változtassam meg. Hozzám nőtt, mint én a városhoz, ha nem lennék Bugyi Sándor, talán költő sem lennék."

Schneider Lipót elsősorban az avantgard hagyományokhoz kötődik. Századunk gondolati líráját folytatja. Ciklusának címében is jelzi törekvését (Szakított darabkák). Versbe emelt tájai: Dunántúl és Velence. Megidézi Hieronymus Bosch és Franz Kafka világát. Földgerezdek égtájairól láttat embereket a múltból és jelenből. Versbe emelt látomásai korunk szorongásos lelkiállapotait idézik: „nukleáris hulladékomnak (keresek) biztos temetőt, (megcsalt hitű anyák) kiméljenek." Ám nem a peszszimizmust kívánja felerősíteni, hanem a világ egyes kiüresedő folyamatait óhajtja megállítani. Az értékek elhullását, a közönyt, a mindenben való kételkedést, hitetlenséget. Schneider Lipót költő, akinek kevés a tükörre vitt látvány, mert önmagához is szigorú.

A Mozduló repedések című verseskötet értékes munka. Növeli jelentőségét, hogy a szerzők több éves alkotómunkájuk terméséből adnak válogatást. Emberségük és kitartó költői tevékenységük révén bepillantást nyerhetünk a Soproni Fiatalok Művészeti Kollégiumának műhelyébe.

(Budapest, 1986. Antikva)

Büki Attila

Emlékverseny

Huszonöt egyesület 115 birkozójának részvételével február 14—15-én kilencedik alkalommal rendezték meg Szegeden, az SZVSE-csarnokban a *Futó Géza* felnőtt kötöttfogású emlékversenyt. A megjelenteket *Halász Antal,* az egyesület ügyvezető elnöke köszöntötte. Méltatta *Futó Géza* sportpályafutását, aki 1929-ben alapította a SZVSE birkózószakosztályát, és versenyzőként, majd edzőként figyelemre méltó eredményeket ért el.

Az emlékversenyt megtekintette *dr. Hegedűs Csaba* szövetségi kapitány is, aki a 48, az 52, a 68 és a 74 kilósok küzdelmét kísérte nagy figyelemmel. Különösen a 74 kg-osok mezőnyében volt nagy a harc, előbb az egykori világbajnok ezüstérmes *Péter István* és *Ambrus* (mindkettő SZVSE) találkozó hozta izgalomba a nézőket, majd a másik csoportban a két válogatott jelölt, a tatabányai *Takács* és a BVSC-s *Erdélyi* összecsapása jelentett eseményt. A döntőben végül *Péter* fölényes 10:0-ás győzelmet aratott *Takács* ellen.

A Futó Géza-emlékverseny eredményei: 48 kg (3) induló: 1. Faragó (Bp. Honvéd), 52 kg (6) 1. Vadász Dunaújvárosi Kohász), 4. Horváth (SZVSE), 57 kg (12): 1. Sike (FTC), 62 kg (13): 1. Urbankovics (Bp. Honvéd), 68 kg (15): 1. Repka (DVTK), 74 kg (19): 1. Péter (SZVSE), 3. Erdélyi (BVSC), 4. Ambrus (SZVSE), 82 kg (20): 1. Mártz (Csepel), 4. Sipos (SZVSE), 90 kg (5): 1. Kovács T. (Dunaújvárosi Kohász), 2. Király (SZVSE), 100 kg (12): 1. Illés (BVSC), 130 kg (10): 1. Klauz (Csepel).

(Gellért)

Farsangi kupa

A kaposvári ÉHF Farsangi Kupa néven teremlabdarúgótorna díjat alapított. A labdarúgótornát évről évre más helyszínen rendezik meg, négy csapat részvételével. Amelyik csapat három alkalommal nyeri el a kupát, annak végleg a birtokába kerül.

Első alkalommal február 13-án Nagykanizsán, a MÁV NTE sportcsarnokában rendezték meg a tornát, melyet *Csabai László,* az ÉHF vezetője nyitott meg. Az ez évi küzdelmekből az ÉHF nagykanizsai építésvezetőségének csapata került ki győztesen. Második lett az ÉHF kaposvári központjának csapata. A harmadik helyen a pécsi, míg a negyediken a nagykanizsai pályafenntartási főnökség labdarúgói végeztek. A végig sportszerű, izgalmas küzdelem hangulatos baráti találkozóval zárult.

Glatter József MHSZ-klub

A ferencvárosi csomópont MHSZ I. számú klubja február 20-án Glatter József — a vasutasmozgalom és a KMP kiemelkedő harcosa — nevét vette fel. Az erről szóló okiratot *Vári György,* az MHSZ budapesti titkárhelyettese adta át a klub vezetőinek.

Szeretik a természetet

Beszélgetés Reményi Pállal, a vasutas természetjáró szakbizottság elnökével

A természetjárás a viszonylag kevésbé pénzigényes sportágak közé tartozik, bár az általános nehézségek a szabadidősport legelterjedtebb szakágában is éreztetik hatásukat. A vasutasok helyzete mégis kivételesnek mondható. A természetjárás alapfeltétele ugyanis az utazás, amely a vasutasok és családtagjaik számára ingyenes, tehát a költségek nagyobb részét kitevő utazási díj nem terheli a szakosztályokat. *A vasutasok szakszervezete évtizedek óta kiemelt helyen kezeli a természetjárást, többek között ennek is köszönhető, hogy harminc nagyobb, általában 150-300-ig terjedő taglétszámú szakosztályt tartanak nyilván.* Az ország szinte minden nagyobb településén megtalálhatók a természetjárás vasúti bázisai.

— Mik az 1986-os esztendő általános tapasztalatai? — kérdeztük *Reményi Pált,* a vasutas társadalmi szakbizottság elnökét.

— A természetjárás népszerűsége, ha nem is nagymértékben, de nőtt. A vasutasok közül is sokan felismerték már a mozgás, a testedzés fontosságát, amelyhez a turisztika biztosítja talán a legmegfelelőbb terepet. A szabad levegőn, a természet nyugalmában egyre többen keresnek és találnak felüdülést.

— Vannak-e olyan események, amelyek minden évben ismétlődnek?

— *Az idén június 19—22 között tartjuk a 34. Országos Vasutas Természetbarát Találkozót, Bodrogolasziban.* Állandó programja a természetbarátoknak a tavaszi és az őszi csillagtúra, és a novemberi szakosztály-vezetőségi értekezlet.

— Minden szavából érződik a sportág iránti elkötelezettség. Mióta foglalkozik természetjárással?

— 1970 óta vagyok szervezett természetjáró és amikor 1977-ben elődöm javaslatára az üzemi párt- és KISZ-bizottság felkért, hogy vállaljam el a Törekvés szakosztályvezetői funkcióját, örömmel tettem eleget a felkérésnek. *A Vasutas Természetjáró Szakbizottság vezetésére 1977-ben kértek fel, és azóta végzem ezt a munkát.* Feleségem is természetjáró. Három gyermekünket is a természet szeretetére neveljük.

— Miben látják a továbblépés lehetőségét?

— Egyrészt a szélesebb körű propagandamunkában rejlő lehetőségeket szeretnénk kihasználni, másrészt arra törekszünk, hogy nem vasutasokat is bevonjunk a szakosztályi munkába. Ez azonban meglehetősen nehézkes, hiszen az utazási kedvezményt ők nem igényelhetik. Az utazási költségek sokakat elriasztanak. Ennek ellenére többen is vállalják ezt a terhet, így barátok, ismerősök is részt vesznek programjainkon.

— Nem vezethet ez egyfajta széthúzáshoz a közösségen belül?

— A természetjárás azok közé a sportágak közé tartozik, amelyekben alapfeltétel a közösségi szellem. Nagy könnyebbség persze, hogy mi vasutasok valamennyien úgy élünk, a közösségünk annyira speciális érzelmi kötődéseken alapul, hogy ez a kérdés fel sem merül bennünk. *Akármerre megyünk az országban, a vasutasok mindenhol összetartanak.* Sehol, egyik közös akciónkon sem fordult elő — pedig gyakran országos méretű találkozókról van szó —, hogy azonnal meg ne értettük volna egymást, és ne segítettünk volna a másikon.

— Ön tíz éve vezeti a Törekvés természetjáró szakosztályt és hét éve elnöke a szakbizottságnak. Mit tart kiemelkedően fontos eredménynek a szakosztály és a szakbizottság életében?

— A fiatalok bevonását a mozgalomba. Én magam is fiatalon lettem természetjáró, tudom, hogy mit jelent megszerettetni a sportot, a rendszeres mozgást. A Törekvés természetjárók átlagéletkora 50 évről 26-ra csökkent, és ez a tendencia általános. Egyre több szülő hozza magával a gyermekét is, ami pedig 20-30 éve még nem volt „divat". Úgy érzem, hogy közös munkával sikerült megteremtenünk a vasutas természetjárás utánpótlását, egy nem mindennapi, szép hagyomány folytatásának letéteményeseit.

Szira Péter

Manci-forrás

Van egy kis tisztás Márianosztra és Szob között, a Börzsöny lankáin. Egy apró kis patakocska szeli ketté. A patakot egy csöppnyi forrás táplálja, rátalálni nehéz, de az avatott szem tudja, hol ered. Az idén július 10-e és 12-e között a vasutas természetjárók megtisztítják a környékét és emlékkövet helyeznek mellé.

Szobon volt egy elkötelezett ember, a természetjárás szerelmese. A helyi vasutas szakosztályt vezette 26 évig. Rendszeresen részt vett a vasutas természetjáró szakbizottság munkájában, és a járási szövetségben is dolgozott. „Manci néni", mindenki így ismerte őt. Kevesen szerették jobban a természetet, mint ő, és talán nála többet senki nem tett érte. Utolsó terve volt ennek a kis forrásnak a rendbe tétele. Fáradhatatlanul szervezett, de a betegség erősebb volt, legyőzte őt. Az ő emlékének adózik a júliusi túra, a forrás is az ő nevét viseli majd. A turistatérképeken a „Manci-forrás" fogalom lesz az őt ismerők körében.

Gyöngyösi lövészek évzáró közgyűlése

Az MHSZ Kitérőgyári Vasutas Lövészklub február 12-én tartotta évzáró klubközgyűlését. Jelen volt a közgyűlésen *Tóth József,* az MHSZ Országos Központjának lövészsport-osztályvezetője és *Kelemen Árpád* üzemigazgató is.



Belkovics Béla klubtitkár számolt be a klub elmúlt évi eredményeiről. 31 versenyen, 7 arany, 1 elsőosztályú minősítés született. Így a klubnak 11 arany, 8 ezüst és 9 bronz minősítésű versenyzője van.

Ebben az évben Mátrafüreden megalakult az Erdészeti Szakközépiskolában a futóvadlövő-szakosztály. Az üzemi lőtér területén építették a 25 méteres gyorstüzelő pisztolyos pályát. A fűthető lőtéren télen is tudnak a versenyzők edzeni, versenyezni.

A 214-es Számú Ipari Szakmunkásképző Intézetnél a klub részére 16 lőállásos légfegyveres lőteret rendeztek be, ahol edzéseket, versenyeket rendezhetnek télen-nyáron.

Honvédelmi nevelés az Egressy úti telepen

Budapesten, a XIV. kerületben nyolc vasutas MHSZ-klub működik. Az Építési Géptelep Egressy úti telepének honvédelmi klubja a közelmúltban tartotta közgyűlését. *Fésüs Károly* titkár számolt be az elmúlt évben végzett munkáról.

A klubnak 80 tagja van. A tagok két szakosztályban tevékenykednek. A *Pap János* vezette tartalékos-szakosztály a legnépesebb. Ennek 50 tagja van. A lövész- és tömegsport-szakosztály *Szabó Ferenc* irányításával dolgozik 20 taggal. A pártoló tagok száma tíz.

Ebben a klubban évek óta eredményes munkát végeznek. A tartalékosok tájékoztató oktatásában az elmúlt évben harmincan vettek részt, az idén huszonkilencen kezdték meg a kiképzést.

Rendezvényeik közül nagy sikere volt a Márianosztrán megrendezett pisztoly- és géppisztoly-lőgyakorlatnak. Két csapatuk a tartalékosok honvédelmi versenyének kerületi döntőjén is jól szerepelt.

Jó eredményeket értek el a honvédelmi tömegsportmunkában is. Az összetett honvédelmi verseny két fordulójában 263-an, a honvédelmi kupa lövészverseny hat fordulójában pedig 470-en vettek részt.

Népszava '87 futóverseny

A szakszervezeti mozgalom az egészséges életmódra való nevelést, a rendszeres testedzést, a tömegsport népszerűsítését alapvető feladatának tekinti.

A SZOT Testnevelési és Sportosztálya a Népszava Lap- és Könyvkiadóval karöltve április 18-án délelőtt rendezi a „Népszava '87" hagyományos futóversenyét, amelyen korra és nemre való tekintet nélkül bárki részt vehet.

A sporttalálkozót Budapesten a Népligetben, az Építők Sportpálya előterében rendezik. A találkozó programja:

9 órakor családi futás (szülők és gyermekek) 1600 méteren,

9.30-kor nők futása (egy körben) 2500 méteren,

10 órakor férfiak futása (két körben) 5000 méteren,

11 órakor ünnepélyes eredményhirdetés.

A sportversennyel együtt 10—14 óráig szórakoztató programot rendeznek. Lesz tombola, étel-ital, kirakodóvásár. A résztvevők között „Népszava '87" feliratú trikót osztanak ki. Sorsolás útján számos más ajándékot is lehet nyerni.

Az üzemek, iskolák, intézmények csoportos indulása esetén a szervezők külön jutalomban részesülnek.

HÍREK

— **Véradónap.** A hatvani csomóponton február 10-én önkéntes véradónapot tartottak. Az év első véradónapján kilencvennégy vasutas 37 liter vért adott.

— **Felújítás.** A január elsejével önállóságot kapott Lökösháza határállomáson felújítják az állomásépületet. A födémet már kicserélték, megkezdték a belső munkálatokat.

— **Nyugdíjas taggyűlés.** Szolnokon a vasutas-szakszervezet nyugdíjas csoportja a közelmúltban megtartotta az évi első taggyűlését. Az elmúlt évben végzett munkáról Horváth István elnök számolt be, majd a nyugdíjasokat érintő aktuális kérdésekről tartott tájékoztatót.

— **Műszaki klub.** Szombathelyen negyvennyolc tagja van a Haladás Művelődési Ház és a MÁV Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség által szervezett műszaki klubnak. Összejöveteleiken elsősorban vasúti technikával kapcsolatos előadásokat hallgatnak.

— **Utazzunk együtt.** Ezzel a címmel rendeztek vetélkedőt Szolnokon, a járműjavító művelődési házában. A döntőt, amelyen szóban kellett a kérdésekre válaszolni, háromfordulós elődöntő előzte meg. Ezeken írásbeli kérdéseket kaptak a versenyzők.

— **Csinosodó vasútállomások.** Szombathely és Kőszeg között a pályakorszerűsítés befejezése után az állomások és megállóhelyek épületeit is sorra felújítják. Kőszeg állomás bővítésével, Gencsapáti-Alsó és Felső, továbbá Gyöngyösfalu állomásépületének tatarozásával már elkészültek.

— **Ganz motorvonatok.** A Ganz-MÁVAG külföldi megrendelésre évtizedek óta gyárt motorvonatokat. A nagyvállalat, ezúttal először a MÁV-tól is kapott megrendelést. Az idén két, egyenként négyrészes motorvonatot készítenek a vasútnak.

— **Korszerűsítés.** Még a múlt évben megkezdték Szentgotthárd állomás öreg épületének teljes felújítását. Az átalakítás eredményeként nemcsak a vasutasok munkakörülményei, hanem a vám- és útlevélkezelés feltételei is javulnak. Az állomás korszerűsítésével egy komplex rekonstrukció fejeződik be.

— **Vetélkedő fiatalok.** A pécsi vontatási főnökségen harminckét fiatal mozdonyvezető vett részt a szakmai-politikai vetélkedőn. A fiatalok a megjelölt mozdonytípus szerint kapták meg kérdéscsomagjaikat. Az ötven kérdést tartalmazó tesztlapon műszaki, forgalmi, munkavédelmi és politikai feladványok szerepeltek. A vetélkedőn Balla János végzett az első helyen, második Tóth Vilmos, a harmadik Gájer Tibor lett.

Halálozás

Nyolcvankét éves korában elhunyt dr. Simon Dezső, aranydiplomás, érdemes orvos. Közel 30 évig dolgozott körzeti orvosként Bánréve körzetében. Mindenki szerette, mert túl szakmai munkáján, családi gondokban segített; bensőséges, közvetlen kapcsolat fűzte valamennyi vasutasbetegéhez is. Nyugdíjba vonulása után folytatta gyógyító munkáját. Sportorvosként dolgozott Ózdon. Kimagaslóan eredményes tevékenységét több kitüntetéssel ismerték el.

Hozzátartozói, tisztelői február 17-én kísérték utolsó útjára.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1-5. szám alatti 50 négyzetméteres utcai I. emeleti komfortos MÁV-bérlakásomat, Budapesten szoba-konyhás tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 16—19 óráig a 839-152-es telefonszámon.

Elcserélem 55 négyzetméteres gázfűtéses, komfortos, világos, parkra néző MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra vagy vidéki házra. Érdeklődni lehet: Filep György, Budapest, Kerepesi út 5. szám IV. épület II. emelet 40. szám. Telefonüzenet: 370-897.

Eladnám 2 szoba konyhás (plusz mellékhelyiségek) Gyöngyös, Kossuth u. 21/4. szám alatti családi házamat. Érdeklődni lehet: személyesen vagy levélben. Cím: Vágó Pál, Budapest XV., Páskomliget utca 60. IV. emelet 23.

Elcserélném budai, magasföldszinti, napos, parkra néző, 42 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásom kisebb, egyszobás, komfortos vagy garzonlakásra, MÁV-dolgozóval. Budai lakás előnyben. Érdeklődni lehet 8—9.30 és 18—21 óra között a 751-695 telefonszámon.

Elcserélnénk két budai lakást. Az egyik 42 négyzetméteres, komfortos, magasföldszinti, napos, parkra néző, egyszobás MÁV-bérlakás, a másik 38 négyzetméteres, összkomfortos, telefonos, napos, belső kertre néző II. emeleti erkélyes tanácsi lakás. Kérünk kétszobás, hallos, komfortos, 65-75 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást. Budai előnyben. Érdeklődni lehet 18-21 óra között a 751-695 telefonszámon.

Elcserélném Budapest X., Salgótarjáni úti MÁV-telep, 21. épület I. emelet 7. szám alatt lévő egy szoba komfortos MÁV-bérlakást budapesti MÁV vagy tanácsi nagyobb alapterületű lakásra. Soós Lajos.

Elcserélnénk Budapesten a 3-as metrótól 15 percre levő kertes, új két tanácsi komfortos lakást — amely egy házban van, az egyik egyszobás, a másik egy plusz félszobás, összesen 83 négyzetméteres, gáz az udvarba bevezetve — Tapolca és közvetlen környékén tanácsi, MÁV- vagy bármilyen tulajdonú lakásra. Érdeklődni: a 126-045 városi vagy a 43.26 és 42-40-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úton levő 96 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb, telefonos tanácsi lakásra — jó közlekedésnél — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet naponta 16-19 óra között a 137-377-es telefonszámon.

Elcserélnénk budapesti 100 négyzetméteres, telefonos, galériás, kétszobás MÁV-bérlakásunkat kisebb tanácsi lakásra vagy ingatlanra, vidékire is. Érdeklődni csak levélben: Somogyi György, Budapest, Kerepesi út 1. szám, I. emelet 8. 1087.

Elcserélném százhalombattai, 37 négyzetméteres, IV. emeleti másfél szobás, összkomfortos, erkélyes tanácsi lakásomat hasonló vagy kisebb budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben 7—15 óráig a 19-03 üzemi telefonszámon. Köviné.

Elcserélném két szoba összkomfortos, telefonos, budapesti MÁV-bérlakásomat Budapest közeli családi házra. Levélcím: Veresegyház, postafiók 43. 2112.

Elcserélném Budapest IX. kerületi 65 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses, komfortos MÁV-bérlakásomat kertes, hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: 664-893 városi és az 59-39 üzemi telefonszámon. Gubinyi Károly.

Elcserélném rákospalotai, VI. emeleti, egy plusz két félszobás, 60 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb alapterületű budapesti lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet napközben a 296-371, 15 óra után a 84-18 üzemi telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám tapolcai 3 szobás, telefonos, garázsos öröklakásomat budapesti öröklakásra, OTP-átvállalással. Érdeklődni lehet a 12-596 városi és a 42-74 üzemi telefonszámon Ábrámofszky Péterné.

Eladnám Gyömrő, Imre u. 119. szám alatti 200 négyszögöles telket félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve) vagy elcserélném budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 221-892/167 telefonszámon (Szabóné).

Elcserélném Tatabánya, Bánhidai lakótelep 405. II. 12. szám alatti 2,5 szobás, összkomfortos lakásomat budapesti hasonlóra vagy kisebb tanácsi, illetve MÁV-bérlakásra. Veress Gyula.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—0493. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csönder Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXI. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1987. MÁRCIUS 26.

ÉLJEN ÁPRILIS 4.



Hámori Csaba látogatása a Landler járműjavítóban

Hámori Csaba, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a KISZ KB első titkára március 6-án a főváros XV. kerületébe látogatott. A vendéget a kerületi pártbizottság székházában *Szabó László,* az MSZMP XV. Kerületi Bizottságának első titkára, *Szabó István* tanácselnök és *Mezőffy Lajos,* a KISZ XV. Kerületi Bizottságának titkára fogadta. Ezt követően felkereste a Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzemet, ahol *Kövér Imre* igazgató, *Sebestyén József,* az üzemi pártbizottság titkára és *Gecse Ildikó,* az üzemi KISZ-bizottság titkára szólt az üzem múltjáról, fejlődéséről, a politikai és gazdasági munkában elért eredményekről, a fiatalok életéről. Az üzem művelődési házában a PB tagja tájékoztatót adott időszerű ifjúságpolitikai kérdésekről.

Ülésezett a SZOT elnöksége

Mit teszünk nyugdíjasainkért?

Ülést tartott március 6-án a SZOT elnöksége. A tanácskozáson döntöttek a dolgozók munkaviszonyát érintő átszervezésekkel, felszámolási eljárással, létszámleépítéssel összefüggő szakszervezeti feladatokról. Az elnökség meghallgatta szakszervezetünk jelentését a nyugdíjas rétegpolitikai munkájának tapasztalatairól. Az alábbiakban erről adunk részletes tájékoztatást.

Szakszervezetünkben a nyugdíjasokkal való törődésnek nagy hagyományai vannak. Elődeink — a vasutasok szolidaritására építve — létrehozták azokat az intézményeket, amelyek még ma is lehetővé teszik a rászorulók támogatását. Erre szükség is van, mivel az országos tendenciákhoz hasonlóan a vasutas nyugellátottak száma évről évre növekszik, ma már több mint 124 ezer. *A vasutas nyugdíjasok többsége 70 éven felüli.* A nyugdíjak reálértékének csökkenése ezt a korosztályt érinti a legkedvezőtlenebbül, sokan közülük 3500 forint alatti ellátásból élnek. E helyzet kialakulásához hozzájárult az a tény is, hogy a folyamatos szolgálat ellátása, az állandó készenlét nem engedhette meg a házastárs munkába állását. *A saját jogú vasutas nyugdíjasok 23,4 százaléka él házastársával egy nyugdíjból.* Jelentős réteget képviselnek a vasutasözvegyek, akik — ellátásuk összegét tekintve — még rosszabb helyzetben vannak.

A felsorolt tények szükségessé teszik, hogy szakszervezetünk a nyugdíjasok érdekvédelmével, érdekképviseletével az átlagosnál intenzívebben foglalkozzon. Tevékenységünk kiterjed szervezeti életük biztosítására, szociális helyzetük, életkörülményeik javítására, kulturális igényeik kielégítésére.

Nyugdíjasaink szervezeti életének keretei a SZOT-elnökség határozatából kiindulva többször is formálódott. Jelenlegi formája spontán szerveződési folyamatként is értékelhető, *a nyugdíjas tag választhat volt munkahelyének, illetve lakóhelyének nyugdíjas-alapszervezete között. E rugalmas rendszeren belül az egyén megtalálhatja érdekképviseletének és közéleti tevékenységének színtereit.*

A nyugdíjasok alapszervezeteinek irányítására — mint arról hírt adtunk — nyugdíjas intézőbizottság alakult. Működésétől azt reméli szakszervezetünk, hogy ellenőrzi és segíti a pénzeszközök optimális felhasználását; ellátja a nyugdíjas munkavállalók érdekvédelmét; a nyugdíjasok öntevékenységét rendszerbe kapcsolja; jogsegélyszolgálatot működtet.

A vasutas nyugdíjasok között sokan vannak olyanok, akik önhibájukon kívül nem lehetnek szakszervezeti tagok (származékos ellátottak). Szociális helyzetük miatt érdekeiket minden lehetséges helyzetben képviselnünk kell. Az alacsony összegű nyugdíjból élők nagy száma szakszervezetünket arra késztette, hogy új módokat keressen e hátrányos helyzetű réteg fokozott támogatására. Ez részben azt jelenti, hgoy az ÖTA segélyezési rendszert a nyugdíjasok javára fejlesszük, részben azt, hogy a legrászorultabb réteg számára szociális alapon adott támogatás anyagi terhét az alap viselje. *Ez utóbbira példa a nyugdíjasok által közkedvelt időszakos szociális gondozás, amelynek keretében három vasutasüdülőben évente közel kétezer nyugdíjas tölthet egy-egy hónapot magas szintű ellátás és orvosi felügyelet mellett ingyenesen.* A beutalásnak nem feltétele a szakszervezeti tagság; a gondozást főleg a vasutasözvegyek veszik igénybe.

Szakszervezeti tagságunk önerős támogatásának alapja a tagdíj. Nyugdíjasainkat e téren is segítjük, ugyanis a tagdíjból származó bevétel teljes összege — közel négymillió forint — a szociális-kulturális ügyviteli kiadások fedezésére az alapszerveknél marad.

Az önsegélyezésnek a vasutasok, vasutas nyugdíjasok körében az ÖTA-szervezeten kívül további hagyományos intézményeiként működnek a biztosító egyesületek. A négy vasutas biztosító egyesület segélyezési rendszerével és természetbeni juttatásaival nyugdíjas tagjainak a mai helyzetben nehezen pótolható támogatást jelent.

Mint már utaltunk rá, az időskorúakkal való foglalkozásnak a vasútnál komoly tradíciója van. Ennek szervezeti háttere a nyugdíjasok nyilvántartása. Mivel ez a nyilvántartási rendszer az összes vasutas nyugdíjasra kiterjed — megfelelő vasút-egészségügyi támogatással együtt —, alapja lehet a nyugdíjasok egyéni sorsát figyelemmel kísérő hálózat kialakításának. Természetesen a tanácsi szociálpolitikai szervek gondozásával kapcsolatos feladatokat szakszervezetünk nem vállalhatja magára, viszont hozzájárulhat a rászorulók és a segítségre igényt tartó nyugdíjasok helyzetének javításához.

(A dolgozók munkaviszonyát érintő létszámleépítéssel összefüggő szakszervezeti feladatokról lapunk 3. oldalán tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Nyári időszámítás

Az idén március 29-én kezdődik és szeptember 27-ig tart a nyári időszámítás. Az órák mutatóit március 29-én, vasárnap 2 órakor kell előreállítani 3 órára. Nálunk és Európa-szerte ilyenkor a legkisebb a tömegközlekedési eszközök forgalma, az időváltás tehát igen kevés utast érint. Kedvező az is, hogy a kontinensen minden ország egyszerre kezdi a nyári időszámítást, tehát átmenetileg sem lesz eltérés a nemzetközi járatok menetrendjében. Az óraigazítás nem érinti a MÁV, a Volán és a Mahart menetrendjében feltüntetett időpontokat, a Malév új menetrendje március 29-én lép életbe.

A nyári időszámításnak az a haszna, hogy a nappali világosság jobb kihasználásával villamos energiát takarít meg az ország. A nyári hónapokban így mintegy 30 ezer tonna olajjal egyenértékű villanyáramot lehet más célokra hasznosítani.

Nemzetközi vasutas munkavédelmi hetek

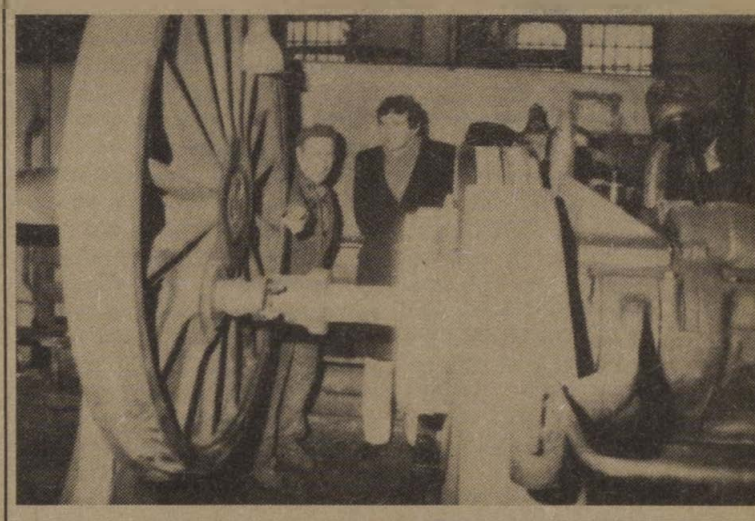
Az UIC tagvasutai az idén március 16—29. között rendezik meg a nemzetköi vasutas munkavédelmi heteket. A szövetség ez évi nemzetközi akcióját *„Minden mozgásnál gondolj a biztonságra!* címmel hirdette meg, melyet minden tagvasút a saját területére jellemző veszélyhelyzetekkel, körülményekkel vagy gyakorlati baleseti okokkal egészíthet ki.

Az idei kampányban — hasonlóan a korábbi időszakhoz — a MÁV is részt vesz.

A nemzetközi hetek eseménysorozatán kívül (előadások, munkavédelmi és újítási ankétok, helyi szervezésű kiállítások és vetélkedők) a MÁV vezetői — hasonlóan az előző kampányhoz — áprilist munkavédelmi hónapnak nyilvánították.

A nemzetközi vasutas munkavédelmi heteket, illetve a vándorkiállítást március 16-án, ünnepélyes külsőségek között nyitották meg a MÁV Vezérigazgatóságon. A megnyitón megjelent *Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója, *dr. Főcze Lajos,* a SZOT munkavédelmi osztályának vezetője és *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára. Ott voltak a Közlekedési Minisztérium és az Állami Munkavédelmi Felügyelőség képviselői is.

A munkavédelmi vándorkiállítást a Dunántúl nagyobb csomópontjain az idén, a Dunától keletre jövőre mutatják be.



Mátészalkán

kezdődhet a rekonstrukció

A helyszíni bejárást követően *Kőrösi László,* a Közlekedési Főfelügyelet képviseletében megadta az engedélyt a mátészalkai pályaudvar vágányrekonstrukciójának megkezdéséhez.

— Mi volt a célja a bejárásnak, hiszen a tervrajzok már készen vannak — kérdeztük *Kőrösi Lászlótól.*

— A nyomvonal jellegű vasúti építések hatósági engedélyhez kötöttek. Egyébként valóban elkészültek a rajzok, de voltak még tisztázandó kérdések. Többek között, a vágányhídmérleg elhelyezése, amelyet a mátészalkai helyi sajátosságokat ismerő vasutasok megkérdezése nélkül nem lett volna célszerű az íróasztal mellett eldönteni. *Gondot okozott annak eldöntése is, hogy világítótorony legyen, vagy kisebb teljesítményű lámpatesteket tervezzünk.* Az előbbi úgy valósulhatott meg, hogy a városi tanács a bejáráskor maximális segítséget nyújtott. A vasút szomszédságában ugyanis tanácsi kezelésű ingatlan is van, így erre a területre is helyezhetünk világítótornyot.

— Mikor kezdődhet az átépítés?

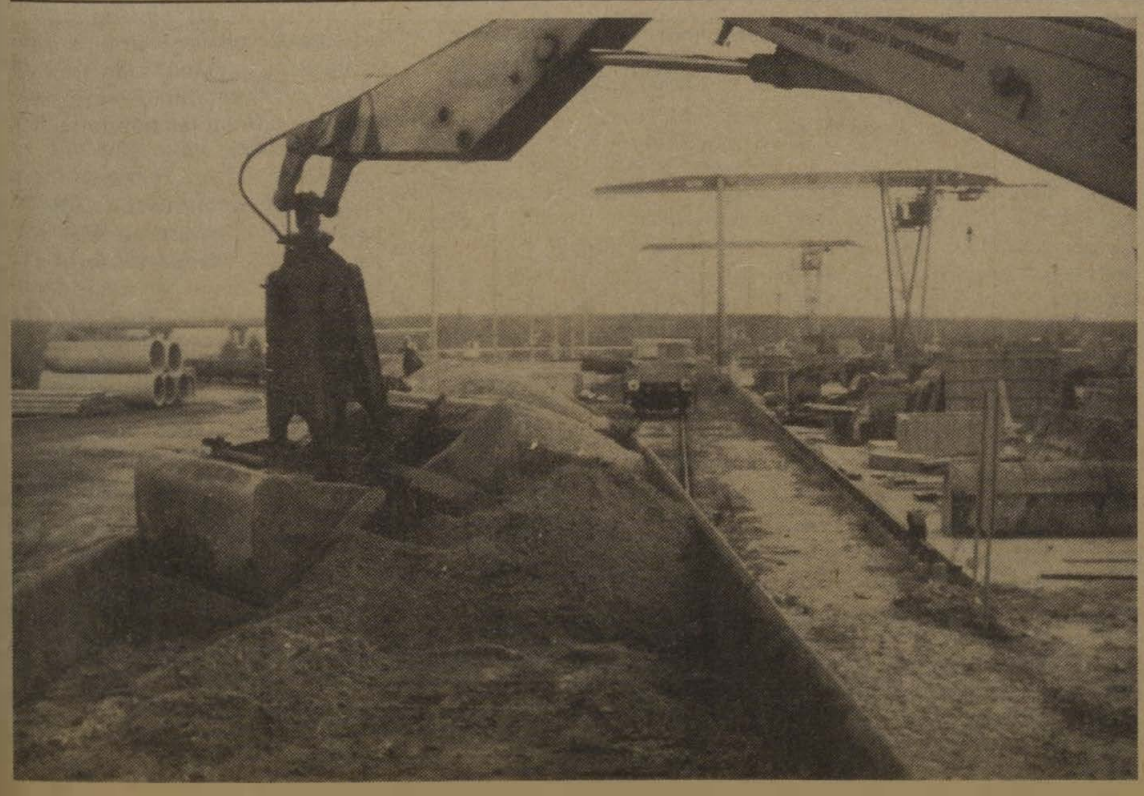
— Ezzel az engedélyeztetéssel akár már most megkezdődhet Mátészalka állomás vágányrekonstrukciója. A terep már a kivitelezőké.

— A korábbi ötéves tervekben már szóba került Mátészalka rekonstrukciója. Mit kapnak végül is a szalkaiak?

— Mire teljesen befejeződik a rekonstrukció, rá sem lehet majd ismerni a mostani állapotokra. A szociális épületet már évek óta használják. A legközelebbi feladat a vágányrekonstrukció. A személyvonatok irányonként a kijelölt vágányokról fognak indulni, s a vágányok között széles, emelt peronok lesznek. Aluljáró nem lesz. A rekonstrukció utolsó fázisa a felvételi épület építése lesz. Ezt bontásnak kell megelőzni, mert jelenleg nagyon sok épület útban van. Az új épületben kap majd helyet az Utasellátó, a MÁV és a Volán személyszállítással és kiszolgálással kapcsolatos része, s ide költözik a kettes posta is.

Az épületegyütteshez a város felől buszpályaudvar épül, és autóparkolókat terveznek. Ezekkel a munkálatokkal egy időben a városi tanács a Kölcsey úttal párhuzamosan egy kétsávos utat épít a forgalom zavartalan lebonyolítására.

Zs.B.



Az idén március második felében indulhatott csak meg intenzívebben a nagy tömegű építőanyag be- és kirakása. Uzsabányáról folyamatosak az önkezelésű szállítások, kővel rakott vagonok indulnak naponta Komlóról. A sódervonatokat a mínusz 5-10 fokos hideg miatt nem indíthatták; Adony, Nyékládháza és Hegyeshalom is lemondta szállítási igényeit. Kedvezőbb volt a helyzet a kevésbé fagyveszélyes áruk szállításában. Felsőzsolcán cement és cementgyártmányokból naponta 1200 tonnát raktak vagonokba. Lábatlanból folyamatos volt a vasúti betonaljak szállítása. Hasonlóan kedvező a tarcali kőszállítás is, a korábbi 360 tonnás feladás helyett fordavonaton küldik az árut, mégpedig 700-800 tonnát egyszerre.

NSZK, JAPÁN, ANGLIA

Gondokkal küszködnek a tőkés országok vasútjai

Franciaországban a közelmúltban befejeződött, majdnem három hétig tartó vasutassztrájk nagy megrázkódtatást okozott a Francia Államvasúti Társaságnak. A viharos események, a 80 milliárd frankos deficittel birkózó francia vasút gondjai más országokban is ráirányították a közvélemény figyelmét a vasutak gondjaira. A következőkben három iparilag fejlett tőkés ország vasútjainak mai helyzetéről adunk általános képet.

A nyugatnémet nagy sebességű vonat (ICE) első, még kísérleti prototípusainak átadása 1985 végén éppen kapóra jött a Bundesbahnnak, mert így lehetővé vált, hogy a Rajnán-túli vasutak méltón ünnepeljék meg fennállásuk 150. évfordulóját. Az átadást kísérő nagy reklámhadjárat jól szimbolizálta azokat az erőfeszítéseket, amelyeket a nyugatnémet vasúti vezetők tettek, hogy a Bundesbahn-t kivezessék a válságból.

A korszerűsítésben elmaradt Bundesbahn meglehetősen rossz helyzetben volt a 80-as évek elején. A személyforgalom folyamatosan csökkent, s az áruszállítás terén sem volt sokkal jobb a helyzet. *A Szövetségi Állam segítsége ellenére a felhalmozódó deficit tovább növelte az adósságállományt.*

Az utóbbi években a Bundesbahn jelentős szanálásokba és beruházásokba fogott, hogy megkísérelje a helyzet javítását. Ezek az erőfeszítések a nem rentábilis vasútvonalak felszámolására és az alkalmazotti létszám jelentős csökkentésére irányultak, amelyeknek mértéke évi 10 ezer munkahely megszüntetését jelentette. A jelenlegi létszám 270 ezer, amelyből valamivel kevesebb mint kétharmad tisztviselő.

Az alkalmazotti kiadások képezik a költségvetés körülbelül 70 százalékát. *Az évi deficitet 1986-ban leszorították 3 milliárd DM-ra.* A Bundesbahn vezetői bíznak abban, hogy a 90-es években javulni fog a helyzet, amikor forgalomba állítják a nagyvárosok közötti új gyorsvonatokat, s ezzel a vasút visszanyerheti versenyképességét. A Szövetségi Állam segítségével — amely 35 milliárd DM-et ütemezett be öt évre költségvetésébe — 1991-re kell befejezni az első két gyorsvonati vonalat Würzburg és Hannover között (327 km) — a Hamburg—München vonalon át — és Mannheim—Stuttgart között (100 km).

Kettőezerig tervezik felépíteni teljes egészében a 2000 km-es pályát, hogy lehetővé váljék a több mint 250 km/óra sebességű vonatok közlekedtetése. Ez a korszerűsítési terv már a kezdet kezdetén komoly nehézségekbe ütközött, amely egyrészt földrajzi jellegűek, másrészt a népsűrűséggel függnek össze. *A népsűrűség az NSZK-ban kétszerese a franciaországinak, s ez megsokszorozza a környezeti problémákat, amelyek nemcsak az építés idejét hosszabbítják meg, hanem a költségeket is jelentősen megnövelik.* A gyorsvasút Würzburg—Hannover vonalon például kétharmad részben alagútban halad.

A Japán Államvasúti Társaság, a JNR szervezetileg hamarosan feloszlik. Ez a helyzet a Nakaszone-kormány által folytatott — a távközlésben és a dohányiparban már lezajlott privatizációs politika következtében állt elő. A vasút magánkézbe adásáról szóló törvényt a múlt év novemberében, a baloldali pártok tiltakozása ellenére szavazták meg. A vasutat egyébként állami vállalatként hozták létre, és 1949-től helyezték a közlekedési minisztérium felügyelete alá.

Az eltelt húsz évben a JNR óriási adósságot halmozott fel, amelynek az összege elérte a 245 milliárd dollárt. *Jelenleg a JNR átlagban 34 millió dollárt veszít minden 24 órában és a társaság évente 8,4 milliárd dollárt fizet ki kamatra.*

A JNR a március 31-ével záruló 1986-os költségvetési évet 8,7 milliárd dolláros deficittel zárta. Ez a deficit nagyobbrészt a felügyelő minisztérium és a vasútvonalat építő vállalatnak köszönhető, amelyek a JNR-el való konzultáció nélkül döntöttek az új vonalak forgalomba állításáról.

A JNR valójában választási célok érdekében felhasznált politikai eszköz volt az elmúlt húsz év folyamán. Sok nem rentábilis, de politikailag hasznosnak ítélt vonalat működtettek ily módon. Ezenkívül a nagy beruházások — mint például a Honshu és a Hokkaidó szigetek közötti 50 km-es alagút — nem bizonyultak rentábilisnak.

A vasút privatizációja (magánkézbe adása), amely egyúttal a vasúthálózat átadását jelenti hét magántársaságnak, első lépésként az alkalmazottak létszámának jelentékeny csökkentését eredményezi: *a JNR 275 ezer alkalmazottjából alig több mint 200 ezret vesznek át a hálózat üzemeltetésére hivatott társaságok.* Az igazgatóság szerint — figyelembe véve a forgalom csökkenését — a többletlétszám a JNR jövedelmének több mint 55 százalékát nyelte el.

A JNR igazgatósága 21 ezer „önként távozóra" számít, és 41 ezer személy áthelyezését tervezi más állami vállalatokhoz. Az igazgatóság valójában arra törekszik, hogy különböző eszközökkel nyomást gyakorolva, elsősorban a harcos magatartásukról ismert szakszervezeti tagokat megfélemlítsék.

Az említett döntés egyébként annak a széles körű, a kormány által folytatott támadásnak a része, melynek keretében az állami szektorban működő szakszervezeteket akarják gyengíteni. *A JNR legjelentősebb szakszervezete a KOKURO, amely 1984-ben a bérből élők 70 százalékát tömöríttette soraiban, nap mint nap veszít létszámából.* (A KOKURO december elején 94 ezer tagot számlált, egy év alatt közel 30 ezer tagját vesztette el.)

A Brit Közlekedési Minisztérium a közelmúltban cáfolta azokat a híreszteléseket, hogy küszöbön áll a British Rail (Brit Államvasút) privatizálása. A BR társaság ugyanis éppen úgy, mint más rendkívül deficites államosított vállalatokat a *Thatcher-kormány* szigorú előírásai szerint működtetik. Miután 1984—85-ben több mint 400 millió fontra rúgó veszteséget könyvelt el, 1986 elején éppencsak, hogy egyensúlyban volt a BR. Ennek oka többek között az egy évig húzódó bányászsztrájk volt, a BR pedig a szénbányászat első számú fuvarozója. Az üzleti forgalom 1986 márciusában 3,1 milliárd fontot tett ki, szubvenciók nélkül.

Ez a gyenge eredmény annál is inkább szembetűnő, mert 1983 óta a British Rail széles körű beruházási kampányba fogott, hogy felújítsa rendkívül elhasznált berendezéseit. Ugyanakkor a kormány az állami szubvenció szigorú csökkentését irányozta elő a társaság vonatkozásában. *A szubvenció 1985-ben 1,1 milliárd font volt, ennek összege 1987-ben nem lesz több mint 736 millió, majd 1990-ben 555 millió, azaz öt év alatt mintegy felére csökken.*

A vezetésnek a pénzügyi helyzet javítására irányuló erőfeszítése az alkalmazottak létszámának jelentős csökkentésében nyilvánul meg: 1977-ben 180 ezer az alkalmazottak száma, 1986-ban 140 ezerre csökkent. Ez a lépés kiváltotta a szakszervezetek haragját, ám látványos vereséget szenvedtek, amikor a korlátlan idejű sztrájkra szóló felhívásukat a tagság a titkos szavazáson elvetette. A titkos szavazás annak a *Thatcher-kormány* vezetett be a *„szakszervezetek hatalmának"* korlátozására.

A British Rail 1,4 milliárd fontot ruházott be négy év alatt és 2,5 milliárdot fog még pótlólag befektetni 1992-ig. Ezeket az összegeket többek között a vasúti hálózat villamosításának folytatására és a gyakran több mint huszonöt éves gördülőállomány kicserélésére használják fel. Ezek a beruházások lehetővé teszik a BR-nak, hogy jelentős lemaradását behozza, és kiálhassa az összehasonlítást más európai vasúttársaságokkal a La Manche csatorna alatti alagút megnyitásakor, amely véget vet a brit vasúthálózat elszigeteltségének. Ennek a korszerűsítésnek az is a célja, hogy visszahódítsa a fuvarok egy részét, mivel Nagy-Britanniában a közúti szállítás uralkodóbb helyzetben van, mint a kontinensen.

Ha a kormánynak pillanatnyilag nem is áll szándékában „eladni" az egész British Rail-t, fiókvállalatainak áruba bocsátásáról, mint például két éve a Sealink Kompéról, nem tett le végleg. A BREL (British Rail Engering) máris versenybe lépett a magántársaságokkal az új vasúti gördülőanyag megtervezésének a jogáért.

A vasúttársaság legnagyobb vasúti javítóműhelyét, a Swindon-it, ahol kettőezerötszáz dolgozót alkalmaztak, 1986-ban bezárták.

Baranyai Zoltán

Mágneses erőtér

Japánban újabb kísérletekkel értek el négyszáz kilométeres sebességet vasúti járművel. A legújabb, két mozdonyból álló szerelvény három mérnökkel a fedélzetén 42 másodperc alatt tette meg a 2,3 kilométeres, speciális felépítésű pályaszakaszt. Az MLU—001 jelzésű kísérleti egység lineáris motorral felszerelt, mágneses alátámasztású vonat. A pálya felett mágneses erőtér lebegteti a vonatot.

Egy kis történelem
Oroszországi vasutasmozgalmak (5)

A cári Oroszországban, ahol 1899-ben egy vasútigazgató még azzal az indokkal tilthatta meg a vasúti hivatalnokoknak, hogy megemlékezzenek a nagy költő, Puskin születésének 100. évfordulójáról, hogy *„Puskin nem volt vasúti tisztviselő"*, természetesen még gondolni sem lehetett olyan egyesület létrehozására, amely a vasutasok helyzetének javításáért legálisan harcol. A vasúti szolgálati főnökök felügyelete alatt álló olvasókörökben a pópák tartottak felolvasásokat a szentírásból és a pravoszláv egyház szentatyáinak életéről.

A vasúti műhelyekben, amelyek Oroszországban is a legrégibb és legjelentősebb vasipari üzemek közé tartoztak, a XIX. század végétől egy sor helyi sztrájk zajlott le. *1880 februárjában a kijevi vasúti műhely 1500 munkása sztrájkolt, 1884 áprilisában a poltavai vasúti műhely munkásai szüntették be a munkát.* Az illegális Oroszországi Szociáldemokrata Munkáspárt területi bizottságai nagy figyelmet szenteltek a századelőn a vasúti műhelyek és csomópontok munkásai körében végzett felvilágosító és szervező munkának. 1902 decemberében a Don menti Rosztov vasúti főműhelyében kezdődő munkabeszüntetés a város munkásainak általános sztrájkjává fejlődött. Az 1905-ös forradalomban a vasutasok a bolsevikok vezetésével Pétervár és Moszkva nagyüzemi munkásaival egyidejűleg láttak hozzá szakszervezetük létrehozásához. *1905. április 20—21-én Moszkvában megalakult az Összoroszországi Vasutasszövetség.* A kongresszus, amelyen tíz vasútvonal dolgozói képviseltették magukat, kimondta: a szövetség a vasutasok anyagi, jogi, kulturális és szolgálati érdekeinek védelmét csakis egy demokratikus államban biztosíthatja, ezért fő feladatának az államrend megváltoztatását, az alkotmányozó nemzetgyűlés összehívásáért folytatott harcot tekinti. Hamarosan megalakult a vasutas-szakszervezet Ukrajnában és Szibériában is.



Könyv az orosz vasutas-szakszervezet történetéből



Az összoroszországi Vasutasszövetség kurszki bizottságának az 1905. évi decemberi sztrájk idején letartóztatott tagjai

Három hónap múlva a II. összoroszországi vasutaskongresszus elhatározta, hogy megkezdi az országos, politikai jellegű vasutassztrájk előkészítését. Az Összoroszországi Vasutasszövetség vezető szerepet játszott az 1905. októberi általános politikai sztrájkban, amely a Moszkva—Kazány vasútvonalon kezdődött, és hamarosan országos politikai sztrájkká terebélyesedett. *V. I. Lenin:* „Az oroszországi általános politikai sztrájk" című cikkében írta: *„Az oroszországi általános politikai sztrájk ezúttal valóban az egész országra kiterjedt, az átkozott orosz birodalom valamennyi népét egyesítve a legelnyomottabb és legelénjáróbb osztály hősies előretörésében. Az elnyomás és az erőszak e birodalma valamennyi népének proletárjai egy hadseregben — a szabadság és a szocializmus nagy hadseregében — sorakoznak most fel . . . És e soknyelvű, sokmilliós munkáshadsereg élére a vasúti alkalmazottak szövetségének szerény küldöttsége állt."*

A péterváry összoroszországi vasutaskongresszus a kormánytól nyolcórás munkanapot, a vasúti igazgatás szerveinek választás útján való megalakítását, a sztrájk következtében letartóztatottak haladéktalan szabadon bocsátását, a kivételes állapot megszüntetését, a politikai szabadságjogok biztosítását, amnesztiát, nemzeti önrendelkezési jogot és az általános, egyenlő és közvetlen választójog alapján, titkos szavazással megválasztott alkotmányozó nemzetgyűlés összehívását követelte.

A 29 vasútvonal képviselőinek részvételével zajló 1905. decemberi összoroszországi vasutas-konferencia kimondta, hogy csatlakozik a bolsevikok moszkvai városi konferenciáján meghirdetett általános politikai sztrájkhoz és országos vasutassztrájkot hirdet.

Az 1905. évi decemberi fegyveres felkelés leverése után sok szakszervezetet feloszlattak, az Összoroszországi Vasutasszövetség gyakorlatilag illegalitásba vonult. 1906. március 4-én a cári kormány szakszervezeti törvényt alkotott. A szakszervezetek tevékenységét a szokványos kölcsönös segélyegyletek szűk kereteire korlátozta, és megtiltotta városi, kormányzósági és országos méretű egyesülésüket. Megfosztotta a szakszervezetbe tömörülés jogától a vasutasokat, a posta, a távirda, a bankok, általában az állami intézmények dolgozóit s a mezőgazdasági munkásokat.

1906. augusztusában a vasutasok illegális konferenciát hívtak össze az I. Állami Duma feloszlatásával kapcsolatban rendezendő általános sztrájk kérdésének megvitatására. A konferencián 23 vasútvonal munkásainak és alkalmazottainak küldöttei az általános sztrájk és a fegyveres felkelés mellett foglaltak állást, amit *V. I. Lenin* is nagyra értékelt, mivel *„a vasutasoknak különösen nehéz sztrájkolniok . . . A mozdonyvezetőnek, a távirásznak, a váltóőrnek azonnal választania kell: vagy agyonlövik a helyszínen . . ., vagy pedig munkába áll és sztrájktörő lesz. Természetesen joggal remélhetjük a legnagyobb hősiességet attól a soksok vasúti munkástól és alkalmazottól, akik tettel bizonyították be, hogy a szabadság odaadó hívei . . ."* írta.

Az Oroszországi Szociáldemokrata Munkáspárt mindkét frakciója az 1905—1907-es forradalom leverését követő nehéz években is aktív tevékenységet folytatott a vasutasok körében, de csak a cárizmus megdöntése után, 1917. augusztusában, a moszkvai összoroszországi vasutas-kongresszuson alakult meg újra legálisan a vasutasok szakszervezete.

(Vége)

Gadanecz Béla

A szociálturizmussal a békéért

A Nemzetközi Szociálturisztikai Szövetség a múlt év végén tartotta 3. plenáris közgyűlését Bécsben. A résztvevők megvitatták *A szociálturizmussal a békéért, békével a szociálturizmusért* című témát. A tanácskozás a szervezet irodája egyik tagjának, a görög *M. Y. Meimaroglou*-nak a vitaindítójával kezdődött.

A 16 ország 21 szervezetének képviselői, valamint 42 nemzetközi szervezet felhívást intézett az ENSZ-hez, hogy hatékonyabb tevékenységet fejtsen ki a világban meglévő háborúk és feszültséggócok megszüntetéséért. *Minden kormány vállaljon kötelezettséget, hogy felhagynak a fegyverkezési versennyel, leállítják a nukleáris fegyverek fejlesztését és új, még pusztítóbb fegyverrendszerek kikísérletezését a levegőben, a szárazföldön és a tengereken.* A kormányok legyenek kezdeményezőbbek mindazok elítélésében, akik nem tartják tiszteletben az aláírt békeegyezményeket . . .

A közgyűlés résztvevői hangsúlyozták annak a helyzetnek a súlyosságát, amelybe az emberiség belesodródott a nukleáris fegyverek szakadatlan előállításával és annak fenyegetőzésével, hogy e fegyverek használatát a világűrre is kiterjesztik. Ebben a tekintetben sajnálkozásukat fejezték ki, hogy az Egyesült Államok elnökének álláspontja miatt egy kedvező lehetőség veszett el Reykjavíkban.

A közgyűlés újból megerősítette egységes álláspontját abban, hogy a szociálturizmus nem csupán háborús körülmények között nem létezhet és fejlődhet, hanem az ellentmondásos és a különböző országok közötti feszültség körülményei között sem.

A küldöttek megelégedésüket fejezték ki az első, A szociálturizmussal a békéért elnevezésű nemzetközi hét eredményei kapcsán, amelyet a Szociálturisztikai Szövetség szervezett meg 1986 szeptemberében Csehszlovákiában.

A résztvevők egyetértettek abban, hogy a béke és a szociálturizmus kölcsönösen kedvező hatással van egymásra. Ezt a gondolatot kifejtve a hozzászólók a szociálturizmusban rejlő három olyan tényezőre mutattak rá, amelyek pozitív módon járulnak hozzá a békéért folyó harchoz: javítja az emberek életkörülményeit, gyarapítja az általános ismereteket, és elősegíti az emberek kölcsönös megismerését.

Összehasonlítva a szociálturizmus és a kereskedelmi turizmus között meglévő különbséget, a résztvevők kiemelték a szociálturizmus növekvő szerepét és annak szükségességét, hogy minél szélesebb körben vegyenek részt benne a dolgozók.

B. Z.

Versenyben

Az ICE — azt jelenti Interciti Experimental. Ezen a néven futnak a Német Szövetségi Vasutak kísérletei a még nagyobb sebesség eléréséért, az utasok elhódításáért a közlekedésben kialakult verseny jobb helyezéséért. Jelszavuk is egyszerű: fele olyan gyorsan mint a repülőgép, kétszer olyan gyorsan, mint az autó. A kísérleti szerelvény, amely 1986 közepe óta üzemel a Hannover—Würzburg közötti 30 km hosszú pályaszakaszon, két négytengelyes motorkocsiból, két demonstrációs és egy mérőkocsiból áll. Ez utóbbi könnyen átalakítható utaskocsivá. Az elért 250 km/óra sebesség már a múlté. A pályán már 350 km/óra sebességet is mértek az új motorkocsikkal, amelyek teljesítménye egyenként 4200 kW.

Száz éve született Lantos Bertalan

Komárom megye kormányzótanácsi biztosa volt

A Forradalmi Kormányzótanács 1919. május 17-én elhatározta, hogy a megyék élére teljhatalmú kormányzótanácsi biztosokat nevez ki. A helyi tanácsok ugyanis figyelmen kívül hagyták a központi érdeket és rendeleteket, egyes politikai és népbiztossági megbízottak pedig nem respektálták a helyi proletár önkormányzatot.



Lantos Bertalan anyakönyvi lapja

A kormányzótanács rendelete egyértelművé tette, hogy a kormányzótanácsi biztos kinevezésével nem a főispáni rendszer visszaállítása a cél, hanem a proletár demokrácia elmélyítése, a katonai diktatúra elkerülése. *„Nem a proletárság felett való diktatúrát akarunk, hanem a proletársággal való diktatúrát”* — hangsúlyozta *Kun Béla.* A kormányzótanácsi biztosok hatáskörét úgy körvonalazták, hogy összekötő kapocsként funkcionálhassanak a kormányzótanács és a helyi tanácsok között, ne korlátozzák, hanem segítsék és ellenőrizzék a tanácsokat feladataik ellátásában, a munkáshatalom erősítésében és védelmében.

A személyi javaslatokat a Belügyi Népbiztosság képviselője terjesztette elő, hangsúlyozván: *„a listán kiváló emberek vannak, és ezek rendet fognak teremteni . . .”*

A 19 kormányzótanácsi biztos közül 6 a fővárosi vasúti főműhelyekből került ki. *Közöttük volt az 1887. március 28-án született Lantos Bertalan is.* A szabadságharcos hagyományokat szinte az anyatejjel szívta magába a Nógrád megyei Szécsényben, II. Rákóczi Ferenc vezérlő fejedelemmé választásának egykori színhelyén. Az elemi iskola után inasévek következtek. Lakatossegéd lett és osztálytudatos szervezett munkás. A katonaévek után, 1911-ben megnősült. 1912. május 14-től kocsilakatosként dolgozott a MÁV Északi Főműhelyében. Ősszel fia született, 1915 nyarán kislánya. A főműhely viszonyaival megismerkedve azonnal bekapcsolódott a *Magyar Vasutas* körül szerveződő illegális vasutasmozgalomba. Szakmai felkészültsége, olvasottsága. igazságérzete révén csakhamar tekintélyre tett szert társai körében. *Bizalmijukká választották.* A világháború alatt munkahelyén kezdeményezője és szervezője volt az első ülősztrájknak. 1918 decemberében részt vett a Kommunisták Magyarországi Pártja első üzemi szervezetének megalakításában.

A kormányzótanács *Lantos Bertalant* Komárom megye kormányzótanácsi biztosává nevezte ki. Jelentéseit május végétől hetenként Tata-tóvárosból küldte a Belügyi Népbiztossághoz. Miután Komárom megye Dunától északra eső területe a székhellyel együtt csehszlovák megszállás alá került, a Vértes és a Gerecse hegyvonulatai között meghúzódó „vizek városa” lett a megye székhelye.

Mint kormányzótanácsi megbízott felügyeletet gyakorolt a népbiztosságok kiküldöttei, a politikai és közigazgatási megbízottak fölött. Az egyik esetben ez például csupán azt jelentette, hogy a Földművelésügyi Népbiztosság embereit intenzívebb munkára ösztönözte annak érdekében, hogy mielőbb enyhíthessék a főváros közellátási gondjait, és segítséget biztosított a hús- és gabonaszállítmányok átvételénél, illetve továbbításának lebonyolításához. Veszélyesebb és kényesebb feladat volt a felelőtlen elemek garázdálkodásának megfékezése. Május 26-án telefonhívásra a hintó-kocsi szülőhazájába, Kocs községbe sietett, ahol két budapesti detektív verte kutyakorbáccsal az embereket, fejenként 20 kg szalonnát, 40 kg zsírt és 40 kg lisztet követelve, mire a nép fellázadt. *Ő visszaadta a jogtalanul elrekvirált termékeket tulajdonosaiknak, s meggyőzte az embereket arról, hogy a törvénytelenséget elkövetők elnyerik méltó büntetésüket. A parasztok megnyugodtak.*

Támogatólag terjesztette a népbiztossághoz a komárom-újvárosi munkás- és katonatanács kérelmét, hogy az új laktanya avatása alkalmából palackozhassák az ott raktározott sört és a napi együveges fejkvóta szerint a lakosság rendelkezésére bocsáthassák, mert úgy tartják, hogy ha erre mód nyílt a fővárosban és Tatán, ők sem lehetnek a *„kormányzótanács mostohagyermekei”.* Lantos kellemes feladatai közé tartozott például Kömlőd községben annak megállapítása, hogy a 26 szobás kastély alkalmas a proletárgyermekek nyaraltatására. Intézkedett a bútorok leltárba vételéről és jelentette a Közellátási Népbiztosságnak, mikor fogadják a kis nyaralókat.

Június 4-én arra a hírre, hogy Császár községben az ellenforradalmárok letartóztatták a munkástanács tagjait, a sofőrcsapat 15 tagjával a helyszínre sietett, s helyreállította a proletárdiktatúra törvényes rendjét.

Mindent megtett a csehszlovák támadások feszültséget növelő következményeinek elhárításáért. Almásfüzitőn felmérte a cseh repülők okozta kárt, s intézkedett a családok biztonságba helyezéséről, ha a támadás folytatódna. *Amikor június 21-én megtudta, hogy Almás községet erős ágyútűz alá vették a csehek, azonnal ott termett, hogy megnyugtassa a lakosságot.*

A megyében tartott gyűléseken közvetlenül érzékelte az elégedetlenség növekedését a lábbeli és ruhaellátás akadozása miatt. Bizalmat kérve sikerült nyugalmat teremtenie, de tudta, hogy cselekedni kell. Egymillió korona fehér pénzzel a fővárosba utazott, s kék pénzt kért érte, hogy Ausztriából kékfestő anyagot hozathasson. Abban a reményben tette meg javaslatát, hogy több élelmiszert szerezhetnének így a parasztoktól. *„A falvakból úgy kaphatunk nagy mennyiségű élelmiszert, ha adunk érte valamit, mert ha nem tudunk adni, akkor valóságos öngyilkosság hozzájuk nyúlni” — írta a Belügyi Népbiztosságnak küldött június 23-i jelentésében.*

A Tanácsköztársaság megdöntése után 1919. október 25-én Lantos Bertalant letartóztatták és 1920. március 6-án, az első magyar munkáshatalom védelmében kifejtett tevékenysége miatt halálra ítélték. 33 éves volt, amikor kivégezték. Születésének 100. évfordulóján kegyelettel emlékezünk e mártírhalált halt, forradalmár vasutasra.

G. B.

KITÜNTETÉSEK

a forradalmi ifjúsági napok alkalmából

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából kiemelkedő gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréseként a közlekedési miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT kitüntetésben részesítette: Győri Tamás vonatvezetőt, Debrecen KÜF; Katona Lajos dízellakatost, Pécs KÜF; Kiss Lajos dízel-mozdonyvezetőt, Szombathely KÜF; Medve Béla raktárkezelőt, Füzesabony Szertárfőn.; Molnár Zsuzsanna műszerészt, Budapest BBFF; Szélpál István műszerészt, Szeged BBFK; Vágó Katalin gondnok-adminisztrátort, Budapesti Igazg. Napközi-otthonos óvoda; Weinhoffer János művezetőt, Szombathely Jj. Ü.

MINISZTERI DICSÉRETET kapott: Andó Balázs ügyintéző, MÁV Vezérigazg.; Ásványi Tibor mozdonyvezető, Dunaújváros KÜF; Balogh Zoltán pályamunkás, Miskolc Pft; Horváth Károly villanyszerelő, Budapest-Keleti Vill. Fennt. Főn.; Huszár Ferenc dízelmotor-szerelő, Kaposvár Üzemfőn.; Jáger Vilmos karosszérialakatos, Budapest Ép. Géptelep Főn.; Kakucsa István gépkocsivezető, Budapest Közp. Orsz. Osztószertárfőn; Mándoki Imre KISZ-titkár,Szolnok Jj. Ü.; Németh Zoltán munkavezető, Szombathely ÉHF; Nyikus Csaba műszaki ellenőr, Budapest Beruházási Iroda; Pádár László vételező, Dunakeszi Jj. Ü.; Sipos Attila ügyintéző, Győr KÜF; Szilágyi Attila tűzikovács, Debrecen Jj, Ü.; Tóth Gábor János rendelkező forg. szolg. tevő, Nyíregyháza KÜF; Tömő József üzemvezető-helyettes, Szombathely BBFF; Valkai Csaba Zoltán fenntartási reszortos, Szentes KÜF; Vass Károly járműüvillamossági szerelő, Záhony Vont. Főn.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN részesült: Balogh László politikai munkatárs, Celldömölk Ép. Főn., Belvári Ferencné műszerész, Budapest TBÉF;Benkő Károly tolatásvezető, Celldömölk KÜF; Csaja József villanyszerelő, Budapest Északi Jj. Ü ; Czapár Péterné bérellenőr csoportvez., Szeged-Rókus Számv. Főn.; Frankóné Szaló Klára számítástechnikai rendszerszervező, Budapest Számítástech. Ü.; Gebei Viktor könyvelő, Budapesti Ig. Számv. Főn.; Gyors Mária személypénztáros, Budapest-Nyugati KÜF; Horváth István mozdonyvezető, Szolnok KÜF; Kenedichné Nagy Zsuzsanna ápolónő, Budapest MÁV Kórház Rend. Int.; Kóródi Lajos vontatási technológus, Püspökladány Vont. Főn.; Makár Barna váltókezelő, Mátészalka KÜF; Molnár Bertalan nehézgépkezelő, Jászkisér Építőgépjav. Ü ; Mucsai Sándor motorkezelő, Budapest-Ferencváros KÜF; Németh Jenőné könyvkötő, Budapest VTKI; Náchlik Mihály ügyint., Budapest Vasútig.; Pataki Frigyes vonatkezelő, Hatvan KÜF; Pálházi Péter járőrvezető, Budapest Landler Jenő Vill. Vonalfőn.; Rácz József mozdonyvezető, Kecskemét KÜF; Sajtos Lajos rendelkező forg. szolg. tevő, Záhony Üzemig.; Skoda László gazdasági üzemfőnökhelyettes, Miskolc KÜF; Steinbinder Ferenc gépszerelő, Debrecen Ép. Főn.; Számelcsik János villanyszerelő, Balassagyarmat KÜF; Szepesi István programozó csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Szikszai Zoltán gépkezelő, Záhony GRF; Szopori Ferencné ügyintéző, Szombathely Ig. Számv. Főn.; Tímár István villanyszerelő, Miskolc KÜF; Tolnai László jármű villanyszerelő, Dombóvár Üzemfőn ; Tóth László vonalgond., Békéscsaba Pft; Tóth III. László váltókezelő, Budapest-Keleti Üzemfőn.; Újvári Tamás mozdonyvezető, Nagykanizsa KÜF; Vágó László raktárkezelő, Budapest Hámán Kató Szertárfőn.; Zaharánszky Andrea személypénztár-kezelő, Pécs KÜF. Ugyancsak a forradalmi ifjúsági napok alkalmából a

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT ezüst fokozatú kitüntetést kapott Czifra Gyula karbantartó villanyszerelő, Záhony Vont. Főn.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT oklevelet kapott: Kovács Gábor vonatvezető, Füzesabony KÜF

Minden ember sorsáért felelősséget kell vállalni

Szakszervezetünk feladatai átszervezés és létszámleépítés esetén

A gazdasági reform megvalósítását gyorsítani szándékozó intézkedések óhatatlanul együtt járnak a dolgozók munkaviszonyát is érintő átszervezésekkel, a munka hatékonyságának növelését szolgáló létszámcsökkentésekkel. A népgazdaság egyes területein a gazdaságtalanul működő vállalatok, szövetkezetek szanálása vagy felszámolása sem kerülhető el.

A megélhetés nem kerülhet veszélybe

Ezek az intézkedések népgazdasági szinten és hosszú távon — remélhetőleg — pozitív eredménnyel járnak majd. Meghozataluk idejében azonban a dolgozók egy-egy nagyobb csoportját, illetve a személyeket hátrányosan érinthetik.

A szakszervezetek már a vonatkozó jogszabályok előkészítése során is számos olyan javaslatot tettek, amelyek az elkerülhetetlen intézkedésekkel járó, a dolgozókat terhelő hátrányok mérséklésére irányultak.

Ezek közül a legfontosabb az a törekvés, hogy az adott munkaterületen feleslegessé vált dolgozók részére a lehető legkisebb megrázkódtatás mellett, szervezett keretek között biztosítsanak másik munkahelyet, ha pedig az hosszabb időt vesz igénybe, a dolgozó megélhetése akkor se kerüljön veszélybe. Ez utóbbi célokat szolgálja a Minisztertanács 28/1986. (VII. 16.) MT számú rendelete a felmondási idő meghosszabbításáról és az elhelyezkedési támogatásról. *A rendelet lényege az, hogy munkahely keresése céljából meghatározott feltételek mellett, lehetővé teszi a felmondási idő hat hónapra történő meghosszabbítását, amely időre a dolgozó a korábbi átlagkeresetére jogosult.* Ha ez az idő sem lenne elegendő a szervezett elhelyezésre, a jogszabály további hat hónapra elhelyezési támogatást tesz lehetővé, amely az első három hónapra a nettó átlagkereset 75 százaléka, további három hónapra pedig 60 százaléka.

Olvasóink között felmerülhet a kérdés: *szükséges-e egyáltalán a MÁV-nál e témával foglalkozni? Előfordulhatnak a vasútnál is ilyen intézkedések?* Az elmúlt hónapok belső átszervezésekkel kapcsolatos tapasztalatai, az 1987-re előirányzott 700 fős létszámcsökkentés — úgy véljük — egyértelmű választ ad a kérdésre.

Az információs jelentésekből, valamint a dolgozóktól, illetve kollektíváktól szakszervezetünkhöz érkezett panaszlevelekből azt kellett megállapítanunk, hogy a vasúton belül is vannak problémák az ilyen jellegű intézkedések meghozatalában és végrehajtásában. Ezek között különösen a következőkre kell a figyelmet felhívni:

A dolgozókat nem, vagy nem kellő időben tájékoztatták a tervezett szervezési intézkedésekről. Nem tárták fel előttük a szervezési intézkedések alapjául szolgáló érdemi indokokat.E hiányosságok miatt még a megalapozott intézkedésekkel szemben is érthető a sokakban megfogalmazódott ellenérzés, akadékoskodás, zúgolódás, amely nyilvánvalóan rontja a munkahelyi légkört és hátráltatja az érdemi munkát, a meghozott döntés végrehajtását is.

Saját tapasztalataink is azt bizonyítják tehát, hogy időszerű és indokolt volt a legfelsőbb szakszervezeti szinten is áttekinteni és meghatározni az ilyen intézkedésekkel kapcsolatos szakszervezeti feladatokat.

A kiadott — és a Népszava március 13-i számában teljes terjedelemben közzétett — határozat és útmutató alapján tekintsük át a legfontosabb szakszervezeti tennivalókat.

Követelmény a gyors, pontos tájékoztatás

A Munka Törvénykönyve és egyéb jogszabályok feljogosítják a szakszervezeti szerveket arra, hogy minden, a dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő kérdésben véleményt nyilvánítsanak, továbbá, hogy *ellenőrizzék az ilyen körben tervezett vagy hozott vállalati intézkedések megalapozottságát, indokoltságát, végrehajtásának törvényességét. Munkaügyi szabályt vagy a szocialista erkölcsöt sértő intézkedésekkel szemben vétójogukkal is élhetnek.*

E jogosultságukat a szakszervezeti szervek érdemben csak akkor tudják gyakorolni, ha a tervezett intézkedésekről kellő időben tájékoztatást kapnak a gazdasági vezetőktől. E tájékoztatás megkövetelése tehát az egyik elsőrendű feladat. Meg kell értenie a gazdasági vezetőknek — minden szinten —, hogy a partner szakszervezeti szervektől csak akkor várható el a végrehajtásban érdemi együttműködés, ha az intézkedés célját, a végrehajtás részleteit előzőleg alaposan megismerhették, észrevételeiket elmondhatták és azokat megfelelően figyelembe is vették.

Azoknál az alapszervezeteknél, ahol a szervezési intézkedések munkahely-változtatással, munkakör-összevonással, létszámcsökkentéssel járnak, követeljék meg a gazdasági vezetőktől, hogy erről a döntés jóváhagyása után haladéktalanul tájékoztassák a dolgozókat is.

A jóváhagyott szervezési intézkedések végrehajtása során a szakszervezeti szerveknek közre kell működniük abban, hogy a munkahely-, munkakörváltoztatással, munkaviszony-megszüntetéssel érintett dolgozók kiválasztásánál a munkáltatói érdekek mellett a dolgozó szempontjait is vegyék figyelembe. (Például többgyermekes szülők, lakóhely, megváltozott munkaképesség, gyesen, gyeden lévők felmondási védelme, stb.) Különösen fel kell lépni olyan esetben, amikor valóban nem az objektív munkáltatói érdek, hanem a vezetői szubjektivizmus motiválja a konkrét dolgozót érintő döntést.

A dolgozó ne károsodjon

A partner szakszervezeti szervnek ellenőriznie kell, hogy a munkáltató megtesz-e minden lehetséges intézkedést az adott szolgálati helyen, vagy a munkakörben feleslegessé vált dolgozó máshol történő megfelelő, folyamatos foglalkoztatása érdekében. *E körben elsőrendű feladat, hogy lehetőleg telephelyen belül vagy közeli szolgálati helyen ajánljanak fel olyan másik munkakört, amely megfelel a dolgozó képzettségi szintjének, egészségi állapotának és az elérhető kereset is megközelíti a korábbit.* A szakszervezeti szerveknek közre kell működniük ilyen munkahelyek keresésében. Az azonos közigazgatási területen lévő, vagy szomszédos szakszervezeti alapszervezeteknek együtt kell működniük ennek elősegítésében, amely munkát helyes, ha a középszintű szakszervezeti szerveink koordinálnak. Adott esetben — ha ez a továbbfoglalkoztatás feltétele — kezdeményezniük kell a dolgozó átképzését.

Meghosszabbított felmondási idő

Ha a vállalaton (MÁV-on) belül a továbbfoglalkoztatás nem oldható meg, a szakszervezeti szerveknek ellenőrizniük kell, hogy *a munkáltató eleget tesz-e a meghosszabbított felmondási időre vonatkozó jogszabályi előírásoknak,* amely szerint a tervezett felmondás előtt három hónappal korábban bejelentési kötelezettség terheli a megyei (fővárosi) tanács munkaügyi szakigazgatási szervéhez.

A dolgozót ért, vagy fenyegető bármilyen jogsérelem esetén szükséges az illetékes szakszervezeti jogsegélyszolgálat haladéktalan értesítése, amelynek kötelessége a dolgozó részére a szükséges jogi segítségnyújtás biztosítása.

Az alapszervezetek — a középirányító szakszervezeti szervek útján — haladéktalanul tájékoztassák a szakszervezeti központot a helyi, vagy felsőbb szintű kezdeményezés alapján elhatározott olyan átszervezésekről, létszám-leépítési tervekről, amely a dolgozók munkahelyének, munkakörének megváltoztatásával, vagy munkaviszonyának megszüntetésével jár együtt.

A felsorolt feladatok természetesen nemcsak a MÁV-nál, hanem a szakszervezetünkhöz tartozó egyéb vállalatoknál, egyesületeknél működő szakszervezeti szervekre is irányadók.

A közeljövőben a gazdasági vezetőkkel történő együttműködés kereteit a kollektív szerződésben célszerű szabályozni, a munkaügyi hatáskörrel rendelkező egységek végrehajtási feladatait pedig részletes végrehajtási utasításban meghatározni.

Szakszervezeti szerveink tennivalóiról — a SZOT iránymutatása alapján — saját területünkre adaptálva egy részletes útmutató kiadását tervezzük.

E cikkünkben a szakszervezeti szervek, tisztségviselők feladatait részleteztük. A dolgozók e témával kapcsolatos panaszaikkal, gondjaikkal forduljanak a szakszervezeti bizottsághoz, szükség esetén az illetékes jogsegélyszolgálathoz.

dr. Halász György

Mit szól hozzá?

A kérdés azokhoz a vasutasokhoz szól, akiknek netán közük van a vonatok pontos indításához vagy közlekedtetéséhez. Azért marad csupán kérdés, mert nem nálunk, hanem a jugoszláv államvasutaknál akarják bevezetni a vonatkésések megszüntetésére. Az indokolatlanul késést okozóknak fizetniük kell!

Jugoszláv szomszédainknál az a vasutas, aki egy perc késést okoz a vonat közlekedésében, 2500 dinárt fizetne. Ez a tarifa személyvonatokra vonatkozik. Aki tehervonatoknál okoz hasonló késést, az percenként „csak” 1100 dinárt fizetne.

Tessék csak elképzelni ugyanezt hazai pályákon. Lehet, hogy sokaknak a fizetésük is rámenne egy ilyen bírságolásnál?

Leányszállás a sínek mentén

Otthontalanok otthona

Ferencvárosban a rendezőpályaudvar „Soproni"-nak nevezett leányszállójának fölöttébb rossz a híre. Lakóiról különféle mende-mondák keringenek a környéken. Egyesek szerint (s közöttük akadnak vezető beosztású férfiak is) a szállón egyetlen tisztességes lányt sem találni, de még asszonyt sem.

Ezt nem hittem el. Különben is: *a tisztességes lány rendszerint férfiúi közvetítéssel válik tisztességtelenné* . . . Szóval: ne ítéljünk elhamarkodottan, s főleg ne higgyünk vakon a szállongó, rosszindulatú pletykáknak. Az persze tagadhatatlan, hogy Fama, a hír ókori római istennője ma is megbolygatja az elméket, és kevesen vannak, akik utánajárnak az *„úgy hírlik, az a hír járja"* típusú információknak.

Jómagamat némi szerénytelenséggel ezen kevesek közé soroltam, egy február végi napon úgy döntöttem: megnézem közelebbről a szállót, elbeszélgetek lakóival.

■

Szerencsétlen napot fogtam ki. Ottlétem után nem sokkal előbb egy rendőrségi URH-kocsi, majd egy mentőautó gördült a szegényes külsejű szálló kapuja elé. Semmit sem értettem. A konyhában ültem néhány kedves, nagyon udvarias lány társaságában; a szirénázó autók zavarták meg alig kezdődő beszélgetésünket. A lányok azután kiokosítottak; ők tudták mivégből jöttek az ominózus közegek . . .

Az egyik lány — nevezzük Beának — gyógyszerre bort ivott. Nem csoda, hogy hamarosan jelentkezett a furcsa koktél hatása: össze-vissza beszélt, hangoskodott. Lakótársa ezt nem tűrvén, elvette előle a még félig teli palackot. Bea erre átkozódni kezdett, a bort követelte egyre hangosabban. Részeg gajdolásával felzavarta a szomszédos szobák pihenni vágyó lakóit is, akik úgy döntöttek, kihívják a rendőrséget, mert tudták, hogy a rendőrök mentővel vitetik el a szerencsétlen (32 éves) lányt. Bea már sokszor megcsinálta ezt a „műsort", legutoljára pár nappal ezelőtt!

— Bea dilinyós — állították többen is, korántsem szenvtelenül, inkább sajnálkozva. — Ha nincs benne egy korty szesz sem, akkor is furcsán viselkedik, magában beszél, mintha vitatkozna valakivel. Szinte érthetetlen, hogy a vasútra engedték dolgozni, takarítónőnek sem lett volna szabad felvenni . . .

Közben kivezetik szobájából Beát, hogy átadják a mentősöknek. Ketten is fogják, különben elesne. Egyik támogatójának kezében papírlap. Pár pillanatra kezembe nyomja. Kórházi zárójelentés. Nincs időm alaposan tanulmányozni, de néhány kifejezés megmarad bennem: pszichopata . . . suicidum . . . beilleszkedési zavarok . . . Átadom a mentőorvosnak az iratot, és némán végignézem, hogy a zavaros szemű lánnyal elrobog a mentő.

Így esett hát ismerkedésem a szállóval és lakóival. Bea esete sajnos rányomta bélyegét a továbbiakra is. Beszélgetésünk témája akarva-akaratlan Bea szánandó sorsa körül forgott. A lányok többsége mély együttérzéssel kommentálta a történteket, mindössze egy idősebb (ötven év körüli) asszony követelte a kelleténél hangosabban, hogy *„intézze el az újságíró elvtárs, hogy a bolond lány ne kerülhessen vissza a szállóra"*. Nem ígértem, nem ígérhettem semmit, mire a szóban forgó lakó minden átmenet nélkül arról kezdett beszélni, hogy neki tisztességes otthona van; hogy a fia és a menye diplomás emberek, hogy ő tulajdonképpen csak néha alszik a szállón. Értettem az asszonyt, hogyne értettem volna. Szégyellte a szállóéletet, s ezt alig-alig tudta leplezni.



A szálló madártávlatból

És a többiek? Nos, ők sem lelkesedtek túlságosan.

— Nézzen körül — invitált egyikük —, biztosan nem téveszti össze a Hiltonnal . . . Esténként nincs meleg víz, a takarítónők sem különösen ügybuzgók, koszos itt minden, bár az is igaz, akadnak lányok, akik a rendet még hírből sem ismerik.

Szó se róla, egy pillanatig sem éreztem magam a Hiltonban. A szálló épületét megpillantva inkább valamiféle raktárnak képzeltem. Hosszú, alacsony fabarakk. Senki sem hinné, hogy belül szomorú sorsú lányok élik otthontalan életüket.

■

R. Éva mondja:

— Cigány vagyok, nem szégyellem!

Mit mondjak erre? Azt, hogy az első pillanatban megállapítottam? Dehogy mondom, inkább az egyik karján lévő tetoválást böngészem. Ez áll ott: *„Kamavtuke"*.

— Ha nem tévedek — mondom neki bizonytalanul, mert korántsem vagyok biztos a dolgomban — azt jelenti, hogy *szeretlek téged*? Éva valósággal felujjong, naivul azt hiszi, hogy értek romául. Meghagyom hitében, mire ő kitárulkozik. Elmondja, hogy két gyereke van, a nagymama neveli őket Szolnokon. Hetente, de inkább kéthetente látogatja őket. Olyankor nagy az öröm. Pénzt is küld, persze nem sokat, hiszen keresete alig valamivel több, mint háromezer forint. Gépmosó. Nehéz munka, szerinte nem nőnek való, de hát mit csinálhatna mást? Jól tudja, hogy iskolák nélkül komolyabb munkát nem kaphat. Gyermekei apjával megszűnt a kapcsolata, új kapcsolatokra meg egyelőre nem vágyik.

■

Tímea (nevezzük így) története Dickens-regénybe illik. Gyermekkorában ütötte-verte alkoholista apja. Kislány korától kezdve minden vágya az volt, hogy elkerüljön a szülői házból. *Az ember azt hinné, hogy a brutális apától menekülne Tímea, de az igazság ennél is szörnyűbb.* Az apa ugyanis nemcsak durva és részeges, hanem . . . Álljanak itt a szikár tények: az elvetemült apa megerőszakolta Tímea két (!) nővérét.

— Akkor még kicsike voltam — suttogja. — Nem értettem pontosan, hogy mi is volt apám bűne. Sejtettem, hogy égbekiáltó, és azt is megfejtettem, hogy miért tűnt el otthonunkból olyan sokáig. Anyám azt mondta, vidéken vállalt munkát. *Később kiderült, hogy börtönben volt, éppen azért, amit a nővéreimmel tett.* Csakhogy kiszabadult, és akkor én már 15 éves nagylány voltam. Engem is megkörnyékezett. Ekkor döntöttem úgy, hogy bármi áron, de elmegyek otthonról. Elmentem egy fiúval. Összeházasodtunk, hamarosan két gyerekem lett. Bár ne szültem volna őket. Most otthon vannak. Anyám neveli őket, meg az apám . . . Takarítónő vagyok a férfiszállón. Sokan nagy k . . . nak tartanak, pedig nem vagyok az. Voltak kapcsolataim, nem tagadom, de hát fiatal vagyok, 22 éves.

Tímea az utolsó szavakat már sírva mondja. Hallgatunk egy sort. Végül arra kér, hogy segítsek neki abban, hogy a gyermekei a kőszegi vasutas nevelőotthonban kerüljenek.

■

Mindössze három sorsot villantottam fel. Nem beszéltem „Taxis Macáról", és még egy sereg szánalmas sorsú leányról, akikben az otthon utáni vágy erős ugyan, de annyira nem, hogy tegyenek is érte valamit.

Talán egy szép, tágas, modern leányszálláson kevésbé lenne szívszorongató e lakók élete? Nem tudok rá válaszolni . . .

Sárközi Gábor

Idők sodrában

A balatonakali vasútállomás büféje előtt ismertem meg Part Istvánt. Sört kortyolgattunk, közben kiderült róla, hogy 1941 óta vasutas. Már-már elkezdtem volna a faggatózást, de félbeszakított:

— Hagyja csak! Mindjárt itt a vonat, az én életemet pedig nem lehet öt perc alatt elmesélni.

Így aztán megegyeztünk, hogy egy hét múlva ismét ellátogatok Akaliba.

Az öreg vasutas már várt rám. Helyet foglaltunk a belső váróteremben.

— Ezerkilencszázhúszban születtem — kezdte Part István. *— Szüleim napszámosok voltak, nem vetett föl bennünket a jólét. Az öt gyereknek nehéz volt előteremteni a mindennapit, hogy egyebekről ne is beszéljek. Volt egy tehenünk, ittuk a savót, meg az írót, mert a vajat eladni vitte anyám. Alig cseperedtem föl, máris „csetreszgyereknek" szegődtem, kellett a családnak minden fillér. Őrzőgyerekként havi négy pengőt kerestem, ezen kívül évente öltözet ceigruhát, egy pár bakancsot, no és a kosztot. Tizennyolc éves koromban már summás voltam a piarista papoknál. Aratási idő alatt barakkokban háltunk, lajtnál mosakodtunk. Hatan ettünk egy tálból és még ebben az összezártságban is meg kellett küzdenünk olyan emberekkel, akik ugyan közülünk valók voltak, de a jobb falatokat mindig igyekeztek elkotorni a másik elől. Egyszer méregbe gurultam és egy tál kukoricakását tálastól a nyakába borítottam annak, aki előttem halászott. Többet nem tette senkivel.*

A munkaidő pirkadattól napnyugtáig tartott, az aratással nem lehet késlekedni. Ekkor a havi fizetésem egy mázsa búza, egy mázsa rozs és nyolc pengő volt, valamint a teljes ellátás.

Szóval: darás „mácsik", kukoricakása, meg krumplileves volt dögivel, de húst csak olyankor láttunk, amikor egy bika már nyolcszáz méterre elmaradt a nyájtól . . .

Az egyik bátyámat a fehérterror alatt fölakasztották, mert tizenkilencben részt vett a földosztásban, a sógoromat meg agyonlőtték sztrájkszervezéséért. Tizennyolc éves koromban már bennem és társaimban is mocorgott valamiféle politikai öntudat, meg is vertek érte a csendőrök becsületesen. Volt a társaságban egy régebbi mozgalmi ember, aki megkapta a behívóját, mi pedig lementünk az állomásra elbúcsúztatni. Másnap az intéző már úgy tudta, hogy kommunisták vagyunk, az pedig nagy bűnnek számított akkoriban.

Negyvenegy márciusában fölvettek a vasúthoz, Badacsonytomajba kerültem pályamunkásnak, október tizenharmadikára pedig behívtak katonának. Kiképzés után az orosz frontra dobtak bennünket, Voronyezs alá. A századunkból huszonnégyen jöttünk haza. Hazatérés után leszereltek, ekkor már vasutasokban is nagy volt a hiány, visszavettek Tomajba. Amint a front elvonult, rögtön kértem a felvételemet a kommunista pártba, azóta is párttag vagyok. Negyvenhatban Akaliba kerültem, addigra már megvolt a váltókezelői vizsgám, igaz ez sem. ment könnyen ahhoz, hogy váltókezelő lehessek. A huszonnégy órás szolgálat után a tomaji főnök, Szűcs Ferenc szőlőjébe kellett kapálni, permetezni, természetesen ingyen.

Közben a Balaton északi partján is megindult a vasúti közlekedés. Neki kellett látni az igazi pártmunkának. Az emberek kissé bizalmatlanul fogadták az új rendet, meg kellett őket győzni a jó oldaláról, igazságosságáról. Két hónapig jártam téeszt szervezni. Akik ismertek, szívesen megkínáltak egy-egy pohár borral, de a belépési nyilatkozatot csak nehezen akarták aláírni.

Ötvenhatban ezt a vidéket is átfújta az ellenforradalom szele. A kisebb problémát a vasutasok jelentették, akik végül is úgy döntöttek, hogy folytatják a munkát. De még ott volt a falu. Ezen a környéken nem voltak, nem is lehettek elégedetlen emberek, a nyolcvan százalékuk cselédsorban élt a háború előtt, mégis az események, a forradalminak kikiáltott jelszavak rájuk is hatottak. Huszonnegyedikén szolgálatból ballagtam hazafelé, messziről láttam, hogy a legfőbb „fórum": a kocsma tömve. Én is betértem. Nem fogadtak túlzott barátsággal, volt aki egyenesen a szemembe vágta, hogy lejárt a kommunisták ideje . . . Annyi tekintélyem azért volt, hogy meghallgattak.

Elmagyaráztam, hogy nem járt le, még csak ezután következik . . .

Hatvannyolcig dolgoztam váltókezelőként Akaliban, ekkor átépítették az állomást, a tornyokat lebontották, málházó lettem. Nem vagyok iskolázott ember. A háború előtt gondolni sem lehetett a tanulásra, később meg jött a család, a vasúti és pártmunka töltötte ki minden időmet, megragadtam a hat eleminél. A hetvenes évek elején súlyosan megbetegedtem, hetvenhétben rokkanttá nyilvánítottak, nyugdíjba küldtek. Azóta mintha elfelejtkeztek volna rólam, rólunk, hiszen többen is járunk egy cipőben. Tudom, akik később öregedtek ki, ma öt — hétezer forint nyugdíjat kapnak, én csak háromezret.

Néha-néha, amikor összetalálkozom a korombeliekkel, megkérdezik: érdemes volt?

Mindig azt válaszolom: érdemes!

Thorday Zoltán

Kell egy kis áramszünet?

Diákok között Dunakeszin

A háromemeletes épületet kívülről állványok vigyázzák, a bejárati ajtó mellett több méter magasságban és szélességben cementes zsákok hevernek. Bent az előcsarnokban is hasonló a kép. A békésen szunnyadó szerszámok álma felett egy csőmetsző állvány őrködik.

— Mióta élnek együtt ezzel a kényszerű csendélettel? — kérdezem *Juhász Jánostól*, a 201-es Számú Gárdonyi Géza Ipari Szakmunkásképző Intézet Diákotthonának vezetőjétől.

— Idestova két éve. Fel kellett újítani az épület vizesblokkjait, de statikailag is erősítésre szorul. Jöjjön, megmutatom az emeletet, ott többet láthatunk — biztat *Juhász János*, aki két éve jött ide, másfél évtizedes nevelőmunka után felcserélve a fóti gyermekvárost.

Felérve, azonnal látható a szándék, hogy a folyosó falán elhelyezett festményekkel is igyekeznek barátságossá formálni a gyerekek otthonát, oldani ezt a kényszerű állapotot. A jobb oldalon sorakozó szobákban már végzik a statikai erősítést, miként a bal oldali rész két végében is. Benyitunk az egyik szobába. A frissen vakolt falból áradó nyirkos levegő szaga megcsapja az orrunkat. Az ablak elé épített két hatalmas oszlop nemcsak a szoba területét csökkenti, hanem jócskán leszűkíti a kilátást is a szemben lévő, tetszetős MÁV-lakótelepre is. A szomszédos szoba jóval nagyobb, de a látvány ugyanaz.

— Ez is hálószoba lesz? — kérdezem kísérőmtől.

— *Nem. A szakmunkásképzőben kevés az oktatásra alkalmas helyiség, ezért itt alakítunk ki tantermeket.* Az átalakítás után 162 diákot tudunk elhelyezni. Egyébként most százhárman laknak nálunk, legtöbbjük járműszerelőnek tanul.

A folyosó középső részén lévő szobákból vidám nevetés hallatszik ki. *Juhász Jánossal* benyitunk, aki kérdőre vonja az öttagú társaságot, hogy miért nem tanulnak.

— Áramszünet van a szobánkban, nem látunk rendesen olvasni — mondja *Ruskó Péter*, másodéves asztalostanuló, akiről hamarosan megtudom, ő a diáktanács titkára.

— Mindig ilyen vidámak vagytok? — kérdezem tőlük, miközben hellyel kínálnak.

— *Én általában jól érzem itt magam* — jelenti ki határozottan *Péter*, majd arról beszél, hogy szeptemberben jött ide Pomázról, a Pest Megyei Gyermek- és Ifjúságvédelmi Intézetből.

— Elsőéves tanuló voltam Budapesten egy faipari iskolában, amikor 1984-ben egy autóbalesetnél agyrázkódást szenvedtem. Nem tudtam tovább tanulni, kimaradtam az iskolából és mivel állami gondozott vagyok, Pomázra kerültem. Gyógyulásomat követően egy évig dolgoztam. De tavaly ősztől itt vagyok, szeretném befejezni a szakmunkásképzőt.

Mint mondja, csak közepesen tanul, de a gyakorlati foglalkozásokat nagyon kedveli.

— Szakoktatónk, *Üveges Imre* segítségével megtanulhatjuk az asztalos szakma rejtelmeit is. Én ezt nagyon tudom értékelni, mert már dolgoztam felnőtt munkavállalóként.

— Hogy érzi magát itt Dunakeszin, a kollégiumban?

— Itt a nevelőtanárok lényegesen többet törődnek velünk. A fegyelem is nagyobb, mint ahol eddig voltam, igaz mi, a diáktanács tagjai is megköveteljük társainktól. *Eljárhatunk az iskola számítógépes, fotós szakkörének foglalkozásaira, lehet sportolni, akinek kedve van citerázhat, vagy rendszeresen meghallgathatja az ismeretterjesztő előadásokat.* Ezekkel együtt is számomra mégis az jelentette a két legnagyobb élményt, hogy rendszeresen elvisznek bennünket a Zeneakadémiára és karácsonykor az állami gondozottakat a járműjavító szakszervezeti bizottsága ünnepi vacsorán látja vendégül.

Pétert társai az ágy szélén ülve hallgatják és láthatóan jó néven veszik, hogy ő beszél. Kis idő múltán a többiek is hallatják hangjukat.

A Tiszakanyárról érkezett *Lakatos László* bátyját követte, amikor Dunakeszire jött tanulni.

— Néhányszor meglátogattam, megtetszett a hely — mondja az elsőéves járműszerelő tanuló.

— Neked így biztosan nincs honvágyad?

— Nincs, mert én gyakran hazamegyek, otthon focizom az ifjúsági csapatban. A bátyám is átjön hozzám, a járműjavítóban dolgozik. Néha kapok tőle egy kis zsebpénzt is.

— Ha jól látom, mégis szomorú vagy.

— Az bizony — mondja félszegen. — *Félévkor négy tantárgyból buktam.*

— Sajnos nemcsak László zárt ilyen rossz félévet — tájékoztat a diákotthon vezetője. — *Az osztály huszonhat tanulója közül tizenöten buktak meg. Nagyon gyenge, alig két egész fölötti átlaggal jönnek a gyerekek.* Az iskolában a felzárkóztatás érdekében külön csoportokat alakítunk, de ezt szolgálják a kollégiumi korrepetálások is. Így érjük el azt, hogy a kollégisták a harmadik év végére a rendszeres tanulás révén utolérik, illetve van, aki elhagyja a vele járókat.

A harmadikos *Káli Attila* Záhonyból került a Duna menti városba. Ő is kellemes élményei között említi a zeneakadémiai hangversenyeket.

— Nekem otthon ilyen zenei élményben még nem volt részem — vallja be a jó alakú fiú, aki hetente háromszor Budapestre utazik, hogy hódolhasson testépítő szenvedélyének. — Szülői biztatásra követtem bátyámat, aki szintén itt tanult. Jól érzem itt magam — leszámítva a mostani helyzetet —, videózhatunk, van színes televízió is, szép a mellettünk lévő MÁV-lakótelep. Szeretek olvasni is, szóval hasznosan telnek napjaim.

— És a tanulás, a gyakorlati munka mit jelent számodra?

— Közepes tanuló vagyok. Lehetnék jobb is, de hát a gyakorlatban nem ezt látom. A járműjavítóban a II-es gyárrészlegben, az ablakosoknál vagyok gyakorlaton. Hát . . . — elgondolkodik, hogy mondja-e vagy sem, végül is kiböki:

— Amit eddig tanultam, annak még sok hasznát nem vettem, mert eddig csak a kalapácsot és a csavarhúzót kellett használnom.

Néhány perc múlva végre a megszokott fény árasztotta el a szobát. Magukra hagytuk a diákokat, hogy tanulhassanak. Közben arra gondolok, hogy itt nem kell az áramszünet, az építők bizony jobban igyekezhetnének!

Vetési Imre

Megkezdődött a tavaszi nagytakarítás a pályaudvarokon



A hosszú kemény tél után ezekben a napokban megkezdték a pályaudvarokon a személyszállító kocsik takarítását, külső mosását. A karosszériára rátapadt szennyeződést egyszeri mosással nem lehet eltávolítani. Sokat számít a vegyszeres kezelés, de első alkalommal az sem oldja fel a piszkot. A gépi mosás gyorsabb és hatásosabb, de kétszer is át kel húzni a szerelvényt, hogy a forgó kefék tisztára mossák a kocsikat. Ahol nincs automata mosóberendezés, ott a takarítóasszonyok szorgoskodnak azért, hogy a kocsik tisztán ragyogjanak.

(Zelman Ferenc felvételei)

Bontótelep Sátoraljaújhelyen

A sátoraljaújhelyi szertárfőnökség bontótelepén felberreg a telefon. A hívás a fényeslitkei vontatási műhelyből érkezett:

— Nagy gondban vagyunk. Egy száztonnás vonófejre lenne szükségünk, mégpedig sürgősen . . .

— Van — hangzik a válasz. — Gyorsáruként azonnal útba indítjuk.

A szakembereket sok-sok kilométer, megyei és igazgatósági határok választják el egymástól, mégis félszavakból is értik egymást. Az újhelyiek is átérzik, hogy a szállítmányt valahol nagyon várják, s annak továbbításában minden perc, óra fontos.

— *Bontótelepünk közel húszéves múltra tekint vissza* — magyarázza *Tóth Endre*, a nyolc egységből álló szertárfőnökség vezetője. — Három vágány, két bakdaru segíti a munkát. Az egyik vágányon történik a bontás, a másikon a vágás, a harmadikon az alkatrészek és az ócskavas berakása. *Az itt dolgozó huszonhárom ember tavaly 422 járművet bontott szét.* A használható alkatrészeket visszajuttattuk a nagy vasúti gépezet vérkeringésébe. Megrendelőink közé tartoznak az önálló kocsiparkokkal rendelkező nagyüzemek, mint például a salgótarjáni, ózdi kohászati üzemek. Korábban nagy hiánycikk volt a teherkocsirugó, az idén a tömlőkapcsolókat keresték nagyon. *A múlt évben a visszanyert alkatrészekkel 11 milliós megtakarítást értünk el,* a faanyag és burkolat értéke sem megvetendő. A megmentett anyagok értékét tekintve az egy személyre jutó évi termelés megközelíti a 3 millió forintot.

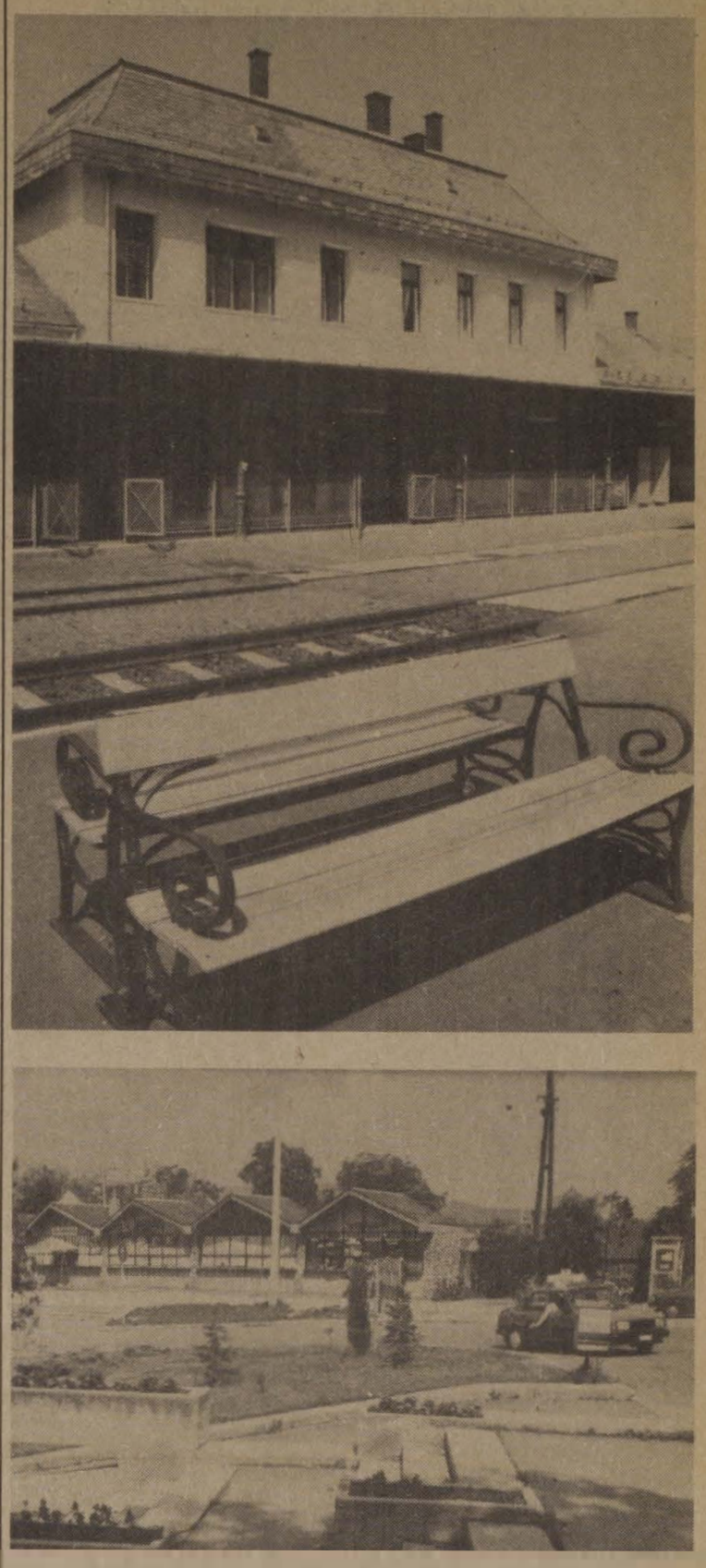
A bontóegység épületének egyik falán ez a jelmondat díszlik: a munkahely a második otthonunk, tartsuk tisztán és rendben!

Itt így, s ebben a szellemben munkálkodnak. Sziszegve marréseket a darabolandó acéllemezeken a hegesztőberendezés lángja. A munkások óriási csavarkulccsal, kalapáccsal lazítják meg, verik, szedik le a rozsdás csavarokat. A bakdaru nagy acélládákba rakott ócskavashalmot borít a vagonba. Faés acélforgácsok, revedarabocskák pattognak szét. A telep udvara mégis mintaszerűen tiszta.

— Mindenki igyekszik úgy dolgozni, hogy a bontott anyagok sem neki, se társának ne okozzanak bajt — mondja *Stumpf Bálint* osztályvezető. — Több mint húsz éve kerültem a MÁV-hoz, Hercegkútról járok be naponta. Jól érzem itt magam. Különben is szerződésben vagyok a MÁV-val, és azt betartom. Ugyanis építkeztem, és abban a vasút is segített. A tél próbára tett minket, ám a bontással még a nagy hidegekben sem álltunk le. Akadtak nehéz helyzetek, például a mínusz 29-30 fokos hidegben a hegesztőberendezések nem működtek. Kollégáimmal úgy vélem, hogy a néhány napos kiesést nyárig bepótoljuk.

Csorba Barnabás

FELÚJÍTOTT ÁLLOMÁS



Egyik legszebb, sajátos hangulatot árasztó nyugat-dunántúli kisvárosunk Kőszeg. A történelmi hagyományokban gazdag városban az elmúlt években több épületet felújítottak, illetve restauráltak. Kőszeg vasútállomása sem maradt ki a sorból: a szombathelyi vonal talán legszebb állomásává lépett elő. Magasperonján a sárga ülőkékkel jól mutatnak a nosztalgiapadok. Az Utasellátó pavilonjai illeszkednek a környezethez. Az itt dolgozó vasutasok kényelmesebb körülmények között végezhetik munkájukat.

(Fotó: Zelman)

Új szolgáltatás

Átszállás kerékpárra!

A szombathelyi vasútigazatóság több állomásán új szolgáltatást vezettek be. Az Őrségben levő Csákánydoroszlón, Kőszegen, a Szajki-tavakhoz legközelebb fekvő jánosházi állomáson, a bakonyi Porva-Csesznekén és Zánkán bérelhetnek kerékpárokat az ide érkező utasok.

Az első napi kölcsönzés díja ötven forint, két napért csak nyolcvan, három napra 100 Ft. Ha nem oda érkezik vissza a turista, ahonnan a kerékpárt bérelte, másik állomáson is leadhatja, átveszik. Ha ennek az új szolgáltatásnak sikere lesz, vagy másutt is igénylik, újabb állomásokra is adnak kétkerekű járműveket.

Gőzössirató

Öreg, négyszázhármas sorozatú gőzmozdony álldogál a szolnoki vontatási telep egyik eldugott szegletében. Eső veri, rozsda marja — nem ragyog . . . Pedig szebb időket megélt egykoron. Típusát a MÁVAG gyártotta 1928—30 között. Először a Duna—Száva—Adriai vasút került az ajkai szénbányák „Csingervölgy" nevű mozdonya Verőcemarosra? A 275 064 pályaszámú gép a nyíregyháza-sóstói kisvasútállomásra, amikor az egykor MÁV kezelésű városi villamos a skanzen kerítésének „támasztva" rogyadozik? De folytathatnám a sort.

140-es sorozatszámát viselte, később a MÁV 403-as sorozat tehervonati állományába került. A szolnoki — féligmeddig roncsnak tekinthető — példány a 403 507-es pályaszámot kapta.

Az elmúlt években több mozdony került — érdemei elismerése mellett — az őt jogosan megillető helyre. Ugyanakkor olyan kuriózumnak számító darabok, mint a 301-es, a 220-as, vagy — a konkrét példa okáért — a szolnoki 403-as, napról napra pusztul.

Ki tudná megmondani, milyen megfontolás alapján

Tudom, gazdasági helyzetünk nem teszi lehetővé a felújítást, de azt is tudom, hogy a lelkesedés, a segítőkészség, a vasút szeretete milyen sok esetben segített át egy-egy ügyet a holtponton. Vasúttörténeti rekvizitumok tömege menekült meg ily módon a lángvágótól, az enyészettől. E segítséggel született a nagycenki múzeumvasút és a paksi skanzen is. Remélem, hogy a most még kallódó öreg mozdonyokat egykor majd unokáink is látni fogják . . .

T. Z.

Vezető állomáskezelő lehet

Mátészalka Körzeti Üzemfőnökség pályázatot hirdet Balkány megálló-rakodó helyen vezető állomáskezelő munkakör betöltésére. A munkakör betöltéséhez általános iskolai végzettség, személypénztári, árufuvarozási, árupénztári, egyszerűsített forgalmi vizsga, 1 év vezető állomáskezelői (személy- és kocsirakományú forgalom) szakmai gyakorlat szükséges.

Munkaköri szolgálati lakás (72 négyzetméter, emeleti komfort nélküli) hozzátartozó kerttel. Bérezés megegyezés szerint.

A pályázatot írásban kérjük eljuttatni a körzeti üzemfőnökség címére (4701 Mátészalka, Pf. 21) 1987. április 20-ig, amely tartalmazza a pályázó önéletrajzát, munkahelyét, munkakörét, alapbérét, eddigi munkahelyeit és munkaköreit, egyéb említést érdemlő munka- és családi körülményeit.

Felvilágosítás 03/51-07-es telefonszámon.

Hozzászólás

Zöld atilla, magyar nadrág

Lapunk február 26-i számában jelent meg *Tivald Attiláné,* Miért ügy a ruhaügy? című cikke. Az írás évtizedekre visszamenően elemzi a ruhaellátás és -térítés gondjait, majd vázolja — a vasút jelenlegi gazdálkodási nehézségeit is figyelembe vevő — átfogó korszerűsítési terveket. A témához vasúttörténeti érdekességként kívánok néhány megjegyzést fűzni.

Köztudott, hogy az első hazai gőzvontatású vasút Pest és Vác között 1846-ban nyílt meg, a próbamenetet azonban már az előző év végén közlekedtették. Erről az eseményről a *Budapesti Híradó* 1845. november 13-án arról is tudósít, hogy a vasúti személyzet magyar ruhát viselt: *zöld atilla, magyar nadrág és nemzeti színű forgóval ellátott kalpag volt az öltözékük.* Talán érdemes megemlíteni, hogy e[illegible] a forma az abszolutizmus i[illegible]n is megmaradt.

A kiegyezés után egy évvel az akkori közlekedési miniszter elrendelte, hogy állomásfőnököktől lefelé a hivatalnokok nem viselhetnek egyenruhát, csak fehér zsinóros sötétkék sapkát. A magasabb beosztású hivatalnokok, akik a közönséggel érintkeznek, mint például az ellenőrök, ruhájuk jobb oldalára narancssárga szalagon magyar címeres ezüstérmet kapnak, amely alatt szárnyaskereket kell alkalmazni. *Az altisztek* — későbbi megnevezéssel segédtisztek — *egyenruhája atillából, búzavirág színű sapkából, világos szürke zsinóros nadrágból, nyári és téli köpenyből állt.* A málházók és az őrök barna, kékcsíkos zubbonyt hordtak.

A vasúti alkalmazottak jelvényeinek és egyenruhájának meghatározását illetően a miniszter 1886-ban elrendelte, hogy az altisztek (segédtisztek), úgy mint állomáselöljárók, vizsgáló főkalauzok, pálya-, távirda-, szertár- és állomásfelvigyázók stb. nem a szolgák számára előírt, hanem a tisztviselőkre kötelező egyenruházatot tartoznak viselni, azzal a különbséggel, hogy arany zsinórzat helyett ezüst színűt kell hordaniok. A rangot a gyapjúzubbony gallérján ezüstszállal hímzett rózsákkal jelölték. A szolgáknál (később altiszteknél) a rang narancssárga színű parolinon ezüstözött csíkokban jelent meg.

Feltétlenül meg kell említeni, mert ma már sokan el sem képzelik, hogy a MÁV első magyar nyelvű, 1872-ben kiadott Szolgálati és Illetmény Szabályzata értelmében *„A hivatalnokok és gyakornokok egyenruha-kiszolgáltatására való igénnyel nem bírnak, [illegible]ositva vannak azonban a, m. kir. közm. és közl. Minisztérium által az egyes rangfokozatokra nézve megállapított minta szerint saját költségükön készítendő egyenruhát viselni. A végrehajtó szolgálatban kötelességszerűen viselendő hivatalos jelvények szintén saját költségen beszerzendők."*

A vasutasok egyenruha-ellátására és a jelvények egységes megállapítására *Baross Gábor* közlekedési miniszter 1888-ban javaslatot terjesztett fel a királyhoz. Indokolásként hangsúlyozta, hogy az egyenruha viselése a közönséggel bármely módon hivatalos érintkezésbe kerülő tisztviselőre nézve a szolgálatban kötelező legyen. Kiemelte azt, hogy a javaslat megtételénél a takarékosság által megkövetelt egyszerűség volt irányadó. (Az uralkodó ez előterjesztést jóváhagyta.)

Hozzászólásom elsősorban arra irányult, hogy emlékeztessek arra, miszerint már száz évvel ezelőtt is szükséges volt az elgondolások megvalósításához a kellő gazdasági háttér. A bevezetőben említett cikkben ismertetett koncepció valóra váltásánál most is az adott pénzügyi lehetőség az irányadó. Ennek függvényében kell támogatni a dolgozók reális javaslatait és számítani megértő türelmükre.

Dr. Horváth Károly

Még egyszer az alkoholról

Beszélgetés Valkai Zsuzsannával

Az elmúlt években hazánkban is erősödött az alkoholizmus elleni küzdelem. Újságcikkek, ismeretterjesztő füzetek, könyvek láttak napvilágot. Létrejött a gyógyulni akaró betegek és szimpatizánsok alkoholellenes klubhálózata. Ennek ellenére még mindig sokan rabjai ennek a szenvedélynek. *A felmérések azt bizonyítják, hogy a dolgozók több mint 7 százaléka fogyaszt munkaidő alatt rendszeresen alkoholt. A hazai és a nemzetközi statisztikák arról is beszámolnak, hogy az utóbbi időben nőtt az alkoholos befolyásoltságból eredő halálos üzemi balesetek száma.* A népbetegségként terjedő alkoholizmus már a nőket sem kíméli. Az elmúlt évben látott napvilágot *Valkai Zsuzsanna Miért isznak a nők?* című könyve. Vele beszélgettem az alkoholfogyasztás következményeiről.

— A közfelfogás szerint a kis mennyiségben fogyasztott alkoholnak előnyös hatása van. A tudományos megállapítás azonban ezt nem ismeri el, sőt veszélyeztetettségre figyelmeztet. Önnek mi a véleménye erről?

— A tudományos kutatás elismeri, hogy kis mennyiségű alkohol fogyasztásának hatására a viselkedés oldottabbá válik, az asszociációk felgyorsulnak, javul a reakcióidő. Ha azonban rendszeresen több alkoholt fogyasztunk, akkor a reakcióidők meghosszabbodnak és a viselkedés kritikátlanná válik.

Beszéljen erről részletesebben.

— Csökken a frusztrációs tolerancia. A személyiség egyre kevesebb feszültséget képes elviselni. Romlik a rövid és a hosszú távú emlékezet. *Sivárabb lesz az érzelmi élete. Kialakul az úgynevezett organikus pszichoszindróma. Vagyis a központi idegrendszerben az alkohol következtében történt károsodás miatt kialakulnak a személyiség sérülései.* Ezek drámai formát öltve figyelmeztetik az egyént, hogy hagyjon fel az alkohol fogyasztásával.

— Az emberek többsége leteszi a poharat?

— Van aki igen. Van aki nem, hiszen a környezeti hatások is döntőek. Talán a legfontosabb a kulturális hagyományok, a szokások hatása. A buddhista vallás például tiltja az alkoholfogyasztást, de nem zárja ki más szenvedélybetegségek kialakulását. Például az ópiumot és a hasist . . .

— Köztudott, hogy a munkahelyeken tilos az alkoholfogyasztás. A közlekedésben dolgozókat rendszeresen szondáztatják, mégis előfordulnak ittasságok.

— *Nem elég rendelkezésekkel korlátozni az italozást. Azoknak, akik veszélyeztetettek, segítséget kell nyújtani. Orvosi, pszichológiai, esetleg szociális segítséget.*

— Miben tud segíteni a munkahelyi kollektíva és a család az alkoholistának?

— A kollektíva elsősorban azzal, hogy nem iszik. Értéknek tekinti az alkoholmentes életmódot, a jó munkát. A család pedig azzal, hogy lehetővé teszi a kölcsönös érzelmi töltekezést. Javaslom, hogy nagyobb közlekedési gócpontokon tegyék szervezettebbé a várakozó dolgozók szabadidejét. Egy-egy szeszmentes környezetben az otthonosság érzetét is kelthetnék.

— Mit tehetnek azokkal, akik veszélyhelyzetben vannak?

— Őket, saját érdekükben el kell juttatni az alkoholelvonó kezelésre. A kötelező kezelés riasztó a betegnek, de a gyógyulásuk érdekében jó lenne, ha együttműködnének az egészségügyi szervekkel. Sajnos, legtöbbször védekező álláspontot alakítanak ki.

— Az alkoholbetegséget gyógyíthatja a kórházi kezelés?

— Az egészségügy felelős a megbetegedett emberek gyógyításáért, de ahhoz, hogy számuk csökkenjen, nem elég az egészségügyiek erőfeszítése. Társadalmi összefogásra van szükség. Ebben nagy szerepet vállalhatnak a művelődési intézmények, a munkásotthonok közművelődési felelősei, a munkahelyi kollektívák, a szocialista brigádok. Jó lenne, ha minél több személyre szóló felmérés születne, hogy segíteni lehessen.

Büki Attila

Frissít-e a kávé?

Napjainkra a kávézás a társasági érintkezés egyik szertartásos formája lett. Persze, általában a frissítő hatást is elvárjuk ettől az illatos-ízes élvezeti szertől. De vajon valóban üdít-e?

Sajnos, ez az érzés csak afféle illúzió. Átmeneti és csalóka . . . Ugyanis — mint az orvosok megállapították — valójában nem pihenteti a szervezetet! Csupán a fáradtság érzete múlhat el, maga a fáradtság nem. És azért nem érezzük, mert a központi idegrendszer védekező mechanizmusa ilyenkor „kikapcsol". Emiatt azonban egy nem éppen kívánatos lehetőség nyílik a szervezet tartalékainak teljes kimerítésére. *A teljesítőképesség ilyen fokozása szervezetünk rovására történik* — s mint minden visszaélés —, *rövidebb-hosszabb távon veszélyes lehet!* Végül is kimerült, ingerlékeny állapotot eredményez. Nem szabad hát hinnünk, hogy a pihenés, az alvás kávéval — vagy bármi egyébbel — pótolható!

Tévesnek bizonyult az a közhiedelem is, mely szerint a kávé közömbösíti az alkohol hatását, magyarul: józanít. Az viszont előfordulhat, hogy a pityókás ember — egy csésze jó, erős kávé „hatására" — túlbecsüli képességeit. Azokat, amelyek tulajdonképpen azonosak a kávé előttiekkel. Ilyenkor néha még a volán mögé is ül. A gépkocsivezetők számára veszélyesebb az alkohol és a koffein együttes fogyasztása.

A szakemberek szerint egyéb is a kávé rovására írható. *Egyes kutatók elgondolkodtató összefüggést találtak a szív- és érrendszeri megbetegedések száma és a kávéfogyasztás mértékének emelkedése között.* Szívbetegeknél — egyéb rizikótényezőkkel együtt — az infarktus kockázatát is növelheti.

Olyan figyelmeztető tapasztalatok is vannak, hogy a terhes nők túlzott kávéfogyasztása (napi 4-5 csésze) a magzatra is káros lehet.

Valószínűleg nem mindenki előtt ismeretes, hogy a teában található koffein élettani hatása azonos a kávéével. Ráadásul: a legjobb minőségű teafélék jóval többet tartalmaznak ebből az anyagból, mint a pörkölt kávé! Hatása azonban mégsem fokozott, mert a teát nem olyan tömény en isszuk.

Miután egy kávé felhörpintésénél a teát lényegesen hosszabb ideig kortyolgathatjuk — nagyobb lélegzetű társalgások kísérő szertartásaként is alkalmasabbnak tűnik. Arról nem is beszélve, hogy *nyári hőségben a legjobb üdítőitalok közé tartozik a jégbe hűtött, citromos tea.*

A teában lévő koffein is enyhíti a fáradtságérzést, tehát frissít. Ugyanakkor — és ez nagy előnye! — miután lassabban hat, nem „feszíti" az idegrendszert, nem izgat.

A két élvezeti cikk összevetéséből egyértelműen következik, hogy a tea — egészségesebb! Bár az orvosok azt is bevallják, hogy egészséges embert napi egy-két kávé nem betegít meg. A kulcsszó egyébként itt is: *a mértékletesség!*

Albrecht Gyula

AZ INFARKTUS ELLEN



A balatonfüredi MÁV-szanatóriumban az év eleje óta infarktusmegelőzési programot kezdtek a veszély felderítésére és elkerülésére. Azokat a vasutasokat vizsgálják, akiknél a háromévenkénti szűréseknél szívműködési és keringési zavarokat észleitek az orvosok. Háromnapos vizsgálatsorozat alapján döntenek az esetleges további kezelésről, valamint arról, hogy a betegnek szüksége-s a gyógyszeres kúra folytatása. A vizsgálaton megjelentek további útmutatást kapnak az életmódvitelről, a szükséges kontrollok sűrűségéről. Ebben a szanatóriumban nagy lépést tettek ismét a vasutasok egészségéért.

A tavaszi fáradtságról

Hamarosan vége lesz a télnek, és jön a tavasz. Sajnos vele együtt a tavaszi fáradtság is. Télen általában csökken szervezetünk ellenálló képessége, mert kevesebbet mozgunk, és időnk nagy részét a falak között töltjük.

Akik a télen is a szabad levegőn dolgoztak vagy sportoltak, megfigyelhetik, hogy kevesebb gondjuk lesz ezzel a szezonális fáradékonysággal!

Persze más oka is van a fáradtságnak. Tavaszra az élelmiszerek C-vitamin-tartalma lecsökken, ugyanakkor az emberi szervezet vitaminigénye megnő. Ennek következménye a tavaszi fáradtság.

A C-vitamin hosszan tartó teljes hiánya a régi hajóstörténetekből ismert skorbut nevű, súlyos betegség okozója lehet.

Nem véletlen tehát, hogy a C-vitamin viszonylagos hiányát vádoljuk a tavaszi levertség, a gyengeség, a rossz közérzet miatt. Ez az anyag ugyanis a szervezet általános erőnléti állapotának fenntartásához is szükséges, és fokozza a fertőzésekkel szembeni ellenálló képességet. Miben találjuk meg ezt a vitamint? Ha „kapásból" kellene válaszolni, talán a legtöbben azt mondanánk: a citromban! A válasz helyes, de tudnunk kell, hogy *a csipkebogyóban például tízszer annyi a C-vitamin.*

A csipkebogyó tömegesen terem Hegyalján, az Abaúj-Tornai hegyvidéken, a Bükk, a Mátra, a Cserhát, a Börzsöny, a Pilis, a Bakony és a Balaton-felvidéken. Ugyancsak bőven találunk C-vitamint a különféle gyümölcsökben, zöldség- és főzelékfélékben. Említést érdemel a burgonya is, amelyről tudjuk, hogy C-vitamin-tartalma a téli tárolás ideje alatt sem jelentős mértékben csökken.

Jó tudni, hogy a zöldség- és főzelékfélék főzőlevét is érdemes felhasználni (például párolásra), ugyanis ez fontos vitaminokat és ásványi anyagokat tartalmaz.

Mindebből következik, hogy jó, ha minél több zöldfélét fogyasztunk friss és nyers állapotban. Tudnunk kell, hogy a zöldség és a gyümölcs héjában van a legtöbb vitamin és tápanyag. A nyers savanyú káposzta aránylag kis mennyiségű fogyasztásával felvehető a napi vitaminadag. A C-vitaminról minden nap újból gondoskodnunk kell, mert szervezetünk ezt a vitamint nem tárolja, a felesleget naponta kiüríti.

A. Gy.

A kövérség fél betegség

Téves az a felfogás, amely szerint az elhízás csupán esztétikai, illetve kozmetikai probléma. Tisztában kell lennünk azzal, hogy nincs testünknek egyetlen olyan szerve sem, amelyet az elhízás ne terhelne meg. *Az elhízott embernél növekszik a cukorbetegségre való hajlam, könnyebben betegedhetnek meg az erek, gyorsabban kopnak az ízületek, s emelkedhet a vérnyomás is.* Mindezek mellett az sem mindegy, hogy a túlsúlyos ember fáradékonyabb, ingerlékenyebb. Magyarán szólva: *túlsúlyosnak lenni már önmagában is fél betegség!*

Mi a teendő, hogy ne hízzunk el, vagyis megfelelő testsúlyúak legyünk? Mindenekelőtt: ne együnk több energiát tartalmazó ételt, mint amennyire szervezetünknek szüksége van, a felesleg ugyanis zsír formájában rakódik le, s elkezdődik vagy folytatódik a hízás. Az ésszerű és egészséges étkezés alapszabálya: a táplálékfelvétel arányban álljon a szükséglettel!

De nemcsak ezt kell szem előtt tartani. Nemcsak abból élünk, amit megeszünk, hanem abból is, amit *megemésztünk.* A jó étvággyal megevett étel „vérré válik", de a kelletlenül legyűrt élelem rosszul emésztődik és részben felhasználatlanul távozik szervezetünkből.

Pelle Józsefné receptjei

Főzzünk kevesebb zsírral

Orvosok, biológusok, vegyészek kutatásai nyomán ma már ismerjük szervezetünk tápanyagigényét, és azt is, hogy ezt mivel és hogyan biztosíthatjuk. Ismerjük az élelmiszerek tápanyag-összetételét és egyéb fontos alkotóelemeit, tulajdonságait, ezért olyan ételeket készíthetünk, amelyek nemcsak ízletesek, hanem biológiailag is értékesek, kielégítik szervezetünk szükségletét.

Ma már tudjuk azt is, hogy főzés közben egyes tápanyagok, ásványi sók átmennek a főzőlébe. A hő és az oxigén hatására a C-vitamin erősen károsodik. Ha a húst hirtelen átsütjük, vagy forró vízbe tesszük, akkor a felületén megalvadó fehérjeréteg megakadályozza az értékes húsnedvek, azaz tápanyagok, íz, és zamatanyagok kioldódását.

Többszöri felmelegített főzelékek elvesztik C-vitamin tartalmukat, de ez részben pótolható a tálaláskor hozzáadott vágott zöldpetrezselyemmel, zellerzöldjével, vagy metélőhagymával, esetleg citromlével. Tudjuk, hogy az A-vitamin zsírban oldódik, tehát szervezetünk jobban hasznosítja a sárgarépa karotinját (A-vitamin) ha azt egy kevés zsiradékban megpároljuk, esetleg nyersen lereszelve vajas vagy zsíros kenyérrel fogyasztjuk.

Sajnos hazánkban az ételek elkészítéséhez túl sok zsírt használunk. Pedig több olyan módszer, eszköz, felszerelés ismeretes, amelyek lehetővé teszik jóízű ételek készítését zsír nélkül, vagy minimális zsír felhasználásával. *Íme néhány recept:*

Tükörtojás: Egy serpenyőbe, vagy kis lábosba fél ujjnyi, gyengén ecetes vizet öntünk, és amikor forr, óvatosan beleütjük a tojásokat. Valamivel tovább kell a tűzön hagyni mintha zsírban sütnénk. Gyengén sózva, esetleg reszelt sajttal megszórva tálaljuk.

Tojásomlett: A palacsintasütőbe tegyünk 2—3 evőkanál tejet vagy vizet, és amikor forr, öntsük bele a villával jól felvert és megsózott tojásokat. Tegyük a sütőbe — grillbe — és keverés nélkül süssük. Amikor a teteje már szép sárga, lapos, széles pengéjű késsel forgassuk át és a másik oldalát is megsütve csúsztassuk a tányérra. Meghinthetjük reszelt sajttal, apróra vágott párolt zöldséggel, parajpürével, vagy bármilyen más töltelékkel.

Tejben párolt marhaszelet. Kétujjnyi vastagra vágott és teljesen lezsírozott sovány marhahúst — anélkül, hogy kivernénk — akkora lábasba tesszük, hogy a hússzeletek elférjenek egymás mellett, és annyi tejet öntünk rá, amennyi egyujjnyi magasan ellepi. Fedő alatt, közepes tűznél addig pároljuk, amíg a tej elfő, addigra a hús is megpuhul. Csak fogyasztáskor sózzuk. Párolt zöldségfélét adjunk mellé.

Paprikás ponty. Egy közepes nagyságú ponty aprólékát szeletekre vágott hagymával és egy kanálka pirospaprikával puhára főzzük, majd szitán áttörjük. Az áttört hallét tűzálló tálba tesszük, belerakjuk az előzőleg besózott halszeleteket, 2—3 evőkanál lecsót, vagy idényben zöldpaprika és paradicsomszeleteket. Megöntözzük tejföllel és a sütőben — saját levével öntözgetve — 25—30 percig sütjük. Ügyeljünk, hogy tálaláskor is legyen alatta lé.

Fóliában sült májkrémes csirkemell. A csontról lefejtett mellehúst húskalapáccsal ellapítjuk, és 2—2 szelet közé a következő tölteléket tesszük: egy kis doboz szárnyasmáj konzervet elkeverünk egy egész tojással, egy kanál zsemlemorzsával, esetleg apróra vágott zöldpetrezselyemmel. A megtöltött húsdarabokat egyenként gyengén olajozott alufóliába csomagoljuk és forró sütőben kb. 15—20 percig sütjük. Burgonyapürét, salátát adhatunk mellé.

Ugyancsak az egészséges ételkészítést segítik elő a kisebb-nagyobb grillsütők, rostsütők, kukta-fazekak is.

A kuktában nemcsak gyorsabban fő meg egy-egy étel, hanem a párolóbetétre helyezett zöldség- és főzelékfélék a gőzben megpuhulnak, tápanyaguk nem oldódik ki a főzővízben.

A grillsütőben a húsok, az előre megpárolt zöldség- és főzelékfélék — különböző ízesítőkkel, mártásokkal bevonva — jóízű pörk — anyagot kapnak, és csak alig, vagy egyáltalán nem kell hozzájuk zsiradék.

Az öregebb állatoknak rágós, kemény a húsa, többnyire élvezhetetlen, legfeljebb leves főzésére alkalmasak. A következő módon azonban „megfiatalíthatjuk" ezeket a húsokat: A zsírtól, mócsingtól megtisztított marha-, sertés-, pulyka-, liba- vagy tyúkhúst húsdarálón — kislyukú tárcsán — kétszer-háromszor megdaráljuk, hogy egészen pépszerű legyen, majd ½ kg húshoz 1 dl tejet kézzel beledolgozunk és a húsmasszát 10—15 percig állni hagyjuk. Azután olajos kézzel pogácsákat vagy szeleteket formálunk belőle és kiolajozott teflonserpenyőben mindkét oldalán megsütjük. Csak fogyasztáskor sózzuk. A húsmasszába 1—2 nyersen lereszelt burgonyát is keverhetünk, amitől még jobb ízű lesz a hús.

A rendelkezésünkre álló szakkönyvek, eszközök, felszerelések segítségével a főzés nem boszorkányság, azt meg lehet — és meg is kell — tanulni. A magunk és családunk egészségének érdekében is.

A Rákospalotai Növényolajgyár

a MÁV dolgozóinak figyelmébe ajánlja:

Mosóporait:
Ideál '82
Optiron
Uniron
Biomat
Perlux
Biolux
Ideál '86

Margarinjait:
Rama
Liga

Étolaját
Venus



Április a mozikban

Közönségcsalogató produkciók

A MOKÉP is felkészült a tavaszra. Ha az ember belepillant az áprilisi programba, ez a meggyőződése támad. Gazdag a választék műfajilag is. Felbukkannak a közönségcsalogató produkciók is, amelyek arra hivatottak, hogy kiegyensúlyozzák a szabad tér, a friss levegő, a „gyerünk ki a zöldbe" csábításait.

De ne szaporítsuk a szót! A sláger — ha nem is a kritikusok de a nézők szempontjából az amerikai *Becéző szavak*, a maga Oscar-díj özönével. Ez az elismeréshalmaz, legalábbis a színészi játékot illetően, megérdemelt. *James L. Brooks* rendező bemutatkozó sikeres munkájához nem kisebb nagyságok járultak hozzá, mint a sokoldalú *Shirley MacLaine*, a szuggesztív karakterformáló *Jack Nicholson* és a nálunk még ismeretlen, szép és tehetséges *Debra Winger*. A történet maga olyan mint az élet. Vidám, komoly és szomorú, s persze megható. A műfaj? Családregény. Apropó: regény. A Becéző szavak könyvváltozatát, vagyis eredetijét az Árkádia Kiadó a premierre időzítve jelentette meg. Aki kíváncsi rá a film után is, az megveheti.

Ugyancsak hollywoodias termék, bár angol stúdióban forgatták a *Frankenstein menyasszonya*. Ez az, amire azt szokták mondani: „jó kis marhaság volt". *Franc Roddam*, a meglehetősen ismeretlen rendező a klasszikus rémtörténetet az életre kelt szörnyről vette alapul. (Ki tudná felsorolni, ez hányadik verzió azóta, mióta *Shelley*, a múlt századi angol költő felesége kitalálta.) Persze *Roddam* nem gondolt arra, hogy mindez számunkra külön szórakozás lesz, mivel a történet egy része Budapesten játszódik! Az ábrázolásmódra (miután az „eredeti" felvételek nem itt készültek) „az ahogy a kis Móricka elképzeli" megállapítás az érvényes! Ettől eltekintve *Sting*, a népszerű rockénekes a főszereplő érdekes figura, a díszletek hatásosak. *Profi film az, amit látunk.*

Ugyancsak jó szórakozást ígér a harmadik, ezúttal valóban — amerikai film, a *Szerepcsere*. A rendező *John Landis* első csatáját már azzal is megnyerte, hogy az egyik főszereplőre az ifjú néger szupersztárt: *Eddie Murphyt* szerződtette. Mellette *Dan Aykroyd*nak jut fontos szerep, és *Tony Curtis* jóképű leányának: *Jaime Lee Curtisnak*, valamint a hajdani zenés produkciók sztárjának, *Don Ameche*-nak. A mese két milliomos gonosz szeszélyéről szól, s két fiatalról, akiknek az eszén nehéz túljárni.

Félig-meddig nosztalgiahistória a francia *Emlékek, emlékek*. Hősei egy fiatal énekes és talpraesett öccse, no meg rengeteg muzsika a hatvanas évekből, és az első filmes rendező *Ariel Zeitou* jóvoltából a két főszereplőn kívül olyan sztárok, mint *Claude Braseur, Philippe Noiret, Marlene Jobert* és *Annie Girardot*.

S ha már meleg lesz, nem hiányozhat a programból a western sem. *Lawrence Kasdan* rendező a sci-fi filmek egyik specialistája ezúttal a vadnyugat nagyon is „valóságos" világába szállt le, ismerős alapképletet bontva ki. Egy kisvárost ellenőrzés alatt tartanak a banditák. A főhős és barátai nem törődve a veszedelemmel (sem a nekik szánt golyókkal), elhatározzák, hogy szembeszegülnek a rosszal, s megtisztítják a terepet. *Ez történik Silveradóban.* (Ez a film címe!) Mindez ismerős ugyan, de aki szereti az effajta históriákat, az biztosan élvezni fogja.

A magyar kínálat is gazdag. Négyből választhatunk. A sánta dervis, amelynek díszbemutatója egyszerre lesz a hónap elején Budapesten és a Szovjetunióban, kooprodukció. *Kis József* és *Valerij Ahadov* rendezők irányításával magyar és tádzsik művészek fogtak össze, hogy megörökítsék a múlt századi titokzatos dervis (azaz: *Vámbéry Ármin*) kalandos útját Bokharában. A főszereplő a veszprémi Petőfi Színház fiatal színésze: *Benedek Gyula*. Az ötvenes évek korszakát, s egy festő *Ottlik Géza* megírta átváltozását *Dömölky János* vitte felvevőgép elé a *Hajnali háztetők*ben *Cserhalmi Györggyel, Andorai Péterrel, Udvaros Dorottyával* és *Takács Katalinnal*.

Kereken 25 régi magyar filmből készült *Bán Róbert* ollója nyomán *A Jávor* című úgynevezett snittfilm, amely nemcsak filmtörténeti értékű, hanem mint játékos kísérlet is érdekes. *Böszörményi Géza* rendező *Laurája* pedig egy helyét az emberek között nem találó fiatalasszonyról szól, akit *Básti Juli* személyesít meg. Partnerei között találjuk a lengyel *Zbigniew Zapasiewiczet, Reviczky Gábort, Dörner Györgyöt* és *Temessy Hédit*. Mind a négy produkció természetesen látható volt februárban a magyar filmek fesztiválján.

A hónap filmjei között találhatunk még egy izgalmas II. világháborús felderítőtörténetet: a szovjet *Éden akciót*, a kulturális forradalom korát bemutató kínai *Esti esőt*, a *Tulipános a téren* című, immár szokásos rövid mesefilm-összeállítást, valamint *Leonyid Gajdaj* mai tematikájú szovjet vígjátékát, a *Vigyázat, életveszélyes!*, a borongós hangvételű spanyol *Találkozás és búcsút* — egy hazájába hazalátogató híres író szembesülését a múlttal, s a *Rude Pravo* hajdani mártírhalált halt szerkesztőjének, *Jurij Herz* rendezte élettörténetét. (*Rám zuhant az éjszaka.*) A programot kiegészíti még a román *Sergiu Nicolaescu* húszas években játszódó társadalmi drámája, a *Csulandra*, amelynek irodalmi eredetijét a híres író, *Liviu Rebreanu* írta, valamint egy alaposan megcsavart, izgalmas olasz—spanyol dráma, *A tuareg bosszúja — Enzo G. Castellari* rendező munkája. Nem is szólva a *Bagoly mondja a verébnek* című kubai vígjátékról, amelynek összeütközései, pontosabban vidám kalandjai a fiatalok és az idősebbek nemzedékének különböző felfogásából, életritmusából, elképzeléseiből adódnak.

Ábel Péter



A közelmúltban nyílt meg az Északi Járműjavító Üzem Törekvés Művelődési Házában Révész Tamás fotóművész kiállítása, amelyet Bayer Ilona, a Tv-híradó munkatársa nyitott meg

A cilinder

A kollégium fűtője, az öreg Petrik kínálta fel a cilindert. Viseltes fejrevaló volt, belsejében az aranybetűs monogramot már nem lehetett kibetűzni. A közelgő jelmezbál miatt sokan acsarkodtak érte, végül egy Tóth Kristóf nevű harmadéves szerezte meg. Kezében lóbálva vitte fel szobájába, a tükör elé állt, és föltette:

— Á . . . üdvözlöm, kedves Grümbenfeld úr . . . a kedves nagyapja jobban van már . . .? Ó, igazán örvendetes hír . . .

Lónak is dicséretére váló nyerítés zavarta meg a tükör előtt ágáló Kristófot. Csete Géza állt az ajtóban.

— Öregem! . . . Tökéletes vagy . . . egy született . . . született . . . — nem jutott eszébe az imént halott név.

— Grümbenfeld! — vágta rá Kristóf.

Csete tovább lelkesedett.

— Öregem! . . . egy sétabot, egy príma nyakkendő . . . neked lesz a legjobb szerelésed szombaton . . .

Kristóf nagyképűen felnevetett, játszott tovább.

— Uram, tagja ön az úri kaszinónak?!

Csete nem hagyta abba.

— Tudod, mi lenne az abszolút tökéletes? Ha most lemennél, így lemennél.

Kristóf elhúzta a száját, gyerekesnek tartotta az ötletet.

— Ön nem lehet tagja az úri kaszinónak . . . Ön egy közönséges . . . közönséges — nem találta a szót, lekapta fejéről a cilindert. Csete még lelkesedett egy ideig, azután látva, hogy Kristóf nem figyel, lelépett.

Kristóf becsapta az ajtót, végigdőlt az ágyán, perceken belül elaludt. (A kollégiumban szokta meg a nappali alvást, otthon nem tehette meg.)

Hajnal körül felzavarták. Gerendás Zoli jött Csetével. Részegek voltak, a cilindert követelték; Csete mindenáron cilinderben akart lemenni az utcára. Kristóf lebarmozta őket, hóna alá kapta a cilindert, kivonult a mosdóba.

Reggel frissen leszaladt a földszintre. A portásfülke előtt komótosan fejére illesztette a cilindert, kilépett az utcára.

Az első percekben rettenetesen izgult: úgy járkált, mint egy kezdő manöken. Az Astoriánál egy rendőr a szemébe röhögött, de nem szólt. Ettől megbátorodott, felugrott egy villamosra, s a Keletiig utazott. Itt már sikeresebb volt: mutogatták, vihogtak, amerre ment. Egy fejkendős nénikének különösen tetszett; harsány nevetése nyomán kisebb csoport kezdett gyülekezni Kristóf köré. Néhány srác pattogatott kukoricával szórakozott: a cilindert célozták, rikácsolva biztatták egymást pontos dobásra.

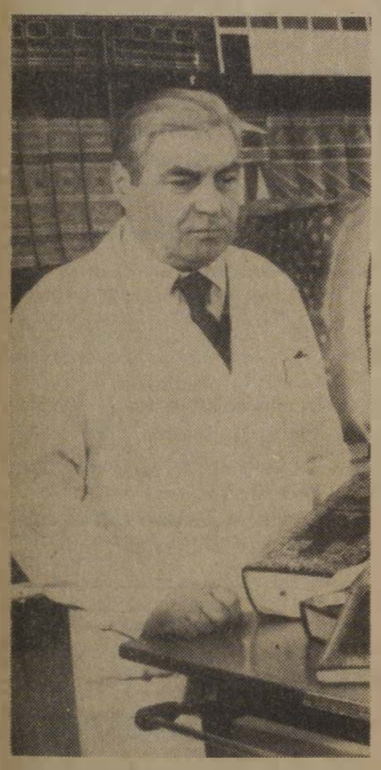
Kristóf már gyűlölte a cilindert, de késő volt: a csoportban megpillantotta az apját. Idősb Tóth Kristóf kopottas ruhájában, kezében kis bőrönddel ott állt a bámészkodók között.

Ifjabb Tóth Kristóf szégyenében futásnak eredt. Csak a szobájában billentette le fejéről a cilindert. Rátaposott és az ágy alá rúgta. Órákig gubbasztott szobájában. Apját várta.

Éjféltájt Gerendás Zoli jött Csetével.

Sárközi Gábor

A szép könyvek mestere

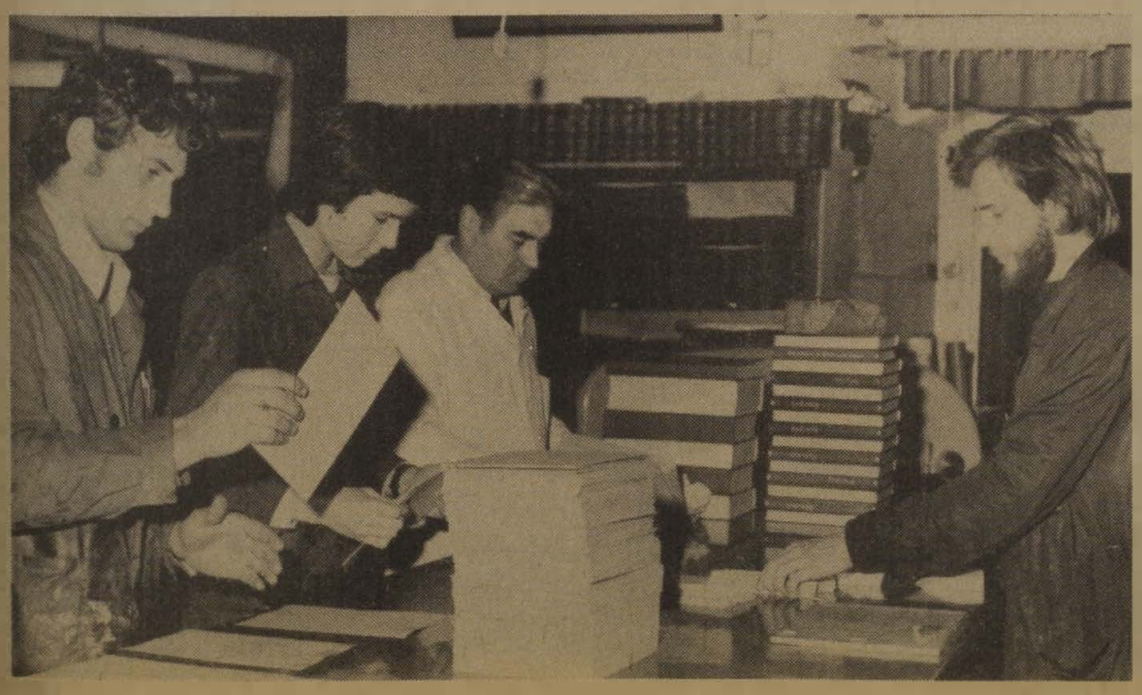


Vácott él és dolgozik a könyvkötészet egyik kiváló mestere, *Váci György*. Alkotóműhelye a városi levéltár és a közelében lévő nyomda. Újjávarázsolt, finom mívű könyveit, borítóit nemcsak hazánkban, hanem országhatárainkon túl is ismerik. Remekeit ott találjuk az Elnöki Tanács, a Minisztertanács hivataliban, a magyar ENSZ-bizottságnál, nagykövetségeken. Aranydíszítésű egyedi könyvei eljutottak Észak-Amerikában és Afrikába is. Dolgozik tanácsoknak, iskoláknak, intézményeknek is. Mesterségének régi szerszámait nem hagyja veszendőbe, műhelyében őrzi azokat, olykor kiállításokon is bemutatja.

Váci György nem rejti véka alá mesterségét, felhalmozott tapasztalatait, a szakma megannyi érdekesebb fogásait. *Tudását örömmel adja át a fiatal nemzedéknek.* Neve a szakmában világszerte jól cseng. Járt már többek között Hollandiában, Svájcban és Ausztriában.

A Magyar Filmiroda 30 perces dokumentumfilmet készített munkásságáról *Az ember nem magáért születik* címmel. Munkásságát több kitűntetés is fémjelzi. Nemrégiben az Elnöki Tanács a Munka Érdemrend ezüst fokozatát adományozta a kiváló mesternek.

(Karff István felvételei)



Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete a 37. vasutasnap tiszteletére ebben az évben is megrendezi Budapesten a vasutas képzőművészek 37. 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) és munkahelyét. A képeket kiállításra alkalmas kerettel kérjük beküldeni. *Beküldési határidő:* 1987. június 12. *Cím:* Vasutasok Szakszervezetének képzőművészeti köre, Budapest, 1081 Népszínház u. 29.

A beérkező alkotásokat hivatásos művészekből álló szakbizottság zsűrizi és tesz javaslatot a díjazásra. A határidő után érkező műveket nem zsűriztetjük.

Díjak:

Festészet: 1. 5000, 2. 4000, 3. 3000 forint.

Szobrászat: 1. 5000, 2. 4000, 3. 3000 forint.

Grafika: 1. 5000, 2. 4000, 3. 3000 forint.

Érmek és plakettek: 1. 2000 forint.

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége különdíjat tűz ki olyan műalkotásokra, amelyek a vasút fejlődését, a vasutasok megváltozott munka- és életkörülményeit ábrázolják.

A különdíjak összege: festészet 3500 forint, szobrászat 3500 forint, grafika 3500 forint.

A díjakat a kiállítás megnyitásakor adják át.

Vasutasok Szakszervezete

Versmondóverseny

József Attila halálának 50. évfordulója tiszteletére igazgatósági szintű vasutas szavalóversenyt rendeztek Miskolcon. A szolgálati helyekről 25-en vettek részt a nemes vetélkedőn.

Somló Ferenc, Jászai-díjas színművész, a zsűri elnöke értékelte az előadók teljesítményét. A győztes *Szabó Győzőné*, a miskolci biztosítóberendezési fenntartási főnökség műszerésze lett. Második *Szabó János*, a hatvani körzeti üzemfőnökség kocsivizsgálója, harmadik pedig *Béres Erika*, az építési főnökség szakmunkása.

Az első hat helyezett értékes tárgyjutalomban, míg a többi résztvevő könyvjutalomban részesült.

Büki Attila

ÁPRILIS

olyan ez az április
csókolta délelőtt
mint leszerelő katonák hite
orgona illata
lányok arca
alma mosolya

havakat átsiró kedvemre
jöjjetek lányok fiúk
vigyétek hajam hullámaiból
a zöld madarak füttyét
síkságok kalácsaiból
át a komor hegyeken
ezt az április csókolta
délelőttöt
tavaszi szerelmeket

ÁPRILIS 5-ÉN

Vasutas bérleti előadás

A jubileumi évad harmadik vasutas bérleti előadása április 5-én, vasárnap délelőtt 11 órakor lesz a József Attila Színházban.

Neil Simon: Mezítláb a parkban című vígjátékát mutatják be. A főbb szerepeket Ivancsics Ilona, Galambos Erzsi, Bánffy György és Józsa Imre játsszák. A rendező: Valló Péter.

Emlékzászló

Tavaly *Baráth János* nevét vette fel a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség honvédelmi klubja. *Baráth János* vasutas- és más kiemelkedő munkásmozgalmi múltjával kötődött a zalai megyeszékhelyhez.

A 83 tagú, két szakosztályt működtető vasutas honvédelmi klub február végén megtartott közgyűlésén a néhai veterán 76 esztendős leánya, *Horváth Józsefné* — született: *Baráth Mária* — a család nevében emlékzászlót adott át *Tóth Balázsnak*, a klub titkárának. A névadó ünnepségen egyik jelenlévő unokája szalagot kötött a nagyméretű lobogóra.

Az ünnepségen a csomópont gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetőin kívül megjelent *Berecz Ágoston*, a Magyar Honvédelmi Szövetség Zala megyei elnökségének a tagja is.

Sz. J.

Lövészverseny

A miskolci járműjavító üzem MHSZ-klubja a szovjet hadsereg napja tiszteletére lövészversenyt rendezett. A nyolc MHSZ-klub részvételével megrendezett versenyen kilencvenhatan indultak. A versenyzők két fegyvernemben — kispuska és pisztoly — mérték össze tudásukat.

A kispuskaversenyszámban a járműjavító férfi és női csapata, pisztolylövésben a miskolci vasútigazgatóság csapata győzött. A helyezetteket oklevéllel és tárgyjutalommal díjazták.

Az üzem MHSZ-klubja a nemzetközi nőnap alkalmából is megrendezte immár hagyományosnak tekinthető lövészversenyét.

Jó dolgozó — jó sportoló

A Celldömölki Vasutas Munkás Sportegyesület elnöksége március első hetében megtartott ülésén döntött a Jó dolgozó — jó sportoló kitüntető címek odaítéléséről.

Az elnökségi döntés értelmében első helyre Balogh Zsolt labdarúgó, a CELTEX gépkocsivezetője, másodikra Skriba Zsolt kézilabdázó, a celldömölki építési főnökség nehézgépkezelője és a harmadikra Obráz András asztaliteniszező, ugyancsak az építési főnökség dolgozója került.

(jakab)

Az épületet nem lehet megmenteni

Megsüllyedt a csónakház

A miskolciak segítséget várnak, és reménykednek

A magyar kajak-kenusok évtizedek óta a világ legjobbjai között szerepelnek. Számon tartják őket, hiszen szinte megszámlálhatatlan rangos nemzetközi, illetve világversenyről hoztak érmet. Büszkeségeink közül az egyik *Hajdú Gyula*, aki az 1982-es belgrádi világbajnokságon aranyérmet nyert 1000 méteren Sarusival. Most az MVSC sportolója és a kajak-kenu szakosztály vezetőedzője.

Valamikor, úgy a hetvenes évek elején, a sportág egy külföldi, a magyar viszonyokat nem ismerő pápája azt találta mondani:

„Önöknek, magyaroknak, bizonyára sok kiépített pályájuk és nagy szurkolótáboruk van, ha ilyen szép eredményeket tudnak elérni!"

Pálya!

Abban az időben az újpesti hajógyári öblöt leszámítva nem nagyon volt még „pályaszerűség" sem. Ma legalább egy-kettő akad. A versenyek rendezésére alkalmas állóvíz-pálya van Miskolcon, a Csorba-tónál. Sőt az MVSC sporttelepén olyan tanmedence üzemel, amilyen talán még a vezető budapesti egyesületeknek sincs.

Miskolcon tehát van tanmedence: nyáron a Csorba-tavon kilenc sávon kibójázott 1000 méteres pálya, világbajnok edző, *mi lehet hát a gond, amiért fő a fejük?*

A csónakház össze akar dőlni!

A sporttelep és a vízitelep üzemeltetése és fenntartása a miskolci épület- és hídfenntartó főnökségre tartozik. A helyszínen *Maczkó János* főépítésvezető, *Marosi József*, az MVSC elnöke és *Hajdú Gyula* avat be a részletekbe.

A csónaktároló 12 × 24 méteres pillérvázas MEZŐPANEL csarnok. 1973 végén volt a műszaki átadása. Sokáig semmi baj nem történt, de tavaly júniusban megmozdult az épület, s a délkeleti sarkon süllyedésre utaló jeleket vettek észre. Augusztusban kívülről megtámasztották, de szeptemberben már belülről is alá kellett dúcolni. Mivel a mozgás nem állt meg, talajmechanikai szakvéleményt kértek. A vizsgálatot az Észak-magyarországi Tervező Vállalat végezte.

Míg *Maczkó János* a dokumentumokban lapozgat, *Marosi János* és *Hajdú Gyula* szörnyülködnek:

— Nézd, mennyit süllyedt megint! Befér a tenyerem a pillér és a betontestek közé!

— Az épület észak-déli irányú — mondja a főépítésvezető. — Észak felől a tó — valamikori bányató. A kitermelt meddőt itt a parton elegyengették, erre épült a vízitelep. Az eredeti, úgynevezett „termett" talaj a tó felé lejt, s ezzel egy szintbe hozták a laza szerkezetű meddőt.

Részlet a vizsgálati jegyzőkönyvből:

„A telep területe kavicsbányai meddő, azaz homokos, kavicsos agyag. Laza, sodorható állapotú, térfogatváltozó. A vizsgált terület körül idős fák vannak, például a déli végfaltól 1,0—1,6 méterre. A tó felőli oldalon az idős fák törzse jellegzetesen torzul, míg a tótól távolabb esők, az épület déli oldalán egyenesen állnak."

— A pillérek alatt — folytatja *Maczkó János* —, mintegy 110 cm mélyre nyúlnak le az alapot képező betontömbök, amik alapterülete 1,6 × 95 méter. Amikor megcsúszott ez a földtömeg, a falpanelek a pillérek hornyaiból kihúzódtak. Tehát a termett talajba ágyazott déli fal a helyén maradt, míg az egész csarnok útnak indult.

— Azt hiszem jogosan vetődik fel a kérdés: ilyen laza talajon miért nem készítettek ennek a nagy épületnek vasbeton alapot?

— *Erre a szakvélemény is kitért. Megállapították, hogy itt az egyszerű síkalapozás nem felel meg, a javasolt új alapozási mód a vasbeton koszorú, de a kivitelezőt nem marasztalták el.*

— Ez érthetetlen. Miért vétlen a kivitelező? Talán a tó a hibás?

Marosi József, aki az építés idején még nem volt az egyesület elnöke, elmondja, hogy mivel a csónakház szabvány MEZŐPANEL-ből épült, nem kellett külön épülettervező. A MEZŐPANEL főmérnöke volt a felelős építésvezető.

— Térjünk vissza a mába! Mi most a teendő?

— A szakértők szerint le kell bontani a csónaktárolót, s a víztől újra felépíteni, most már vasbeton alappal.

— Más alternatíva nincs?

— *Az épületet nem lehet megmenteni* — sajnálkozik az elnök, annál is inkább, mert annak idején rengeteg társadalmi munkával állították föl. A földtömeg megállítására egy partvédmű kellene a tó felől.

A főépítésvezetőhöz fordulok:

— Mennyibe kerülne ez a megoldás?

— *A partvédmű folyóméterére 10—15 ezer forint. Itt körülbelül 100 métert kellene építeni . . .*

— És nincs rá pénz?

— *A MÁV Vezérigazgatóságának a csónakház szétbontására és újra összeállítására sincs pénze.*

Időközben *Hajdú Gyula* kinyitotta a csónakházat. A közlekedő út két oldalán állványerdő, amit andráskeresztekkel erősítettek meg. Innen elég nehéz lehet kihozni a hajókat. S egyáltalán nem látszik biztonságosnak vagy biztatónak a helyzet.

— Az értékesebbeket, amennyit lehetett, átvittük a főépületbe — mutatja az edző. S valóban, a főépületben, ahol az iroda, a konyha, az öltözők vannak, a társalgót megtöltik a versenyhajók.

Csend ereszkedik közénk, elgondolkodunk, majd *Hajdú Gyula* folytatja:

— Nagyszerű ez a közel 10 kilométeres tórendszer, nemzetközi versenyt is rendeztünk már itt. Most pedig azt sem tudjuk, hogy a szakosztály több mint kilencven tagja a nyáron hogyan fog vízre szállni. Hiszen, ha itt építkezés lesz, valahol kell tárolnunk a hajókat, de hol? *Még elképzelésünk sincs, hogy hova tegyük a 117 sporthajót, aminek értéke a lapátokkal együtt 746 000 forint.*

— S közben az élet megy tovább. Nekünk folytatni kell a munkát — mondja *Marosi József* —, nevelni az utánpótlást. De hogyan, ha nem tudjuk megoldani a hajók biztonságos tárolását?

Hát igen, a hol?, a hogyan?, és a miből? megnehezíti az életet. A miskolciak segítséget kérnek és reménykednek. Hátha tudja folytatni az edzést, a versenyzést az a 90—100 gyerek.

Az utánpótlás.

Demeter Kálmán

HÍREK

— **Nívódíj.** Az elmúlt évben nyújtott kiemelkedő teljesítményük elismeréseként huszonnégy amatőr művészeti kollektívának nívódíjat adományozott az Országos Közművelődési Központ Módszertani Intézete. A társastánc kategória legjobbjának járó nívódíjat a győri vasutasok Arany János művelődési házának formációs tánccsoportja kapta.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** Harminchét évi vasúti szolgálat után nyugalomba vonult Végh Sándor, a hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség előmunkása. Az V. főpályamesteri szakasz dolgozói Jászboldogházán, a községi művelődési házban rendezett bensőséges házi ünnepségen köszönt el Végh Sándortól.

— **Fénysorompók.** A Budapest—Hegyeshalom közötti fővonal rekonstrukciója keretében átalakítják a fénysorompókat. Február végén Kimle és Hegyeshalom között végezték el ezt a munkát.

— **Műsoros est.** A székesfehérvári pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága március 6-án műsorral egybekötött ünnepséget rendezett a nemzetközi nőnap alkalmából.

— **Sódervonatok.** Az időjárás javulásával, a szegedi igazgatóság területén, Kiskunlacházáról és Szalkszentmártonból elindultak a sóderszállító irányvonatok.

— **Akcióban.** A győri körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt-szervezete sokszor hallat magáról. A véradónapok szervezése mellett gyakran rendeznek egészségügyi témájú előadásokat. A májusi vöröskereszt világnapra készülve, munkahelyi gyógytornát szerveznek, és egy véradónap is szerepel a programjukban.

— **Táncleckék felnőtteknek.** Fiatalok és középkorúak, egyedülállók és házaspárok szakavatott tánctanár segítségével tanulják a keringőt, a tangót és a csacsacsát Győrben, a vasutasok Arany János művelődési házában. A hangulatos táncesték minden héten szerdán 19 órakor kezdődnek.

— **Társadalmi munkában.** A záhonyi gépesített rakodási főnökség karbantartó műhelyeiben elavult a fűtési rendszer, gyenge a világítás. A főnökség dolgozói vállalták, hogy társadalmi munkában elvégzik a szerelési munkákat. Az üzemigazgatóság vezetői támogatják a dolgozók kezdeményezését.

— **Utazzunk együtt!** A nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója tiszteletére ezzel a címmel kezdeményezett versenysorozat dombóvári csomóponti döntőjét a forgalmi szakszolgálat csapata nyerte. A győztes csapat bejutott a megyei döntőbe. A csomóponti döntő többi csapata is jól járt, mert a győztesekkel együtt szovjetunióbeli utazáson vehetnek részt.

HALÁLOZÁS

Hatvanöt éves korában tragikus hirtelenséggel elhunyt Retkes István nyugdíjas főfelügyelő. A MÁV szolgálatába 1941-ben lépett. Szolnok állomáson előbb mint menetirányító, később térfőnök, majd forgalmi oktatótisztként dolgozott. 1970-től tíz éven át volt az szb elnöke. Családtagjai, munkatársai február 4-én kísérték utolsó útjára az abonyi temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném miskolci 37 négyzetméteres, első emeleti, másfél szobás, erkélyes, összkomfortos, tanácsi lakásomat budapestire. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Rajz Éva, 44-75/149, vagy 840-148/149 telefonszámon.

Eladnám Gyömrő, Imre u. 119. szám alatti 200 négyszögöles telket félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve), vagy elcserélném budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 221-892/167 telefonszámon (Szabóné).

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1—5. szám alatti 50 négyzetméteres, utcai I. emeleti, komfortos, MÁV-bérlakásomat Budapesten, szoba-konyhás tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 16-19 óráig a 839-152-es telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, gázfűtéses, komfortos, világos, parkra nézó MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra, vagy vidéki házra. Érdeklődni lehet: Filep György, Budapest, Kerepesi út 5. szám, IV. épület, II. emelet 40. Telefonüzenet: 370-897.

Eladnám 2 szoba, konyhás (plusz mellékhelyiségek) Gyöngyös, Kossuth u. 21/4. szám alatti családi házamat. Érdeklődni lehet: személyesen vagy levélben. Cím: Vágó Pál, Budapest XV., Páskomliget utca 60. IV. emelet 23.

Elcserélném budai, magasföldszinti, napos, parkra nézó, 42 négyzetméteres, komfortos, MÁV-bérlakásom kisebb, egyszobás, komfortos vagy garzonlakásra MÁV-dolgozóval. Budai lakás előnyben. Érdeklődni lehet 8—9.30 és 18—21 óra között a 751-695 telefonszámon.

Elcserélnénk két budai lakást. Az egyik 42 négyzetméteres, komfortos, magasföldszinti, napos, parkra nézó, egyszobás MÁV-bérlakás, a másik 38 négyzetméteres, összkomfortos, telefonos, napos, belső kertre nézó II. emeleti, erkélyes, tanácsi lakás. Kérünk kétszoba-hallos, komfortos, 65-75 négyzetméteres, telefonos, tanácsi lakást. Budai előnyben. Érdeklődni lehet 18—21 óra között a 751—695 telefonszámon.

Elcserélném Budapest X., Salgótarjáni úti MÁV-telep, 21. épület I. emelet 7. alatt levő egy szoba komfortos MÁV-bérlakást budapesti MÁV, vagy tanácsi, nagyobb alapterületű lakásra. Soós Lajos.

Elcserélnénk Budapesten a 3-as metrótól 15 percre levő kertes, új, két tanácsi, komfortos lakást — amely egy házban van, az egyik egyszobás, a másik egy plusz félszobás, összesen 83 négyzetméteres, gáz az udvarba bevezetve — Tapolca és közvetlen környékén tanácsi, MÁV vagy bármilyen tulajdonú lakásra. Érdeklődni: a 126-045 városi, vagy a 43-26 és 42-40 üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úton levő 96 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb, telefonos, tanácsi lakásra — jó közlekedésnél — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet naponta 16—19 óra között a 137-377-es telefonszámon.

Elcserélnénk budapesti 100 négyzetméteres, telefonos, galériás, kétszobás MÁV-bérlakásunkat kisebb tanácsi lakásra vagy ingatlanra, vidékire is. Érdeklődni csak levélben: Somogyi György, Budapest, 1087 Kerepesi út 1., I. emelet 8.

Elcserélném százhalombattai, 37 négyzetméteres IV. emeleti másfél szobás, összkomfortos, erkélyes, tanácsi lakásomat hasonló vagy kisebb budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben 7—15 óráig a 19-03 üzemi telefonszámon. Köviné.

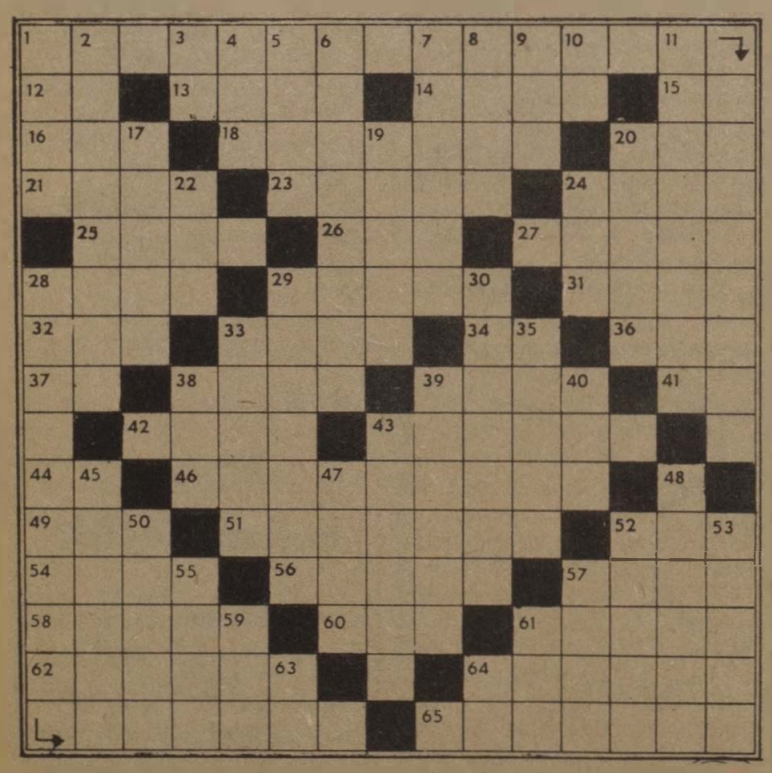
Elcserélném két szoba összkomfortos, telefonos, budapesti MÁV-bérlakásomat Budapesthez közeli családi házra. Levélcím: Veresegyháza, 2112, postafiók 43.

Elcserélném Budapest IX. kerületi 65 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses, komfortos, MÁV-bérlakásomat kertes, hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: 664-893 városi és az 59-39 üzemi telefonszámon. Gubinyi Károly.

Elcserélném rákospalotai, VI. emeleti, egy plusz két félszobás, 60 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb alapterületű budapesti lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet napközben a 296-371, 15 óra után 84-18 üzemi telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám tapolcai 3 szobás, telefonos, garázsos öröklakásomat budapesti öröklakásra, OTP-átvállalással. Érdeklődni lehet a 12-596 városi, és a 42-74 üzemi telefonszámon. Ábrámofszky Péterné.

BERUHÁZÁS VAGY FENNTARTÁS



Vízszintes: 1. Fontos pénzügyi tennivaló. (Folytatás a 28. függőlegesben.) 2. Rag. 13. Mérgező gáz. 14. Azonnal. 15. Csontokat köt össze. 16. Női énekhang. 18. Sakálfejű isten az egyiptomiaknál. 20. Manduladarab. 21. . . . Edmond (1787—1833) neves angol színész. 23. Jó víz. 24. Megér egy estet. 25. Dal. dallam. 26. Kerti szerszám. 27. a görög abc negyedik betűje. 28. Színesedik a gyümölcs. 29. Megkülönböztető jelzése. 31. Kevert nyár. 32. Kacat. 33. Ázsiai állam. 34. Zene fele. 36. Víznyerő. 37. Erek szélei. 38 Lényegtelenül. 39. Nyakmelegítője. 41. Kimondott betű. 42. Neves futballkapus volt. (Imre). 43. Kalász betűi. 44. Német személyes névmás. 46. Nagyon forró nyár. 49. Idegen pénz. 51. Neves chilei költő, utónevének kezdőbetűjével. 52. Maskara kezdete. 54. Férfinév. 56. Paripáját. 57. Hóhér. 58. Mózes öt könyvének elnevezése, névelővel. 60. Keserv. 61. Népszerű krimihős. 62. Irányítja. 64. Szégyenpad.

Függőleges: 1. Indiai szeszes ital. 2. Spanyol szigetcsoport a Földközi-tengerben. 3. Vallásrövidítés. 4. Végek nélkül mulat. 5. Hazai. 6. Nagy boltok. 7. Félrevezetem. 8. Kétszeres ételízesítő. 9. Elme. 10. Satu azonos betűi. 11. Népszerű csillagkép. 17. Ázsiai folyó. 19. Kiskirályok. 20. Lomha. bamba. 22. A 60. sor fordítottja. 24. . . . Club, nemzetközi írói egyesülés. 29. Repeszgránát. 30. A barom. 33. Zsupán. 35 Hirtelen megfog. 38. Cik-. . . 39. Afrikai állam. 40 Hasít, a közepén. 43. A halálmadár. 45. Angol távirati iroda. 47. Papírra vetek. 48. Papagájféle. 50. K-val a végén nyelvrokonaink. 52. Mezőgazdasági telep. 53. Nem kevesen. 55. Szovjet város. 57. Kevert hideg ital (ék. hiány). 59. Nem fölé. 61. Kamrában van. 63. Szintén. 64. Kicsinyítő képző.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 28. függőleges.

Beküldési határidő: április 9.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Kárjegyzőkönyvek felvétele. Helytelen kocsikiválasztás.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 4. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

Tóth Gizella 5720 Sarkad, 33. Őrház; Kövér Katalin 3000 Hatvan, Április 4. u. 9.; Balatoni Andrea 8400 Ajka, Verseny u. 2. II. emelet 9.; Ferkó Gyula 4501 Kemecse, Vasút u. 7.; Békefi Mihály 5600 Békéscsaba II., Petőfi u. 20/A.

Március 6-án adták át

Füleken a vándorzászló

A két szomszédos határállomás, Somoskőújfalu és a Fülek közötti munkaversenyt évenként értékelik. Eszerint — az elmúlt évben végzett munka alapján — a csehszlovák vasutasok 75 pontjával szemben a somoskőújfaluiak csak 60 pontot szereztek. Így Fülekre került a vándorzászló, amelyet március 6-án, ünnepélyes külsőségek között adtak át a határállomás vezetőinek.

Felhívás

Az 1987/88-as tanévben a műszaki, a közgazdasági, a mezőgazdasági és élelmiszer-ipari, valamint a jogi szakterületeken szervezik meg a szakmunkások előkészítő tanfolyamait (SZET).

Alapvető feltétel, hogy jelentkezésüket a vállalat vezetősége támogassa: *vállalja, hogy a tanfolyam idejére, s a nappali tagozaton folytatandó felsőfokú tanulmányok időtartamára az erre vonatkozó rendeletekben megállapított kedvezményeket számukra biztosítja.*

A felvételre javasolt szakmunkások alkalmassági és képességvizsgán vesznek részt. Aki a tanfolyamra jelentkezik, szándékát jelentse be vállalata személyzeti (oktatási) osztályán e hónap végéig. Itt kérhet további részletes felvilágosítást, és igényelheti a jelentkezési lapot is, amelyet kitöltve, a szükséges mellékletekkel együtt április 10-ig kell ugyanide visszajuttatni.

A vállalat vezetősége — az érintett munkáskollektívák véleményének meghallgatásával — a benyújtott jelentkezési lapok közül azokét, akiket továbbtanulásra alkalmasnak tartanak és javasolnak, április 15-ig küldik el a megpályázott szakterület SZET igazgatóságának.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—0605. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXI. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1987. ÁPRILIS 16.

Kedvezőtlen első negyedév után

Nehéz lesz pótolni a lemaradást

Lassult az elegymozgás — Nőtt a kocsiforduló-idő — Romlott a személyszállítás minősége

Márciusban tovább növekedett a vasúti áruszállításban a lemaradás mértéke. Az elszállított 9,7 millió tonna árumennyiség a tavaly márciusit ugyan meghaladta 1,2 százalékkal, a tervezettnél azonban közel 3 százalékkal kevesebb volt. Az átlagos szállítási távolság csökkenése következtében az árutonnakilométer teljesítmény csak bázis szintű, illetve 96,4 százalékos volt a tervhez viszonyítva.

1987 első negyedévében előzetes adatok szerint 24 millió tonna árut szállított a vasút, ami 89,7 százalékos bázis, és 87,4 százalékos tervteljesítést jelent. Kedvezőtlen volt tehát az első negyedév.

Elsősorban a hosszan tartó hideg időjárás akadályozta a tömegáruk vasúti szállítását. Ilyen körülmények között az erre az évre is meghirdetett előszállítási kedvezményrendszer sem hozta meg a várt eredményt. Az exportszállításokon kívül nagymértékben csökkent a nemzetközi vasúti áruforgalom is

Behozatali forgalomban az első negyedévben 4,5 millió tonna áru érkezett vasúton az országba, ami az előző évinek 81, a tervezettnek pedig 83 százaléka. Alacsony volt a tranzitforgalom volumene is. A 2,8 millió tonna árumennyiség a bázisnak 84, a tervnek 81 százalékát jelenti.

Összességében a kedvezőtlen szállítási körülmények miatt *az első negyedévben a vasúti áruszállításban az előző évihez képest 2,8 tonna, a tervhez viszonyítva pedig 3,5 millió tonna lemaradás keletkezett.* Ilyen mértékű lemaradást a vasút az év végéig a legkedvezőbb körülmények között is csak kis valószínűséggel tud pótolni.

Az áruszállítás minősége márciusban már kis mértékben javult. Emelkedett a teherkocsik térbeni kihasználását kifejező statikus terhelés értéke.

A tervezetthez képest ugyan nem, de a tavaly márciusihoz képest 10 százalékkal csökkent a kocsiforduló-idő. A vonatfeloszlatások száma összességében 13 százalékkal csökkent.

Ezen belül viszont a szomszédos vasutak kedvezőtlen fogadási készsége következtében a kilépő vonatfeloszlatások száma 16 százalékkal magasabb volt mint az elmúlt év hasonló időszakában.

Az áruszállítás minősége az első negyedéves szinten nem volt kielégítő. Jelentősen megnőtt a kocsiforduló idő, az elegymozgás lelassult. A kevesebb áru ellenére sem tudta a vasút a fuvarozásra felkínált összes árut elszállítani. Ezt bizonyítja, hogy a rakodásokhoz ki nem állított kocsik mennyisége a tavalyi első negyedévinél 113 százalékkal több volt.

Az elegymozgás további lassulását jelentette a sok vonatfeloszlatás.

Összességében 115 százalékkal több vonatot kellett a hálózaton feloszlatni, mint az elmúlt év első negyedévében. A belföldi vonatfeloszlatások száma 39 százalékkal, a kilépő vonatfeloszlatásoké pedig 16 százalékkal emelkedett.

Ez utóbbi azonban nem a MÁV rossz munkájának, hanem a szomszédos vasutak nem megfelelő fogadási készségének az eredménye. A tehervonati mozdonyok kihasználása a negyedév során csak részben volt kedvező. Az elmúlt évihez képest javulást jelentett a géprevárások és a gépácsorgások számának 41, illetve 15 százalékos csökkenése.

A vasúti személyszállítást márciusban kissé emelkedő, első negyedéves szinten viszont csökkenő tendencia jellemezte. Az év eddig eltelt időszakában 54 millió 668 ezer utast szállított a vasút, ami 98,5—98,6 százalékos teljesítést jelent a viszonyítási alapokhoz. *Az áruszállítással ellentétben, a személyszállításban emelkedett az átlagos utazási távolság, így az utaskilométer-teljesítmény valamivel kedvezőbb, 99,5, illetve 99,1 százalékos volt.*

A személyszállítás minősége, a menetrend szerinti közlekedést alapul véve kedvezőtlenebb volt, mint az elmúlt év első negyedévében.

Elsősorban a januári nagy havazások következtében a menetrendszerűség 97,8 százalékról 96,6 százalékra csökkent. A legnagyobb mértékű csökkenés a nemzetközi expresszvonatok közlekedésében volt. Az első negyedévben 46,1 perc volt az átlagos késési idő, az elmúlt évi 27,8 perccel szemben.

Kitüntetési ünnepségek április 4. alkalmából



Dr. Nagy Ervin közlekedési miniszterhelyettes ünnepi beszédét mondja (Laczkó Ildikó felvétele)

Országszerte bensőséges ünnepségeken emlékeztek meg hazánk felszabadulásának 42. évfordulójáról. A Közlekedési Minisztérium kitüntetési ünnepségét április 1-jén a MÁV Vezérigazgatóság épületében rendezték. Ezen az ünnepségen adták át a kormánykitüntetéseket és a miniszteri elismeréseket a tárcához tartozó közlekedési ágazatok és vállalatok dolgozóinak.

Az ünnepség elnökségében helyet foglalt *dr. Tóth László* közlekedési minisztériumi államtitkár, *Moldován Gyula*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének főtitkára, *Tolnai Ildikó*, a vasutasszakszervezet titkára.

Dr. Nagy Ervin közlekedési miniszterhelyettes köszöntötte a kitüntetési ünnepség részvevőit. Beszédében méltatta április 4. jelentőségét, majd a közlekedési vállalatok eredményeiről és feladatairól beszélt.

A miniszterhelyettes ünnepi megemlékezése után a kormánykitüntetéseket és a miniszteri elismeréseket *dr. Tóth László* államtitkár adta át. *(A kitüntetésben részesült vasutasok névsorát lapunk 3. oldalán közöljük.)*

Gyenes András látogatása szakszervezetünk székházában

A vasutas-szakszervezet székházába látogatott március 23-án *Gyenes András*, az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottságának elnöke. A vendéget *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára fogadta, majd találkozott az elnökség tagjaival és az osztályvezetőkkel. Koszorus Ferenc tájékoztatást adott a vasutas-szakszervezet helyzetéről, törekvéseiről és gondjairól. Ezután Gyenes András beszélt a Központi Ellenőrző Bizottság feladatairól, belpolitikai életünk fontosabb eseményeiről, majd kérdésekre válaszolt.

Tanácskozás

Március 30-án, szakszervezetünk székházába látogatott *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, és megbeszélést folytatott a közlekedési és a vasutas-szakszervezet vezetőivel a közlekedés és a vasút helyzetéről, kapcsolatáról, az időszerű közös tennivalókról. A tanácskozáson jelen volt *Moldován Gyula*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének főtitkára és *Papp Béla* titkár, valamint *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Tolnai Ildikó* titkár.

Kommunista műszak

A debreceni járműjavító szocialista és munkabrigádjai az idei évre két kommunista műszakot terveztek. Az elsőt március 28-án tartották, s ezen az üzem közel 1300 dolgozója vett részt. A műszakon 35 kéttengelyes kocsi fővizsgájával egyenértékű termelési értéket állítottak elő.

A kommunista műszak bevételét a nyugdíjasok jutalmazására, lakásépítési kölcsönre, a KISZ támogatására, a bodrogolaszi vasutas nevelőintézet segítésére, illetve a szakmunkástanulók üdültetésére fordítják.

AZ UTASOKÉRT

Kevesebb létszámmal, növekvő termelékenység

Harmadik alkalommal, március 10-én Budapesten a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság tanácstermében, közel 400 különböző szintű vezető részvételével rendezték az Utasellátó Vállalat évi országos vezetői értekezletét.

Dr. Sebes Miklós vezérigazgató bevezetőjében elmondotta, hogy a vállalat más irányú tevékenysége mellett továbbra is elsőrangú feladata az utazóközönség ételekkel és italokkal való ellátása. *Tavaly megközelítően 70 millió utas vette igénybe a különböző szolgáltatásaikat. Árbevételük elérte a 3 milliárd 166 millió forintot.* Ez 84 millióval több a tervezettnél és 254 millió forinttal magasabb az 1985. évinél. A növekedés mértéke meghaladja az országos szakmai átlagot.

A vezérigazgató részletesen elemezte az egyes üzletágak tevékenységét. Foglalkozott a vendéglátással, a kiskereskedelmi tevékenységgel, a konvertibilis valutáért értékesítő Utastourist boltokkal és az Utastours Utazási Iroda munkájával. Értékelte a területi igazgatóságok és a mozgószolgálati főosztály ténykedését.

Kedvezőbb lett az Utasellátó társadalmi megítélése a közvéleményben. *Jó propagandának bizonyult az üzleti tevékenység a Béke és Barátság Kupán és a Forma—1-es versenyeken.* Az utóbbin rekordot állítottak fel: első ízben fordult elő az országban, hogy egy vállalat egy nap alatt több mint 200 ezer vendég ellátásáról gondoskodjon. A parlamentben is igényelték az Utasellátó szolgáltatását. Erre a vállalatra bízták a nőnapi kitüntetések utáni rendezvényt az Országházban. A vállalat történetében először működtek közre utasellátósok ilyen magas szintű rendezvényen.

A megnövekedett forgalmat kevesebb létszámmal, 5536-tal érték el. *Termelékenységük az előző évihez viszonyítva 110,4 százalékra alakult.*

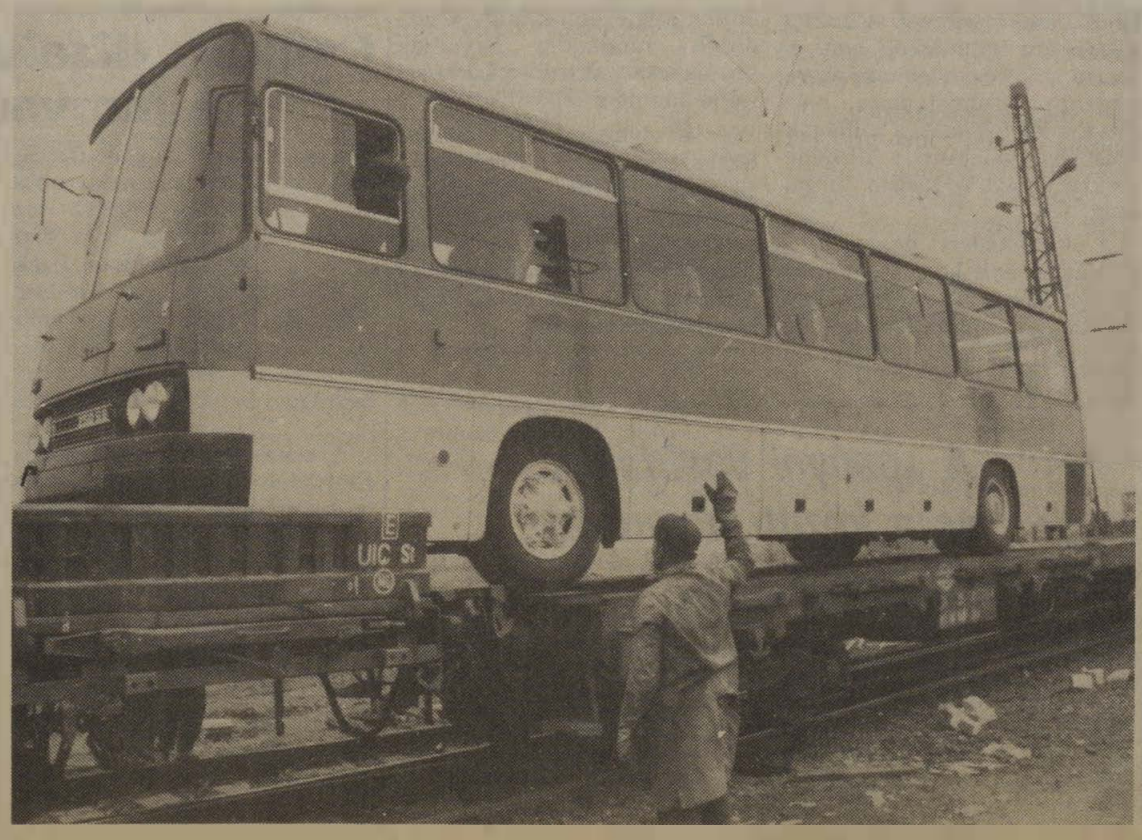
Részletesen beszélt a vállalat vezérigazgatója az idei esztendő legfontosabb feladatairól. Bejelentette, hogy a vállalat 1986. évi nyeresége 114,5 millió forint. Ez meghaladja az előző évit és a tervezettet is. Az Utasellátó Vállalat a tavalyinál valamivel több, 5-6 napnak megfelelő nyereségrészesedést fizet a dolgozóinak.

(Sz. Jakab)

Tuzséri „mutatványosok"

Az Ikarus vezetője magasabbról nézi a közúti forgalmat, mint a személyautók pilótái. Még ennél is magasabbról kell irányítania a Tuzsérra érkező autóbuszokat az átrakó gépkocsivezetőknek. A pőrekocsiról levezetni egy autóbuszt a rakodóra, szinte mutatványnak számít. Csak centiméterek választják el a kerekeket a vagon szélétől, és előfordul, hogy tizenhárom kocsin is át kell hajtani, mire földet ér.

(Záhonyi képes összeállításunk a 4. oldalon)



Vörös vándorzászló a jászkiséri fiataloknak

A Jászság harmadik legnagyobb ipari üzeménél, a Jászkiséri Építőgépjavító Üzemben nem könnyű a fiatalok munkája. Legtöbbjük bejáró, néhányan pedig otthonuktól messze dolgoznak a vasúti pályaépítőgépekkel. Az üzemben nőtt a KISZ-szervezet tekintélye. Nagy figyelmet fordítottak a pályakezdő fiatalokra, fő szempontnak tekintették a fiatalok mozgósítását a gazdasági feladatok elvégzésére. Jelentős eredményként tartják számon azt is, hogy 1985 decemberében és 1986 áprilisában munkavállalási szerződést kötöttek az üzemmel, s a vállalt munkákat határidőre, pontosan és jó minőségben teljesítették.

Eredményes munkájukért méltán érdemelték ki a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját. A megtisztelő kitüntetést *Szymczák Judit*, a KISZ Szolnok megyei bizottságának titkára adta át. A bensőséges ünnepségen részt vett és szólt a fiatalokhoz *Szabó István*, az MSZMP KB tagja, a Jászberényi Városi Pártbizottság első titkára és *Töllyné Pogács Rózsa*, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének tagja, az Építési Főnökségek IB-titkára. A vendégek között voltak az NDK-beli felépítménytechnikai gyár ifjúsági szervezetének küldöttei is.

Korszerű társadalom – korszerű vasút

Angliában ülésezett a VIII. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium

Múlt év decemberében az angliai Eastbourne-ben tartotta ülését a VIII. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium. A tanácskozáson 39 ország 50 szervezetének 95 képviselője volt jelen. Ezen kívül — megfigyelői státusban — megjelentek a három nagy nemzetközi közlekedési szövetség: a TUI Transport, az ITF és a FIOST képviselői is. Nyolc ország — köztük a magyar — vasutas-szakszervezetének előterjesztésében a vasúti foglalkoztatás helyzetének minőségi és mennyiségi fejlődésével foglalkozott a szeminárium a beruházások és a fejlesztések, valamint a technológiai újítások függvényében.

Új technológiák, munkafeltételek

A tanácskozást *Ernst Haar*, a szeminárium elnöke nyitotta meg. Vitaindító bevezetőjében emlékeztetett arra, hogy az 1967-ben Budapesten elindított, majd Moszkvában és Frankfurtban folytatott tapasztalatcsere a vasutas-szakszervezetek között időközben „szilárd intézménnyé" nőtte ki magát. Ameddig az első szeminárium az európai szervezetek találkozója volt, addig a második, illetve az azt követők valóságos nemzetközi, szinte valamennyi kontinenset képviselő fórumokká váltak.

A jelen szeminárium témájának fontosságára utalva rámutatott arra, hogy a vasutasok munkafeltételei az új technológiák bevezetésével döntő változáson mentek át. Ez a technológiai fordulat részben pozitív, de részben negatív hatással is volt a vasutasok munkafeltételeire, valamint a létszám alakulására. Azt kell szorgalmazni — hangsúlyozta az elnök — hogy *„minden technikai újítás a vasutasokkal együtt és nem azok ellenében valósuljon meg".*

Ezek után *Ernst Haar* azt fejtegette, hogy a szakszervezeteket nagy felelősség terheli a jövőért. „Mindannyian békét akarunk, annak átfogó értelmében. Minden ország vasutasának érdekében áll, hogy a Kelet és a Nyugat közötti enyhülés folytatódjon. A más politikai és társadalmi rendszerbe tartozó országok vasutas-szakszervezetei közötti együttműködés és párbeszéd jelentősen hozzájárulhat a népek közötti kölcsönös megértéshez. Ez az egyik fő célja a vasutas-szemináriumoknak."

A magyar vasutas-szakszervezet előterjesztését *Koszorús Ferenc* főtitkár szóbeli kiegészítője vezette be. *Ennek során többek között kifejtette, hogy szakszervezetünk támogatta, a hetvenes évek közepétől pedig kezdeményezte a műszaki fejlesztés gyorsítását és az egész vasútpolitika felülvizsgálatát.* Ez a kezdeményezés azért volt figyelemre méltó, mert akkoriban a szakszervezeti mozgalomban még nem volt általános az a felismerés, hogy a dolgozói érdekvédelmet ilyen átfogóan értelmezzék. Ugyanis a vasutasok egyik legalapvetőbb érdeke a vasút kiegyensúlyozott fejlődése, ezért a vasutas-szakszervezet politikájának a középpontjába állította a vasút működési feltételeinek befolyásolását. Ennek a politikának a másik sarkalatos pontja volt, hogy az átlagosnál kedvezőtlenebb munkafeltételeket és munkaidőbeosztást megfelelő bérezéssel ellentételezzék.

Ezek után a vasút gazdálkodásával kapcsolatban arra mutatott rá főtitkárunk, hogy a vasútnak nyereségorientált gazdálkodást kell folytatnia, mivel az állami költségvetés csak korlátozottan tud támogatást nyújtani. *A vasúti szállítás gazdaságosságának önmagában történő vizsgálata a vasúti tevékenység kényszerű visszafejlesztését eredményezheti.* Háttérbe szorulhatnak az ország szempontjából fontos célok, így a környezetvédelem, az ország periférikus területeinek vasút által történő kiszolgálása, a közúti forgalom okozta zsúfoltság csökkentése stb. *„Szakszervezetünk jelentős erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy a vasút helyzetének reális megítélése, jövőjének tudatos biztosítása megtörténjen"* — húzta alá *Koszorus Ferenc* főtitkár.

Memorandum az eszmecseréről

A kétnapos eszmecsere eredményeként a küldöttek memorandumot fogadtak el. Ebben összegezték azokat a tapasztalatokat, amelyeket a téma kifejtése kapcsán szóban vagy írásban közkinccsé tettek a küldöttek. Többek között hangsúlyozták, hogy határozottan elutasítanak minden olyan közlekedéspolitikai javaslatot, amely kizárólag a szállítási piac liberalizálását célozza és elzárkózik minden, a fuvarforgalom igazságos elosztását célzó, összehangoló lépés elől. A szakszervezetek követelik a vasutak jogi kereteinek kedvező összehangolását és alkalmazását a változó gazdasági és társadalmi követelményekhez, továbbá teljes pénzügyi fedezését azoknak a társadalmilag szükséges szolgáltatásoknak, amelyeket a vasútnak kell ellátnia. *A korszerű társadalomnak korszerű vasútra van szüksége.*

A szakszervezetek támogatják a vasút bővítését és korszerűsítését. Hangsúlyozták, hogy olyan közlekedéspolitikára van szükség, amely a jövőt is számításba veszi a forgalom szerkezete szempontjából, és ennek szükséglete szerint állítja fel a sorrendet a közlekedési ágazatok között. A vasutas-szakszervezetek határozottan támogatják a szomszédos államok közötti nagy sebességű vasút hálózatának kiépítését a már meglévő szolgáltatások egyidejű korszerűsítésével és bővítésével. A szakszervezetek meggyőződése, hogy ha az állami közlekedés- és pénzügyi politika méltányos esélyt adna a vasútnak, akkor az meghatározó szerepet játszhatna a közlekedés rendszerének egészében, és határozott előnyére válna az utasoknak és az egész gazdaságnak.

A szakszervezetek kiemelték, hogy a vasút csak ott szolgálja az emberek és az országok gazdaságának érdekeit, ahol a vasúti köztulajdon és a közlekedéspolitika kellőképpen összehangolt. Elleneztek minden olyan politikát, amely az országos vagy nemzetközi jellegű vasutakat magánvállalatként kívánja működtetni. Így a szakszervezetek támogatják a nagy sebességű vonalak létrehozását, de ezeknek a fenntartását az államnak kell biztosítani.

A vasutasok és a környezet

A vasutas-szakszervezetek eltökélt szándéka, hogy elérjék a munkaidő és az egészségre káros váltott műszakok arányának csökkentését. Minden korszerűsítés esetén fel kell mérni a dolgozókra gyakorolt várható hatást. *A szakszervezetek részt kívánnak venni a műszaki újítások társadalmilag elfogadható bevezetésében.* A szeminárium résztvevői mindezeket figyelembe véve határozottan leszögezték, hogy a szakszervezeteknek minden eszközzel harcolniuk kell a vasutasok és családtagjaik szociális fejlődéséért.

Végezetül a memorandum aláhúzta, hogy soha nem volt még ilyen nagy szükség arra, hogy a nemzetek megálljt parancsoljanak a fegyverkezési hajszának. „Minden szakszervezetnek a legnagyobb elszántsággal kell küzdenie a békéért és az egymással szemben álló nemzetek közötti háborúskodás megszüntetéséért. Őszintén hisszük, hogy a nézeteltéréseket tárgyalások útján meg lehet oldani" — hangsúlyozták a VIII. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium résztvevői memorandumuk zárszavában. A küldöttek végül állást foglaltak a következő szeminárium megtartásában. Ennek egyik témája a *„Vasutasok és a környezet"* lesz. Az 1988-ban rendezendő szeminárium szervezését a Szovjet Vasutasok Szakszervezete vállalta.

Baranyai Zoltán

Béke és Barátság Érdemrend a Magyar Eszperantó Szövetségnek

Kádár János is üdvözölte a szövetség 28. kongresszusát

A Magyar Eszperantó Szövetség 28. kongresszusát március 20-án a Parlament kongresszusi termében nyitották meg. A megjelenteket *Baranyai Tibor*, az MSZMP KB tagja, a SZOT főtitkára üdvözölte, majd *dr. Sághy Vilmos* ny. miniszter, a MESZ elnöke mondott ünnepi beszédet.

Emlékeztetett arra, hogy az ipari forradalom eredményei csak fokozták a nyelvi kommunikációs nehézségeket. Egy nemzetközi nyelv szükségességét már *Széchenyi István* is felismerte, aki 1842-ben felszólalt a Magyar Tudományos Akadémia ülésén:

„Nem is lehetne most, a szabadabb vitatkozás századában egyes nemzetekre úgy, mint a közemberségre nézve bármi érdekesebb, mint olyan nyelvnek a szerkesztése, mely túlhaladná mai nyelvünket szabatosságban." Ebbeni látnoki képessége is megvalósult. Közel ötven esztendővel később, 1887-ben egy fiatal varsói szemorvos, *dr. Ludwik Zamenhof*, megalkotta az eszperantó nyelvet. (Könyvében a magyarázatokat orosz nyelven jelentette meg.) Elterjedése ugyan az első évtizedekben nem volt gyors, de népszerűsége nőttön-nőtt. *Ady Endre* 1906-ban kijelentette, hogy a világnyelv problémája magyar kérdés is, mert kiragadna bennünket a németség karmaiból.

Az első világháború után az ezperantó fontos szerepet töltött be a munkásmozgalomban. Hitler ellenezte és a személyi kultusz nálunk is visszavetette fejlődését. A magyar szervezet 1960-ban alakult újjá. Célkitűzése: hazánk megismertetése, hasznos együttműködés a világ hasonló jellegű szövetségeivel és a nyelv folyamatos elterjesztése. Eddigi eredményeinket Keleten és Nyugaton egyaránt elismerik, de további tudatos, előrelátó szervezésre van szükség a kapcsolatok elmélyítésére. Ebben segítséget nyújtanak a párt- és szakszervezetek is.

Baranyai Tibor ezután bejelentette, hogy az Elnöki Tanács a Béke és Barátság Érdemrendet adományozta a MESZ-nek. Ezt követően felolvasták azt a levelet, amelyet *Kádár János*, az MSZMP főtitkára intézett a jubileum alkalmából a szövetség elnökségéhez. Ebből idézünk néhány mondatot.

„A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága és a magam nevében is köszöntöm az eszperantó mozgalom centenáriumát ünneplő Magyar Eszperantó Szövetséget, a jubileumi kongresszus minden résztvevőjét.

Az eszperantó nyelv létrejötte és maga a mozgalom kezdettől fogva nemes emberi törekvéseket fejez ki: a népek közeledését, egymás jobb megértését és megbecsülését tűzte ki célul. Az eszperantó terjedése az elmúlt száz évben igazolta mozgalmuk céljainak helyességét. Hazánkban az eszperantó terjedéséhez jelentős mértékben hozzájárult az is, hogy *a munkásmozgalom hamar felismerte a nyelv szerepét a művelődésben. Sok magyar munkás számára az eszperantó nyitott ablakot a világra.* A magyar eszperantisták között ott voltak a munkásmozgalom olyan kiemelkedő személyiségei, mint *Stromfeld Aurél, Hámán Kató, Kilián György, Kulich Gyula, Martos Flóra, Kossa István, Szerémi Borbála.*

Most olyan korban élünk, amikor a célok szolgálata a korábbinál is fontosabbá vált. Az Önök humánus mozgalma is hozzájárul ahhoz, hogy a nyelv elnevezésében is kifejeződő reménység az emberiség békés jövője, a népek és államok békés kapcsolatainak fejlődése iránt valósággá váljon."

Több hozzászólás elhangzása után kitüntetéseket adtak át. A vasutasszakosztály elnöke, *Gulyás István*, a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát vette át. Az ünnepi ülés befejezéseként a Ganz-MÁVAG Acélhang kórusa az eszperantó himnuszt énekelte el.

A magyar kongresszussal kapcsolatban nemzetközi színházi találkozót rendeztek és az idén még számos összejövetelt tartanak többek között Gödöllőn, Veszprémben, Pécsett, Verőcemaroson és Gyulán. Az év kiemelkedő eseménye lesz a júliusi 72. világkongresszus, amelyet a mintegy száz ország eszperantistáit összefogó világszövetség hívott össze Varsóba.

H. K.

Sztrájk Brazíliában

A közlekedési dolgozók követelései

Minden esély megvan arra, hogy a brazíliai Porto Alegre közlekedési dolgozóinak közvetlenül múlt év karáncsonya előtt megkezdett sztrájkja az ország más városaira is átterjed. A helyi hatóságok elhatározták, hogy közbelépnek és 200 jármű bevonása mellett a katonai rendőrséggel helyettesítik a sztrájkolókat. A városi tanács közlekedési titkára a sztrájk okozta veszteséget mintegy 2,5 millió cruzeiróra (100 ezer dollár) becsülte.

Amint azt *Luis Mirtins* szakszervezeti elnök bejelentette, a dolgozók Sao Paulo-i kollégáikéval azonos bért, *napi hat órás munkaidőt és a szállítási díjak 72 százalékos emelését követelik.* Ezzel egyidejűleg a közlekedési költségek rendezésére számítanak, amelyeket a múlt év januárjában fagyasztottak be.

1987. január 7-én a sztrájk a 13 millió lakost számláló Rio de Janeiróban is kitört, megbénítva közel 12 ezer autóbuszt. *Közel 7 millióan maradtak közlekedési eszköz nélkül.* A sztrájk egyébként kihatással volt az iparra, a kereskedelemre és valamennyi szolgáltatásra, beleértve a kórházakat, a hulladékszállítást, valamint a fürdőhelyekre irányuló turista forgalmat.

A közlekedési dolgozók, a vállalatok és a kormány közötti tárgyalások számos nehézségbe ütköznek. A városi és vidéki hatóságok jelzik, hogy nem áll módjukban a szállítási árakat emelni, mert azokat szövetségi törvény alapján fagyasztották be.

A tagállam teljes területén közel 110 ezer közlekedési dolgozó követel 72 százalékos béremelést, amely ugyanazt a bért garantálná, mint Sao Paulo-i kollégáiknak, azaz 180—340 USA dollárt. A tulajdonosok 133 százalékos tarifaemelést követelnek, amelyben Sao Paulo-i kollégáikkal már korábban megegyeztek. Ha csak Rio de Janeirót nézzük, 4 millió utas veszi igénybe mindennap az autóbuszközlekedést. A metró, a városok közötti vasút és kompközlekedés kivételével a sztrájk az egész közlekedést megbénította.

Közel ezer autóbuszvezető és jegykezelő vett részt Carlos Alberto Nascimentónak, az „Automotor Szállítási Dolgozók Szakszervezete" elnökhelyettesének a temetésén, akit egy sztrájkőrségben való részvétel során lőttek agyon. A gyászszertartás tüntetéssé alakult át annak kifejezésére, hogy a dolgozók mindaddig folytatják sztrájkjukat, ameddig bérköveteléseiket nem teljesítik.

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (UIS Transport) valamennyi tag- és baráti szervezetéhez felhívást intézett, hogy fejezzék ki szolidaritásukat a brazíliai dolgozók és szakszervezeteik harca iránt.

B. Z.

A spanyol vasutasok és a közúti fuvarozás

A spanyol kormány megváltoztatta a szárazföldi közlekedésre vonatkozó törvényt. Ezzel enyhítette a spanyol vasutasok (RENFE) fuvarozási kényszerét. A cél tulajdonképpen a közlekedési ágak közötti szabad verseny ösztönzése. Ez azt is jelenti, hogy elméletileg máris üzemelhetnének magánvonatok. A spanyol vasutakat így sem éri hátrány, mert lehetőséget kaptak arra, hogy az eddiginél hatékonyabban vegyenek részt a közúti áruszállításban. Önálló leányvállalat létrehozását tervezik, amelynek a közúti magánfuvarozókkal kell felvenni a versenyt.

Elektronika irányítja és ellenőrzi a forgalmat

A tisztaságáról és pontosságáról híres Svájci Szövetségi Vasutak (SBB) 3000 kilométer hosszú vonalhálózatán évente mintegy 220 millió utast és 43 millió tonna árut szállítanak.

Négy nagyváros, Zürich, Basel, Bern és Lausenne vasúti csomópontokon 3300 vonat irányításáról kell gondoskodni. A jelzőberendezések szavatolják a közlekedés pontosságát, illetve biztonságát. A vonatok indulási parancsát színes fényjelzés adja ki. A mozdonyvezetőnek a vágányok fölött elhelyezett táblán megjelenő világító szám mutatja a betartandó sebességet. *A szám megjelenítését fényvezetőszálas technika alkalmazásával tudják biztonságosan megvalósítani.* A térközbiztosítást is elektronikus megoldással végzik, s a kijelölt vonalszakaszon áthaladó tengelyek számát számolják. Ha ez néhány perc múlva a szakasz másik végén is azonos eredményt ad, a térköz csak ebben az esetben válik szabaddá a következő vonat számára.

Az SBB már 1985-ben 70 távvezérlőközponttal rendelkezett, ezek számát évről évre szaporítják. A távvezérlőközpontokhoz tartozó hálózat, s annak mindenkori üzemi állapota a vezérlést végző személy előtt lévő nagyméretű táblán látható.

A nagyobb csomópontokon egy színes panorámatáblát helyeztek el, amin a számmal megjelölt vonatok mozgása és mindenkori tartózkodási helye is követhető. *Ezt a rendszert is mikrokomputer vezérli. A vonatok számjelzései egy adatbankba jutnak, ahonnan az irányítást automatikus vezérléssel* — emberi beavatkozás nélkül — *oldják meg.* Az egyes szakaszokra vonatkozó jelzések a vonatot megelőzve érkeznek meg a következő állomásra. Ily módon a mozdonyvezető mindig jó előre megkapja a részére szükséges jelzéseket, s ezek alapján állítja be a vonat mozgását, illetve sebességét.

Svájcban a forgalomirányításnak a legkorszerűbb szintentartása érdekében más rendszerek kipróbálásával, bevezetésével is foglalkoznak.

Csuklós dízelvonatok a Dán Államvasutaknál

A Dán Államvasutak (DSB) 1985-ben 23 háromkocsis, csuklós dízelvonatot rendelt az NSZK-beli Duewag és a dán Scandia kooperációjában. Ezek az új szerelvények az 1960-ban épült távolsági vonatokat váltják fel. A szerelvények 58,8 méter hosszúak és 160 km/óra sebességgel is képesek közlekedni.

A dízelvonatok koncepciója eltér a korábbi, a mozdony vontatta, nagyobb szerelvényekétől, de összekapcsolva is forgalomba állíthatók. Az összekapcsolhatóság különös rugalmasságot biztosít: *például 15 kocsis dízelvonat indul majd Koppenhágából Jütlandba, de az első háromkocsis egységet Karsonnál lekapcsolják.* A másik négy egységet párosával viszik át a kompon Nyborgnál, a parton ismét összekapcsolják és 2-2 vonat válik külön Fredericiánál. Az egyik Langå felé megy tovább, a másik kettő ismét feloszlik, majd indul Sonderborg és Esbjerg felé. Ezzel a megoldással a Koppenhága—Arhas közötti menetidő 1 órával csökkenthető.

Mint műszaki érdekességet meg kell említeni, ezek a háromkocsis szerelvények négy forgóvázon futnak. A két szélső kocsin 2-2 padló alatti motor hajtja meg a második, a harmadik, a hatodik és a hetedik tengelyt. A könnyűszerkezetű építés következtében a szerelvények mintegy 10 tonnával lesznek könnyebbek az acélszerkezetű vonatoknál. Az utasok kiszolgálását zsúrkocsik segítségével végzik. A mozgássérültek ki- és beszállását külön berendezés könnyíti.

KITÜNTETÉSEK

Hazánk felszabadulásának 42. évfordulója alkalmából



Dr. Tóth László államtitkár átadja a kitüntetést Baumann Jenő lakatos-csoportvezetőnek
(Laczkó Ildikó felvétele)

Hazánk felszabadulásának 42. évfordulója alkalmából — kiemelkedő társadalmi és szakvonali munkájuk elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

ÁPRILIS NEGYEDIKE ÉRDEMREND

kitüntetésben részesítette; Baumann Jenő lakatos csopvez., Debrecen Jj. Ü., Bogár Sándor vonalkez., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Cserháti Ferenc személyzeti és munkaügyi csopvez.-h., Miskolc KÜF; Csermák József műsz. üzemfőn.-h., Tapolca KÜF; Keszthelyi Ferenc állomásfőn., Dombóvár Üzemfőn.; Lakatos Márton munkavez., Bp. MÁV Hídép. Főn., Vass János fizikai csopvez., Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozata

kitüntetésben részesült: Gengeliczki Józsefné műszerész, Bp. Jobbparti BBFF.

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

kitüntetésben részesült; Békési Gizella ügyint., Győr Pft. Főn.; Boros Gergely sínhegesztő, Bp. MÁV Építési Főn.; Horváth József dízellakatos, Szombathely KÜF; Juhász Ferenc asztalos-ács csopvez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Mészáros András vezérigazgató-helyettes, MÁV Vezérig.; Mészáros György vonatmenesztő térfelvigy., Bp. Ferencváros KÜF; Nagy Péter osztvez.-h., Debrecen Vasútig., Szabó György előmunkás, Mátészalka Pft. Főn., Tanyi Ferenc gyáregységvez., Miskolc Jj. Ü.

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Csapláros Sándor vizsg. főkalauzt, Nyíregyháza KÜF; Fehér Ferenc tolatásvez., Szeged KÜF; Grim János lakatost, Székesfehérvár KÜF; Gyurátz Elemér féklakatos csopvez., Szombathely Jj. Ü.; Kassai Zsigmond gazd. ig., Bp. MÁV TBÉF; Kontor István igazgatóh. Szolnok MÁV Kórház és Rend. int., Kovács Béla művez., Dombóvár MÁV Fatelítő Főn.; Menyhárt György pályamunkást, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Mosdósi László kocsilakatos csopvez., Nagykanizsa KÜF; Mengyi László mozdvez., Füzesabony KÜF; Nagy József tolatásvez., Békéscsaba KÜF; Szokol Imre dízellakatos csopvez., Pécs KÜF.

A közlekedési miniszter

EÖTVÖS LORÁND-DÍJ

kitüntetést adományozott: Págyi János műszakiigazgató-helyettesnek, Bp. MÁV Beruházási Iroda.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozott: Auer János dízelmozd.-vez., Veszprém KÜF; Boros András hegesztő csopvez., Szolnok Jj. Ü.; Buda András kocsivizsgáló csopvez., Záhony Üzemig.; Ecsedi Gábor főépítésvez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Gallina Ferenc gyárrészlegvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Grenczer János műsz. üzemfőn.-h.; Szolnok KÜF; Joó János csopvez., Bp. Vasútig.; Juhász István vonalgond., Székesfehérvár Pft. Főn.; Karácsony István dízelmozd-vez., Hatvan KÜF; Koncz Zoltán üzemviteli üzemfőn.-h., Miskolc KÜF; Machula Gábor osztvez. Bp. MÁV Számítástechn. Ü., Mátyás Vilmos mozdvez., Rákosrendező KÜF; Mihály József csopvez., Északi Jj. Ü.; Molnár László tolatásvez., Gyékényes Üzemfőn.; Papp Andor vonatvez., Békéscsaba KÜF; Szalóki István ált. gazdvez.-h., MÁV Vezérig. Üzemir. Közp.; Szepesi János kocsirend., Püspökladány KÜF; Vida Lajos főüzem-irányítónak, Szombathely Vasútig. Üzemir. Közp.; Zentai István állfőn., Székesfehérvár KÜF.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: dr. Báló György ig. főorvost, Debrecen MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Békefi Pál targoncavezető., Bp. Nyugati Üzemfőn.; Bogár János esztergályost, Landler Jenő Jj. Ü.; Bogyai Csaba kábelszerelő csopvez., Szombathely MÁV TBÉF; Bogdány Vince szerszámkészítő csopvez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Deme Miklós építésvez., Bp. MÁV Építési Főn.; Czimbalmos István szolgvez., Miskolc MÁV Okt. Főn.; Emődi Pál lakatos csopvez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Erdődi László lakatos csopvez., Debrecen Jj. Ü.; Ferenczi Jenő irodavez. Bp. MÁV Tervező Int.; Folland Ferenc építésvez.-h., Kaposvár MÁV Épület és Hídfennt. Főn.; Helmeczi György mozdvez., Sopron Vontatási Főn.; P. Nagy Gyula pályamunkást, Miskolc MÁV Építési Főn.; Huszár Sándor mozdvez. Vésztő KÜF; Katona János segédraktárnokot, Kaposvár Üzemfőn.; Kántor Zoltán előmunkást, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Keczer József pályamunkást, Miskolc Pft. Főn.; Koczka István állomásfőn., Miskolc KÜF; Konka István számvit. főn.-h., Bp. Vasútig. Számviteli Főn.; Lipcsei Sándorné bérellenőrt, Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Majoros Imre osztvez.-h., Bp. Vasútig.; Majoros István előmunkást, Záhony Üzemig.; Méhész Ferenc műszerészt, Bp. MÁV Bal parti BBFF; Mihucza Istvánné raktárnokot, Záhony Üzemig.; Nagy Géza vonalgondozót, Debrecen Pft. Főn.; Németh József üzemeltetési csopvez., Szombathely Vasútig.; Riszter Ferencné díjkartonkezelőt, Vasutas Biztosító Egyesület Bp.; Szombathy Géza osztvez.-h., Debrecen Vasútig.; Szüts Zoltán gyárrészlegvez., Északi Jj. Ü.; Tapaszti János esztergályost, Dombóvár Üzemfőn.; Tóth Gyula csopvez., Szeged Vasútig.; Turzai János váltókez., Mátészalka KÜF;Zbiskó József váltókez., Bp. Kelenföldi KÜF.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Ágh Attila műszerész, Pécs MÁV BBFF; Ágoston István csapatvez. előmunkás, Pápa Pft. Főn.; Bács Dániel tolatásvez., Kecskemét KÜF; Bodnár Ferenc ügyint., Bp. Vasútig.; Egri Józsefné vonatvez., Komáromi KÜF; Enyedi János előmunkás, Nyíregyháza Pft. Főn., Gál Mihály váltókez., Cegléd KÜF; Horváth István kőműves, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Hosszú Mihály kocsivizsg. lakatos, Dunaújváros KÜF; Hudák István főmérnök, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Hutás József lakatos, Záhony Üzemig.; Jóni László keresk. ügyint., Záhony Üzemig.; Katona Lajos főmenetirányító, Szeged Vasútig. Üzemir. Közp.; Kecskeméti Pál kazánkovács, Landler Jenő Jj. Ü.; Kilyénfalvi Béla főmunkatárs, Bp. MÁV TBKF; Király István lánghegesztő, Szolnok Pft. Főn.; Koltai Ferenc osztvez.-h.; Miskolc Vasútig.; Kovács Sándor műszerész, Szeged MÁV BBFF, Kósa Sándor dízelmotor-szerelő, Debrecen KÜF; Kövesi János főpályamester, Nagykanizsa Pft. Főn.; Kulman Károly pályamunk., Veszprém Pft. Főn.; Kun István mozdvez., Kecskemét KÜF; Lassú László vill. mozdvez., Szerencs KÜF; Markó Barna Függ. szbtitk., Miskolc Pft. Főn. Szakszerv. Biz.; Mészáros István normatechnológus, Bp. MÁV Gépészeti Techn. és Anyagvizsg. Ü.; Mikolai Lajosné anyaggazd., Bp. Ferencváros KÜF; Mikus József villszer. csopvez., Kiskunhalas Vill. Vonalfőn.; Molnár Géza csopvez., Bp. MÁV Bevételell. Ig.; Nagy István csopvez, Hatvan KÜF; Nagy Miklósné munkaügyi vez., Debrecen MÁV Ig. Osztószertárfőn.; Pajor István hegesztő, Székesfehérvár Jj. Ü.; Szabó Imre igh., Szombathely Vasútig.; Szekeres Mihály lakatos csopvez., Szolnok Jj. Ü.; Szepeshelyi István oktvez., Kiskunhalas KÜF; Székely Ferenc tolatásvez., Záhony Üzemig.; Szöllősi József mozd. főirányító, Bp. Vasútig. Üzemir. Közp.; Szőke Lajos mozdvez., Győr KÜF; Tarjáni Zoltán raktkez., Miskolc Osztószertárfőn.; Tóth Dániel közp. kocsiintéző, Debrecen Vasútig. Üzemir. Közp.; Tucsek János pályamunkás, Vác Pft. Főn.; Vass István szolgvez., Hatvan Vill. Vonalfőn.; Várszegi Teréz tervelőadó, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Világi Alajosné ügyint., Tokodi MÁV Fatelítő Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Aranyosi Gyuláné konyhalányt, Miskolci MÁV Üzemi Bölcsőde; Balázs Jenő pályamunkást, Sopron Pft. Főn.; Balogh Ádámné személyzeti vez., Bp. MÁV Idegenforg. és Szállítm. Ig.; Balogh István felsővez.-szerelőt, Bp. MÁV Felsővez. Ép. Főn.; Balogh Istvánné raktkez., Szolnok Szertárfőn.; Bebesi György csopvez., Pécsi Vasútig.; Bednárik József szolg. főn., Bp. MÁV Hídfenntartó Főn.; Belső János pályamunkást, Zalaegerszeg Pft. Főn.; Berkes László műszerészt, Szombathely MÁV BBFF; Bödör István igh., Miskolci MÁV Ter. Eü. Közp.; Csalódi András kocsiint., Pécs Vasútig. Üzemir. Közp.; Csavar Gáspár raktvez., Celldömölk MÁV Osztószertárfőn.; Daróczi Ferenc rakt. munkást, Püspökladány MÁV Szertárfőn.; Demeter András villszerelőt, Füzesabony KÜF; Dolgos Győző motorvez., Zalaegerszeg KÜF; Dudás János lakatos brigvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Esztergomi Endre vez. mérnököt, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Fábián Mihály munkavez., Dunaújváros Pft. Főn.; Fábján Sándor csopvez., Szentes KÜF; Fehér Imréné ügyint., Bp. Vasútig.; Fekete Gyula művez., Szeged MÁV BBFF; Felházi András vill. mozdvez., Miskolc KÜF; Gellért József ügyint., Szeged Vasútig.; Győrváry Sándor ügyint., MÁV Vezérig.; Kámán József mérősegédet, Bp. MÁV Tervező Int.; Károlyi Sándorné takarító csopvez., Bp. MÁV Épületfenntartó Főn.; Kerekes Imre lakatos csopvez., Debrecen Jj. Ü.; Keresztes József vízvez.-szerelő, Szentes MÁV Építési Főn.; Kiss Józsefné ügyint., Záhony Üzemig.; Kiss Sándor kocsirend., Kiskunhalas KÜF; Komló Csabáné ügyint.; Sátoraljaújhely Szertárfőn.; Kovács Antal vonatvez., Nagykanizsa KÜF; Kovács Lajos pályamestert, Dombóvár Pft. Főn.; Kovács József kovácsot, Székesfehérvár Jj. Ü.; dr. Kurucz Gyuláné könyvtárvez., Debrecen Vasutas Klubkönyvtár; Lakatos János csopvez., Bp. MÁV Anyagell. Ig.; Liptainé Tóth Káli Erzsébet jegyvizsg., Balassagyarmat KÜF; Magyar Gábor csopvez., Bp. MÁV Közp. Felépítm. vizsg. Főn.; Martus Sándor segédraktárnokot, Szeged KÜF; Megyes László váltókez., Bp. Keleti Üzemfőn.; Mike József raktkez., Kaposvár Szertárfőn.; Mile Gábor előmunkást, Kisújszállás Pft. Főn.; Muzsik Illés olajkútkez., Bp. Keleti Szertárfőn.; Nagy Lajos vonalgond., Kecskemét Pft. Főn.; Nemes Lajos állfőn., Celldömölk KÜF; Nyulász János osztvez., Északi Jj. Ü.; Ócsai László műszerészt, Miskolc MÁV BBFF; Papp Zoltán vonalgond., Pécs Pft. Főn.; Páskuj János főépítésvez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Pásztor Lajos művez., Bp. MÁV Magasép. Főn.; Pösty éni György üzemfőn.-h., Szerencs KÜF; Prazsák Mátyás vízvez.-szerelő csopvez., Bp. MÁV Bal parti Épületfennt. Főn.; Reizinger Pál mozdvez., Győr KÜF; Sinoros Sz. János motorszerelőt, Szentes KÜF; Sipos Péter kocsirend., Záhony Üzemig.; Süte Sándor pályamunkást, Dombóvár MÁV építési Főn.; Szabó Jánosné bevételellenőrt, Debrecen MÁV Számvit. Főn.; Szeles Istvánné kocsifelírót, Záhony Üzemig.; Szopkó József olajkútkez., Nyíregyháza Szertárfőn.; Tamási Sándor munkavez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Tóth László vez. váltókez., Pécs KÜF; Tóth László hegesztő, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Tóth Mihályné pénztárost, Bp. Keleti Üzemfőn.; Váradi Lajos asztalost, Miskolc Jj. Ü.

Társadalmi munka

A tiszta budapesti pályaudvarokért

A Budapest Főváros Tanácsa által meghirdetett *„A szép, tiszta, virágos Budapestért”* mozgalom felhívásához csatlakozott a budapesti vasútigazgatóság építési és pályafenntartási osztályának Petőfi Sándor szocialista brigádja is. A brigád *„A tiszta budapesti pályaudvarokért”* elnevezéssel felhívással fordult a vasútigazgatóság épületében dolgozó valamennyi szocialista brigádhoz, hogy március 28-án és 29-én (szombaton és vasárnap) vegyenek részt három budapesti pályaudvar környékének csinosításában. A felhíváshoz a vasútigazgatóság osztályainak összes brigádja csatlakozott.

Szombaton reggel 8 órakor Ferencváros pályaudvar felvételi épülete előtt gyülekeztek a katonai, a közgazdasági, a jogi, az ellenőrzési, valamint .az anyaggazdálkodási osztály dolgozói. *Imre János* főpályamester irányításával az Üllői úti vasúti felüljáró és a Gyáli úti sorompó, valamint az I-es számú váltókezelői őrhely és a Soroksári úti felüljáró közötti területeken 47-en vettek részt a



A Gyáli úti sorompó közelében takarítanak a brigádok
(Óvári Árpád felvétele)

munkálatokban. Rézsűt takarítottak, bokrokat vágtak ki, ócskavasat gyűjtöttek.

A személyzeti és munkaügyi, valamint a fejlesztési osztály dolgozói a Déli pályaudvar közelében az Avar utcai rézsű takarítását végezték (a vasúti felüljáró és az alagút közötti területen) *Bálint István* főpályamester irányításával.

A kereskedelmi és a gépészeti osztály dolgozói is részt vettek az akcióban. Ők a Kelenföldi pályaudvar páros oldalán végezték a nagytakarítást.

„A tiszta budapesti pályaudvarokért” mozgalomhoz még lehet csatlakozni.

R. K. I.

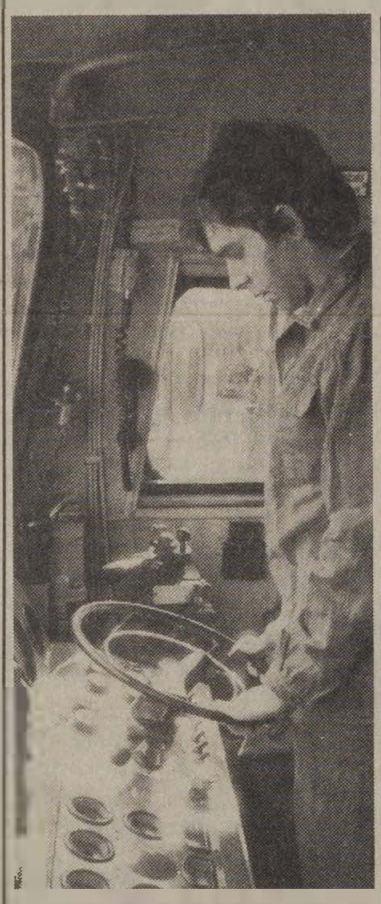
Vetélkedő az Északiban

Március végén az Északi járműjavító üzem oktatási központjában rendezték a dízel- és villamosmozdony-vezető, valamint a közúti villamosvezető szédében értékelte a kétnapos vetélkedőt, hangsúlyozva annak jelentőségét, dicsérve a fiatal szakemberek jó felkészültségét.

A felsoroltak 7000, 6000, illetve 5000 forint jutalmat kaptak.

A fődíjakat *Győrffy József*, a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője adta át. Záróbe-

(Borsik)



A gyakorlati vizsga
(Tüttő Tibor felvétele)

fiatalok szakmai-politikai versenyének országos döntőjét.

A KISZ Központi Bizottsága, az Állami Ifjúsági és Sport Hivatal, valamint a Közlekedési Minisztérium által szervezett versenyt támogatta a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete és a Vasutasok Szakszervezete is.

A vetélkedő első napján először írásban adtak számot szakmai tudásukról a fiatalok, majd gyakorlati feladatként a gyors hibaelhárításban jeleskedtek.

Összegyűjtött pontjaikat másnap gyarapíthatták, amikor a szakmai és a politikai kérdések szóbeli megválaszolására vállalkoztak. A déli órákra kialakult a végső sorrend.

Az 500 dízelmozdony-vezető közül 20-an jutottak a döntőbe, melynek első három helyezettje: *Kayser Miklós* Székesfehérvár, *Gayer Tibor* Pécs és *Mihály István* Szentes.

A villamosmozdony-vezetők 250 személyes táborának 20 döntőséből az első három helyen végeztek: *Nyikos István* Debrecen, *Gémes János* Kecskemét, *Bánrévi Károly* Dombóvár.

Ifjú szakszervezeti tagok

Szombathelyen, a 405. számú Berzsenyi Dániel Ipari Szakmunkásképző Intézetben és Szakközépiskolában az elmúlt hetekben került sor az első éves tanulók tagkönyvkiosztó ünnepségére. Az ünnepi műsor után *Szabó József* főbizalmi ismertette a szakszervezeti mozgalom történetét, hangsúlyozta a szakszervezet érdekvédelmi feladatait, politikai fontosságát, a fiatalok közéleti felelősségét és a jó munkahelyi közösség egyéniségformáló hatását.

A tagkönyvek ünnepélyes átadásával az elsőéves diákok a tanulói alapszervezet tagjai lettek. Az intézet tanulói alapszervezetének 1406 tagja van, 53 bizalmi csoporttal dolgozik, a bizalmi testület 57 tagú.



A MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság

FŐKÖNYVELŐT

keres azonnali belépésre.

A munkakör betöltésének feltétele:

— felsőfokú állami, illetve szakmai végzettség és vasútpénzügyi számviteli gyakorlat.

Jelentkezés:

Az igazgatóság gazdasági osztályvezetőjénél
Cím: Budapest V., Guszev utca 1. II. emelet.
Telefon: 173-084 városi, illetve 14-86 üzemi.

Záhonyi változások

Az emberi kéz erejét még nem lehet nélkülözni

Sínpárok beláthatatlan hálózata, induló és érkező vonatok százai naponta, áruk tömkelege. Azt hiszem, hogy e mondatból egy kisdiák is kitalálná: Záhonyról van szó. Abban sem kételkedem, hogy körülbelül így folytatná: az ország Keleti Kapuja, Európa legnagyobb . . . De hagyjuk a jelzőket, a legeket. Maradjunk a tényeknél: a február 13-án aláírt árufuvarozási jegyzőkönyv adatai szerint a Szovjetunióból érkező áruk tervezett mennyisége az idén 12,79 millió tonna lesz. Ezen belül a Magyarországra irányuló forgalom tervezett mértékét 10,07 millió tonnában határozták meg.



Rakodás targoncával

Sokak szerint Záhonyban *minden* megtalálható, ami egyáltalán árunak nevezhető. Almalé, antracit, banán, bután . . . És így tovább ától cettig. Ma is igaz, amit *Moldova György* idézett emlékezetes sikerű könyvében tíz évvel ezelőtt:

„. . . szállítunk mi, kérem, mindent Jézuskától géppuskáig."

Komolyra fordítva a szót: népgazdaságunk nyersanyagimportjának fele Záhonynál jön be, a tranzitszállításokról nem dási technológiák jellemzik, csakhogy a köztudatban még mindig a kormot rakó, fekete arcú vasutas képe jelenik meg. Nem egészen jogtalanul, de kissé igazságtalanul. Ha Záhonyról esik szó, ritkán emlegetik a Clark, Tomatsu vagy éppenséggel a Choul márkájú emelővillás targoncákat, az ércmarkolós darukat, a konténermanipulátorokat. A kelleténél többet beszélnek a szívlapátról, a nehéz munkakörülményekről. Elfeledkeznek arról, hogy a helyzet évről évre változik; aki 10-15 évvel ezelőtt járt ezen a környéken, most elcsodálkozhat a soksok gép láttán.



A Baross Gábor szocialista brigád három tagja



Sokat számít a rutin

Az ifjú (32 éves) főnökhelyettes még hosszasan sorolta a különféle gépek előnyös tulajdonságait, magyarázta a hidraulikus rönkmarkolók, polipmarkolók műszaki jellemzőit, majd egy váratlan fordulattal arra kért, hogy menjek el vele a *méregrakókhoz*.

Hritz István és társainak munkáját figyeltem néhány percig. („Még nézni is tereh" — jutott eszembe *Arany János* . . .) Mázsás, méreggel teli lemezhordókat raktak a széles kocsikból. Barátságosan fogadtak, de félreérthetetlenül jelezték, hogy hosszas csevegésre nincs idő.

— Hány mázsát mozgatnak meg naponta?

— *Ha együtt a brigád, vagyis hatan vagyunk, akkor összesen átlagban 360(!) tonnát.*

— Hány éve csinálják?

— Többségünk hosszú évek óta, nem vagyunk már kezdők. — Én a bányában kezdtem — mondja *Hritz István* —, hat évet lehúztam, csak azután jöttem ide. Azt hittem, könnyebb lesz, tévedtem, itt nehezebb is és veszélyesebb is.

— ???

— Az igaz, hogy vízbetöréstől, sújtólégtől nem kell tartani, de a hordókból szállongó por, a sokszor elviselhetetlen bűz próbára teszi az embert. Ezen a helyen a munkában töltött évek duplán számítanak.

— Keresetük?

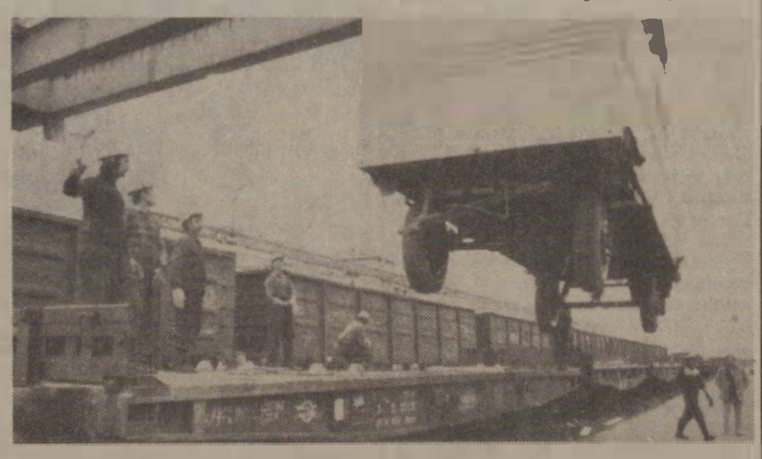
— *Tízezer forint körül. Szabolcsi viszonylatban nem rossz, ezért is maradunk, különben is, a szabolcsi ember megszokta a „gyűrődést", egy kis fizikai munkától nem ijedünk meg . . .*

Csak később tudtam meg, hogy a brigád nevében beszélő *Hritz István* felesége évek óta súlyos beteg. Férje, munkája végeztével buszra ül, hatvan kilométert utazik (egy Kék nevű kisközségben lakik), majd kezdi a „második műszakot": mos, főz, takarít, rendben tartja a házat.

— Az egyik legmegbízhatóbb emberünk — mondja *Grünwald Róbert.* — Záhonyt az ilyen típusú emberek tartották a vállukon évtizedekig. Becsüljük őket, minden tiszteletünk az övék, mégis, jobb lenne, ha szerepük minimálisra csökkenne. Nem akarom csűrni-csavarni a szót, inkább kimondom: *az előbb látott munka méltatlan az emberhez.* Elég csak arra gondolni, hogy a brigád életében a szórakozás, netán a művelődés alig-alig jöhet szóba. Az ember élete pedig nemcsak munkából és alvásból áll . . .

— Körzetünkben 7336-an dolgoznak — mondja *Sipos István*, az üzemigazgatóság helyettes, és szintén ifjú (36 éves) vezetője. — Munkásaink 84 községből járnak be, óriási a vonzáskörzetünk. *Moldova György* még beszélhetett analfabétákról híres könyvében, legjobb tudomásom szerint ma már nem dolgozik analfabéta a körzetben. Az itt dolgozó vasutasok többsége tisztában van a feladatok nagyságával és jelentőségével. *Igyekeztünk mindannyiukban tudatosítani, hogy az új bérszabályozási rendszer szerint az idén még szorosabb lesz az összefüggés a teljesítmények és a fejlesztési lehetőségek között, mint az elmúlt években.* Bérfejlesztési lehetőségünk csaknem felére csökkenhet, vagy éppenséggel növekedhet, attól függően, hogy milyen átrakási bevételekhez jutunk. A kockázat nem kicsi, hosszas viták után ugyan, de vállaltuk. *Az idei tervek szerint a Szovjetunióból 900 ezer tonnával több áru érkezik, mint tavaly.* Kismértékben nőnek a koksz-, érc- és vasáruszállítmányok. A mennyiségi növekedés elsősorban a tranzitszállításoknál mutatkozik meg. A tranzitátrakás jó üzlet, itt szeretnénk nagyobb bevételekhez jutni, reméljük, sikerül, bár az év kissé rosszul indult. A rengeteg hó, a hidegek miatt félmillió tonnával kevesebb áru érkezett körzetünkbe, ennek pótlását ezekben a napokban kezdtük.

(sárközi)



Levegőben a lakókocsi



Ezen a tájon

Bizakodóak az emberek

— Csődeljárás, szanálások, létszámleépítés . . . — sorolom *Verba Ferenc*nek, a területi intézőbizottság titkárának az újabban egyre divatosabb fogalmakat.

— A gazdasági reformokkal összefüggenek ezek, de megnyugtathatom, Záhonyra szerencsére nem vonatkoztathatók. A legrosszabb esetben is mindössze 50 vasutassal lesz kevesebb a létszámunk. *Racionális létszámgazdálkodást folytatunk, a termelékenység javítása a legfőbb törekvésünk. Záhonyban sohasem volt krónikus munkaerőhiány.* A budapesti nagy állomásokra, elsősorban a ferencvárosi rendezőpályaudvarra, 1983 óta folyamatosan küldünk munkásokat. Ők az úgynevezett kirendeltek, tavaly létszámuk 47 volt, az idén is körülbelül ennyi lesz. Egyébként a körzet vasutasainak többsége bejáró. A munkásszállítást elsősorban menetrendszerinti vonatokkal oldjuk meg, ahol erre nincs lehetőség, ott saját autóbuszainkkal szállítunk. Tavaly kihasználtuk a vállalati autóbuszok közforgalmasítását, az ebből származó bevétel és járulékmentesség együttes összege 2,5 millió forint volt, s mindössze két dolgozó munkábaállításának költségét igényelte.

— Mit eszik és hol a záhonyi vasutas?

— Naponta egyszer biztos, hogy meleget eszik. *Két főzőkonyhánk van és 15 tálalókonyha. A nehéz fizikai munkát végző átrakók táskájában természetesen akad még némi pótlás: kolbász, szalonna, gyümölcs . . .*

— Ha megbetegednek az átrakómunkások?

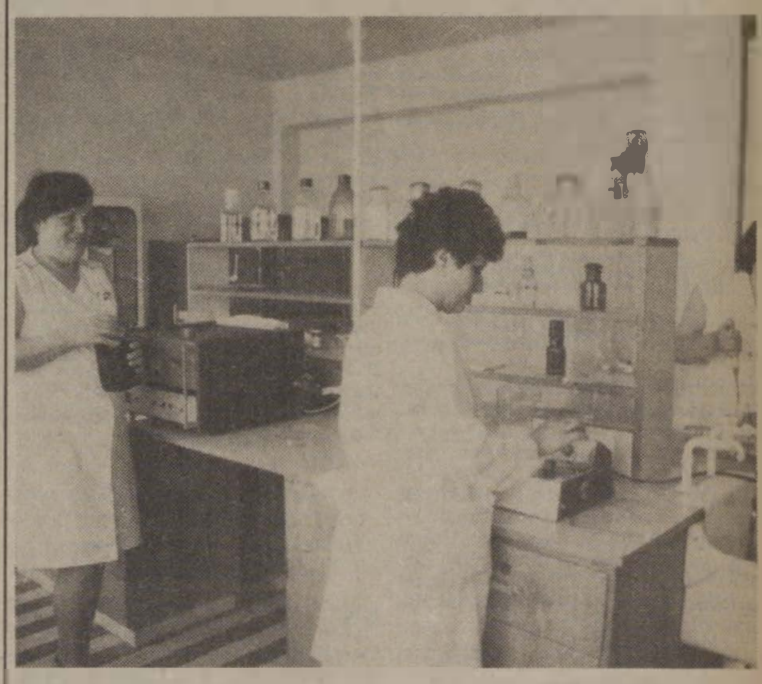
— Üzemegészségügyi hálózatunk megfelelő színvonalú. Öt üzemorvosunk van, 11 szakrendelésre lehet járni. *A Vörös-kereszt jól dolgozik ebben a körzetben, a záhonyi vasutasokat nem kell különösebben véradásra agitálni.*

(Erről magam is meggyőződhettem. Ottjártunkkor a Tisza szállón volt éppen véradás. *Jármi Zoltán* szervező titkár büszkén újságolta, hogy 50-en adtak vért, összesen 20 litert, a véradók közül tizenketten először vállalkoztak erre.)

— És a vasutasok gyermekei?

— Két óvodánk van, összesen 140, egy bölcsődénk, 60 hellyel. A községi óvodával együtt valamennyi vasutas gyermekét elhelyezhetjük.

— Említette a községet, úgy hallottam Záhony városi címre pályázik. Nem korai ez még?



A záhonyi vasutasokat nem kell véradásra agitálni
(Zelman Ferenc felvételei)

— A hír igaz, de az is, hogy egyelőre távol vagyunk attól, hogy Záhonyt városnak nevezhetnénk. Mindenesetre a kezdeti lépéseket megtettük. Nagyarányú lakásépítésbe fogtunk évekkel ezelőtt. *A vasút 647 bérlakást tart fenn a településen.* Ezek között van családiházas lakótelep, de összkomfortos emeletes lakóház is. *Mindezek mellett lakásépítéshez és -vásárláshoz az utóbbi öt évben 16 millió támogatást adtak a vasutasoknak.* A vasút részvétele a településen egyébként is meghatározó, ami persze nem csoda, hiszen a lakosság többsége a körzetben vállalt munkát. Hozzájárultunk a közlekedési szakközépiskola építéséhez, részt vettünk a víz- és szennyvízhálózat kiépítésében, tervezzük a művelődési ház átépítését, jól halad a fedett tanuszoda építése is. Szóval: városiasodunk, fejlődünk, a nem éppen rózsás gazdasági helyzet ellenére is ezen a tájon bizakodóak az emberek, hisznek abban, hogy Záhony előbb vagy utóbb, de mégiscsak város lesz.

— r —

Törődnek az idősekkel

A körzet nyugdíjasainak „tótumfaktuma": *Móré Imre.* Ismerik és tisztelik őt az átrakó valamennyi munkahelyén. A nyugdíjas-intézőbizottság elnöke, tisztéhez méltóan alaposan ismeri az idevágó adatokat. Íme:

— *A területen 2680 öregségi és özvegyi nyugdíjas él, 24 községben, 35 kilométeres körzetben.* A szervezettség 60 százalékos, vagyis összesen 1608 a szakszervezeti tagok száma. Évente 130—150-en mennek nyugdíjba, a többségük átigazolja magát a nyugdíjasszervezetbe. *A tagoknak majdnem a fele 3 ezer forint körüli nyugdíjból él, 15 százalékuknak 3500 forint jut havonta.* Sokan dolgoznak közülük, feltéve, ha egészségi állapotuk engedi. 117 nyugdíjasunk idősebb 70 évesnél, többségük beteges, az ő helyzetük az átlagosnál roszszabb. Az átrakómunkások többsége — mintegy 80 százalékuk — a nyugdíjkorhatár előtt kényszerül nyugállományba vonulni. Az ÖTA segélyezési alapjából jut számukra szociális gondozás, szanatóriumi beutalás, ügyes-bajos dolgaik elintézésében sokat segít jogsegélyszolgálatunk.

A nyugdíjasok helyet kapnak a körzet szinte valamennyi kulturális intézményében. Záhonyban és Mándokon nyugdíjasklubokat működtetnek. A TIB jóvoltából évente 36 ezer forintot költhetnek a klubélet céljaira. Tavaly öt alkalommal szerveztek kirándulást; ingyen, illetve kedvezményesen kaptunk autóbuszt ezekhez. Gyakoriak a nyugdíjastalálkozók, az idős vasutasok nem hiányoznak egyetlen társadalmi eseményről sem.

Alkalmassági vizsgálaton

Nincs denevérfülem, sasszemem, de az idegeim jók

Komor bérház a Baross téren. Kívülről sem szép, belülről kifejezetten lehangoló. A falak egykori színére a rárakódott szennyeződés miatt ma már csak következtetni lehet, ellenszenvemet nem oldja az udvar közepén álló, divatcikkekkel zsúfolt vitrin, meg a rikító „Tricotage" felirat sem. A kapualjban a háttérbe olvadó szerény táblácska jelzi, hogy e házban működik a MÁV területi pályaalkalmasság-vizsgáló központja.

Együgyű kérdések

Először 1971-ben jártam itt, akkor tizenöt-húsz újfölvételes is szorongott a szűk előtérben, most egyetlen fiatalember böngészi a tavalyról itt maradt Ludasokat. Amíg szólítanak, a falra ragasztott „tacepaót" olvasgatom. A gépelt szövegből nagybetűkkel kiemelték az alkohol és a dohányzás rettenetes élettani hatását, amit nem vitatok, de a minimális igényességet is nélkülöző fogalmazvány helyesírási hibái elkeserítenek . . .

Odabent megmérik a vérnyomásomat, elolvastatják a szemközti táblán lévő számokat jobb és bal szemmel, majd üres poharat nyomnak a kezembe. Lötyögő vizelettel sasszézok át a váróhelyiségen, amely szerencsére — de nem a vasút szerencséjére — még mindig üres, így nem annyira megalázó a helyzet. A reagens papírcsík sem cukrot, sem egyéb kóros tünetre utaló anyagot nem mutat ki. Mehetek a pszichológiai vizsgálatra.

Elsőként feladványokkal teli stencilezett papírlapot raknak elém, húsz percem van a megoldásra. Többségükben együgyű kérdésekre kell válaszolnom, olyanokra, mint: jelöljem meg azokat a számokat, amelyek húsznál nagyobbak, de harmincnál kisebbek! Vagy: ha három rajzszög 5 fillér, akkor 50 fillérért hány rajzszöget kapok és hasonlók. De még ezen is túltesz a következő teszt. Skiccelt arcokról kell olvasnom. *Mire gondol? Mik a tervei? Mik a szándékai? Mit fog cselekedni? Mi lesz az eredménye?* Sokat nem töprenghetek, írom, ami eszembe jut. Én nem hiszem, hogy a válaszokból következtetni lehessen a leendő kocsirendező, vagy mozdonyvezető alkalmasságára.

Madzagot tekerek

A gépi vizsgálatok következnek. A berendezés meghatározott rendszerben lámpákat villant föl, amire gomb vagy billentyű lenyomásával kell bizonyítanom reakciókészségemet. Egy-két perc eltelte után cselekvésem tudattól függetlenné válik, az automatizmus hamarosan meg is bosszulja magát, háromszor rossz gombot nyomok meg, amit a gép hibaként értékel. Sorra veszem az akadályokat. A töredékmásodpercre megjelenő öt-hat jegyű számokat többnyire meg tudom jegyezni, a megvillanó vörös és zöld nyilak irányát is viszonylag jól követem, a fény-, majd hangjelzésre lenyomandó morzebillentyűt is jól kezelem. *Nem reszket a kezem, amikor a fémpálcát a lyukba dugom, egy perc alatt mindössze négyszer zárom az áramkört.* A piros madzagot már fölényes mosollyal tekerem a fehér fölé, s a túlzott önbizalom ára egy hiba. Végül a szokványos kérdések következnek. Volt-e alkoholista a családban? Nem volt. Dohányzik? Igen. Mennyit szív naponta? Alkoholt fogyaszt stb?

Az egyes vizsgálatok között van időm körülnézni. Azt hiszem, senki előtt sem titok, hogy 1973 óta a vasúton kisebb technikai forradalom zajlott le, ám az alkalmasságvizsgálat még mindig régi módszerrel, a régi eszközökkel történik.

A rejtjelezett „bizonyítványt" visszaviszem a rendelőbe. A váróhelyiség most is üres, amiből csak egyre tudok következtetni: az ország legnagyobb vállalata a munkavállalók szemében nem a legnépszerűbb.

Vasutas lehetek

Újabb helyszín: a MÁV Kórház rendelőintézete. Hétfői zsúfoltság. A vizsgálatokat az audiológián, a gépi hallászpróbával kezdem, mert hogy itt várakoznak a legkevesebben. Pár perc az egész — vélem. Nem is tévedek, a vizsgálat alig három percet vesz igénybe, a várakozás két órát. A szemészeten, az ideggyógyászaton és a kardiológián valamivel pergőbb a ritmus, de a napom így is pocsékba vész.

Bosszankodva tapasztalom, hogy kivételektől eltekintve alig-alig fogadják a rendelőbe lépő páciens üdvözletét, a távozó búcsúszavát. Lehet, hogy a visszaköszönési kötelezettséget nem tartalmazza a munkaszerződés . . .

De félre a bosszúsággal, az a lényeg, hogy ha nincs is denevérfülem, sasszemem, az idegeim jók, a szívem elektromos tengelyvezetése balra tart, összességében semmi akadálya, hogy vasutas legyek.

A leleteket visszaviszem a Baross térre, a főorvos kiállítja a „huszonkilencest", ezzel, ha akarok, akár mozdonyvezetőnek is jelentkezhetek.

— Viszontlátásra! — harsogom távozóban. Néma csönd a válasz . . .

Thorday Zoltán

A Celladam feltalálója

Kovács Ádám nyugodtan alszik

Átfogó program a rák ellen



Úgy izgultam, mint egy felelés előtt álló diák, amikor március közepén a Landler járműjavító egyik irodájában megadatott, hogy *Kovács Ádámmal,* a Celladam feltalálójával beszélgethetek. Hamarosan kiderült, hogy kár volt az izgalomért . . .

— Szívesen nyilatkozom a vasutasok lapjának — nyugtatott meg rögtön a bemutatkozás után —, édesapám ugyanis a Landlerből ment nyugdíjba. *Jól ismerem a vasutasok sajátos életformáját, becsülöm őket, ezért vállaltam előadást ebben a nagy múltú üzemben. Egyébként is nagyra becsülöm a nyilvánosságot, a Celladam ügyét az újságírók mentették meg, legalábbis nekik köszönhető, hogy annyi más találmánnyal együtt nem tűnt el a „süllyesztőben".*

— Sok támadás érte már eddig is, s ezek között akadnak jócskán meggondolandó érvek. Az egyik kutató, *dr. Vizy Szilveszter* akadémikus, egyetemi tanár például a következőket mondja:

„. . . Van egy vegyület, amiről azt hiszi *Kovács Ádám* — és nagyon sokan még, mi pedig reméljük —, hogy hat. De nincs bizonyíték arra, hogy ennek a vegyületnek nincs mellékhatása. Felteszem a kérdést: mi van akkor, ha bebizonyosodik — nem kívánom, egyikünk sem kívánja —, hogy ez a szer nem hat, vagy hat, de ennél sokkal súlyosabb mellékhatásokat okoz; az utódokban deformitásokat, az asszonyokban, a férfiakban különböző elváltozásokat. *Féltem Kovács Ádámot!* Miért? *Mert nincs azoknak az engedélyeknek a birtokában, amelyekkel nyugodtan aludhatna."*

— Végül is: nyugodtan alszik?

— Akár hiszi, akár nem, nyugodtan alszom, bár valóban nem vagyok birtokában azoknak az iratoknak, amelyekről a professzor beszélt. A Celladam ügye jogi szempontból még nincs tisztázva, ez kétségtelen, ám gyakorlatilag megtörtént a hatástani vizsgálat, ezek eredménye viszont több mint megnyugtató.

— Még mindig a támadásoknál maradva. Könnyebb lett volna a dolga, ha „céhbeli", vagyis rendelkezik orvosi diplomával, tudományos tekintéllyel?

— Biztosan másként álltak volna hozzá a dologhoz, hiszen végeredményben nekem csupán középiskolai végzettségem van, elektroműszerész vagyok, mégis azt mondom, *nem a diploma hiánya volt a legfőbb akadály.* Elsősorban a módszert támadták, a megközelítés módját. Nekem ugyanis meggyőződésem, hogy az onkológiai ismereteket rosszul alkalmazzák. *Képtelenségnek tartom, hogy a pusztításból valaha is rend származna* — a jelenlegi eljárásokról tudni kell, hogy azok a sejtek roncsolásán alapulnak. A Celladam olyan anyag, amely a sejtek információs rendszerére hat, azt befolyásolja. *A CDM az emberi szervezet immunrendszerét aktivizálja, a sejtek közötti „hírcserét" állítja helyre.* A módszer merőben új, s éppen ez az én „bűnöm", mármint az, hogy tanyasi gyerek létemre nekem jutott eszembe . . . Ma már persze komoly kutatócsoporttal dolgozom; orvosokkal, mérnökökkel, kvalifikált szakemberekkel. Programunk lényege a következő: *kidolgoztunk egy diagnosztikai eljárást, hogy a rosszindulatú daganatra való hajlamot már korai stádiumban kiszűrhessük. A második fázis* — itt tartunk most — *a Celladam gyógyszerré való fejlesztése. A harmadik: egy lézeren alapuló műtéti technika, amellyel az operáció közben gyors szövettani analízis végezhető.*

— Ha jól értem önt: a Celladam nemcsak egy gyógyító anyag, hanem egy átfogó program a rák ellen . . .

— . . . és ehhez tartozik egy régebbi találmányom, a motorok szén-monoxid kibocsátását 40 százalékkal csökkentő elektromos gyújtószerkezet is. Bocsásson meg, hogy közbeszóltam, csupán azt akartam érzékeltetni, hogy a kutatócsoportom munkáját félreértik azok, akik a Celladamot valamiféle „csodagyógyszerként" értékelik.

— Beszélgetésünk előtt találkoztam néhány vasutassal, akik azt firtatták, hogy vajon menynyi lehet az ön jövedelme. Egyáltalán: mi az ügyben a személyes érdekeltsége?

— Legfeljebb feltalálói érdekeltségről beszélhetnék, de az sem lényeges. Az ilyen jellegű munkát nem pénzért vállalja az ember.

Beszélgetésünk ezen a ponton félbeszakadt. A járműjavító népművelője kopogott ránk, kérte *Kovács Ádámot,* hogy kezdje meg az előadást. A kultúrteremben 400(!) vasutas várja!

Sárközi Gábor

Pályázati felhívás

Munkáskáderképző tanfolyam indul

A SZOT Balatonfüredi Oktatási Intézete az 1987/88-as oktatási évben alapfokú vezetőképző tanfolyamot indít. *A tanfolyam célja tehetséges szakmunkások, fizikai állományú dolgozók, közvetlen termelésirányító fiatalok komplex felkészítése a gazdasági és politikai vezetési feladatok ellátására.*

A tanfolyam résztvevői megismerkednek a vezetés, a gazdaságpolitika, a munkajog, a szociálpolitika alapkérdéseivel, a munkahelyi kollektívák érdekképviseletével és védelmével, a szakszervezeti mozgalom feladataival.

Pályázati feltételek:

Munkás állományú, vagy közvetlen termelést irányító munkakör, szakszervezetben vagy ifjúsági mozgalomban szervezett tisztségviselői gyakorlat, 35 év alatti életkor, valamint feltétel, hogy egy hónapnál hosszabb időtartamú mozgalmi iskolai képzésben eddig nem vett részt.

Pályázhatnak egyének, illetve szakszervezeti bizottságok, párt- és KISZ-szervezetek, vállalatok, intézmények egy vagy több személlyel.

A pályázatokat 1987. július 31-ig kell benyújtani az illetékes iparági-ágazati szakszervezeti központ szervezési és káderosztályára.

Az egyéni pályázatok benyújtása csak a vállalati szakszervezeti bizottságon keresztül lehetséges. A pályázat tartalmazza a pályázó önéletrajzát, személyi lapját, az szb javaslatát, melyet a szakszervezeti bizalmi az illetékes gazdasági vezető és a pártalapszervezet titkára aláírt.

Az egyéni pályázatokat az alapszervezetek akkor is továbbküldik a szakmai központoknak, ha a pályázó kérelmét az szb nem támogatja. A pályázatokat a SZOT és az iparágiágazati szakszervezetek illetékesei bírálják el. A döntésről 1987. szeptember 30-ig a pályázók értesítést kapnak.

A tanfolyam helye: Balatonfüred SZOT Oktatási Intézet.

A tanfolyam ideje: 1987. november 16-tól 1988. április 15-ig.

SZOT Balatonfüredi Oktatási Intézet Igazgatósága

CIKKEINK NYOMÁN

Válaszoltak az illetékesek

Lapunk február 12-i számában *„Falra hányt borsó"* címmel megjelent cikkünkre a budapesti igazgatóság helyettes vezetője, *Losonczy Gyula* a következőket válaszolta:

„Pestlőrinc-Kavicsbányán lévő, az állomási és pályafenntartási dolgozók által használt laktanyát tatarozás miatt 1985-ben kiürítettük. Ezért az állomási dolgozók részére öltöző-melegedőt létesítettünk az állomás épületében. Az itteni mosdó melegvíz-ellátása elektromos energia hiányában nem volt megoldható. Közben a laktanyát tatarozták, s az állomás dolgozói ott tisztálkodhatnak. A Pestlőrinc-Kavicsbányán dolgozó kocsirendezők részére megfelelő öltöző-mosdó létesítésére intézkedtünk."

*

Lapunk február 26-i számában megjelent *„Miért zsúfoltak a vonatok?"* című írásunkra a budapesti igazgatóság menetrendi és személyszállítási osztályának helyettes vezetője, *Fülöp Lajos* válaszolt. Leveléből idézünk:

„A januári rendkívül zord időjárás, majd a februári hidegek miatt a személykocsik és utasterek állapota műszakilag és esztétikailag is leromlottak, a karbantartási munkák egy része elmaradt. A személykocsik műszaki hibája miatt egyes telepállomásokon 20 százalékra szökött fel az úgynevezett javításos állag. Például: Józsefváros állomáson a szükséges 88 kocsi helyett csak 65-72 állt rendelkezésre. A helyzet javítása érdekében kocsiátcsoportosításokat végeztünk. Igazgatóságunk a Keleti pályaudvarról 17 kocsi átcsoportosításával biztosította, hogy a nagykátai ingavonatok kilenc — mint a cikket illusztráló fénykép is tanúsította —, a kunszentmiklósi hivatásforgalmú vonatok hét kocsival közlekedjenek.

Lényeges javulás csak a jelenlegi javításos állag további csökkenésével biztosítható. Erre a gépészeti és járműfenntartási főosztály az igazgatóságok bevonásával intézkedéseket tettek. A fejpályaudvarokon az utasterek és vágányközök alapozó tisztítását elvégezték, a mindenre kiterjedő tavaszi nagytakarítás megkezdődött."

Veteránok köszöntése



Hazánk felszabadulásának 42. évfordulója alkalmából szakszervezetünk nyugdíjas intézőbizottságának szervezésében bensőséges ünnepség keretében köszöntötték a veterán szakszervezeti tagokat.

Az ünnepi köszöntőt *Kukovicza Árpád,* az intézőbizottság titkára tartotta, majd *Nagy Károly,* a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára üdvözölte az idős vasutasokat.

Az ünnepeltek között többen is voltak olyanok, akik jó egészségnek örvendve örülhettek 50, illetve 60 éves szakszervezeti tagságuknak. Külön is köszöntötték *Nagy Jánost,* aki 70 évvel ezelőtt lépett a szakszervezeti tagok sorába, 92 éves korával ő volt az ünnepség legidősebb résztvevője.

Feleky Pál, szakszervezetünk alelnöke a veteránoknak emléklapot, oklevelet, illetve pénzjutalmat adott át.

Betegek és orvosok találkozója a MÁV Rendelőintézetben



A közelmúltban beteg-orvos találkozót rendeztek a budapesti MÁV Rendelőintézetben, amelyre azok kaptak meghívót, akiknek szájüregi daganatos megbetegedése volt. E betegség, ha időben szakorvoshoz fordulnak, gyógyítható. A megelőzésről *Tompa Anna* főorvos beszélt a betegeknek és kollégáinak, a műtéti beavatkozásról *dr. Kelemen Pál* tartott előadást. Elmondotta többek között, hogy a daganatok sebészi eltávolítása mindig szövethiány-visszamaradással jár. Nagyon fontos szerep jut ezért még a plasztikai sebésznek és a rehabilitációnak.

A találkozón a betegek is meggyőződhettek arról, hogy milyenek lesznek az arcok, ha már túl vannak a műtéten. A rendelőintézet szakorvosai azért fáradoznak, hogy a műtött betegek visszanyerjék hitüket, önbizalmukat és dolgozhassanak.

Mozdonyszerelő-tanulók versenye

Március 18-án rendezte meg a MÁV Szombathelyi Igazgatósága és a szombathelyi járműjavító a Vállalat Kiváló Tanulója területi elődöntőjét. A vasútnál dolgozó harmadéves dízelmozdony-szerelő tanulók számára kiírt elődöntőn a munkahelyükön legjobban dolgozó és az iskolában a legeredményesebb tanulmányi eredményt elérők vehettek részt.

A verseny során a fiataloknak elméleti, tanműhelyi és egy M62-es típusú dízelmozdonyon végzett gyakorlati ismereteit kellett bizonyítania a zsűri előtt, amelynek elnöki tisztét *Szabó Zoltán,* vasútigazgató-helyettes vállalta magára.

A verseny helyezettjei: 1. *Rapos Gábor* (járműjavító) 85 pont, 2. *Káris Imre* (Szombathely vontatás) 80, 3. *Zsömbölygei Péter* (járműjavító) 79. A helyezettek 1000-900-800 forintos jutalomban részesültek.

Sz. Jakab

Hol üdülhetnek a vasutasok az idén?

A vasutas-szakszervezet 1987-re szervezett bel- és külföldi üdülési lehetőségeiről tájékoztatjuk ezúttal olvasóinkat. A részletes tudnivalókról az illetékes szakszervezeti bizottságok adnak felvilágosítást.

Belföldi üdülési lehetőség

Felnőtt és családos üdülések

❶ *Boglárlelle Vasutas Üdülő,* I. kategóriába tartozik, 72 lakóegysége van, 288 személyes (pótágyazható) időszakosan üzemel június 1-től szeptember 12-ig 10 napos turnusokkal.

Cím: 8630 Boglárlelle, Kodály Z. u. 11. Vasútállomás: Balatonboglár. Az üdülő onnan 2 km-re van. A váltási napokon a vendégek csomagjait autóval szállítják az üdülőbe, illetve az állomásra. Az üdülő saját konyhája és étterme teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. Valamennyi lakóegységhez kiszolgálóhelyiségek kapcsolódnak (mosdó tusolóval, WC, előszoba beépített szekrényekkel). Szintenként társalgó és színes televízió segíti a pihenést és szórakozást. A szobákban fekete-fehér képernyős tv-készülékek, az előszobában hűtőszekrények üzemelnek. Térítéssel szauna, szörf, vízibicikli és csónak vehető igénybe. A gyerekeket jól felszerelt játszótér várja.

❷ *Gárdonyi Vasutas Üdülő,* I. osztályú kategóriába tartozik. 74 személyes (pótágyazható) Június 1-től szeptember 10-ig üzemel, 10 napos turnusokkal.

Cím: 2483 Gárdony, Üdülők u. 27. Vasútállomás: Gárdony. az üdülőtől körülbelül 2 km-re van. Az üdülő közvetlenül a Velencei-tó partján épült. Saját konyhája, étterme és büféje teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. A szobákhoz kiszolgálóhelyiségek kapcsolódnak (mosdó tusolóval, WC, előszoba, beépített szekrényekkel.) A társalgóban színes, a szobákban fekete-fehér tv-készülékek, társasjátékok és könyvtár segíti a kikapcsolódást. A gyerekeket jól felszerelt játszótér, úszómedence várja.

❸ *Balatonfenyves MÁV Üdülő.* II. osztályú kategóriába tartozik. 90 személyes. Beutalók: egyéni, házaspárok (2+1, 2+2, 2+3-as) Június 1-től szeptember 10-ig üzemel, 10 napos turnusokkal.

Cím: 8640 Balatonfenyves, Kölcsey u. 18. Vasútállomás: Balatonfenyves, az üdülőtől körülbelül 200 méterre. Az üdülő a part mellett van, saját konyhája és étterme teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. Minden szobában hideg-meleg vizes mosdó, szintenként fürdőszobák, zuhanyozók, WC-k. A földszinten társalgó, televíziókkal, magnetofonnal, lemezjátszóval. A kulturális és sportprogramokról az üdülő személyzete gondoskodik. A felnőttek szórakozását sportfelszerelések és könyvtár szolgálja.

❹ *Vonyarcvashegy MÁV Üdülő.* II. kategória, 110 személyes. Beutalók: házaspárok (2+2, 2+1, 2+3-as) Június 1-től szeptember 10-ig üzemel, 10 napos turnusokkal.

Cím: 8314 Vonyarcvashegy. Arany J. u. 8. Vasútállomás: Vonyarcvashegy, az üdülőtől 3 perc távolságra. Az üdülővel szemben van a strand, mellette játszótér és szabadidőpark található. Saját üzemelésű konyhája és étterme teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. A szobákban hideg-meleg vizes mosdó, a folyosókon fürdőszobák, zuhanyozók, WC-k. Az üdülő földszinti részén korszerűen berendezett társalgó, könyvtár és tv-szolgálja a kikapcsolódást. Kultúrfelelős gondoskodik a kulturális és sportprogramok szervezéséről.

❺ *Balatonkenese MÁV Családi Üdülő.* II. osztályú kategória, 78 személyes. Két pavilonépület és öt egy-egy család elhelyezésére szolgáló faház. Június 1-től szeptember 10-ig üzemel, 10 napos turnusokkal.

Cím: 8174 Balatonkenese, Szabadság telep. Vasútállomás: Balatonkenese, az üdülőtől körülbelül 2 km-re van. A csomagokat a helyszínre szállítják. Saját üzemelésű konyhája és étterme teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. Az ebédlő egyben társalgóként is működik, televízióval felszerelve. A szobákban és a faházakban hideg-meleg vizes mosdó, a pavilonokban zuhanyzók, WC-k. Az üdülőnek — körülbelül 80 méterre — saját strandja van. A gyermekek részére az üdülőn belül jól felszerelt parkrész, pancsolómedence, csúszdák, hinták.

❻ *Mezőkövesd MÁV Családi Üdülő.* II. osztályú. Főidényben 83, elő- és utószezonban 54 személy üdülhet 1—4 ágyas szobákban. Folyamatos üzemeltetésű, 10 napos turnusokkal.

Cím: 3401 Mezőkövesd, Olajfa u. 6. Vasútállomás: Mezőkövesd, az üdülőtől 3,5 km-re van. Az állomásról 2-es számú jelzéssel közvetlen buszjárat közlekedik a gyógyfürdő bejáratáig. Gépkocsival a 3-as számú főúton közelíthető meg, parkolási lehetőség az üdülőben. Fő kikapcsolódás a meleg vizes fürdő és a gyógyvizes kezelések. Nyáron a gyógyfürdő mellett három különböző hőmérsékletű medence áll a beutaltak rendelkezésére. Az üdülő saját üzemelésű konyhája és ebédlője teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. Kényelmes társalgója színes televízióval, rádióval, lemezjátszóval van felszerelve, itt található a könyvtár is. A szobákban hideg-meleg vizes mosdók, a folyosókon közös fürdőzuhanyzók.

❼ Hajdúszoboszló (bérlemény). MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyező Egyesületének az üdülője, II. osztályú kategória.

Cím: Hajdúszoboszló, Lenin u. 23. Folyamatos üzemelésű gyógyüdülő, 14 napos turnusokkal. Főszezonban 27 felnőtt és 7 gyermek, elő- és utószezonban 28 házaspári beutalót bérlünk turnusonként. Vasútállomás: Hajdúszoboszló, a helyi autóbuszjáratok központi végállomásától körülbelül 400 méterre van. Az üdülő saját konyhája és étterme teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. A szobák előterében beépített szekrények, hideg-meleg vizes mosdók, a folyósok végén férfi-női zuhanyzó, fürdőszoba, WC található.

❽ *Balatonfüred (bérlemény) Általános Biztosító és Segélyező Egyesület Üdülője,* I. osztályú kategóriájú.

Cím: 8231 Balatonfüred, Erkel F. u. 1. Folyamatos üzemelésű gyógyüdülő , 14 napos turnusokkal. Főszezonban négy 2+1 helyet bérlünk turnusonként. Vasútállomás: Balatonfüred, az üdülőtől körülbelül 3 km távolságra. Az üdülő saját konyhája és étterme teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. A szobákhoz zuhanyzó és hideg-meleg vizes mosdók, WC-k tartoznak.

A földszinten saját kezelésű presszó működik. Jól felszerelt társalgó és könyvtár segíti a kikapcsolódást, szórakozást. Szív- és érrendszeri betegségben szenvedők gyógyulását segíti a klíma.

❾ *Hévíz (bérlemény) Vasutas Biztosító Egyesület Üdülője,* I. osztályú kategóriájú.

Cím: 8380 Hévíz, Somogyi B. u. 4. Folyamatos üzemelésű gyógyüdülő, főszezonban 10 napos, elő- és utószezonban 14 napos turnusokkal. Főszezonban 40 felnőtt és 24 gyermek, elő- és utószezonban 22 házaspári és 18 egyéni helyet bérlünk. Az üdülő Keszthelyig vonattal, onnan tovább autóbusszal közelíthető meg. Az üdülő saját konyhája és étterme teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. A szobákhoz zuhanyzó és hideg-meleg vizes mosdó tartozik.

A vendégeknek orvosi alapellátás igénybevételére van lehetőségük, ahol a gyógyvíz használatára kapnak felvilágosítást. Az üdülő halljában van a büfé. Ezenkívül kényelmes társalgó, tv-szoba, könyvtár, kondícionálóterem teszi kellemessé a pihenést.

❿ *Mátraháza (bérlemény) Vasutas Biztosító Egyesület bérleménye a SZOT-tól,* II. osztályú kategória.

Cím: 3233 Mátraháza. Folyamatos üzemelésű, főszezonban 135 felnőtt és 55 gyermek, elő- és utószezonban 9 egyéni és 9 házaspáros helyet bérlünk. Megközelíthető: vonattal Gyöngyösig, onnan tovább távolsági autóbusszal. Saját konyhája és étterme teljes ellátást nyújt a beutaltaknak. A földszinten presszó. A szobákban hideg-meleg vizes mosdók. A zuhanyzók és WC-k közösek. Az I. emeleten társalgó (TV, filmvetítés), a földszinten könyvtár. Szervezett kultúr- és sportprogramok, túralehetőségek.

Gyermeküdülés

❶ *Balatonkenese, Vasutas Gyermeküdülő:* 450 személyes, 7—14 éves gyermekek részére. Időszakos üzemelésű, június közepétől augusztus végéig 14 napos turnusokkal.

Cím: 8174 Balatonkenese, Koppány sor 41. Vasútállomás: Balatonkenese üdülő, 10 perc gyaloglással lehet az üdülőt megközelíteni. A gyermekek utaztatását a Keleti pályaudvartól Balatonkenese üdülőig és visszaútban külön vonattal — szakképzett pedagógusok felügyeletével — központilag szervezzük. A gyermekeknek balatoni strandolás, szervezett kultúr- és sportprogramok, valamint hajókirándulás nyújt teljes kikapcsolódást.

❷ *Kőszeg:* 250 személy (7—14 éveseknek) *Kőszeg MÁV Nevelőotthon.* Időszakos üzemelésű, június közepétől két 14 napos turnussal.

Cím: 9781 Kőszeg, Felső krt. 4. Vasútállomás: Kőszeg (Szombathelyen át), ahonnan autóbusszal szállítjuk a gyermekeket az üdülőbe. Az utaztatást a Déli pályaudvartól Kőszegig és visszaútban külön vasúti kocsikban — szakképzett pedagógusok felügyeletével — központilag szervezzük.

❸ *Bodrogolaszi:* 200 személyes (7—14 éveseknek) *Bodrogolaszi MÁV Nevelőotthon.* Időszakos üzemelésű, június közepétől két 14 napos turnussal.

Cím: 3943 Bodrogolaszi. Vasútállomás: Bodrogolaszi, (Miskolcon át) A gyermekek utaztatását a Keleti pályaudvartól Bodrogolasziig és vissza külön vasúti kocsikban központilag szervezzük. Valamennyi gyermeküdülőben pedagógusok látják el a gyermekek felügyeletét. Napi négyszeri étkezési lehetőség. A gyermekek az üdülőkben nem látogathatók!

❹ *Farkashegy:* repülős szaktábor (10—14 éveseknek) *MÁV MHSZ Repülő és Ejtőernyős Klub.* Június közepétől 6×5 napos turnusokkal.

A gyermekek utaztatását a bp-i pályaudvaroktól Farkashegyig és vissza autóbuszokkal központilag szervezzük. A táborban a gyermekek felügyeletét szakképzett pedagógusok és repülős szakemberek látják el. A gyerekek vitorlázógéppel és hőlégbalonnal repülhetnek. Ezenkívül ismeretterjesztő filmeket nézhetnek. Kultúr- és sportvetélkedőkön vehetnek részt.

❺ *Szeged:* (nyári sporttábor) 20 személyes (15—18 évesek részére) *Szeged Vasutas Sport Club.*

Cím: 6724 Szeged, Kossuth u. 74. Időszakos üzemelésű, két 10 napos turnussal. A gyerekek Szeged állomásra egyénileg utaznak, onnan felnőtt kísérő vezetésével mennek a táborhelyükre. Szakképzett edzők (atlétika, labdarúgás, karate) vezetésével délelőttönként sportfoglalkozásokon vehetnek részt.

❻ *Békéscsaba* (nyelvi — német, angol — és díszítőművészeti szaktábor) 64 személyes (15—18 éves fiatalok részére). Békéscsaba MÁV Nevelőotthon.

Cím: 5600 Békéscsaba, Árpád sor 22. Időszakos üzemelésű, egy turnussal, augusztus hónapban. A gyermekek Békéscsaba állomásra egyénileg utaznak. Onnan felnőttek kísérik őket a táborhelyre. Szakképzett nyelvtanárok (angol, német) és díszítőművészetet tanító tanárok (makramézás, batikolás, azsúrozás, nemezelés) vezetésével naponta 4 órában fejlesztik készségüket.



Külföldi felnőtt csereüdülés

Szakszervezetünk ebben az évben is szervez kedvezményes külföldi csereüdüléseket. Célja, hogy elősegítse a vasutasok pihenését, lehetőséget adjon más országok, szokások megismerésére, személyes találkozásokra, kölcsönös tapasztalatcserékre.

Algéria
(40 személy)

A résztvevők 15 napot töltenek a fővárostól 40 km-re lévő tengerparti üdülőben, Zeraldában. Elhelyezés kétágyas fürdőszobás szobákban, teljes ellátással. A vendéglátók autóbuszos kirándulásokat szerveznek Algírba, Chercellbe, Tizi-Ouzonba, valamint a sivatagba. Szabadidőben fürdési lehetőség a szállodától 100 méterre lévő kellemes tengerben. Az utazás Budapest—Algír útvonalon és vissza repülőgéppel.

Franciaország
(22 személy)

A résztvevők 12 napot töltenek Toulon közelében lévő Le Vert Bois tengerparti üdülőfaluban, majd 3 napot Párizsban. Elhelyezés apartman rendszerű házakban, a fővárosban szállodában teljes ellátással. A vendéglátók autóbuszos kirándulásokat szerveznek a francia Riviéra nevezetességeinek megismerésére. Párizsban idegenvezető mutatja be a fővárost. Az utazás — egyénileg — vonattal, vagy saját gépkocsival.

Olaszország—Talamone
(12 személy)

A résztvevők 12 napot töltenek a Ligur-tenger-parton lévő talamonei kempingben, majd 2 napot Bolognában. Elhelyezés komfortos lakókocsikban, Bolognában szállodában, teljes ellátással. A tengerparti nyaralás mellett a csoport programjában pisai és bolognai városnézés szerepel. Az utazás — egyénileg — vonattal, vagy saját gépkocsival.

Olaszország—Sesto
(19 személy)

A résztvevők 14 napot töltenek az adriai tengerparton lévő cecinai üdülőben, majd 3 napot Sestóban (Firenzétől 2 km-re). Elhelyezés Cecinában 2-3 ágyas szobákban, Sestóban szállodában, teljes ellátással. A tengerparti nyaralás mellett a csoport programjában sestói és firenzei városnézés szerepel, ahol megismerkedhetnek a város történelmi nevezetességeivel. Az utazás — egyénileg — vonattal, vagy saját gépkocsival.

Görögország
(30 személy)

A résztvevők 7 napot Camena Vurla tengerparti üdülőben, 3 napot Athénban töltenek. Elhelyezés mindkét helyen fürdőszobás szállodai szobákban, teljes ellátással. A strandolás mellett két tengerparti kirándulás, majd Athén nevezetességeinek megismerése szerepel programként. Az utazás vonattal, külön kocsiban.

Gyermek csereüdülés

Szovjetunió—Brjansk
(17 nap, 22 gyermek)

A gyermekek Brjanszkhoz körülbelül 80 km-re fekvő — hegyvidéki — Szinyezorki úttörőtáborban üdülhetnek, 3-4 ágyas szobák, közös mosdó- és fürdőhelyiségek, teljes ellátás. A tábor szervezett kultúr- és sportprogramjain kívül egésznapos Brjanszki kirándulás, Moszkva nevezetességeinek, valamint a Nagycirkusz műsorának megtekintése szerepel. A gyermekek vonaton — hálókocsiban — szakképzett nevelők felügyeletével utaznak.

NDK—Manebach
(14 nap, 44 gyermek)

A gyermekek Manebach hegyi faluban, fenyveserdővel övezett üdülőben nyaralhatnak. 4-7 ágyas szobák, közös mosdó- és fürdőhelyiségek, teljes ellátás. Az üdülőben egy 25 méteres saját úszómedence van. A tábor szervezett kultúr- és sportprogramjain kívül kirándulás szerepel Erfurtba, Eisenachba, Drezdába. A gyermekek vonaton — kusettkocsikban — szakképzett nevelők felügyeletével utazhatnak.

NDK—Frauenstein
(14 nap, 46 gyermek)

A gyermekek Frauensteinben, 665 méteres tengerszint feletti magasságban, romantikus környezetben egy várkastélyban nyaralhatnak. 12-14 ágyas szobák, közös mosdó- és fürdőhelyiségek, teljes ellátás. A tábor szervezett kultúr- és sportprogramjain kívül kirándulás Karl-Marx-Stadtba, valamint Drezdába. Utazás vonattal kusettkocsikban.

Lengyelország—Zembrzyc
(14 nap, 25 gyermek)

Az üdülő Krakkótól körülbelül 70 km-re lévő hegyvidéki zembrzyci táborban van. 4-5 ágyas szobák, közös mosdó- és fürdőhelyiségek, teljes ellátás. A kultúr- és sportprogramokon kívül kirándulás Zakopanéba, Krakkóba. Utazás vonaton, kusettkocsikban.

Lengyelország—Gdansk
(14 nap, 30 gyermek)

Nyaralás a tengerparttól körülbelül 200 méterre lévő gdanski táborban, 5-6 ágyas szobák, közös mosdó- és fürdőhelyiségek, teljes ellátás. A kultúr- és sportprogramokon kívül strandolási lehetőség, hajókirándulás Olívia- és Hall-félszigetekre, városnéző séta Gdanskba és Varsóba. Utazás vonattal kusettkocsikban.

Ausztria—Kirschlag
(14 nap, 20 gyermek)

Nyaralás Kirschlagban, a tengerszint felett 1000 méter magasságban elhelyezkedő hegyvidéki üdülőben. Hatágyas szobák, közös mosdó- és fürdőhelyiségek, teljes ellátás. Strandolási lehetőség, kirándulások a tábor környékén, városnéző séta Linzbe és Salzkammergut vidékén. Utazás vonaton, ülőkocsikban.

Olaszország—Firenze
(17 nap, 30 gyermek)

Hét nap Firenzében, 3-5 ágyas szobákban, 10 nap Calambroneban a tengerparti Marina üdülőben, 4-6 ágyas szobákban. Közös mosdó- és fürdőhelyiségek, teljes ellátás. A firenzei tartózkodás alatt megismerkednek Firenze nevezetességeivel, kirándulást szerveznek Sienába San Giruignanonba, valamint az Elba szigetére. A tengerparton strandolás, sport- és kulturális programok. Kirándulás Livornóba a Fehér partra, a carrarai márványfejtő megtekintése. Utazás vonaton, külön kusettkocsikban.

Görögország—Sfendali
(17 nap, 35 gyermek)

Nyaralás az Athéntől 40 km-re levő sfendali üdülőben, többágyas szobákban. Közös mosdó- és fürdőhelyiségek, teljes ellátás. A programban szerepel többek között strandolás Oroposzban, kirándulás Marathonba, 3 napos városnézés Athénban, az Akropolisz megtekintése, séta a Plakán: Látogatás a Nemzeti Régészeti Múzeumban, a Közlekedési Múzeumban. Utazás vonattal, külön kusettkocsiban.

Valamennyi külföldi üdülőben pedagógusok látják el a gyermekek felügyeletét. Naponta négyszer étkeznek. Korhatár: 12—14 év.

„Kipróbálni az erőmet”

Arcképvázlat Ivancsics Ilonáról

Angyalföld teátruma, a József Attila Színház a kezdetektől odafigyelt szűkebb közönségének, a kerület munkásságának ízlésére. Ez utóbbinak a változása kitetszik a színház műsorpolitikájának időnkénti átalakulásából. Jelenlegi repertoárjuk is finoman idomul a „levegőben lógó” kívánalmakhoz. *A több műszakban dolgozó* (legyen munkás vagy értelmiségi) *a színházban is felüdülni kíván.* S ki állítja azt, hogy ez nem hozhat létre katarzist? Mi kell tehát a mai (munkás) közönségnek? Elsősorban vígjáték, komédia — az sem baj, ha zenés. A színre vitt darabok jelentős része — *A testőr, a Boccaccio, A kikapós patikárius, A hölgy fecseg és nyomoz, a Mezítláb a parkban* — ezt tükrözi is.

A József Attila Színház — talán éppen műsorpolitikája révén — kitűnő kapcsolatokat alakított ki a kerület adta környezetével, nyitottságával újra és újra kilépve a szokványos színházi világi gyakorlat szűk keretei közül. Eleven, kölcsönös kapcsolatban áll például az iskolákkal, a gyerekekkel. Potenciális közönséget látva bennük ma, s nevelve a jövő nézőit. Ez a nyitottság a kerület vállalatait is arra sarkallja, hogy kapcsolatot keressenek a színházzal, amelynek *állandó bérleti szerződése ezidáig csupán a vasutas-szakszervezettel van.* Az újabb és újabb nívós előadások ebben sokat segíthetnek. Olyanok, mint a február 28-án nagy sikerrel bemutatott *Mezítláb a parkban.*

A nálunk is jól ismert amerikai színműíró, *Neil Simon,* a Furcsa pár, a Napsugár fiúk, Az utolsó hősszerelmes és a Mezítláb a parkban szerzője ebben az utóbbi művében — jó szokásához híven — pergő dialógusokban, ironikusan, sőt néhol szarkasztikusan ábrázolja a párkapcsolatot, az emberi együttélés gondjait, a másik iránti türelem törékenységét. *Fergeteges játék ez, sziporkázhatnak, s az érzelem több húrján egy időben játszhatnak a színészek.* Filmen ezt a darabot *Jane Fondával, Robert Redforddal, Charles Boyerrel* láthattuk, magyar színpadon pedig először 1965-ben a Madách Kamarában *Ádám Ottó* rendezésében *Domján Edittel, Ajtay Andorral, Mészáros Ágival* és *Lőte Attilával.* Óriási siker volt, s nagy merészségre vall a mostani előadás rendezőjének, *Valló Péternek* az elhatározása, miszerint ez a színdarab ma is előadható. Neki lett igaza: az érdeklődés azt sugallja, sokáig színen lesz.

Nem kevés szerepük van ebben a rendezőn kívül a szereplőknek — a *Corie*-t játszó *Ivancsics Ilonának,* a *Pault* alakító *Józsa Imrének,* s *Galambos Erzsinek, Bánffy Györgynek* — sem. Minden szerep egész embert, hallatlan odafigyelést kíván, ami a kamarajáték-jellegből egyenesen következik. Lazítani csak az öltözőben lehet. A színház fiatal művésze, *Ivancsics Ilona* azonban egyenesen örül ennek, mint mondja, *„játszani, játszani kell, kipróbálni az erőmet”.*

Ivancsics Ilona tősgyökeres kaposvári. Ott született, ott érettségizett a Munkácsy Mihály Gimnáziumban. A középiskolában ugyan az állandó versmondók közé tartozott, és a városi amatőr színpad munkájából is kivette a részét, ám a csendes, visszahúzódó lányról senki, sem tanárai, sem osztálytársai, de még szülei sem gondolták, hogy a színészi pályát választja.

Főiskolás korában a Vígszínházban kapott szokásos, kisebb szerepeket, de azokat az éveket jó iskolának tartja. *A színművészeti elvégzésekor azonnal a József Attila Színházhoz került, immár negyedik esztendeje tagja a fiatal, de oroszlánkörmeit már többször megmutató társulatnak.* Első főszerepében 1984-ben, a Kísértésben debütált.

Az évek során játszott *Szép Ernő* Májusában, a Tündérlaki lányokban . . .

Noha a színház majd minden idejét leköti, szinkronizál, szerepel a rádióban, a televízióban. Játszott például a *Zsurzs Éva* rendezte *Különös házasságban* is. Ha ideje, ereje engedi, gyakran jár színházba, moziba, mondván, ez nem csupán kikapcsolódásnak jó, de tanulhat is az ember egy-egy alakításból. S ha még mindig nem esett össze a fáradtságtól, akkor tornázni, sportolni jár. Otthoni hobbija az előzőknél szelídebb: leginkább varrni, kötni szeret. S lélekben készülni közben az újabb próbatételekre.



Ivancsics Ilona Rátóti Zoltánnal a Régi nyár című darabban

Minden évadban kapott főszerepet. Ennek azért is örült különösen, mert azt vallja, addig kell sokat és sokfélét játszani, amíg fiatal az ember. Minden műfajt ki kell próbálni ahhoz, hogy egy színész megtalálja a neki leginkább fekvő stílust, ráhangolódjék egymástól gyökeresen elütő írók mondandójára, a mást-mást kívánó rendezők művészi elképzelésére, a társak játékára.

Egyelőre sem az egyikben, sem a másikban nem csalódott. A társulat nagyon hamar befogadta, sokat segítettek neki abban, hogy feloldódjék, önmagát adhassa a színpadon. Különösen *Valló Péterrel* szeret együtt dolgozni, aki a tanára volt a főiskolán, s tudja mire képes. A közönséget pedig eddigi pályafutása alatt nagyon hálásnak ismerte meg. Olyan előadásokon is kitartóak a nézők, amikor tudják, hogy a színészek reggeltől estig talpon vannak, ami így vagy úgy, de rányomja a bélyegét játékukra. Többször is előadták napjában kétszer *A kis herceget* és a *Mezítláb a parkban*-t is, amelyekben ő elejétől a végéig, szinte kifulladásig a színpadon volt. Kezdetben azt hitte, ez nem fog menni, de később ez az állandó „edzés” tudatosította benne erejét. Amikor például Egerben egy óra szünettel kétszer eljátszotta *Corie Bratter* szerepét, azt sem tudta, hogyan támolygott le a színpadról. De látva azt, hogy jó érzéssel mennek el az emberek, megvigasztalódott.

Mint az előzőekben már mondta, a pálya elején tartva *egyelőre csak játszani, játszani akar, kipróbálni az erejét.* Az álma azért már merészebb: jó darab, jó rendező, jó partner és jó szerep. Ezt egyelőre a *Neil Simon*-darabban meg is találta. Amúgy se drámai alkat, s ez a vígjáték különösen a szívéhez nőtt. *Fonda* és *Domján Edit* után eljátszani ezt a szerepet nem kis próbatétel.

Rácz-Székely Győző

Mire tanít a rendező?

Tatár Eszter a zeneiskola növendékei között

Tehetséges népdalénekesek és hegedűművészek kerültek ki az elmúlt években a Vasutas Zeneiskola falai közül. Vetélkedők győzteseiként is találkozhattunk néhányukkal. A televíziós közvetítések tanúsága szerint azonban nem elég jól énekelni, hegedülni — a színpadon mozogni, viselkedni kell. Egyikmásik művészjelölt bizony sután, mereven állt a pódiumon.

Szirmai Jenő igazgató ezt látva megszervezte a mozgáskultúra és beszédtechnika oktatását a zeneiskolában. Tavaly októberig (egy esztendőn át) *Gyurkovics Zsuzsa* színművésznő oktatta a növendékeket. Ezután egyéb elfoglaltsága miatt nem tudta tovább vállalni a tanítást. Ekkor az igazgató *Tatár Esztert,* a Nemzeti Színház rendezőjét kérte fel erre a munkára.

Eszter megnyerő, elbűvölő egyéniség. Fél órával a tanítás kezdete előtt találkoztunk az iskolában. Arról kérdezem a művésznőt, miért fogadta el ezt az ajánlatot?

— A főiskola elvégzése után sok zenés darabot rendeztem a Pécsi Nemzeti Színházban — mondja. — Operetteket és zenés vígjátékokat. Mindig érdekelt ez a fajta zene. Ezt követően itt Budapesten, a Nemzeti Színház Stúdiójában 20 évig tanítottam a színészjelölteket. Bevallom, egy kicsit belefáradtam. Az ottani munkafeltételek sem voltak kifogástalanok. Ezért abbahagytam. Majd hallottam, hogy *Gyurkovics Zsuzsa* tanította az énekeseket a vasutasszakszervezet zeneiskolájában. Úgy döntöttem, hogy elvállalom az oktatást. Szeretem, hogy közvetlen módon taníthatok. *Jelenleg 28-an vannak.* Minden csütörtökön 3-tól 7-ig gyakorolunk.

— Mit tanulnak itt a fiatalok?

— Légzés- és artikulációs beszédgyakorlatokkal próbálom megváltoztatni a rossz beidegződéseket. A mozgás és a mimika fejlesztésére a tréfás helyzetgyakorlatok igen hasznosak. *Ezek arra jók, hogy tudjanak szavakban gondolkodni a színpadon.* Az emberek ugyanis általában nem így gondolkodnak, amikor valamilyen színpadi feladatot kapnak. Csak a tipikus helyzeteket gondolják át. Azzal már nem törődnek, hogy vajon mi az oka az örömnek. Táncdalénekeseket és magyarnóta-énekeseket tanítok. Remélem, valamilyen módon érvényesül majd ez az előadásukban is.

— A ritmusgyakorlatok szintén fontosak — folytatja. — Tapsolok például egy ritmust, ezt ők átveszik. Figyelem, hogy mennyire tudják megtartani a periodit ását. Ki az, aki a ritmust felgyorsítja, és ki az, aki lelassítja. Nemrég képzőművészeti albumot hoztam. Arról beszélgettünk, hogy amikor a festő lefest egy arcot, vajon mire gondolhatott az, akit festettek. *A jó festőknél a modellek is jók. Nem a semmibe bámulnak.*

— Ez a tanítás rendkívül összetett és sokoldalú. Inkább a színészképzésben használatos.

— Valóban. A Nemzeti Stúdió tananyagára épül. Nem tudok elszakadni igazán itt sem a színháztól. Szeretném sokoldalúan képezni ezeket a fiatalokat. Szélesíteni látókörüket, gyarapítani a műveltségüket. Ez mind-mind hozzátartozik a tanításhoz. Mindig kísérletezem. Nincsenek bevált módszereim. Ha valamilyen ötletemre nem reagálnak, elvetem. Az a fontos, hogy érdekes legyen számukra, amit csinálok.

— Közelednek a vizsgák. Mikrofont kapnak a fiatalok a kezükbe, és magnó alapkísérettel eldalolják azt, amit tanultak. *Én pedig igyekszem színesebbé tenni az előadásmódjukat, megeleveníteni az arcukat, amin az esetek többségében még a teljes rémület tükröződik.* Hogy kiből milyen táncdalénekes lesz, az számukra nagyon fontos. De ha netán mégsem sikerül, akkor azt szeretném, hogy senki ne úgy könyvelje el azt az időt, hogy kiadtam a pénzt, és mégsem lett belőlem semmi, hanem úgy emlékezzenek vissza, mint életük egyik kellemes korszakára.

— cs — i —

Író-olvasó találkozó

Március 27-én a vasutasszakszervezet kultúrosztálya író-olvasó találkozót rendezett a kaposvári körzeti üzemfőnökségen, amelyen jelen volt *Koszorus Ferenc,* szakszervezetünk főtitkára is. *Moldova György* Kossuth-díjas író találkozott olvasóival. Kérdésekre válaszolva beszélt többek között Akit a mozdony füstje megcsapott című riportkötete megírásának körülményeiről, a vasutasok között szerzett tapasztalatairól, valamint most készülő könyvéről. Másfél éve kezdte el a rendőrségről szóló riportkötetének írását.

Madár János

KEGYOSZTÓ ÉRDEM

Az állomás éjfélszín arcát,
sínek szívlüktetését hozta felém
a csönd, s te beköltöztél
menetrendszerint hóval-vert
szemembe. Póznák fölényével,
peronok kegyosztó érdemével —
a pupillák mögé . . .

Tavaszi ünnepi napok

A MÁV Tatai úti munkásszállóján az idén is megrendezték a hagyományos Tavaszi ünnepi napokat, csatlakozva a márciusi évfordulókhoz, illetve április 4.-e ünnepéhez. Március 30-tól április 2-ig esténként követték egymást a programok. A megnyitón *Gaskó István* körzeti üzemfőnök-helyettes megnyitója után *Horváth Zoltán* fotókiállítását tekintették meg a vendégek, majd divatbemutató következett. Három manöken utazási ruhákat mutatott be. Az első napi program videózással zárult.

Április 2-án színültig telt a kultúrterem, fellépett: *Cserháti Zsuzsa, Urbán Katalin, Bojtor Imre. Rózsa György,* a televízió népszerű riportere mínivetélkedőt vezetett. A rendezvényen megjelentek a testvérszállók küldöttségei, többek között a MÁV Aszódi úti férfi szállójának delegációja is.

Moldova György:

A LEVELEZŐ

Az elmúlt hetekben jelent meg a Népszava Lap- és Könyvkiadó gondozásában Moldova György Észszel fél az ember című kötete, amely harmincegy, hamisítatlan Moldova-humorral megírt történetet tartalmaz. Az író ezúttal sem fukarkodik a csípős megjegyzésekkel, ha jártában-keltében fonák jelenségekkel, visszaélésekkel, negatívumokkal találkozik. E kötetből választottuk a következő írást:

Doktor Bárányos Antal nyugdíjas főkönyvelő házikabátot öltött, leült az asztalához, és maga elé húzta az írómappáját, melyet nyugdíjba vonulása alkalmából kapott volt kollégáitól. Hétfő este volt, ilyenkor szokta megírni azokat a leveleket, melyek több-kevesebb rendszerességgel megjelentek a „Magyar Világ” című napilap „Olvasóink írják” rovatában. Bárányos, hogy ihletet merítsen, végighallgatta a Kossuth rádió híreit, sőt elvei fenntartásával néhány külföldi adót is, de csak háborús veszélyről, földrengésekről és terrorcselekményekről számoltak be. A nyugdíjas főkönyvelő elégedetlenül legyintett:

— Ködösítenek! Az igazi problémákhoz persze nem mernek hozzányúlni!

Bárányos írni kezdett.

„Miért nincs bábszínház Taktapölöskén?! — ez a kérdés foglalkoztatja most nemcsak a taktapölöskei, de az országos közvéleményt is. Vajon a magyar kultúra világítótorony-e, mely Budapesten ég, és ahogy távolodunk a fővárostól, fénye egyre csökken, majd elenyészik?! Nem adott-é a vidék a magyar nemzetnek legalább annyi kiművelt emberfőt, mint a főváros, és hiányozhat-e a kultúra forrásainak sorából a bábszínház? Mit ér az ember, ha taktapölöskei?! Jó volna, ha nemcsak egy népben-nemzetben gondolkodó öregemberben merülne fel a gondolat: az ilyen mulasztások nem vezetnek-e oda, hogy mindenestül áthullunk az Idők Rostáján. Videant Consules!

Doktor Bárányos Antal”

Az olvasói levél, mely megjelent a „Magyar Világ” pénteki számában, osztatlan figyelmet keltett, az újság felkereste az illetékeseket, akik hamarosan közleményben válaszoltak:

„Doktor Bárányos Antal olvasójuk levelére válaszolva közöljük, hogy az ember meghajtású színjátszó üzemegységek (régebben bábszínházak) országos fejlesztési tervezete csak a 77-ik ötéves tervidőszakra irányozta elő a taktapölöskei üzemegység beindítását. Biztosíthatjuk a kedves levélírót, hogy a jelzett időben minden anyagi és egyéb eszköz rendelkezésre állt volna, az épület abban az esetben is kivitelezésre kerül, ha maga Taktapölöske akkorra már rég megszűnt volna. Méltányolva azonban az országos közhangulatot, mely ebben a kérdésben kialakult, úgy döntöttünk, hogy sürgősségi rendszabályokat léptetünk életbe, és a legrövidebb időn belül foganatosítani fogjuk: egy ember meghajtású színjátszó üzemegységet létesítünk Taktapölöskén. Kérjük intézkedésünk szíves tudomásulvételét.

Berta Bertalan
művészeti és rovarirtási
főelőadó.”

Doktor Bárányos Antal a következő pénteken válaszolt az „Olvasóink írják” rovatban:

„Vakulj magyar! Megint megszületett azon látszatintézkedések egyike, melyeket egyetlen, bár nyíltan be nem vallott cél vezérel: a porhintés. Egy bábszínházat létesítenek Taktapölöskén! — mondják az illetékesek a maguk nyakatekert nyelvén («nyakatekert nyelv», ezt a képzavart is az ő magyartalanságuk sugallta) — és a mi szemünk előtt már feltűnnek az eljövendő hibák forrása. Túlságosan is sok keserű, történelmi szintű tapasztalatot szereztünk már ahhoz, hogy fel tudjuk mérni: mihez vezet az, ha egy bábszínház, vetélytársak hiányában, kiváltságos helyzetbe kerül Takatapölöskén?! Eltorzult egyéni ízlését, morális és ideológiai tévedéseit rákényszerítené egy jobb sorsra érdemes közösségre! Csak két, de inkább három bábszínház biztosíthatja Takatapölöskén a vélemények és ízlések szabad érvényesülését. Nostra res Agitur!

Doktor Bárányos Antal.”

A közvélemény oly elsöprő lelkesedéssel sorakozott fel a nyugdíjas főkönyvelő érvelése mögött, hogy az illetékesek azonnali cselekvésre szánták el magukat: Taktapölöske minden szabad zugában bábszínházat rendeztek be. Ha az ember benézett a községi tanácsülésre, akkor is úgy tűnt neki, mintha bábjátékot látna.

Mindenki érdeklődéssel várta doktor Bárányos Antal levelét a „Magyar Világ” következő pénteki számában:

„Képtelen térképek! Hogy fordulhat elő, hogy az ember órák hosszat böngészi e térképet, és nem tudja megállapítani, hogy merre van Taktapölöske, mely pedig olyan gyakran szerepel napjaink sajtóvitájában. Tonaludátusz visszausz és átusz!

Doktor Bárányos Antal.”

SPORTEGYESÜLETI KÖZGYŰLÉSEK

Előtérben a verseny- és a szabadidősport

Ezekben a hetekben a vasutas sportegyesületek házatáján megélénkült az élet. A nagy- és kisegyesületekben szinte egymást követték a közgyűlések. Klubvezetők, edzők, sportolók tekintették át az elmúlt év eseményeit, s határozták meg a holnap feladatait. A több mint félszáz vasutas egyesület közül ezúttal négy, a Szombathelyi Haladás, a BVSC, a Szegedi VSE és a Nyíregyházi VSSC közgyűléséről számolunk be.

Szombathelyi Haladás VSE

A Szombathelyi Haladás VSE március 28-án szombaton tartotta közgyűlését. *Kapronczai János* vasútigazgató, az egyesület társadalmi elnöke köszöntötte a megjelenteket, köztük az állami és a társadalmi szervek képviselőit, a klub vezetőit, edzőit és sportolóit. Az írásos jelentés szóbeli kiegészítőjét *Leiner Péter* ügyvezető elnök tartotta.

A Haladásnak tíz szakosztálya van. Közülük „A" kategóriás a labdarúgó, az atlétikai és a súlyemelő, „B" kategóriás a birkózó, a vívó, a tenisz és a röplabda. Az ökölvívó „C", a sakk és a sí „D" kategóriás.

Mondani sem kell, hogy *a szakosztályok közül a labdarúgó a legnépszerűbb.* Az NB I-es csapat hazai mérkőzéseit — kiváltképpen, ha jól szerepelnek — hét-nyolcezer néző látogatja. A csapat szakvezetői egyébként az 1986/87. évi bajnokságban 30 pont megszerzését tűzték ki célul. Ennek több mint a felét, 19 pontot már az ősszel begyűjtötték. A tavaszi fordulóban három vereség után két döntetlen és egy győzelem következett. A Vasas 4:1 arányú legyőzése különösen szép fegyverténynek számít.

A Haladás tíz szakosztálya közül az atlétáké a legnépesebb. A szakosztály 235 igazolt versenyzőjét tíz edző irányítja. Az elmúlt évben az atléták 152 olimpiai pontot gyűjtöttek. Legeredményesebbek a dobóatléták. A válogatott kalapácsvető trió — *Vida, Tánczi* és *Szitás* — neve mellé új, tehetséges fiatal nevét jegyezték fel. Az 1964-es születésű *Gécsek Tibor* tavalyi legjobb eredménye 77,66 méter volt.

A súlyemelő szakosztály fennállása óta tavaly érte el a legjobb eredményt. *Megnyerték az NB I-es felnőtt csapatbajnokságot.* Az utánpótlás versenyben is az első helyen végeztek.

A többi szakosztály mérlege is kedvező képet mutat. Jóllehet a birkózók közül két kiválóság, *Marosvölgyi* és *Dvorák* eltávozott Szombathelyről.

A beszámoló nagy teret szentelt a gazdálkodásnak és a létesítményhelyzetnek. A Haladás, a bázisszervek, elsősorban a MÁV, s a vasutas-szakszervezet támogatásával korszerű labdarúgó stadionnal és munkacsarnokkal rendelkezik. Egyszóval Szombathelyen ma minden adott ahhoz, hogy az ország második legnagyobb vasutas egyesülete ezután is sikeresen szerepeljen.

Budapesti Vasutas SC

A háromnegyed évszázados fennállását a múlt év őszén ünneplő BVSC március 30-án tartotta közgyűlését a TBÉF Tatai úti központjának tanácstermében. Fél éven belül tehát másodszor gyűltek össze az egyesület vezetői és sportolói. Az elnökség ezúttal az elmúlt két év munkájáról adott számot.

A közgyűlésen megjelent *Sólyom Ferenc,* a SZOT titkára, *dr. Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes, *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója, *Obramovics József,* az MSZMP KB munkatársa és *Mónus András,* az ÁISH főosztályvezetője. A vasutas-szakszervezet elnökségét *Pallos György* osztályvezető képviselte.

A tanácskozást *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgatóhelyettese, az egyesület elnöke nyitotta meg. Az írásos beszámolóhoz *dr. Balázs Ákos* fűzött szóbeli kegészítést. Beszámolójában utalt a 75 éves jubileumra. Mint mondotta, a születésnap jegyében rendezett hazai és nemzetközi versenyeknek jó sajtóvisszhangja volt.

A BVSC-nek jelenleg 12 szakosztálya van, ebből hat — asztalitenisz, birkózó, úszó, műugró, vívó és vízilabda — *„A" kategóriás.* További négy szakosztály — atlétika, kerékpár, röplabda és tenisz — „B" kategóriás, a labdarúgó a „C", a karateszakosztály „D" kategóriás. Az igazolt versenyző száma meghaladja az ezret.

Annak ellenére, hogy az elmúlt két évben vívásban, vízilabdában, asztaliteniszben olimpiai és világbajnokok egész sora hagyta abba az aktív sportot, vagy szerződött külföldre, nem következett be visszaesés. Ellenkezőleg, az utánpótlás ugrásszerű előrelépésének eredményeként *a magyar bajnokságokon egyéniben 99 érmes helyezést szereztek, az olimpiai pontokat pedig 679-ről 844-re növelték.* Ez csúcsot jelent a BVSC történetében, mert a hazai olimpiai pontverseny bevezetése óta ilyen magas pontszámot még nem értek el.

Két év alatt jelentős létesítményekkel gyarapodott a klub. A Tatai úton megépült a fedett tenisz- és röplabdacsarnok, elkészült az atléták futófolyosója. A vívók új otthont kaptak a Tanács körúton, a Szőnyi úti uszoda vízcserélő berendezéssel gazdagodott.

A takarékos gazdálkodásról is szó esett a beszámolóban. Ennek jegyében csökkentik az ügyvezetés létszámát. *Hatékonyabb munkaszervezéssel, nagyobb önállósággal igyekeznek a zökkenőmentes irányító munkát biztosítani. A közgyűlés arról is határozott, hogy megszüntetik a módszertani osztályt, ugyanakkor vállalkozási irodát hoznak létre.*

Az egyesület a jövőben is alapvető kérdésként kezeli az iskolai sport, továbbá a szabadidő- és a lakótelepi sport támogatását. A fedett és szabadtéri létesítmények — a szakosztályi edzések után — az érdeklődők rendelkezésére állnak.

Szegedi VSE

A szegedi vasutasok sportegyesületének vezetői március 31-én közgyűlésen számoltak be két év munkájáról. A tanácskozáson részt vett *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Majzik István,* a Csongrád Megyei Pártbizottság munkatársa, *dr. Juhász Gábor,* a városi pártbizottság munkatársa. *Dr. Kapus Ferenc* a megyei, *Borbély András,* a városi ÁISH képviselője. A vendégeket, edzőket, sportolókat az egyesület elnöke, *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettes köszöntötte, majd *Halász Antal* ügyvezető elnök mondott szóbeli kiegészítőt.

A Szegedi VSE-nek közel hét évtizedes fennállása alatt voltak kiemelkedő sikereik. A hetvenes években igyekeztek erejüket is meghaladó szakosztályokat működtetni, mire rájöttek arra, hogy csak addig nyújtózkodhatnak, amíg a takaró ér. Le kellett mondani egy-két sportágról, meg kellett válni néhány szakosztálytól, hogy a meglevő anyagiakkal eredményesebben gazdálkodhassanak.

Az utóbbi két évben fő feladatként kezelték az utánpótlás-nevelést, a szabadidősport fejlesztését a vasúti munkahelyeken, az öt szakosztály versenyzőinek sikeres szerepeltetését az országos bajnokságokon, megyei tornákon, nemzetközi versenyeken. A sikerek mögött azonban gondos felkészítés, kemény munka áll.

Az egyesület az utóbbi két évben önállóbban dolgozik. A szakosztályoknál külön is figyelemmel kísérik a tehetséges ifik fejlődését. Az atlétikai szakosztályban a bevonult versenyzők miatt most visszaesésre számítanak, a szakvezetés azonban bízik abban, hogy sikerül bent maradnia a „B" kategóriában. A birkózók elérték céljaikat. Jól szerepeltek a hazai és a nemzetközi versenyeken. A labdarúgó-szakosztály évek óta gyengélkedik. A szakvezetés reméli, hogy a városban az egyesületek között kialakult jó kapcsolat révén eredményesebben szerepelnek majd a bajnokságban. Fejlődést várnak a súlyemelőktől is, mert ezentúl ebben a szakosztályban is jobbak lesznek a feltételek. A tájékozódási futók eredményei biztatóak.

A közgyűlésen felszólalt *Koszorus Ferenc* főtitkár is. Elismeréssel nyilatkozott a Szegedi VSE munkájáról. Hangsúlyozta, hogy a nehezebb körülmények között dolgozó sportegyesületeknek úgy kell gazdálkodniuk az anyagiakkal, hogy működőképesek maradjanak. Mi azonban a nehezebb körülmények között sem mondhatunk le a fiatalok neveléséről, a tömeges testedzésről, mert minden ember egészségére nagy szükség van. *Örüm azt hallani, hogy a sportolók jól érzik magukat az egyesületben.* A gondoskodással elégedettek, továbbra is vállalják a megterhelő edzéseket. *Hogy kevés a pénz?* Igaz. Sosem volt elég. A támogatás mértéke ezután méginkább az elért eredményekhez fog igazodni. Az is igaz, hogy ahol jól gazdálkodnak, oda érdemes befektetni. A cselekvő együttműködésre mindig készen áll a Vasutasok Szakszervezete.

Nyíregyházi VSSC

Az ország másik legnagyobb vasutas sportegyesülete, a Nyíregyházi VSSC közgyűlését a közelmúltban tartották Nyíregyházán, a szakszervezetek székházában. Az elnökségben helyet foglalt többek között *Harmati István,* az ÁISH főosztályvezető-helyettese is.

A mintegy kétszáz főnyi hallgatóság előtt *Pók István,* a klub ugyvezető elnöke ismertette a sportkör elmúlt kétévi eredményeit, sikereit, vázolta a jövő feladatait. A beszámolóból kitűnt: a NYVSSC 802 igazolt versenyzője nagy szerepet játszik a magyar sportmozgalomban. Így többek között *Csabai Judit, Kovács Rita* úszók, *Bakosi Béla, Stafán László* atléták, *Molnár Miklós* súlyemelő, *Sárréti György* teniszező, *Vargáné Cserni Éva, Gönczi Andrea* tollaslabdázók, s az időközben eltávozott *Pálóczi Gyula* atléta és *Váradi János* ökölvívó szép eredményekkel öregbítette a vasutas klub hírét. Jól szerepeltek a magyar bajnokságokon is sportolóik, ahol az elmúlt két év során 36 első helyezés mellett, 41 ezüstöt és 40 bronzérmet is szereztek.

Az egyesület sokat tesz az utánpótlásért, a legtöbb sportágban már korán elkezdik a kiválasztást. Az elmúlt esztendőkben az atléták szerepeltek a legeredményesebben. Őket az úszók és a tollaslabdázók követik. *Jó eredményeket értek el az ökölvívók, a súlyemelők. Hazai színvonalon szerepeltek a férfi röplabdázók, teniszezők, kézilabdázók.*

Külön foglalkozott a beszámoló a labdarúgócsapattal. Két év alatt három vezető edző irányította a szakmai munkát, de bíznak benne, hogy *Tóth János* kinevezésével nem lesz több gond.

A két évet elemző részletes beszámoló meghatározta a különböző sportágak célkitűzéseit. Az atlétákat a szakosztályi rangsor 3—6. helyére várják, az úszók szerepeljenek jól a sportág különböző versenyein. Férfi röplabdában tartós legyen az NB I, labdarúgásban az I. osztályba feljutás a cél. A súlyemelők legyenek az első 10 között, a férfi kézilabdázók erősítsék helyüket az NB I/B-ben.

A számvizsgáló bizottság nevében *Papp Mihály* számolt be a 23 millió forint kötségvetéssel működő klub gazdálkodási rendjéről.

SAKK

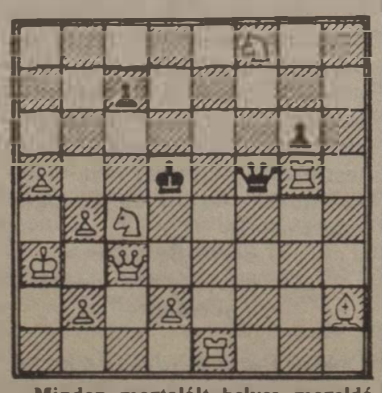
Olvasóink szórakoztatására a mai naptól havonként egy alkalommal **sakkfeladványokat közlünk. A megjelenő művek eredeti szerzemények, rovatunkban tehát első közlésként jelennek meg.** Ebből következik, hogy esetleges hibákat (például több megoldást) is találhatnak bennük a fejtők. **Érdemes tehát alaposabban is tanulmányozni őket.**

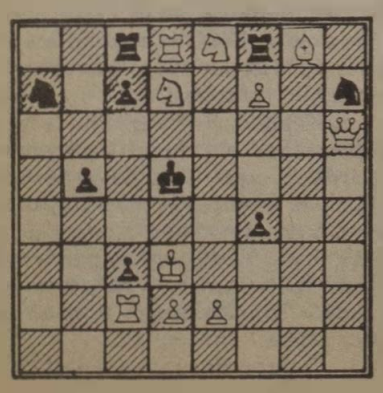
A sakkábrákon a világos gyalogok alulról felfelé, a sötétek felülről lefelé haladnak. A rovatunkban közlésre kerülő feladványokban mindig egyforma lesz a követelmény: **világos lépi az első lépést, és a második lépésben már mattot is ad.**

A fejtők feladata, hogy megkeressék azt a világos lépést (**a kulcslépést**), amellyel a fenti követelményt teljesíteni lehet sötét leghatékonyabb védekezése mellett is.

1. SZÁMÚ FELADVÁNY. **Géczi Dénes (Gyula). Matt 2 lépésben.**

2. SZÁMÚ FELADVÁNY. **V. Kiszeljov (Dmitrov—SZU). Matt 2 lépésben.**





Minden megtalált helyes megoldó lépésért 2 pontot adunk fejtőinknek. Ha a feladványban valamilyen szerkezeti hibát találnak (például az adott állás az alapállásból a szabályok szerint lépésekkel nem vezethető le stb.), észrevételüket jelezzék! Minden ilyen helyes észrevételért 1-1 további pontot kapnak.

Minden rovat megfejtéseinek értékelése után a legtöbb pontot elért fejtők könyvjutalmat kapnak. Az azonos pontszámú fejtők között sorsolással döntünk.

A megfejtéseket a tárgyhónap tartama alatt a szerkesztőség címére kérjük beküldeni.

HÍREK

— **Vetélkedő.** A budapesti igazgatóság területi közművelődési bizottsága is csatlakozott a József Attila halálának 50. évfordulója tiszteletére hirdetett szavalóversenyhez. A külszolgálati elődöntők után tizenöten jutottak az igazgatósági elődöntőbe. A győztes Szabó Csilla, Rákosrendező KÜF könyvtárosa lett, második Boda Margit Katalin, a Nyugati állomás automata kezelője, harmadik Ács Attila, a győri pft. szakmunkása, a negyedik pedig Swederszky Erika, a Keleti vontatási főnökség belsős művezetője.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szocialista brigádvezetőinek tanácskozásán a legjobb kollektíváknak járó címek odaítéléséről is döntöttek. A jászboldogházi V. pályamesteri szakasz Béke brigádját Kiváló, a hatvani III. főpályamesteri szakasz Ságvári szocialista brigádját pedig Élenjáró Brigád kitüntetésre javasolták.

— **Tárlat a váróteremben.** Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Háza szervezésében, március közepén Budai Tibor grafikus alkotásaiból nyílt kiállítás a vasútállomás váróteremben.

— **Albán csatlakozás.** A Nemzetközi Vasútegylet (UIC) jóváhagyta Albánia kérelmét a RIV egyezményhez való csatlakozásra. Így a 436 km hosszú, normál nyomtávolságú hálózattal rendelkező Albánia is bekapcsolódik a vasúti teherkocsik kölcsönös felhasználásának rendszerébe.

— **Előadás Miskolcon.** Az oktatási főnökségen és a Tiszai pályaudvar szomszédságában üzemelő munkásszálláson a „Dohányzás nem magánügy" és „Az ifjúság mai arculata" címmel neves személyek tartottak előadást.

— **Ötletnap.** A székesfehérvári pályafenntartási főnökség vezetői és a KISZ-alapszervezet a „Jövőnk a tét" akció keretében március 25-én ötletnapot rendezett. A bevezethető javaslatokat 100—300 forint értékig díjazták.

— **Koszorúzás.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség isaszegi I. főpályamesteri szakaszának XIII. kongresszus szocialista brigádja, március 15-e alkalmából megkoszorúzta az 1848-as szabadságharcban elesettek hősi emlékművét. A koszorúzási ünnepségen a családtagok is részt vettek.

— **Kirándulások.** Havonta egy alkalommal kirándulásokat is szervez a miskolci vasutas művelődési ház. A jelentkezők igénye szerint múzeumokba, emlékhelyekre, színházi előadásokra, kiállításokra viszik el a jelentkezőket.

— **Taggyűlés.** A vasutas-szakszervezet tapolcai nyugdíjascsoportja 350 tagot számlál. Márciusi taggyűlésükön Bödör József, a csoport elnöke számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, majd javaslatot tett az új vezetőségre. A taggyűlés elfogadta az elnök javaslatát.

Kerékpáros békeverseny

A Csehszlovák Kulturális és Tájékoztató Központban a napokban nyílt meg A békeverseny története és jelene című kiállítás.

Negyven évvel ezelőtt Csehszlovákia, az NDK és Lengyelország elhatározták, hogy a népek közötti barátságot több szállal is erősítik, és úgynevezett béke-kerékpárversenyeket rendeznek. Ebben az évben már 26 ország mintegy 700 versenyzője teszi meg az 1987 kilométeres utat, a rendező országok több helységét érintve.

Az európai országok mellett részt vesznek a vetélkedőn többek között Szíria, Kuba, Mexikó és az USA kerékpároscsapatai. A békeversenyen rendszeresen szerepelnek a BVSC kerékpárosai is.

LAKÁSCSERE

Elcserélem Bicske központjában lévő 68 négyzetméteres II. emeleti MÁV-bérlakásomat, hasonló budapesti MÁV-lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Angyal Zoltán Bicske, Bethlen Gábor u. 2/a. II. emelet 6. szám. Munkaidőben 11-47 üzemi telefonszámon.

Elcserélem Keletinél 76 négyzetméteres két és fél szobás magasföldszinti, gázfűtéses, komfortos lakásomat tanácsi egy és fél szobásra. Moszkva tér környéke előnyben. Érdeklődni lehet: Vigh Jánosné, Budapest VIII. kerület, Festetics utca 4. szám földszint 7. VII. épület.

Elcserélem budapesti 40 négyzetméteres bérlakásomat, hasonló vagy nagyobb tanácsira, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 182-938 telefonszámon.

Elcserélném kiskunfélegyházi lakótelepi 50 négyzetméteres kétszobás OTP-öröklakásom, budapesti tanácsi, vagy MÁV-bérlakásra két és fél - háromszobásra. Érdeklődni levélben: Pintér József 6100 Kiskunfélegyháza, Darvas T. utca 4. szám VIII. 51.

Elcserélem XV. kerületi 94 négyzetméteres két és fél szobás loggiás, kertrészes MÁV-lakásomat, két darab egy és fél szobás tanácsi lakásra (IV-XV. kerület előnyben) MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 7—15 óráig a 327-950/26 telefonszámon Erdeiné.

Eladnám Gárdonyban 180 négyzetméteres telken fekvő ikerházas nyaralómat. Érdeklődni lehet: délután 647-741 telefonszámon, Kissné.

Elcserélném miskolci 37 négyzetméteres, első emeleti, másfél szobás, erkélyes, összkomfortos, tanácsi lakásomat budapestire. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Rajz Éva, 44-75/149, vagy 840-148/149 telefonszámon.

Eladnám Gyömrő, Imre utca 119. szám alatti 200 négyszögöles telket félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve), vagy elcserélem budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 221-892/167 telefonszámon (Szabóné).

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1—5. szám alatti 50 négyzetméteres, utcai I. emeleti, komfortos, MÁV-bérlakásomat Budapesten, szoba-konyhás tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 16—19 óráig a 839-152-es telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, gázfűtéses, komfortos, világos, parkra néző MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra, vagy vidéki házra. Érdeklődni lehet: Filep György, Budapest, Kerepesi út 5. szám, IV. épület, II. emelet 40. Telefonüzenet: 370-897.

Eladnám 2 szoba, konyhás (plusz mellékhelyiségek) Gyöngyös, Kossuth utca 21/4. szám alatti családi házamat. Érdeklődni lehet: személyesen, vagy levélben. Cím: Vágó Pál, Budapest XV., Páskomliget utca 60. IV. emelet 23.

Elcserélnénk Budapesten a 3-as metrótól 15 percre levő kertes, új, két tanácsi, komfortos lakást — amely egy házban van, az egyik egyszobás, a másik egy plusz fél szobás, összesen 83 négyzetméteres, gáz az udvarba bevezetve — Tapolca és közvetlen környékén tanácsi, MÁV vagy bármilyen tulajdonú lakásra. Érdeklődni: a 126-045 városi, vagy a 43-26 és 42-40 üzemi telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
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
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 234-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430 87—0695. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXI. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1987. ÁPRILIS 30.



KÖSZÖNTJÜK MÁJUS 1-JÉT

Ülésezett szakszervezetünk elnöksége

Április 16-án — *Gyócsi Jenő* elnökletével — ülést tartott szakszervezetünk elnöksége, amelyen mint az első napirend előterjesztője megjelent *dr. Tóth László* közlekedési minisztériumi államtitkár és *Szemők Béla*, a MÁV vezérigazgatóság általános vezérigazgató-helyettese is.

A testület az alábbi napirendi pontokat tárgyalta, illetve vitatta meg:

A szocialista munkaverseny-mozgalom 1986. évi értékelése, javaslat a magasabb kitüntetések odaítélésére, a szolgálati helyek és szocialista brigádok kitüntetéseire a munkaverseny tavalyi eredményei alapján.

Beszámoló az 1986—1990-es évekre kötött kollektív szerződés 1986. évi végrehajtásáról; a kollektív szerződés 1987. évi módosítása.

Az elnökség a továbbiakban megtárgyalta és elfogadta a MÁV 1986. évi szociálpolitikai tervteljesítéséről, valamint a MÁV tavalyi munkavédelmi tevékenységéről és a munkavédelmi tervteljesítésről szóló beszámolót.

Ambrus András vezérigazgató-helyettes előterjesztésében a testület megvitatta a MÁV 1987. évi prémiumrendszerét is. (A kitüntetett szocialista brigádok névsorát lapunk 3. oldalán közöljük.)

Tisztképzősök Záhonyban

A pályafenntartási tisztképzős hallgatók két csoportja a közelmúltban üzemlátogatáson vett részt a záhonyi átrakókörzetben.

A *Kálmán Antal, Vincze Sándor* és *Nagy Béla* tanfolyamvezetők társaságában Záhonyban járt hallgatók elsősorban a körzet specifikus pályaépítményeivel ismerkedtek. Emellett felkeresték Eperjeske, Fényeslitke és Záhony jellegzetesebb átrakási és üzemviteli objektumait is.

A szakmai programot a műszaki osztály és a záhonyi pft-főnökség vezető szakemberei szervezték.

(kovács)

Az 1986. évi eredmények alapján

Kitüntetett szolgálati helyek

A MÁV mintegy százötven versenyző egysége közül negyvenhat szolgálati főnökség pályázatát terjesztették fel kitüntetésre. A pályázatokban szereplő értékeléseket felülvizsgálták és harminc szolgálati főnökség kitüntetésére készült javaslat.

A kitüntetésre előterjesztett szolgálati helyek közül a közlekedési miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott **kiváló kitüntetést az alábbi szolgálati helyek érdemelték ki:** miskolci körzeti üzemfőnökség, dombóvári körzeti üzemfőnökség.

Elismerő Oklevél kitüntetésben részesült:

a záhonyi üzemigazgatóság, és a jászkiséri építőgépjavító üzem.

A Közlekedési Minisztérium felügyelete alá tartozó Utasellátó Vállalat

Oklevél kitüntetésben részesült.

A nemzetközi munkaverseny élenjáró főnöksége kitüntetést a záhonyi üzemigazgatóság és a gyékényesi körzeti üzemfőnökség kapta.

A nemzetközi munkaverseny élenjáró kollektívája:

Záhony állomásfőnökség, Rózsa Ferenc szocialista brigádja; Hidasnémeti állomásfőnökség, II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja; Nyírábrány állomásfőnökség, dr. Csanády György szocialista brigádja; Bánréve állomás, Petőfi Sándor szocialista brigádja.

A vasútigazgatóságok versenyében valamennyi igazgatóság benyújtotta pályázatát. Az áruszállítási célkitűzéseket maradéktalanul a pécsi és a debreceni igazgatóság teljesítette. Egyéb kötelezettségeiknek is megfeleltek, ezért

a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a pécsi vasútigazgatóságot a MÁV Kiváló Igazgatósága, a debrecenit a MÁV Élenjáró Igazgatósága

kitüntetésben részesítette.

A MÁV Kiváló Szolgálati Főnöksége kitüntetést kapták:

ferencvárosi körzeti üzemfőnökség, a budapesti jobb parti biztosítóberendezési fenntartási főnökség, a miskolci osztószertár-főnökség, a debreceni körzeti üzemfőnökség, a debreceni pályafenntartási szakszolgálat, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség, a kelenföldi körzeti üzemfőnökség, a szajoli villamos vonalfőnökség, a szegedi biztosítóberendezési fenntartási főnökség, a szombathelyi körzeti üzemfőnökség, a gyékényesi körzeti üzemfőnökség, a dombóvári építési főnökség, a budapesti magasépítési főnökség, a budapesti távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség, a miskolci járműjavító üzem.

A MÁV Élenjáró szolgálati főnöksége:

Budapest Nyugati körzeti üzemfőnökség, miskolci biztosítóberendezési fenntartási főnökség, a szegedi pályafenntartási szakszolgálat, a miskolci villamos vonalfőnökség, a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség, a celldömölki osztószertárfőnökség, a szolnoki járműjavító üzem, a szentesi építési főnökség, a budapesti jegynyomdafőnökség, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége azoknak a versenyző egységeknek, amelyek úgy nyerték el a kiváló kitüntetést, hogy a múlt évet megelőző időszakban is kiemelkedő eredményekkel segítették szakszolgálatuk munkáját,

Vörös Vándorzászlót adományozott.

Ezt a kitüntetést: a dombóvári körzeti üzemfőnökség, a jászkiséri építőgépjavító üzem, a budapesti távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség kapta.

Kiváló eredmények, fejlesztési gondok

Évente ötmilliárdos forgalom — 120 ezerféle anyag — Lehetne gazdaságosabban

A MÁV Miskolci Igazgatóság osztószertár-főnökségének központja, több raktára, s legnagyobb, fejlesztésre váró rakodóterülete, a rendező pályaudvar és a Kun Béla úti sávban található. Az alig 242 főt számláló és 21 raktárvezetőségből álló szervezet — ebből 17 a miskolci csomóponton látja el feladatát — nélkülözhetetlen tevékenységet végez.

Ez a közösség — mint *Vadnai József* szertárfőnök elmondja — *évente alig 170 millió forintos készlettel közel 5 milliárdos forgalmat bonyolít le.* Ez önmagában is sokat mond. Sokat, ha figyelembe vesszük, hogy 110-120 ezer féle anyaggal kell kielégítenie az öt megye területén szállító nagy vasútigazgatóság igényeit. Különösen sokat mond a munka hatékonyságáról, hogy a készletet havonta kétszer is „megforgatják".

A beszerzésnek három forrása van. Az anyagok, alkatrészek egy részét a MÁV központilag biztosítja. Az igazgatósági szervezet az anyagok nagy részét a sokéves jó kapcsolatok alapján önmaga szerzi be. A borsodi vegyipari kombinátokból, kohászati üzemekből beszerzett anyagokkal — gázolajjal, oxigénnel éppúgy, mint acélsínekkel, vasúti kerékpárokkal, húzott és hengerelt árukkal — nemcsak a miskolci igazgatóságot, hanem jóformán a fél vagy egész országot ellátja. Vannak anyagok, amelyekből gyorsan ki kellene elégíteni az igényeket, de például *mozdony, személy- és teherkocsi javításához nagyon is szükséges alkatrészekben itt is hiány van.*

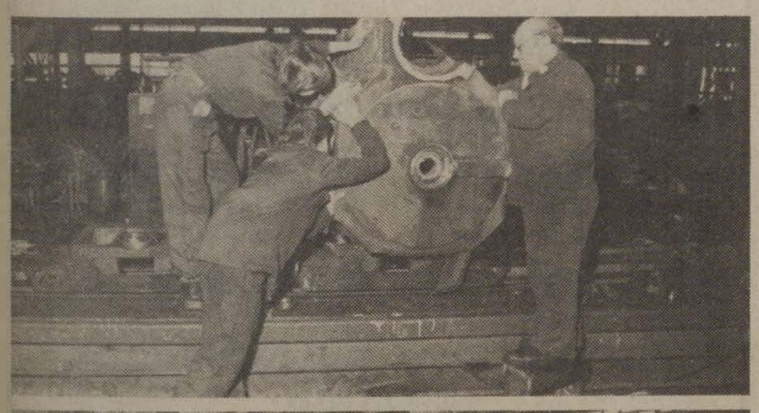
A miskolci osztószertárfőnökség hosszú évek óta eredményesen dolgozik. Ezt dokumentálja, hogy 1979-től minden évben kiérdemelte a Kiváló Főnökség, az 1985-ben végzett munkájával pedig az Élenjáró Főnökség kitüntetést. A közösség tavaly is kiváló teljesítményekkel, eredményekkel büszkélkedhetett.

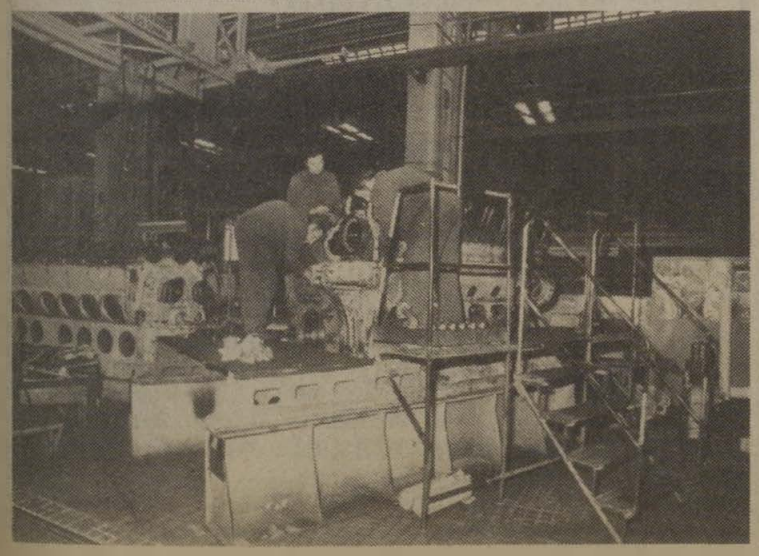
A főnökség vezetője valójában elégedetlen az eredményekkel. Az egykori, körfűtőház mögötti szénparton szeretnék ugyanis tárolni az építőanyagokat, a különböző acélelemeket. Kiépített vágányrendszer van, de nem tudnak vele élni. Így az anyagokat gidresgödrös, vagy sáros, latyakos területen kénytelenek tárolni. A téglát például tehergépkocsival fuvarozzák a szertárba. A gyárban hosszú konvojban fél napig állnak, várnak a sorukra, az emberek kézzel rakják a téglát a kocsira. A szertári raktárvezetőségen kézzel rakják le, s ha jön a felhasználó járműve, kezdődik minden elölről.

— Mindenképpen szükségünk lenne egy 350 négyzetméter alapterületű, mezpanelből készíthető, különféle anyagok tárolására alkalmas raktárra, s főleg a rakodóterület lebetonozására. Ennek eredményeként az építőanyagokat vagonban hozhatnánk ide a gyárakból, s a raklapokon lévő anyagokat bakdaru, rakodógépek, targoncák segítségével tudnánk a kocsikból ki, illetve azokba berakni, s ugyancsak vagonokban az építkezés színhelyére szállíttatni.

A fejlesztés „csak" a főnökség számára 15 munkakör felszabadítását tenné lehetővé. Ez — a termelési értéket tekintve — napi 20-25 ezer forint megtakarítást jelentene, s ráadásul 15 ember más, fontosabb munkákat végezhetne. Nagyjából ennyi embert takaríthatnánk meg a felhasználó szolgálati helyeken. Emellett kevesebb anyag menne tönkre, fele annyi anyagot kellene tárolniuk, és soksok gépkocsiutat, fordulót takaríthatnának meg.

(Csorba)







Az Északi Járműjavító Üzemben a szocialista brigádok pótfelajánlásokkal is hozzájárulnak a terv teljesítéséhez. Képeinken a szerelőcsoportok egy M62 típusú mozdony nagyjavítását végzik.

(Tüttő Tibor felvételei)

Kis állomás — nagy gondokkal

Kunszentmiklós—Tass évekkel ezelőtt igazgatósági határállomás volt, ma „csak" vonatindító elágazó állomás. Ennek ellenére meghatározó szerepe van a budapest—kelebiai vonal forgalmában. Ha állomásuk bedugul, annak hatása végig érződik a vonalon, ami egyúttal hátrányosan befolyásolja a nemzetközi fővonal átbocsátóképességét is.

— A kocsigazdálkodás terén is jócskán akadnak tennivalóink. A kocsik exportvizsgálata, elosztása, intézése, a hiányok fedezése mind-mind a mi feladatunk — mondja *Sarró János* állomásfőnök. — Operatív intézkedéseinkkel pedig biztosítjuk a szomszédos Kiskunlacháza kiszolgálását, gyűjtjük az OPW-s kiegyenlítésre a kocsikat.

— Általában milyen árut szállítanak?

— Mezőgazdasági területen vagyunk, ezért árufeladásunk jelentős része a gabonaipar terményeiből áll. Másik nagy fuvaroztatónk a Temaforg, amely egy terfil nevű vízszigetelő anyagot gyárt és ad fel a BAM-vasútvonal építkezéséhez, heti tíz kocsival. Leadásban a Temaforg részére gumitömlő, a tszek részére pedig műtrágya, a Tüzép-nek építőanyagok és szén érkezik.

— Munkaerő?

— Egyes munkaterületeken létszámhiánnyal küszködünk. A vonatvezetők közül öten, jegyvizsgálók közül tízen hiányoznak. Sajnos, kocsirendezői és forgalmi szolgálattevői utánpótlásunk sincs. De ilyen körülmények között is teljesítenünk kell a tervet.

G. J.

A szakszervezetek a leszerelésért

Semmisítsék meg a nukleáris fegyverzetet!

Annak ellenére, hogy a fejlett tőkés országok szakszervezetei kénytelenek erejük nagy részét a neoliberális nagytőke társadalmi és gazdasági vívmányaik ellen irányuló támadásainak elhárítására fordítani, megállapítható, hogy az utóbbi időkben e szervezetek valamennyi akcióprogramja egyik legfőbb feladatként tartalmazza a béke védelmét és a leszerelés sürgetését.
Mégha kissé megkésettnek is tűnik, de a CISL-ben (Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége), a CES-ben (Európai Szakszervezeti Szövetség) és a CMT-ben (Munka Világszövetsége) eljutottak arra a következtetésre, hogy az emberi ellenőrzés alól egyre jobban kicsúszó, fenyegető fegyverkezési verseny megállítása nélkül nem lehetséges szilárd és tartós béke, s lehetetlen lesz érzékelhetően javítani a dolgozók életkörülményeit. Tovább, ilyen körülmények között a szakszervezetek képtelenek lesznek megőrizni a társadalomban elfoglalt helyüket.

A nyolcvanas évek tapasztalata azt mutatta, hogy a nagytőke szolgálatában álló kormányok — a militarizálódó gazdaság okozta gazdasági és társadalmi problémák ellen megnyilvánuló elégedetlenség elfojtására — számos törvényt hoztak a szakszervezetek alapvető jogainak korlátozására, sőt még létjogosultságukat is megkérdőjelezték.

A katonai kérdések és a munkanélküliség

A gazdaság militarizálódása az oka az emberi, anyagi és pénzügyi erőforrások óriási pazarlásának. Ezeket a javakat sokkal hasznosabban lehetne felhasználni a társadalmi és gazdasági fejlődés előmozdítására. A tőkés válság mélyülése évről évre bizonyítja ezt a megállapítást, bár akadnak még, akik azt állítják, hogy a hadiipar fejlődése új munkaalkalmat teremt, s ezáltal hozzájárul a munkanélküliség rendezéséhez. Valójában minden, jelenleg rendelkezésre álló szám cáfolja ezt az érvelést. Így az Egyesült Államok Munkaügyi Statisztikai Hivatala szerint az ipari-katonai komplexumokhoz nagyon is kötődő űrhajózásba befektetett minden egyes dollármilliárd csak 20 715 munkaalkalmat teremt. Ugyanakkor ekkora befektetéssel az autóiparban 30 394, az oktatásban és a szakmai képzésben 71 550 munkahelyet lehetne kialakítani.

Az amerikai kongresszus költségvetési bizottságának számításai kimutatták, hogy 1983-ban a gazdaság polgári szektorából *a katonai szektorba átirányított minden tízmilliárd dollár 40 ezer munkahely elvesztésével járt.* Ezen túlmenően valamennyi összehasonlító tanulmányban a katonai kiadások és a munkanélküliség emelkedő görbéje párhuzamos egymással. Ugyancsak létezik egy tanulmány, amely viszont fordított arányt mutat ki a katonai kiadások növekedése és a szociális költségvetés csökkenése között.

1987-ben az Egyesült Államok katonai költségvetésének növelése a szociális programok 13 milliárd dolláros megnyirbálásával járt. Az amerikai katonai kiadások és költségvetési tervek megdöbbentő nagyságú számai a jéghegynek csak a csúcsát mutatják. A „csillagháborús" tervek, vagy hivatalosan a *„hadászati védelmi kezdeményezés"* (IDS) becslések szerint 2000—3000 milliárd dollárt fog felemészteni. A Pentagon jelenleg az amerikai kormány tudományos kutatásokra szánt hiteleinek körülbelül a háromnegyedét foglalja le (1985-ben 73 százalék), és az IDS még tovább fokozza a kutatás militarizálódásának tendenciáját.

Az IDS-kutatások dollármilliárdjai

1984-ben 4800 szakember folytatott tudományos kutatásokat a „csillagháborúval" kapcsolatos területeken. 1987-ben ezek száma tovább növekszik. Az Amerikai Tudományos Szövetség becslése szerint a Pentagon által finanszírozott IDS-kutatások és kísérletek költségei 1984-től 1994-ig *több mint 90 milliárd dollárra fognak rúgni, amely összegből 1,8 millió lakást lehetne építeni.*

Az Egyesült Államok, több nyugat-európai ország, továbbá Japán, India, Tanzánia, Argentína, Ausztrália, Új-Zéland stb. különböző szakszervezeti szerveinek és szakmai szövetségeinek legutóbbi fórumain, megvizsgálva a „csillagháborús" program társadalmi és gazdasági következményeit, határozatokat fogadtak el és felhívást tettek közzé az űrfegyverkezési verseny megelőzésére.

A Nyugatnémet Szakszervezeti Szövetség (DGB) például — még mielőtt Bonn bejelentette volna az NSZK részvételét a „csillagháborús" tervek megvalósításában — követelte a kormánytól, hogy ne támogassa az IDS-tervet és ne vegyen részt pénzügyi támogatásában, mert a stratégiai egyensúlyt felborítva tovább fokozná a fegyverkezési versenyt.

Az IDS elleni kampány és Nagy-Britanniának a programban való részvételének ellenzése a Brit Szakszervezeti Kongresszus (TUC) békeakcióinak is a középpontjában áll. A TUC 118. évi kongresszusán részt vevők *Thatcher* asszonyhoz intéztek üzenetet, hogy tiltakozzanak a konzervatív kormánynak az IDS-hez történő csatlakozása ellen. A TUC Főtanács nevében a legjelentősebb szakmai szövetség, a Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének (TGWU) főtitkára, *R. Todd* felszólalásában kifejtette, hogy a TUC fokozni fogja a harcát az űr militarizálása ellen, a mindenféle nukleáris kísérlet leállításáért és konkrét leszerelési intézkedések elfogadásáért. A Kanadai Munkáskongresszus (CLC) 1986. áprilisi ülésén a békemozgalom akcióiban való fokozottabb részvétel mellett döntött, hogy kedvezőbb erőviszonyok alakuljanak ki a nukleáris leszerelés híveinek javára.

A XI. szakszervezeti világkongresszus résztvevői — eltérő nézőpontjaik és különböző politikai hovatartozásuk ellenére — *számos határozatot fogadtak el annak érdekében, hogy a szakszervezetek békeharcának újabb lendületet adjanak.* Így ebben a kérdésben született az első, egyhangúlag elfogadott üzenet, amelyet a kongresszus tagjai *Gorbacsov* főtitkárhoz, *Reagan* elnökhöz és *J. Perez Cuellar* ENSZ-főtitkárhoz intéztek.

A kongresszus többek között követelte, hogy semmilyen nukleáris fegyvert ne telepítsenek az űrbe, továbbá, hogy a „hadászati védelmi kezdeményezés"-t cseréljék fel egy olyan fejlesztési stratégiával, amely a teljes foglakoztatást, az éhség és a föld országai közötti, külcsönösen előnyös együttműködés kibontakoztatását tűzné ki célként.

Tovább folytatni az izlandi párbeszédet

A Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (CISL) szintén elemzés alá vette egy űrhadviselési verseny várható politikai, társadalmi és gazdasági következményeit. A CISL XIII. kongresszusán elfogadott *„Béke, együttműködés és leszerelés"* című deklarációjában aláhúzta, hogy a haditechnika folyamatos fejlődése — többek között az űrtechnika fejlődése — tovább szélesíti a fegyverkezési versenyt. „Az új típusú fegyverek kidolgozása — folytatja a dokumentum — maga után vonja az ellenfél hasonló fegyvereinek kifejlesztését, s ez végtelen spirálként működő rendszerré válik." Meg kell jegyezni, hogy a CISL főtitkára *J. Vanderveken*, az izlandi fővárosban megkezdett párbeszéd folytatására hívott fel, s elutasította a reykjaviki szellem végleges eltemetését.

Az Európai Szakszervezeti Szövetség (CES) a közelmúltban felszólította az európai kormányokat, hogy gyakoroljanak nyomást az Egyesült Államokra: *mondjon le a „csillagháborús" tervéről, mert ezzel megkönnyítené egy kölcsönösen előnyös leszerelési javaslat elfogadását.* A békeszerető emberek mélységes meggyőződése, hogy a világ valamennyi dolgozójának mozgósításával az évezred végéig megvalósítható lenne az összes nukleáris fegyver megsemmisítése.

A teljes nukleáris leszerelés nem csupán a béke megszilárdítását segítené elő, hanem kedvezőbb feltételeket is teremtene a társadalmi és gazdasági problémák rendezéséhez, amelyhez a jelenlegi fegyverkezési verseny által „elnyelt" hatalmas anyagi eszközök biztosítanák az alapot.

Baranyai Zoltán

Új motorvonat



Az új motorvonat próbafutása

1986-ban volt negyven éve, hogy a Ganz-MÁVAG-ot kereskedelmi kapcsolat fűzi a Szovjetunióhoz. A kezdetben még önálló Ganz Vagon- és Gépgyár, valamint a MÁVAG 1959-ben egyesült.

Az első vasúti járműszállítmányt 1946-ban küldte a Ganz Vagon- és Gépgyár a szovjet vasutasoknak. Ez tíz légkondicionált, háromrészes vonat volt, ami a második világháború idején készült argentin megrendelésre. A békekötést követően azonban egy időre megszakadtak hazánk nyugati kapcsolatai. A nemrég gyártott vonatokon helyre kellett hozni a háború okozta sérüléseket, majd megfelelő nyomtávúra kellett átalakítani őket, hogy megfeleljenek a szovjet igényeknek.

A MÁVAG első szállítmányai gőzgépek és gőzmozdonyok voltak. Ezekből az ötvenes években közel kétezer darab készült a Szovjetuniónak. Ekkor már dízelmozdonyokat is szállított a vállalat. A szovjet vasutak részére 1958-tól folyamatosan készültek dízelmozdonyok és motorvonatok. Jelentős mennyiségű tehervagon és körülbelül kétezer darab ötventonnás tartálykocsi készült a Ganz-MÁVAG üzemeiben, ugyancsak a szovjet partnernek. Ez a kapcsolat ösztönzően hatott a vállalat gép- és járműgyártásának fejlődésére. A szovjet megrendelések lehetővé tették a vasúti járművek sorozatgyártását. Évente folyamatosan szállítják a négyrészes motorvonatokat, a VII. ötéves terv időszakában százat gyártanak belőlük a szovjet megrendelőnek. Folyamatosan szállítanak a vasúti járművekhez alkatrészeket is.

Most egy korszerű, hatrészes motorvonat létrehozása van folyamatban. A dízel-hidraulikus erőátvitelű, mindkét végén motorkocsival ellátott vonat prototípusa 1988-ra várható. Az utastér is kényelmesebb lesz. *B. D. Nyikiforov* szovjet vasútügyi miniszterhelyettes tárgyalt erről szeptember közepén Budapesten. Október elején pedig a műszaki feltételeket beszélték meg Moszkvában a Ganz-MÁVAG vasútijármű-gyárának szakértői.

A magyar—szovjet együttműködés elmélyülését az is mutatja, hogy a közelmúltban Ganz-MÁVAG-kirendeltség nyílt Moszkvában. Eddig csupán egy szerviziroda működött itt a magyar gyártmányú járművek üzemeltetésének biztosítására. Az új kirendeltség egyik fő feladata a lehetőségfeltáró és kezdeményező tevékenység lesz. Emellett a tervezett hatrészes motorvonat prototípusának műszaki előkészítésével is intenzíven kívánnak foglalkozni. Reméljük, hogy a vállalat más berendezésekkel is bővíteni tudja szovjet exportját.



Korszerű hálókocsik a Norvég Államvasutaknál

A múlt évben állt forgalomba a Norvég Államvasutak 20 új típusú hálókocsija, amelyek eltérnek a Nyugat-Európában üzemelő típusoktól. Az új kocsik hosszabbak és szélesebbek is. Az űrszelvény teljes kihasználásával sikerült a kocsik szélességét 3,24 méterre növelni. A nagyobb szélesség lehetővé tette, hogy a folyosón az ablak mellett lehajtható üléseket és asztalkákat helyezzenek el. Az utasok számára ez kényelmes, mert így nem csak a fülkében tartózkodhatnak a hosszú utazások közben.

A kocsitest alumíniumból készült konstrukciója lehetővé teszi a kocsiszekrény akár nyolcfokos megdőlését is.

Közútról — vasútra

Az NDK-ban, amely a vasúthálózat sűrűségét tekintve Belgiumot követően a második helyen áll Európában, folyamatosan érvényesül az áruszállításnak a közútról a kevésbé energiaigényes vasútra történő terelése.

A vasút bonyolítja le az ország teljes áruszállítási teljesítményének háromnegyed részét, s az elmúlt öt évben 33 millió tonna áru továbbítását vette át a teherautó-fuvarozástól. Ezzel párhuzamosan gyors ütemben folyik a vasút villamosítása. Jelenleg az összesen 14 200 kilométeres hálózatból 2600 km van villamosítva, ami kereken 18 százalék, de több mint egyharmadát teszi ki a legnagyobb forgalmat lebonyolító törzshálózatnak.

Amíg 1980-ban az összes vontatási teljesítmény 20 százaléka jutott a villamos mozdonyokra, 1986-ban már 38 százalék, s ez az arány 1990-re eléri majd a 60 százalékot. Egyidejűleg folyik az egyvágányú pályaszakaszoknak két-, illetve többvágányúra történő átépítése. Amíg ezek teljes hossza tíz évvel ezelőtt alig haladta meg a háromezer kilométert, jelenleg már megközelíti a tízezer kilométert.

Automatizált helyfoglalás

A csehszlovák vasutak 1986—1990 közötti fejlesztési feladatai között, egyebek mellett a helyfoglalás automatizálása is szerepel. A több ütemben létesülő rendszert az NDK-beli Robotron generálkivitelező létesíti.

A Robotron Kombinát ezt a rendszert az NDK vasútvonalain már 1981-ben üzembe helyezte és azzal havonta 150 ezer helyet foglalnak az NDK Vasutak (DR) belföldi és távolsági forgalmában.

A generálkivitelező a rendszer első egységeit 1984-ben szállította Csehszlovákiának. Az üzemeltetési programokat a kombinát szakértői a DR szakértőivel közösen dolgozták ki és már 1985-ben megteremtették a próbaüzem feltételeit. A rendszer az utazás, illetve a vonat indulása előtt akár 30 nappal is lehetővé teszi a helyfoglalást.

A MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság

FŐKÖNYVELŐT

keres azonnali belépésre.

A munkakör betöltésének feltétele:

— felsőfokú állami, illetve szakmai végzettség és vasútpénzügyi számviteli gyakorlat.

Jelentkezés:

Az igazgatóság gazdasági osztályvezetőjénél
Cím: Budapest V., Guszev utca 1. II. emelet.
Telefon: 173-084 városi, illetve 14-86 üzemi.

Köszöntjük a szocialista brigádokat, a munkában élenjáró dolgozókat!

Egy boldog asszony

Amikor *Sörös Antalnét* anyai és állampolgári kötelezettségeinek teljesítéséért, valamint gyermekei gondos neveléséért, fiai sorkatonai szolgálatra való felkészítése érdekében végzett munkája elismeréseként a honvédelmi miniszter *A Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatával* kitüntette, az Újbarokon élő asszony először zavarba jött. Nem értette, miért részesítik ilyen nagy elismerésben, amikor ő csupán azt tette, amit minden igazi szülő megtesz a gyermekeiért. Aztán az öröm, az anyai büszkeség is kiült az arcára. Hiszen ezt a kitüntetést valójában azért kapta, mert öt fia nagyon derekasan, becsülettel teljesítette a haza fegyveres szolgálatát. Tehát az ő érdemük! *S mint oly sokszor, boldogságát ezúttal is beárnyékolta valami . . .*

Ismét belesajdult a szíve arra a gondolatra, hogy két fia nem osztozhat vele maradéktalanul ebben az örömben. Milyen kár, hogy egészségi okokból nem lehettek katonák. Pedig nagyon rendes, szorgos gyerekek ők is. De *Antal* kezében 1957 tavaszán felrobbant egy mezőn talált kézigránát — életét és szeme világát a budapesti MÁV Kórház orvosai mentették meg —, *György* pedig gyenge fizikuma miatt nem felelt meg a sorozáson.

Először *Miklós,* a legidősebb fiú vonult be a néphadseregbe, még 1962-ben. Rádiótávírász volt, őrvezetőként szerelt le. Fél évtizeddel később *János* öltötte magára az egyenruhát, s mint gépkocsivezetőt többször is megdicsérték a parancsnokai. Még le sem szerelt, *Vendel* is megkapta a behívóparancsot. S akárcsak bátyját, őt is tanult szakmájának megfelelő beosztásba helyezték. Nem csoda, ha olyan lelkesen dolgozott, hogy még kitüntetést is kapott a végén.

Közel egy évtized múlt el, amikor *József* következett. Ő mint őrkatona szolgált, s többszörös élenjáró katonaként fejezte be az immár másfél évre csökkent katonaidőt. Azután hamarosan Imre, a legkisebb fia vonult be katonának. *Bátyjai őt is ellátták tanácsokkal.* Persze, ezek végeredményben azt erősítették, amit ő maga is hangoztatott: *igyekszik legjobb tudása szerint elvégezni a rá bízott feladatokat, s akkor már nagy baj nem lehet.* Mint a család minden tagja, ő is korán megszokta a munkát, a reális igényeket . . . Egy légvédelmi alakulathoz helyezték, ahol nemcsak soridejét töltötte le, hanem még továbbszolgálatot is vállalt néhány évig, majd tartalékos őrmesteri rendfokozattal tért vissza villanyszerelő-szakmájához.

Két lánya is igen jóravaló teremtésnek bizonyult. *Teréz,* az elsőszülött gyermekük úgy törődött a kisebbekkel, mintha második anyjuk lett volna. Persze, azóta már neki is van három gyereke, s *Pali* fia éppen akkor teljesítette sorkatonai szolgálatát, amikor a nagymamát kitüntették. S az unoka kétszeresen is folytatta a családi hagyományt. Egyrészt, mert élenjáró katonaként szerelt le, másrészt mert nagyapja és édesanyja példájára szintén a MÁV dolgozója lett . . .

Sajnos, *Marika,* Kati néni kisebbik lánya egy komoly baleset révén került kapcsolatba a sínekkel: *alig 16 éves korában elütötte egy villamos.* Szerencsére az akkori sérülés nem akadályozza abban, hogy az egyik fővárosi bölcsődében megtalálja a jól végzett munka örömét.

Tavaly levelet kaptam *Sörös Antalnétól,* azaz *Kati* nénitől. Fájdalommal tudatta, hogy *József* fia hirtelen megbetegedett és 29 éves korában meghalt. *A kitüntetést, minden holmiját s bizonyára saját egészségét is habozás nélkül feláldozta volna, hogy megmenthesse az életét . . .* Mert hiába maradt még nyolc gyermeke, számára mindegyik egyformán a „legdrágább".

Valahányszor életéről, személyes örömeiről, vágyairól, gondjairól kérdeztem, lényegében mindig ugyanazt az elfogódottan, csendesen megfogalmazott választ kaptam:

— Tizenkilenc éves voltam, amikor férjhez mentem. *Antal már akkor is a MÁV-nál dolgozott.* Azt, hogy hány gyerekünk legyen, nem beszéltük meg előre. Mindketten szerettük a gyerekeket, nagyon örültünk az újabb és újabb gyermekáldásnak. Persze, nem volt könnyű férjem szerény fizetéséből megélni. Szerencsére a háztájiban tudtunk annyi élelmet termelni, amiből, ha szerényen is, de fenn lehetett tartani a családot. *Igaz, többször voltak nehéz időszakok.* Különösen akkoriban, amikor férjemet — 1960-ban, 25 éves vasutas szolgálat után — erősen megromlott egészségi állapota miatt leszázalékolták, s *jó ideig csak 500 forintot kaptunk.* Egyébként a ferencvárosi pályaudvar mellett, a központi szertárban volt felvigyázó. Teréz lányom most is ott dolgozik . . . De bármilyen komoly gondokkal, problémákkal is kellett akkoriban küszködnünk, *leginkább arra emlékszem, milyen aranyosak voltak a gyerekeim kicsi korukban.* Szót fogadtak, amiben tudtak, segítettek, maguktól tanultak, igyekeztek örömet okozni a szüleiknek és egymásnak. Bár időközben eléggé szétszóródtak az országban, azért a nagyobb ünnepeken, születésnapokon és névnapokon szinte teljes létszámban együtt van a család. Ilyenkor aztán alig férünk el a házban. De egyenként is gyakran meglátogatnak bennünket a feleségekkel és az unokákkal. Mert van ám azokból is szép számmal! S amikor elnézem őket vagy csak rájuk gondolok, nagyon boldognak érzem magam. Számomra mindennél többet ér, hogy ilyen gyerekeim vannak, s egyikért sem kell aggódnom!

Büki Péter

Szocialista brigádok kitüntetése

A szocialista brigádok pályázatait a szolgálati főnökségeken megtartott brigádvezetői tanácskozások javaslatai alapján a szakszervezeti intézőbizottságok és a szakmai felügyeletet ellátó partner gazdasági szervek terjesztették fel kitüntetésre.

A MÁV Kiváló Brigádja

A MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésben részesült kollektívák névsorát az alábbiakban ismertetjük.

Budapesti Vasútigazgatóság:
Bp. Ferencváros KÜF Pavlov, Rákosrendező KÜF Gagarin, Bp. Kelenföld KÜF November 7., Győri KÜF Május 1., Komárom KÜF Kandó Kálmán, Bp. Nyugati Állomás Főn. Széchenyi István, Bp. Keleti Állomás Főn. Május 1., Székesfehérvár KÜF Május 1., Cegléd KÜF Kossuth Lajos, Balassagyarmat KÜF II. Rákóczi Ferenc, Jobb parti BFF Benke Ferenc, Balparti BFF Dunakanyar, Ferencvárosi Pft. Főn. Petőfi Sándor, Balparti Épületfenntartó Főn. Petőfi, Bp. Keleti Szertár Főn. Kossuth.

Miskolci Vasútigazgatóság:
Miskolc KÜF Zalka Máté, Zrínyi Ilona, Béke, Hatvan KÜF Komplex, Jedlik Ányos, Füzesabony KÜF Zalka Máté, Szerencs KÜF Csanády György, Miskolc BFF Ságvári Endre, Miskolc Épület és Hídfenntartó Főn. II. Rákóczi Ferenc, Sátoraljaújhely Pft. Főn. II. Rákóczi Ferenc, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn. Kossuth Lajos.

Debreceni Vasútigazgatóság:
Apafa Állomásfőn. Április 4. Nyíregyháza KÜF Hámán Kató, Püspökladány KÜF dr. Csanády György, Mátészalka KÜF Bem József, Debrecen BFF. Elektron, Debrecen Épület- és Hídfenntartó Május 1. Szajol VVF. Kandó Kálmán, Kisújszállás Pft. Főn. Petőfi II. Debrecen Igazgatósági Üzemirányító Központ Barátság, Debrecen Igazgatósági Osztószertár József Attila, Szolnok KÜF Kállai Éva.

Pécsi Vasútigazgatóság:
Nagykanizsa KÜF Széchenyi István, Dombóvár KÜF Baross Gábor, Kaposvár KÜF Törzsgárda, Dunaújváros KÜF Ady Endre, Pécsi KÜF Dózsa György, Dombóvár Vont. Főn. Rudolf Diesel, Kaposvár Épület- és Hídfenntartó Főn. Kossuth Lajos, Pécs Pft. Főn. Április 4. Dombóvár VVF Kandó Kálmán, Gyékényes KÜF Kossuth Lajos, Pécs Vont. Főn. Kandó Kálmán.

Szegedi Vasútigazgatóság:
Békéscsaba KÜF Előre, József Attila, Szeged Rókus BFF Baross Gábor, Békéscsaba Pft. Főn. Gagarin, Hódmezővásárhely Pft. Főn. Béke I. Kiskunfélegyháza VVF. Jedlik Ányos, Szeged Igazgatósági Üzemirányító Központ II. Rákóczi Ferenc, Szeged KÜF Komarov.

Szombathelyi Vasútigazgatóság:
Szombathely KÜF Ady Endre, Széchenyi, Celldömölk KÜF Béke, dr. Münnich Ferenc, Tapolca KÜF Petőfi Sándor, Zalaegerszeg KÜF Landler Jenő, Vörös Csillag, Veszprém KÜF József Attila, Veszprém Pft. Hunyadi János.

Záhonyi Üzemigazgatóság:
Záhony Üzemig. dr. Csanády György, Záhony GRF Kállai Éva, Puskin, II. Rákóczi Ferenc, Záhony Pft. Főn. Ságvári Endre, Záhony PFF. Fazekas Mihály, Záhony Vont. Főn. Petőfi Sándor, Eperjeske Állomás Főn. November 7., Záhony Állomás Főn. Ady Endre.

Járműjavító Üzemek:
Miskolc Jj. Dózsa György, Dobó István, Bornemissza Gergely, Székesfehérvár Jj. Mező Imre, Munkácsy Mihály, Előre, Szolnoki Jj. Vörös Október, Lenin, Dunakeszi Jj. Kállai Éva, Petőfi Sándor, Debreceni Jj. Október 19. Tyereskova, Északi Jj. Steinmetz kapitány, Ságvári Endre, Szombathelyi Jj. Derkovits Gyula, Hámán Kató, Landler Jj. Radnóti Miklós.

Építési Főnökségek:
Építési Géptelep Főn. Farkas János, Tervező Ép. Főn. Celldömölk Széchenyi István, Ép. Főn. Dombóvár Lakatos, Ép. Főn. Bp. Tervező, Szentes Dózsa György, Ép. Gépjavító Üzem Jászkisér, Lékai János MÁV Szak- és Szrelőipari Főn. Vörös Hajnal, Magasép. Főn. Hild József, Hídép. Főn. Bp. Komarov, Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös November 7., Ép. Főn. Miskolc Landler Jenő.

Hivatalok, intézmények:
MÁV ÜGH Hess András, TBÉF Bp. Komplex, Bevételellenőrzési Ig. Haladás, MÁVTI Bláthy Ottó, MÁV Számítástechnikai Intézet Elektron, Fatelítő Főn. Püspökladány Radnóti, Landler Jenő Országos Osztószertár Főn. Lenin.

A MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja:

Bp. Ferencváros Vont. Főn. Express Ifjúsági, Bp. Nyugati Állomás Főn. Március 21. Miskolc KÜF Gagarin, Nagykanizsa KÜF Kossuth Lajos, Szentes KÜF Lenin, Záhony GRF, Szamuely Tibor, Záhony Pft. Ady Endre, Záhony Vont. Főn. Kinizsi Pál, Dunakeszi Jj. Népek Barátsága, Bevételellenőrzési Ig. Kossuth Lajos.

Érdemrend a helytállásért



„A MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében tartott ünnepségen kaptam meg az Április Negyedike Érdemrendet. Negyediknek szólítottak. Az járt az eszemben: miért kapom, mivel érdemeltem ki? Pillanatok alatt végigsuhant bennem életem kisebb-nagyobb állomása."

Cserháti Ferenccel a munkahelyén, a miskolci vontatási főnökség irodájában próbáljuk lassan visszaforgatni az emlékezés filmkockáit. Nagy örökséggel, politikai töltéssel, s talán küldetéssel indult.

— Apám 19-es vöröskatona volt — emlékezik. — *Horthyék bebörtönözték érte. Május 1-én a csendőrség mindig „védelembe" vette.* Később aznap a házból ki sem tehette a lábát. A második világháború idején hasonló gondolkodású barátaival gyakran összejött két bátyjával együtt a kapuban, s a kert végében őrködtek, hogy ne lephessék meg őket a moszkvai és a londoni adás hallgatása közben.

Cserháti Ferenc életpályáját a gibárti erőmű szerencsi üzemében villanyszerelő tanoncként kezdte. Ez átnyúlt az új országépítés kezdetére. A háború megbénította az áramellátást. Új oszlopokat állítottak a kidöntöttek, a szétrobbantottak helyére. Alig 15 éves volt, de a felnőtteknek is becsületére váló szorgalommal mászott oszlopról-oszlopra a szigetelők és a légvezetékek szerelése közben. Az elsők között kapcsolódott be az ifjúsági mozgalomba. 1947-ben lett tagja a pártnak.

— Hogyan lett vasutas?

— János és Károly bátyám a MÁV-nál találta meg hivatását. *Az ő példájukat követve jöttem 1953-ban a miskolci fűtőházba.* Szakmunkásként kezdtem, de közben tanultam. Elektrikus, főelektrikus, majd a villamosműhely vezetője lettem.

Sok jó képességű fiatal volt itt. Kellett egy DISZ-titkár. Őt választották. Az ifik vetélkedtek a középkorúakkal. Az ő mozdonyuk volt a legszebb, a legjobban karbantartott gép, és a DISZ-esek tettei alapján sokszor szerepeltek a dicsőségtáblán. Az ellenforradalom a fűtőházban is szétmorzsolta, felőrölte a pártszervezetet. Ő elsők között vett részt az újjászervezésben.

1956 decemberében nyolcan jöttek össze *Szigeti Géza* lakásán, s alakították meg az MSZMP szervezetét. *Az egykori névsor tanúsága szerint sorra jöttek a kommunista gondolkodású, a nagy feladatokat vállaló emberek. Gomány Béla lett a párttitkár, s ő vezetőségi tag.* A létszám növekedett. Négy alapszervezet alakult 315 taggal. *Cserháti Ferencet* választották meg 1960-ban a csúcsvezetőség titkárává. E funkciót gazdasági munkája mellett látta el.

E közösség élen járt a szocialista brigádmozgalom kialakításában. Ebben a párttagok mutatták a jó példát. E kollektívák országosan is kiemelkedő teljesítményeket értek el, gyakran kezdeményeztek — egyebek közt a híres November 7. brigád —, s ennek sok követője lett. Az eredményeket dokumentálja, hogy a miskolci csomópont kiérdemelte a párt XI. és XII. kongresszusának zászlaját, a Munka Vörös Zászló Érdemrendet. Ezt kapta a November 7. brigád is.

Cserháti 1980-ban függetlenített csúcstitkár lett. Nem sokáig, mert a miskolci KÜF létrehozása megváltoztatta életútját, munkakörét, sőt helyét is. A Tiszai pályaudvar felvételi épületébe került személyzeti és oktatási csoportvezető-helyettesnek.

1987. január 1-jétől a vontatási főnökség visszakapta önállóságát. *Cserháti Ferenc* is visszajött az „ősi" területre. Most személyzeti és oktatási csoportvezető-helyettesként munkálkodik. Változatlanul Szerencsen lakik, onnan jár be Miskolcra. Lánya és veje is a vasútnál dolgozik. Fia a katonai akadémián tanul.

Csorba Barnabás

Utazzunk együtt!

A közelmúltban sikeres vetélkedő színhelye volt a Landler Művelődési Ház díszterme. A járműjavító MSZBT tagcsoportja a művelődési intézménnyel közösen itt rendezte meg az „Utazzunk együtt!" címmel meghirdetett vetélkedő üzemi döntőjét.

A három forduló kérdéseit elsősorban a Szovjetunió nagyvárosainak gazdasági, kulturális életéből, történelmi múltjából és jelenéből állították össze a szervezők.

Az elődöntőre valamennyi szocialista brigád benevezett, közülük tizenhárman jutottak a döntőbe. A vetélkedőt a VII. osztályon dolgozó „Házy Károly" szocialista brigád nyerte, vezetője: Zsolnai Béla. A győztes továbbjutott a XV. kerületi elődöntőbe.

A MÁV Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség

pályázatot hirdet

főpályamesteri munkakör betöltésére Budapest Nyugati pályaudvar területére, határozott időre.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:

Középfokú politikai, felsőfokú állami iskolai, és felsőfokú vasúti szakképesítés, legalább 2 év szakmai gyakorlat, vagy középfokú állami iskolai végzettség, felsőfokú vasúti szakképesítés és 10 éves szakmai gyakorlat. Ehhez vállalva a felsőfokú állami iskolai végzettség megszerzését.

A pályázat benyújtásának határideje: 1987. május 30.

A munkakör betöltésének időpontja: 1987. július 1.

Cím: MÁV Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség

Budapest VI., Bulcsú utca 8—10. 1062 Zsíros Zoltánné személyzeti vezető

Bérezés: A Kollektív Szerződés szerint.

Szolgálati lakást biztosítunk.

A pályázat tartalmazza a pályázó:

munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását,
eddigi munkahelyeit és munkaköreit,
részletes önéletrajzot,
szakképzettségét, politikai végzettségét,
terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban, és a lakáscímét.

ÜDÜLŐK FÓRUMA

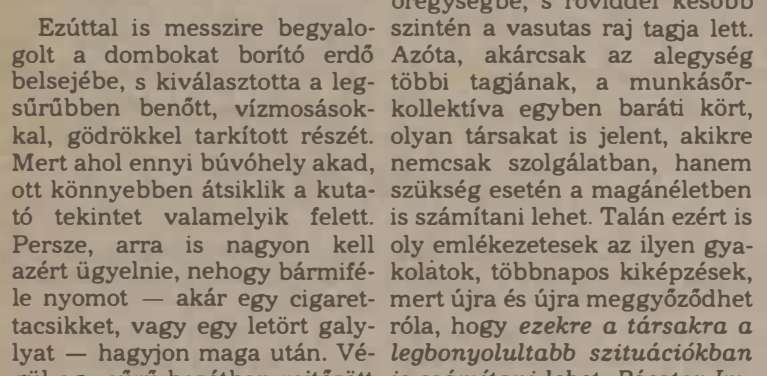
A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesületének hajdúszoboszlói üdülőjében az üdülővendégek részére fórumot rendeztek a közelmúltban.

A fórumot *Rétfalvi Tibor* ügyvezető elnök vezette, aki beszámolt az egyesület eredményeiről, aktuális gondjairól. Beszélt a segélyezés új formáiról is. Az elnöki beszámoló után kérdések következtek. A kérdezők mindegyike dicsérte az üdülő személyzetének lelkiismeretes munkáját.

Hajnali akció

Gyakorlaton a munkásőrökkel

Kelet felől rohamosan oszlott a sötétség, az égbolton észrevehetően megfakultak a csillagok. *Szász János* egy ideig még követte tekintetével a földúton tovarobogó teherautót, majd ő is elindult társai után a biatorbágyi erdő mélyébe. A budapesti XI. kerületi *Szanyi Nagy István* munkásőregység gyakorlatán a 4. századból ők kapták azt a feladatot, hogy minél ügyesebben „testesítsék meg" a feltételezett ellenség által különféle szabotázs cselekmények végrehajtására átdobott diverzánsokat . . .



Eligazítás az akció előtt

*

Az elmúlt 25 évben (amióta munkásőr), jó néhányszor eljátszotta ezt a szerepkört. Kitapasztalta a rejtőzködés mindenféle fortélyát, de arról is megbizonyosodott: ha a kutatócsoport kellő alapossággal végzi a dolgát, akkor diverzáns legyen a talpán, akit nem találnak meg a hazai erdőségekben. Azt persze mindig is kötelességének érezte, hogy minél alaposabb kutatásra késztesse „ellenfeleit". Hiszen csak így készülhetnek fel arra, hogy az igazi ellenséggel is elbánjanak.

Ezúttal is messzire begyalogolt a dombokat borító erdő belsejébe, s kiválasztotta a legsűrűbben benőtt, vízmosásokkal, gödrökkel tarkított részét. Mert ahol ennyi búvóhely akad, ott könnyebben átsiklik a kutató tekintet valamelyik felett. Persze, arra is nagyon kell azért ügyelnie, nehogy bármiféle nyomot — akár egy cigarettacsikket, vagy egy letört galyat — hagyjon maga után. Végül egy sűrű bozótban rejtőzött el, magára húzta az ágakat, ruháját megszórta avarral, géppisztolyát szorosan maga mellé fektette. Csendben lapult és várt. Ösztönösen cigarettáért nyúlt, de még időben visszakapta a kezét: ilyenkor „életveszélyes" rágyújtani.

A sajátos helyzet régi emlékeket idézett fel benne. *Éppen két és fél évtizeddel korábban lépett be a Munkásőrségbe.* Szolgálatát és életkorát tekintve is ő a legidősebb a zászlóalj egyetlen „színtisztán" vasutasokból álló rajában. Annak idején 10 évig volt szakaszparancsnok-helyettes a géppuskásoknál, majd nyolc évig rajparancsnokként tevékenykedett a testületben. Közben ötször is kitüntették a Szolgálati Érdeméremmel, s megkapta a Kiváló Munkásőr és a Kiváló Parancsnok kitüntető jelvényeket is. Ugyanakkor a MÁV-nál is becsülettel megállta a helyét. Háromszor érdemelte ki a Kiváló Dolgozó kitüntető jelvényt. (S röviddel e gyakorlat után átvehette a Kiváló Munkáért kitüntetést.)

Miközben munkásőrszázaduk többször is elnyerte a kiváló címet, rajuk és századuk rendre az egység legjobb lőeredményeit produkálta — még éjszaka is kiválót lőttek! *Munkahelyi kollektívájuk néhány éve elnyerte a MÁV Kiváló Brigádja címet.* S amire legalább ennyire büszke: fia az ő hatására 10 évvel ezelőtt munkásőr lett — és szintén a vasutas életpályát választotta. Igaz, mindebben feleségének is volt bizonyos szerepe, mivel megértéssel nézte, hogy férje szabad idejének egy részét a munkásőrségben tölti.

*

Alig másfél órával azután, hogy a „diverzánsok" bevették magukat Etyek és Biatorbágy térségébe, munkásőrökkel teli gépjárművek jelentek meg az erdővel borított dombok körül. Ezen a terepszakaszon a 4. század munkásőrei foglalták el állásaikat. A vasutas rajt a blokírozó csoportba osztották be. Ők a többi ilyen feladattal megbízott alegységgel együtt, összefüggő gyűrűt vontak az erdő köré, s felkészültek arra, hogy a kutatójárőr és a kutatólánc elől menekülő diverzánsok kitörését meghiúsítsák.

Szendi László munkásőr, a kelenföldi körzeti üzemfőnökség pártvezetőségének titkára — 1987 februárja óta az MSZMP XI. kerületi bizottságának is tagja —, egyben a pályaudvar térfőnöke, a golyószóró mellett hasalt, s figyelte a százméternyire húzódó erdőszegélyt.

Egy évtizeddel ezelőtt, *Forray Antallal* és *Nagy Gyulával* egyszerre lépett be a munkásőregységbe, s röviddel később szintén a vasutas raj tagja lett. Azóta, akárcsak az alegység többi tagjának, a munkásőrkollektíva egyben baráti kört, olyan társakat is jelent, akikre nemcsak szolgálatban, hanem szükség esetén a magánéletben is számítani lehet. Talán ezért is oly emlékezetesek az ilyen gyakorlatok, többnapos kiképzések, mert újra és újra meggyőződhet róla, hogy *ezekre a társakra a legbonyolultabb szituációkban is számítani lehet. Pásztor Imre* üzemfőnök szintén munkásőr, sőt az üzemviteli helyettese is az. A munkahelyi vezetőik így jobban megértik a szolgálattal járó gondokat, s amiben tudnak, segítenek. Igaz, erre csak ritkán van szükség, hiszen a munkásőri szolgálat túlnyomó része szabad időben szombaton és vasárnap van.

A golyószóró másik oldalán *Nagy Gyula* munkásőr — idén februárban őt választották meg rajparancsnoknak — foglalt tüzelőállást. Őt is a remek kollektív légkör köti leginkább a testülethez. Itt ugyanis eltűnnek a különféle rangok, funkciók. Nem számít, hogy ki a vezérigazgató, s ki a kétkezi munkás. Még az orvosokkal is közvetlenül el lehet beszélgetni, amire korábban nem is gondolt. Igaz, felesége nem lelkesedik azért, hogy adott esetben nem vele és két kiskorú gyermekükkel tölti a hétvégét.

Tőlük jobbra (50-60 méternyire) *Forray Antal* feküdt a tüzelőállásban. A Kelenföldi pályaudvar rendelkező forgalmi szolgálattevője, s egyben a pályaudvar párt-alapszervezetének titkára ezúttal is türelmesen várta az idő múlását. *Keze azonban rajta volt a géppisztolyon, hogy bármelyik pillanatban célozni, tüzelni tudjon.* Amikor belépett a munkásőrök sorába, neki nem okozott gondot, hogy feleségét meggyőzze: számára vonzó és érdekes ez a szolgálat. Apósa rendőrtiszt volt, s ez meghatározta lánya fegyveres erőkről és testületekről alkotott nézeteit is. S mivel neki három lánya, sőt másfél éves lányunokája is van, valószínűleg rájuk is hatással lesz az apai — vagy inkább anyai? — példamutatás.

*

Újabb félszáz méterre *Lehoczky András* őrizte a sávjába eső területet. Életkorát tekintve a raj egyik legfiatalabb tagja, de katonai képzettségével mégis a legtapasztaltabb fegyverforgatók közé tartozik. 1980-ban lett munkásőr, majd egy évvel később bevonult sorkatonai szolgálatra a néphadseregbe. S ott nagyszerűen kamatoztatta a fegyveres szolgálat terén szerzett jártasságát. *Másfél évvel később kiváló rajparancsnokként, kiváló katonaként, tartalékos szakaszvezetői rendfokozattal tért vissza a MÁV-hoz műszerésznek, és a munkásőr alegységhez.* S a szolgálatát és a munkáját legfeljebb csak kedvezően befolyásolta, hogy három évvel ezelőtt megnősült, s nemrégiben született meg a kisfia.

A golyószórósoktól balra *Ludvai László* munkásőr, az alegység „legifjabb" tagja feküdt a frissen ásott lövészteknőben. Ő a sorkatonai szolgálata alatt kapott kedvet a fegyveres szolgálathoz. S mivel akkor — kétgyermekes apa lévén — egyéves katonáskodás után leszerelték, amint rendeződtek magánéletbeli gondjai, kötöttségei, belépett a munkásőrök közé. De ekkor már a munkatársaitól hallott epizódok is ösztönözték. Két év telt el azóta, s nem csalódott választásában. Számára azóta a munkásőrség kikapcsolódást, szórakozást, baráti kört is jelent. A felesége, aki szintén a Kelenföldi pályaudvaron dolgozik, kezdetben panaszkodott, amikor gyakorlatra kellett menni.

*

A kora reggeli órákban hol itt, hol ott kezdtek ropogni a fegyverek, durrantak a „kézigránátok". Aztán a hirtelen támadt csendben felharsantak a kiáltások: *„Állj, vagy lövök!" „Fegyvert eldobni, fel a kezekkel!"*

Szász János észrevétlenül megbújt rejtekhelyén, s közben számolta az elfogottakat. Amikor a kutató járőr néhány lépésnyire elhaladt mellette még a lélegzetét is visszafojtotta. *Már csak őt keresték.*

Óvatosan előkúszott a bozótból, majd néhány méteres szökellésekkel megközelítette az erdő szélét. Ha sikerülne a falu felé kijutnia . . . A kutató csoport lépteinek zaja egyre közelebbről hallatszott. A fák takarásából nagyjából fel tudta mérni, hol helyezkednek el a blokírozó alegységek. A terepet szemrevételezve már azt is sejtette, hol helyezkednek el a golyószórósok, merre lehetnek rések a tüzelőállások között.

Nem volt ideje a további töprengésre, üldözői már egészen közel jártak. Úgy döntött, hogy a két raj csatlakozásánál kísérli meg a kitörést. Alighogy megközelítette az árokparti bokrokat, már csattantak is a megadásra szólító kiáltások. Válaszul egymás után lőtte géppisztolyából a sorozatokat. Tovább futott. Ám hiába. Percekkel később már négyen is körülfogták „az utolsó diverzánst". A gyakorlat ezzel sikeresen befejeződött. A munkásőrök néhány órával később együtt ünnepelték az eredményesen végrehajtott feladatot, s jókat derültek a humoros epizódokon, örültek az egységparancsnoktól kapott dicséretnek. A nyolctagú vasutas raj ezúttal is derekasan megállta a helyét.

Májusban újabb nagy erőpróba vár rájuk: következik az összevont gyakorlat. Aligha kétséges, hogy ott is helytállnak!

Büki Péter

Műszaki kocsiszolgálat

Aggasztó munkakörülmények a „tulipánvágányok" között

A kulturált utazás elsődleges feltétele (a pontosságon kívül), a kényelem és a tisztaság. Így gondolták ezt már eleink is több mint másfél évszázaddal ezelőtt, amikor az első pesti műhelyben, a mai Nyugati pályaudvaron gondozták a pest—váci vonal megnyitó szerelvényét vontató Buda és Pest nevű „mozdonyt". A létszám akkor húsz volt. A műhely lokomotívszerelő helyiségből, kocsiszerelő és kovácsműhelyből, valamint anyagszerraktárból állt. A műhelyek eszterga- és gyalugépekkel voltak ellátva. *Néhány évvel később új mozdonyszerelő színnel, fénymázoló és kazánkovácsműhellyel bővítették.* A főváros terjeszkedése miatt 1905-ben kihelyezték Rákospalotára, ahol tovább fejlesztették és Istvántelki főműhelynek (ma Landler Jenő Járműjavító Üzem) nevezték.

E rövid történeti visszapillantásnak egyik oka az, hogy a Nyugati műszaki kocsiszolgálati főnökséghez látogattunk. A zavartalan nyári forgalom érdekében a vezérigazgatóság a közelmúltban átfogó tervet készített a személykocsik folyamatos javítására, tisztítására.

— Hozzánk tartozik a helybeli kormányzati motorszín, a rákosrendezői teherkocsi-javító, valamint Szob és Sturovo közös határállomás műszaki felügyelete is — magyarázza *Teke Bertalan*, a főnökség vezetője.

— A munkák elvégzése egyre nehezebb feladatok elé állít bennünket, nemcsak a létszámhiány, hanem az utazóközönség állandóan növekvő jogos igénye miatt is. Sajnos nincs megfelelő állapotban a gépi kocsimosó berendezés. Javításra szorul. A belső takarítást, az ablakok tisztítását is lelkiismeretesebben kellene végezni. Jelenleg három külső céggel, szövetkezettel állunk szerződéses viszonyban. *Hetvenhét takarító hiányzik.*

Aggasztó a szociális létesítmények állagának romlása. *Például a 17. és 18. vágány közötti mosdók állapota* — az épületfenntartás véleménye szerint — *életveszélyes.*

— A műhely elsődleges terve egy szerelőcsatornával ellátott emelővágány létesítése. Az úgynevezett „tulipánvágányokon" az irreális munkakörülmények mielőbbi megszüntetése, javítóbázis kialakítása, valamint a hosszú vágányokon az alap- és főtisztítási folyamatok elvégzésére alkalmas terület létrehozása.

A Nyugati műszaki kocsiszolgálati főnökség tevékenysége nagy részt vállal abban, hogy a vasút javuló minőségű szolgáltatást nyújtson az utazóközönség számára.

H. K.

Prágai séta



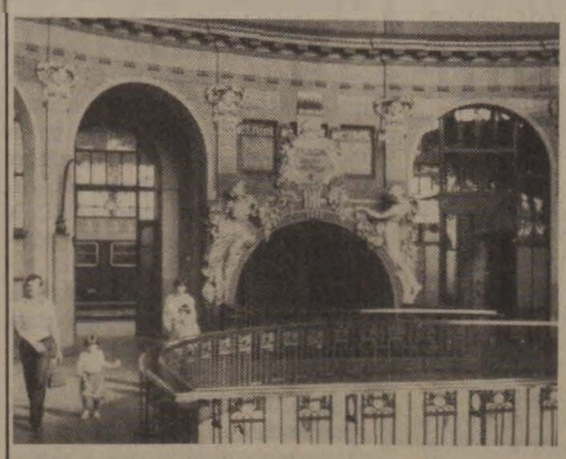
Hradzsin . . . Aranyművesek utcája . . . Károly híd . . . Vencel tér . . . Természetesen Prágáról van szó, Közép-Európa egyik legrégibb és legszebb városáról.

A MÁVTOURS jóvoltából vasutasok utazhattak nemrégiben Csehszlovákia fővárosába. Az ötnapos kiránduláson részt vevők megcsodálhatták az említett nevezetességeket, ámulhattak azon, hogy a város milyen féltően őrzi a múltat. A vasúti főpályaudvar különösen tetszett a kirándulóknak. A négyszintes pályaudvar felső szintjén található a vonatfogadó csarnok, a barokk stílusú utastér a várótermekkel. Alatta, a második szinten vannak a kiszolgáló egységek, az utastájékoztatók. A harmadikon találjuk a pénztárfülkéket, illetve a csomagmegőrző automatákat. Erről a szintről lehet elérni a metrót.

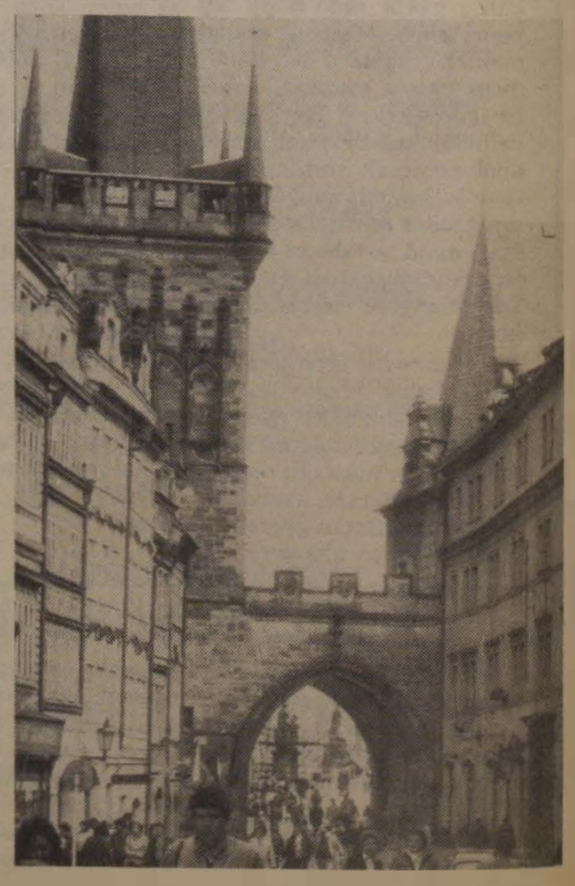
(Képeink a prágai kirándulás egy-egy pillanatát örökítették meg.)

(Zelman Ferenc felvételei)









SZOMBATHELY

Szépülő pályaudvar



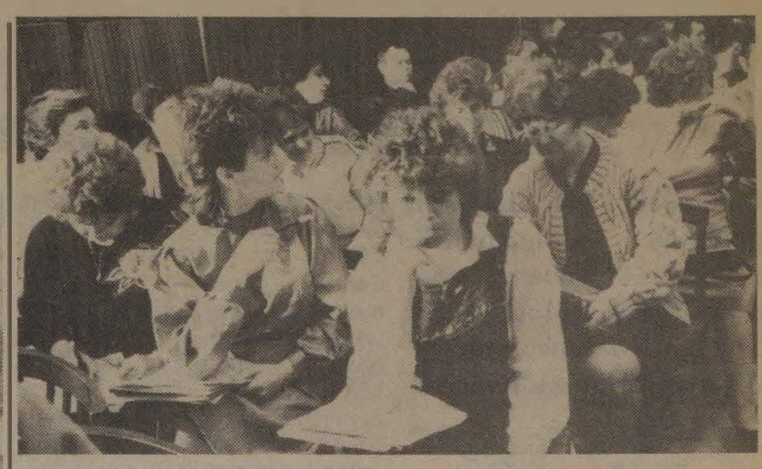
A múlt év tavaszán kezdődött el a szombathelyi vasútállomás rekonstrukciója. Azóta elkészültek a vágányok közötti magasított utasperonok és helyükre kerültek a biztosítóberendezések kábelkötegei is. Az állomás vágányterében azonban ma is folynak a munkálatok. Elkezdték az aluljáró és az abból felvezető lépcsők építését.

Nyugat-Magyarország vasútállomásán a napi utasforgalom meghaladja a 15 ezret. Most már hét vágány között kényelmesebb a vonatra szállás, mert elkészültek a magasított peronok, amelyek területe 8500 négyzetméter. Az épülő aluljárón — amelynek építési költségeihez a város is hozzájárult — az utasok a felvételi épület alatt közelíthetik majd meg a vágányokat. Az aluljárókban és a peronokon utastájékoztató automaták segítik az eligazodást.

Az építkezések miatt most le kellett zárni az utascsarnok főbejáratát, a várótermek- és az utaselátó egységek vágányok felőli kijáratait. *Jelenleg még zsúfoltság van, hiszen a lezárt területek miatt lassabban lehet haladni az állomáson, de az utasok megértőek, türelmesek.*

A forgalomszervezők azt javasolják az utasoknak, hogy váltsák meg elővételben jegyeiket és jöjjenek ki korábban a vonatokhoz. Így enyhíteni lehet a zsúfoltságot. A pályaudvar építése ez év végéig tart. Ha elkészül, biztonságosan fogadhatja majd a vonatokat, és az utasoknak is több kényelmet nyújt.

Kép és szöveg:
Zelman Ferenc







Jövőre új ruhában

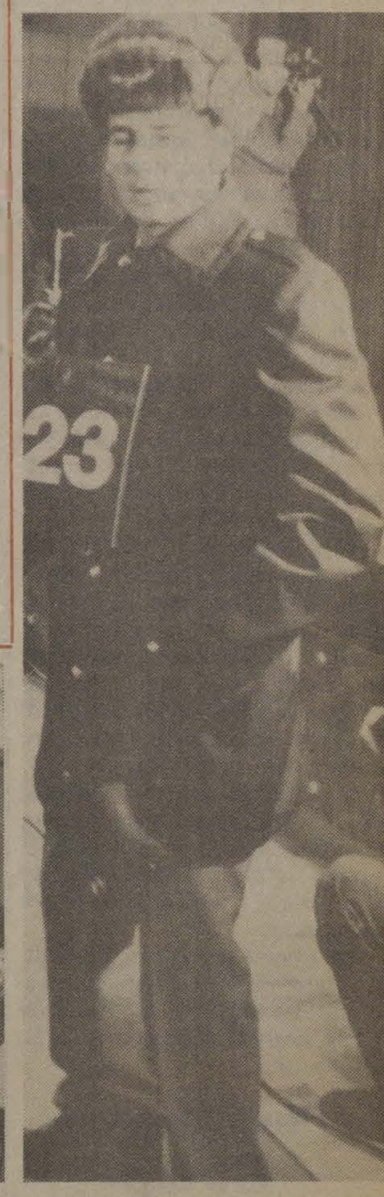
A MÁV évente mintegy kétmilliárd forintot fordít szociális célokra, s ebből jelentős összegeket költ egyenruhák vásárlására. A vasutasok ennek ellenére sokat panaszkodtak az egyenruhák minőségére. A MÁV ezért versenytárgyalást írt ki, amelynek alapján a vállalatok elkészítették az általuk elképzelt formaruhák mintapéldányait.

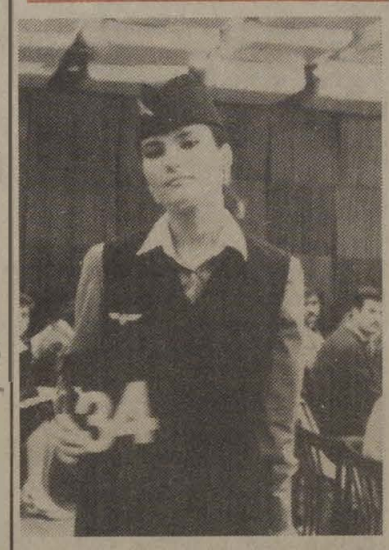
A vezérigazgatóság székházában április 15-én tartották az új formaruhák bemutatóját, illetve döntöttek arról, hogy melyik vállalat terveit valósítsák meg a későbbiekben. Az már bizonyos, hogy jövőre már az új formaruhában láthatjuk a vasutasokat. A jelenlegi 41 ezerből tízezer vasutas kap divatosan tervezett formaruhát. Mindenekelőtt azok, akik az utazóközönséggel közvetlen kapcsolatban állnak: jegypénztárosok, jegyvizsgálók, mozdonyvezetők stb. Új formaruhája lesz a győri Közlekedési és Távközlési Főiskola vasúti tagozat hallgatóinak is.

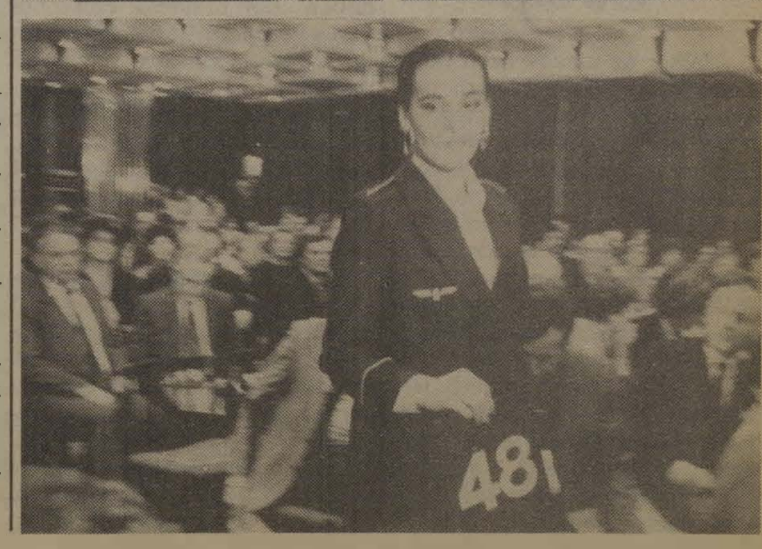
Mint *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese elmondta, az új formaruha nem csupán munkaruha, hanem a vasutasok nagy családjához való tartozást is jelképezi.

(Képeink a bemutató pillanatait örökítették meg.)

(Fotó: Zelman)







Két hét Gyulán

— Mi mindent megteszünk a kedves vendégekért — mondja *Dömény Ferenc,* a gyulai SZOT-üdülő igazgatója. Az állandóan telt ház a bizonyíték arra, hogy megszerették az üdülők Gyulát. Nagyon sok a visszatérő vendég.

Gyulát, ezt a bűbájos hangulatú kisvárost csak szeretni lehet. Ezt vallja *Fehérkúti István* MÁV-nyugdíjas is, meg *Kovács Béla* és felesége, akik szintén nyugdíjasok. A február végi, március eleji üdülők többsége nyugdíjas.

— Milyen az elő és utószezoni üdülés?

— Jó, nagyon jó. Bőven lehet mindenben válogatni. Először is az ételekben, háromféle menüből, ki-ki kedve szerint választhat. S azután itt van a programok sokasága. Egyik szebb, mint a másik — mondja az egyik békéscsabai vasutas beutalt.

— És sok-sok kirándulási lehetőség közül választhat az ember — mondja a nyugalmazott mozdonyvezető, *Szabolcsi István.* — Például a kondorosi csárdába, szegedi túra, kirándulás Aradra és Temesvárra, azoknak, akik hozták magukkal az útlevelüket, s kedvük kerekedik kicsit átnézni a szomszédba is.

— Gyulán is akad látnivaló?

— De még mennyi! Boldogan ismerkednek az üdülők Gyula nevezetességeivel: *Erkel Ferenc* szülőházával, a Kohán emlékmúzeummal, a Százéves cukrászdával, a múzeummal.

Sokan autóval érkeznek, és bejárják a környéket a maguk kedve szerint. Az a jó ebben a hatalmas gyógyüdülőben, hogy nincsenek kötött programok. A társalgók, a klubok, a könyvtárszoba, a presszó állandóan hívogatja a beutaltakat, de lehet válogatni a diavetítések, a filmvetítések, a házban tartott előadások között.

— *Csodálatos a kiszolgálás, rendkívül figyelmesek, kedvesek az üdülő dolgozói.* Az igazgató mindenkit elbűvöl figyelmességével, közvetlenségével, s irodája mindenki előtt nyitva áll. Azt kívánom, mindenütt az országban így fogadják a vendégeket.

És mit mond az igazgató?

— Nagyon sokan, sokféle igénnyel érkeznek, hogy melyik épületben szeretnének szobát, hogy közel legyen a szobájuk az ismerősükéhez, hogy legközelebb, ha csak úgy erre járnak, kaphatnak-e önköltséges szobát és nem is tudom sorolni a kívánságokat. Mindegyiket teljesítjük. *Alig ismerünk lehetetlent.*

Szilágyi Gyula kulturális vezető szívesen mutatja meg az épület új büszkeségét, a kondicionáló termet.

Kettőszázharmincan dolgoztak azért, hogy a téli nyolcszáz, a nyári ezerkétszáz beutaltat mindennel el tudják látni.

— Mi tetszett a legjobban a kisvárosban? — kérdeztem az egyik vasutas asszonyt.

— A Százéves cukrászda. Én még ilyet nem láttam! Amikor mondták, hogy odamegyünk, el sem akartam indulni. Az 1840-ben alapított cukrászdában volt minden mi szem-szájnak ingere, nagyszerű kávét kaptunk, csodálatos süteményeket, és olyan hangulatos termekben üldögéltünk, hogy csak álmélkodtunk: *ilyen is van!* Még a magnót is elindította a kedves felszolgáló, a kis *Veres Katika,* s álmélkodva hallgattuk a cukrászda történetét.

Békés, nyugodt, boldog két hét vár minden beutaltra Gyulán. És a legtöbben úgy távoznak: ide még egyszer vissza kell jönni!

(takács)

Vasutashűség

Bevezetőül be kell vallanom az olvasónak, hogy *Major Zoltán* bádogost nem találtam a munkahelyén. A debreceni járműjavító üzemben azt mondták, hogy otthon van, neki már nem kell munkába jönnie, keressem az Éva utca 42-ben.

Ezúttal sem volt szerencsém. Éppen akkor indult el hazulról, a feleségét azonban otthon találtam.

A hangulatos családi házuk 150 négyszögöles kert elején áll. Az épület előtt, az utcai fronton virágoskert húzódik. A kegyetlen tél nyomai már alig látszanak.

Minthogy *Major Zoltán* nincs itthon, élete párjától próbálom megtudakolni milyen ember is a férje. *Majorné* fényképeket, okleveleket tesz elém az asztalra. Egyelőre ezek segítségével ismerkedem Major Zoltánnal. Precízen kiállított munkaviszony-igazolás kerül a kezembe. Ebben az áll, hogy Major Zoltán bádogos 43 évet és 270 napot töltött el a szakmájában, s ebből 39 évet a vasút szolgálatában. *A szakmát három esztendeig kisiparos mesterembernél tanulta, s amikor megkapta segédlevelét, ismét egy kisiparos mester műhelyében dolgozott.* A debreceni járműjavítóba 1945-ben került. Ma kitűnő szakember hírében áll, munkatársai, vezetői megbecsülik. Ezt egy színes fénykép is bizonyítja, amelyen művezetője kézfogással köszönti kitüntetése alkalmából. Miközben a fényképet nézem, *Major Zoltánné* egy fekete, nagyméretű, magnós rádióra mutat. Férje a munkatársaitól kapta nemrégen, amikor a minisztertől személyesen vette át a *Kiváló Vasutas* kitüntetést. Major Zoltánnak nem ez az egyetlen kitüntetése: 1954-ben a Kiváló Dolgozó cím: 1958-ban ugyanaz, majd 1960-ban, 1965-ben és 1975-ben ismét a Kiváló Dolgozó kitüntetés volt munkájának jutalma. A Kiváló Munkáért miniszteri kitüntetést 1979-ben kapta meg.

Két nagy lányuk, hat unokájuk családi körben, a munkatársak pedig az üzemben ünnepelték meg egy hűséges vasutas sikeres munkás éveit.

(Gyevi)

IGAZOLVÁNYFÓBIA

Hallgatom a rádiót. Éppen arról van szó, hogy középszintű vezetők — sajtótörvény ide, sajtótörvény oda — gyakorta bizalmatlanul kezelik az újságírókat. Óvatosak. „Éberek". Jómagam ugyancsak találkoztam már néhány hasonló jelenséggel, de amit most elmesélek az a már említett óvatosság és „éberség" terén is felülmúlja valamennyit.

Háromvágányos kisállomás valahol a Dunántúlon. A három vágány közül az egyik raktári. Bemutatkozom a főnöknek, elmondom honnan jöttem, mit akarok. Szavaim hitelét bizonyítandó, átadom az igazolványomat is. A főnök betessékel a kicsiny irodába, leülünk. Első kérdésemet rögtön megkontrázza.

— *Elnézést, láthatnám még egyszer az igazolványát? Tudja . . .*

Megnézi, visszaadja. Megadtam ami a főnöké, ő is megadja ami az újságíróé. Fél óra alatt azt is megbeszéljük, hogy hány darab síncsavar szorítja le az állomási vágányokat, nincs értelme tovább húzni az időt. Mielőtt elköszönök egy-két felvételt is készítenék az állomásépületről.

— *Engedélye van a fényképezésre, ugye?*

Megnyugtatom, hogy nincs, de a már nem is új rendelkezések értelmében nem is kell. Aztán búcsút veszek aggályoskodó alanyomtól.

— *Melyik laptól is jött?* — állít meg már az ajtóban.

A vonatig van még bő egy órám, hogy elüssem a perceket, falunézésre indulok. Úgy háromszáz méterre járhatok a vasúttól, amikor hátranézve látom, mögöttem a főnök szaggatja a bicikliláncot, a lázas tekeréstől majd elkapar a hátsó kerék.

— *Bocsásson meg* — liheg. — *A szolgálattevőm azt mondta, hogy ő ugyan nem adott volna tájékoztatást. Hadd nézzem meg még egyszer az igazolványát!*

— Hát csak tessék! Emiatt ugyan ne legyen álmatlan éjszakája — a szolgálattevőnek.

Már visszafelé tartok, amikor ismerős arc bukkan elém. Kicsi az ország, vajon hol is láthattam már én ezt az embert?

— *Ha még egyszer beletekinthetnék abba az igazolványba . . . Tudja, nekem jelentenem kell az üzemfőnökségnek, hogy maga itt járt.*

Istenem . . . Újra előveszem a flepnit, amelyen már határozottan mutatkoznak az avulás jelei. Megváltás, amikor a vonat beérkezik.

Azóta, ha sokat eszem vacsorára, nyomasztó álom kísért. A B.-i állomásfőnök az igazolványomat kéri, de én csak egy eboltási bizonylatot tudok fölmutatni . . .

Thorday Zoltán

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattuk.

Dolgozók Lapja

A Budapest—Hegyeshalom közötti vasútvonal tatabányai szakaszának korszerűsítése 1990-ben befejeződik. A MÁV Beruházási Iroda vezetői erről adtak tájékoztatást a Tatabányai Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága ülésén. A tájékoztatóban elhangzott, hogy a részmunkákra vonatkozó időpontokat is maradéktalanul betartják, sőt ahol lehet, rövidítenek.

A felújított pálya nyomvonala elkerüli Tatabánya felső vasútállomást. Ezért itt megszűnik a személyforgalom. A MÁV részt vállal a városi autóbuszközlekedés átszervezéséből, hogy Tatabánya III. körzetéből összeköttetést biztosítsanak a megmaradt két állomással. Tatabánya középsőn fedél alá került a vasúti aluljáró és az újjáépített peron. Rendbe hozzák a megállóhelyet és környezetét.

Tatabánya alsón a bevásárlóközponttal kombinálva új állomás létesül, ahová betorkollik a dózsakerti felüljáró. A pályaudvarhoz kapcsolódik mind a helyi, mind a távolsági autóbuszközlekedés, és parkolóhelyeket is építenek.

Somogyi Néplap

A kijárati jelző szabadra váltott, a piroska motorvonat elhagyta Somogyszobot, a célállomás Kaposvár. Menetrend szerinti, szolgálati vonatként jött reggel. A fiatal, bajszos motorvezető állva irányítja a gépet, nem szívesen ül le a kényelmetlen székre. A vastagon bélelt, kék egyenkabát jó szolgálatot tesz a fűtetlen fülkében. *Járfás Béla* öt éve került önállóan a gépre.

— Először mozdonyvezetőgyakornok voltam, inaskodtam a gépkezelőknél, de a tanfolyamon felügyelet mellett vezethettem is. Másfél évig jártam *„Szergej-fordában”*, és csak utána kerültem a motorra. Itt többet keresek, persze ahhoz sokat kell éjszakázni. A vezénylők tudják, ki szeret menni. Fontos a jó kapcsolat, mert mindenki olyan úton szeretne dolgozni, amelyik jobban fizet. Néhány járatot nem csak szám szerint ismerünk. Van, amikor úgy mondjuk: a krumplistészta következik. Ezen a vonalon egy mozdonyvezetőt — két forduló között — mindig krumplistésztával várta a kedvese. Innen a járat neve.

Az éberségi jelző megszólalt, a motorvezető beidegzett mozdulattal „szólt vissza”, majd fékezni kezdett. Közeledett az állomás.

Pest Megyei Hírlap

Amikor az utasok azon boszszankodnak, hogy hosszú percekig, néha órákig vesztegel a vonat egy-egy jelzőnél, mert valamilyen hiba miatt nem haladhat tovább, nem kell mindjárt a vasutasok hanyag munkájára gondolni. Sokszor a szándékos rongálás okoz fennakadásokat. Két éve a budapesti igazgatóság területén egyetlen hónapban hét olyan esetet jegyeztek fel, amelyet rosszindulatú tett idézett elő. Tavaly sem csökkent az ilyen jellegű események száma. Megtörtént például, hogy az úgynevezett betápláló vezetéket ismeretlen tettesek ráhajtották a sínre és a kábelt az arra haladó vonat kerekei elvágták. Az pedig szinte mindennapos, hogy — főleg gyermekek — kővel dobálják meg a szerelvényeket. Ám ennél súlyosabb esetekről is tudnak a MÁV-nál. Az elmúlt évben nemegyszer előfordult, hogy (máig kideríthetetlen okokból) valakik tönkretették a jelzőket. Ez történt Budaörsön is.

Szolnok Megyei Néplap

Szolnoki pályaudvar, este fél nyolc. A vonattakarítók a síneken keresztül érkeznek. Az egyik szerelvény végén kezdik a munkát. Csapódnak az ajtók. Két ember a hulladékgyűjtőket és a csikktartókat ürítve halad kupéról kupéra.

Vonattakarítók. Tizenketten vannak egy brigádban, de mindig akad hiányzó, a létszám sosem teljes. Férfi egy van közöttük. Estétől reggelig tizenkét óra a munkaidő. Többségük vidékről jár be, Tiszajenőről, Kétpóról, Barátról, Törökszentmiklósról.

Családanyák. Nagy részük többgyermekes, sokan egyedül nevelik nem éppen problémamentes gyerekeiket. Egy éjszaka húsz szerelvényt kell kitakarítania a brigádnak. Utána lehetne számolni, mennyi idő és energia jut egyre: reménytelenül kevés.

Fejér Megyei Hírlap

Hangos a gurító a vasútállomáson — állítják azok a panaszlevelek, telefonok, amelyek a MÁV fehérvári állomására és szerkesztőségünkbe érkeznek.

— A MÁV a Münnich lakótelep felől hangelnyelő falat épít. A három méter magas fal olyan hosszú lenne, amilyen hosszan a fékelemek elhelyezkednek a területen.

Tervezik már az új hangosító berendezést, amely csak az érintett körzetnek továbbítja majd az utasításokat. Valamint URH-rádiókat is szeretnénk beszerezni, azonban a MÁV anyagi lehetőségei sem jobbak, mint másutt.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

HOZZÁSZÓLÁS

Mi negyvennégyen

Nagy élvezettel olvastam a Magyar Vasutas hasábjain *Takács Tibor:* Amikor én vasutas voltam című visszaemlékezéseit az 1944-es esztendőről. Szeretnék ehhez néhány megjegyzést fűzni, annál is inkább, mert amiről ő ír, annak én is személyes átélője voltam.

Szinte nem volt gyerek a felszabadulás előtt, aki ne szeretett volna mozdonyvezető lenni. Ez a gyermekkori álmok legszebbjei közé tartozott. És ezeket a szülők is ápolgatták fiaikban, hiszen a Magyar Államvasutaknál dolgozni biztos jövőt, egzisztenciát, öregkorra pedig nyugdíjat jelentett. Sokakat, sokunkat ez is vonzott. Annál is inkább, hiszen *abban a világban az emberek rettegtek a létbizonytalanságtól, a munkanélküliségtől, az öregkor veszélyeitől.* A korombéliek bizonyosan emlékeznek erre, a fiatalokat pedig jó emlékeztetni. Természetesen én is igen örültem annak, hogy a kiválasztott 44 fiatal közé kerülhettem és hallgatója lehettem a MÁV állomásfelvigyázói tanfolyamának. Mi — magunk között — csak segédtiszti tanfolyamnak hívtuk ezt a féléves bentlakásos továbbtanulást. Az is volt. Büszkén és boldogan készültünk hivatásunkra. Noha sokat kellett tanulnunk, de boldogan ismerkedtünk a forgalmi szabályzattal, a távírással és sok minden mással, ami foglalkozásunkhoz, hivatásunkhoz kellett.

Szerettem ezt a közösséget, szerettem, mert eggyé kovácsolódtunk a hosszú hónapok alatt és mindenben segítettük egymást.

Hogy *Takács Tibor* visszaemlékezése négy évtizedet késett, annak az az egyik oka, hogy tablónk kicsinyített mása — mint azt megírta — csak mostanában jutott el hozzá. Vajon hol van az eredeti? Tud-e valaki róla? Így mindenesetre már az elmosódott nevekre is emlékezett, emlékezhetett az író. Hiába, négy évtized nagy idő. Mi, mindannyian, akik olvastuk ezt az írást, visszaemlékezhettünk fiatalságunkra, az együtt töltött hónapokra.

El kell mondanom, hogy abban az időben igen nehéz volt erre a tanfolyamra bejutni. Protekció kellett hozzá. Ezt ki-ki, családja révén, a maga módján megszerezte. *Úgy éreztük magunkat, hogy bejutottunk az édenbe, amikor átléphettük az iskola kapuját.* De hát erről mások — az akkor éltek, az akkori vasutasok — sokat tudnának mondani, hiszen még kocsikísérőnek, kocsirendezőnek is protekcióra volt szüksége ahhoz, hogy vasutas lehessen. Mi tudtuk, hogy szerencsések vagyunk, éppen ezért valamennyien erőnkhöz, tudásunkhoz és tehetségünkhöz képest igyekeztünk tisztességesen viselkedni és jól tanulni. *Sajnos, nem rajtunk, hanem a második világháború eseményein múlott, hogy ezt a tanfolyamot nem végezhettük el, hiszen 1944 októberében, nem sokkal a vizsgák előtt, a tanulás abbahagyására kényszerültünk.* Hányódásunk, sorsunk, különböző, „szolgálattételünk” regénybe kívánkozik.

Ismét Takács Tiborra hivatkozom, aki ezt részben megírta a *„Halló, Tartsay lakás?”* című regényében. Sokfelé vetődtünk, dobáltak minket, előbb Üllőn, majd Budapesten, azután a dunántúli, Tab közelében lévő Torvajon, majd ismét Budapesten éltük át 1944 őszét, majd Budapest ostromát. A hallgatók nagyobb része Budapesten fejezte be odisszeáját, majd a szélrózsa minden irányába szétszóródtunk.

Bizonyosan sokunk fájdalma volt, hogy a MÁV nem igyekezett megtartani minket, nem hívott az újjáépítés nehéz munkájához. Rólunk, vizsga nélküli hallgatókról elfelejtkeztek. Pedig úgy érzem, csak nyertek volna velünk, hiszen volt hitünk, lelkesedésünk, akarásunk. A későbbiekben azután a hajdani 44-ből jó néhányan visszakerültek a vasúthoz és jól megállták a helyüket.

Jómagam nem lettem vasutas, de ma is tisztelem, becsülöm a vasutasokat, akik nehéz és felelősségteljes munkát látnak el. Tudom — a régi tapasztalatból —, hogy a szolgálat nehéz, de öröm a vonatot „vinni”, biztonságosan indítani a szerelvényeket, tudva azt, hogy az emberek, utasok sorsa függ tőlük. Bizonyára ez az érzés sok kárpótlást ad a nehéz szolgálatért.

Amikor ezeket a sorokat írom, arra gondolok, hogy nekünk, a be nem fejezett tanfolyam hallgatóinak, érdemes lenne megkeresni egymást, találkozni, hogy tudjuk, mi lett 44-ünk sorsa. Éppen ezért e rövid írás végére hadd írom ide a címemet is, hátha néhányan megkeresnek soraikkal:

Sándor János
6720 Szeged, Oskola út 14.

Érdekes vasúttörténet

Kessler Ferenc képeskönyvéről

A 150 esztendős német vasút jubileuma alkalmából annak idején nagyszabású vasúttörténeti kiállítás nyílt Nürnbergben. Ennek vetítéssorozatáról és az arról kiadott, nagy gonddal összeállított, *Ulfilas Meyer* szerkesztette figyelemre méltó katalógusról már beszámoltunk e lap hasábjain. Hogy most erre (illetve a kiállítás egészére) visszatérünk, annak az a magyarázata, hogy nemrégiben ugyancsak e történelmi múltú városban tetszetős külsejű, díszes képesalbum jelent meg, amolyan emlékkönyv, amely különösen azok számára rendkívül érdekes, akik nem jutottak el a három hónapos nyitvatartás alatt a színhelyre.

Kessler Ferenc, a kötet szerkesztője (azóta budapesti lakos!) szemmel láthatóan arra törekedett, hogy átfogó képet adjon az olvasónak, mintegy kézenfogva elkalauzolja őket mindenhová. *Az album, amely a szerény „dokumentáció” műfaji megjelölést viseli, gazdag képanyagával elsősorban a látvány varázsával kíván hatni.* Fel szeretné idézni mindazt, ami több mint félmillió látogatót a „Der Zug in Raum und Zeit” vasúttörténeti bemutatójára odacsábított.

Az albumot lapozva az az érzésünk, hogy a rendezők elsősorban az érzékletes, korhű atmoszféra felidézését tartották fontosnak. Ezt — s a meghatározás egyáltalán nem lekicsinylő — panoptikumszerű eszközökkel valósították meg. Azaz nemcsak az adott korszakra jellemző mozdony, valamint kocsitípusokat mutatták be, hanem „élettel” is megtöltötték a vagonokat, a peront: életnagyságú bábukat helyeztek az említett helyekre. Így a látogatás kicsit időutazás is.

A dokumentáció természetesen bőséges adalékokkal is szolgált. Részint a tárgykörről, részint a kiállítás kulisszatitkairól, megteremtőiről, a látogatókról, a szolgáltatásokról, a sajtóvisszhangról és a protokollról. (Mindezt hagyományos német pontossággal, még akkor is, ha az összeállító szerkesztő magyar.) Mellékesen megjegyezve a segítséget nyújtó szervek, személyek sorában ott találjuk Sopronból *Kubinszky Mihályt* és Frankfurtból a *Mikszáth* Különös házassága révén jól ismert *Dőry* bárói család egyik leszármazottját. (Sajnos se a mi Közlekedési Múzeumunkat, se a Magyar Filmintézetet a vetítéssorozat névsorában nem találtam. Kérdés: az ő vagy a mi hibánkból?)

Az album máskülönben híven tükrözi a Der Zug in Raum und Zeit tárlatának fő irányvonalát: egyrészt a technikai fejlődést a kezdettől napjainkig, másrészt azt a tényt, hogy ez korántsem független magától a történelemtől. Sőt. Az 1848-as zászlós jelzőjű vasúti szerelvényektől hosszú az út a katonavonatokon át a békés utasszállításig. *Így a német vasút technikatörténetébe békésen belefér az 1940-es hitleri francia békediktátum különkocsija* (ahol a vereséget, a megadást szentesítették), *az 1935-ös kényelmes szalonkocsi* (típus: 183.252), *az auschwitzi halálvagon, meg az 1853-as Nordgau gőzmozdony, a II. világháborús tehervagon* (a Koch gauleiter ajándékaként a német kórházakba hazaküldött gyümölcs- és főzelékszállítmányokkal a kirabolt Ukrajnából), s a szétbombázott pályaudvarok képe — a keserves ár a nagy náci német győzelmekért.

Kor és kultúrtörténet, megelevenedő történelem tehát vasútban elbeszélve *Kessler Ferenc* képeskönyve. Lapjain ott sorakoznak a kiállítás válogatott dokumentumainak egy-egy jellemző darabjai: 1895-ből egy vasútról szóló vers, *Wilhelm Sachmeister* 25 esztendős szolgálati jubileumának emléklapja, karikatúrák az első, a második, a harmadik osztály utasairól, a Bayreuthi Ünnepi Játékok vasúti menetrendje, 1890-ből vasutas csoportkép, különböző korszakok menetjegyei, útiokmányai, 1842-ből hálózattérkép, magyarázat arról, hogyan jutunk vasúton Berlinből Drezdába, különféle vasutas egyenruhák, megszólalásig hű közlekedési modellek.

Lapozgatni való kötetet kaptak kézhez a kiállítás látogatói és azok, akiket a vasút mint technika- és kultúratörténet érdekel. A vasút, amely összeköt országon belül egymástól viszonylag távolabb eső területeket, oroszlánrészt vállal az áruforgalom lebonyolításából, s megnyitja a messzeség szerelmeseinek a távolba nyíló kapukat. *Különösen érdekesek az Angliából* (a vasút őshazájából) *érkezett eredeti korabeli kocsik, mozdonyok, egy időben szertefoszlott világ beszédes, tárgyi emlékei.* Így fér bele a múlt egyetlen testes kötetbe, s így idézi fel, koncentrálja egy nagy sikerű kiállítás élményét a gondosan szerkesztett, jól csoportosított, gazdagon illusztrált könyv: *a német vasút történetét.* Anyagát hat rövid cikk értelmezi, egészíti ki. Szöveg, s kép így együtt szolgálja a szerkesztői koncepciót, pontosabban az olvasót. Ugyanakkor bizonyos mértékig arra ösztökél, hogy mi is mérjük fel hasonló módon a magyar vasút történetét. Annak a vasútnak, amelyről annak idején *Petőfi Sándor* is lelkes hangú verset írt!

Ábel Péter

„Apámnak használt”

Gyógyít-e a „japánkristály”?

A mágneses karperec, a ginzenggyökér, a fürjtojás, az almaecet és a propolis korszak után — a felsorolás korántsem teljes — most a *„japánkristály”* nevezetű titokzatos elixír hódít hazánkban.

„Apámnak használt” — meséli a keleti gyógymódokért rajongó ismerősom. Szorító, szúró fájdalmat érzett már jó ideje a szívében. Csak a „japánkristályt” iszogatta és három hét után megszűnt a panasza. Amikor kontrollra ment, az orvos is csodálkozott. Sőt nekem is jobb a közérzetem, amióta rendszeresen fogyasztom, bár ezt csak nagy jóindulattal állíthatom. Olyan üdítő érzést kelt az emberben, mint amikor kefírt eszem, vagy gyümölcsöt.

Legendák keringnek a homályos eredetű készítmény csodatévő hatásáról. *De mi is ez a „varázsital”?* Hazánkban 1986-ban figyeltek fel az Országos Élelmezés- és Táplálkozástudományi Intézet és az Országos Közegészségügyi Intézet munkatársai. Vizsgálataik alapján nem tekinthető sem élelmiszernek, sem pedig gyógyszernek a „japánkristály”. Piacokon, aluljárókban árusítják, olykor 400—500 forintért. *Ez a „szer” ugyanis nem szerepel a hazai legális kereskedelmi forgalomban.* Érthető tehát a szakemberek érdeklődése, hiszen mielőbb ki akarták deríteni, nincs-e káros hatása az emberi szervezetre. Nos, amit kristálynak vagy fehér algának neveznek, az nem kristály és nem alga, hanem fő tömege döntően élesztőgomba- és ecetsav-baktérium. Ezek életműködéséhez cukor szükséges. Többlépcsős folyamatban keletkezik az a bizonyos kicsit alkoholos, ecetes lé, amely az egymás mellett élő élesztőgomba- és az ecetsavbaktérium anyagcseréjének végterméke.

A lakosság körében terjesztett fénymásolt brosúrák beavatnak minden érdeklődőt a készítés és használat módjába. A szer tárolására műanyag fedelű üvegedényt javasol. *A „japánkristályhoz” naponta egy kávéskanál cukor és 1 dl víz adagolása szükséges és heti egy alkalommal 6 szem mazsola.* Az ebből keletkező sárgás, szürkés színű, savanykás, erjedt illatú, enyhén pezsgő levet leszűrik és kortyolgatják azok, akik hisznek gyógyító erejében.

A „japánkristály” vizsgálatakor megállapították a szakemberek, hogy nem tartalmaz jelentős mennyiségben vitaminokat, aminosavakat, ásványi anyagokat, sem mikroelemeket. Nincs olyan összetevője, amely az emberi szervezetre bizonyíthatóan hasznos lenne.

Önmagában nem káros az emberi szervezetre, ám a házilagos készítéskor a jótékony baktériumok mellé kártékonyak is bekerülhetnek, amelyek ugyanezen a táptalajon szaporodnak. Vagyis előfordul, hogy nem kellően tiszta környezetben kezelik és így fertőzést okozhat. A szakemberek a „szer” vizsgálatakor ugyanis idegen baktériumokat is felfedeztek. *És ez feltétlenül óvatosságra int.*

A másik gond az, ha valaki valóban beteg és orvosi ellátásra szorul, ahelyett, hogy orvoshoz fordulna ezzel a „varázsitallal” gyógyítgatja magát, holott a késedelem rendkívül káros lehet a beteg szervezete számára.

Egyes vélemények szerint antibiotikumot is tartalmaz a „japán kristály”, amelyek a tápcsatornában és a bélrendszerben pusztítják a káros baktériumokat. Ám ha ez igaz, akkor az emésztéshez nélkülözhetetlen hasznos bélbaktériumokra is pusztulás vár. Egyelőre azonban még senki sem bizonyította, hogy a „japán kristály” antibiotikumot tartalmazna.

A „japán kristály” nem gyógyszer és nem is élelmiszer. Mégis sokan bíznak gyógyító erejében, ami jelenleg még ugyancsak nem bizonyítható. Ha valakinek valami baja van, tanácsosabb orvoshoz fordulni. De aki mégis ebben a „csodaszerben” hisz, az fordítson arra is gondot, hogy tiszta körülmények között kezelje, mert így elkerülhető az esetleges fertőzés veszélye.

Csik Ibolya

Tizenhárom új film

Májusi mozikalauz

Nem babonásak sem a MOKÉP-nél, sem a FÖMO-nál, mégis kereken tizenhárom új film kerül ebben a hónapban a nézők elé. A hazai színeket négy alkotás képviseli. A két világhatalmat három szovjet és két amerikai produkció, míg a gyermekeknek szóló szokásos összeállítás mellett egy-egy olasz, francia, csehszlovák mű egészíti ki, teszi teljessé a programot. A műfaji megoszlás szerint három vígjátékot, egy zenés munkát, két dokumentumfilmet és a már említett rövid mese-összeállítást láthatunk. A többi dráma.

Kezdjük a bemutatást a mi filmjeinkkel!

Régi jó ismerőssel találkozhatunk a Szervác a nagy vadász vetítése alkalmával. Bár valljuk be *Háry János* egyenes utódát: a nyugdíjas világhírű vadászt, akinek fantasztikus kalandjait most viszontláthatjuk, nem a mai gyerekek ismerik. Az igazság ugyanis az, hogy *Foky Ottónak* ez az egész estés kedves bábfilmje 1969—1970-ben a Magyar Televízióban bemutatott sorozat alapján készült. Ez persze azt jelenti, hogy bátran ajánlhatjuk, hiszen csak a gyerekeket a mozikba kísérők láthattak a történetekből egy-egy epizódot.

A *Balázs Béla* stúdióban készült Széplányok — *Dér András* és *Hartai László* közös munkája — az első „szocialista" szépségverseny kulisszái mögé világít be. Nyomon követve az eseményeket, s kiválasztva néhány lányt a sok közül. Ezek egyike a tragikus sorsú *Molnár Andrea*, akiről életében és főként halálában annyit cikkeztek az újságok. Az alkotók szándéka szerint egyszersmind a reklám világát is bemutatni óhajtják.

Ez a fiatalok stúdiójában forgatott film a fiatalokról szólt. A Társulás és a Magyar Televízió kooprodukciója az *Én is jártam Isonzónál* viszont a legeslegidősebb nemzedék soraiból választotta ki hőseit. Azokat idézi ugyanis meg, akik megjárták az első világháború legpokolibb bugyrát, az olasz frontot. Dokumentáris érdekesség, hogy a *Gulyás testvérek* (Gyula és János) kamerája egy kétországbeli veterán-zarándokút résztvevőivel együtt utazott. Hajdani élményeikről az eredeti helyszínen szólaltatta meg őket.

A negyedik produkciónkat *Erdőss Pál* rendező jegyzi. A Gondviselés, amelyet az alkotó a tőle megszokott féldokumentarista eszközökkel, sötét színekkel dolgozott fel, egy önhibájából és a szerencsétlen körülmények folytán börtönbe került fiatal házaspár sorsáról szól. Azt a tételt vizsgálva meg, vajon valóban igaz-e az, hogy aki megbűnhődött — az a bűntelenekkel majdnem egyenlő eséllyel formálhatja a maga életét? *Tanúi leszünk annak, hogy a valóság nem ilyen rózsás és a tisztességes emberek gyakran nem olyan tisztességesek, mint azt a látszat mutatja.* A szereplők között ott találjuk az *Erdőss*-filmekből jól ismert, ösztönös tehetségű fiatal *Ozsda Erikán* kívül *Derzsi Jánost, Székely B. Miklóst, Újlaki Dénest, Madaras Józsefet, Bezerédi Zoltánt, Szabó Évát* és a Franciaországban élő rendező-színészt: *Szabó Lászlót.*

A két amerikai filmből az első, *Sydney Pollack* műve, az *El Afrikából* bizonyára nagy érdeklődésre tarthat számot. Főhőse — pontosabban hősnője: a dán *Karen Blixen* írónő, akinek *Volt egy farmom Afrikában* című könyvét nálunk is kiadták a második világháború előtt. Megszemélyesítője Hollywood új csillagainak egyike: *Meryl Streep*, aki megkapóan formálja meg ezt a vonzó, nagyon is önálló jellemet olyan partnerek társaságában, mint *Robert Redford* és a *Szabó István*-filmekben világhírűvé lett osztrák *Klaus Maria Brandauer*. Ha a kitűnő színészi játékhoz hozzávesszük a fordulatos történetet s az egzotikus színhelyet, azt hiszem, meg is van a siker receptje!

Úgyszintén sokakat fog a mozik pénztárához vonzani a *Kétségbeesve keresem Susant*. A második számú amerikai film tudniillik nemcsak vígjáték, amelyben egy unatkozó, jól situált háziasszony puszta kíváncsiságból meglepő kalandokba bonyolódik, hanem felvonultatja napjaink koronázatlan slágerkirálynőjét, Madonnát is, mint sztárt.

Ismét találkozunk a két elválaszthatatlan jóbaráttal, a kemény öklű *Bud Spencerrel* és a nem kevésbé hatásosan verekedő *Terence Hillel*. A két derék olasz kalandfilmhős ezúttal Afrikában éldegél, s mint a cím is sejteti: *Én a vízilovakkal vagyok* — nem a vadászok, állatkereskedők, spekulánsok, hanem a vadak pártján van. Pontosabban fogalmazva vannak. Persze, amíg ügyük diadalmaskodik, addig verekedés verekedést követ.

Claude Lelouch új filmje, a francia *Elmenni és visszajönni*, a múltat idézi. Azokat az időket, amelyeket sajnos nem lehet elfelejteni: a második világháború korszakát a máról nézve felsorakoztatva túlélőket és áldozatokat, bűnösöket és szemlélőket. A három főszerepben: *Annie Girardot, Michel Piccoli* és az immár megszokott *Lelouch-hős: Jean-Louis Trintignant.*

Örmény vígjáték: a *Gyermekkorunk tangója* a szűkebb pátriájában jól ismert *Albert Mkrtcsjan* rendezése. Főszereplője — ki lehetne más, mint a nagyorrú, mulatságos *Frunze Mkrtcsjan*. A bonyodalmak a második világháború után egy család életében összpontosulnak.

A Kijev környéki harcokat és a legendás *Vatutyin* tábornokot mutatja be az *Ellencsapás* sokszor dokumentáris értékű históriája.

Zenés életkép, szerelmi bonyodalommal az *Utazások egy régi automobilon. Pjotr Fomenko*, a rendező derűs formában a fiatalok és idősebb nemzedékek együttélését, s szembenállását mutatja be, nem titkoltan az idősebbek pártján állva.

Persze, ahogy a hirdetés szerint nincsen karácsony Corvin nélkül, úgy moziműsor sem krimi híján. E műfajt májusban a csehszlovák *A halált a hangyák hozzák* izgalmas története képviseli. A téma a Nyugat-Berlinből irányított kábítószercsempész-hálózat felderítése és ártalmatlanná tevése. Ezt dolgozza fel fordulatosan *Zbynek Brynych* rendező.

Végül a szokásos gyerekfilm-összeállítás címe: *Éjszaki virág*, s öt kisfilmet tartalmaz.

Ábel Péter

SZÍNHÁZI JEGYZET

Húsvéti Carmen

Georges Bizet valahogy másképp képzelte el azt a bizonyos premiert 1875. március 3-án a párizsi Opéra Comigue-ban. Fő műve, a Carmen — amelytől visszatérését, a kudarcok elfeledését remélte — csúfosan megbukott. A jeges fogadtatás elől már az első felvonás végén az igazgató szobájába menekült a halálosan beteg, megcsömörlött zeneköltő. A visszafordíthatatlan, végleges bukásnak nem kívánt szemtanúja lenni. Megértette, kísérlete — a zene legtisztább, szinte puritán eszközeiből építkező művészete a parvenü, a csillogó, hatásvadászó párizsi közönségnek — nem kell. Néhány hónappal később keserűen, magára hagyottan távozott az élők sorából.

Pedig ezúttal métló partnerre talált az íróban, Prosper Mérimée-ben, aki az irodalomban ugyanazt képviselte, mint ő a zenében: a romantikából kicsírázó realizmust. Mérimée tagadhatatlan francia. Játszott az érzelmekkel, ironikusan fordult a felfűtött szenvedélyekhez, csúfolódva, fordításként jelentette meg munkái egy részét. Olyan világfi volt, aki megértette az új idők szavát, tudta — de legalább sejtette — kikből tevődik össze a század harmadik harmadára az olvasók, a színházlátogatók tábora. A Carmen című 1845-ben megjelent elbeszélése is a kis emberek, a társadalom szélére szorultak életét, érzelmeit ábrázolja.

A csúfos párizsi bukást követően azonban csakhamar elindult világhódító útjára a Carmen. Egyre-másra mutatják be a világ (zenei) fővárosaiban, 1876 októberében például már Budapesten is, a régi Nemzetiben. Operaházunk 1884. november 23-án mutatta be, s azóta nincsen évad nélküle.

Bizet—Mérimée remekművét generációk tapsolták végig, s adták át az utódoknak e zenének a szeretetét. Van annak talán már két évtizede is, hogy láttam, és most, április 19-én az Erkelben, a vasutasbérlet előadásán a régi hangulat vett körül — a nézők értették és élvezték a zenét, megfeledkeztek a nagyszombati fáradtságról, s a másnapi locsolkodás előreláthető tortúráiról.

Egyetlen hiányérzetem volt. Amíg a zenekar összeszokottan, kiforrottan játszott a kitűnően irányító Bolberitz Tamás vezényletével, addig az énekesek mintha hajdani operai „mozgáskultúráról" fújták volna le a port. Ma már operaszínpadon sem lehet akár egy-egy ária alatt sem álldogálni, s a köztes színpadi kavalkád erre még inkább felhívja a figyelmet. A díszleteket és a jelmezeket is tervező vendégrendező, René Terrasson, úgy tűnik fel, itt is, ott is spórolt, és nem tartotta kézben az előadás menetét. Az egyszerű díszlet, az örökös félhomály nem nagyon illik Andalúzia örökösen kék egealá, s a cigánylány még a múlt században sem öltözött olyan mértéktartóan (Sevillában sem), miként azt a kosztümök sugallták. Spanyolországban akkor már régen nem Habsburgok, hanem Bourbonok uralkodtak, a katonák azonban svarcgelbben feszítettek továbbra is. A szerkezetről csak annyit: az első felvonás több mint egy órát tartott, a negyedik alig húsz percet.

Az énekesek kitettek magukért. Különösen tetszett Németh József Escamillója, Tóth János Zuniga hadnagya; Verebics Ilona, Temesi Mária és Pánczél Éva tiszta szopránja, illetve mezzoszopránja. Kelen Péter (Don José) és Takács Tamara (Carmen) ezúttal mintha fáradtabban, szintelenebbül hozta volna szerepét.

A közönség ugyanakkor elégedetten távozott. Carmen húsvétkor is Carmen marad.

Rácz-Székely Győző

Kati és a versek



— *Boda Margit Katalin* a hivatalos nevem, de barátaim és a munkatársaim *Katinak* hívnak, különben pedig én nyertem meg az idei, vasutasok részére rendezett József Attila szavalóversenyt Siófokon — mutatkozott be néhány nappal a verseny után egy bájos arcú, kedves mosolyú, fiatal lány a szerkesztőségben.

Egy kis beszélgetés után kiderült, hogy Kati 23 éves, Pilisen él a kislányával és az édesanyjával. Naponta vonattal jár be dolgozni, a Nyugati pályaudvaron automatakezelő.

— Munkája meglehetősen távol áll a költészettől — jegyzem meg kissé bizonytalanul.

— *És kinek a munkája van közel hozzá? A költészet más, mint a hétköznapok, a vers* — legalábbis számomra — *ünnep* . . .

— Emlékezik az első versre, amelyet megismert?

— Talán egy Petőfi-vers lehetett, még óvodás koromból rémlik. Tudatosan csak jóval később fordultam a versek felé. Ragyogó magyartanárnőm volt az iskolában. *Sipos Mária* a neve. Amikor a zsűri elnöke kihirdette, hogy én lettem az első, rögtön az ő neve jutott az eszembe. Neki köszönhetem ezt a nagy sikert. Általános iskolás koromban szervezett egy színjátszókört, Csepp színpad volt a neve. Ebben léptem fel először, ott szerettem meg az irodalmat, és egyáltalán a művészeteket, a szépet.

— A mindennapi élet nem kínál túl sok szépet . . .

— Éppen ezért kell a vers! Hogyan is lenne szép az élet, amikor az embernek reggel ötkor kell kelni, utána vinni a kislányt az óvodába, azután egy órát vonatozni, a munkámról nem is beszélve. Ne értsen félre, nem gyűlölöm a munkámat, csak csinálom, mert pénzből, mégpedig meglehetősen kevés pénzből él az ember. Annyi bizonyos, hogy nem automatakezelőként fogok nyugdíjba menni. Nekem hivatás kell, olyan munka, amit akkor is csinálnék, ha nem fizetnének . . .

— És mi lenne az?

— *Nagy álmom az egri tanárképző főiskola. Magyar—népművelés szakra jelentkeztem.* A felvételikre készülök, sajnos nagyon kevés időm van rá. A versekre is kevés van, ám azért nem múlik el egyetlen napom sem, hogy kedvenceimet, *Nagy Lászlót* például ne olvassam . . .

(sárközi)

Szavalóverseny Siófokon

Kevés művelődési program váltott ki a vasutasokból olyan széles körű érdeklődést, mint a József—Attila szavalóverseny. Az üzemi, üzemfőnökségi és igazgatósági szinten megtartott elődöntők során többszázan bizonyították, hogy mennyire szeretik a költészetet.

A verseny döntőjét április 11-én, a költészet napján tartották Siófokon. A zsűri elnöke, *Kiss László*, a Művelődési Minisztérium közművelődési főosztályának munkatársa színvonalasnak értékelte a versenyt. A verset mondó jegyvizsgálók, árupénztárosok, karbantartó lakatosok, sorompókezelők stb. közül az első helyet *Boda Margit Katalin*, a Nyugati pályaudvar automatakezelője szerezte meg. Második *Tóth Lajosné*, szentesi kereskedelmi hivatalnok, harmadik *dr. Harmos Flóriánné*, a MÁV Kórház orvosa lett. A nyertesek pénzjutalmat kaptak.

Sajtótájékoztató az Operaházban

A Magyar Állami Operaház Székely Bertalan termében április 14-én Petrovics Emil zeneszerző, az Opera igazgatója — e minőségében első ízben — sajtótájékoztatót tartott az 1987/88-as évad eseményeiről, a tervezett új bemutatókról és felújításokról, valamint a bérletezésről. A tulajdonosok május 4-e és 20-a között újíthatják meg bérleteiket, új bérletek június 1—17. között válthatók. Megszűnik a „V" jelzésű bérlet, a bemutató bérletek ára pedig a duplájára emelkedik, s ezentúl balettelőadásokra is lehet bérletet váltani.



Radnai Ketykó István

Nyolcadik Szonett

(Az „Őrhajóim" ciklusból)

Könnyeiért álmában gazdagon
fizettek fehér-ruhás angyalok
lábát mosdatták hűvös harmatok,
míg táncolt a hajnali bálokon.

Szivárvánnyal parolázott; lángra
lobbant előtte kóbor üstökös
gondjait levetve szürke-ködös
réteken gázolt át; ágról ágra

röppent — piciny énekesmadárka —
út porában hempergett — kis veréb —
tollait vígan szórta szerteszét

csőrében fénylett szép olajága
az igazi partnak — délceg, derék
ifjak kérték meg ilyenkor kezét.

Benedek György: Érdemes Művész

Benedek György Munkácsy Mihály-díjas festőművész, szobrászművész hazánk felszabadulásának 42. évfordulója alkalmából Érdemes Művész kitüntetést kapott.

A művész neve nem ismeretlen a vasutasok körében, Benedek György ugyanis 14 éve tanár szakszervezetünk képzőművészeti iskolájában. A művész újabban nem fest, mostanában inkább szobrászként jeleskedik. Mintázó tehetségét a szakma és a közönség egyaránt elismeri. A magas kitüntetés korosztályának egyik legrokonszenvesebb alkotóját tisztelte meg.

AFORIZMÁK

Amióta a tükröt feltalálták, fölösleges másokon nevetni.

*

Még mindig akadnak csigák, akik megmagyarázzák a nyúlnak, hogyan kell futni.

*

Az erénycsősz látni akarja a bűnt, hogy elítélhesse, üldözhesse és irigyelhesse.

*

Senki hozzászólását nem tartjuk hosszúnak az értekezleten, ha minket dicsér.

*

A bűnbak keresése valamennyi vadászati mód közül a legegyszerűbb.

*

A legemberszeretőbb ember az emberevő.

*

Eljön az idő, amikor nem minden béke végződik majd háborúval.

SZOLNOKI MÁV MTE

„Elcsábítják élversenyzőinket”

Beszélgetés Hollóy Tamás ügyvezető elnökkel az egyesület eredményeiről, gondjairól

A Szolnoki MÁV MTE a legjobb évét zárta volna 1986-ban, ha évközben nem hagyja el 19 sportolója az egyesületet. Válogatott labdarúgókat, atlétákat, súlyemelőket, ökölvívókat nevelt az egyesület — és hol tart eredményességben ma? Erről beszélgetünk *Hollóy Tamással*, az egyesület ügyvezető elnökével.

Meggyengült szakosztályok

— A számok engem is megdöbbentettek, bár tudom azt, hogy nem Szolnok az egyetlen, amely ilyen gondokkal küzd, — kezdte a beszélgetést. — Nézzen ki az ablakon! Gyönyörű pályát építettünk, a sporttelepen rendezett körülmények várják a versenyzőket. Futófolyosót is építettünk, nem kis költséggel, és ennek ellenére nem tudtunk előbbre lépni. *A súlyemelő szakosztályból 1986-ban hét versenyző igazolt le.* Két első osztályú, öt ifjúsági aranyjelvényes, közülük ketten országos bajnoki címet nyertek. *A szakosztály gyakorlatilag megbénult.* Labdarúgó szakosztályunk saját nevelésű fiataljai közül ma öten játszanak az NB I-ben.

— Miért mentek el a sportolók?

— A miértre a válasz látszólag egyszerű, könnyen el lehet intézni azzal, hogy ennyi meg ennyi sportolónk itthagyta az egyesületet, eredményeit máshol jegyzik, így azután a pénz is máshova kerül. Nem ez az egyedüli ok, de ez a legszembetűnőbb. A város megtartóképessége csekély, hiszen nincs se főiskolája, se egyeteme. Budapest viszonylagos közelsége is növeli a bizonytalanságot. Az egyre szűkülő anyagi keretek a bázisvállalatainkat is szorítják, kevés a „vonzó” sportállás.

— *Legjobb sportolóinkat nagy összegekkel és igéretekkel csalogatták el Szolnokról,* — folytatja — holott a fejlődésükhöz minden feltétel adva van itt is, csak a pénz az egyetlen, aminek szűkében vagyunk. Én nem kalkulálhatok előre eredményeket, mint ahogy némely nagy egyesület megteszi. Ugyanis nem kell más, mint leigazolni a kész versenyzőt. Az igazolással egyébként is kényszerhelyzetben vagyunk. Ha nemleges záradékkal látjuk el az átigazolási lapot, még azt a nevetséges összegű nevelési költségtérítést sem kapjuk meg, ami „jár” a versenyzőért. *Öt-hat évig, esetleg még tovább nevelünk egy sportolót. Az az egyesület, amely elvitte tőlünk, ezt 30 000 forinttal honorálja.* Egy sportoló, — nem élversenyző, és nem labdarúgó — évi foglalkoztatásának költsége 15—25 ezer forint között mozog.

Ezzel nem azt akarom mondani, hogy a labdarúgó *Szendreinek* és *Rostásnak* vagy *Szekeresnek* itt kellett volna maradnia. Nem. Az ő esetük egészen más. Ott az egész magyar labdarúgás érdeke azt kívánta, hogy az élvonalban, az Ú. Dózsában futballozzanak. Más kérdés, hogy már a másodosztályban futballozó labdarúgók igényeit sem könnyű kielégíteni, nemhogy olyan szintű focistákét, mint *Szendrei* és *Rostás.* De azt már semmiféle indoklással nem lehet elfogadtatni, hogy *elviszik az atlétáinkat, súlyemelőinket, ökölvívóinkat, vívóinkat, amikor nálunk adottak a feltételek a továbbfejlődésükhöz.* Az atlétikai szakosztályunk még „A” kategóriás, ezt annak a *Karaffa Lacinak* is köszönhetjük, akit az idén vitt el a Honvéd. Hogy jövőre mi lesz, nem tudjuk. Lehet, hogy esünk egy kategóriát. Arról nem is beszélve, hogy hogyan fizetem az edzőt? Hivatalosan nem kaphat prémiumot, mert sportolója már nem neki hozza az eredményeket, kiváló nevelőedző indoklás pedig nem szerepel a kifizethető címszó alatt. *Ezek után lehet-e csodálkozni azon, ha a legjobb szakemberek is elkívánkoznak.*

— Biztos vagyok benne, hogy van. Létre kellene hoznunk egy, helyi érdekkel nem ütköző, reálisabb értékelő rendszert, versenyzőknek, edzőknek egyaránt, olyat, amely valóban eredménycentrikus és igazságos, s amelyik csökkenti a fiatalok erkölcseinek, értékrendjének torzulását. *Nem tartom megvalósíthatatlan elképzelésnek azt az ötletet, hogy fix összegekkel honoráljuk az eredményeket.* Az országos csúcs érjen mondjuk tízezer forintot, persze sportágtól függően. A nem mérhető sportágak esetében bajnokságok, győzelmek esetén adjunk különjuttatást. *A lényeg mindenesetre az, hogy előbb az eredmény, s csak utána a pénz.* Lépni kell valamerre, mert egy nemzedék már felnőtt úgy, hogy elszaladt vele a szekér.

Megkaptuk az új dotálási rendszert az ÁISH-tól, és nem tudom, hogy a régivel együtt marad-e érvényben, vagy azt hatálytalanítja. *Ha felváltja a régit,* akkor még rosszabb vár azokra a klubokra, ahonnan eligazolnak a nemzetközi szereplésre alkalmas versenyzők. A jövőben csak a nemzetközi szereplést kívánja támogatni a sporthivatal. Ez a szabályozó csak fokozza a kész versenyzők leigazolását, és egyáltalán nem teszi érdekeltté a klubokat az utánpótlás-nevelésben.

A Szolnoki MÁV MTE-nek több kisegyesülettel van szerződése a tehetséges fiatal versenyzők átvételére, továbbképzésére. Ennek fejében, mi az átigazolás évében, az olimpiai pontok és a magas minősítések utáni állami támogatást átengedjük a nevelőegyesületnek. Itt persze nem horribilis összegekről van szó, de egy törökszentmiklósi vagy túrkevei klubnak létfontosságú. *Sokat beszélünk a sport vidéki bázisairól.* A magyar sport utánpótlásbányája a vidék. A versenyzők 70—75 százaléka innen kerül a sport vérkeringésébe. De azt is látni kell, hogy sok gyerek képtelen elviselni a környezet drasztikus változásait.

Holtponton vagyunk

— Mit javasol?

— Mindenféleképpen növelnünk kell az anyagi önállóságunkat, talán ez is lehet az egyik módja annak, hogy megtarthassuk a tehetséges versenyzőket. De ezenkívül a gazdasági kényszer is ezt követeli meg tőlünk. Szállodát üzemeltetünk, itt, az egyesületen belül. Sportküldöttségeket fogadunk, minden feltétel adott egy esetleges edzőtáborozásra. Egy étterem, egy meleg vizes és egy 50 méteres úszómedence és teniszpálya egészíti ki a sporttelepet. Elképzeléseink közé tartozott még a belépődíjas versenyek rendezése is, de időközben elkerültek innen a közönségcsalogató szolnoki versenyzők.

Mi mindent megpróbálunk azért, hogy előbbre jussunk, de hiába. Ha szememre vetik az eredménytelenséget, azzal szoktam vigasztalni a város vezetőit, a szurkolókat, hogy azért nem lehet ott olyan rossz a szakmai munka, ahonnan évente több magas minősítésű — köztük válogatott — versenyzőt lehet elvinni. Mi most megint holtponton vagyunk, ahonnan bármi áron el kell mozdulni! De ez saját erőből nem lesz könnyű!

Szira Péter

Elszaladt a szekér

Sohasem fogadtam el azt a kifejezést, hogy nevelőegyesület. Ilyen nem létezik, legalábbis nálunk nem. A rossz szabályozók kényszere folytán válunk egyesületté, mert élversenyzőinket rendre elcsábítják. Nálunk csak kényszer-nevelőegyesületek vannak.

— Van-e kiút ebből a nem éppen rózsás helyzetből?

Hologramkiállítás a Közlekedési Múzeumban

Az elmúlt években gyümölcsöző együttműködés jött létre a Közlekedési Múzeum és a moszkvai Politechnikai Múzeuma között. Ennek eredményeként a moszkvai múzeum az idén érdekes kiállítási anyaggal: hologrammal jelentkezett. A hologramkiállítás április 3-án nyílt meg a Közlekedési Múzeum Repülőtörténet és űrhajózási állandó kiállításán, a Petőfi Csarnokban. *Veres István* főigazgató köszöntötte a megnyitó részvevőit, majd a Politechnikai Múzeum osztályvezetője, *K. J. Nyikolejevna* kíséretében a vendégek megtekintették a kiállítást.

Ilyen kiállítási anyaggal ritkán találkoznak a múzeumokba látogatók. Ezért az olvasóban joggal felvetődhet a kérdés: *mi a holográfia?* A holográfia lehetőséget nyújt a különleges védőintézkedéseket igénylő, egyedülálló muzeális értékek, a speciális tárolási feltételeket megkövetelő kiállítási tárgyak térbeli bemutatására. Alkalmazzák állandó és vándorkiállítások, kirakatok rendezéséhez, valamint egyedi emléktárgyak előállítására.

A Szovjetunió Össz-szövetségi Tudományos Kutató Filmintézetében a világon elsőként forgattak holográf filmet.

A kiállítás május 3-ig tekinthető meg.

(vf)

Loko Kupa

Az anyagellátási igazgatóság Lokomotív Természetbarát Egyesülete hazánk felszabadulásának ünnepén rendezte meg az immár harmadízben kiírt, Loko Kupa elnevezésű tájékozódási és túravezetési versenyét. Ezen 18 csapat állt rajthoz 3 versenykategóriában.

A Pilis hegységben (Hosszúhegyen) rendezett verseny jó előkészületet jelentett a hamarosan beinduló országos tájékozódási és túravezetési versenyekre.

HÍREK

— **Találkozó.** Tapolcán, a Batsányi János Művelődési Központban találkozót rendezett a „negyvenötösök” klubja. A rendezvényre meghívták a helyi Hámán Kató szocialista brigád tagjait is.

— **Ötletnap.** Az újítómozgalom fellendítése érdekében ötletnapot rendeztek a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökségen. Az év első negyedében kilenc újítást adtak be a vasutasok.

— **Rendkívüli segély.** Az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottsága rendhagyó nyugdíjas-találkozót rendezett. Ezúttal az üzem legidősebb nyugdíjasait látták vendégül és a kommunista műszakok bevételeiből rendkívüli segélyben részesítették az idős embereket.

— **A tojáspatkoló rekordja.** Az NSZK-beli Hessen tartomány Braunfels városának hagyományos tojásvásárán világrekorddal örvendeztette meg a vendéglátókat Kuris Lajos szobi nyugdíjas vasutas. A tojáspatkoló mester 151 patkót erősített fel 604 szöggel egyetlen tojásra.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A vasutas-szakszervezet hatvani önálló nyugdíjascsoportja április 13-án közgyűlésen tájékoztatta tagjait, majd a héttagú vezetőség élére elnököt és elnökhelyettest választottak.

— **Kommunista műszak.** A székesfehérvári járműjavítóban március végén szervezett kommunista műszakon az üzem 780 dolgozója vett részt. A műszak bevételéből százezer forintot a fehérvári fedett uszoda építésének költségeire ajánlottak fel.

— **Felújított személykocsi.** A múlt század végén készült vasúti személykocsi felújítását fejezték be a szolnoki járműjavítóban. A muzeális értékű, 5500 óra munkával újjávarázsolt favázas személykocsit a futópróbák után nosztalgiavonatba sorozzák majd be.

— **Eszperantó nyelven.** A MÁV statisztikai tájékoztatóját eszperantó nyelven is kiadták. A szakmai kiadvány méltón illeszkedik a jubileumi alkalomból világszerte megjelenő sokféle eszperantó nyelvű publikációk sorába.

Ötletek, újítások

A „Jövőnk a tét” elnevezésű akció keretében a szentesi KISZ-esek a közelmúltban ötletnapot szerveztek. Az érdeklődés felülmúlta a várakozást. Az építési főnökség dolgozóitól 73 ötletet gyűjtöttek össze. Közülük 59-et díjaztak, kilenc ötletet újításként értékeltek.

Az elfogadott ötleteknek több mint a fele szocialista brigádoktól származott. A Baross Gábor szocialista brigádnak 19, a Ságvárinak 6, a Béke brigádnak 2 elfogadott ötlete, illetve újítása volt.

Hasonló ötletnapot szerveztek nemrégiben a zalaegerszegi vontatási főnökségen is. A bírálóbizottság hét javaslatot elutasított, tizenhármat elfogadott. A hasznosítható ötleteket 1500 forinttal jutalmazták. A javaslatok közül hetet újításként fogadtak el, ezek értékelése még tart.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest X., Salgótarjáni úti MÁV-telep 21. épület. I. 7. szám alatt levő 1 szoba komfortos MÁV-bérlakást, budapesti MÁV- vagy tanácsi nagyobb alapterületű lakásra. Érdeklődni: Soós Lajos.

Elcserélném vagy eladnám szabolcsi vasútállomás melletti 2 szobás családi házamat, 850 négyszögöles telekkel, budapesti MÁV-, vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Ácsné Szilágyi Katalin (hétfő, szerda, péntek 8—16 óráig a 62-66 üzemi), a többi napokon a 286-190 városi telefonszámon.

Elcserélném Budapesttől 20 kilométerre, 63 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakást 150 négyszögöles kerttel, gazdasági épületekkel, műhellyel, 45-50 négyzetméteres tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. (Déli pályaudvar, Kelenföld környéke előnyben.) Érdeklődni: Gyimes Judit, 1406 Budapest, Pf. 17.

Elcserélnénk budapesti VII. kerületi 38 négyzetméteres és IX. kerületi 50 négyzetméteres 2 és fél szobás komfortos MÁV-bérlakást egy nagyobb lakásra, csak Budapest területén. Érdeklődni lehet: Kozma Ferenc 852-217 telefonszámon.

Elcserélném Bicske központjában lévő 68 négyzetméteres II. emeleti MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti MÁV-lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Angyal Zoltán, Bicske, Bethlen Gábor u. 2/a. II. emelet 6. szám. Munkaidőben 11-47 üzemi telefonszámon.

Elcserélném Keletinél 76 négyzetméteres, két és fél szobás magasföldszinti, gázfűtéses, komfortos lakásomat tanácsi egy és fél szobásra. Moszkva tér környéke előnyben. Érdeklődni lehet: Vígh Jánosné, Budapest VIII. kerület, Festetics utca 4. szám földszint 7. VII. épület.

Elcserélném budapesti 40 négyzetméteres bérlakásomat hasonló vagy nagyobb tanácsira, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 182-938 telefonszámon.

Elcserélném kiskunfélegyházi lakótelepi 50 négyzetméteres kétszobás OTP-öröklakásom, budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra, két és fél, három szobásra. Érdeklődni levélben: Pintér József, 6100 Kiskunfélegyháza, Darvas T. utca 4. szám VIII. 51.

Elcserélem XV. kerületi 94 négyzetméteres két és fél szobás, loggiás, kertrészes MÁV-lakásomat, két darab egy és fél szobás tanácsi lakásra (IV-XV. kerület előnyben) MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 327-950/26 telefonszámon, Erdeiné.

Eladnám Gárdonyban 180 négyzetméteres telken fekvő ikerházas nyaralómat. Érdeklődni lehet: délután 647-741 telefonszámon. Kissné.

Elcserélném miskolci 37 négyzetméteres, első emeleti, másfél szobás, erkélyes, összkomfortos, tanácsi lakásomat budapestire. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Rajz Éva, 44-75/149, vagy 840-148/149 telefonszámon.

Eladnám Gyömrő, Imre utca 119. szám alatti 200 négyszögöles telket félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve), vagy elcserélem budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 221-892/167 telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 1—5. szám alatti 50 négyzetméteres, utcai I. emeleti, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten szoba-konyhás tanácsira, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 16—19 óráig a 839-152-es telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, gázfűtéses, komfortos, világos, parkra néző MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra, vagy vidéki házra. Érdeklődni lehet: Filep György, Budapest, Kerepesi út 5. szám. IV. épület, II. emelet 40. Telefonüzenet: 370-897.

Eladnám 2 szoba, konyhás (plusz mellékhelyiségek) Gyöngyös, Kossuth utca 21/4. szám alatti családi házamat. Érdeklődni lehet: személyesen vagy levélben. Cím: Vágó Pál, Budapest XV., Páskomliget utca 60. IV. emelet 23.

Elcserélnénk Budapesten a 3-as metrótól 15 percre levő kertes, új, két tanácsi, komfortos lakást — amely egy házban van, az egyik egyszobás, a másik egy plusz fél szobás, összesen 83 négyzetméteres, gáz az udvarba bevezetve — Tapolca és közvetlen környékén tanácsi, MÁV-, vagy bármilyen tulajdonú lakásra. Érdeklődni: a 126-045 városi, vagy a 43-26 és 42-40 üzemi telefonszámon.

MI VAGYUNK AZ UTASOKÉRT

Vízszintes: 1. A menetrendszerkesztést segíti. 14. Számítási egység az ókori görögöknél. 15. 1823-ban felállított tétel az USA-ban. 16. Orosz utca. 18. Téli csapadék. 19. Kiváló minőség jelzője lehet. 20. Bolyhozott gyapjúszövet. 22. . . . ntum, pillanat. 23. Hangtalan nesz. 24. Félvilági nő a görögöknél. 26. Collage, fonetikusan. 29. Roncsoló puskalövedék. 31. . . . en, tisztogat, nemetül. 32. A Ludolf-féle szám. 34. Spanyol hegylánc. 36. Nagyon szereté. 37. Tanul egynemű betűi. 39. Selyemfényű rostos ásvány. 41. B-vel az elején svájci város. 42. Férfinév. 44. Valamikor. 46. Iváncsa magánhangzói. 47. Mérték, mód (latin). 49. Város Marokkóban. 51. Lapát szélei. 52. Fás terület. 54. . . . a vasút felé! 56. Íme. 57. Körút nagyobbik fele. 59. Ez valóban balhés! 61. Cica közepe. 62. Másik helyre tesz. 64. Nem tartom magamnál. 66. Japán ősi vallásának követője. 69. Becézett női név.

Függőleges: 1. Folyó Szibériában. 2. Ady szülővárosa. 3. Egyesült, angolul. 4. . . . Publius Cornelius (55—120) római történetíró. 5. A szamarium vegyjele. 6. Kevert hám. 7. Vissza: . . . Marianna, színművésznő. 8. Amerikai hegylánc. 9. Márvány, oroszul. 10. Híres szikla a Rajnában. 11. Asera azonos betűi. 12. Személyes névmás. 13. Talján eszmény. 17. Vérszegénység. 21. Kiválósága. 23. **Egy Hajdú megyei községben lakik.** 25. Ókori kocsiversenyző. 27. Peru fővárosa. 28. **Az utasok maradéktalan kiszolgálását segíti.** 30. Kevert magyar. 33. Segítségül hívás (latin). 35. Ázsiai főváros. 38. Nagy kazettám. 40. Összekevertük a csodát. 43. . . . ifraga, az éneklő madarak rendjének egyik neme. 45. Egy gyógyszergyárunk újból felvett neve. 48. Ezt a ruhadarabot nyáron hordják. 50. Afrikai város lakója. 53. Eddig általában nem tart a szerelem. 55. Sok nedve van. 58. Családi név lehet. 60. . . . tor, katonai műszer. 62. Hátam közepe. 63. Végek nélkül oktat. 65. Termés. 67. Névtelen. 68. Ablak szélei.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 28.

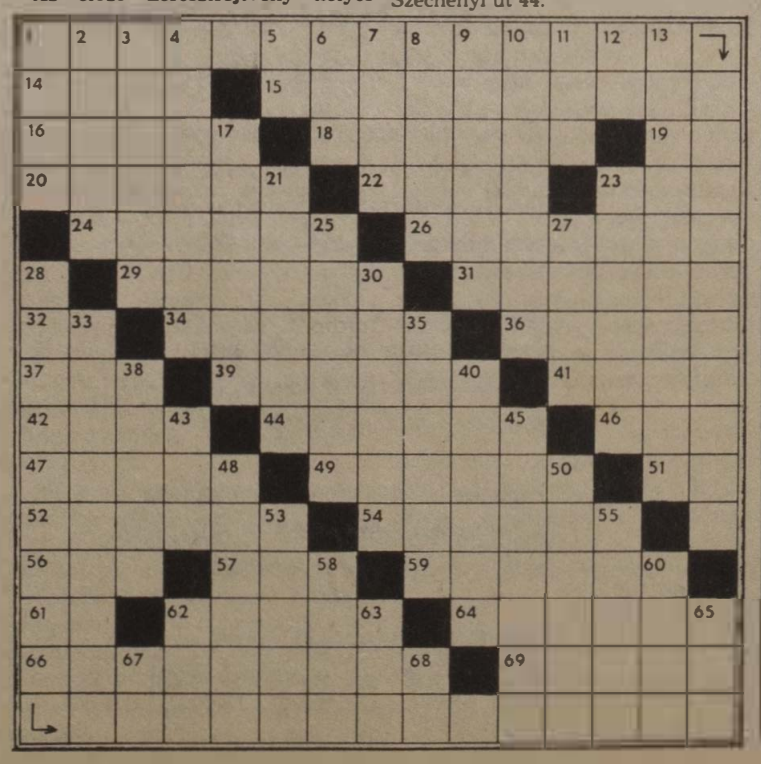
Beküldési határidő: május 14.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A beruházás és a fenntartás éles elhatárolása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 6. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

Vértes Miklósné 8409 Úrkút, Csokonai utca 8.; Kiss Jánosné 1151 Budapest, Kemény I. utca 79.; Utasi Andor 6500 Baja, Szabadság utca 71. 9/2.; P. Bátorkeszi Valéria 2600 Vác, Jókai utca 9.; Nagy György 9500 Celldömölk, Széchenyi út 44.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
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
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430 87—0762. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0480-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXI. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1987. MÁJUS 14.

Kiváló igazgatóság

A pécsi vasutasok teljesítették a terveket

A MÁV pécsi igazgatósága a tavalyi tervek teljesítése, a szocialista munkaverseny céljainak megvalósítása, a gazdálkodásban elért kiemelkedő teljesítményeiért elnyerte a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete által adományozott MÁV Kiváló Igazgatósága kitüntetést. Az elismerést április 23-án munkásgyűlésen adták át, a PVSK sportcsarnokban.

Az ünnepség elnökségében foglalt helyet *Szentirányi József*, a pécsi városi pártbizottság első titkára, *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára és *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes.

Az ünneplő vasutasokat és vendégeket *Paku Lajos*, a területi intézőbizottság titkára üdvözölte, majd *Fényes József* vasútigazgató ismertette az igazgatóság 1986. évi munkáját.

Elmondta többek között, hogy az utazóközönség kiszolgálásában előrelépést jelentett a közlekedtetett személyvonatok számának 2,6 százalékos emelkedé[illegible] a bázishoz viszonyított jobb menetrendszerűség. Az utaztatás kulturáltságát emelte a komfortkocsi beállítása, amelynek kihasználtsága a vártnál kedvezőbbre sikerült. *A villamosítás eredményeként a Budapest—Pécs közötti menetidő húsz perccel csökkent.*

Az áruszállítási tervekről szólva *Fényes József* elmondotta, hogy a jól alkalmazkodó fuvarozásszervezői munkának köszönhetően azt túlteljesítették. Az áruforgalom és a konténerforgalom növelésének érdekében adták át Kaposvárott az új kereskedelmi pályaudvart.

Túlteljesítették vontatójármű-javítási tervüket is. A hálózati feladatok elősegítése érdekében (a társigazgatóságok kérését is figyelembe véve) több esetben adtak át M 62, V 43, V 63 sorozatú mozdonyokat. A pécsbánya-rendezői kocsijavító műhely átadásával, kapacitásának növelésével más igazgatóságok részére is sok teherkocsit javítottak ki.

Fényes József vasútigazgató beszédében utalt arra is, hogy a kitüntetés elnyeréséhez a pályafenntartási tevékenység különböző vágánymérési eredményeket: *vágányhálózatuk minősége 10,6 százalékkal javult.* Ennek következményeként vált lehetővé, hogy az M 62-es mozdonyok Mohács állomásig közlekedhetnek.

A közút-vasút keresztezés biztonságának érdekében 7 fénysorompót, illetve a tervezett tíz helyett 33 sorompónál úgynevezett kétvevős sorompókikapcsoló áramkört helyeztek üzembe.

Az igazgató ezután a munkaügyi és szociálpolitikai tevékenységről beszélt. Elmondta, hogy feladataikat 14 ezer vasutassal látják el, akiknek közel a fele brigádban dolgozik.

Az eredmények ismertetése után a kitüntetést *dr. Juhász Zoltán* és *Szemők Béla* adta át. Az ünnepség befejező részében *Fényes József* kitüntetéseket adott át a munkában élenjáró vasutasoknak. Kiváló Üzemfőnökség elismerést kapott Dombóvár, a Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Főnöksége elismerést pedig Gyékényes állomásnak adták át.

Klencz Tiborné





Május 1-jén, a nemzetközi munkásmozgalom ünnepén országszerte felvonulásokat rendeztek, majd azt követően hangulatos majálison köszöntötték a munka ünnepét. A fővárosban ismét a Dózsa György úton vonultak fel Budapest dolgozói. A felvonulásról természetesen nem hiányoztak a vasutasok sem. A napfényes délelőtt után a Városligetben rendezvényeiken, a Vidámparkban, a ligeti sátrak között ünnepeltek a kerületek dolgozói. Mindenütt változatos program várta a gyerekeket, a fiatalokat és az idősebb korosztály tagjait is. Képeinken a felvonulás egy-egy pillanatát örökítettük meg

(Zelman Ferenc felvételei)



Szakszervezetünk elnöksége április 28-án szakszervezetünk székházában ünnepélyes külsőségek között írta alá az okmányt dr. Várszegi Gyula, a MÁV vezérigazgatója és Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára. Mindkét aláíró beszédében hangsúlyozta, hogy a módosítástervezetet a vasutasok széles tömegei vitatták meg, és azt javaslataikkal kiegészítették. A módosított szerződés reményhetőleg jól szolgálja majd a vasutasok érdekeit.

(Fotó: Skoda László)

Záhonyi sikerek

Csúcsteljesítmény az exportban

A közlekedési miniszter és a vasutas-szakszervezet elnöksége elismerő oklevelét nyerte el múlt évi munkájáért a Záhonyi üzemigazgatóság. A dokumentumot bensőséges ünnepség keretében, április 24-én nyújtotta át *Papp János*, a Közlekedési Minisztérium pártbizottságának titkára és *Juhász Ferencné*, a vasutas-szakszervezet elnökségi tagja *Rigó Zoltán* üzemigazgatónak.

A záhonyi körzetben tavaly a tervezetnél több árut fogadtak a Szovjetunióból. Az előző évihez képest közel másfél millió tonnás import és tranzit forgalom mellett *csúcsteljesítmény született az exportban*, ötmillió tonna áru kiléptetésével. Ehhez az üzemigazgatóság területén 850 ezer tonna árut raktak át normálból széles nyomtávú kocsikba.

Néhány minőségi mutatónál is számottevő javulást sikerült elérni. A normál kocsik tartózkodási idejét 4,2 órával csökkentették, az egy kocsiba berakott árumennyiség 0,8 tonnával emelkedett, s ezzel tavaly 15 ezer kocsit takarítottak meg. A műszaki fejlesztés eredményeként a kézzel átrakott áruk aránya 14,3 százalékról 10,9 százalékra csökkent.

Nagy figyelmet fordítottak a költséggazdálkodásra is: *eredményeként 306 millió forinttal magasabb bevételt értek el a szolgáltatások bővítésével, a széles vagonba történő átrakással. Az energiamegtakarítás értéke 10 millió forint.*

Az üzemigazgatóságon a létszám nem változott, a termelékenység növelésével, a túlórák kétszázalékos csökkentésével, szervezettebb munkával érték el a jó eredményeket.

A szocialista munkaverseny tovább bővült; a múlt évben 402 brigád közel négyezer tagja vett részt a versenyben. A fiatalok szakmai-politikai vetélkedőin 15 szakmában majdnem négyszázan versengtek.

Az élenjáró szolgálati hely címet ezúttal a vontatási főnökség és Záhony állomásfőnökség érdemelte ki.

L. B.

Jugoszláv megrendelésre

Villamos motorvonatok felújítása a Dunakeszi Járműjavító Üzemben

A hetvenes évek derekán a Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamossági Művek jugoszláv megrendelésre ötven villamos motorvonatot gyártott. Az elmúlt tíz évben ezek a vonatok a forgalomban megsérültek, felújításra szorultak. Mivel a jugoszláv partner nem rendelkezik elegendő javítóbázissal, kézenfekvő, hogy az egykori gyártókat bízták meg a javítással. A GVM — profiljának megfelelően — az alkatrészek, a villamos motorok generálozását vállalta. *A kocsik teljes felújítását* — a forgóváz, a fékrendszer és a vonóberendezés kivételével — *pedig a dunakeszi járműjavító szerelőcsarnokában végzik*, mert a másik fővállalkozónak, a Ganz-MÁVAG-nak nincs elegendő szabad kapacitása

— A Jugoszláv Államvasutaknak, pontosabban a Szarajevói Igazgatóságnak *három villamos motorvonat javítását vállaltuk.* Ezek közül az első átadásra készen áll — tájékoztatott *Gyepessy Ferenc*, az üzem főmérnöke, majd elmondta, hogy ezek a vonatok felépítésükben, belső kialakításukban különböznek a MÁV-személykocsiktól, tehát az előkészítő munka során különös gonddal kellett feltérképezniük a sérült kocsikat, hogy a megfelelő technológiát kidolgozhassák.

A dunakeszi járműjavítóban a MÁV-tól kapott évi feladatokon kívül vállalták ezt a munkát, mert szeretnék megtartani a jó szakembereiket. Az itt dolgozóknak meggyőződésük, hogy *szükség van rájuk, mint személykocsigyártó bázisra*, mert a MÁV személykocsi-állománya már elhasználódóban van. Egyre több új kocsira lesz szükség, amelyek gyártásához itt a feltételek adottak.

Ezt igazolta a Szarajevói Igazgatóság képviseletében jelen levő *Grosics Hadija* mérnök is, aki elégedetten beszélt a dunakesziek munkájáról, s hozzátette, hogy tapasztalatai alapján újabb megrendelésekre van kilátás.

A jugoszláv partner Zastava személygépkocsikkal fizet az elvégzett munkáért.

Vetési Imre

A kedvező időjárás ellenére lassult az elegymozgás

Áprilisban a vasúti áruszállítást az előző hónapokhoz képest emelkedő tendencia jellemezte. Az elszállított 6 millió 639 ezer tonna árumennyiség a tavaly áprilisinak 97,6 százaléka volt, és a tervezett szintet is jelentősen megközelítette.

A legjelentősebb az exportáru-szállítás növekedése. Az országból vasúton kiszállított árumennyiség az előző évit 4, a tervezettet pedig több mint 12 százalékkal haladta meg. *Továbbra is kedvezőtlenül alacsony volt az importforgalom.* A tranzit-áruszállítások volumene a tavaly áprilisi értéket 10 százalékkal meghaladta, a tervezetthez viszonyítva azonban 8 százalékkal kevesebb volt.

Az árutonnakilométer-teljesítmény 97-99 százalékos. Az áruszállítás minősége az elmúlt hónapnál rosszabb. A kedvező időjárási feltételek ellenére az elegymozgás lelassult, a kocsiforduló-idő megnövekedett. A teherkocsik térbeni kihasználása — a statikus terhelés — viszont az elmúlt év áprilisinál és a tervezettnél is kedvezőbb volt. A lelassult elegymozgás következtében a rendelkezésre álló teherkocsi-mennyiséget a vasút nem tudta megfelelően kihasználni, így a rakodásokhoz ki nem állított üres teherkocsik mennyisége a tavaly áprilisinak közel kétszeresére emelkedett.

Összességében a vasút teherkocsi-gazdálkodása áprilisban nem volt kedvező. Míg a MÁV-kocsik külföldön eltöltött tartózkodási ideje 12 százalékkal csökkent, addig az idegen kocsik MÁV-vonalon történő átfutási ideje több mint 20 százalékkal emelkedett az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva.

Előzetes adatok szerint áprilisban 19 millió 370 ezer utast szállított el a vasút, s ezzel a mennyiséggel a bázishoz viszonyítva 98,4, a tervet alapul véve pedig 99,8 százalékos teljesítést ért el. Az átlagos utazási távolság kismértékű emelkedése következtében az utaskilométer-teljesítmény 100,1, illetve 99,5 százalékos volt.

Tőkés viszonyok között

A technikai vívmányok sértik a dolgozók érdekeit

A Szakszervezeti Világszövetség lapjában olvastuk

Az ipari fejlődés útjára napjainkban, vagy már korábban rátért országok szakszervezeteinek időszerű problémáit elemzi a Szakszervezeti Világszövetség havilapjának áprilisi száma. A cikk többek között aláhúzza, hogy a tudomány és a technika jelenlegi gyors fejlődése a társadalmi és gazdasági haladás ragyogó lehetőségeit nyújtja földünk népeinek. Viszont ennek a hatalmas anyagi és szellemi potenciálnak kevesebb mint tíz százaléka szolgálja a társadalmi haladást, s képezi egyben korunk legnagyobb ellentmondását.

Amíg az oktatásra, a tudományos kutatásra, valamint a tudományos és technikai fejlesztésre szánt hitelek legnagyobb részét a lakosság minden rétege által befizetett adókból finanszírozzák, addig a tőkés világban uralmat gyakorló, maroknyi magánmonopólium illetéktelenül magának követeli azt a jogot, hogy a társadalmi érdeket szolgáló prioritások mellőzésével, az új technika felhasználásáról és fejlesztésének irányairól maga döntsön.

Az ipari-katonai komplexumokhoz szorosan kötődő monopóliumok, amelyeknek kisebb gondja is nagyobb annál, hogy a társadalmi fejlődés kérdéseivel foglalkozzanak, úgy döntöttek, hogy *a tudomány és technika legújabb felfedezéseit a világűrre is kiterjesztett fegyverkezési verseny gyorsítására használják fel.* Ennek az egoista politikának „köszönhető", hogy bolygónkat egyre növekvő mértékben a teljes megsemmisülés veszélye fenyegeti. Mindemellett azt állítják, hogy a tömegpusztító nukleáris technika félelmetes nagyságrendű készleteinek felhalmozása nem elegendő, ezért a monopóliumok a lézeren alapuló technika felhasználásába fogtak, hogy megfelelő fegyvereket dolgoztassanak ki „csillagháborús" terveik megvalósításához. Egyébként a lézernek ipari és polgári célú alkalmazása — többek között a mikrosebészet területén — nagyon ígéretes lehetőségekkel kecsegtet.

A magántőkének az új technika polgári szektorba történő bevitelére irányuló politikája hasonlóan társadalomellenes jellegű. Ugyanis ebben az esetben célja a maximális profit megszerzése azon az áron, hogy a dolgozók számának csökkentésével mérsékelik a bérköltségeket. A kanadai szakszervezetek becslése szerint a gépkocsiiparban dolgozó minden egyes munkás 1960-ban átlag 20 autót állított elő; 1980-ban már 41-et és 1992-ben 100 lesz az egy főre jutó gépkocsitermelés. A hozzáadott érték (TVA) fogalmával kifejezve: 1973-ban 27 ezer dollár hozzáadott érték realizálódott; 1983-ban 76 ezer dollár; 1986-ban több mint 100 ezer dollár; 1992-ben ez az összeg meg fogja haladni a 200 ezret.

A rohamosan növekvő hozzáadott értékkel arányosan *nem növekedett az értéket létrehozó dolgozók bére.* Ellenkezőleg: az amerikai autóipari monopóliumok jelentős reálbércsökkentés elfogadására kényszerítették dolgozóikat az új kollektív szerződések megkötése során, a gazdasági hanyatlásra hivatkozva. Újabb szakszervezeti vizsgálatok ugyancsak kimutatták egy másik negatív jellemzőjét az új technika — főleg az ipari robotok — bevezetésének, mégpedig az erősen kézimunka-igényes ágazatok struktúraváltása során. Az ipari strktúraváltás első szakaszában a monopóliumok egész egyszerűen bezárták üzemeiket és olyan területekre helyezték át a termelést, ahol a bérköltségek alacsonyabbak voltak. A korszerűsítés után, amikor a korábban bezárt üzem újra termelni kezdett, az alkalmazottak száma már csak töredéke volt a korábbinak. *A végleg elveszett munkaalkalmak szuperprofittá alakultak át.*

Következésképpen a tőkés gyakorlat szerinti új technika bevezetése végzetes következményekkel jár a dolgozók foglalkoztatására, bárhol kerüljön is sor bevezetésükre. S ahelyett, hogy az új technika kedvező változást hozna a dolgozók munkakörülményeiben, mértéktelen alkalmazása a munkaalkalmak megszűnésében és a jövedelmek csökkenésében jelentkezik.

Hol a határ? Ismeretes, hogy a robotok 24 órából 24 órát képesek dolgozni, anélkül, hogy „valaha is béremelést kérnének", s nem fogyasztói a megtermelt értékeknek. Minden közgazdász egyetért azzal, hogy a bérek jelentős csökkenése és a munkanélküliséggel összefüggő jövedelmkiesés mérsékli a közszükségleti és a tartós fogyasztási cikkek piaci keresletét. *A fogyasztás elmaradása okozza napjainkban néhány iparág válságát éppen az előbbi okok miatt.* A transznacionális társaságok és bankok azonban más eszközöket találtak, hogy a polgári ágazatokban jelentkező kereslethiányt pótolják: mesés profitokra tesznek szert a pénzügyi spekulációkból és a szakadatlanul növekvő fegyverkezési hitelekből.

Ez a fajta gazdaságpolitika teljes mértékben a dolgozókat sújtja. Napjainkban a szakszervezetek már nem nézhetik ölbetett kézzel a monopoltőke miatt bekövetkezett gazdasági és társadalmi hanyatlást. A dolgozók azt várják a szakszervezetektől, hogy a válságból való kijutásra javasoljanak demokratikus alternatívát.

A XI. Szakszervezeti Világkongresszus nagy figyelmet szentelt a szakszervezeteknek az új technika bevezetésére vonatkozó magatartásával kapcsolatban. Amint azt a kongresszus fődokumentuma megjegyezte: *az új technológiák nagy lehetőségeket jelentenek a társadalmi és gazdasági fejlődésben, mivel javítják a munkakörülményeket és növelik a termelékenységet.* Viszont a tőkés viszonyok körülményei közötti alkalmazásuk, amint azt a tapasztalat is mutatja, elsősorban a foglalkoztatási helyzet és a munkafeltételek romlásához vezet.

Annak érdekében, hogy az új technikának a dolgozókra gyakorolt negatív hatása elkerülhető legyen, feltétlenül szükséges, hogy a szakszervezetek — még az új technika bevezetése előtt — részletesen tájékoztatva legyenek a termeléskorszerűsítési tervekről és a dolgozókkal való konzultáció után véleményt mondhassanak az új gépek beállításával kapcsolatban.

Az új technika bevezetésének ez a módja teljesen elfogadható. A szocialista országokban ezt a gyakorlatot követik, amelyet egyébként a törvények is alátámasztanak. Ennek megfelelően a szakszervezetek részt vesznek a munkahelyek átszervezésében, ellenőrzik azon dolgozók szakmai átképzését, akiknek munkahelyét megszűntetik stb. Jelenleg valamennyi szocialista ország keresi azokat az utakat, amelyek a dolgozók még aktívabb részvételét teszik lehetővé a vállalatok vezetésében, az önigazgatási rendszer keretei között.

Az új technológiák bevezetéséhez fűződő problémák rendkívül bonyolultak és hosszú távú hatásuk felmérése továbbra is részletes kutatások tárgyát képezi. Mivel ez a folyamat számos közös gondot vet fel mind a tőkés, mind pedig a szocialista országokban, létfontosságú kérdés, hogy a szakszervezetek vélemény- és tapasztalatcserét folytassanak egymás közt a lehető legjobb megoldások érdekében.

Azt a fontos követelményt, hogy a szakszervezetek közötti párbeszédet és konzultációt az új technológiák biztonságos bevezetésével kapcsolatban bővíteni kell, egyre szélesebb körben ismerik fel. *Így például a múlt év októberében a kanadai Torontóban tartották meg az atomenergia-ipari dolgozók világkonferenciáját,* ahol 9 észak-amerikai és nyugat-európai ország 12 szakszervezete, továbbá a japán és a szovjet szakszervezetek képviselői vettek részt. A konferenciát kommentálva az Amerikai Olaj- és Vegyipari Munkások Szakszervezetének lapja, az „OCAW Reporter" megállapította, hogy a csernobili katasztrófa rádöbbentette a szakszervezeteket arra, hogy nemzetközi együttműködést kell kialakítani az atomenergia-ipari dolgozók szakszervezetei között a biztonság érdekében.

A XI. Szakszervezeti Világkongresszus felhívta Földünk valamennyi szakszervezetének a figyelmét arra, hogy együtt keressék egy széles körű nemzetközi és regionális szintű együttműködés kialakításának lehetőségét, hogy elháruljon az a veszély, amely az új technika bevezetésével a dolgozókra leselkedik.

Baranyai Zoltán

JAPÁN SZUPEREXPRESSZEK





Az Ohmiya Morioka északjapáni vonal avatásakor készült a felvétel ezekről a csinos utaskísérőkről (fenti képünk) akik az új Tohoku Shinkansen expresszvonaton teljesítenek szolgálatot. Ők segítenek az utasok átszállásakor is. Ez a város Tokiótól mintegy harminc kilométerre fekszik. A másik fotó a japán főváros egyik pályaudvarán készült, ahol a szebbnél szebb szuperexpressz szerelvények sorakoznak.

(MTI-fotó)

NDK

A közlekedés és távközlés dolgozói az ország gazdasági fejlődéséért

Ez év márciusában tartotta 6. kongresszusát az NDK Közlekedési és Távközlési Dolgozóinak Szakszervezete. A kongresszuson 784 ezer tag képviseletében 650 küldött vett részt. A kongresszust megelőzően az alapszervezeteknél, valamint a járási és megyei küldöttértekezleteken széles körű, demokratikus vita keretében értékelték az előző választás óta végzett szakszervezeti munkát és szabták meg az elkövetkező időszak feladatait.

A 6. kongresszus küldöttei előtt megtartott beszámolójában *Karl Kalauch,* a KTDSZ Központi Vezetőségének elnöke hangsúlyozta, hogy a szakszervezetek, az NDK többi szakszervezetével vállvetve, a NSZEP XI. kongresszusa szellemében erős szocializmusért, szilárd békéért harcolnak. *Megállapította, hogy a tagság kiváló munkateljesítményekkel, hatékonyan támogatta az NDK gazdasági és szociális fejlődését. Az ország gazdasági fejlődésének eredményei jó alapot teremtenek a jövőbeni feladatok megoldásához.* A műszaki fejlesztésekről szólva az elnök elmondotta, hogy a szakszervezetek aktivitása fontos feltétele annak, hogy a tudományos-műszaki forradalom emberközpontúan menjen végbe.

A közlekedés területén elért eredményeket taglalva többek között megemlítette, hogy az elmúlt öt évben 36 millió tonnával nőtt a belföldi vasúti áruszállítás, csökkent az üzemanyag-felhasználás, 925 kilométerrel bővült a villamosított vasútvonalak hossza, minőségileg javult a posta és távközlés szolgáltatásainak a minősége. Javultak a tárcához tartozó dolgozók élet- és munkakörülményei is. Például: a közlekedésben 57 ezer, a posta és távközlés területén 2,4 ezer nehéz fizika munkát végző dolgozó munkáját könnyítették meg. *Átlag 8,5-16,9 százalékkal növekedtek a jövedelmek, az ágazat területén 76 százalékra emelkedett a melegétel-ellátásban részesülők száma.*

Az előadó végül hangsúlyozta, hogy nagy felelősséget jelent a szakszervezetek számára, hogy a NSZEP XI. kongresszusának iránymutatása alapján a szocialista demokrácia továbbfejlesztése a munkahelyeken a szakszervezeti jogok és kötelességek bővítése útján történik.

A kongresszuson felszólalók kifejezésre juttatták a tagság azon szándékát, hogy a további eredményes fejlődés érdekében minden erejükkel az erős szakszervezetekért és erős szocializmusért kívánnak dolgozni. *Ugyancsak kifejezésre jutott a hozzászólásokban a világbéke iránti aggodalom.* A küldöttek teljes egyetértésüket fejezték ki a Szovjetunió és a szocialista közösség országainak átfogó békepolitikájával.

A kongresszus zárónapján a résztvevők titkos szavazással megválasztották a 120 tagú Központi Vezetőséget, a Számvizsgáló Bizottságot és az FDGB 11. kongresszusának küldötteit. Az új Központi Vezetőség soraiból megválasztotta a KV titkárait, az elnöki teendők ellátásával ismét *Karl Kalauch* elvtársat bízta meg.

B. Z.

TRANSZSZIB

A transzszibériai vasútvonal mint a Szovjetunió fontos közlekedési ütőere, az utóbbi években egyre jelentősebb szerepet tölt be Európa és a Távol-Kelet országainak kereskedelmi kapcsolataiban. Érthető, hiszen a TRANSZSZIB-en keresztül bonyolított szállítás 10-15 százalékkal olcsóbb, mint a hajófuvarozás.

Az Euro-Sweden, a japán Euro-Japan konszern leányvállalata, csaknem minden szállítását a TRANSZSZIB-on keresztül bonyolítja. *A cég az utóbbi két év alatt kétmilliótól huszonhárommillió svéd koronára növelte a forgalmát. Évenként körülbelül 4800 konténert szállít.*

A Szovjetunióban nagyszabású intézkedéseket tettek a vasutak jobb, hatékonyabb kihasználására. A 3500 kilométer hosszúságú BAM lerövidíti majd az utat Európa és a Távol-Kelet között. Tallinnban, valamint a Japán-tenger keleti partján, Nahodkánál és Vosztosnijnál új kikötők épülnek. Nagy teljesítményű mozdonyok beszerzésével pedig a teherszállítás idejének jelentős csökkenését szeretnék elérni.

Tallinnból, Rigából, Bresztből, Csapról és a Szovjetunió más városaiból, valamint az ország keleti részén lévő kikötőkből konténerekkel megrakott szerelvények indulnak. *Napjainkban a transzszibériai vasútvonalon évenként mintegy 200 ezer konténert szállítanak,* azonban a szállítás reális lehetőségei ezen a vonalon kétszer akkorák. Amikor a vasútvonal felújítása befejeződik, évente 600 ezer konténert lehet majd szállítani.

Kiállítás

Bemutatkoztak a szovjet szállítási vállalatok

A múlt hónap végén a szovjet közlekedési és szállítmányozási cégek a Kerepesi úti bemutatóközpontban kiállítást rendeztek. A kiállítás bemutatta a SOJUZVNEHTRANS külkereskedelmi egyesülést, amely a Szovjetunió egész területén szervezi a szállításokat, biztosítja a szovjet külkereskedelmi és más áruk kiszolgálását vasúton, vízi és légi úton. A szovjet áruforgalom nagy része Záhonyon át vasúton érkezik hazánkba.

A szállítási egyesülésnek mintegy 200 ezer négyzetméternyi saját raktárkomplexuma van a Szovjetunió területén. Biztosítja az áruk fogadását, őrzését, gyűjtését, osztályozását, komplettálását. Repülőgépeik a világ 97 országának 122 városában szállnak fel és le. A SZOVTRANSAUTÓ Európa és Ázsia 30 országa között szállítja az áruféleségeket, 23 nemzetközi menetrend szerinti vonalon szállít darabárut. Budapest—Moszkva között a menetidő 5 nap. Hajózása immár százéves múltra tekinthet vissza. A mai Szovjet Dunahajózás 1944-ben alakult és több millió tonna ércet, gabonát szállít az öreg folyón.

A MÁV kollektív szerződés 1987. évi módosításáról

Szakszervezetünk elnöksége áprilisi ülésén tárgyalta a MÁV kollektív szerződés 1987. évi módosítását. Az erre vonatkozó előterjesztést — néhány kérdésben komoly, sőt éles vita után — az elnökség kiegészítésekkel elfogadta. Ezzel pont került a több hónapos előkészítésre, amely során több ezer bizalmicsoportban vitatták meg a tervezett változtatásokat. A dolgozók részéről sok száz javaslat, észrevétel érkezett, s közülük többet elfogadtak. Jó néhány jogosnak minősíthető igény megvalósítására viszont az anyagi lehetőségek szűkössége miatt nem kerülhetett sor.

Időálló szabályok

Sokakban felvetődhet a kérdés: alig egy évvel az új, öt évre szóló kollektív szerződés aláírása után miért volt szükség viszonylag jelentős terjedelmű módosításra? *Az alapszervezeti testületi üléseken kritikai észrevételek is elhangzottak ezzel kapcsolatban. Pedig a módosításokat alapvetően nem hibás rendelkezések korrigálása indokolta!* Számos egyéb ok miatt kényszerültünk erre.

Íme, ezek közül néhány:

Időközben, a munkaviszonnyal, vállalati jövedelemszabályozással összefüggő jogszabályok is megváltoztak. Felgyorsultak azok az — alapvetően jogos — törekvések, amelyek a hatékonyabb foglalkoztatásra, a fegyelmezettebb munkavégzésre, a munkaidőalap jobb kihasználására, a vasút alapvető érdekeit jobban szolgáló anyagi ösztönzőrendszer kialakítására irányultak. Végül, de nem utolsósorban: szakszervezetünk központi vezetősége már az új kollektív szerződés tavalyi elfogadásakor megfogalmazott jó néhány olyan feladatot, amelynek megvalósítása az idei módosításra várt. Mindez persze nem jelenti azt, hogy kollektív szerződésünk nem vált be. Szabályainak döntő többsége időálló, változtatás nélkül is egyaránt jól szolgálja a vállalati és a munkavállalói érdekeket.

Túlóra-korlátozás

Ezek előrebocsátása után tekintsük át az elfogadott leglényegesebb változásokat:

Néhány negatív gyakorlati tapasztalat alapján részletesebben kellett szabályozni a kisvállalkozásokban való részvételre, a hozzátartozók egy munkahelyen történő foglalkoztatására vonatkozó összeférhetetlenségi eseteket. Dolgozói javaslat alapján azonban a módosítás lehetővé teszi, hogy a felettes szerv vezetője indokolt esetben a foglalkoztatási tilalom alól felmentést adjon. (Leggyakoribb ilyen példa, amikor a férj és feleség vonatvezetőként, illetve jegyvizsgálóként egy vonaton dolgozik)

Az ésszerűbb, rugalmasabb foglalkoztatás igénye fogalmazódott meg abban a módosító rendelkezésben, amely lehetővé teszi, hogy a forduló szolgálatot ellátó és utazó dolgozók helyi függelékben megállapított havi munkaidőkeretét módosítsák abban az — egyébként igen ritka — esetben, ha üzemi, vezénylési okok miatt nem lehetett az előírt havi munkaidőt ledolgozni (úgynevezett „mínuszóra" esetében). Eddig — sokszor teljesen feleslegesen — a dolgozónak be kellett mennie a munkahelyre, ahol érdemi munkát nem végzett. Az új rendelkezés szerint ilyenkor legfeljebb egy szolgálat a következő hónapra átütemezhető. Természetesen ez nem érinti a havi alapbér összegét. A munkaidőkeret változásáról a dolgozót kimutathatóan értesíteni kell. Legalább ennyire fontos, hogy erről a bérszámfejtő is időben értesítést kapjon, hiszen ez a következő hónapban esetleg felmerülő túlóra elszámolását is érinti.

Szükséges, hogy szakszervezeti alapszervezeteink tisztségviselői is ellenőrizzék e jelentős új szabály gyakorlati végrehajtását.

A legjelentősebb módosítás egyike az a rendelkezés, amely a kollektív szerződés 29. §. 2. pontjában felsorolt munkakörökben az évi túlórakeret felső határát 600-ról 400 órára korlátozza. A túlmunka csökkentésére irányuló dolgozói igényeket már szakszervezetünk legutóbbi kongresszusa is konkrétan megfogalmazta. Most is dolgozói kezdeményezésre került az elfogadott módosítások közé. Teljes körű alkalmazását a kollektív szerződés 1988. január 1-jétől írja elő.

Bár ez a főszabály már 1987-re is, indokolt esetben helyi függelékben erre az évre még 500 óra előírható. Tudjuk, hogy az új szabály végrehajtása komoly előkészítést és nem kevés munkaszervezést igényel az érintett szolgálati helyek többségétől. Segíti azonban ezt a munkát a vezénylők jelentős anyagi ösztönzése. Munkáltatónak, munkavállalónak egyaránt érdeke, hogy a túlmunka díjazására fordított összegeket a jövőben egyre inkább a rendes munkaidőben elvégzett munka elismerésére használhassák fel. Szakszervezeti szerveinknek ezt a törekvést minden lehetséges eszközzel támogatniuk kell.

Érdekvédelem

Panaszok, dolgozói javaslatok alapján évi 1200 órás felső határral korlátozták az elrendelhető lakáson töltött készenlétet. Ilyen korlátozás ugyanis idáig nem volt a kollektív szerződésben.

Az Építési és Városfejlesztési Minisztérium, valamint a Közlekedési Minisztérium előzetes álláspontja alapján javaslat érkezett az elnökség elé az 50 Ft/nap összegű építőipari különélési pótlék törlése iránt, azzal az indokolással, hogy a kollektív szerződés ezen rendelkezése jogszabályellenes. *A törlés a pótlék mintegy 50 százalékos csökkenését eredményezhette volna.* Az elnökség nem látta kétséget kizáró módon bizonyítottnak a rendelkezés jogellenességét, ezért nem járult hozzá e módosításhoz, amely közel ötezer építőipari munkást érintett volna hátrányosan.

A SZOT útmutatója és elsősorban más vállalatoknál előforduló negatív példák nyomán szakszervezetünk kezdeményezésére — az országban az elsők között — a kollektív szerződésben határoztuk meg az átszervezésekkel, létszámleépítésekkel kapcsolatos legfontosabb együttműködési szabályokat a gazdasági vezető és a partner szakszervezeti szerv között. E szabályok azt hivatottak szolgálni, hogy az ilyen intézkedésekkel érintett dolgozók érdekvédelme az elhatározástól a végrehajtás befejezéséig szervezett módon biztosítva legyen, továbbá, hogy ilyen jellegű tervezett intézkedésekre megfelelő nyilvánosság mellett kerüljön sor, azokról a dolgozó kollektívák időben tájékoztatást kapjanak. Ezzel összefüggő részletes szakszervezeti feladatokat — az említett SZOT-útmutatón kívül — vállalataink sajátosságaihoz igazodó útmutató kiadásával is segíteni kívánjuk.

A teljesítményekhez, munkakörülményekhez jobban igazodó bérezést, anyagi ösztönzést szolgálja több jelentős módosítás. Ezek részletes ismertetésére a lap következő számaiban még visszatérünk. Most csak jelezzük ezeket:

Helyi függelékben emelhető a szombat—vasárnapra és munkaszüneti napra eső ügyelet, lakáson töltött készenlét díjazása. *A havi törzsbér 30 százalékról 40 százalékra emelkedett 22 kiemelt állomás frekventált munkaköreiben a folytonos munkarendben dolgozók műszakpótléka.* A 17/55 és 18/54-es forduló szolgálatot teljesítők műszakpótléka 25 százalék. Üdülőkben két és három műszakban dolgozók délutáni műszakpótléka 3,50, éjszakai 7 Ft/óra.

Műszakpótlék, forgalmi jutalék

A kiemelt forgalmi jutalék tekintetében megszűnt a budapesti szolgálati helyek monopolhelyzete. *A forgalo mlebonyolításával közvetlenül összefüggő munkakörökre ezentúl igazgatósági függelékben — nem kötelezően — előírható a jutalék fizetése más főnökségeknél is.* A revizori pótlék összege — a különbözet alapbéresítése mellett — csökkent. Felsővezeték-szerelők részére a magasban végzett munka tartamára 10 százalékos pótlékot vezettek be. Meghatározták az érdekeltségi alap anyagi ösztönzés célját szolgáló keretösszegének 1987. évi felosztási elveit. A kollektív szerződés szabályait is érintő lényeges változások történtek a premizálás elveiben.

Változott néhány, a szociálpolitika körébe tartozó rendelkezés is. Így például jogszabályváltozás miatt módosult az autóbusszal való munkába járással kapcsolatos költségtérítés, továbbá mozgássérült dolgozóknak költségtérítés adható a személygépkocsival való munkába járáshoz. *A fizetési előleg felső határa 4000-ről 6000 ezer forintra emelkedett.* Meghatározták a lakásépítés munkáltatói támogatása keretében biztosított gépkocsi-fuvarozás feltételeit és térítési díjait.

A most csak nagy vonalakban ismertetett módosítások is jól tükrözik a vasút gazdasági vezetésének és a szakszervezetnek azt a közös törekvését, hogy a kollektív szerződés egyaránt szolgálja a vasút gazdasági terveinek megvalósulását és a vasutasok érdekeit.

A továbbiakban természetesen azokról a javaslatokról is tájékoztatjuk olvasóinkat, amelyek anyagi vagy egyéb okokból nem valósulhattak meg.

A kollektív szerződés 1987. évi módosítását rövidesen közzéteszik a Magyar Államvasutak Értesítőjében. A szolgálati helyek és a szakszervezeti bizottságok addig is egy-egy példányban megkapják a változások teljes szövegét.

Dr. Halász György

Gondolatok az új illetékkódexről

Kevés olyan jogszabály van, amely a lakosságot is és a gazdálkodó szerveket is olyan széles körben érintené és érdekelné, mint a különböző illetékek és díjak fizetésére vonatkozó rendelkezések. A közöttük való eligazodást azonban már hosszú ideje egyre nehezebbé tette a jogszabályok rendkívül nagy száma, a gazdasági körülmények alakulásával indokolt módosítások és a kiegészítések hosszú sora. Ez a jogterület már szinte áttekinthetetlenné vált, ezért az elmúlt évben új illetékkódexet léptettek hatályba.

Az 1986. évi I. törvényként hatályba lépett új illetékkódexhez végrehajtási rendeletként egyetlen pénzügyminiszteri rendelet kapcsolódik. *Ezzel szemben mintegy 50 korábbi jogszabályt helyez teljesen, vagy részben hatályon kívül, így a szabályozás világosabbá, áttekinthetőbbé vált.*

A kötetnyi szabályozás rendelkezéseinek ismertetésére e cikk keretében nem vállalkozhatunk, de talán elegendőnek látszik annak felsorolása, hogy milyen témaköröket szabályoz, vagyis mi található az illetékkódexben.

Talán nem érdektelen, ha a törvényben foglaltak részletes ismertetése helyett inkább a jogszabályalkotói akarat újszerű kifejezési formájáról ejtünk néhány szót.

Újszerű a törvény őszintesége, nyíltsága, politikai és társadalompolitikai célkitűzéseinek világos megfogalmazása és az igazságos szabályozásra való törekvése, amely a valóság viszonyainak figyelembevételén, az élet jelenségeinek helyes értékelésén és a társadalom értékítéletének tiszteletben tartásán alapul.

Az említett célkitűzések több irányban hatnak.

Az egyik irányt már a törvény bevezető része is hangsúlyozza, amikor az Országgyűlés a törvény alkotásának célját abban határozza meg, hogy az „Az állami és társadalmi feladatokhoz való arányos hozzájárulás érdekében" történt. Ez az őszintén feltárt célkitűzés csak helyeselhető, hiszen kétségtelen, hogy a befizetések és közterhek viseléséhez arányos és méltányos hozzájárulást jelentenek és a befizetett illetékek részben elősegítik az állam gondjainak megoldását.

A társadalmi értékítélet nyilvánul meg abban a szabályozásban, hogy a törvény nem minden vagyonszerzést és nem minden vagyonszerzőt mér egyforma mércével.

Általános szabály ugyan az, hogy „Öröklés, ajándékozás és visszterhes vagyonátruházás esetén vagyonszerzési illetéket, az államigazgatási és a bírósági eljárásért eljárási illetéket vagy díjat kell fizetni" (Tv. 1. §. (1) bekezdés.), de a törvény ez alól a szabály alól számos esetben tesz kivételt. A kivételek közül különösen ki kell emelni a lakástulajdon és a lakóházépítésre alkalmas telektulajdon öröklésével, illetőleg visszterhes vagyonátruházás formájában történő tulajdonszerzéssel kapcsolatos mentességeket és kedvezményeket. Ezek a kedvezmények az otthonteremtéssel járó vagyongyarapodást lényegesen mérsékeltebben terhelik, és ezzel a lakáspolitikai célkitűzések megvalósulását hatékonyabban szolgálják a korábbi szabályozásnál.

Kétségtelen, hogy az illetékfizetés ugyanúgy, mint az adófizetés állampolgári kötelesség, és senkitől nem várható el, hogy ennek a kötelezettségének örömmel tegyen eleget, *az azonban elvárható, hogy a törvény célkitűzéseit felismerje, megértse és azok érvényesülését támogassa.* Ezt a felismerést és megértést kívántuk e cikkel segíteni.

Az illetékekről szóló 1986. évi I. törvény és a végrehajtása tárgyában kiadott 9/1986. (IV. 11.) PM. számú rendelet egységes szerkezetben a Magyar Közlöny 1986. évi 13. számában található. A jogszabályok rendelkezéseinek értelmezésében hasznos gyakorlati tanácsokat ad a Házi Jogtanácsadó 1987. évi 1. száma. Ha a további értelmezésre, tanácsadásra lenne szükség, a jogsegélyszolgálat dolgozói készséggel állnak a hozzájuk fordulók rendelkezésére.

Dr. Bagossy Sándor

Kitüntetések 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 45-en kapták meg a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany és ezüst fokozatát. A kitüntetéseket április 29-én, a vasutas-szakszervezet székházában rendezett ünnepségen *Koszorus Ferenc* főtitkár adta át.

A Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

kitüntetést kapta: **Betlehem István,** a pécsi területi int. biz. pol. munkatársa; **Bodon László,** a VSz. nyugdíjas bizottság tagja; **Bogártelki György,** a budapesti vasútig. szb. társadalombizt. tanács elnöke, mozdonyirányító; **Cseh József,** a debreceni területi int. biz. pol. munkatársa; **Csonka Istvánné,** a Magyar Vasutas szerkesztőségének ügyintézője; **Joó László,** a dunaújvárosi pft. szb. titkára, normatechnológus; **Németh Gyula** a celldömölki KÜF szb elnöke, fuvarozásszervező; **Németh Jenő,** a soproni pft. főn. szb gazdasági felelőse, vonalfelelős; **Orsó János,** a füzesabonyi vont. főn. szb tagja, mozdonyvezető; **Pallos György,** a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztályának vezetője; **Pogorisky Tibor,** a debreceni bizt. ber. fennt. főn. szb titkára, műhelyvezető-helyettes; **Pokol Bertalan,** a záhonyi GRF szb társadalombizt. tanács elnöke, főművezető; **Prohászka Károlyné,** a békéscsabai KÜF szb főbizalmi helyettese, igazgatási ügyint.; **Rendes István,** a balassagyarmati KÜF szb társadalmi munkavédelmi ellenőre, művezető; **Rokolya Pálné,** a kiskunhalasi KÜF szb főbizalmija, állomási tartalékos; **Szentpétery Istvánné,** a vasútegészségügyi szolg. int. biz. pol. munkatársa; **Tasi József,** a gyöngyösi kitérőgyártó üzem szb tagja, belső ellenőr; **Váczi János,** a Landler Jenő Jj.-üzem szb-titkára; **Zsiri Gyula,** a miskolci területi int. biz. pol. munkatársa.

A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetést kapta: **Beleznay Lászlóné,** a magasépítési főn. szb társadalombizt. tanács elnöke, pénzügyi osztályvez.; **Bognár József,** a szombathelyi bizt. ber. fennt. főn. szb titkára, műszerész; **dr. Boros Kálmán,** a szombathelyi területi int. biz. jogsegélyszolg. vezetője; **Chilkó Sándor,** a gyöngyösi kitérőgyártó üzem szb szakszervezeti bizalmija, marós; **Czibere Albert,** a debreceni vont. főn. szb főbizalmi helyettese, mozdonyfelvigyázó; **Domokos Sándorné,** a jobb parti ép. fennt. főn. szb titkára, belső ellenőr; **Greguss Vidor,** az Utasellátó Vállalat vezérigazgatósága szb titkára, gondnokságvezető; **Hamar Lajosné,** a szolnoki vont. főn. szb főbizalmi helyettese, kocsitisztító; **Harmatos Jánosné,** a vasutas-szakszervezet titkárság ügyintézője; **Hegedűs Géza,** a hatvani KÜF számvizsgáló bizottság elnöke, ügyint.; **Kopasz Mihály,** a dombóvári vont. főn. szb főbizalmija, lakatos; **Lázár István,** a budapesti Keleti KÜF szb titkára; **Lázár János,** a vasutas-szakszervezet nyugdíjas int. biz. tagja; **Lovász Ferenc,** a vasutas-szakszervezet osztályvezetője; **Maglai Sándorné,** a csornai állomásfőn. szb elnöke, munkaügyi ügyint.; **Mayer István,** a bal parti bizt. ber. fennt. főn. szb közgazdasági biz. vezetője, műszaki ügyint.; **Mári Gábor,** a szegedi területi int. biz. pol. munkatársa; **Molnár József,** a szegedi vasútig. szb titkára, munkavédelmi csop. vez.; **Móró Zoltánné,** a pécsi területi int. biz. sportbizottság vezetője; a pécsi vasútig. ügyintézője; **Nemes Ferencné,** a vasutas-szakszervezet szociálpolitikai osztály pol. munkatársa; **Paál Attila,** a miskolci jj. üzem szb pol. munkatársa; **Seress Gyula,** a Landler Jenő jj. üzem szb pol munkatársa; **Somogyi Mátyás,** a miskolci villamos vonalfőn. szb gazdasági vezetője, lakatos; **Szabados Sándor,** a záhonyi vont. főn. szb titkára; **Szaka Józsefné,** a bevételellenőrzési igazgatóság szb titkára, osztályvezető-helyettes; **Szelepcsényi Árpád,** a MÁV Vezérigazgatóság szb főbizalmija, ügyintéző

A kiváló és élenjáró kitüntetésben részesült szolgálati helyek dolgozói közül a közlekedési miniszter és a MÁV vezérigazgatója több, munkában élenjáró vasutast részesített miniszteri és vezérigazgatói elismerésben. A közlekedési miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: **Enyedi István,** a záhonyi üzemigazgatóság szolgálati főnökség vezetőjét; **Gávay Pál,** a miskolci KÜF üzemfőnökét; **Harangozó László,** a dombóvári vont. főn. vontatási főnökét; **Iski Gyulát,** a záhonyi GRF gépjárművezetőjét; **Kedves Ferencet,** a záhonyi üzemigazgatóság osztályvezetőjét; **Kovács Gyulát,** a miskolci KÜF forgalmi oktatótisztjét; **Kovács Józsefet,** a miskolci vont. főn. vezetőmérnökét; **Márta Lajost,** a záhonyi vont. főn. dízelmozdony-vezetőjét; **Nagy Lajost,** a jászkiséri építőgépjavító üzem géplakatosát; **Tolnai Jánost,** a dombóvári vont. főn. dízelszerelő csoportvezetőjét.

Dicséretben

részesítette: **Csőke Pált,** a jászkiséri építőgép-javító üzem üzemi pártbizottság titkárát; **Drabix Lászlót,** a záhonyi üzemigazgaztóság vonatvezetőjét; **Gregó Lászlót,** a miskolci vont. főn. dízellakatosát; **Juhász Pétert,** a záhonyi üzemigazgatóság állomásfőnök-helyettesét; **Kadlicskó Ferencet,** a dombóvári vont. főn. esztergályosát; **Kavecsánszki Józsefet,** a miskolci vont. főn. dízelmozdony-vezetőjét; **Kurucz András,** a jászkiséri építőgép-javító üzem szervizszerelőjét; **Müller Györgyöt,** a záhonyi vont. főn. vontatási részlegvezetőjét; **Németh Tibort,** a dombóvári üzemfőn. rend. forg. szolgálattevőjét; **Szabó Sándornét,** a miskolci KÜF váltótisztítóját.. A MÁV vezérigazgatója

Dicséretben

részesítette: **Bakonyi Istvánt,** a dombóvári KÜF állomásfőnökét; **Baranyi Valériát,** a miskolci KÜF ügyintézőjét; **Barczi Józsefet,** a záhonyi pft. pályamunkását; **Borbély Bélát,** a záhonyi szállítmányozási főnökség részlegvezetőjét; **Csató Gábort,** a kisújszállási pft. pályamunkását; **Csirke Zoltánt,** a Budapest-Ferencváros KÜF sarusát; **Diósi Istvánnét,** a záhonyi üzemigazgatóság segédraktárosát; **Farkas Miklóst,** a szombathelyi vont. főn. művezetőjét; **Fehérvári Ernőnét,** a miskolci KÜF fuvarozásszervezőjét; **Gergely Sándort,** a Budapest-Kelenföldi KÜF normacsoport-vezetőjét; **Gőz Józsefet,** a jászkiséri építőgép-javító üzem anyagbeszerzőjét; **Halász Istvánt,** a Budapest-Ferencváros KÜF állomásfőnök-helyettesét; **Harmath Józsefet,** a Budapest-Kelenföld KÜF váltókezelőjét; **Kadencki Lászlót,** a Budapest-Ferencváros vont. főn. mozdonyvezetőjét; **Kardos Istvánt,** a miskolci KÜF vonatmenesztő térfelvigyázóját; **Katona Istvánt,** a békéscsabai KÜF térfőnökét; **Keszthelyi Lászlót,** a dombóvári építési főn. oktatótisztjét; **Kiss Lászlót,** a debreceni KÜF függetlenített párttitkárát; **Kovács Gyulát,** a jászkiséri építőgép-javító üzem nehézgépkezelőjét; **Kovács Istvánt,** a miskolci KÜF állomásfőnökét; **Kovács Pál Károlyt,** a dombóvári üzemfőnökség vonatvezetőjét; **Lengyel Istvánnét,** a miskolci vont. főn. anyaggazdálkodási csoportvezetőjét; **Milyó Andrást,** a szegedi BBFF műszerészét; **Molnár Józsefet,** a budapesti magasépítési főn. munkavezetőjét; **Németh Gyulát,** a szombathelyi KÜF rend. forg. szolgálattevőjét; **Németh Józsefet,** a dombóvári vont. főn. kocsivizsgálóját; **Németh Lászlót,** a Budapest-Ferencváros KÜF forg. szolgálattevőjét; **Orosz Istvánt,** a záhonyi üzemigazgatóság külsős forg. szolgálattevőjét; **Papp Sándort,** a szolnoki pft. előmunkását; **Papp Tibort,** a budapesti TBÉF osztályvezető-helyettesét; **Pálosi Lajost,** a debreceni pft. felépítményi munkavezetőjét; **Pocsai Imrét,** a békéscsabai vont. főn. villamos járműszerelőjét; **Sebestyén Lászlónét,** a záhonyi szertárfőn. raktárvezetőjét; **Simon Lászlót,** a debreceni vont. főn. tmk lakatos-csoportvezetőjét; **Szkibák Gyulát,** a záhonyi üzemigazgatóság műszerészét; **Szónok Zoltánnét,** a záhonyi üzemigazgatóság belső adatfelvevőjét; **Szopkó Lászlót,** a miskolci jj. üzem lakatos-csoportvezetőjét; **Tóth Lászlónét,** a gyékényesi üzemfőn. teljesítmény kiértékelőjét; **Tóth Tibornét,** a záhonyi üzemigazgatóság ügyintézőjét; **Török Józsefet,** a miskolci jj. üzem műveletitervezőjét.

Tanulók versenye az Északiban

A szerelők ismerik a szakmát

A MÁV Vezérigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezetével, a MÁV Ifjúsági Bizottságával és a vezérigazgatóság KISZ-bizottságával közösen a Vállalat kiváló tanulója-versenyt hirdetett az 1986/87-es tanévben tanulmányaikat befejező dízeljármű-szerelők részére. Debrecenben, Székesfehérvárott, Miskolcon, Szentesen, Nagykanizsán, Szombathelyen és az Északi Járműjavító Üzemben megtartott elődöntőkön 204 harmadéves szakmunkástanuló mérte össze tudását. Közülük választották ki azokat, akik tanulmányi eredményeik, gyakorlati felkészültségük alapján a vállalati döntőn képviselhették a vontatási telepeket, üzemeket.

Az Északi Járműjavító Üzemben megtartott vállalati döntőn részt vevő 17 versenyzőnek szóbeli, írásbeli és gyakorlati feladatokat kellett megoldaniuk. A versenyzők különösen a gyakorlati feladatokat oldották meg magas színvonalon.

A Közlekedési Minisztérium és a meghirdető szervek képviselőiből álló szakmai értékelő bizottság előtt a megszerezhető 300 pontból a fiatalok több mint fele 60 százaléknál többet ért el. Közülük is kiemelkedő teljesítményt nyújtott *Nagy János,* az Északi Járműjavító Üzem tanulója és *Kovács Dezső* kiskunhalasi versenyző, akik 233, illetve 213 pontjukkal jelentős előnynyel végeztek az első két helyen. Alig 10 pont különbség döntötte el a további helyezéseket: *Szoboszlai Lajos,* Miskolc; *Radácsi János,* Debrecen; *Fazekas Dezső,* Dombóvár és *Klacsanovszki Béla,* Szolnok.

A MÁV Vezérigazgatóság a verseny alapszabályának megfelelően a MÁV ifjúsági alapja terhére már az elődöntőkön helyezett versenyzők és szakoktatóik részére is jutalmat adott.

A most befejeződött vállalati döntő első hat helyezettje 1000 és 2000 forint közötti díjazásban részesült. A MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottságának különdíját *Radácsi János* debreceni versenyző kapta. Az első tíz helyezett versenyző a kezdő szakmunkások átlagos órabérénél 10 százalékkal, a további helyezettek 5 százalékkal magasabb alapórabért kapnak szolgálati helyeiken. A Vállalat kiváló tanulója-verseny vasúti döntőjén elért fiatalok tanműhelyi szakoktatói egységesen 1500 forint egyszeri jutalomban részesültek.

(Orosz)

A szakma kiváló tanulói

Pécsett még csak két éve „jár" villamos mozdony, de már hét évvel ezelőtt megkezdődött a nagyvasúti villamosjármű-szerelő szakmunkások képzése. A tanulók a pécsi 500-as számú Ipari Szakmunkásképző Intézet és Szakközépiskola növendékeiként a MÁV pécsi vontatási főnökség tanműhelyében szereznek gyakorlati ismereteket. Villanymozdony-javító bázis a pécsi igazgatóság területén csak Dombóváron van, és ott javítják az M43, M47, Mda sorozatú dízelmozdonyok villamos részeit is.

Mivel a különböző városokban lévő vontatási tanműhelyek nem képesek valamennyi mozdonysorozatot javítani, ezért bevezették a tanárok „körcseréjét", illetve a tanulók esetenkénti utaztatását a javítóműhelyekbe. Így valamennyi mozdonytípus szereléséből javításából felkészülhettek az ifjú szakemberek.

A Közlekedési Minisztérium, a KISZ és a SZOT a közelmúltban meghirdette a Szakma Kiváló Tanulója országos versenyt a villamosjármű-szerelő szakmában is. A pécsi döntőre összesen 14 versenyző érkezett. A legjobbak szakmunkás-bizonyítványt kaptak, amelynek birtokában két hónappal korábban állhatnak munkába.

Fényes József vasútigazgató adta át az okleveleket. A verseny nyertese *Fábián Rudolf* lett. (Pécs. Oktatói: *Pintér György, Gál József, Tyukodi Lajos* és *Balogh Károly.)* Második helyezést ért el *Pandur József.* (Dombóvár. Oktatói: *Bükkösdi Károly* és *Borbély István.)* Harmadik lett *Zubály Sándor.* (Nagykanizsa. Oktatói: *Novotny Károly* és *Kauten József).*

Klencz Tiborné

Február 21-én még vagonok gurultak a Ferencvárosi rendező pályaudvar elöregedett sínpárjain, másnap már megszűnt a forgalom: elkezdődött a rekonstrukció. A gépek és emberek munkáját egy koordinációs hizottság irányítja. Ahhoz, hogy szeptemberre végleges helyükre kerüljenek a vágánymezők, pontos munkára van szükség. Több mint húsz vállalkozó közel négyszáz dolgozója és 150-200 különféle gép dolgozik a területen. Az ország legnagyobb kőbányáiból fordavonatokkal folyamatosan érkezik a zúzott kő. Az előre gyártott betonelemek szállítása is rendben halad. A francia licenc alapján gyártott lengyel fékberendezések csak a vágányok beszabályozása után kerülhetnek a helyükre. Az átépítésen dolgozó vasutasok és más vállalatok szakemberei két műszakban dolgoznak

(Kép és szöveg: Zelman)









Utasellátás szárazon és vízen

A vállalat évi forgalma meghaladta a 3 milliárdot

Utasellátás. A vendéglátás legsokrétűbb, s talán nem járok messze az igazságtól, ha azt mondom: leghonyolultabb formája. Vasútállomásokon, száguldó vonatokon, a hajókon, a közúti határátkelőknél, egyszóval a közlekedés csaknem valamennyi ágában ott találhatók a vállalat üzemei, büféi, kiskereskedelmi egységei, a büféket helyettesítő automaták vagy a valutáért árusító Utastourist üzletek.

Ez a nehéz körülmények között dolgozó nagyvállalat évek óta túlteljesíti a tervét. S ilyenkor tavasz táján mindig feladja a leckét a vállalatok előző évi munkáját minősítő főhatóságoknak. Így történt ez most is. A Közlekedési Minisztérium a vasutas-szakszervezet elnökségével egyetértésben. Elismerő Oklevél kitüntetésben részesítette az Utasellátó Vállalatot.

— Számítottak az elismerésre? — kérdeztem *dr. Sebes Miklós* vezérigazgatótól.

— Eredményeink ismeretében valamilyen kitüntetésre mindenképpen számítottunk. *A Kiváló Vállalat cím odaítélésének ugyanis minden feltételét teljesítettük. Forgalmunk hétszázötvennégy-millió forinttal több az előző évinél.* A vállalat forgalmának növekedési üteme meghaladta a szakmai átlagot. Ennél is többet mond, hogy *az Utasellátó történetében először léptük át a hárommilliárdos határt.* Ez azt jelenti, hogy hozzávetőlegesen hetvenmillió utas, hazai és külföldi vendég vette igénybe szolgáltatásainkat. A forgalom nagysága alapvetően azt is mutatja, hogy mögötte óriási erőfeszítés és áldozatkész munka van.

— Hallhatnánk erről részletesebben?

— Azzal kezdeném, hogy üzletpolitikai célkitűzéseinket az 1986-ban elfogadott komplex tervünkben fogalmaztuk meg. Arra törekedtünk, hogy ne csak a közlekedés valamennyi ágazatában, hanem a lakossági ellátásban is növekedjék a szerepünk. Azt is megfogalmaztuk, hogy a belső tartalékok feltárásával, teljesítőképességünk fokozásával, a minőségi színvonal javításával biztosítsuk feladataink teljesítését, úgy, hogy a jövedelmezőségünk is kedvezően alakuljon.

Üzletpolitikánknak fontos eleme volt versenyképességünk fokozása, a gazdasági környezethez való rugalmas alkalmazkodás, a vállalat tevékenységi körének új típusú üzletekkel és szolgáltatásokkal történő bővítése, aktívabb bekapcsolódás az idegenforgalomba. *Kínálatunkat, szolgáltatásainkat tovább differenciáltuk.* A legtöbb energiát hagyományos tevékenységi körünk javítására, a színvonal emelésére fordítottuk.

— Hogyan alakult az egyes üzletágak forgalma?

— Legnagyobb üzletágunk a vendéglátás, 56,6 százalékos részarányt képviselt az összforgalomból. Ez az előző évihez képest — ha az arányait nézzük — csökkenést jelent, jóllehet a tervet így is teljesítettük. A mozgószolgálat árbevételének növekedése 12,9 százalék volt. Ennél a szolgálatnál az áruforgalom szerkezete is kedvezően alakult. Az ételek forgalmazása 15,7, a saját készítésű ételeké 18,2, a meleg ételeké 24,2 százalékkal nőtt. Az italok közül az üdítőital-forgalom 16,3 százalékkal, a háló- és fekvőhelyes kocsik jegybevétele 27,8 százalékkal növekedett. Ennél a szolgálatunknál a jövőben nagyobb gondot kell fordítani a tisztaságra és a választék bővítésére.

A bolti kiskereskedelmi üzletág munkájával is elégedettek lehetünk. *Ennek az üzletágnak az árbevétele tavaly a vállalat összes értékesítési bevételének a 30,7 százalékát tette ki.* A tervet 2,8 százalékkal teljesítette túl. A felfutás 80 százalékát az Utastourist üzletek forgalmazták. Közülük is kimagasló eredményt értek el a soproni, a kőszegi és a rábafüzesi közúti határátkelőnél létesült egységek.

Legfiatalabb üzletágunk, az Utastours is túlteljesítette tervét. *A saját vállalati egységeinkben szervezett forgalma meghaladta a 11 millió forintot.*

Mindent összevetve; az Utasellátó a terven felüli áruforgalommal együttjáró árréstömegnövekedés és a tervezettnél alacsonyabb költségek hatására 1986-ban 114 millió forint vállalati eredményt ért el. Ez az Utasellátó megalakulása óta a legkiemelkedőbb teljesítmény.

*

A vállalat 1986. évi munkájának elismerését fémjelző Elismerő Oklevelet április 29-én, a Keleti pályaudvar Utasellátó éttermében rendezett ünnepségen *dr. Tóth László* közlekedési minisztériumi államtitkár és *Koszorús Ferenc,* a vasutasszakszervezet főtitkára adta át *dr. Sebes Miklós* vezérigazgatónak.

V. F.

Kiváló Egyesület

A cím ne tévessze meg az olvasót, mert nem sportegyesületről van szó. Bár a vasutassportnak is vannak kiválóságai, az egyesületek munkáját mégsem kiváló és élenjáró címek adományozásával ismerik el, hanem olimpiai pontokkal honorálják.

Mit takar a kiváló egyesület cím? A négy vasutas biztosító egyesület egyikét, pontosabban fogalmazva a múlt évi munkájáért kiváló egyesület kitüntetésben részesült *Vasutas Biztosító Egyesületet.*

— Mivel érdemelte ki a VABE ezt a rangos kitüntetést? — kérdeztük *Molnár László* ügyvezető elnököt.

— *Egyesületünknél tizenegy éve bontakozott ki a brigádmozgalom* — mondotta. — *Ennek folytatásaként alakult ki a szocialista munkaverseny,* amelynek már hagyományai vannak. Itt a központban négy, a vendégszobaházban három, a hévizi gyógyüdülőben ugyancsak három brigád dolgozik. Egyesületünk gazdálkodásának eredményessége, az anyag- és energiatakarékossági terv megvalósítása, a társadalmi munkaakciók és a különböző rendezvények lebonyolítása nagyrészt a brigádoknak köszönhető. *A brigádtagok türelmes segítő és felvilágosító munkája ma már nélkülözhetetlen,* főként a tájékozatlan ügyfelek kiszolgálásánál. Szocialista brigádjaink jelentős összeggel, száznegyvenhatezer forint értékű társadalmi munkával járultak hozzá bevételeinkhez.

— Hogyan alakult a taglétszám és az egyesület gazdálkodása?

— A meghirdetett célfeladat és a jó tagszervező munka eredményeként *1985-ben elértük a százhetvenöt ezres taglétszámot.* Ennek megfelelően tagdíjbevételünk 34,2 millióra emelkedett. A bruttó bevétel pedig 58 millió forintot tett ki. A tagdíjból szociális segély címén *23 millió forintot térítettünk vissza a tagoknak.* A múlt évben további ötezerrel nőtt a tagok száma. A segélyeket elsősorban a kevés nyugdíjjal rendelkezők, a többgyermekes családok és betegségben szenvedő tagok részére fizettük ki. Változatlan összeget használtunk fel működési és ügyviteli költségként. Hévizi és mátraházi üdülőnkben *évente közel ötezer tagot üdültetünk.* Egy beutalt tag üdültetéséhez nyolcszáz forinttal járulunk hozzá.

Ez az utóbbi években dinamikusan fejlődő egyesület, eredményes munkája elismeréseként, öt év alatt egyszer oklevél, illetve Élenjáró Egyesület, kétszer Kiváló Egyesület kitüntetésben részesült. *A második kiváló kitüntetést a május elsejét megelőző napokban kapták meg.*

Negyvenöt év története

Dunakeszin, a 201-es számú Gárdonyi Géza Szakmunkásképző Intézet az elmúlt évtizedekben jó eredményeket ért el a szakmunkásképzésben, aminek elismeréseként húsz évvel ezelőtt felvehették *Gárdonyi Géza* nevét. Falai között tíz éve működik a szakmunkások szakközépiskolája. Most, hogy tovább öregbítsék az intézet hírnevét, az alig két éve működő honismereti kör az iskola 45 éves történetét bemutató kiállítást rendezett.

A tárlatot *Botos Dóra,* a szakkör vezetője nyitotta meg április 28-án az iskola kollégiumában. A fiatal tanárnő szerkesztésében erre az alkalomra megjelent kiadványból a látogatók megtudhatják, hogy már a felszabadulás előtt, 1941-ben megkezdődött a tanoncképzés a Dunakeszi Főműhelyben, MÁV Szakirányú Iparos Tanonciskola néven. Évfolyamonként 20 személyt vettek fel, de csak vasutas szülők gyermekei jelentkezhettek. Ekkoriban a képzés még csak a géplakatos szakmában folyt.

A könyvet tovább lapozgatva, az olvasó a többi közt értesülhet arról is, hogy 1955-ben az intézet tanárai és diákjai elkészítették a magyar kisautó prototípusát. Idézet a korabeli Szabad Ifjúságban megjelent cikkből:

„Az autó súlya 250 kg, szélessége 120 cm, magassága 130 cm. Száz kilométerenként 4,5 liter üzemanyagot fogyaszt, két utasát és poggyászukat 60 km-es sebességgel szállítva, de a kisautó eléri az óránkénti 75-80 kilométeres sebességet is."

Botos Dóra, Horpácsi Miklósné könyvtáros és a szakkör tagjainak lelkes gyűjtőmunkájának köszönhetően szép tárgyak, érdekes okmányok, visszaemlékezések gazdagítják az első alkalommal megrendezett kiállítás anyagát, hiteles képet nyújtva arról, hogy a szakmunkásképzésben milyen változások történtek az elmúlt évtizedek alatt.

Vetési Imre

Mozdonyvezető akartam lenni

Panaszkodnak a masiniszták. A felelősséghez képest méltánytalanul keveset keresnek, teherbíró képességük határát súrolják a túlórák. Panaszkodnak a keletisek, a komáromiak, a győriek, a hámánosok . . . 1973-ban keltezett mozdonyvezetői vizsgabizonyítványom három éve a szekrény „fiában" porosodik. „Elő vele, aztán gyerünk mozdonyvezetőnek! Hátha nem is olyan sötét a kép, mint amilyennek a kollégák lefestik" — határozom el magam.

Azt nem állíthatom, hogy S., a Keleti vontatás főnöke ragyog az örömtől, amikor szándékomat közlöm vele. Régóta ismerjük egymást, inkognitóról szó sem lehet. Csak nyomós érvek kellenek, hogy ő engem alkalmazzon. S. szerint viszont a Keletiben már így is több a „hangadó", mint kellene, arra semmi szükség, hogy még egy csatlakozzon hozzájuk, aki ráadásul hivatásánál fogva a kulisszák mögé is képes bepillantani. Jó félórás beszélgetés után úgy tűnik, megegyezünk. Egy hét alatt felkészülök a forgalmi vizsgára, a műszaki vizsgáig pedig vontatási vonatkísérőként utazom.

— *Én csak arra kérlek, hogy ne szállj be a hangadók közé* — mondja búcsúzóul még egyszer S. Ezzel a kijelentéssel határozottan felkeltette az érdeklődésemet. Kik lehetnek azok a hangadók és milyen hangot üthetnek meg? No, majd ez is kiderül.

A pályaválasztás nagy dolog az ember életében. Mire elintézem ügyes-bajos dolgaimat, egy hónap is beletelik. Április másodikán jelentkezem ismét.

— *Maga hol járt ennyi ideig?* — von felelősségre minden átmenet nélkül L. üzemeltetési csoportvezető.

Nem hiszem, hogy magyarázkodnom kellene, nem is teszem, ám az ellentmondást nem tűrő hang, már az első percben megdöbbent. Hiszen még nem is vagyok az alkalmazottjuk . . . Nos, tizenegy órára már az vagyok. A kezembe nyomnak egy halom utasítást, lehet helyesbíteni.

Gyakorlaton a műhelyben

A műhelyben E. Laci brigádjába kerülök. Már van itt egy régebbi mozdonyvezető, aki megundorodott a szakmától. Neki tetszik a lakatosok élete. Nekem nem annyira.

Mint papíron utazószemélyzetnek, nincs szerszámkészletem, ha valamint csinálni akarok, kölcsön kell kérnem. Hol egy csavarhúzót, hol egy villáskulcsot. Itt meg nem nagyon szeretnek kölcsönadni, ami érthető is. *Munkám sincs mindig. Afféle átmenőnek tekintenek, az elosztásból sorra kimaradok, hagynak a fenébe . . .* Pedig bárki előtt ki merem jelenteni: én szeretek dolgozni.

A léha semmittevést kifejezetten utálom. A második napon rájövök, ha nem akarom a lyettes visszaküld a csoportvezetőhöz. L. fölmérgesedik, érzem örökre eljátszottam nála a még meg sem szerzett bizalmat. Pedig hát mit is kérek? Hogy jelentsen be vizsgázni.

— Nem jelentem be vizsgázni, vontatási vonatkísérőnek sem utazhat, mert magát nem vontatási vonatkísérőnek vettük föl.

— De nem is lakatosnak . . .

— Akkor sem. Különben, ha S. és A. jobban tudja, akkor intézkedjenek ők! — Ezután már nem is történik érdemi változás, L. csoportvezetővel nem lehet vitázni, még kevésbé meggyőzni.



Utasítást helyesbítek

A rossz nyelvek szerint egy-egy új utasítás kiadását megelőzi a helyesbítése, ami persze nem igaz. A helyesbítések általában az új utasításokkal egy időben látnak napvilágot. Az átfutási idő hosszú, amíg egy utasítás a megalkotástól számítva a vasutas kezébe kerül, addigra tartalma esetleg már régen elavulhatott, helyesbíteni kell. Aztán jön a helyesbítés helyesbítése. Olló és ragasztó kérdése az egész.

Egy hét nem hosszú idő. Magam is meglepődöm, milyen lelkesedéssel látok neki a tanulásnak. Szombat, vasárnap nincs más olvasnivalóm, mint az F1-es meg az F3-as. Hétfőn aztán L. nyakon önti lelkesedésemet egy vödör hideg vízzel.

— Minden hét első három napján a műhelyben fog dolgozni, csütörtökön és pénteken fakultatíve tanul az oktatókocsiban.

Nem nagyon akarom érteni a dolgot. Mennyi az a minden hét? Nem erről volt szó! Bekopogok S.-hez. *Most nem kínál hellyel, már az alárendeltje vagyok. Mikor emlékeztetem beszélgetésünkre, rövid úton leráz.* Átküld A.-hoz, a helyettesével, intézze az ügyet ő. A hológós benyomását kelteni, valahová mindig sietnem kell. Fontos arckifejezéssel, gondokkal terhelt homlokkal, céltudatos tekintettel. Később már ezt is kevésnek érzem, ezért fogok egy közepesen koszos rongycsomót, és amikor több emberrel találkozom, sokatmondóan megtörlöm a kezem. *Így talán sikerül azt a látszatot keltenem, mintha éppen most fejeztem volna be valamilyen frekventált tevékenységet.* Ezt el is mesélem egyik kollégának aki csak legyint.

— Ugyan. Ezt nem te találtad ki. Mindenki ezt játssza, aki hozzád hasonló cipőben jár . . .

Az unalmas műhelyi napokba némi változatosságot csempész a két ifjú betanított lakatos. Ráérő munkaidejükben kidekorálják az egyik javításra szoruló hatvanhármas oldalát. Kezdik angol együttesek neveivel, belelendülve folytatják az amerikai zászlóval, punk jelszavakkal, USA-felirattal. Mindez a fűtőházban egy nemzetközi gyorsvonat gépének oldalán. Ha egészen véletlenül így áll vonatra, hát abból soha nem látott bonyodalmak származnak. Így csupán két szigorú figyelmeztetés lesz az ügy vége.

Unalmamban egy-egy kávé ürügyén beülök a mozdonyvezetők várakozóhelyiségébe, hagyományos nevén a köpködőbe. Sok az ismeretlen arc, de felbukkannak a régi kollégák is.

— *Te visszajöttél utazni?* — csodálkoznak.

„Ne írd ki a nevünket!"

Próbálok egy-két riportalanyt találni magamnak, de aki eléggé érdekes eset lehetne, az nem akar kötélnek állni.

— *Elmondunk mindent, amire kíváncsi vagy, de a nevünket ne írd ki. Lehet, hogy te pár hét múlva odébb állsz, mi meg itt maradunk. És nekünk ebből kell élnünk.* Tudnod kell, hogy egy mozdonyvezetőt könnyű megfogni, és akkor előjönnek a régi bűnök, a vezetőség egy centtel sem marad adós. Ugrik a jutalom, a béremelés és mi is a piacról élünk.

Tájékozódásomnak vagy inkább puhatolózásomnak S. megjelenése vet véget. Tüzes istennyilaként robban közénk, szétzavarja a csoportosulást, engem is elküld úgy, ahogy falusi gazda az ebét szokta — még a felszabadulás előtt.

Csütörtök, péntek. Oktatókocsi, fakultatív tanulás, ahogy L. mondja. Ezen az oktatókocsin aztán senki ne értsen valamiféle szuper felszereltségű továbbképzési objektumot, csupán az Utasellátó kiselejtezett, piszkos étkezőkocsiját. Fél óráig takarítok, amíg oázist teremtek magam körül. Délre megtanulom a napi „penzumot", ráunok az egészre, bezárom a kocsit és elmegyek haza. Senki nem érdeklődik utánam.

E.-t, a lakatosok csoportvezetőjét letolja miattam a főnök. *Mit szórakoztatom én a mozdonyvezetőket, amikor a műhelyben a helyem?* Sajnálom, hogy kellemetlenséget okoztam, tudom, hogy E. könnyen a szívére veszi az efféléket, de most nem csinál belőle tragédiát.

— *Nem számít! Ha egy nap nem kapok a hátamra, már én megyek: „Mi az? Elfeledkeztetek rólam?"*

Két hét alatt azért idebent is sokat lát az ember, ha nyitott szemmel jár. Látnom kell a mozdonyvezetők arcára kiülő törődöttséget, a műszakilag nem éppen tökéletes vontatójárműveket, amivel a vasút megpróbál eleget tenni a mind magasabbra állított nemzetközi színvonalnak.

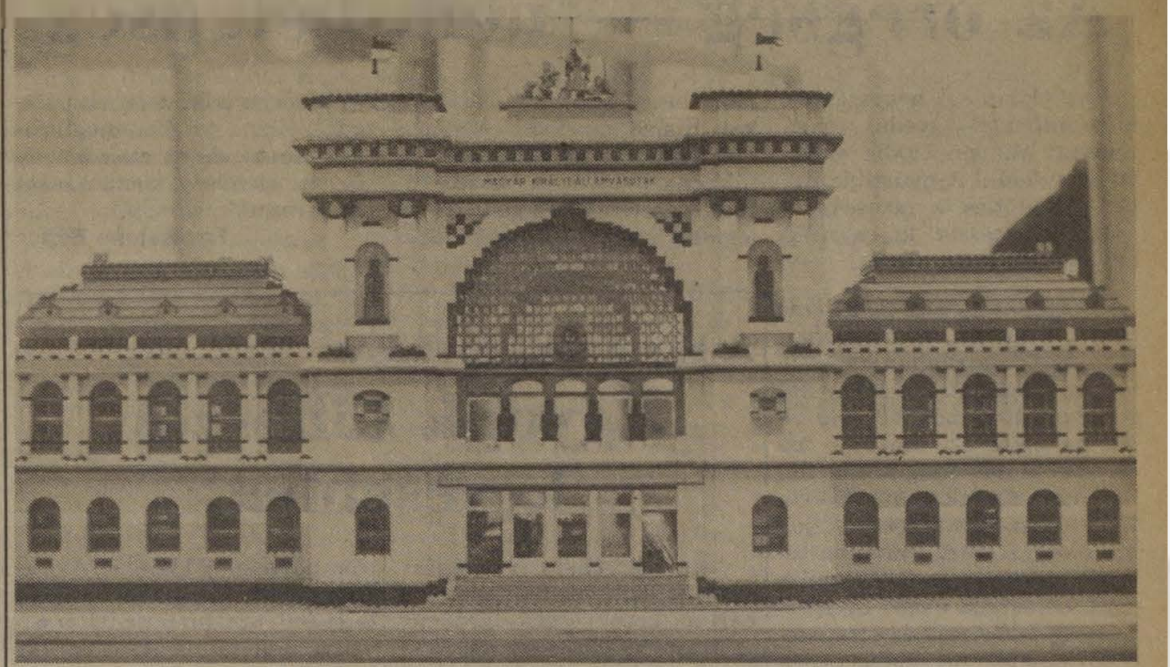
Meghiúsul a terv . . .

A húsvéti ünnepeket követően a helyettesnél jelentkeztem: mindent megtanultam, szeretnék vizsgára menni. Nem lepődöm meg a válaszon. Szó sem lehet róla. A. nem létező utasítások nem létező pontjaira hivatkozik, azt is úgy értelmezi, ahogy ő akarja. Vagyis, akár még hónapokat is műhelyben tölthetek. *A. csak felületesen titkolja: a dologban L. keze van, aki makacs ember lévén most bebizonyítja, hogy én itt a Keleti fűtőházban nemcsak okos, de még szép sem lehetek.* Ebben a pillanatban fut zátonyra mozdonyvezetői karrierem. Semmiért nem vagyok hajlandó többet fizetni, mint amennyi az ára. Nap nap után hajnali háromkor kelni, este hétre hazaérni. Közben apró, hétköznapi semmiségekért naponta bizonytalan kimenetelű csatákat vívni szemellenzős vezetőkkel . . . Öreg vagyok már ehhez.

Hát ennyire sikeredett az én „újabbkori" mozdonyvezetői pályafutásom története. Nem pocsékoltam rá több papírt, mint amennyit az „ügy" megérdemelt.

Thorday Zoltán

A KELETI — LEGÓBÓL



Felújítják a Keleti pályaudvart. Hosszú ideig kerülgetni kell majd az építkezéssel járó anyagokat, állványokat és az átépítésre szoruló vágányokat. Szerovay Antal modellezőnek nincsenek ilyen gondjai, mert ő a pályaudvart legóelemekből készítette. Ilyen például a főbejárat.

Fiatalok a békéért

Gonda József érdeklődő, komoly, tettre kész fiatalember. Mozdonyvezetőként kezdte vasúti szolgálatát, később az üzemfőnökség személyzeti és oktatási ügyintézőjeként dolgozott, ma pedig a békéscsabai vontatási főnökség személyzeti és munkaügyi vezetője. A X. és XI. békekonferencián ő képviselte Békés megye munkásfiataljait, köztük a vasutasokat.

Az ifjúsági szervezetben alapszervezeti titkárként és csomóponti KISZ-bizottsági tagként töltött be választott funkciót. Megkapta a Kiváló Dolgozó kitüntetést és a KISZ KB dicséről oklevelét is. Az Országos Béketanács tagjává 1984-ben választották meg.

— Egy vasutas fiatalnak mit ad, mit jelent az OBT-tagság?

— Ma már elmondhatom, igen sokat. Bővült a látóköröm; *olyan ismeretek birtokába jutottam, amelyek segítik a munkámat.* Korábban, amikor még csak az ifjúsági mozgalomban dolgoztam, a békemozgalomról elég keveset tudtam. Nagy élményt jelentett számomra a X. Országos Békekonferencia, ahol sok tapasztalatot szereztem. Ezt követően igyekeztem megtalálni azokat a módszereket, eszközöket, amelyekkel a szűkebb és tágabb környezetemben a legjobban tehetek eleget megbízatásomnak.

— Az Olof Palméről elnevezett vasutas békeklubot 1986-ban, a békeév alkalmából alapították. Mi az, ami más ebben a közösségben?

— *A klub működésére a teljes nyitottság a legjellemzőbb. Minden formalitás nélkül, a lehető legjobb hatásfokkal próbálunk tevékenykedni.* A jó ötleteknek nálunk mindig van létjogosultsága, és általában meg is valósulnak. Hosszú távú terveket nem készítünk, csak egy-két hónapra tervezünk előre, de mindig friss, a tagság által igényelt programokkal várjuk az érdeklődőket. *Ez a forma tetszik a fiataloknak, ezért szívesebben kapcsolódnak a mi közösségünkhöz, mint más klubhoz.* Nem törekszünk látványosságra, de büszkék vagyunk eredményeinkre, hiszen olyan városi szintű programokat is volt erőnk megszervezni, mint az úgynevezett „békebazár" vagy a nicaraguai szolidaritási est. Vallom és példánk is igazolja, hogy a fiatalok minden olyan cél érdekében mozgósíthatók, aminek látják az értelmét, és amihez a módszert és az eszközt maguk választhatják meg. A szervezésben való személyes részvétel öröme, elképzeléseik megvalósulása sarkallja őket további munkára.

Zacharidesz Jánosné

Virágosítják az állomásokat



A pécsi vasútigazgatósághoz tartozó balatonboglári MÁV-kertészetben mindent elkövetnek, hogy a megkésett meleg idő miatt lassabban fejlődő virágpalánták most gyorsan a vasútállomások peronjaira kerüljenek. A melegágyakból ezerszámra viszik rendeltetési helyükre az egynyári virágokat a kertészet dolgozói.

A kalauznők félnek a vonaton

Négyen ülünk a Déli pályaudvar egyik irodájában. Beszélgetőpartnereim: *Szabó Miklósné, Kun Jánosné* és *Csamangó Éva* jegyvizsgálók. A téma: a kalauznők biztonsága. Mintha egy zsilipet húztam volna fel: áradt belőlük a panasz.

— Nem akarunk hisztériát kelteni — jegyzi meg egyikük —, de szembe kell nézni a tényekkel: *sokszor félünk munka közben.* A menetdíj emelése óta az utasok ellenségesen viselkednek; nyersek és türelmetlenek. Régebben egy-egy agresszív utassal szemben megvédtek a többiek, ma jó, ha a türelmünket méltányolják.

— Valamikor szégyen volt jegy nélkül utazni — mondja *Csamangó Éva*, —, ma virtusnak számít, „vagány" tettnek.

— Ne feledkezzük meg arról sem — szól közbe *Kun Jánosné* —, hogy pár évvel ezelőtt még négyen voltunk a vonaton: vonatvezető és három jegyvizsgáló. *Ma sok esetben még egy 12 kocsiból álló szerelvényre is csak egyetlen kalauz jut.* Ha történetesen részegek utaznak a vonaton, meglehetősen nehéz helyzetbe kerül a jegyvizsgáló.

— Nemrégiben Siófokon fölszállt a vonatra egy öttagú részeg társaság — meséli *Szabó Miklósné.* — Kértem a menetjegyet, és megkérdeztem, hogy ki hányta össze a kocsit. Ekkor egyikük összemarkolta a nyári zubbonyomat és rázni kezdett. Szörnyű volt a megaláztatás az utasok előtt. Ijedtemben az illető kezére vágtam a kalauzkulccsal. Neki eltört a keze, én gazdagabb lettem egy tapasztalattal . . .

— Nekem is van egy sztorim — mondja *Kun Jánosné.* — A múltkor egy idősebb hölgytől kértem a jegyet. Szelíden rám néz, majd keresetlen egyszerűséggel közli, hogy „a jegy fönt van a szatyromban, ha kíváncsi rá, vegye ki!" *Kérdem én: hogyan reagáljak erre?* Legyek durva? Nem az én stílusom. Ha meg hagyom, és jön a fővizsgáló, én ütöm meg a bokámat.

— Melyik a legrázósabb vonal?

— A pusztaszabolcsi. Az utasok között sok a lumpen, rengeteg a részeg. Ha intézkedni akarunk, *körbefognak bennünket és a szemünkbe nevetnek.* Kérkednek azzal, hogy nincs jegyük, pedig a tárcájukban ezresek lapulnak.

— A balatoni szolgálatról még nem is szóltunk — folytatja *Kun Jánosné.* — Esténként a fiatalok egyik diszkótól a másikig utazgatnak, természetesen jegy nélkül, hiszen arra a pár kilométerre nem érdemes fizetni . . .

— Összefogásra lenne szükség — summázza a kalauzok véleményét *Csamangó Éva.* — Az utazókat nem nagyon támogatják az állomásokról, mivel az állomásnak az az érdeke, hogy onnan kimenjen a vonat. Az összes teher a jegyvizsgáló nyakába szakad. Sok a munka, lassan fizikailag és idegileg is elfáradunk. Végigálljuk az utat, nincs egy zug, ahová letehetnénk a holminkat. Régen volt a vonatokon jegyvizsgáló fülke, pár éve kiszerelték, szóval: *minden téren romlottak a munkakörülmények.* Sürgősen változtatni kell, mert előbb-utóbb senki sem jelentkezik jegyvizsgálónak, kalauzok nélkül pedig nem mehetnek a vonatok.

(demeter)

Hogyan éljünk idős korban?

Az öregség — nem betegség

Hazánkban négyszázezer idős ember él egyedül, magányosan! Minden ötödik ember 60 éven felüli! A nyugdíjkorhatárt betöltöttek a lakosság 22 százalékát teszik ki, közülük egymillióan nyugdíjasok!

Őseink mindössze 20-30 évig éltek. A 30 év feletti embert még XIX. században is öregnek tartották, hiszen akkor Európában általában 40 évig éltek az emberek. Ma már hazánkban a nők átlag körülbelül 70 évig, a férfiak pedig 65 évig élnek. A szakemberek előrejelzései szerint — amennyiben sikerül visszaszorítani a legtöbb korai halálozást okozó betegségeket (például szív és érredszeri, daganatos megbetegedések stb.) — az emberek tovább élnek. Az előrejelzések szerint kétezerben körülbelül 600 millió hatvan évesnél idősebb ember él földünkön.

Dr. Lengyel Éva ismert gerontológus szerint: „az öregség meghatározására általában a születéstől — némely társadalomban a fogamzástól — eltelt naptári időtartamot, az életkort alkalmazzák, öregkorúnak valamely meghatározott életkort betöltött embert tartanak". Természetesen országonként vannak eltérések. Hazánkban az Egészségügyi Világszervezet beosztását fogadjuk el és alkalmazzuk, vagyis középkorúak a 45—49 évesek, öregedők a 60—74 évesek, öregek a 75—89 évesek, az igen öregek pedig a 90 év felettiek.

Sellye János szerint némely negyvenéves ember testileg, lelkileg sokkal öregebb lehet, közelebb állhat a halálhoz, mint egy húsz évvel idősebb társa. *A valóságos életkort főképp a kopás, és a szervezet elhasználódásának mértéke határozza meg. Vannak ifjú öregek és idős fiatalok is.*

Az öregség nem betegség — minthogy néhányan gondolják, hanem a szervezet természetes biológiai állapota, élettani folyamat. A test szerveiben, sejtjeiben, azok működésében bonyolult folyamatok játszódnak le. A változások vissza nem fordíthatók, csak lassíthatók.

Ahhoz, hogy valaki sokáig és egészségesen éljen, nem elég a testi jólét, arra időben lelkileg is fel kell készülni. A leghelyesebb, ha nyugdíjbamenetel után, korábbi helyes életmódunkat folytatjuk. Reggel vagy este lefekvés előtt tornázzunk, naponta legalább egy órát sétáljunk, vagy úszunk.

Hétvégeken feltétlenül mozogjunk. Kiránduljunk, kertészkedjünk. De még számos olyan testedzési lehetőség van, amiket az idős emberek végezhetnek. Legalkalmasabbak a lassú ütemben végrehajtott dinamikus testgyakorlatok. A rendszeres testedzés, frissít, a test izmainak, izületeinek rugalmasságát segít megőrizni. A betegek azonban minden esetben kérjék ki orvosuk véleményét.

Mivel az öregedés során fokozódik a pihenés iránti szükséglet, a fizikai fáradtságot nehezebben, lassabban piheni ki az idős ember, ezért hosszabb idő kell a passzív kikapcsolódáshoz, a regenerálódáshoz. *A korral járó elváltozások káros hatását nagy mértékben lassíthatja a helyes étkezés.*

A munka a kóros és korai öregedés legfőbb ellenszere. Ha az idős ember erejének, képességének megfelelően valamiféle munkát végez, az erkölcsi kielégülést, biztonságot jelent számára. Meg kell keresni azt a munkafajtát, amit önállóan elláthat, amelyhez nagy tapasztalatokra van szükség. Legjobb, ha olyannal foglalkozik, amit korábban is szívesen csinált volna, csak nem jutott rá ideje.

A szellemi képességek rendszeres gyakorlással megőrizhetők, ezért az idősek olvassanak, nézzék a tévét, hallgassanak rádiót, beszélgessenek barátaikkal, családtagjaikkal. Mindehhez megértés kell a környezetükben élőktől is. A családi, baráti, szeretet, a nyugodt élet a legjobb gyógyszer az elmagányosodás, a lelki, testi elsivárosodás ellen. Az élet meghosszabbítható, de ez csak lehetőség. A lehetőség kiaknázása pedig rajtunk is múlik!

Dr. Katona Edit

A bajok megelőzhetők

Együnk többször, kevesebbet!

Az időskorúakra is az egészséges táplálkozás általános szabályai érvényesek. Érdemes azonban tudomásul vennünk, hogy a kor előrehaladtával, szervezetünk kevesebbel is beéri. A szakemberek megállapítása szerint a 60 éves ember táplálékszükséglete egynegyedével, 70 évesé egyharmadával kisebb, mint az volt úgy 20-40 éves korban.

A következtetés tehát egyszerű: *kevesebbet kell enni!* Az időskori elhízás azért veszélyes különösen, mert az amúgy is „kopottabb", fáradtabb szervezetet túlterheli.

Az elhízott embert a magas vérnyomás, szívgyengeség, cukorbaj, az érelmeszesedés különféle formái fenyegetik. Korszerű, „kiegyensúlyozott" táplálkozással a bajok általában megelőzhetők. Már évszázados kalendáriumok is tanácsolják, hogy *„együnk többször kevesebbet"*. Nos, ez különösen az időskorúakra érvényes, hisz emésztőszerveik már nehezebben dolgozzák fel a táplálékot. Éppen ezért hasznos, ha a reggelit tízórai, a könnyű ebédet uzsonna, a könnyű vacsorát pedig egy kisebb pótvacsora követi.

A táplálkozás tudósai szerint egyik alapvető kívánalom, hogy csak igen kevés zsírt fogyasszunk! Főleg az állati eredetű zsírok mennyiségét kell erősen csökkenteni. Így megelőzhetjük az érelmeszesedést és a szövődményeként jelentkező trombózis kifejlődését is. Aki tehát eddig nem ezekkel készítette ételeit, inkább térjen át a növényi eredetű olajokra. Vaj helyett Ráma-margarin, zsír helyett pedig napraforgóolaj.

Lehet, hogy többek számára nehéz lesz, de le kell mondani a tömény édességekről és csak kevés cukrot szabad fogyasztani. *Tudnunk kell a cukorról, hogy értéktelen, „luxus" energiaforrás.* Biológiailag értékes és szükséges anyagokat nem tartalmaz, csupán hízlal. Emellett az édesség: megmaradt fogaink halálos ellensége. Sőt — növeli a cukorbetegség veszélyét is.

Fogyasszunk helyette inkább gyümölcsöt! Lehetőség szerint minden napra jusson belőle, valamint a zöldség- és főzelékfélékből is. Ezek ugyanis jó néhány szükséges vitaminban, ásványi sóban és rostanyagokban bővelkednek. Ez utóbbiak az egészséges bélműködéshez feltétlenül szükségesek.

Az A-vitaminok fokozzák a betegségekkel szembeni ellenállóképességet, javítják a vérképzést, az étvágyat, az általános erőnlétet. Amit itt nem talál meg szervezetünk — az A- és D-vitamin — azt a máj, tojás, margarin, tej- és tejtermékek, húsok, húskészítmények biztosítják.

Érdemes odafigyelni a táplálkozásra, hisz a helyes étkezéssel sok-sok bajt, betegséget előzhetünk meg

A. Gy.

GYÓGYNÖVÉNYEK A HÁZIPATIKÁBAN

Korunkban, amikor a köztudatba ivódott, hogy a betegségeket csak gyógyszerekkel, műszeres beavatkozásokkal lehet gyógyítani, *Oláh Andor* orvos *A természet patikája* című könyvében arra figyelmeztet, hogy a természetes gyógymódok is hatékonyak a gyógyításban és különösen veszélytelenek az öngyógyításban, a betegségek megelőzésében.

Kötetében szól az évezredes tapasztalatokban gazdag fitoterápiáról. *Megtanít a gyógynövények gyűjtésére, tárolására és felhasználására. Ismerteti a különböző betegségeket, s azok növényi ellenszereit.* Így a lelki tünetekben, zavarokban megnyilvánulókat, a szív- és érbetegségeket, a légúti és emésztőszervi betegségeket és azok gyógynövénykúráit. Olvashatjuk az egyes növényekből előállítható recepteket és pontos alkalmazásukat. Felhívja figyelmünket a helyes táplálkozásra és az életmód szabályaira. Könyvével arra ösztönöz bennünket, hogy mélyrehatóbb ismereteket szerezzünk a betegségekről, megelőzésükről és gyógyításukról, hisz vallja, hogy *„nem bízható egy nép egészsége csak az orvosokra, az egészségügyi dolgozókra, egészségéért mindenki maga felelős"*.

Oláh Andor A természet patikája című könyve három évtizedes gyűjtő-kutató munkájának újabb eredményeit is tartalmazza. Kár, hogy a növények gyűjtési naptárja mellett nem találjuk az egyes gyógynövények rajzát, mely segítséget adhatna a gyűjtőknek. Ennek ellenére a kötet napjaink mellőzhetetlen olvasmánya, hisz veszélytelen és hatásos gyógymódokat kínál az egészséges és boldog élet megvalósításához. (Kossuth)

Büki Attila

Mi a lelki egészség?

Lényegében a jó közérzetben megnyilvánuló lelki egyensúly. Az összhangról, kiegyensúlyozottságról, derűs kedélyvilágról van szó, ami segít megtartani, megőrizni testi egészségünket. A lelki egészség másképpen: *a kiegyensúlyozottságot biztosító alkalmazkodás a világhoz és embertársainkhoz, valamint az egyenletes kedélyállapot és az élénk szellemi érdeklődés fenntartásának, továbbá a tapintatos társas viselkedésnek a képessége.* Ez a képesség az egyik emberben kisebb, a másikban nagyobb mértékben van meg.

Mivel nem velünk született, hanem környezeti hatásokra kialakuló magatartásformákról van szó, egyáltalán nem lehetetlen, hogy kiegyensúlyozott emberek legyünk. Csak az találja meg útját az életben, csak az lehet kiegyensúlyozott, önmagával és a világgal megbékélt lélek, aki felfedezte önmagát, közös nevezőre hozta belső énjét a külsővel.

A reumások nem barométerek

Az ízületi betegségek és a környezet

Mit csináljak, hogy ne fájjon az izületem? Hogyan előzhető meg az izületi betegség?" Ehhez hasonló kérdések foglalkoztatják napjainkban nemcsak az idősebb embereket, hanem a fiatalabbakat is. Valóban sokan szenvednek reumás megbetegedésben. A reuma kifejezést világszerte átfogó fogalomként használják az orvosok a mozgásszervi betegségek nagy csoportjának megjelölésére.

A frontok hatása

Az ízületek, az ízületek körüli szövetek, nyáktömlők, szalagok, inak, inhüvelyek, izmok, csontok az ér- és idegrendszerrel szoros összefüggésben képezik a mozgásszervek funkcionális egységét. *Minden mozgás alapja és nélkülözhetetlen része az ízületek precíziós műszerhez hasonló szerkezetének összehangolt működése.* Részben a bonyolult szerkezeti felépítettség eredménye, hogy a mozgásszervek közül leggyakrabban az ízületek betegednek meg. A legjellemzőbb tünetek: az ízület körüli bőrön látható és tapintható szín-konzisztencia, hőmérséklet-eltérések, valamint merevség, izomgyengeség, védekező izomkötöttség.

Az orvosok véleménye szerint a betegség kialakulásában döntő szerepe a környezeti tényezőknek van. *A reumások gyakran szidják az időjárást.* A tudományos vizsgálatok során bebizonyították, hogy helytelen a reumásokat élő „barométereknek" tekinteni, mert nem a légnyomás-ingadozást érzik meg, hanem az úgynevezett frontok gyakorolnak hatást szervezetükre. Nem a frontvonulások a betegségek okozói, hanem csak fokozzák vagy gyorsítják a kóros folyamatokat, az ízületi fájdalmakat. Jelentős tényező a klíma és azon belül a levegő hőmérséklete, nedvességtartalma. Ismerünk olyan hatásokat, amelyek meglévő hajlam esetén kiválthatják a betegséget, illetve súlyosbíthatják azt. Ilyen például a hirtelen hőingadozás, a testfelszín egyes részeinek lehűlése, a huzat, a nagyobb fokú testi leromlás, a nehéz fizikai munka, a nagy lelki megrázkódtatás vagy a hormonális egyensúly felborulása.

Hőmérsékleti edzés

Megelőzhetők-e tehát a reumás betegségek, (amelyeket oly sokan sorscsapásnak tartanak) vagy esetleg az öregedés elkerülhetetlen, elmaradhatatlan velejárói? A válasz nem egyértelmű. Mint már említettük, a reuma fogalomkörébe sok, különféle betegség tartozik: a gyermekkorban és a fiatalkorban jelentkező reumás láztól az idős emberek porckopásáig, csontritkulásáig. *E panaszok közös jellemzője, hogy a betegségfolyamat a kötőszövetekben zajlik, csont, ízületi izomfájdalmakat okoz.*

A reumás bántalmakkal szemben legjobb védekezés a szervezet ellenállóképességének javítása. Hogyan? „Kutyaharapást szőrével" tartja a szólás-mondás, s valóban a hőmérsékleti edzés ezen az elven alapszik. A hűléses betegségek ellen — bizonyára nem a túlzott féltéssel, hanem a hideg levegőhöz való fokozatos szoktatással védekezhetünk. *Ilyen például a légfürdő és a hideg zuhany.* Megjegyezzük, hogy a hőmérsékleti edzést már a kisgyerekeknél el lehet kezdeni. Először kezeikre, majd lábaikra, arcukra és végül egész testükre engedjünk rövid időre hideg zuhanyt. Egészséges, felnőtt embereknek is előnyös a meleg fürdő utáni hűvös zuhany a vízhőmérséklet fokozatos csökkentésével.

Sokan szeretnek nyitott ablak mellett aludni, mert egészségesnek tartják. Nem tévednek, de ez csak akkor tanácsos, ha a levegő nem túl hideg, és jól betakarózva alszanak. Aki nyugtalanul alszik és éjszaka kitakarózik, az inkább este szellőztesse ki alaposan a szobáját. *A tapasztalat szerint a hideg szobában alvók kitakarózása okozza a vállfájdalmak legnagyobb részét.*

A megfelelő öltözködés is „védelmet nyújt" a reuma ellen. A lényeg az, hogy az időjáráshoz igazodva válasszuk ki ruhadarabjainkat. Ezt elsősorban a réteges öltözködéssel lehet elérni. Több vékony, egymás fölött viselt ruhadarab jobban melegít, mint egy vastag, nehéz kabát.

Tornásszunk, sétáljunk

Reumás lázat okozhatnak a beteg mandulák és a lyukas fogak is. Mivel a felesleges kilók súlyos terhet jelentenek a mozgásszerveknek is, az elhízás kialakulásának megelőzése tulajdonképpen védekezés a reuma ellen is.

A reumás betegségek elkerülése érdekében fontos, hogy kíméljük magunkat a különféle munkaártalmaktól. Azok, akik már fiatal korukban hajlamosak voltak a derék- vagy hátfájásra, ne válasszanak olyan pályát, ahol a gerincoszlop súlyos terhelésnek van kitéve. De ne higgyük azt, hogy a derékfájás csak a végzett munkával van összefüggésben. Más okai is lehetnek.

Aki munkája nagy részét ülve végzi, az kétszeresen ki van téve az izületi reumás betegségek veszélyének. De mindezt ellensúlyozhatjuk, ha szabad időnkben tornázunk, sétálunk, kirándulunk. Olyan testmozgást kell végeznünk, amely ellensúlyozza a mindennapi megszokott, munkavégzéssel összefüggő, egyoldalú testtartást. E célra legalkalmasabbak a minden izmot, izületet harmonikusan megmozgató gyakorlatok, testedzések.

K. E.

Néró császár smaragdlencséje

Nem szégyen a szemüveg

Néró császár — állítólag — smaragdlencsét használt, amikor a gladiátorok küzdelmét szemlélte. Ez egyáltalán nem bizonyított tény, ám az már inkább, hogy a nagyításra használható szemüveg először Itáliában, 1270 után jelenik meg.

Mint látjuk, a szemüvegnek hosszú időre visszanyúló múltja, hagyománya van. Az is nyilvánvaló, hogy soha nem „kedvtelésből" viselték. Ennek ellenére sajnos ma is sokan inkább feleslegesen erőltetik a szemüket, mintsem ehhez a segédeszközhöz folyamodnának. Pedig ez rossz közérzet, idegesség, fejfájás okozójává válhat. Sőt idült kötőhártyahurutot is előidézhet.

A homályos látás velejárója még a tevékenység közbeni mozdulattévesztés. Munka közben ez rossz hatásfokot — sok selejtet — *és nem utolsósorban: balesetet okozhat!*

Mindezt — nem érdemes megvárni! Szemüveget kell viselniök mindazoknak, akiknél fénytörési hiba következtében a szem optikája nem tud éles képet közvetíteni az ideghártyára.

Tudomásul kell vennünk, hogy az évek múlásával a szemlencse rugalmassága is csökken. *Általában 40-45 év körül már nemigen alkalmazkodik a közeli látáshoz.* Ettől az életkortól fogva tehát — már főleg olvasáshoz, de egyéb közelre látást igénylő tevékenységhez is — szükségessé válik a szemüveg viselése. Ez alól csak azok kivételek, akik már eleve rövidlátók! Így ők — két-három dioptriás fénytörési hibával — idős korban is szemüveg nélkül olvashatnak. Persze, nekik meg a távolra látáshoz van szükségük szemüvegre.

Mindezek ismeretében, mégis miért a szemüveg iránti idegenkedés? A nemtörődömség mellett talán a hiúság játszik ebben vezető szerepet. Sokan ugyanis az öregedés külső jelének tartják a „pápaszemet".

Vajon, éppen a szemüvegtől lesz „öregebb" a — szellemi teljesítőképessége csúcsán lévő — 40 éves ember? Hisszük: a kérdésben a válasz is benne van! *Legfeljebb akkor kelt előnytelen benyomást, ha nem az arc formájához illő keretet választ a tulajdonos.*

Ebből az árucikkből azonban széles választék áll rendelkezésre. Jóformán minden archoz lehet megfelelő formájú keretet találni. Sőt, nem ritka eset, hogy a szemüveg, még küllem szempontjából is kimondottan előnyös viselője számára! Bárki megfigyelheti azt is, hogy akit szemüveggel ismert és „szokott" meg, anélkül már kicsit idegennek, de legalábbis „furcsának" érzi az illetőt.

A fejlődő tudomány a szemüvegre szorulóknak is újat nyújt. A közvetlenül a szemre helyezhető kontaktlencsére gondolunk. A „láthatatlan szemüveg" előnyeiről igen sok közlemény látott már napvilágot a sajtóban is. Érthető, hogy foglalkoztatja az embereket, hisz a látóképesség „láthatatlan" megjavítása nagyon régi törekvés. A kontaktlencse — keret híján — nem korlátozza a szem látóterét. E tulajdonság különösen járművezetésnél jelentős. Ezenkívül nem párásodik, nem kell óvni a leeséstől. Viselőjét ilyenformán a sportban és egyéb más mozgásigényes tevékenységben sem akadályozza. Használatát viszonylag hamar meg lehet szokni. Viselése egyéni érzékenységtől is függ: legfeljebb napi 10-12 órán át hordható.

Ne feledjük, hogy szemüveget — vizsgálat alapján — csak szakorvos írhat fel. Más szemüvegét ne hordjuk, még ha esetleg „nagyszerűen" látnánk is vele!

Albrecht Gyula

Nyugdíjazás és a lelki válság

A nyugdíjazással kapcsolatban gyakran beszélünk *lelki válságról.* Ez a válság leginkább az egysíkú embereket fenyegeti; azokat, akik számára egyetlen érdeklődési terület létezik csupán, munkájukon, hivatásukon kívül más nem érdekli őket. Hasonló válsághelyzetet élnek át azok is, akiket a nyugdíjazás hirtelen megfoszt a tekintélyüktől, akik elvesztik társadalmi presztízsüket. Ezek az emberek úgy érzik, hogy számukra értelmetlenné vált az élet, a társadalom számára elvesztették értéküket, nincs szükség rájuk. Gyakran az öregedéstől való félelem a lelki válság alapja, ami állandó önvizsgálódáshoz, folytonos szorongáshoz vezet.

A gerontológiai kutatások igazolták, hogy a *munka a korai és kóros elöregedés legfőbb ellenszere!* Munkán azonban nemcsak a keresőfoglalkozást értjük, hanem minden olyan *rendszeres* tevékenységet, amelynek végrehajtásához erő, akarat, tudás és kitartás szükséges.

SZÍNHÁZI JEGYZET

A felújított Bánk bán

A zenészek hangoltak, a közönség elandalodva várta *Mozart* édeskés, lágy muzsikáját. Egyheti munka után megváltó kikapcsolódásnak ígérkezett ez az április 25-i délelőtt az Operában. A *Szöktetés a szerájból* könnyed története, fülbemászó dallamai két évszázada zsongítják, késztetik álmodozásra a hallgatókat. A zenészek hangolnak. A futamok egyre vadabb, zaklatottabb zenét idéznek, s a függöny felgördülte előtt a színház egyik vezetője bejelenti a műsorváltozást. A kritikus örült, hogy nem előtte való nap írta meg jegyzetét. *Mozart* helyett ugyanis azon a délelőttön *Erkelt* mutatta be az Operaház.

A felújított *Bánk bán* közönségsikert aratott. *Katona József* drámájának történetét a kisiskolások is ismerik, az *Egressy Béni* szövegkönyve alapján készült opera is szinte kötelező „hallgatmány". *Vörösmarty* keserű bordala — *Petúr* bán előadásában — ismertebb, mint maga a vers. Lelket borzoló indulatot egy másik költő, a zeneköltő *Erkel* öntött belé.

S ha már *Egressy Béni* neve szóba került, illik megjegyezni, hogy bizonyára bátyja, *Egressy Gábor* — a kor legnagyobb formátumú magyar színésze — hatására fogott bele a libretto írásába. *Sajnálatos, hogy ennek az univerzális alkotónak* — zeneszerzőnek, írónak, színésznek — *a nevét (is) alig ismerik manapság.* Megzenésítette a Szózatot, *Petőfi* verseit, írt színdarabokat, s *Erkel* igazán jelentős operáinak, a *Bátori Máriának,* a *Hunyadi Lászlónak* és a *Bánk bánnak* ő írta a szövegkönyvét. *Egressy Gábor* sem maradt le mögötte: jutalomjátékául 1834-ben a Bánk bánt választotta — ez volt a dráma első bemutatója.

Erkel Ferenc operája, a *Hunyadi László* 1844-ben valódi siker volt. A zeneszerző már ekkoriban készült a Bánk bánra. A premier hatalmas sikert hozott: 1861. március 9-én Erkel Ferenc, a Nemzeti Színház első karmestere vezényletével színpadra került a Bánk bán. Azóta sem múlik el évad nélküle.

A mostani felújítás remekül sikerült. Nagy Ferenc vezényletével ismét tudása legjavát nyújtotta a zenekar. *Forray Gábor* díszletei egyszerűségükkel élményszámba mennek, *Márk Tivadar* jelmezei gyakorlatiasan választják két táborra — merániakra és magyarokra — a szereplőket. Ha a *Vámos László* rendezte előadásról kritikát kell mondanom, azt egyetlen művész se vegye magára. Az Operaház akusztikájával, technikai berendezéseivel van bajom. Hogy ezúttal is voltak ilyen gondok, arról korántsem tehetnek a kiváló művészek *Számadó Gabriella* (Gertrudis), *Korcsmáros Péter* (Ottó), *Ardó Mária* (Melinda), *Karizs Béla* (Bánk), *Tóth János* (Tiborc), *Vághelyi Gábor* (Petúr) vagy *Kovács Pál* (Biberach). Kérdezem azonban: miért nem játszanak a színpadon operaénekeseink?

Rácz-Székely Győző



(Kiss Attila rajza)

Aki verseket tanul, más ember lehet

A vasúti szavalóverseny siófoki döntőjében határozottságával, előadókészségével hívta fel magára a figyelmet *Balogh Irén* karcagi jegyvizsgáló. Igaz, a holtversenyt eldöntő „kisdöntő" után is „csak" az ötödik helyet érte el, de kis szerencsével a második is lehetett volna. S mindez csak egyetlen ponton múlott. *Balogh Irén* tehetségét bizonyítja, hogy neki ítélték a MÁV ifjúsági bizottság különdíját.

— Kicsit mérges vagyok, mert a kötelező *József Attila*-vers előadása gyengébbre sikerült — mondta a fiatal versenyző a záróünnepség után. — Aztán *Szabó Lőrinc,* Tücsökzene című darabja újra sikert hozott. De a vetélytársak: *Tóth Lajosné* szentesi kereskedelmi hivatalon, *dr. Harmos Flóriánné* nővér és *dr. Gellei András* orvos a MÁV kórházból, valamint *Almási László* szegedi mozdonyvezető is újítani tudtak. Mindenesetre voltam már országos balladamondó versenyen is második, országos diáktalálkozón és szövetkezeti versenyeken győztes, de ott sem volt ilyen színvonalas versengés. Éppen ezért elégedett vagyok az eredményemmel. *A Színművészeti Főiskolával kacérkodom.* A felvételi első fordulóján sikeresen túljutottam, így energiámat a felkészülési időszakban elsősorban ez kötötte le.

Balogh Irén a kereskedelemtől pártolt át a vasúthoz. Jelenleg a Karcag—Tiszafüred vonalon szolgál.

— Nekem szerencsém volt — folytatja —, hogy ilyen kollektívába kerültem. *Csontos Józseftől* és *Kovács Istvántól,* a püspökladányi jegyvizsgálói tanfolyam szakoktatóitól sok hasznos gyakorlati útravalót kaptam. Sajnos az utasok durva magatartása nehezíti a munkánkat. Feltépik a személykocsik üléseit, kitörik az ablakokat.

— Segíti-e a munkát az irodalom szeretete?

— Aki verseket tanul, s azt közönség előtt színvonalasan elő is tudja adni, az fegyelmezett ember, s az utasokkal is könnyebben szót ért.

Orosz Károly

Téli emlékek

Egy utas feljegyzései

A hajnal nyirkos, ködös sötétje öleli körül az M.-i vasútállomást. Az utas talpa alatt hóbafulladt kövek nyikorognak. Az órájára pillant, s dühösen konstatálja, hogy még csaknem fél órát kell a buszra várakoznia.

A piros téglás szolgálati lakás falán krétával írt nyomtatott betűkön akad meg a szeme KÖVESD A NYILAT! Az utas szót fogad és három könnyed lépéssel máris THORDASCH CITY-ben terem. Az ebből továbbvezető nyíl a fal vonalát kényszerűen követve jobbra fordul és az állomásépület tégláin folytatódik. Az állomás bejárati ajtajához érve — nyolc rövid lépés — az utolsó téglán felirat figyelmeztet, hogy ez már a SCHIVATAG.

A váróterem hideg és kietlen, akár egy jégverem. Vagy inkább boncterem, jut az utas eszébe a szoba közepén árválkodó bádogtetejű, téglalap alakú asztalról. Az asztal mögötti padon egy férfi alszik. Tátott szájjal horkol. Derekáról a kabát felgyűrődött, sapkája a földre esett.

Az utas szeme most az öreg szénkályhára téved. Évek óta használaton kívül lehet, ajtaján papír- és szemétcafatok lógnak ki, tetején csikkek és almacsutkák lehangoló, időtlennek tetsző szimbiózisban.

Bőrkalapos, télikabátos férfi lép most az utashoz, és udvariasan tüzet kér.

— *Tudja, Tordasra megyek, a bátyám ott van a szanatóriumban. Remélem beengednek?* — mondja.

— *Nézd, anyuci, az a bácsi háromszor olyan kövér, mint apuka* — mutat az ötéves forma kisfiú az átellenben nagyokat horpasztó, álomba bódult férfira. Az utas önkéntelenül követi a gyerek felhívását, és hirtelen úgy érzi, hogy veszettül fázik a veséje.

A lefüggönyözött pénztárablak mögül izgató női kacaj hallik. Olyan ez, gondolja az utas, mint a Szigorúan ellenőrzött vonatok című filmben, amikor is a forgalmista a pénztáros kisasszony fenekét stemplizte felajzva. Odabent persze biztosan jótékonyan bizsergető meleg van, mereng a kietlenségbe a száműzött utas, és a duruzsoló kályha körül bármi megtörténhet... Természetesen korántsem a szolgálat rovására, teszi még hozzá a kandi képzelet. Kilépve a váróteremből, szigorúan a nyilat követve, ha minden igaz, eljuthatunk akár ALPHAVILLE-be is. És akkor a falra firkált írás szellemében boldogan felkiálthatunk: minden OCÉ (!)!

*

A hosszúra sikeredett éjszaka után alig éri el az A.-ba tartó személyvonatot. Jegesen párálló sörök úsznak be türelmetlenül a másnapos képzeletbe. A lány katona barátjától búcsúzik. A férfi, akivel szemben az utas letelepedik, papírzacskóból szalonnát és kenyeret halász elő. Az utas lábával dobol ritmust az egyre sürgetőbb, aszályos szomjúsághoz. A lány leveti kabátját, és úgy ül le, hogy éppen rálátnak egymásra. Az utas, mintegy kötelességszerűen nézi, s olykor-olykor a nő is viszonozza pillantását. Se füle, se farka — vonatidill. *A lány haja elöl rövidre vágva, hátul viszont hosszú tincsekben csüng alá.* Kissé húsos arcán sokat segít ez a frizura, megnyújtja vonásait, s mikor újra az utas felé néz már-már vagányul merészek azok a szemek. Nincs bennük lesújtó elutasítás, mint ahogy szende és szégyenlős alamuszságnak sincs nyoma.

Az elviselhetetlenül acsarkodó szomjúság vet véget a magáért való szemezésnek. A büfékocsiban cefet hideg van. Mohóságtábornok nem ad kegyelmet: gyomrában az első késélkortyok metsző sebeivel a helyére üget. A szomszéd fiairól kezd el beszélni. Egyikük most katona, a másik ott dolgozik ahol ő, a metróépítőknél, csakhogy a gyerek már gépkezelő. Amiben az utas bízott, hamarosan beteljesedik: visszamennek egy újabb sörre. *A metrós fiú lakást bérel Pesten a haverjával, oda viszik föl a lányokat.* Uram, súgja bizalmasan a férfi az utas fülébe, én ahogy csak tudom, lebeszélem a nősülésről, merthogy az megvár. Ellenben ezeket a tini lányokat bűn lenne parlagon hagyni, heherészik, ráadásul még kacsintgat is hozzá.

A kocsiba visszatérve (a puding próbája az evés) az utas keresi a lány tekintetét, de ő, mintha csak megsejtette volna az előbbi eszmecsere mibenlétét, tüntetően kifelé bámul a robogó vonat ablakán.

Tódor János

Fazekas Lajos

BÜROKRÁCIA

Ma megint
hivatalosdit játszottak velem —
Beléptem az örökmozgóba
Föl és le

Csak szálltam
csak szálltam
S reményem fonalával bolyongtam
falak jelek és ajtók
labirintusában

Kiállítás Zsurkon

Záhony társközségében, az alig ezer lélekszámú Zsurkon, az adottságokhoz és a körülményekhez képest élénk a kulturális élet. Különösen sokoriak az ismeretterjesztő előadások, az étkezési tanácsadások és ételbemutatók, sőt a vetítőtermet rövidesen videomozivá alakítják át.

Legutóbb, a község művelődési házában működő, és fennállásának 15. évfordulóját ünneplő kézimunka szakkör rendezett kiállítást. A gyűjtemény legszebb darabjait a tervek szerint a közeljövőben Záhonyban is bemutatják

Moldova György:

Pályázat

Szent Péter idegesen játszott a kulcsaival.

— Elegem volt az egész vircsaftból, meg fogom kérni az Öreget, hogy bízza másra a magyar részleget.

— Tulajdonképpen mi bajod van a magyarokkal? — kérdezte Gábriel arkangyal.

— Eddig csak az érkezőkre kellett vigyázni, csempésznek: a halotti ruhájuk zsebe teli van forinttal, még a szolgálattevő angyaloknak is el akarják adni, a kérdőívek kitöltésénél csalnak: százból kilencvenkilenc azt állítja, hogy lent a Földön naponta áldozott, részt vett az ellenállási mozgalomban és emeletes házat épített segédmunkási fizetésből. Ezt, mondom, már megszoktam, de most a születésre váró magyar gyerekek is elkezdték.

Szent Péter egy sűrűn telerótt bárányfelhőt tett le az asztalra:

— Azt írják: nem igazságos a jelenlegi születési rendszer, hogy a gólya találomra ejti be őket a házak kéményein.

— Ők még itt tartanak?

— Igen, amíg a Czeizel doktor fel nem kerül — csak aztán kérdés, hogy lesz-e kedvük megszületni. Szóval azt mondják: nem igazságos, hogy az egyikük egy főorvos gyerekének születik, a másik meg egy öltözőőr családjába kerül, mert hiába tehetségesebb esetleg az öltözőőr fia, egész életében nem tudja behozni azt az előnyt, melyet a főorvos fia már a születésével megkap: a jobb anyagi körülményeket, a könyveket, utazásokat és így tovább. Tulajdonképpen már itt fenn az irányításnál eldől, hogy lent a Földön mi lesz belőlük. Intézkedéseket követelnek, és az ügyet nem lehet eltussolni, nézd meg: egy másolatot elküldtek az Öregnek, egyet Marxnak, egyet a pokolba Lucifernek, egyet a Menynyei Harsonának. Mit csináljak, Gábriel? Szerinted ki ért ezekhez az ügyekhez?

— Van nálam egy néhai személyzetiosztály-vezető, Népiné Holczhacker Rózsa.

— Hogy juthatott be egy személyzetis a mennyországba?

— Lucifer küldte fel, mert már tele volt velük a pokol, nálunk meg Sámson volt szolgálatban a portán, és tudod, ő elég rosszul lát szegény. Ezzel a Népiné Holczhacker Rózsával azóta is elég sok bajunk van, folyton feljegyzéseket készít, engem is feljelentett, azt állította, hogy valaha leventeoktató voltam, és ami a legrosszabb: folyton bele akar szólni az Öreg döntéseibe — de ezt az ügyet talán meg tudná oldani, hiszen lent a Földön is ilyenekkel foglalkozott. Majd én beszélek vele.

Népiné Holczhacker Rózsa néhány nap múlva kész javaslatot tett le Szent Péter asztalára.

— Számtalan körülményt kellett figyelembe vennem, de igyekeztem mindenoldalúan tájékozódni. Kötött tervszámokkal kell dolgoznunk, mert teljesítenünk kell több magyar vezérigazgató kérését is, akik valamennyien jó párttagok és derék vallásos emberek — az egykori személyzetisnő a javaslata fölé hajolt. — Az ütemterv szerint a jövő héten ezer csecsemőt kell leirányítanunk Magyarországra, ebből ötszáznak nem lehet kétséges a jövendő beosztása: a textilipar háromszáz lányt kért, a vasút és a bányászat száz-száz fiút, hozzájuk a pokolból most szabadult, felújított lelkeket küldjük majd, az előírások szerint nekik még további szenvedésre van szükségük. Probléma csak a fennmaradó ötszáz hellyel lehet — ezekre, véleményem szerint, pályázatot kell kiírni.

— Pályázatot? Milyen feltételekkel?

— A legjobb helyekre, mondjuk, egy slágerszövegíró vagy egy maszek cukrász családjába azok kerülnek, akik a legtöbb pontot szerzik. A maximális pontszám húsz volna, ez két részből tevődne össze. az Angyalkertből viselkedésének megfelelően mindenki egy—tíz pontot hoz magával — értékelnénk, hogy az illető milyen aktívan énekel az Angyalok Kórusában, ősszel részt vesz-e a manna betakarításában és így tovább. A többi tíz pontot egy vizsgán lehetne elérni.

— Miből állna ez a vizsga?

— Próbára tennénk a jelentkezők hivatástudatát, alkalmasságát a választott hivatásra.

— Egy három-négy hónap múlva megszülető gyerekről meg lehet állapítani, hogy alkalmas-e például tábornoknak? — kérdezte hitetlenkedve Szent Péter.

Népiné Holczhacker Rózsa elnézően mosolygott:

— Kérem, én csak annyit mondok, hogy az egész magyar felvételi rendszer hasonló elveken alapszik az általános iskolától egész az egyetemig. Én különféle tesztekre gondolok, például egy közgazdászjelölt elé egy részvénykötegeet és egy koldustarisznyát tennénk, tisztánlátásáról sokat elárulna, hogy melyik után nyúl először.

— Egy segédmunkást hogy próbálnának ki?

— Sehogy, egy bizonyos szinten alul és fölül nincs szükség különösebb ismeretekre és képességekre.

A tesztek egy része megoldhatatlan lenne, például ilyeneket terveztem be: miben tartunk egy mindent feloldó folyadékot, vagy: mi történik, ha egy mindent elsöprő erő egy legyőzhetetlen akadállyal kerül szembe?

— Ezeket miért tennék fel? Azt állapítanánk meg velük, hogy a jelöltek rájönnek-e a kérdés megoldhatatlanságára?

— Nem, ilyen kérdéseket azoknak a jelölteknek adnánk fel, akiket politikai szempontból ajánlatosnak látszik kissé háttérbe szorítani — ezekkel a kérdésekkel természetesen nem szerezhetnének pontot.

Ugyanakkor kidolgoznánk olyan kérdéseket is, amelyekre mind az „igen", mind a „nem", de a „lehet" válasz is megfelelő.

— Hol talál ilyeneket?

— Klasszikusaink számos példával szolgálnak, csak össze kell hasonlítani a tíz év időkülönbséggel megjelenő új kiadásokat. Ezeket a bombabiztos kérdéseket a különösen fontos, tehát nagy F-fel jelolt pályázók kapnák.

Mikor Népiné Holczhacker Rózsa befejezte a javaslat ismertetését, Szent Péter eltöprengve nézte a halmozódó papírlapokat:

— Bár ez a felvételi rendszer a legerkölcstelenebb dolog, amiről csak hallottam Szodoma és Gomorra óta, de mivel nem tudok jobbat helyette, azt kell mondanom, hogy próbáljuk meg.

— Attól tartok, nem sokra megyünk vele — mondta Gábriel.

Az arkangyal rossz sejtelmei hamarosan beigazolódtak, az Angyalkertben tárolt ötszáz lélekből négyszázkilencvenen egy fiatalkorú nyugdíjas helyét pályázták meg, a többi tíz el sem akart menni az Angyalkertből, a tesztvizsgákon pedig egy berepülő katicabogár érte el a legjobb eredményt a hátán levő hét ponttal.

Szent Péter lemondóan legyintett:

— Marad a gólya! Azt hiszem, előbb lent a Földön kellene valamit csinálni.

Fényeslitkén

Maratoni teremfutball

Felszabadulásunk 42. évfordulója tiszteletére nonstop teremfutball-mérkőzést rendeztek Fényeslitkén: a játékosok (összesen 42-en) 42 órát futballoztak.

A fényeslitkei kocsijavító üzem és a BFF dolgozóiból verbuvált vasutascsapat a községi KISZ-szervezet alkalmi együttesével mérte össze erejét.

A kiadós küzdelmet 586:518 arányban a KISZ-esek nyerték.

A helyi általános iskola tornatermében rendezett mérkőzés ideje alatt 400 liter szódavíz, 6 kilogramm kenyér, 300 zsemle és 8 kilogramm szalámi fogyott el.

Számvetés

Közgyűlésen adott számot múlt évi munkájáról az MHSZ balassagyarmati MÁV-klubjának vezetősége. *Fényes Balázs* klubtitkár beszámolójában az eredményekről és a gondokról egyaránt szó esett.

A klub tavaly részt vállalt a vasutasnapi sportrendezvények lebonyolításában. A légpuskalövészetet és a kézigránátdobást ők irányították. Gyümölcsöző a klub együttműködése a város Petőfi általános iskolájával és a határőrséggel. Az OHV városi döntőn az általuk patronált iskola úttörői az első helyen végeztek. A felnőtt és a vegyes ificsapat ugyancsak a dobogó legmagasabb fokán végzett a városi területi döntőn.

Ami a jövőt illeti, a megyei és a városi MHSZ-vezetők azt várják a MÁV-klubtól, hogy növekvő színvonalon szervezzék a honvédelmi tömeg- és versenysportot, továbbá fordítsanak nagyobb figyelmet a szocialista brigádokra. A feladatok között szerepel az együttműködés felújítása a KISZ-szervezetekkel és az Ifjú Gárdával.

FELHÍVÁS

A Landler Jenő Járműjavító Üzem az idén ünnepli fennállásának 140. évfordulóját. Az üzem közművelődési bizottsága a jeles évforduló tiszteletére, a 37. vasutasnapon kiállítást szervez.

Kérik azokat a kollektívákat, illetve dolgozókat, akik régi dokumentációk (fényképek vagy más tárgyi emlékek) birtokában vannak és hajlandók azokat a rendezőknek felajánlani, hogy jelentkezzenek Keresztúri Ildikó népművelőnél (telefon: 692-881, vasúti: 82-18) vagy Szeghalmi Imréné versenyfelelősnél (81-75).

A felajánlott anyagokat a rendezők gondosan megőrzik, a kiállítás zárása után pedig visszaadják a tulajdonosoknak.

Segíteni jött — végleg maradt

A hőlégballon szerelmese

Két évvel ezelőtt, amikor az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub újonnan alakult hőlégballon-szakosztályának vezetője, *Oross János* felkérte *Kastély Erikát*, hogy vállalja el ballonrepülőik kiképzését, a MÁV-osok remélni sem merték, hogy a nemzeti válogatott — fiatal kora ellenére nagy tapasztalatú — sportolónőjét hosszabb ideig a klubhoz tudják kötni. Hiszen Erika addigi klubjában összehasonlíthatatlanul jobbak voltak a ballonozás feltételei, s jó kollektív légkörben, rutinos társak közt készülhetett az újabb versenyekre . . .

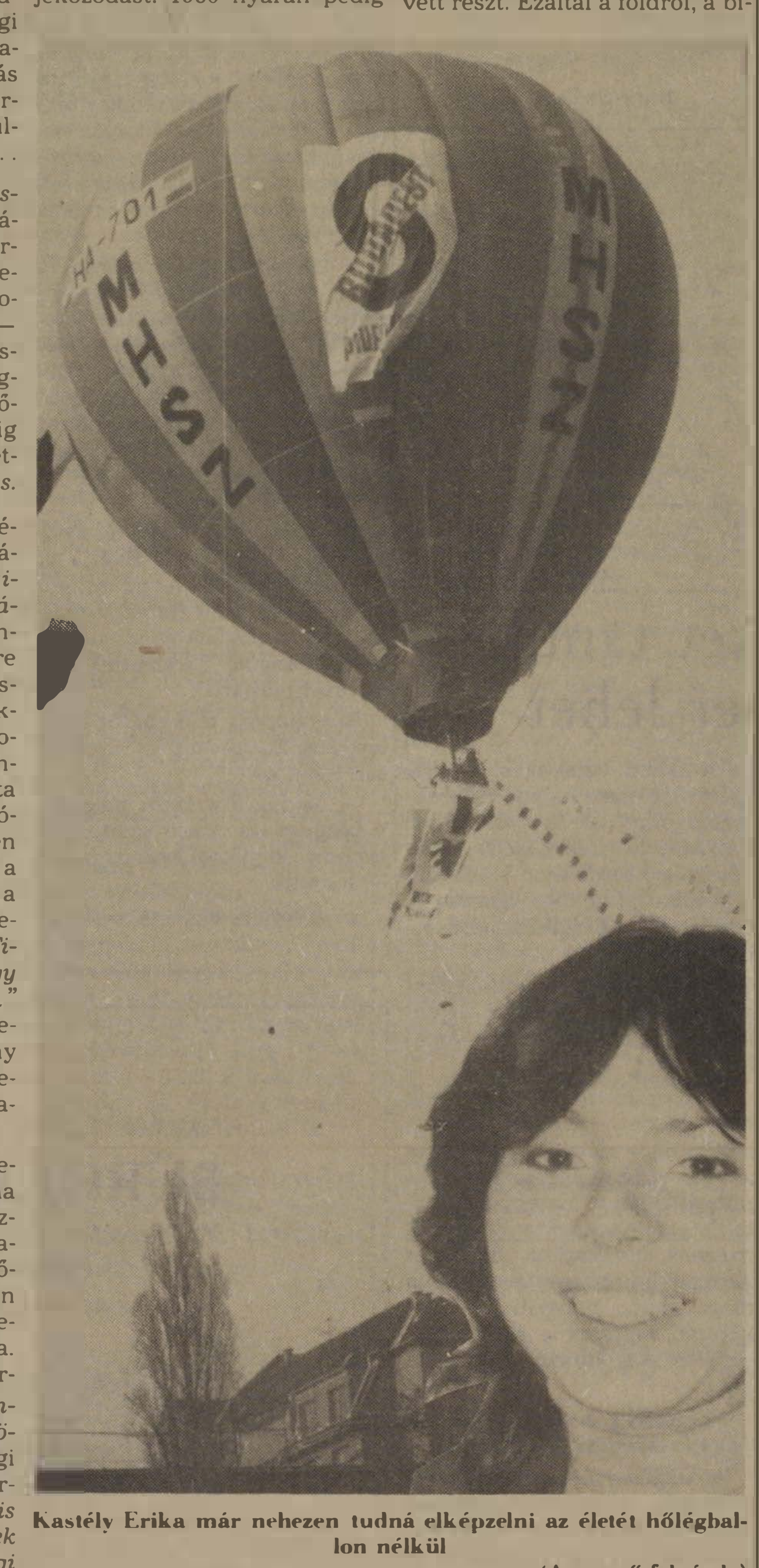
Amint az várható volt, *Kastély Erika* — aki Magyarországon a nők közül elsőként szerzett ballonrepülő-oktatói képesítést, s számos versenyen bizonyította már felkészültségét — a MÁV-nál is nagy lelkesedéssel tanította a kezdőket a hőlégballon kezelésére, a légi manőverek végrehajtására. Sokáig úgy tűnt, számára csak egyetlen szerelem létezik: *a repülés.*

Oktatói működése eredményeként fél évvel később három növendéke — *Aklán Attila, Döme Tibor, Karancsi János* — is megszerezte a ballonrepülőpilóta-igazolványt. Erre — a szerény lehetőségeket ismerve — még a szakmai körökben is odafigyeltek. S hamarosan következett az újabb „szenzáció". *Döme Tibor* ballonpilóta feleségül vette a csinos oktatónőt. Miután az esküvő éppen aznap volt, amikor a gyerekek a Télapó érkezését várták, a MÁV-os ballonosok joggal jegyezték meg mosolyogva: *„Tibinek Erikát, nekünk pedig egy jó oktatót hozott a Mikulás."* Mert ezek után már természetes volt, hogy a fiatalasszony hőlégballonosként a MÁV repülőklubnak is hűséget fogadott.

Igaz, az a tény, hogy sportrepülőt választott férjéül, aligha számított meglepetésnek. Részben, mert szinte minden szabadidejét a repülésnek és ejtőernyőzésnek áldozta, részben azért sem, mert szülei is a „levegőben" találtak egymásra. Mindketten válogatott ejtőernyősök voltak, s *Kastély Sándor* egyéni célbaugrásban, *Sörös Erika* éjszakai magassági ugrásban állított fel világrekordot . . . *Nem csoda, hogy ő is kislánykorától ejtőernyősnek készült. Ám, egy újfajta légi sport gyorsan eltérítette eredeti szándékától.* S ezt is édesapjának köszönheti. Ugyanis *Kastély Sándor*, aki hazánkban elsők közt kezdett hőlégballonozással foglalkozni, idősebbik lányát rendszeresen magával vitte a hajnali függeszkedésekre. Erika pedig az első rövid felszállások után jelentkezett az MHSZ—MALÉV REK-tanfolyamára.

A következő évben — 1979-ben — már megkezdte az első felszállásokat, s attól kezdve rendszeresen járta társaival hétvégeken az országot, hogy minél magasabb szinten sajátítsa el a hőlégballon irányításának fogásait, valamint a légi tájékozódást. 1980 nyarán pedig kert hamarosan újabb kimagasló sportteljesítmény követte: 1983 májusában a magyar nők közül elsőként kapta meg a ballonrepülő-oktatói szakszolgálati engedélyt.

Szakmai tapasztalatainak gyarapításában sokat jelentett, hogy az 1984. évi hőlégballon nemzeti bajnokságon nem versenyzőként, hanem bíróként vett részt. Ezáltal a földről, a bírók szemszögéből is megismerhette az értékelés folyamatát, a verseny légkörét.



Kastély Erika már nehezen tudná elképzelni az életét hőlégballon nélkül

(A szerző felvétele)

Varga Lászlóné oldalán részt vett élete első versenyén, az Olefin Kupán. *Alig néhány hónap elteltével — a nők közül másodikként — megszerezte a pilótaigazolványt, mely a 15-ös sorszámot viselte.* S még ugyanebben az évben — ugyancsak *Vargánéval* — részt vett az I. hőlégballon nemzeti bajnokságon. Méghozzá nem is akármilyen eredménnyel. A versenyszámok többségében rendre az első három helyet szerezték meg, s kevésen múlt, hogy végül „csak" a 4. helyen végeztek — egyetlen női párosként — a férfiak mezőnyében.

A következő évben úgy döntött, az eredményesebb ballonozás érdekében elkezdi az ejtőernyőzést is. Így lépett be az MHSZ BHG Ejtőernyős Klubba, ahol annyira megragadta a jó közösségi légkör, hogy ballonosként is átigazolt.

Az ejtőernyőzéssel együtt járó fizikai edzés, illetve a célmegközelítés, célra ereszkedés gyakorlása hamar meghozta a remélt fejlődést. *Júniusban, a népes nemzetközi mezőnyt felvonultató Olefin Kupán első helyen végzett, mint a győztes csapat pilótája.* S a II. hőlégballon nemzeti bajnokságon szintén győzelemmel rajtolt. Balszerencséjére a kedvezőtlenre fordult időjárás miatt végül nem lehetett a versenyt befejezni, értékelni. Egy évvel később viszont *Kígyós Istvánnal* párban, dobogón végzett a nemzeti bajnokságon. A nagyszerű si-

Az elmúlt év tavaszától egy éven át nem vett magára ejtőernyőt, nem állt be a hőlégballon kosarába. S bár a sportolástól átmenetileg búcsút kellett mondania, mégis boldognak láttam, valahányszor találkoztunk. Kérdeznem sem kellett, nem volt nehéz kitalálni: kisbabát vár, készül az anyai hivatásra. S születendő gyermeke egészségéért semmit sem hajlandó kockáztatni. Pedig nagyon fájt a szíve, valahányszor felnézett a kéklő égboltra, vagy a MÁV repülőklubban hallgatta a többiek lelkes élménybeszámolóit, s amikor Tibor, a férje hajnalonként útra kelt, hogy gyakorolja a ballonrepülést . . .

Zolika megszületése után viszont már kevés ideje maradt a repülés utáni sóvárgásra. Idejét, figyelmét lekötötte kisfia gondozása. S számára gyakran ez is akkora boldogságot jelent, mint egy sikeres felszállás.

Szülei szívesen vállalják a kis unokát, így nincs akadálya, hogy ezen a nyáron ismét elkezdje az aktív hőlégballonozást, felkészüljön az elkövetkező versenyekre. Reméli, nincs messze az az idő, amikor majd férjével és kisfiával hármasban emelkedhet a magasba. Mert aligha kétséges, hogy Zolika is lelkesedni fog a ballonozásért — és a MÁV-klubért.

Büki Péter

Sakk

3. SZÁMÚ FELADVÁNY J. Burda (Havirov — CSSR) Matt 2 lépésben.



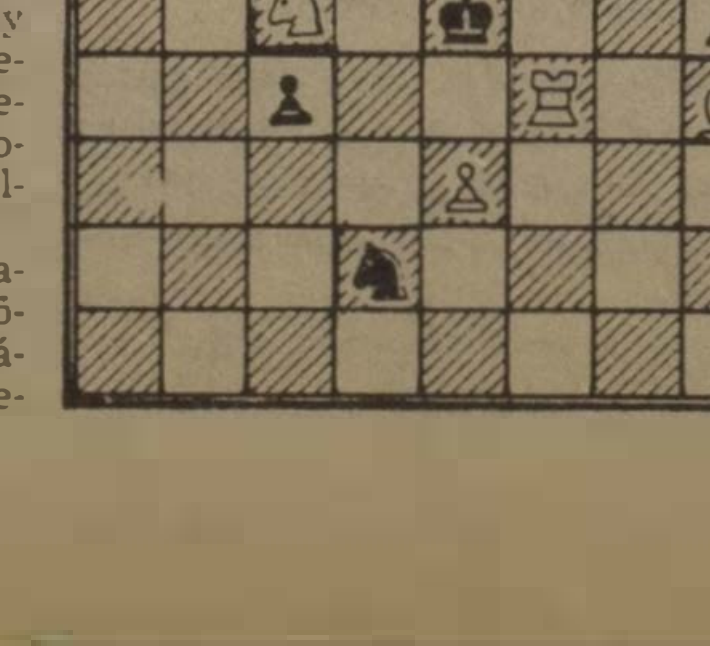
Mai feladványaink követelménye azonos a múlt hónapban közöltekével. Az első lépést világos teszi, és sötét legerősebb lépései esetén is a második lépésben mattot ad. Ez a követelmény egyébként változatlan lesz a következő rovatainkban is, a továbbiakban tehát nem részletezzük így külön. Az ábra alatt szereplő **„matt 2 lépésben"** jelzés erre utal majd mindig.

Bízunk benne, hogy feladványrovatunk életképes lesz (amit a szerkesztőségünkbe beküldött megfejtések számán mérhetünk le), és ez lehetővé teszi, hogy a közlésre kerülő eredeti (első ízben lapunkban megjelenő) kétlépéses feladványainkat nemzetközi verseny keretében értékelhetjük majd 1989 végén. Az értékelés elvégzésére **Kiss János sakkszerző mesterünket** kértük fel, aki e feladatot örömmel elvállalta.

Az ő munkáját segítik olvasóink, amikor a közölt feladványokat gondosan elemzik, és rámutatnak az egyes művek szépségeire és esetleges hibáira is. Az elemzés külső formájára vonatkozóan következő rovatunktól kezdődően adunk példát, amikor az áprilisban közölt feladványaink részletes elemzését mutatjuk majd be olvasóinknak.

Mai feladványaink megoldását e hó végéig adhatják postára olvasóink szerkesztőségünk címére: 1068 Budapest, Benczúr u. 41

4. SZÁMÚ FELADVÁNY A. Fetmaksz (Kirovka — SZU) Matt 2 lépésben.



HÍREK

Édesanyák köszöntése

Tavaszi ünnepeink sorában az egyik legszebb: az anyák napja. A hagyományoknak megfelelően, szakszervezetünk székházában az idén is megemlékeztek az édesanyákról.

A bensőséges ünnepséget *dr. Juhász Zoltán* titkár nyitotta meg. Üdvözlő szavai után a békéscsabai MÁV Nevelőotthon diákjai adtak műsort, azután *Feleki Pál*, szakszervezetünk alelnöke tartott ünnepi beszédet. Szólt a vasutas anyák helytállásáról, az anyaság felemelő pillanatairól, majd átadta az ajándékokat és a pénzjutalmat a meghívott 26 többgyermekes édesanyának.

— **Munkavédelmi vetélkedő.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség húsz szocialista brigádjának részvételével a közelmúltban munkavédelmi vetélkedőt rendeztek. A döntőbe öt brigád került. Az első helyet a VI. főpályamesteri szakasz Gagarin szocialista brigádja szerezte meg a III. főpályamesteri szakasz Petőfi brigádja előtt.

— **Pályázat.** A GySEV Igazgatóság plakátpályázatot hirdetett. A polgári védelmi tevékenység szükségességét, működési területét, szakfeladatát bemutató A/4-es plakátokat április 7-ig lehetett benyújtani. A legjobb három pályamunkát díjazták, a többi pályázó tárgyjutalmat kapott.

— **Videovetítés.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubja a közelmúltban színesvideo-vetítést rendezett. A tagok ezúttal a környék két ismert és becsült pedagógusának életútját ismerhették meg.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A székesfehérvári pályafenntartási főnökség szocialistabrigád-vezetőinek tanácskozásán értékelték a kollektívák múlt évi munkáját. Három kollektíva Élenjáró Brigád kitüntetést kapott.

— **Kisvasúti járművek.** A dombóvári vontatási főnökség kisvasúti műhelyének tizenhat tagú kollektívája végezte a balatonfenyvesi gazdasági vasút vonó- és vontatott járműveinek felújítását. A dombóváriak végzik a gemenci, a mecseki, a somogyi és a zalai erdő- és vadgazdaságok kisvasúti járműveinek a felújítását is.

— **Propagandisták köszöntése.** Lenin születésének 117. évfordulója alkalmából megemlékezést tartottak a miskolci járműjavítóban. A megemlékezés után köszöntötték a párt- és a szakszervezet kiemelkedő munkát végző propagandistáit, közülük többen pénzjutalmat kaptak.

— **Manipulátor.** Az eperjeskei átrakó pályaudvaron a közelmúltban konténeres manipulátort szereltek fel. Az olasz gyártmányú gép lényegesen egyszerűsíti és gyorsítja a rakodást.

Köszönetnyilvánítás

Köszönetet mondok mindazoknak, akik drága feleségem, dr. Szabó Miklósné, született: Nádházi Erzsébet elhunyta alkalmából együttérzésüket kifejezték, utolsó útjára elkísérték, ravatalára, sírjára virágot helyezték.

dr. Szabó Miklós

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

LAKÁSCSERE

Elcserélném budai 37 négyzetméteres első emeleti 1 szoba komfortos tanácsi lakásomat másfél szobás, MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 220-660/267 városi, vagy 35-87 üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest Kerepesi úton lévő 98 négyzetméteres 3 szobás, villanyfűtéses, telefonos lakásomat, kettő egyszobás komfortos, vagy egy kétszobás komfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 334-604 telefonszámon.

Elcserélném Budapest centrumában lévő szoba, konyha, külön WC, gázfűtéses tanácsi főbérletemet, Dunakeszin lévő komfortosra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni lehet Csáki Józsefné 428-321 telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám szabolcsi vasútállomás melletti 2 szobás családi házamat, 850 négyszögöles telekkel, budapesti MÁV-, vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Ácsné Szilágyi Katalin (hétfő, szerda, péntek 8—16 óráig a 62-66 üzemi), a többi napokon a 286-190 városi telefonszámon.

Elcserélném Budapesttől 20 kilométerre, 63 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakást 150 négyszögöles kerttel, gazdasági épületekkel, műhellyel, 45-50 négyzetméteres tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. (Déli pályaudvar, Kelenföld környéke előnyben). Érdeklődni: Gyimes Judit, 1406 Budapest Pf. 17.

Elcserélnénk budapesti VII. kerületi 38 négyzetméteres és IX. kerületi 50 négyzetméteres 2 és fél szobás komfortos MÁV-bérlakást egy nagyobb lakásra, csak Budapest területén. Érdeklődni lehet: Kozma Ferenc 852-217 telefonszámon.

Elcserélném Bicske központjában lévő 68 négyzetméteres II. emeleti MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti MÁV-lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Angyal Zoltán, Bicske, Bethlen Gábor u. 2/A II. emelet 6. szám. Munkaidőben 11-47 üzemi telefonszámon.

Elcserélném Keletinél 76 négyzetméteres, két és fél szobás magasföldszinti, gázfűtéses, komfortos lakásomat tanácsi egy és fél szobásra. Moszkva tér környéke előnyben. Érdeklődni lehet: Vígh Jánosné, Budapest VIII. kerület, Festetics utca 4. szám földszint 7. VII. épület.

Elcserélném budapesti 40 négyzetméteres bérlakásomat hasonló vagy nagyobb tanácsira, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 182-938 telefonszámon.

Elcserélném kiskunfélegyházi lakótelepi 50 négyzetméteres kétszobás OTP-öröklakásom, budapesti tanácsi, vagy MÁV-bérlakásra, két és fél, háromszobásra. Érdeklődni levélben: Pintér József, 6100 Kiskunfélegyháza, Darvas T. utca 4. szám VIII. 51.

Elcserélném XV. kerületi 94 négyzetméteres két és fél szobás, loggiás, kertrészes MÁV-lakásomat, két darab egy és fél szobás tanácsi lakásra (IV-XV. kerület előnyben) MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 327-950/26 telefonszámon.

Eladnám Gárdonyban 180 négyzetméteres telken fekvő ikerházas nyaralómat. Érdeklődni lehet: délután 647-741 telefonszámon. Kissné.

Elcserélném miskolci 37 négyzetméteres, első emeleti, másfél szobás, erkélyes, összkomfortos, tanácsi lakásomat budapestire. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Rajz Éva, 44-75/149, vagy 840-148/149 telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, gázfűtéses, komfortos, világos, parkra néző MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra, vagy vidéki házra. Érdeklődni lehet: Filep György, Budapest, Kerepesi út 5. szám IV. épület, II. emelet 40. Telefonüzenet: 370-897.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő:
Kaszala Sándor
Szerkesztőség
1068 Budapest VI., Benczur u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon. 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42.— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—0836. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. MÁJUS 28.

Május 31-től

Menetrendváltozás

Kevesebb dohányzókocsi — Kerékpárkölcsönzés tizenhét állomáson — Újabb utazási kedvezmények

A vasúti menetrend évente ismétlődő kiadását a nemzetközi, valamint a belföldi személy- és áruszállítási igényekben, továbbá a technikában előforduló változások indokolják. *A MÁV is alkalmazkodik a változásokhoz.*

Arra most nem vállalkozhatunk, hogy a május 31-én életbe lépő új menetrend változásait részletesen ismertessük, de arra igen, hogy néhány újdonságról, figyelemre méltó kezdeményezésről tájékoztassuk az olvasót. Annál is inkább, mert ezek a vasutasokat közvetlenül és közvetve egyaránt érintik. Közvetlenül akkor, ha szolgálatot teljesítenek, közvetve pedig amikor utasként szállnak fel a vonatokra.

A nemzetközi forgalomban a menettartam rövidítése mellett újdonságnak számít a Győr—Pozsony közötti közvetlen összeköttetés. A földrajzilag egymáshoz közel fekvő két város között eddig az idegenforgalom jobbára közúton, sokszor nagy kerülővel, Komáromon át bonyolódott. Most a Rajkán átmenő nemzetközi személyforgalom újrafelvételével, a Varsovia és a Meridián gyorsvonatpárokon kívül, Győr—Pozsony között egész évben naponta két vonatpár is közlekedik.

Budapest—Bécs között is javul az összeköttetés. Az Orient expressz menetesítésére forgalomba állított Arrabona egész évben közlekedik. Érdekessége, hogy Győrben is megáll, s mivel Hegyeshalomban csak 12 percet tartózkodik, a két főváros közötti 3 óra 40 perces menetidő 20 perccel rövidebb az Orient expressznél.

Még egy érdekesség: az Inter expresszként közlekedő Báthory expressz kedvezőbb indulási és érkezési idők mellett, Budapest—Varsó között 90, ellenirányban 50 perccel rövidebb idő alatt teszi meg az utat.

A belföldi forgalomban várhatóan az idén is csökken az utasok száma. Az utasforglom megoszlásában azonban nem várható számottevő változás. A szakemberek becslése szerint a távolsági utasforgalomban folytatódik az időszakos, illetve szezonális ingadozás. Ebből adódik (főleg a hétvégeken), hogy nyáron emelkedik a vonatokon utazók száma, télen viszont csökken. Ennek ellenére a belföldi személyszállító vonatok 1987/88. évi menetrendi szerkezete alapvetően megőrzi a személyszállítás korábbi években elért színvonalát, de a gazdaságosabb üzemeltetés érdekében az eddigieknél jobban alkalmazkodik a távolsági utasforgalom ingadozásaihoz. Magyarán szólva *több vonat kisebb befogadóképességű szerelvénnyel közlekedik, egyes viszonylatokban pedig mérsékelten csökken a vonatgyakoriság.*

A MÁV Vezérigazgatóság, elsősorban a nem dohányzó utasok kérésére, a vasúti személykocsiknál felülvizsgálta a dohányzás szabályozását, és úgy határozott, hogy *az új menetrend bevezetésétől csökkenti a dohányzókocsikat, illetve a fülkék részarányát.* Eddig a kocsiknak alig egyharmada volt nemdohányzó, ezentúl a fele lesz. Ez az intézkedés nem a dohányzók bosszantására, hanem a nemdohányzók, a betegek, az idősek, a terhes anyák, a kisgyermekkel utazók, mindannyiunk védelme érdekében született. Betartása elsősorban a jegyvizsgálókon, s a vizsgáló főkalauzon múlik.

Az új menetrend életbe lépése ezúttal nemcsak a személyszállító vonatok közlekedésében jelent változást, hanem a MÁV szolgáltatásaiban és üzletpolitikai kedvezményeiben is sok újdonság található. *Ilyen a kerékpárkölcsönzés, amelyet 17 állomáson vehetnek igénybe az utasok. Ha lesz rá igény, nosztalgiavonatok is közlekednek.*

Az üzletpolitikai kedvezmények közül legjelentősebbek a rokkant és korkedvezményes nyugdíjasok, a 26 éven aluli fiatalok 20 százalékos utazási kedvezménye. Százszázalékos kedvezményben részesül a három vagy több 18 éven aluli gyermekével utazó egy vagy két szülő és minden további gyerek. Üdülőhelyi bérletet válthatnak a SZOT-beutaltak. A 14 napig érvényes bérlet ára 100 forint. A bérlet 100 km-es körzeten belül érvényes.

A felsoroltakon kívül még számos üzletpolitikai kedvezményt és funkcionális jellegű szolgáltatást biztosít a MÁV.

R. V. F.

Nosztalgiavonat



Sok csodálója volt május 9-én és 10-én a Nyugati pályaudvarról indult nosztalgiavonatnak. A három, századfordulón készült személykocsit egy 275 034 sorozatú gőzmozdony vontatta. A vonat Esztergomba tartott, sajnos a csodálók közül csak igen kevesek szálltak fel az erre az alkalomra felújított, sajátos hangulatot árasztó kocsikra. Az első nap mindössze tizenketten, de másnap sem volt tolongás. Mint a MÁVTOURS készséges képviselője, *Káplár Erzsébet* elmondta: a nosztalgiavonat reklámja sikeredett rosszul, a legtöbben a menetrendszerű, 424-es vontatta járatra gondoltak. A tervek szerint a „100 éves nosztalgiavonat" még az idén többször is elpöfög Esztergomba, ahol az utasok megismerkedhetnek a híres Bazilikával.

Kommunista műszakok

A székesfehérvári pályafenntartási főnökség társadalmi és gazdasági vezetése április 25-ére kommunista szombatot szervezett. Az akció 153 résztvevője összesen 1007 órát dolgozott, s a különböző szakaszokon kitérők bontását, talpfacserét, biztonsági szegélyek, kerítések meszelését végezték. A kommunista műszakból nem maradtak ki a velencei-tavi állomások sem. A főnökség dolgozói Gárdony állomáson mintegy 250 négyzetméternyi gyöngykavicsot terítettek a peronokra. A fehérvári pályafenntartók a társadalmimunka-akcióból befolyó pénz 50 százalékát a városi uszoda építésére ajánlották fel.

A MÁV Építési Géptelep Főnökség székesfehérvári kirendeltségén is kommunista műszakot tartottak április 24-én és 25-én. Egy 25 tonnás daru műszaki vizsgálatát és teljes lefestését végezte el hat vasutas. Húsz gépkocsivezető a napi munkájából felajánlott 6—6 órát a kommunista műszakra. Az akció eredményeként befolyt összeget a központi alapba fizetik be.

Rendkívüli ülés

Szakszervezetünk elnöksége május 11-én rendkívüli ülést tartott. A testület a pénzügyi és gazdasági osztály előterjesztése alapján megtárgyalta az új tagdíjfizetési rendszer negyedévi tapasztalatait, további feladatokat. (Erről lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Lapköszöntő

Kevés olyan megtisztelő feladata van a szerkesztőnek, mint vezércikket írni abból az alkalomból, hogy egy lap megjelenésének 30. évfordulóját ünnepli. Igen, harminc éves a Magyar Vasutas, amelynek a felszabadulás utáni első száma 1957. májusában jelent meg. E jubileum tiszteletére újítottuk meg, terveztük át a fejlécet és a rovatcímeket, hogy ezáltal is ízlésesebb küllemű lapot adjunk Kedves Olvasóinknak.

Nem lehet azonban a Magyar Vasutasról beszélni anélkül, hogy ne pillantanánk a múltba, hogy ne ejtenénk szót a híres és méltán tisztelt haladó szellemű szerkesztőkről, szerzőkről, a sajtótörténetben is jegyzett forradalmi, harcos lapelődökről.

Az első vasutas munkáslap, a Vasút bizony már 113 évvel ezelőtt, 1874-ben jelent meg. Magyar Vasutas címmel pedig 1904. április 15-én vehette kezébe az olvasó azt a lapot, amely a legális vasutas-szakszervezet megteremtéséért küzdő mozgalom fegyvere lett. Az anyagi helyzetük javításáért, a jogokért, az emberibb életért harcoló vasutasok orgánuma évtizedeken át szócsöve volt a magasztos eszméknek, vezére az elnyomottaknak, lelkesítője a csüggedőknek . . .

Nehéz pátosz nélkül írni e lap múltjáról, s még nehezebb e dicső múlt után a jelenről szólni, hiszen rólunk, e lap alkotóiról, munkatársairól, szerzőiről a jövő nemzedék mond ítéletet. Annyit azonban talán nem tekint szerénytelenségnek a jelen kor, ha megjegyezzük, hogy e harminc év alatt az újság a vasutasok kedvelt és keresett lapjává vált. Népszerűségét bizonyítja az is, hogy példányszáma a kezdeti 12 ezerről 41 ezer emelkedett. Az évek során bővült az oldalterjedelme, és ma már havonta kétszer, összesen tizenhat oldalon tájékoztatja olvasóit a vasutas-szakszervezet munkájáról, törekvéseiről, a vasút aktuális eseményeiről, a vasutasok mindennapjairól. A lap jelenleg a legkorszerűbb nyomdagépeken, ízléses kivitelben készül.

Jó alkalom e jubileum arra is, hogy röviden vázoljuk a szerkesztési célokat, hiszen akik figyelmesen olvasták az utóbbi hónapokban megjelent számokat, bizonyára észrevették a változást, a megújítást, a profilváltás szándékát. Tettük ezt azért is, mert 1987 januárjától új laptárs jelent meg, a MÁV Vezérigazgatóság üzemi lapja, a Vasút. A korábbi, kis formátumú, hasonló címmel megjelent műszaki, gazdasági folyóiratot felváltotta egy nyolcoldalas, havi lap, amely a vasútüzem eseményeinek, a gazdasági céloknak, a termelési és szállítási feladatoknak, a terveknek és az eredményeknek közlését, propagálását vállalta.

Az ismétlések és hasonlóságok elkerülése érdekében tehát a Magyar Vasutasnak más funkciót kellett vállalnia. Hasábjain ezentúl több lehetőség nyílik foglalkozni a hazai és nemzetközi szakszervezeti mozgalom eseményeivel, azok politikai vetületével, a vasutasok élet- és munkakörülményeivel, gondjaival, örömeivel. Színes, olvasmányos riportokban villanthatjuk fel egy-egy szolgálati hely hétköznapjait, esetleges anomáliáit.

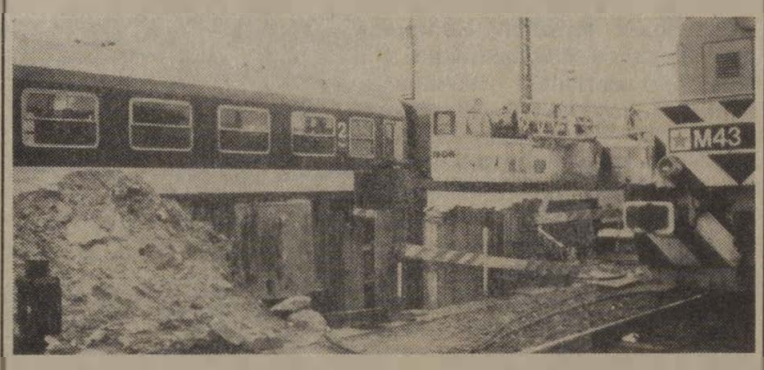
Minden számunkban megjelenő kulturális oldalunkon rendszeresen tájékoztatjuk olvasóinkat a művelődéssel, a kulturálódással kapcsolatos eseményekről, s egy-egy novellával, verssel tesszük gazdagabbá a lapot. Bővebb terjedelmet szentelünk az egészségnevelésre, a sportra, a technikai érdekességekre. A hasznosabb időtöltést szolgálja nemrég indított sakkrovatunk is. Az eddiginél több fotóval, képriporttal szándékozunk még lapunkat színesíteni, amely remélhetően sok olvasónk tetszését elnyeri.

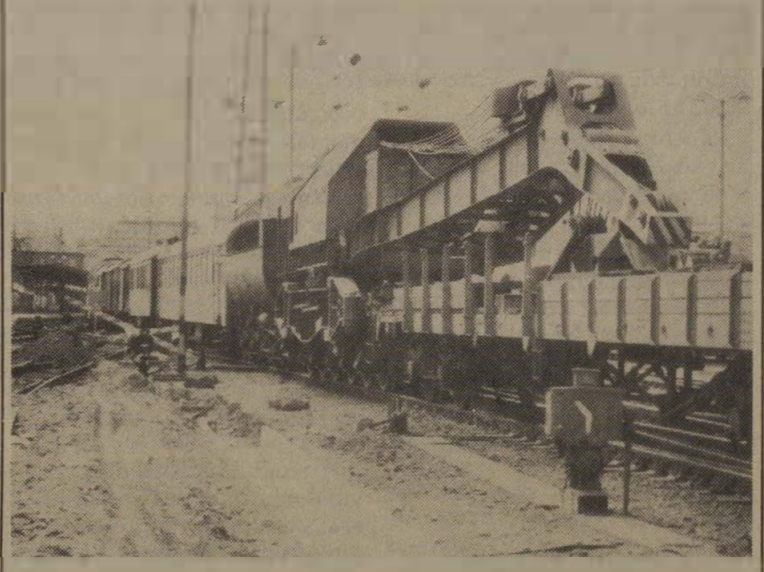
Természetesen továbbra is számítunk Olvasóink észrevételeire, jobbító szándékú tanácsaira, témajavaslataira, hiszen csak így szolgálhatjuk teljesebben közös ügyünket, és csak így valósulhat meg az a szándék, hogy a Magyar Vasutast, szakszervezetünk lapját minden olvasó a sajátjának érezze.

KASZALA SÁNDOR

KELETI PÁLYAUDVAR

Megkezdődött a rekonstrukció





Mint az köztudott: a Keleti az ország legforgalmasabb pályaudvara. Annak idején, amikor elkészült, 52 vonatot fogadott egy nap alatt alig néhány ezer utassal. Napjainkban 180-200 vonat fut be a pályaudvarra és 24 óra alatt átlagosan százezer utas fordul meg. Gyorsítani kell tehát a forgalmat és ezért új biztosítóberendezésekkel kell ellátni a Keletit. Megkezdődött a rekonstrukció. Ma félpályán is „teljes gőzzel" kell fogadni és indítani a vonatokat, közben folytatni a felújítást. Nem könnyű az átépítés ideje alatt biztosítani a balesetmentes közlekedést.

A Dél-Alföldön

Megkezdődött a konzervszállítás

Jól bevált gyakorlat, hogy a konzervszállítások nagyobb arányú indulása előtt a szegedi igazgatóság és a területéhez tartozó konzervgyárak képviselői összegzik az elmúlt időszak tapasztalatait, kölcsönösen tájékoztatják egymást a fuvarozási feladatokról és a szállítási lehetőségekről. Ilyen szállításegyeztető tanácskozást tartottak április 23-án Szegeden, a Paprikafeldolgozó Vállalatnál.

A tanácskozáson elhangzott, hogy *tavaly 265 890 tonna konzervet szállítottak vasuton, s ezeknek közel 78 százalékát az ország határain túlra.* A Szovjetunióba feladott áruk továbbításánál esetenként adódtak kisebb feszültségek (főleg a kontingentálási szabályozások miatt), de végeredményben valamennyi áru céljához érkezett.

Az előrejelzések szerint az idén körülbelül 320 ezer tonna konzervgyári termék elszállítása várható. Ebből már március végéig 52 ezer tonnát fuvaroztak el, ennek majdnem a felét exportra. Az év hátralévő részében még 268 ezer tonnát kell elszállítani.

A tanácskozás végén az elmúlt évben legjobb rakodási készséggel dolgozó békéscsabai konzervgyárnak adták át az e célra alapított vándorserleget.

(gellért)

Előadás aktivistáknak

Vértes Éva, a Magyar Rádió főmunkatársa időszerű külpolitikai kérdésekről tartott előadást május 14-én az Északi Járműjavító szakszervezeti propagandistáinak.

Történelmi válaszúton a szakszervezeti mozgalom

Korunk nagy kérdéseire, „kihívásaira" csak a korszerű, előítéletektől, dogmáktól és sablonoktól mentes gondolkodás segítségével adható konstruktív válasz. Jó példa erre a „gorbacsovi új hullám" felfogása, amely az emberiség alapvető, létérdekeit mélyen érintő háború és béke problémáját — a korábbi merev, katonai doktrínák elhagyásával — új módon közelítette meg, és nyerte el a békeszerető milliók őszinte szimpátiáját s hozta zavarba az ellenfeleket.

A gyorsan változó világban változtak az értékrendek is. Lényegesen módosult és napjainkban is mozgásban van a társadalom struktúrája és érdektagoltsága. Ennek természetes velejárója, hogy a politikai szféra sem marad érintetlenül. Mindezek alapján joggal merül fel a kérdés a szakszervezeti aktivisták körében, hogy vajon ezek a változások és a sokszor nagyon is bonyolult társadalmi mozgások hogyan hatnak a szakszervezeti mozgalomra, amely — miután mindig konkrét társadalmi viszonyok között végzi munkáját — sohasem előzheti meg korát, de társadalmi szerepének megőrzése érdekében nem is maradhat el attól.

Többek véleménye szerint a szakszervezetek történelmi válaszúthoz érkeztek: a szocialista országokban az intenzív gazdaságfejlesztésre való átállás és az ezzel járó kísérőjelenségek állítják eddig ismeretlen, új feladatok elé a szakszervezeteket. Nyugaton pedig a tőkés rendszer fenntartásán munkálkodó ideológusok és szervezetek jól előkészített és koncentrált támadásaival kell szembenézni a baloldali mozgalmaknak. E támadások centrumában elsősorban a szakszervezetek állnak.

Követhető stratégiát

A világ napi híreinek forgatagában gyakran találkozunk olyan közleményekkel, amelyek baloldali pártok választási sikertelenségeiről adnak számot. Legutóbb például a máltai parlamenti választásokon tört előre a jobboldal. Nagy valószínűséggel az előrehozott angliai parlamenti választásokon is a konzervatívok újabb győzelme várható. *Ezeket a kudarcokat a baloldal számára lényegében az okozza, hogy a gazdasági válság következtében előállt helyzetre a szakszervezeti mozgalom sem talált még megfelelő választ, és képtelen jól áttekinthető és követhető stratégiát meghatározni.*

A szakszervezeti mozgalom reagálása ezekre a hatásokra, attól függően, hogy az adott szervezet milyen társadalmi berendezkedésű országban működik, rendkívül eltérő. A különböző irányzatú szakszervezetek erőteljesen munkálkodnak azon, hogy felvázolják a jelen és a nem túl távoli jövő szakszervezeti mozgalmának útjait, és megcáfolják azokat a Nyugaton — sőt esetenként nálunk is óvatosan megfogalmazott — „tudományos mezbe" bujtatott nézeteket, hogy a szakszervezeti mozgalom hanyatlásnak indult, életképtelen és modern társadalomban, sőt szocialista viszonyok között szükségtelen. Az utóbbi nézetek veszélyességét növeli az a körülmény is, hogy ezeket a napjainkban lejátszódó objektív társadalmi folyamatokra hivatkozással hirdetik.

A műszaki-tudományos haladás kísérőjeként folyamatosan új dolgozó rétegek jelennek meg, miközben a szakszervezetek hagyományos bázisát jelentő nagyipari munkásság létszáma csökken. *Ez a folyamat hazánkban is kezd érzékelhetővé válni.* A társadalom egészén belül növekszik a középrétegek aránya. Az iparilag fejlett tőkés országokban a társadalom és gazdaság tőkés érdekeket előtérbe helyező átrendeződését egy újnak mondható jobboldali, politikai és ideológiai rendszer is támogatja, amely neokonzervativizmus néven vált ismertté az elmúlt évtizedekben. Ennek lényege egy olyan új eszmerendszer kialakulása, amely hatékony választ igyekszik adni — s ez ideig nem is eredménytelenül — a hatvanas évek „új baloldali" kihívására.

Élénk viták a módszerekről

A világon szinte minden szakszervezetben, ahol felvállalták a dolgozók érdekeinek képviseletét és védelmét, folynak a viták az új körülményeknek jobban megfelelő szakszervezeti tevékenység lehetséges formáiról, módszereiről.

Mindezek előrebocsátásával érdemes áttekinteni, hogy miként vélekednek a szakszervezeti mozgalom jövőjéről egyes szakemberek és nemzetközileg ismert szakszervezeti vezetők.

Bertil Bolin, a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal vezérigazgató-helyettese szerint bár a *„szakszervezetek válsága" kedvenc témája sok újságírónak, helytelen általánositani, mert a helyzet országonként eltérő.* Vannak országok, ahol a szakszervezetek jelentős szerepet játszanak a társadalombiztosítás irányításában, s ahol a növekvő munkanélküliség miatt rohamosan emelkedik taglétszámuk. Van olyan ország is, ahol ugyan a taglétszám csökkent, de a szervezet befolyása nőtt, s természetesen van olyan hely is, ahol valóban válságos helyzetben van a szakszervezet.

B. Bolin szerint nem a szakszervezetek kerültek elsősorban válságba, hanem maga a „posztindusztriális" társadalom. A dolgozók szervezetei nagy „lelkiismeret-vizsgálat"-ba kezdtek, s már most számos változás figyelhető meg magatartásukban. A szakszervezetek megértették, hogy a hosszú távú foglalkoztatás garanciái és a munkakörülmények javítása nagymértékben függ a vállalatok „egészségi állapotától". Ezért sokan felülvizsgálták hagyományos „ellenzéki" szerepüket, és a jövőben a munkaadóval közös érdekeket is számításba veszik.

Morton Bahr, az Amerikai Távközlési Dolgozók Szakszervezetének elnöke azt tanácsolja, hogy *a szakszervezetek tekintsenek előre, de vonják le a múlt tanulságait.* A szakszervezetek jövőjét *M. Bahr* úgy ítéli meg, hogy számukra elmúlt az az idő, amikor a szakszervezetek egy szakmai ágazathoz vagy egy munkaadóhoz kötődtek. A munkaerő strukturális átalakulásának következtében számos amerikai szakszervezet gyors ütemben szélesítette tagtoborzási területét. Nagyrészt azok a szakszervezetek, amelyek az építőipari szakmában és az ipar területén működnek, megkönnyítették a tagság elnyerésének feltételeit, hogy újabb tagokat toborozzanak.

A szakszervezeti mozgalom jövője azon is múlik, hogy mennyire lesz képes hatást gyakorolni az emberek életmódjára. A szakszervezeteknek választ kell adnia a városi élet és az urbanizáció által felvetett problémákra is. *Természetesen a mozgalom számára a foglalkoztatás biztonságáért folyó harc továbbra is elsőszámú feladat marad"* — hangsúlyozta a CFDT főtitkára.

Hatást gyakorolni az életmódra

Egy CGT-funkcionárius véleménye szerint a szakszervezeti mozgalom olyan eszköz kell hogy legyen a dolgozók kezében, amelyet a tagság azért fizet, hogy az teljes hittel és meggyőződéssel védje érdekeiket. A mozgalom igazodjon a munka világához, azonosuljon törekvéseivel. Legyen figyelemmel a dolgozók különböző rétegeinek sajátos érdekeire. Munkálkodjék azon, hogy a dolgozók minél erőteljesebben vehessenek részt a vállalati célok meghatározásában. *Határozottan lépjen fel a szociális vívmányok megnyirbálása ellen.*

„A szakszervezeti mozgalom egyidejűleg van mozgásban és mozdulatlanságban" — vélekedik a CFDT egyik, szintén vezető funkcionáriusa. Megítélése szerint a mozgalom legfőbb törekvése most arra irányul, hogy ösztönözze az átalakulást, új tartalommal töltse meg tevékenységét, s változtassa meg e tevékenység formáit, ha kell. Ezeket a változtatásokat annak tudatában kell megoldani, hogy a szakszervezeti mozgalom nem mindentől függetlenül létezik, hanem egy szüntelen alakuló társadalmi közegben, amely minden oldalról hat rá.

A francia *Force Ouvriere* egyik tagszervezetének főtitkára arra mutat rá, hogy a szakszervezet: mozgalom, ennélfogva *mindig készen kell állnia a társadalmi változásokhoz való alkalmazkodásra.* Egyébként a szakszervezeti mozgalomnak szinte megszületése pillanatától szembe kellett néznie a változásokkal. A mozgalom lényege: a bérből és fizetésből élők képviselete.

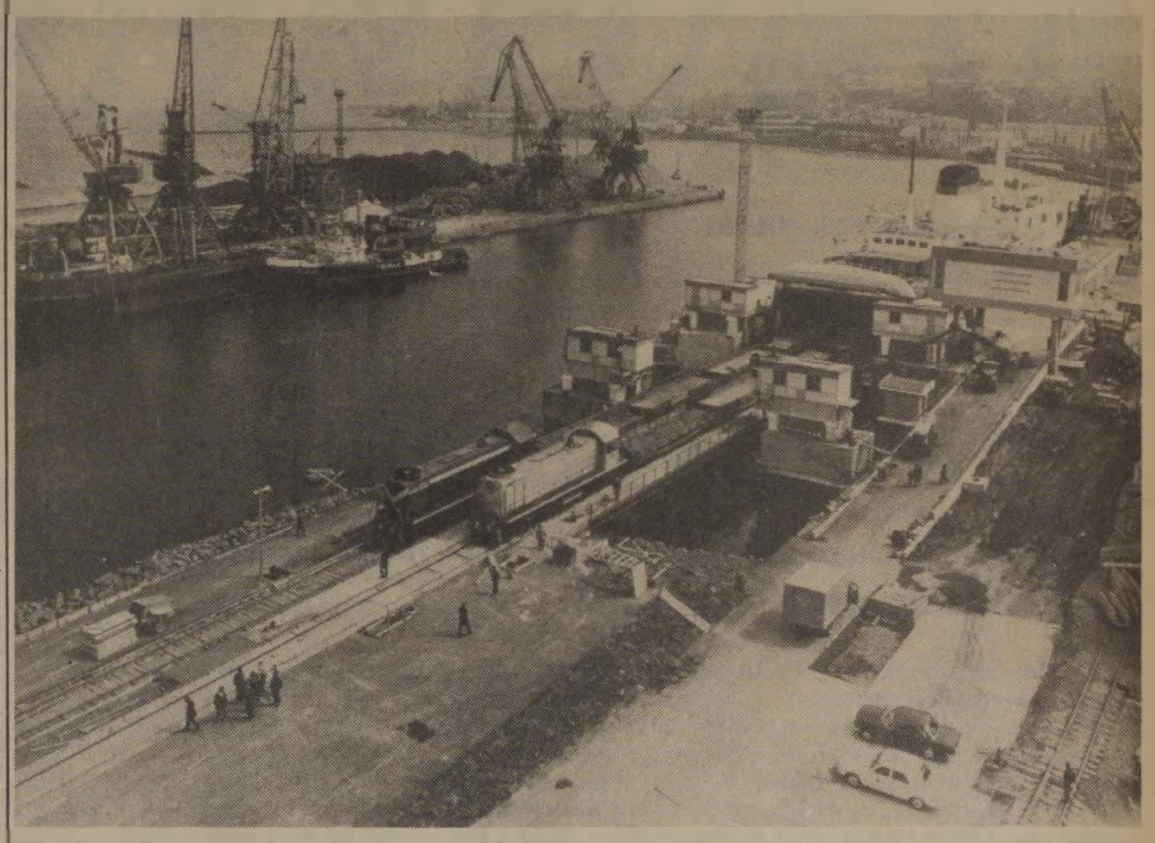
Milyen tennivalók körvonalai bontakoznak ki hazánkban a szakszervezeti mozgalom jövőbeni feladatait illetően? *Egyre erőteljesebben fogalmazódik meg nálunk is az az igény, hogy a szakszervezetek határozottabban töltsék be érdekfeltáró funkciójukat.* Erősíteniük kell a munkavállalói érdekvédelemre és -képviseletre irányuló tevékenységüket, mert ez jelenleg nem jut kellően kifejezésre.

A napirenden lévő kérdésekről markánsabban fogalmazza meg álláspontját, s ezt vitassa meg a tagsággal is. Mindezek a feladatok úgy kerültek felszínre, hogy az MSZMP Központi Bizottsága tagjaiból bizottságot hozott létre a politikai intézményrendszer továbbfejlesztésével kapcsolatos kérdések vizsgálatára. Ez a bizottság megállapította, hogy *a társadalmi szervezetek súlya nem kielégítő, nem rendelkeznek elegendő társadalmi presztízzsel és nincsenek kellő garanciák a tényleges, önálló tevékenységhez.* Pedig a párt által is elismert érdekpluralizmus nyilvánossá tétele éppen a társadalmi szervezetek — így a szakszervezetek tevékenysége révén válna lehetővé.

A feladat egyértelmű, mert a világon mindenütt jelentkezik a szakszervezeti mozgalom megújulása iránti igény. Tudomásul véve a megállíthatatlan fejlődést, a szakszervezeti mozgalomnak úgy kell alkalmazkodnia az új viszonyokhoz, hogy társadalmi szerepében megerősödve, érdekképviseleti és -védelmi szerepét határozottabban gyakorolva, élvezze és megőrizze tagsága bizalmát.

Baranyai Zoltán

Vonattal a Csendes-óceánon



Holmszkban (OSZSZK) új jégtörő komp szállítja a vonatokat Szahalin szigetére. Egy teljes vonatszerelvényt 15 perc alatt vesz fel a komphajó és kilenc óra alatt szállítja át azt a szigetre a kontinens Vanyinó kikötőjéből. Egyébként ezt a távolságot a Csendes-óceánon a teherhajók 15-16 óra alatt teszik meg. Az új szállítóeszközön hetven utasnak is van helye. Ezt a létszámot 150-re kívánják növelni. A hajó hossza 125, szélessége 20 méter. Ezzel a gyors és közvetlen szállítással évente több mint kétmillió rubelt takarítanak meg a köztársaságnak.

A harcos KOKURO

Elkötelezett szervezet

Az elmúlt években több alkalommal foglalkoztunk lapunk hasábjain a Japán Államvasutak helyzetével és a Japán Vasutasok Szakszervezete, a KOKURO szívós küzdelmével, amelyet a tagság érdekében kifejtett. A harcosságáról ismert KOKURO tagságát is mozgósítva, következetesen lépett fel a japán vasutasok élet- és munkakörülményeinek javításáért, a szakszervezeti jogok megnyirbálása ellen és a fegyverkezési verseny leállításáért.

Ezzel a tevékenységével egyidejűleg a KOKURO évi akcióprogramjaiban egyre jelentősebb helyet kapott a JNR (Japán Államvasutak) magánkézbe adása elleni fellépés. Bár a KOKURO e tervet nyilvánosságra kerülésének első pillanatától kezdve hevesen ellenezte, sajnos küzdelmét nem koronázta siker: *a múlt év novemberében, a baloldali pártok és szakszervezetek tiltakozása ellenére, a japán parlament törvényt fogadott el, melynek értelmében 1987. április 1-jén végre is hajtották az úgynevezett „JNR-reformot".* A reformtervnek megfelelően a Japán Államvasutak országos hálózatát hat területre és a Shinkanzen részlegre osztották fel és magántársaságoknak adták át.

A Japán Államvasutak sorsát megpecsételő negatív intézkedéseket azért is sikerült végrehajtani, mert a JNR területén működő hat nagyobb szakszervezet között hiányzott az egyetértés és egység. Egyes reformpárti szakszervezetek, mint például a mozdonyvezetők egy részét tömörítő DORO-szervezet, együttműködtek a kormánnyal és a vasútigazgatósággal. Lehetetlenné tette az egységes fellépést az a körülmény is, hogy a KOKURO-n belüli, a korábbi vezetésben jelentős szerepet játszó csoportok, a múlt év októberében végül is beleegyeztek a JNR felosztásába és privatizálásba (magánkézbe adás) és kiváltak a KOKURO-ból.

Annak ellenére, hogy a KOKURO létszáma meggyengült, örömmel értesültünk a közelmúltban a szervezet új elnökétől, *Satoshi Roppongitól,* hogy sikerült megakadályozni a szervezet szétzúzását, megőrizni harcos jellegét és befolyását. Ugyanakkor a vasutas KOKURO-tagoknak számos nehézséggel kell szembenézniük.

Az új magán vasúttársaságok vezetői a vasutasok újraalkalmazása során a KOKURO-tagokkal szemben diszkriminációval élnek: egy részüket nem alkalmazzák ismét, másik részüket pedig általában nem eredeti beosztásukba veszik vissza. Például a KOKURO-tag mozdonyvezetők legtöbbjét kizárták a közlekedéssel összefüggő területekről. Hasonlóképpen jártak el a KOKURO-aktivistákkal szemben is.

A Japán Vasutasok Szakszervezetére még sok, kemény küzdelem vár. Ennek ellenére optimisták. Tisztában vannak azzal, hogy a korábbinál még több szociális problémával találják szemben magukat.

A KOKURO továbbra is elkötelezett szervezetként lép fel a béke és leszerelés ügyéért, s továbbra is baráti kapcsolatot akar fenntartani mindazon szervezetekkel, amelyek szolidárisak törekvéseikkel.

B. Z.

Ötszázmillió ember éhezik a földön

Az ENSZ Élelmezési és Mezőgazdasági Szervezetének (FAO) legutóbbi jelentése szerint a világ múlt évi bőséges gabonatermése rekordszintű kínálatot idézett elő a világpiacon. Ezzel szemben — amint azt *Javier Perez de Cuellar* ENSZ-főtitkár megállapította — 800 milló ember él rendkívül szegény körülmények között a világon, és ebből 500 millió krónikus rosszul tápláltságban szenved. Ez napjaink egyik durva ellentmondása.

Az utóbbi két évtizedben a világ gabonatermelése megkétszereződött, és Ázsia újabb országai, mint Indonézia és Thaiföld, léptek a hagyományos gabonaexportőrök sorába. Ugyanebben az időszakban, gyakorlatilag a világ minden táján bekövetkezett bizonyos fokú fejlődés, kivéve Afrikát, ahol a mezőgazdasági termelés növekedése alig 0,1 százalékot ért el a 80-as évek első felében. A tízmillió tonnát meghaladó gabonaimport alig volt észrevehető a népesség átlagfogyasztásában.

A helyi igények kielégítését főleg az afrikai mezőgazdaságban rejlő technikai problémák és a rendkívül nehéz pénzügyi helyzet akadályozza. Az érintett országok szakadatlanul növekvő mértékű eladósodása — a mezőgazdasági termékek árának emelkedése ellenére — kedvezőtlen helyzetet teremt számukra a világpiacon. Ezek az országok, hogy részben eleget tehessenek hitel-visszafizetési kötelezettségüknek, *kénytelenek mezőgazdasági exportjukat a hazai fogyasztás terhére növelni.*

Az éhínség felszámolására keresett megoldások ez ideig nem váltak be és a kilátások sem túl biztatóak. A szocialista utat választó, vagy ebbe az irányba haladó országok kivételével, másutt csak a jelenlegi alacsony szintű fogyasztás stabilizálására lehet számítani — vélik a FAO szakértői. Ez a tendencia véleményük szerint 1990-ig is eltarthat. Korunk világának anomáliája, hogy egyik oldalon az élelmiszerek bőségének a zavara, a másik oldalon az éhínség és a rosszul tápláltság egyidejűleg létezik. Ez nem más, mint a tőkés fejlődés egyik botrányos jelensége — a mély és folyamatosan növekvő szakadék az iparilag fejlett tőkés országok és az újonnan felszabadult. éhség, szegénység és betegség sújtotta térségek fejlettségi szintje között . . . ez a kegyetlen valóság.

B. Z.

Vendég a GUDOK-tól

Lapunk vendége volt május 19-től 22-ig a Gudok című szovjet vasutaslap közlekedési rovatának vezetője Vlagyimir Fjodorovics Szluzsakov. A vendéget május 21-én fogadta Koszorus Ferenc, szakszervezetünk főtitkára is. Magyarországi látogatása során ellátogatott többek között a dunakeszi járműjavítóba, a boglárlellei vasutas üdülőbe. A budapesti pályaudvarokon a MÁV személyszállítási tevékenységét tanulmányozta. A vezérigazgatóságon Mészáros András vezérigazgató-helyettes tájékoztatta a vasút idei terveiről, a népgazdaságban betöltött szerepéről.

Széles körű vita után

Módosították a kollektív szerződést (1.)

A közelmúlt nagyarányú munkajogi változásai miatt a vasutasszakszervezet nagy gondossággal tekintette át a MÁV kollektív szerződés munkaerő-gazdálkodással kapcsolatos előírásait. Megállapította, hogy a társadalmi munkaidőalap védelme érdekében a szakszervezetnek támogatnia kell a munkáltatónak a hatékonyabb munkaerő-gazdálkodásra irányuló intézkedéseit. A munkaidő beosztásának szabályozását azonban nem lehet teljesen a vállalat érdekeinek egyoldalúan alárendelni, figyelembe kell venni a dolgozók élet- és munkakörülményeit is. A munkáltatóval történt előkészítő tárgyalások után a dolgozói érdekvédelmet tartalmazó központi módosító javaslattervezetet széles körű társadalmi vitára bocsátották. A javaslatokat a dolgozók elfogadták és támogatták.

Köztudott, hogy egyes vasutasrétegek munkájára az átlagosnál lényegesen nagyobb mértékben van szükség, ezért rendszeres a túlmunkában való foglalkoztatásuk. *Szakszervezetünk évek óta sürgette e kedvezőtlen munkaidő-beosztás felszámolását.* Az idén a vasutasszakszervezet elnöksége az 1985. évi kongresszusi határozat végrehajtásának megfelelően, önálló javaslatként terjesztette a dolgozók elé az évi túlórakeret felső határának 600 óráról 400 órára való csökkentését. A javaslatot a MÁV vezetésének hasonló intézkedési terveivel, valamint a VII. ötéves tervidőszak előirányzataival összhangban fogalmaztuk meg.

Csökkentették a túlmunkát

A társadalmi vita eredménye igazolta a javaslat helyességét, a vasutasok döntő többsége egyetértett vele. Fontos tényező volt a dolgozók bizalmának megnyerése, mert a munkáltató képviselői a tanácskozások alkalmával nem osztották a MÁV felső vezetésének véleményét, a javaslat ellen érveltek. Bizonygatták, hogy a radikális túlmunkacsökkentés veszélyezteti a vasútüzem folyamatos működését.

A kötelezően elrendelhető túlmunka felső határa tehát évi 400 órára csökkent. E szabály azonban csak 1987. május 1-jétől lépett hatályba, addig viszont a szolgálati főnökségek a régi módon „gazdálkodtak", elhasználták a keret felét, mintegy 200 órát. Az év további nyolc hónapjára tehát 200 óra maradt, ezért átmenetileg ez évben a helyi függelék a 400 órát kiegészítheti plusz 100 órával.

A váltásos, forduló-, valamint az utazószolgálatot ellátó vasutasok munkaidejét az évi munkaidőkeret alapulvételével havi keretben kell a helyi függelékben rögzíteni. A havi keret mértékének megállapításánál a szállítási és a kapcsolódó feladatok ellátását kell figyelembe venni és az elvégzendő munkával arányosan megállapítani. A szállítási feladatok ütemtelensége azonban nehéz — szinte megoldhatatlan — helyzet elé állítja a helyi függelék készítőit. A helyi függelékben előírt keret és a dolgozók által tényleges igénybevétel között emiatt, de egyéb okok miatt is (például betegség, szabadság stb.) időkülönbség adódik.

Az állandó túlmunka miatt ebből nem lett gond, csak azokon a munkaterületeken, ahol a tényleges munkavégzés nem érte el a kötelező munkaidőt. A hiányzó órák pótlására — amely általában nem érte el az egy szolgálati idő tartamát sem — soron kívül kellett berendelni az érintett dolgozót. *Ez gazdaságtalannak bizonyult a munkáltatónak, és nem volt hasznos a dolgozónak sem.* Az ésszerű gazdálkodás elősegítése céljából ezentúl lehetősége van a munkáltatónak a havi keret megváltoztatására, az egyik hónapban a csökkentésre, illetőleg a következő hónapban a növelésre.

Az idénymunkarend konkrét szabályai

A gyakorlatban az eddig merev havi munkaidőkeret eltolására, csúsztatására nyílik lehetőség. *A tárgyhóban a le nem dolgozott idő mértékével csökken a keret, és ugyanakkor ezzel az óramennyiséggel megnő a következő havi keret.* Például: júniusban a helyi függelék 182 órát írt elő, ezt lehet csökkenteni 8 órával, akkor 174 óra lesz a kötelező, ugyanakkor júliusban az eredeti 182 óra 190 órára növekszik. Elszámolás szempontjából természetesen a módosított keretet kell figyelembe venni, tehát júniusra 174 óra után is jár a teljes havi bér és valamennyi bérpótléka, júliusban pedig 190 órára kell a változatlan rendes havi bért fizetni. Túlmunkának csak az efeletti munkaóra minősül. *A havi keret módosításának természetesen gátat szab az az előírás is, hogy csak az adott fordára előírt egy szolgálatnak megfelelő időmennyiség vihető át a következő hónapra.* Ez a módszer kizárja a fölös órák göngyölítését, mivel a követő hónap módosított havai keretét is csak egy szolgálat tartamával lehet növelni. A havi keret módosításáról a dolgozót lehetőleg a tárgyhónapban, fenti példa szerint júniusban, legkésőbb azonban a megnövelt munkaidejű hónap első szolgálatának leteltéig kell kimutathatóan értesíteni.

A MÁV kollektív szerződés munkaerő-gazdálkodással kapcsolatos szabályai eddig is biztosították az építési és fenntartási munkaterületen dolgozók részére az időjárás szezonális ingadozását figyelembe vevő idénymunkarend alkalmazásának lehetőségét. E dolgozók körét a módosítás kiterjesztette az üdülői alkalmazottakra is.

Jogi vonatkozása megjegyzést érdemel. Az építési ágazat munkaügyi vonatkozású jogszabályát, a 19/1971. (VII 25.) és a 11/1986. (XII. 17.) ÉVM számú rendelet hatályon kívül helyezte, s ez utóbbi hatálya nem terjed ki a vasutasokra. Ezért az idénymunkarend konkrét szabályait az eddiginél is részletesebben a Munka törvénykönyvének általános szabályai alapján kell meghatározni. A szabályozás során konkrétan meg kell jelölni az évi munkaidőkeret alapulvételével a főidény tartamát, az első és utolsó munkanapját, valamint az ezen kívüli időkre eső munkaidő részét. *A napi munkaidő 4 óránál rövidebb és 12 óránál hosszabb nem lehet. A munkaidő tartamába a munkaközi szünet természetesen nem számít bele.* A dolgozó részére a napi munkájának befejezése és a másnapi munkakezdés között egybefüggő, legalább 11 óra pihenőidőt kell biztosítani. E szabályok feltétlen alkalmazása mellett kell kidolgozni az idénymunkarend helyi szabályait.

A gyakorlatban tapasztalt bizonytalanság felszámolása érdekében a kollektív szerződés új szabálya kimondta, hogy az idénymunkarend alkalmazása esetén a szabadságidőre járó átlagkeresetet az évi átlagos munkaidő alapulvételével kell megállapítani. Ez tehát a jelenlegi 42 órás munkahét esetében azt jelenti, hogy függetlenül a ténylegesen előírt napi munkaidőtől a szabadságra 8,4 órát kell figyelembe venni.

A munkanapok áthelyezése

A kollektív szerződés az eddiginél rugalmasabb mozgási lehetőséget biztosít a munkanapok áthelyezése ügyében is. Az év végi termelési szünet intézménye, amely a munkanapok áthelyezéséből keletkezett, az építési és az ipari területen dolgozók számára ismert volt. Az előre látható és szervezhető változások, a karácsony és újév közé eső munkanapok szabadnapon történő előzetes ledolgozásának kimunkálása a helyi függelékek alkotóira vár. Ezenfelül az előre nem látható körülmény, rendkívüli munkafeladat miatt a szolgálati vezető a partner szakszervezeti szerv egyetértésével — saját hatáskörben — jogosult elrendelni az egyes munkanapok szabadnappal történő felcserélését. *Ezen intézkedés a helyi függelék módosítása nélkül végrehajtható.* A munkanap felcserélése kizárólag az üzem vagy üzemegység teljes terüietén foglalkoztatottakra vonatkozhat, egy-egy dolgozó esetére egyedileg alkalmazni nem lehet.

A kollektív szerződés ez évi módosítása részletesen foglalkozott a kisvállalkozásokkal, gazdasági munkaközösségekkel kapcsolatos összeférhetetlenségi kérdésekkel is. Új szabályként állapította meg, hogy a vezető állású dolgozók, valamint mindazon személyek, akik a MÁV részéről az adott munka megrendelésére, átvételére, illetőleg ellenőrzésre jogosultak, kisvállalkozásban, gmk-ban vagy vgmk-ban — a gyakorlatban sajnos tapasztalható összefonódás elkerülése érdekében — *nem vehetnek részt.*

(Folytatjuk)

Dr. Szabó László

Legyen társadalmi kontroll

Lakásgondok, vállalati támogatás

Társadalmunkban az utóbbi években növekedtek a lakásgondok. Olyan feszültségek halmozódtak fel, amelyek a lakosság nagy részét élénken foglalkoztatják.

Tény, hogy a II. világháború befejezése után örökölt lakásállománynak sem a minőségével, sem pedig a mennyiségével nem dicsekedhettünk. Az 50-es évek állami rangra emelt lakáspolitikája az volt, hogy minden családos dolgozónak legyen lakása, méghozzá úgy, hogy nem a lakások tényleges értéke szerint kell érte fizetni. *Ma már tudjuk, hogy ez az intézményes lakásjuttatás nem valósult meg.*

Már az 1960-ban indult első tizenöt éves lakásfejlesztési terv is 400 ezer magánerős lakás felépítésével számolt. Az 1960-1980 között épült lakások 65 százaléka — jelentős állami támogatással — magánerőből épült. A jelzett időszakban csökkent ugyan a lakáshiány, de a szükségletek növekedésével nem tudott lépést tartani a lakáshelyzet fejlődése.

Társadalmunkban továbbra is súlyos gond a lakáshelyzet. A 80-as évek elején még 400 ezer család, — illetve egyedül élő személy — nem rendelkezett önálló lakással. *Az is gondot okozott, hogy a lakások fele nem felelt meg a korszerű követelményeknek, és ma is rendkívül nagyok a minőségi különbségek.*

Végül, de nem utolsó sorban növeli a feszültséget, hogy a fiatal házaspárok és az alacsony jövedelműek hátrányára indokolatlan különbségek alakultak ki, s e rétegeknél csökkentek a lakáshoz jutás esélyei. Nehéz gazdasági helyzetünk ma arra késztet bennünket, hogy az állami támogatások mellett fokozottan támaszkodnunk kell a lakossági magánerőre.

A magánerő vizsgálatakor elkerülhetetlen az összehasonlítás, a munkaerő és a lakásár tekintetében. A forint megjelenésének idején — 1946-ban — még szinkronban volt a lakásár, és a munkaerő ára. Időközben azonban változott a helyzet, mert a lakás (az állami lakás is!) áru lett, de ennek következményei nem tükröződtek a bérben. *A két ár elszakadt egymástól, sőt ma egyre távolodik.* Néhány jellemző adat. A szocialista szektor átlagbéreinek alakulása: 1971-ben 2228 forint volt, 1983-ban 4681 forint. Az átlagbérek megkétszereződésével szemben az OTP-lakásárak majdnem megháromszorozódtak!

Hogyan lehet ezt a szakadást áthidalni? A legtipikusabb megoldásoknak tekinthetjük a különféle hitelkonstrukciókat, a vállalati támogatást, a második és harmadik gazdaság bevételeinek felhasználását.

Évekkel ezelőtt jelentős társadalmi vita zajlott le, hogy milyen legyen a jövő lakáspolitikája. Akkor két álláspont szilárdult meg. Az egyik, hogy a lakásellátást tekintsük döntően állami feladatnak, a másik álláspont pedig az, hogy a lakásellátást illesszük be a szocialista áru- és pénzviszonyok egészébe. A döntés kompromisszumos volt.

Ma azt valljuk, hogy a lakáskörülmények javítása az állam és a lakosság együttes feladata, és meg kell tartani a lakásellátás jelenlegi rendszerének szociális tartalmát.

Politikai vezetésünk a VII. ötéves tervben a lakásépítések — különösen az állami lakásépítkezések — csökkenésére számít. Míg a VI. ötéves terv időszakában 80 ezer állami lakás épült, addig a jelen tervidőszakban csak 45-50 ezer lakás építését tervezik.

Így már érthető, hogy megnőtt a vállalati pénzügyi támogatás (vállalati kölcsön, vissza nem térítendő támogatás) jelentősége. Ám ezzel együtt fokozódott a döntési folyamatban részt vevő szakszervezeti tisztségviselők felelőssége is.

Elnökségünk is tárgyalta a MÁV 1987. évi lakásalapjának felosztását. Az írásos előterjesztéshez fűzött szóbeli kiegészítőjében *Szemők Béla* vezérigazgató-helyettes elmondta, hogy a MÁV — élve a jogszabály adta lehetőséggel — 1971-től képez lakásalapot. Jellemző adatokat sorolt az alap változó nagyságáról. *Így például míg 1981-ben 130 millió forint jutott erre a célra, 1986-ban már 255 milliót osztottak fel.* A gondokról is szólt. Míg 1985-ig nem volt jelentős fennakadás a dolgozói kérelmek teljesítésében, addig 1986-ban már a kérelmek 41 százalékát nem sikerült kielégíteni.

Az előterjesztés 235 millió forintban jelölte meg az 1987. évi lakásalapot. Ez lényegesen alatta marad az előző évinek és a kielégítetlen kérelmek halmozódásához vezethet.

A vitában felszólalt szakszervezetünk főtitkára, *Koszorus Ferenc* is, és többek között elmondotta: *szakszervezetünk elnöksége sajnálattal állapítja meg, hogy a növekvő terhek mellett romlottak a lakáshoz jutás feltételei.* Legalább 50 millió forinttal kellene emelni a lakásalapot még akkor is, ha ez másutt hiányt idéz elő. Az elnökség ezzel a kiegészítéssel fogadta el az előterjesztést.

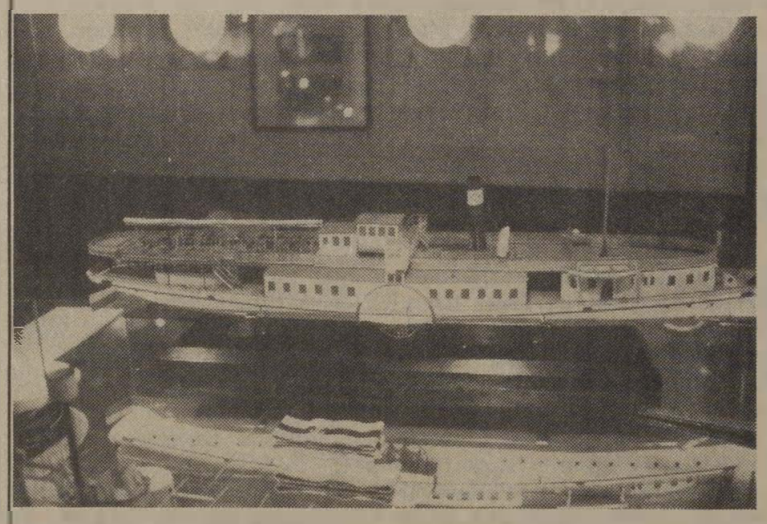
Mára már világossá vált, hogy a munkáltató nincs abban a helyzetben, hogy minden kérelmet benyújtó dolgozón segítsen, hozzájárulva lakásvásárlásához, vagy építési költségeihez. Ma az egyik oldalon a pénz szűkössége tapasztalható, a másik oldalon a növekvő támogatás igénye. *Mindenki számára elfogadható megoldás nincs. Van viszont,* — illetve kell hogy legyen — *jó döntéselőkészítés, amelyben rendkívül nagy jelentősége van a szakszervezeti tisztségviselők véleményének.* Nem szabad a kérelmeket automatikusan kielégíteni addig, amíg tart a pénz.

A vállalati támogatások odaítélésének gyakorlatában biztosítani kell a társadalmi kontrollt. A jól előkészített döntés után érvényt kell szerezni annak a jogszabályi rendelkezésnek, hogy a lakásépítési támogatásban részesített dolgozók névsorát, a támogatás módját és mértékét, a többi dolgozóval ismertetni kell. Ez a nyíltság elválaszthatatlan a szakszervezeti munkától.

Dr. Borsik János

A Lánchíd pesti hídfőjénél

Várja vendégeit a múzeumhajó



A Kossuth múzeumhajó

A Közlekedési múzeum három éve gazdája a Kossuth Múzeumhajónak, amelyet téli karbantartása után ismét kikötöttek a Lánchíd pesti hídfőjénél. Az esemény jelentőségét a Magyar Posta azzal ismerte el, hogy május 4-től 6-ig a helyszínen elsőnapi bélyegzővel látta el az alkalmi levelezőlapot.

Érdekes a hajó története. Az Újpesti Hajógyárban épült 1913-ban. Befogadóképessége 800—1200 személy, hossza több mint 62, legnagyobb szélessége 16,5 méter. Eredetileg szénnel, később olajjal fűtött kazánok termelték a gőzt az 580 lóerős, kéthengeres gép számára. Vízrebocsátásakor a *Ferencz Ferdinánd Főherczeg* nevet kapta. A Tanácsköztársaság idején *Rigó*-ra keresztelték, majd *Leányfalu*-ként közlekedett. Mostani nevét 1953 óta viseli.

Ez a fajta személygőzös valamennyi európai állam belvízi hajózásában a legsikerültebb típusok közé tartozik. Ma már csak a Rajnán és az Elbán található közülük néhány példány. Muzeális céllal a Dunán hasonlót — a Kossuthon kívül — más gőzöst nem őriztek meg. *Ezért a hajózási múzeum legfontosabb kiállítási tárgya maga a relikviáknak otthont adó hajó,* amely — az 1953-ban hozzáépített új orrot kivéve — a felépítmények felújítása után az 1920-as évek szerinti állapotában van. A belső tér ízléses kialakítását az is bizonyítja, hogy az ablakkeretek rézből és mahagónifából készültek.

A hajóhídon át a múzeumhajóra lépve megismerkedhetünk a dunai hajózás történetével. Modellek szemléltetik a DDSG (Dunagőzhajózási Társaság) személyhajóinak fejlődését az 1830-as évek 100—200 utast szállító gőzöseitől a századforduló 1800 személyes expresszhajójáig. A tárlókban és tablókon, képeken, rajzokon és eredetiben bemutatott különféle hajózási emlékek láthatók: „vasmacskák", lámpák, díszkardok, rangjelzések — áttekinthető elrendezésben.

Közlekedéstörténeti érdekesség, hogy a múlt század végén több cég is foglalkozott a személyhajózással. Közülük a MÁV bizonyult a legsikeresebbnek. A *Magyar Államvasutak Hajózási Vállalata* 1888-ban indította meg első járatát Sabác és Mitrovica (ma Jugoszlávia) között a Száva folyón. A hajók a kényelmesebb utazás biztosítására mintegy folytatták, kiegészítették a vasútvonalakat. Kombinált menetjegyeket adtak ki, amelyek a vonatra és a hajóra egyaránt érvényesek voltak. A menetrendeket természetesen előzetesen egyeztették.

A Kossuth hajó múzeuma — amely késő őszig tart nyitva — kulturális funkcióján kívül azért is tarthat számot nagy érdeklődésre, mert a TOPCOOP, amely részt vett a régi gőzös felújításában is, egyik üzemegysége kezelésében levő étteremben, eszpresszóban és bárban kellemes kikapcsolódásra várja a látogatókat.

H. K.

Megkezdődött a szezon

Ismét begyújtottak a kis gőzmozdonyba a nagycenki Széchenyi István múzeumvasúton. Április 4-től a hétvégeken menetrend szerint közlekedik a vonat Fertőboz és Nagycenk Kastély állomások között.

Az üzemkezdésről *Lacsnyi Csaba,* a GySEV-igazgatóság III. üzemi osztály személyszállítási ügyintézője tájékoztatott:

— Április 2-án tartottuk a hatósági üzemszemlét, s ezen a szolgálati helyeket, illetve az őrházakat rendben találtuk. A pálya mentét és az őrházak környékét azonban rendezni kellene. *Ehhez a munkához a szocialista brigádok segítségét kértük. Egyébként három kismozdony és nyolc kocsi áll az utasok rendelkezésére.* Bejárásunkon részt vett a Közlekedési Múzeum megbízottja is, aki elmondta, hogy az idényzárás után elkezdődik a kisvasúti pálya korszerűsítése, ennek költségeit a múzeum fedezi. A skanzenben kiállított járművek átfestését a MÁV vontatási főnökség vállalta.

Gavajda Lászlónét, a múzeumvasút üzemfőnökét a gyerekek felkészüléséről kérdeztem:

— Harmincnyolc „öreg" úttörővasutasunk van, az újoncok (ők negyvenöten vannak) a vizsgázottakkal szolgálnak, így párhuzamosan történik a gyakorlati és az elméleti kiképzésük. *Júniusban vizsgázhatnak az újoncok, és szeptemberben, Széchenyi születésének évfordulóján lesz az ünnepélyes avatásuk.*

Kovács Anikó

OROSZLÁNYBAN

Mindenki mindenhez ért

A bánya kölcsönad egy-két embert

Az oroszlányi vasutasok és a Szénbánya Vállalat dolgozói között évtizedek óta jó a kapcsolat. Erről győződhettem meg a közelmúltban. *Barrassevich Jenő* állomásfőnök elmondotta többek között, hogy minden reggel értekeznek az Oroszlányi Szénbányák Vállalat illetékeseivel.

— Ilyenkor mindig három napról van szó — magyarázza. — A mai feladatokról, a tegnapi teljesítésről és a holnapi tennivalókról. Szerencsére összeszokott, kitűnő partnerkapcsolat van az állomás és a bánya között. *Annyira, hogy amikor a vasútnál hiányzik a munkaerő* (például a kocsirendezőkből sosincs elég), *akkor a bánya ad saját állományából „kölcsön" egy-két embert.* Az elmúlt évtizedben néhányan átmentek a jobban fizető bányához. Igaz, arra is volt példa, hogy *Füles Gergelyt* kölcsönadta a bánya kocsirendezőnek, s a végén már nem is ment vissza, hanem itt maradt tolatásvezetőnek.

A szénszállítás kampány jellegű feladat. Az év első és az utolsó negyede adja a munka oroszlánrészét. *Dallos Lászlóné* már hozza is a dokumentációt, a kimutatást, ebből írjuk ki a sok mindenről árulkodó számokat. *1986 első negyedévében 422 128 tonna szenet szállítottak, az idei első negyedévben pedig 336 829 tonnát.* A kisebb teljesítmény oka egy szalagszakadás volt a bányában. Márciusban már ismét teljes erővel folyt a szállítás. Ezt bizonyítja a 148 000 tonnás havi teljesítmény.

A mininálisnál is kevesebb létszámmal dolgozik az állomás. Kellene még 12 kocsirendező és 8 tolatásvezető. A havi 182 óra helyett általában 240-260 órát dolgoznak.

Oroszlány állomás 15 évvel ezelőtt mindössze 700-750 ezer tonna szenet szállított, tavaly ez a mennyiség meghaladta az 1 600 000 tonnát.

A főnöki iroda tele van oklevelekkel, jó munkát bizonyító kitüntetésekkel. Háromszor lettek elsők a tisztasági versenyben. Komlót, Dunaújvárost és Leninvárost előzték meg. A rend és a tisztaság most is szembetűnő. Itt mindenki mindenhez ért. Ha kell, tapétáznak, festenek, mázolnak, virágot ültetnek, szökőkutat tisztítanak. Összesen 59-en dolgoznak az állomáson.

Oroszlányból porszenet szállítanak Nagymányokra, Dorogra, a lábatlani cementgyárba és még a Kőbányai Sörgyárba is.

(takács)

A széplaki gondnok

Pakó Sándort még 1985 nyarán ismertem meg a MÁVTI balatonszéplaki üdülőjében. Gondnokként dolgozott, de megfigyeltem: ő volt a kertész, a szerelő, a kőműves, a pingpongcsaták „szigorú, ám igazságos" bírája, könyvtáros, kultúros, szóval az üdülő „mindenese". Már akkor elhatároztam, hogy elbeszélgetek vele, mert úgy véltem, színes, érdekes egyéniség.

Nem csalódtam *Pakó Sándorban!* Nemrégiben budai, Beethoven utcai lakásában fogadott, élvezhettem vendégszeretetét, hallgathattam ízes történeteit.

— A fix fizetés, a nyugdíjas állás vonzott — kezdte történetét —, 1941-ben ezek nagy vonzerőt jelentettek. Titokban abban is reménykedtem, hogy „megúszom" a katonaságot. Nos, ez nem sikerült, sőt: a kelleténél több is jutott belőle. *Először egy front mögötti alakulathoz kerültem, itt elvégeztem egy szertiszti tanfolyamot, azután* — hadd ne részletezzem — *Ausztriában, Linz közelében* lettem hadifogoly. A táborban nagyszerű emberekkel találkoztam, a parancsnok például *Móra Ferenc* veje volt, *Vészits Endre* gépészmérnök. A táborból néhányszor családomhoz szöktem, de mindig megígértem, hogy visszatérek, s ezt be is tartottam. Végül 1945 októberében térhettem végleg haza, pontosabban Szegedre, ahol azonnal jelentkeztem a vasúti osztálymérnökségen. Azt hiszem, a korabeli jelszóról — *„Arccal a vasút felé"* — nem kell sokat beszélni, ismeretes, hogy ez mit jelentett a felszabadulás után. Szívvel-lélekkel dolgoztam, hogy mielőbb helyreálljon a forgalom. A mélyfúró részleghez kerültem 1949-ben, kutakat fúrtunk, hogy Truman-mozdonyokhoz legyen elegendő víz.

Közben a tanulásról sem feledkeztem meg — folytatja — elvégeztem a Budapesti Műszaki Egyetem vasút-, alagútépítő szakát. Az újabb fordulat 1953-ban következett életemben: *igazgató lettem a géptelepi részlegnél.* Kétezer ember tartozott hozzám és az összes építőipari gép, amelyekkel kiszolgáltuk az akkoriban induló nagy vasúti beruházásokat. Nehéz esztendők voltak, egészségileg, de inkább „idegileg" kimerültem, sajnos nem a munka miatt, hanem az akkori államvédelmisek gyakori zaklatása volt az ok.

— Mikor került a MÁVTI-hoz?

— Az Építési Géptelep Vállalattól — akkor még így hívták, ma főnökség — kerültem a MÁVTI-hoz irányító, tervező mérnöknek. Talajmechanikai osztályvezetőnek neveztek ki 1969-ben. Egy hatvantagú, négy csoportból álló osztályt vezettem egészen 1981 áprilisáig, nyugdíjaztatásomig. Őszintén bevallom: *mindig a konkrét szakmai munkát szerettem, sohasem akartam vezető lenni. Büszke vagyok, hogy munkatársaimmal közösen sikerült a vasút műszaki fejlődését előrelendíteni.* A villamosvezeték- és a villanyoszlop-építés, a vasúti pályaépítéshez szolgáltatott adatainkat, számításainkat ma is gyakran használják. *Hatodik éve vagyok a széplaki üdülő gondnoka.* Itt természetesen nem mérnöki munkát végzek, de ezt is szeretem csinálni. Meggyőződésem, hogy a nyugdíjas éveket csakis azzal lehet széppé és hasznossá tenni, hogy az ember dolgozik, nem áll le egyetlen pillanatra sem . . .

Bubor Gyula

Vasutasok között Kiskunhalason

Kiskunhalas ősi, több mint 500 éves mezőváros. Fontos vasúti csomópont. Itt halad keresztül az észak—déli irányú tranzitforgalom nagy része. A reggeli és az esti órákban egy-másfél óra alatt 1000-1200 utas fordul meg az állomáson. Ilyenkor bizony szűknek bizonyul a felújítás alatt álló állomás egyetlen utasvárója.

Nagy forgalom, kevés ember

— A mi feladatunk a budapest—kelebiai és a bajai vonalon összegyűjtött és ide érkező elegy feldolgozása, irányonkénti rendezése — tájékoztat *Nagy Károly* állomásfőnök. — Naponta 750-900 kocsit dolgozunk fel. Március közepén előfordult, hogy 1300-nál is több kocsit mozgattunk meg. *A ferencvárosi pályaudvar átépítése miatt tovább nőttek feladataink.* Több vonat halad át a deltán is, ami az állomásról induló és oda érkező vonatok közlekedését lassítja. Este hat és reggel hat óra között a legnagyobb a forgalom. Nem ritka, hogy vonatfelvevőink este hatkor kimennek a vágányok közé, és jó, ha éjfél utánra végeznek a munkával.

— Gondjainkat tetézi, hogy tavaly 16 kocsirendező itthagyott bennünket — folytatja. — *Pótlásukra két év alatt hárman jöttek.* Jelentkező több is volt: *huszonhárom 18 és 23 év közötti fiatal vizsgált meg a vasútorvos, de közülük első és második csoportos mindössze egy volt.* Jelentős hiányunk van még jegyvizsgálókból, vonatfékezőkből, ugyanakkor nyolc forgalmi szolgálattevővel és két raktárnokkal mi segítettük ki az üzemfőnökséget.

Rövid tájékozódás után helyszíni szemlére indulunk. Először a felvételi épület felújított szárnyának emeletén lévő forgalmi irodába kopogtatunk be.

— Milyen napjuk van? — kérdezem *Kispéter Mihály* rendelkező forgalmi szolgálattevőtől.

— Reggel a váltáskor több volt a munkánk, mint máskor. A személycsoport alatt minden vágányunk foglalt volt, egyszerre hat személyvonat és három tehervonat állt az állomáson. Később Kiskunfélegyházáról egy újabb feloszló tehervonat érkezett harminc kocsival.

Közben a telefonhoz lép:

— *A 7837-es számú vonat elment rendesen, Kispéter* — közli Kunfehértóval és a deltával.



Amíg telefonál, körülnézek a forgalmi irodában. A vonalon mindenütt korszerű dominó üzemel, itt is elkészült a helye, de azt egy régi vágányutas biztosítóberendezés foglalja el. Ezenkívül egy asztal és két szék az összes berendezés.

— Hol mosnak kezet?

— *Egyetlen irodában sincs mosdókagyló. Most, utólag a folyosón felszereltek egyet, ott mosunk kezet, onnan hozunk vizet.*

Szolgálat az I-es őrhelyen

Utunk következő állomása az I-es őrhely. Fenn a toronyban *Huszár Ferenc* és *Macska Sándor* váltókezelők szolgálnak. A IV. vágányról M31-es gép közeledik a torony felé.

— Mehetünk kifelé? — hallom a mozdonyvezető kérdését.

— Igen — feleli a rádióban *Miklósovics Tamás* tolatásvezető, majd közli a váltókezelőkkel, hogy:

— A VI-ra, VIII-ra és a VII-re lökünk.

Macska Sándor átállítja a váltókat, aztán beleszól a telefonba:

— Áll a hatra!

A gép lök egyet, két kocsi lassan elgurul. Amikor a kocsisor elfogyott, a rövid csöndet kihasználva, beszélgetünk.

— Itt Kiskunhalason, az I-es toronyban öt éve dolgozom — mutatkozik be *Huszár Ferenc.* — Nagyon forgalmas ez a hely: sok a kijárat, a bejárat, három irányba mennek a vonatok, és egy nagy forgalmú közút négy vágányt szel át mellettünk. Ezért az öt-tíz perces időket is ki kell használni a tolatáshoz, s közben állandóan figyelni kell a közúti forgalmat.

Közben újabb kocsisort húznak ki, és rendezik a kocsikat a megfelelő vágányokra. Pár perc múlva *Huszár Ferenc* hangja hallatszik:

— *Húzzatok fel, hogy felemelhessem a sorompót!*

A gép előrehúz, a sorompó felemelkedik, én pedig számolom a járműveket: hat perc alatt 59 gépkocsi és 4 motorkerékpár gyűlt össze.

— Egy felmérés szerint 24 óra alatt 18 óra 17 percet van lezárva a sorompó. De már nem sokáig. Itt — mutatnak ki az ablakon — készül az új felüljáró. — Átadásával könnyebb lesz a mi munkánk is.

— Egy szolgálatban hányszor állítanak berendezést?

— Talán ezerszer is. *Tizenhárom jelzőt, huszonkilenc váltót és reteszemeltyűt kell állítani . . . Az előrejelzőket néha ketten is állítjuk, olyan nehéz* — mondják szinte egyszerre.

Vonatvezető — szerződéssel

Az őrhely előtt *Miklósovics Tamással* találkozom. Tizenkét éve jött Halasra és fél év után tolatásvezető lett.

— Eddig három tehervonatot rendeztünk, összeállítottuk az MT-t és személyvonatokat forgattunk be. Itt alul saruzási lehetőség nincs, lökéssel tolatunk. Úgy kell kiszámolni a futást, hogy árukár ne legyen, aztán meg a vágányok mellett is sok ember várakozik. Hárman dolgozunk itt: *Rozsnyai László* és a nevelt fiam, *Miklósovics István* a társaim.

Visszatérve a forgalmi irodába, *Farkas János* forgalmi szolgálattevővel akadok össze, aki sapkáján meglepetésemre vonatvezetői szolgálati jelvényt visel.

— Szabadnapon külön szerződéssel vagyok vonatvezető. Most Kisszállásra az MT-vel viszek kocsikat.

— Megéri?

— *Jól keresek. A fizetésem mellé mint vonatvezető 90 órára 3800 forintot és változó illetményt kapok.*

— Nem furcsa, hogy most mások rendelkezéseit hajtja végre?

— Irányítói munkakörben dolgozom, így legalább saját bőrömön tapasztalom az itteni munkát, jobban megértem a kollégák gondjait.

— Melyik munkát szereti jobban?

— Szép ez is, de én a forgalmi szolgálattevői munkakörrel nem cserélném el; azt már 16 éve csinálom.

Gellért József

Magas nő, sötétkék kalapban

Magas, karcsú nő farmer szerelésben, széles karimájú sötétkék kalapban. *Pápai Mátyásnénak* hívják. Azonnal megpillantottam, amint Csepelen a Tanácsház téri megállóban leszálltam a HÉV-ről. A közeli, hangulatosnak nem nevezhető kis presszóban beszélgetünk. Megtudom, hogy Baján nőtt fel, és a Vasút Technikumot Szegeden végezte. Családjából sokan dolgoznak a MÁV-nál.

— Ez a tény hozzájárult ahhoz, hogy a vasútnál helyezkedett el? — kérdezem tőle.

— Így utólag úgy tűnik, igen — válaszolja. — Az édesapám vasutas volt, a kisebbik húgom és a bátyám ugyancsak MÁV-alkalmazott. De azért ne gondolja, hogy más meg sem fordult a fejemben. Engem valójában a pedagógia érdekelt. Tanítani szerettem volna, azután mégis itt kötöttem ki.

— Milyen volt az indulás?

— *Közvetlenül a technikum után 1963-ban jöttem a vasúthoz. Két és fél hónap alatt 7 szakvizsgát tettem le.* Ezért a teljesítményért kaptam életem első jutalmát. Szolgálattevőként kezdtem pályafutásomat. Mivel akkor még egyedülálló voltam, a szegedi vasútigazgatóság területén ide-oda helyeztek. Egy évig Kalocsára jártam Bajáról. Hajnalban keltem és későn értem haza, 12—14 órás műszakban dolgoztam. Ezután Helvéciára helyeztek, majd Dunavecse következett. Abban az évben, vagyis 1965-ben ismerkedtem meg a férjemmel. Még ez is a vasúthoz kapcsolódik, hiszen a vonaton találkoztunk.

— Ez az ismeretség mennyire változtatta meg addigi életét?

— Gyökeresen. Véget ért a vándorlás. Férjhez mentem és Budapestre költöztem. Először Soroksárra kerültem szolgálattevőnek. Közben elvégeztem a tisztképzőt. Jelenlegi munkahelyemre 1980-ban helyeztek. *A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség csepeli kirendeltségén dolgozom kereskedelmi részlegvezetőként.* Az itt dolgozók ötven százaléka fiatal. Van akinek semmilyen végzettsége sincs. Így sok múlott rajtam, sikerül-e megszerettetni velük ezt a munkát. Úgy érzem, elértem a célomat. Büszke vagyok arra, hogy nálunk mindenki képes helyettesíteni a másikat. Velem együtt összesen tizenhárman vagyunk. Jóval több emberre lenne szükség. Például árupénztárosunk már idestova két éve nincs. Ezért tarthatatlannak bizonyult az a szemellenzős álláspont, hogy mindenki csak a saját feladatával törődik. Így nem tudnánk teljes értékű munkát végezni.

— Senki sem tiltakozott a helyettesítés ellen?

— Még régebben ódzkodtak néhányan az idősebbek közül, de a többségük már nyugdíjba ment. A fiatalok pedig már ebbe az új rendszerbe csöppentek bele és egyáltalán nincs nehéz dolgom velük. Szorgalmasak. Igaz elég sok plusz munkával, de öt-hatezer forintos jövedelemre tehetnek szert a huszonévesek is.

— Mi a dolga ennek a részlegnek?

— *Kereskedelem ez a javából. Egy kicsit fuvarozás, egy kicsit üzletpolitika.* A Csepelre beérkező és az innen induló szállítmányokkal kapcsolatos szervezői és fuvarozói feladatokat látunk el. *Havonta 3000 vagon indul, vagy érkezik.* Ebből is megállapítható, hogy elég sok a tennivalója az itt dolgozó tizenhárom embernek.

— Kiváló Vasutas kitüntetésben részesült április 4-e alkalmából.

— Nem számítottam kitüntetésre, de úgy érzem, megérdemeltem. *Nagy a munkabírásom és nem igen kímélem magamat.* A mozgalmi munkában régebben aktívabban részt vettem. Ma már, a jelenlegi hajtás mellett, a társadalmi munkát nem tudnám jól végezni. És egy valamit nagyon fontosnak tartok, hogy az ember csak azt vállalja, aminek maradéktalanul eleget tud tenni. Korábban az V-ös pártalapszervezet vezetőségében tevékenykedtem. Most azonban teljesen lekötnek a munkahelyi feladatok. A hátországra is gondolnom kell. *A férjem hajós a Dunán. A Budapest—Pécs közötti szárnyashajó járaton teljesít szolgálatot. Vándorélet az övé. Esténként illik meleg vacsorával várni.*

— Mivel tölti a szabadidejét?

— Férjemmel együtt szeretünk horgászni. Régebben gyakran fölkerekedtünk és a Duna-Tisza Csatorna partján sátoroztunk. Amióta telkünk van a Balatonnál, minden szabadidőnket ott töltjük. Amikor csak tehetem, kertészkedem, hiszen gyerekkoromban Baján hamar befogtak a földmunkára. Még jól emlékszem rá, hogy falunkban mindenki a nyarat várta. De nem a pihenés miatt, hanem azért, mert a gyerekek végre bekapcsolódhattak a földművelésbe, hiszen akkor már nem kellett suliba menni. A föld az én számomra azóta is fontos. A gyerekkori élmények alapvetően formálják, alakítják az embert. Gyakran járok haza Bajára. Ha összejön a család, akkor legtöbbször a vasút a téma.

— cs — i —

Centenáriumra készülnek

Jövő év májusában lesz száz éve, hogy a MÁV-üzletvezetőség székhelyét Szabadkáról Szegedre helyezték át. *A centenárium tiszteletére a szegedi igazgatóság emlékkönyvet ad ki és vasúttörténeti kiállítást rendez.* Ennek érdekében kérik mindazokat, akiknek tulajdonában — a szegedi igazgatóság munkájával összefüggő — a vasutasmúltat bemutató dokumentumok vagy tárgyi emlékek vannak, azok juttassák el az igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályára (6701 Szeged, Lenin krt. 28—30.) vagy bármely szolgálati helyre.

Diákok alapszervezete a győri főiskolán

Aktívabb közéleti szereplést terveznek

A győri Széchenyi István Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán április 29-én megalakult a vasutaskarok hallgatóinak szakszervezeti alapszervezete. Az új alapszervezet célja és legfontosabb feladata a MÁV—GySEV káderutánpótlásának elősegítése, a Vasutasok Szakszervezete tevékenységében való aktív részvétel és az iskolai demokrácia kiszélesítése.

A vasútgépész, a vasútüzemi és közlekedési automatika szakokról 54-en kérték felvételüket a szakszervezetbe. A szakonként kialakított szakszervezeti csoportok megválasztották bizalmijukat és annak helyettesét, majd összevont taggyűlésen került sor az öttagú szakszervezeti bizottság megválasztására. A két jelölt közül az szb titkárának *Szilágyi Józsefet* másodéves vasútgépész hallgatót választották.

Az alakuló ülésen célként jelölték meg a diákok közéleti szereplésének fejlesztését, a pályakezdés nehézségeinek csökkentését. Az alapszervezet együttműködik a KISZ-szel és részt vesz a fiatalok szervező és mozgósító munkájában.

Sz. F.

A kocsitisztítás anomáliái

„A külvállalkozók nagy pénzeket kapnak"

Alacsony bérek, aggasztó munkakörülmények, aligha feloldható súlyos előítéletek, ingatag munkamorál, feltartóztathatatlannak látszó fluktuáció: kulcsszavai egy riportnak, amelynek megjelenésében az érdekeltek, vagyis a kétkezi munkások bíznak a legkevésbé. Pedig nincs lehangolóbb a hitehagyott dolgozónál, aki csak mosolyogva legyint az újságíró munkahelyi demokráciát, érdekképviseletet emlegető naivitásán. „Ha problémája van, számoljon le" — mesélte elkeseredetten „az irodán" szerzett tapasztalatát egyik riportalanyom, aki cirka tíz éve eszi a vasút kenyerét.

Szemerkélő esőben baktatunk a sínek között. *Teréki János,* a Keleti pályaudvar kocsitisztító részlegének vezetője a mai hajnal rendkívüli eseményét ecseteli: az 500-as Tokaj expresszen egy kapatos, ifjú magyar utas szétverte az egyik kocsi berendezését.

— De a második menet már a rendőrségen lesz — teszi hozzá némi megelégedettséggel másik kísérőm, *Csikós István* 1-es számú csoportvezető.

— Látja — fűzi tovább a szót a részlegvezető —, mi korántsem könnyű lehetőségeinkhez mérten igyekszünk megteremteni a korszerű utazás feltételeit, de hát ehhez, hogy finoman fogalmazzak *„korszerűbb"* utasok is kellenének.

A diplomás testnevelő

Már a harmadik szerelvényen mászunk át, amikor *Csikós István* szeme felcsillan:

— Most jön be a 236-os Bátthori, na, azt érdemes megnézni.

A folyosók és fülkék bűze még a lehúzott ablakok mellett is elviselhetetlen. Tájkép csata után: az egyik fülkében négy kiürített vodkásüveg, arrébb letört, kiborított „badel" (szemetestartály), csikkek és vattamaradékok.

— Ilyenkor még istenes — jegyzi meg —, ha ideje engedi, egyszer a nyári harmincfokos kánikulában vegye szemügyre . . .

Nos, mondják kísérőim, most már nem riogatnak tovább, nézzem inkább meg, hogy a takarítók szorgos munkája nyomán milyenné lesz egy ilyen vagy ehhez hasonló „frontszerelvény". *Ahogy Teréki Jánostól megtudom: jelenleg 146 MÁV-dolgozó, s három kisvállalkozás mintegy ötven tagja gondoskodik a vagonok tisztaságáról. A külvállalkozóknak nagy pénzeket fizet a MÁV. Így például az alaptisztításért kocsinként 760 forintot, míg a főtisztítás tarifája 1130 forint. Ugyanezért a vasút saját dolgozóinak 7, illetve 40 forintot ad(!) az órabéren felül.*

Teréki János azt mondja, hogy ebből nincs különösebb konfliktus az emberek között, bár azt mindenki tudja, hogy szinte ugyanazért a munkáért a külvállalkozók a dupláját keresik.

Kísérőim az 5814-es somoskőújfalui vonatra irányítanak, ahol a TIP-TOP Kisszövetkezet brigádja felelős ma a rendért. *Iván László* csoportvezető, „civilben" diplomás testnevelő, nem örül túlzottan a publicitásnak. Különösen az van ellenére, hogy a „főnök" most a kákán is csomót keres, s kötelezi őket a „badelek" kisúrolására is.

— Azt hiszem, hogy a MÁV meg van velünk elégedve, mint ahogy az sem titok, hogy mi is örülünk ennek a szerződésnek. Nálunk, a szombat-vasárnapokkal együtt az emberek megkeresik a nyolc-kilenc ezret.

Amikor *Teréki* is „nyilatkoztatja", a csoportvezető magabiztosan jelenti ki, hogy véleménye szerint a munkájuk minősége 95 százalékos.

— Nevetnem kell — dörmögi *Csikós,* amikor leugrunk a vonatról. — *Én az ilyen munkáért egy fillért sem adnék . . .*

— *Itt nincs cigányozás, itt mindenki ember! — szögezi le a részlegvezető, amikor arra kérem, hagyjon egy kicsit magamra beosztottjaival. Éppen ebédidő van, az öltöző zsúfolásig tele. A legtöbben szárazat esznek, néhány idősebb asszonyt látok csak lábasból kanalazni.*

Teréki János, mielőtt kimenne, nógatja az embereket, hogy nyugodtan mondják el, mennyivel jobb most, mint egy éve leköszönt elődje idejében.

„Még a falnak is füle van . . . Jobb inkább nem szólni . . . Cirkusz lenne csak belőle" — ilyen és ehhez hasonló elharapott bölcsességek röpködnek a levegőben.

Pusoma András (hat éve dolgozik itt) amiatt háborog, hogy őt a művezető igazságtalanul vette le a „fordáról", így csaknem kétezer forinttól esik el, pedig nagycsaládos és most kaptak lakást. *Kökény Gézát* ittasság miatt helyezték egy műszakba.

„Leküldtem egy háromcentest"

— Én elismerem, hogy akkor tényleg leküldtem egy háromcentest, csak az a baj, hogy mindig bennünket találnak meg. Az dühít, hogy másoknak gyakran eltörik a szondát . . .

A kocsitisztítók zöme — 75 százaléka — cigány származású. Beszélgetőtársaim, a délelőttös brigád szinte kivétel nélkül Kál-Kápolnáról jár be naponta, mintegy négy órát utazva.

Kejner Adolf, aki már tizedik éve takarító, azt nehezményezi, hogy az elmúlt két évben bármilyen problémája volt, nem álltak vele szóba. *Fizetése 4500 forint, eddig háromszor kapott jutalmat, maximálisan ötszáz forintot.*

— Az emberek igazat mondanak, sajnos tényleg a művezetőkkel van a legtöbb baj. Fiatalok, nagyképűek és nem szívesen ereszkednek le a dolgozókhoz — mondja már a búcsúkézfogás közben *Csikós István.*

Az ellenőröket is ellenőrzik...

A Nyugati tisztítórészlegének irodájában a két csoportvezető asszony és *Kiss Lajos* reszortvezető-helyettes kissé megütközve hallgatják beszámolómat a cigány származású dolgozók „sanyarú" helyzetéről.

Természetesen itt is a cigány származásúak vannak túlsúlyban, de munkához való viszonyukat illetően nem sok jót hallok, bár hozzáteszik: *szerencsére ebben is vannak tiszteletet érdemlő kivételek.*

Témát váltva, *Kiss Lajos,* de kivált az asszonyok komoly konfliktust látnak a külső és belső dolgozók viszonyában.

— Nem külső vállalkozókkal, hanem stabil létszámmal kellene megoldani a gondokat — véli *Apáti Attiláné.* — *Azért a pénzért, amit ők fölvesznek, mi is szívesen vállalnánk a főtisztítást is.*

— A Nyugatiban 18 forint ötven fillér az átlagórabér — kapcsolódik a beszélgetésbe *Molnár Ferencné,* aki naponta Ceglédről jár be —, ami bizony ezért a munkáért nevetségesen kevés.

— Van-e ezek után erkölcsi alapunk feltételeket szabni, a maximumot követelni? — fordul felém *Kiss Lajos. Apáti Attiláné,* aki harminc éve MÁV-alkalmazott, s fizetése csoportvezetőként 4200 forint, szinte a művezető kérdésére válaszol, amikor azt mondja:

— Nálunk már az ellenőröket is ellenőrzik, pedig az ellenőrzéstől nem tisztul meg a kocsi!

— *Őrült bérfeszültség van!* — veszi vissza az asszonyoktól a szót a reszortvezető-helyettes, miután egy új felvételist igazított el. — *Ha holnap ennek a fiatalembernek, aki most itt volt, megmondom, mennyit tudunk fizetni, rögtön sarkon fordul . . .*

Kiss Lajos statisztikát készített, amiből kiderül, hogy tavaly februártól decemberig mintegy hetvenen jöttek és mentek . . .

— Sajnos a létszámgondok elkerülhetetlenné teszik külső erők bevetését, jelenleg is 65 személy hiányzik — tájékoztat *Könczöl János,* a Nyugati műszaki kocsifőnökség vezető mérnöke. Szerinte nem teljesen indokolt a saját dolgozók berzenkedése, hiszen köztudomású, hogy a külső vállalkozók a fizikailag nehezebb, munkaigényesebb tisztítási műveleteket végzik. A vezető mérnök a jövő terveibe is beavat: az elképzelés az, hogy a tulipánvágányokról az úgynevezett hosszú vágányokra kerülne át a tisztításra váró kocsipark. A mintegy másfél milliós „átrendezéstől" azt remélik, hogy lényegesen javítja majd a takarítás hatékonyságát.

Vajon a dolgozók helyzetének „átrendezésére" jut-e majd pénz?

Tódor János

Forgalmi előrejelzés a Déliből

Rövidebbek lesznek a sorok — Hat helyen megáll a Balaton expressz — Több mentesítő vonat — Lopják a kofferkulikat



A Déli pályaudvar forgalma a három nyári hónapban eléri az előző háromnegyed év forgalmának négyszeresét is. Ez a roham alaposan megterheli a Déli dolgozóit. Most még nevetve mondják, hogy egy hónap múlva nem lehet kimenni egyenruhában a peronra, mert egy óra alatt sem szabadul az ember, annyi kérdést intéznek hozzá. A személyzet létszáma azonban nem emelkedik, így — a nyári menetrend bevezetésével szinte egy időben — különböző intézkedések váltak szükségessé a megnövekedett utazási igény kielégítésére. De menjünk sorba! Mit csinál a halandó, ha vonattal akar a Balatonra menni? Először tájékozódik, jegyet vált.

Mint *Kelencz István* személyszállítási vezető elmondta, bár nem lesz több pénztárosuk a nyáron, *mégis csökken a torlódás, rövidülnek a sorok a jegypénztárak előtt, ha sikerül üzembe helyezni az új jegynyomó gépeket.* Mert eddig a pénztáros munkaidejének körülbelül 15 százalékát vette el a zárlat, s ezt az időt a gép használatával meg lehet takarítani. Vagyis nyolc ember munkáját heten végzik el. Az információ pedig a nap 24 órájában áll majd az utazóközönség rendelkezésére.

Tudjuk, a létszámhiány a Déliben is komoly gond. Főleg a váltókezelő, a jegyvizsgáló kevés, így most, hogy az eddigi átlagosan *73 vonat helyett 89-et indítanak, komoly túlmunkára lesz szükség.* S amellett, hogy — változatlan létszámmal — 22 helyett 27 nap lesz a forda, a jegyvizsgálóknak az utasokkal is többet kell foglalkozni, mert a tiszántúli üdülővendégek nem ismerik a balatoni állomásokat.

Tavaly nagy sikere volt a menetrendben is szereplő gőzvontatású nosztalgiavonatnak. A tapasztalatok alapján a Siófokig közlekedő járatot idén szombaton és vasárnap is indítják. A Balaton expressz pedig már június elsejétől közlekedik, s az utazóközönség kérésének megfelelően, *az eddigi négy balatoni állomás helyett a jövőben hat helyen áll meg.* Jó szolgálatot tehet a nyaralóknak a balatoni menetrend, amely 12 forintért kapható a pályaudvarokon. *Mentesítő vonatok egész héten járnak majd a vonalon, vasárnap délután pedig annyit állítanak be, hogy minden negyedórában érkezzen egy a pályaudvarra.* Hogy honnan teremtenek elő ennyi vonatot? A pécsi és a szombathelyi igazgatóságok vonalairól egész szerelvényeket vezényelnek majd át.

A megnyugtató hírek mellé azonban egy szomorú is járul: *lopják a kofferkulikat.* Azokat a kis kocsikat, amelyek olyan jó szolgálatot tesznek a bőröndökkel utazóknak. A vasutasok azt mondják, érdemes körülnézni a Garay vagy a Lehel téri piacokon. Ott sok átalakított kofferkulit lát a járókelő. Pedig nem olcsó egy ilyen szerkezet: 2960 forint darabja, s a Déliben most állítottak munkába 142-őt, mintegy másfélszeresét a leselejtezett. tönkrement állománynak.

Láthatjuk tehát, a Déli pályaudvaron minden tőlük telhetőt megtesznek, de nem tehetnek meg mindent a pályaudvari zsúfoltság csökkentéséért. Ez úton is kérik az utazókat, éljenek a jegyelővétel nyújtotta lehetőségekkel. Váltsa meg jegyét a lakóhelyéhez legközelebb lévő állomáson, korábban. Így izgalommentes indulás után kellemes utunk lesz.

D. K.

A szentesi építési főnökség

ISMÉT AZ ÉLENJÁRÓK KÖZÖTT

A szentesi építési főnökség dolgozói az 1986-os eredményeik alapján a MÁV Élenjáró Főnöksége kitüntetést kapták május 1-jére. A vezérigazgatói értékelés szerint a Szajol—Szajol-delta vonalrészen a pályakorszerűsítési munkák során 13,6 százalékkal csökkentették a vágányzári időt. A főnökség — terven felül — a Ferencváros korszerűsítéséhez is jelentős segítséget nyújtott. Több mint 11 ezer vágányfolyóméter bontását és vágánymező gyártását végezték el.

A városföldi építésvezetőség pályamunkás és sínhegesztő munkásai május 1-jei ünnepi megemlékezésén — ahol jelen volt többek között *Feleki Pál,* a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke is — *Szabó Pál* főbizalmi mondta el az ünnepi beszédet. Ezután *Frányó Ferenc* igazgató kitüntetéseket és elismeréseket adott át a munkában élenjáró dolgozóknak.

Az állami díjas Dózsa szocialista brigád ezúttal a MÁV Kiváló Szocialista Brigádja kitüntetésben részesült. A Szabadság szocialista brigád kiváló, a Felszabadulás szocialista brigád élenjáró brigád lett. Elismerést kapott a Béke, a Zalka, a Petőfi, az Ifi és a Széchenyi brigád is.

F. P.

Tanulni nem szégyen

Érdemes átvenni a jó gyakorlatot

A nemzetközi szocialista munkaverseny 20-ik évfordulója után a Szovjetunió sajtója hosszú cikkekben foglalkozott a szovjet-magyar vasutasok eredményes és gyümölcsöző kapcsolatáról. Kiemelte a kölcsönös segítségnyújtás és a tapasztalatcsere hasznosságát.

Tény, hogy több okos dolgot átvettünk szovjet barátainktól, de ha nyitott szemmel járunk náluk, láthatjuk, tapasztalhatjuk, hogy még mindig sok a hasznosítani való. *Kiábrándító a személyszállító vonataink rendszeres késése. A Szovjetunióban órát lehet igazítani a személyvonatok menetrendi pontosságához.* Ez igaz, de ennek „ára" van. Először is a fegyelem! A késésért hibáztatható dolgozót, közvetlenül a szolgálat letelte után, kihallgatják. Súlyosabb (például egy gyorsvonat 10 perces késése) esetben pedig a vasútigazgatóság központjában kerül sor a kihallgatásra. A dolgozó szabad ideje rovására kénytelen beutazni, aztán jön a prémiumelvonás. A mozdonyvezetőt teherfordába vagy tartalékra is helyezhetik.

A mozdonyvezetőknek úgynevezett osztályminősítése van, amit szakvizsgával szereznek meg. Személyvonatot csak I. vagy II. osztályú mozdonyvezető továbbíthat. *Velük szemben olyan magas a követelmény, hogy az utóbbi időben tanfolyam keretében szerzik meg ezeket a minősítéseket.*

A személyvonati késések csökkentésére azzal is ösztönzik a mozdonyvezetőt, hogy minden „behozott" 1 perc után 8 kopejkát kap.

Hasznosítható lenne az energiamegtakarításra való ösztönzésük is. A menetlevélre bejegyzett fogyasztás alapján naprakészen elszámolják a megtakarítást. *A vezér az általa megtakarított energia értékének 40 százalékát már a zárfizetésben megkapja.* A fogyasztásmérésre hasonló eszközöket használnak, mint mi. Villanymozdonyon a mérőóra, dízelmozdonyon pedig a mérőpálca. Ez utóbbi mérési módszert bevezettük Záhonyban is. Azóta folyamatos megtakarítás van, de a legfontosabb az, hogy a szolgálatonkénti fogyasztást figyelemmel kísérve a mozdonyvezetők odafigyelnek a gondokra, amelyek gátjai a takarékosságnak.

A felsővezeték jegesedésekor a szovjet villamosmozdonyok két áramszedővel közlekednek. Az első tisztítja a vezetéket (áramot nem szed), a hátsó pedig szedi az áramot.

Szintén sok bosszúságot okoz, ha a hó belepi a vágányt, a biztonsági határjelzőt. Hol álljon meg a vonat vagy a szerelvény? Utasítás írja elő a határjelző letisztítását, de ilyen időben a váltókezelőnek elég gondja van a váltó tisztításával. *A szovjet vasutakhoz hasonlóan miért nem honosítjuk meg az oszlophatárjelzőt?* Részben azért, mert nem közlekedésbiztonsági szempontból vizsgáljuk, hanem munkavédelmi szempontból, azazhogy botlásveszélyt okoz. Melyik rejt magában nagyobb veszélyt?

Tehervonataink indítása előtt olykor a zárjelző lámpa elhelyezésére kell várni. A lámpa hordására külön dolgozót tartunk, aki egyéb teendői mellett néha késéssel viszi azt a vonat végére. A szovjet vasutaknál fényvisszaverő zárjelzőtárcsát használnak, amit a kocsivizsgálók kezelnek, akik egyébként is végigmennek a vonaton. Valószínűleg a MÁV is bevezeti e tárcsa használatát, csak az illetékesek ne felejtkezzenek meg arról, hogy a szovjet mozdonyokon 500 W-os égő van a sugárvetőben.

A MÁV-nak kevés mozdonya van, a kihasználásuk is nagyon rossz. *E nehéz helyzetben valamelyest segítene, ha mozdonyaink kevesebb időt töltenének a napi vizsgálóbázisokon.* A szovjet vasutakon a dízelmozdonyok napi vizsgájának esedékessége a gázolajtartály űrtartalmához igazodik. Például az átállítos M62 sorozatú mozdonyok 4 naponta, míg a nagyobb űrtartalmú Skoda gyártmányúak 5 naponta járnak be szerelni és napi vizsgára. A közbenső idő alatt a mozdonyvezetők biztosítják hogy a mozdony megfelelő állapotban legyen. A mi mozdonyvezetőink is alkalmasak erre, csak el kellene ezt rendelni.

Érdemes tehát tanulmányozni más vasutak munkáját, hiszen ebből mi is tanulhatunk. Egy-egy jó gyakorlatot nekünk is érdemes lenne bevezetni.

Perecz János
Záhony

VISSZATEKINTŐ (1.)

„Hű tükre a létező viszonyoknak"

Ez az írás a magyarországi vasutas munkássajtó történetének vázlatos bemutatására vállalkozik. A sajtótörténeti szempontból is érdekes visszatekintés, tisztelgés az elődök, a haladó gondolkodású tollforgatók, a forradalmi szellemű vasutasok emlékének.


Első · Megjelen minden Vasárnap. · Évfolyam.

KIADÓ-HIVATAL

VASUT.

A magyarországi vasuti szolga-személyzet lapja, és a m. kir. államvasutak alakuló kalauz segélyegyletének Közlönye.

Előfizetési díj:

I. szám. · Budapest, Vasárnap, szeptember 13. · 1874.

Az első vasutas munkáslap, a Vasút 1874. szeptember 13-án jelent meg Budapesten. A vasutasok ön- és jogsegélyegyleti mozgalmát karolta fel ez a *Visontai Soma* szerkesztésében megjelenő újság. A vasúti szolgaszemélyzet és az államvasutak alakuló kalauz-segélyegyletének közlönyeként indult, de harmadik számától joggal hirdette fejlécén, hogy *„a magyarországi vasúti alkalmazottak lapja"*. A függetlenségi baloldal befolyása alatt álló hetilap programadó vezércikke „az egyesülés, társulás, véleménytalálkozás, eszmecsere" szükségességét hangsúlyozta, s célját a vasúti szolgaszemélyzet érdekeinek képviseletében, művelődésének előmozdításában, jogvédelmének biztosításában jelölte meg.

A második szám olyan megbízottak választására szólította föl a vasútállomások személyzetét, akik tudósítják a lapot a helyi eseményekről és szószólói lesznek az alkalmazottaknak. *A szerkesztőség remélte, hogy a vasutasok ön- és jogsegélyegyletének megalakításával új korszak köszönt a vasúti alkalmazottakra.* A belügyminiszter azonban megtagadta az alapszabály-tervezet jóváhagyását, mivel a jogsegélyezést a szolgálati érdekkel ellentétesnek vélte.

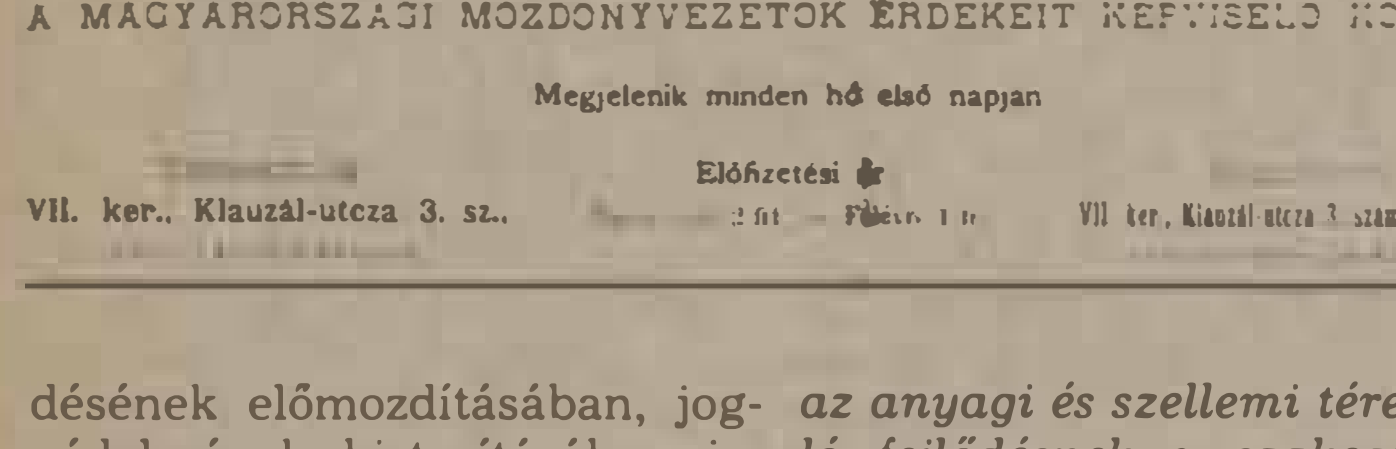
A Vasút vezércikkírója az 1876. augusztus 6-i számban szomorúan konstatálta, hogy a belügyminisztérium lázadást gyanít ott, ahol néhány ezer munkás a saját anyagi és erkölcsi helyzetéről kíván tanácskozni. *„Nem vagyunk mi forradalmárok vagy kommunisták —* írta —, *mi csak békés munkások vagyunk, kik idegen befolyásra nem szorulva, önmagunk akarunk helyzetünkön segíteni. S ezt, de csakis ezt akartuk a megtagadott egylet alakításával elérni. De erőszakos törekvésektől távol tartjuk magunkat, még ha oly kegyetlenül uszítanak is, mint azt a belügyminiszter úr indokolatlan, nem okos rendeletével tevé."*

A Vasút köré tömörülve s lényegében szakszervezeti feladatokat ellátva még évekig folytatódott a mozgalom. Helyi önsegélyező pénztárak, olvasókörök és művelődési egyesületek szervezését szorgalmazva, a lap szót emelt a munkaviszony törvényes rendezéséért, a vasúti szolgálati rendtartásért, a nyugdíjintézet reformjáért, kezdeményezte a vasutasok fogyasztási szövetkezetének megalakítását. A nyolcvanas évek derekán — amikor az államvasúti rendszer térhódításával egyidejűleg a közlekedési kormányzat a kormánypárt kizárólagos befolyását kívánta biztosítani a vasutasok körében — a Vasút felett is megkondult a lélekharang.

A szakegylet-alapításra törekvő mozdonyvezetők *1892 júliusától havonta jelentették meg a Mozdonyvezetők Lapját. Az induláshoz szükséges alaptőkét a fővárosi mozdonyvezetők adták össze.* Választott bizottság irányította a munkáját, amelynek élén *Somlyai Gyula* nyugalmazott mozdonyvezető állt. Felelős szerkesztője *Kohály Ignác* lett.

A mozdonyvezetők szakképzettségének emelését színvonalas szakcikkekkel segítette. Legfontosabbnak a szolidaritás érzésének felkeltését és ápolását, a szakegylet-alapítási gondolat terjesztését tartotta. Sajnálattal konstatálta, hogy a mozdonyvezetők szellemi és anyagi tekintetben lemaradtak a szervezkedő szakmákhoz tartozók mögött.

„Erőteljes szakegyletünk most sincs nekünk, míg az asztalosoknak, a cipészeknek, a szabóknak már évek óta működő egyletük van. Pedig nincsen hatalmasabb és biztosabb útja az anyagi és szellemi téren való fejlődésnek a szakegyletbe tömörülésnél . . . Biztat bennünket az a remény, hogy a magyarországi mozdonyvezetőknek rövid idő múlva lesz egy központi egyletük . . ."


MOZDONYVEZETŐK LAPJA

A MAGYARORSZÁGI MOZDONYVEZETŐK ÉRDEKEIT KÉPVISELŐ KÖZLÖNY

Megjelenik minden hó első napján

Előfizetési díj

VII. ker., Klauzál-utcza 3. sz.

A Budapesti Rendőr-főkapitányság már 1892 novemberében azt jelentette a miniszterelnöknek, hogy a Mozdonyvezetők Lapja „szocialisztikus célokat fog követni". Ennek meggátlására 1894 januárjában *Vörös László* miniszteri tanácsos vette kézbe a szerkesztését. Prológusa volt ez annak az akciósorozatnak, amelyet a kormányzat, illetve a MÁV vezetői és a polgári pártok indítottak a kilencvenes évek derekán a forgalmi dolgozók szocialista szervezkedésének meggátlása érdekében. *Vörös László* lelassította, majd csonkavágányra irányítota a mozdonyvezetők szakegyleti szervezkedését.

1897 februárjától ugyan *Somlyai Gyula* lett a felelős szerkesztő, s ismét előtérbe került a szakegyesületi szervezkedés propagálása, de a megelőző évek nem múltak el nyomtalanul, s a szocialista szervezkedés feltételei kedvezőtlenebbé váltak a mozdonyvezetők körében. 1899 májusában jelent meg a lap utolsó száma.

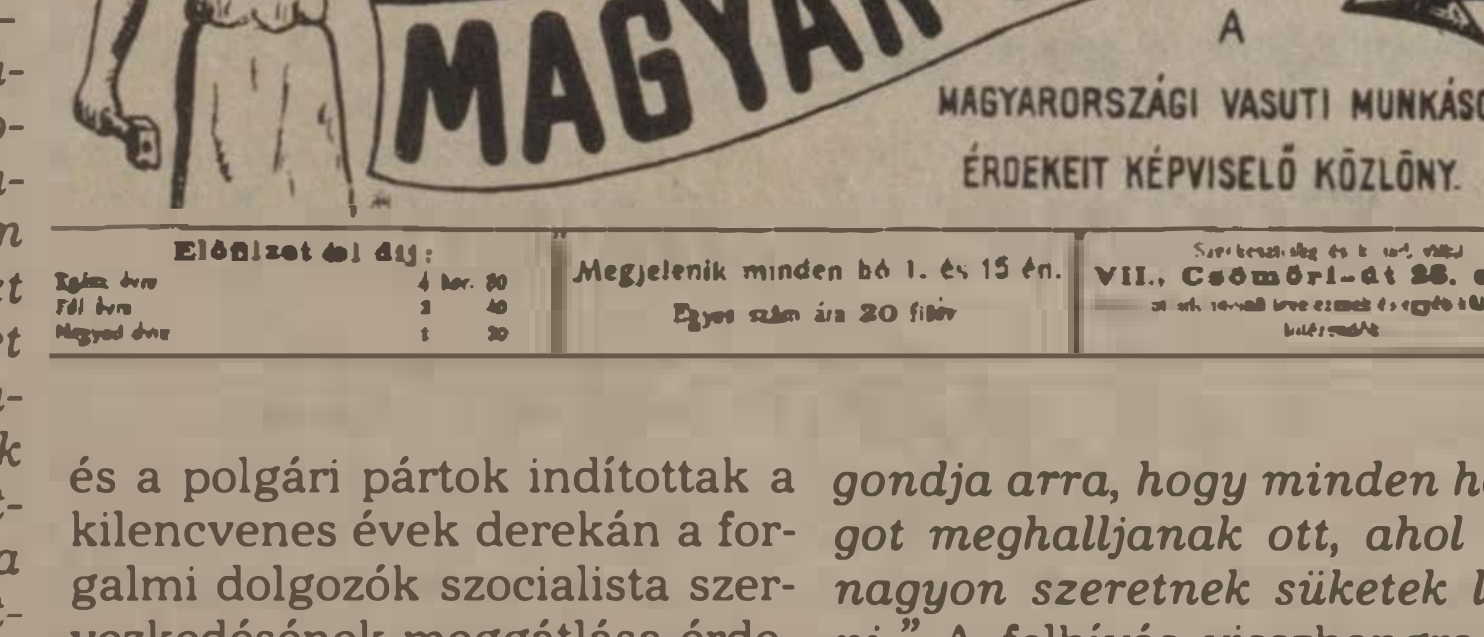
Az iparági jellegű, legális vasutas-szakszervezet megteremtéséért küzdő mozgalom lapjaként jelent meg 1904. április 15-én a Magyar Vasutas.

„Zászlóbontás!" című programadó vezércikkében így mutatkozott be: *„Megmozdultunk! Vegyék tudomásul, akiket illet, tudják meg feljebbvalóink, hogy . . . a Magyar Államvasutak műhelyeinek munkásai, a forgalom és a pályáknál alkalmazott páriák is megmozdultak . . . Zászlót bontunk . . . Férfias küzdelemre szólítjuk mindazokat, akiktől még azt a kevés jogot is elkobozták, amelyet a többi munkástestvéreink élveznek. Míg a magánvállalatoknál alkalmazott munkástestvéreink szabadon szervezkednek . . ., addig nekünk sem a munka-, sem a szabad időnkben még mukkani sem szabad . . . E tűrhetetlen és megalázó állapotok ellen akarunk küzdeni."*

Ígérte, hogy a lap *„hű tükre lesz a létező viszonyoknak;* minden melléktekintet nélkül fogja feltárni azokat a nyomorúságos állapotokat, amelyek a műhelyekben, a pályaudvarokon és mindenütt, ahol vasutasok vannak, uralkodnak". De nem elégszik meg ezzel, hanem *„. . . küzdeni akar a szebb jövőért.* Harcosa lesz ama magasztos eszmének, amely a világ összes felvilágosult munkásait lelkesíti. Vezére lesz az elnyomottaknak, és lelkesíteni fogja a csüggedőket, oktatni a kevésbé fölvilágosultakat . . . ápolni és fejleszteni akarja az összetartozás és szervezkedés eszméjét. Teljes erővel fog a vasúti munkások gyülekezési és egyesülési szabadságáért harcolni . . ." A vasúti munkások sajátjuknak tekintették a lapot.

Négy nappal a Magyar Vasutas megjelenése után kirobbant a MÁV forgalmi dolgozóinak általános sztrájkja. A munkabeszüntetés előkészítésében a lapnak nem volt s nem is lehetett szerepe, de a sztrájkot követően védte a meghurcolt és perbe fogott vasutasokat. Fontos feladatának tartotta a küzdelem tanulságainak tudatosítását, s felhívta a forgalmi dolgozókat, tömörüljenek a lap köré, amely az adott helyzetben a szervezetet is pótolja.

„Forduljatok a laphoz minden bajotokkal, s a lapnak lesz gondja arra, hogy minden hangot meghalljanak ott, ahol oly nagyon szeretnek süketek lenni." A felhívás visszhangra talált. A Magyar Vasutas nagy terjedelmet, gyakran egy-másfél oldalt is szentelt a munkásleveleknek, s korábban emberszámba sem vett vasúti munkások szószéke lett. Bátorította a harcolókat és pellengérre állította a basáskodó szolgálati főnököket.


2. szám · Budapest, 1904. május 1. · I. évfolyam

MAGYAR VASUTAS

A MAGYARORSZÁGI VASUTI MUNKÁSOK ÉRDEKEIT KÉPVISELŐ KÖZLÖNY.

Előfizetési díj:

Megjelenik minden hó 1. és 15 én. Egyes szám ára 20 fillér

VII., Csömöri-út 28. szám

A MÁV Igazgatóság május 15-én törvénysértő, bizalmas rendeletben felszólította a műhelyfőnököket, akadályozzák meg a Magyar Vasutas olvasását és anyagi támogatását. Már a júniusi lapszámokban megjelent olvasói levelekből kitűnt, hogy Szombathelyen, a zólyomi műhelyben és a Keleti pályaudvar kocsiműhelyében *büntetésből való áthelyezéssel fenyegetik a lap előfizetőit és olvasóit, s elbocsátással az előfizetést gyűjtőket.*

(Folytatjuk)

Gadanecz Béla

Tisztelt szerkesztőség!

Noblesse oblige?

Alkalmassági vizsgálaton

(1987. 7. szám)

Tisztelt Thorday Zoltán!

Szerény és nem az Önéhez hasonló polihisztori képességeimhez mérten értem és megértem cikke teljes mondandóját, de jogomnál és kötelességemnél fogva legfőképp azt, ami a pszichológiai alkalmasságvizsgálatokra vonatkozik. Megértem, hogy Önt kötelezi a *„noblesse oblige"* velem szemben, aki még csak egyszerű (i) betűvel sem zárhatom vezetéknevem.

Apró gond, hogy Ön nem található meg az utóbbi néhány év nyilvántartásában. No persze nem csodálkozom, ha nyilvántartásunkat is avultnak, sőt a MÁV technikai forradalmát is figyelembe véve, semmisnek tekinti. Még az sem váltana ki bennem csodálatot, ha a nyilvántartás szót is bírálat alá venné.

Ezek után bocsásson meg az együgyű kérdésért: *netán Ön nem is járt nálunk vizsgálaton?* Esetleg alkalmasságot elbíráló, MÁV-ot megváltó csodás ötleteket hordoz tarsolyában és mindezeket kiváló helyesírással, felsőbb fórumok elé is terjesztené?

Elgondolkodtató!

Aki ilyen kiváló éleslátással tud bírálni, ítélni, sőt megítélni, vajon önmaga tevékenységével szemben is ilyen igényes-e? Elnézést a kérdésért. *Ön mihez ért igazán? Kiváló írói vénáját, miért éppen a „29-es" alkalmasságot megszerezve kívánta kibontani?* És vajon hány évesen segítené hozzá a MÁV-ot a jobb és pontosabb közlekedés biztosításához — esetleg mozdonyvezetőként? Megtisztelőnek érzem gondolatait, még helyesírási anomáliáink ügyében is.

Segítségét a továbbgondolkodáshoz, az alkalmasságvizsgálatok jobbá tételéhez annak ellenére köszönöm, hogy Ön a „cikkezés" útját választotta.

Őszinte tisztelettel:

Fekete Gabriella
pszichológus

*

Megnyugtatjuk kedves levélírónkat, hogy nem szokásunk képzelt riportokat publikálni, így a szóban forgó írást sem a fantázia szülte. Szerzőnk — Tóth Zoltán — átélte az alkalmassági vizsgálatot, tapasztalatai, észrevételei valósághűek. Az újságírói szakmában több szerző használ úgynevezett írói nevet, amelynek — az Ön feltételezésével ellentétben — semmi köze sincs ranghoz, címhez, előkelőséghez, a „noblesse oblige"-hez. Sok jeles tollforgatót, publicistát írói álnéven ismert meg az olvasóközönség.

Jobban örültünk volna annak, ha a személykutatás, az „Ön mihez ért igazán?" lekicsinylés helyett érdemi választ kaptunk volna a riportban szereplő tényekre, megállapításokra. Azok ugyanis jobban foglalkoztatják a vasutas-közvéleményt, mint a vezetéknevek végződései. Ezért is választottuk a „cikkezés" útját, amely szerencsére hazánkban már jó ideje nem tiltott cselekedet!

(A szerkesztőség)

T. Szerkesztőség!

Vasutas vagyok, a szegedi vontatási főnökségen dolgozom. Sokszor kezembe kerül a Magyar Vasutas című újság. Bevallom, örömmel és kíváncsian, őszinte érdeklődéssel olvasom cikkeit. Tetszik nekem az újság, mert valóban hozzánk, a MÁV-alkalmazottakhoz, vasutasokhoz szól. Jól szerkesztett, színes összeállításait, riportjait mindig szívesen olvassuk, és várjuk az újabb és újabb számokat.

Gyulai Pál
Szeged

Modortalan „vezér"

Elnézést kérek, hogy levelemmel zavarom a T. szerkesztőséget, de egy nem mindennapi esetet kívánok közölni.

Május 5-én történt a nagykátai állomáson.

Kora hajnalban, öt óra előtt néhány perccel két vonat állt az 5., illetve a 6. vágányon. Mivel nem tudtam, hogy melyikről indul az 5 óra 20 perces, megkérdeztem a 6. vágányon álló vonat mozdonyvezetőjétől. Válasza így hangzott:

„Ez a vonat 9 óra nyolcvan perckor indul . . . Igen, igen, jól hallottad, de mit ugatsz bele a mások beszélgetésébe, menj a . . ."

Az alpári hang úgy szíven ütött, hogy percekig még szólni sem bírtam. Az eset azért is fáj, mert magam is vasutas vagyok. Ha erre a „vezérre" gondolok, nem csodálom, hogy miért szidják a vasutasokat.

Egyébként a szóban forgó mozdonyvezető a Nagykátáról 5 óra 39 perckor induló személyvonatot hozta fel Józsefvárosba, és ha jól értettem, a jegyvizsgáló *Turi Andrásnak* szólította. Felettesei tarthatnának neki egy kis illemtant!

Elvtársi üdvözlettel:

Szakszon József
Rákoshegy
VIII. főpályamesteri szak.

Egy motorvezetőnek

Tisztelt Kolléga!

Tízéves mozdonyvezetői múltam talán felhatalmaz a fönti megszólításra, de nem is ez a lényeg. Sokkal inkább az az apró(?) incidens, amely ön és köztem zajlott azon a májusi délutánon, amikor békési riportanyagomat egy, a peronról készített mozgalmas képpel szándékoztam kiegészíteni. Ekkor ön leszállt a motorkocsi vezetőállásáról, hozzám lépett és önérzetet sértő hangnemben figyelmeztetett a vasúton való fotózás „borzasztó" következményeire. Ön felhívta a figyelmemet, hogy vigyázzak, mert ha ezt valaki meglátja, hát úgy meg leszek büntetve, ahogy ember megbüntetve még nem volt.

Sajnos érveimet nem tudtam kellő hatékonysággal ön előtt kifejteni, mert folyton félbeszakított azzal, hogy semmiféle engedményt a fotózással kapcsolatban nem ismer, ergo ilyen engedmény nem is létezik.

Tisztelt Kolléga!

Higgye el, van ilyen! Állításom bizonyítékaként most fellapozom a MÁV által kiadott Hivatalos Menetrend 160. oldalát, és onnan idézem a kissé „srófosan" megfogalmazott utasításrészletet.

„Engedély nélkül lehet felvételt készíteni az utazóközönség számára megnyitott területen, amennyiben a felvétel nem irányul olyan terület felé, amely az utazóközönség számára megnyitva nincs."

E tekintetben pedig nem esett hiba.

Továbbra is maradok a szakma nagy tisztelője:

T. Z.

SZÓL A SZÍV

A debreceni igazgatóság üzemviteli osztályának Május 1. ifjúsági szocialista brigádja a *Szól a szív* akció keretében felhívással fordult a MÁV-igazgatóságok és a körzeti üzemfőnökségek szocialista brigádjaihoz, hogy a területükön lévő vakok és gyengénlátók ifjúsági intézményeit anyagilag támogassák.

A felhívást a brigád személyenként 100 forint befizetéssel indítja. A csatlakozni kívánó brigádok a következő címre írjanak: MÁV Igazgatóság, üzemviteli osztály, Május 1. ifjúsági szocialista brigád, Debrecen, Vörös Hadsereg út 18. 4024.



Köszönőlevél

Bánréve határállomás nyugdíjasai közül többen pihentek ebben az évben Balatonfüreden, a biztosító egyesület üdülőjében. Valamennyien elégedettek voltak az ottani körülményekkel, és hangsúlyozták, hogy nemcsak időtöltésről van szó, hanem egy komoly regenerálásról is.

Ebben az üdülőben gondoskodnak az idős emberek orvosi ellátásáról, gyógyszerezéséről, pszichológiai egyensúlyáról. Gazdag művelődési és ismeretterjesztő programok közül választhattak a beutaltak. Az idős vasutasok köszönetüket és elismerésüket fejezik ki az üdülő dolgozóinak.

Murányi Tibor

Bartis Ferenc

New Yorktól Washingtonig — vonaton

Szerény írásom címében miért kap különös hangsúlyt a „vonaton"? Két okból is. Elsősorban azért, mert európai ember nem utazik vonaton a két világváros között, másodsorban pedig azért, mert kedves és általam nagyra becsült lapunkat főként a vasút élete érdekli.

Szól a telefon New York-i lakásomon, azonnal menjek egy félórai megbeszélésre Washingtonba! Barátom, volt erdélyi gimnazista társam, *dr. György Emil* hajdani főorvos, akinek New Yorkban én szereztem liftesfiúi állást, azt mondja, hogy elkísér. Hát legyen. De csak a vasútállomásig.

A világ legnagyobb városának a vasútállomása építőtelepre hasonlít. Állványok. Fémhuzalfüggönyök. Igaz, sehol egyetlen tégla vagy törmelék a váróteremben. Nézzük a menetrend-táblázatot. Már öt perce el kellett volna indulnom, de úgy látszik, az én vonatomat eltérítették . . . Nem. A hangszóró bemondja: *az utasok szíves elnézését kérik a Washington felé induló szereivények késése miatt . . .* Várakozunk. Szétnézek a peronokon. Néhány ezer ember téblából a hétköznapok peremén . . . A személyi titkárom nagyon ideges: jönmegy, egyik ablaktól a másikig. Hiába. A hivatalos kísérőm nyugodt. Én álcázom türelmetlenségemet. Az idő múlik, s nekem, illetve nekünk néhány óra múlva Washingtonban kell lennünk.

— Kedves utasaink tudomására hozzuk, hogy baleset miatt késnek vonataink. Aki siet, szíveskedjék kimenni a repülőtérre és igénybe venni légi járatunkat.

Így „vigasztal" a hangszóró. Kísérőm telefonál a repülőtérre. Helyjegy ügyében. De ismét beszédbe kezd a hangos bemondó:

— Három perc múlva indul szerelvényünk Washingtonba!

— Ebből még harminc perc is lesz — elégedetlenkedem.

— Amerika órarendje pontos — így a személyi titkárom, aki zsebkendőjével egyfolytában gyöngyöző homlokát törülgeti.

Neki volt igaza.

A peron és a vonat lépcsője azonos szinten van. Akárcsak nálunk a metróé. Kísérőimtől elbúcsúzom. Csupán személyi titkárom marad velem. Belépünk az áramvonalas, formailag elkápráztató vonatba. *Nézelődöm. Sok utas fején fülhallgatóval rádiózik. De annál többen újságot, folyóiratot húznak elő a szék támlájából és olvasásba merülnek.* Én bámulok. Közben jegyzetelek is. Jön a jegyellenőr. Magas, atlétatermetű néger. (Amerikában tilos a „néger" szó, helyette fekete urat kell mondani.) Belecsíp a jegyünkbe, aztán int, hogy menjünk vele, mivel a mi jegyünk más fülkébe érvényes.

Követjük. Úgy megy előttünk, mint egy kapitány. Kihúzza magát. Feszül rajta az egyenruha.

— Kérem, megérkeztünk! — mondja — foglaljanak helyet. Mivel szolgálhatok?

— Egy nagy pohár konyakkal — mosolygok rá.

Titkárom megdermed, mert Amerikában nem illik egy egész pohárnyi konyakot kérni, csak gyűszűnyit. A konyakot egy fiatal néger lány hozza. Mosolyog. Amerikában mindenki mosolyog, még akkor is, ha sírni volna kedve . . . Fölhajtom stresszoldó itókámat, kihúzom az előttem feszengő ülés hátából az asztalkát és jegyzetelek. Tekintetem a lábam alá hull, s akkor veszem észre, hogy sörösdobozok, tasakok, újságok, műanyagcsomag-maradványok hevernek a padlón, mintha legalább egy hónapja nem takarították volna.

— Miért e szemét? — fordulok titkáromhoz.

— Hát, az a helyzet, hogy manapság Amerikában csak az utazik vonaton, akinek nincs pénze repülőre, vagy ha ingázik valamelyik közeli városból New Yorkba. Így érthető, ha a vonat háttérbe szorul. A cégnek nincs pénze takarítószemélyzetet is tartani.

— Rendben van. De például a mi vagonunknak, amint látom, két kalauza és egy pincérnője van . . .

— Az utast ki kell szolgálni — replikázik —, ez a fontos.

Nem vitatkozom. Tekintetemmel rátapadok a műüvegablakra és nézem a tájat. Felhőkarcolók. Hidak. Farmok. Autótemetők. Kertes családi házak. Városnyi üzemek. Elhagyott gyárak és lerobbant munkásszállók. Végre egy sóhajtásnyi mező! És lovat is látok! Hátán egy meztelen lány. Szépek. Tiszták . . . Aztán ismét egy ócskavastelep. Autótemető. Tövében egy hatalmas prés. Óriás téglákká zsugorítja össze a szájába betoloncolt gépkocsikat. Közben sorjáznak a vasútállomások és kicserélődnek útitársaink . . . Újabb jegyellenőr.

— Már kétszer vizsgálták a jegyünket — mondom a titkáromnak.

Erre föl rámszól a zömök, bajszos bácsi, s oldalra igazítja egyensapkáját:

— Ami biztos, az a biztos, uraim!

Megdöbbenek. Mindezt magyarul mondja. S nem is titkolom meglepettségemet:

— Ön tud magyarul?

Leül velünk szembe. Hunyorog. Táskájából egy üveg whiskyt vesz elő. Nekem nyújtja:

— Én nem ihatom. Szolgálatban vagyok. De maga kóstolja meg. Hogy-hogy tudok magyarul? Engem ne sértegessen. *Erdélyi vagyok! Igaz, én már Amerikában születtem, még az apám is, de tartjuk a magyarságunkat. Mezei Péter a tisztességes nevem.*

Kezet nyújtunk. Ő is húz egy kortynyit az üvegből. Aztán összeölelkezünk. Letegeződünk. Egy pillanatra elhallgat. Bekapcsolja a nyakába lógó CB-rádiókészülékét. Engedélyt kér a vonat főnökétől, hogy szolgálatát félbeszakíthassa. Szó szerint:

— Főnök, kérlek, ettől a pillanattól kezdve lehessek utas, mivel összetalálkoztam egy erdélyi magyar író barátommal, és bánatunkban ittunk. Werkson helyettesít engem. Köszönöm.

Így is történt. Kérdőn nézek rá. Megmagyarázza:

— Tudod, testvérem, Amerikában az őszinteségnek nagy ereje van. Mert te belémtuszkoltál egy kortynyi italt, ezt én nem titkolhatom el, aztán pedig már megbeszéltem az ügyet Werksonnal, aki fekete ember létére egy kicsit ért magyarul, mivel a szomszédja székely, szóval tudtam, hogy kik vagytok, s elhatároztam, hogy meghívlak hozzánk Washingtonba.

És ott hagyott minket. Pár perc múlva civilruhában tért vissza. Alig ismertem rá. Igen, az amerikai vasutasoknak a vonaton ruhatárjuk is van. Büszkén mutatja a nyakkendőjét: magyar gyártmány. Kossuth-cigarettát szív. Elcsodálkozom.

— Mondd, Péter, honnan szerzed be a cigarettádat? — kérdem.

— Washingtonban, a magyar vendéglőből. Tudod, mi mindenhez ragaszkodunk, ami magyar . . .

— Hogy lettél vasutas?

— Hm. Még a nagyapám is az volt, apám is, én is az vagyok és a fiam is vasutas. Amerikában nagy becsűje van a vasutasnak. Tisztelnek minket. Az egyenruhánkat.

Mezei Péterék családi háza Washington Spriengfild negyedében kirí a villák közül. Székelykapu. Jókora udvar. Tornácos ház. Kutya. Majorság a ház háta mögötti udvarban. Jobb oldalt veteményeskert. Akár ha csak Erdélyben járnék, úgy tárulkozik ki előttem ez a családi fészek. Lakásuk: hét szoba és a mellékhelyiségek. Minden szobában telefon. Rengeteg könyv. És négy tv-készülék. Asztalhoz ülünk. Márta, a háziasszony fiatalosan forgolódik körülöttünk, s közben kérésemre telefonál washingtoni diplomata barátomnak, hogy szerencsésen megérkeztünk, s ha sürgős beszélnivalója van velem, akkor legyen a Mezei-család vendége. Igen. Amerikában szinte minden ügyet telefonon intéznek el.

A Mezei házaspárnak öt gyermeke van, akik közül már hárman kenyérkeresők. A két legkisebb még tanul. Sokat dolgoznak. Márta üzletvezető, ugyanakkor a házuk végében lévő műhelyben varrónősködik. Itt nincs szabad szombat és vasárnap. Munka és munka. Tehát, nem Péter fizetéséből „tollasodtak" meg. De Mezei Péter a család tekintélye. Mert vasutas.

SZÍNHÁZI JEGYZET

Koldusopera

Felgördül a függöny, a színpadon ringlispíl, s a ráirányított reflektorfényben méltóságteljesen lejt a világot megváltó deszkák széléig egy XVIII. századi gavallér. A nézőtéren előbb döbbent csend, majd visszafojtott suttogás: *műsorváltozás lenne?* Az úr talpig csipkében történelemórába kezd, beszél bizonyos *John Gay* úrról, aki is az Úr 1728. esztendejében megírta volt a maga társadalmát parodizáló operáját, a *Koldusoperát,* majd *Brecht* úrról is szól, aki pedig éppen két évszázadra rá leporolta és időszerűvé tette — Marx olvasását követően — az említett darabot, s *Háromgarasos opera* címmel vitte színre *Kurt Weillel* társulva. Miközben beszél — vetkőzik is. Megszabadulva csipkéitől, amúgy olcsó szürke öltönyben fejezi be mondandóját: ezt a darabot láthatják most az első előadását követő ötvenkilencedik évben az egybegyűltek a Váci úton, s szemüveget tesz fel: ő, a vásári énekes, a kikiáltó: *Bertold Brecht.* Commedia Dell' arte — jut eszébe a nézőnek, és várakozik.

A szokatlan kezdést követően a meghökkentő díszlet funkciót kap. Forog — miként a Lizséből (a licsóból) ismert ringlispíl —, s a rá felkapaszkodó kikiáltó-Brecht végképp átveszi a darab irányítását. *Kommentálja az eseményeket, bejelenti a soron következő songot, néhány jelentőset maga énekel, s ha éppen nincs más dolga, némán átsétál a színpadon: jelezve, az író jelen van.*

Szinetár Miklós, kitűnően ráérezve a darab hangulatára és minden időkre szóló mondandójára, felnagyította a kikiáltó sovánka szerepét, narrátort faragott belőle, amolyan Váci úti *Brechtet.* Ez új színt vitt az amúgy is bizarr, parabolikus és parodisztikus műbe. Lehet, hogy maga *Brecht* is hálás lenne ezért az eredeti megoldásért.

Fehér Miklós díszletei és *Schaffer Judit* jelmezei szinte magától értetődően simulnak ehhez a rendezői elképzeléshez: a József Attila Színház május 3-i előadásán ennek a felújított Koldusoperának a révén valóban színháznak látta a világot a közönség. *Arra pedig különösen érzékenyen reagált, hogy a mának szóló üzenet a földön járt, mindennapjai apróbb-nagyobb gondjaira világított rá.* Mondhatnánk azt is, hogy napi, május 3-i gondjaira. A Villon ihlette songok erre ugyancsak jól szolgáltak.

Ebben az „üzenetközvetítő" szerepben kitűnően érezték magukat a színészek. A kikiáltó-Brechtet alakító *Borbély László* különösen tetszett. Ami a játékán kívül erre a szerepre szinte predesztinálta, az a hangszíne, éneklésmódja volt. *Iglódi István* (Peachum, itt Peacock) a Kolduskirály szerepébe humort, öniróniát varázsolt, közvetlensége magával ragadta társát, *Szabó Évát,* akinek feledhetetlen pillanatai voltak az „aggódó anya" megtestesítőjeként. *Andorai Péter* (Bicska Maxi) ezúttal mintha fáradtabban vállalta volna a szerepet vagy — pestiesen szólva — erre vette a figurát. A vártnál egy kissé fakóbbra sikeredett *Fehér Anna* Pollyja, *Ábrahám Edit* ugyanakkor „magasabban" hozta Lucyt. *Galambos Erzsi* Kocsma Jenny-je furamód nem a hangjával, hanem játékával marad meg az emlékezetben. Miként *Tolnai Miklós* is Tigris Brown szerepében. A „koldusok, kurvák, rendőrök" a „helyükön" voltak; a zenekar, *Kocsák Tibor* vezényletével több rájátszást is adott a nézők kívánságára.

Az együttes a március 28-i bemutatótól kezdve mind összeszokottabbnak tűnik, s délelőttönként, esténként újabb oldaláról mutatkozik be. Az adott pillanathoz való kötődés Brecht zseniális találmánya, felismerése; kitűnő megvalósítása viszont a József Attila Színház művészeinek érdeme.

Rácz-Székely Győző

Nyári mozikalauz

A nyárnak nemcsak a meleg idő az ismertetője, hanem az is, hogy a magyar filmek szinte varázsütésre eltűnnek a programból. Régi forgalmazói babona, hogy ha jó az idő, csökken a nézőszám. Van ebben igazság, de a vitathatatlan nézőszámcsökkenést azzal lehet egyensúlyozni, hogy jó filmeket vetítsenek.

Ilyen film például *A kicsi kocsi legújabb kalandjai.* Herbie, a népszerű Volkswagen törpe gépkocsi, akit a magyar nézők is megszerettek, ezúttal Dél-Amerikába látogat. Védence egy kisfiú, akit természetesen furfangos módon megvéd rosszakaróival szemben. Amúgy mellékesen hozzásegít egy aranycsempész banda ártalmatlanná tételéhez, sőt szerelmi bonyodalmakba is beleavatkozik. *Mulatságos ötletein korhatár nélkül ifjabbak és idősebbek egyaránt derülhetnek.*

A vígjátékok száma ezzel sajnos ki is apadt. Maradnak kikapcsolódást kínálni a kalandtörténetek. Ebből már valamivel nagyobb a készlet. Elsőként egy világsiker folytatását említhetjük. Emlékeznek még bizonyára *A cápa* 1-re. Ebben az úgynevezett horrorban a kedvelt amerikai fürdőhelyre betéved egy cápa, amely megtámadja a gyanútlan fürdőzőket. A helyi rendőrfőnök, amikor fel akar lépni az emberevő fenevad ellen, szembetalálja magát a mindenható üzlettel. A szállodások, vendéglősök, fürdőbérlők attól félnek, hogy elveszítik bevételüket, ha híre terjed a haláleseteknek . . . Nos, hiába pusztult el A cápa 1 végén a gyilkos óriás, eltelt néhány év, és *Jeannot Szwarcz* rendező elkészítette *A cápa 2-őt.*

Mi a meséje?

Jön egy másik cápa és a rendőrfőnök csak számtalan haláleset után diadalmaskodik. Persze annak, aki nem látta az első részt, minden új, még a pánik légköre is. Amolyan ijesztgetős film ez, amelynek főszereplője *Roy Scheider.* A cápa 1-ben is ő alakította *Brady* rendőrfőnököt.

A japán *Biztos halál* bonyodalmas kalandtörténet a múlt század hatvanas éveiből, amikor a császár és a sogun szembenálltak egymással. A bonyodalmat az okozza, hogy egy titokzatos fegyver tervrajzát ellopják a sogun villájából. *Ketten is megkísérlik visszaszerezni. A cselekmény izgalmas, de miután a filmnek ez a második része* (az első nem vettük meg) *kissé homályba maradnak bizonyos motívumok.*

Történelmi köntösbe bújtatott kalandtéma a román *A türkiz nyakék* is. Milyen csodálatos véletlen: ez is folytatás! *Margelatu* kapitány és *Agatha Slatineanu* párbajának újabb menete a nálunk is jól ismert *Florin Piersiccel* és *Marga Barbuval* a főszerepben. Külön érdekesség, hogy a Nyúlszájút megszemélyesítő *Sobi Czeh* művészneve alatt erdélyi magyar színész, *Cseh Szabolcs* található.

A zenebarátoknak két produkciót is ajánlhatunk. Az egyik a fényes kiállítású *Tánckar,* amelyet a *Gandhi* alkotója, a színésznek is kitűnő *Richard Attenborough* rendezett, angol létére ezúttal amerikai színekben. Az *A Chorus Line* — ez az eredeti címe — színdarab nyomán született és egy *Broadway*-műsor bemutatóinak előzményeiről szól. Azt a nehéz és fáradságos munkát mutatja be, amíg a főszereplők mögötti táncosokból álló sor kialakul, együttessé kovácsolódik. A musicalok alapszabálya szerint nemcsak csinos, tehetséges fiatal leányokat, fiúkat láthatunk tréning közben, hanem belepillanthatunk sorsukba is. A főszerepben *Kirk Douglas,* a kiváló jellemszínész fiát, az ugyancsak remek jellemábrázolót, a San Francisco utcáin egyik hősét megszemélyesítő *Michael Douglast* láthatjuk.

Az ifjabb korosztály zenés filmje a *Rock Rióban.* Címe már egyszersmind műfaji meghatározás is. A történet egy énekesnői karrier kibontakozását követi nyomon: azt, hogyan lesz a tinédzser brazil Bete-ből valódi rockcsillag. (Természetesen sok jókedvvel, zenével körítve.)

A nyári melegben a szerelem sem hiányozhat a témák közül. Az *Álomszerelem* című angol film — *Brian Gilbert* rendezése — egy angol lány párizsi kalandját meséli el a hatvanas években, találkozását egy francia fiúval.

A dán *Tiltott szerelem* ugyancsak erről az érzésről szól, de jóval komorabb időszakban, drámai körülmények között. Hősnője, *Birger* kislány még, de át kell élnie szülei szétválását, hazája, Dánia megszállását, s azt, hogy anyja beleszeret egy német tisztbe. Ha az előbbi produkciót a gondtalan vidámság, úgy ezt a kiélezett problematika jellemzi.

Az NDK-ban készült *Hubertus-vadászat* — ez egy önálló epizódokból álló tévésorozat 100. darabja — háromszögdráma. Két asszony — az új meg a régi — küzdenek a főerdész megszerzéséért, illetve megtartásáért. S amikor a fellobbanó új érzés erősebb lesz a réginél, kirobban a feloldhatatlan konfliktus. A főerdészt az Oscar-díjas Mephistóból jól ismert *Rolf Hoppe* alakítja a tőle megszokott beszédes színészi eszközökkel.

A műsort *Giles Walker* kanadai életképe, a 90 nap — ennyi idő alatt kell az egyik hősnek házassága felől dönteni —, valamint a *De fiatalok voltunk* című szovjet társadalmi dráma egészíti ki. *Mihail Belikov* két hőse megtalálja ugyan az ötvenes évek fordulóján a boldogságot, de a kegyetlen véletlen közbeszól . . .

Júniusban a francia megszállás alatt játszódó vietnami dráma, a *Dau asszony* fekete színekkel felrajzolt története is a mozik műsorára kerül.

Ábel Péter

Új művelődési bizottság

A zalaegerszegi vontatási főnökségen művelődési bizottság alakult. A körzeti üzemfőnökségből kivált vontatási főnökség, valamint a szertárfőnökség 350 vasutasának közművelődését ezentúl egy héttagú vezetőség irányítja. Terveik szerint színházi és mozielőadásokat szerveznek, letéti könyvtárat létesítenek az egyes munkahelyeken, megszervezik a várakozó mozdonyvezetők könyvekkel, folyóiratokkal való ellátását. Havonta egy-egy kirándulás is szerepel a programjukban. Az új művelődési bizottság elnöke *Kiss Róbert,* a vontatási főnökség vezetője.

A József Attila Színházban

Vasutasbérleti előadások

Az elmúlt évtizedekben sok szép produkcióval, művészi élménnyel örvendeztették meg dolgozóinkat a József Attila Színház művészei. A vasutasbérlet előadásain mindig telt ház van, és nemegyszer az igénylők száma meghaladja a színház befogadóképességét. Szeretnénk, ha ez az 1987/88-as évadban is így lenne.

A műsortervben a következő előadások szerepelnek: *Dario Fo:* Nem fizetünk, nem fizetünk (bohózat); *James Goldman:* Az oroszlán télen; *G. Gorin:* Felejtsétek el Herosztrateszt!; *Kertész Ákos:* Díszbemutató (kacagtató rémdráma); *Gay—Rose—Furber:* Én és a barátnőm (musical).

A felsoroltak közül 4 előadás szerepel a vasutasbérletben. Az előadások októberben és decemberben, valamint 1988 februárjában és áprilisában a hónap első vasárnapján, délelőtt 11 órakor lesznek.

A szakszervezeti bizottságok bérletigényeiket 1987. június 12-éig juttassák el az igazgatósági székhelyeken működő kihelyezett művészeti propagandabizottságoknak! A bérleteket június 22-éig kell kiváltani.

Élenjáró honvédelmi klub

A budapesti vasútigazgatóság honvédelmi klubjának tagjai május 12-én ünnepi közgyűlést tartottak az igazgatóság kultúrtermében, ahol megkapták az MHSZ budapesti vezetősége által alapított „Élenjáró" cím odaítélését tanúsító oklevelet.

Az elnök köszöntötte a megjelent vendégeket és a klubtagokat, majd *Móricz Dezső*, a klub titkára tartott beszámolót az elmúlt év munkájáról és eredményeiről. Többek között elmondta, hogy a klub már 1985-ben budapesti titkári dicséretben részesült jó munkájáért, s 87 taguk sokirányú tevékenységével 1986-ban kiérdemelte az „Élenjáró" címet.

Az oklevelet *Szabó András* százados, az MHSZ budapesti vezetőségének titkárhelyettese nyújtotta át a klub titkárának. Ezután a klub 5 tagja budapesti titkári elismerő oklevelet, további 3 kerületi titkári dicséről oklevelet kapott, 11-en pénzjutalomban, 7-en klubtitkári dicséretben és tárgyjutalomban részesültek.

R. K. I.

Nyugdíjasok elismerése

A nyugdíjas intézőbizottság május 1-je alkalmából rendezett ünnepségén *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára a Szakszervezeti Munkáért oklevél kitüntetést adta át tizennégy; az IB elismerő oklevelét huszonkét szakszervezeti aktivistának. Albertirsa és Szolnok alapszervezeteinek vezetőségét a jó munkáért az intézőbizottság külön elismerő oklevéllel tüntette ki.

Bélyegbemutató

A vasutas-szakszervezet soproni bélyeggyűjtő köre szeretettel vár minden érdeklődőt a GySEV Sopron—Győr vonalának villamosítása alkalmából rendezett bélyegbemutatójára. A bemutató Sopron állomás emeleti kultúrvárótermében május 28-tól június 7-ig naponta 10 órától 18-ig tart nyitva. Május 31-én alkalmi postahivatali emlékbélyegzéssel várják az érdeklődőket.

Nagy versenyekre készülnek

A toronyugrók bátor emberek

A találkozást három órára beszéltük meg *Gerlach Istvánnal*, a BVSC egyik mű- és toronyugró edzőjével. S a találkozás helye hol is lehetne másutt, mint hazánk egyetlen ugrótoronnyal rendelkező uszodájában, a margitszigeti Hajós Alfréd Sportuszodában.

A torony tíz méter magas, de van egy ötméteres szintje is, s a műugrók számára három méteren rugalmas deszkák nyúlnak a víz fölé. Sportolóik — 7 és 23 év közöttiek — a parton melegítenek. Később a bemelegítés a vízben folytatódik. Először az egyméteres deszkáról ugranak, majd egyre magasabbról, egyre nehezebb figurákkal. *Megkezdődik a tulajdonképpeni edzés.* Karcsú lányok, látszatra törékenyek, avatatlan néző számára ijesztő magasról vetik magukat a vízbe. Simán, szinte csobbanás nélkül tűnnek el az őselemben, hogy kikapaszkodás után kecses mozdulattal szinte röpüljenek megint. Nem túlzok, megigéz a látvány. Miközben bámészkodom, a szemem sarkában, a látóterem szélén elsuhan valami. S csak akkor, amikor a vízből felbukkan, látom, hogy egy fiú az, aki tíz méterről ugrott. Nem csoda, hogy csak összefolyó szürke sávként érzékeltem, hiszen — mint edzőjük mondta — *56 kilométeres sebességgel érnek vizet.*

Feltámad a szél. A sportolók egyre többet vannak a meleg zuhany alatt, mielőtt ismét felkapaszkodnának a toronyba. Megszólítom *Déri Katit.*

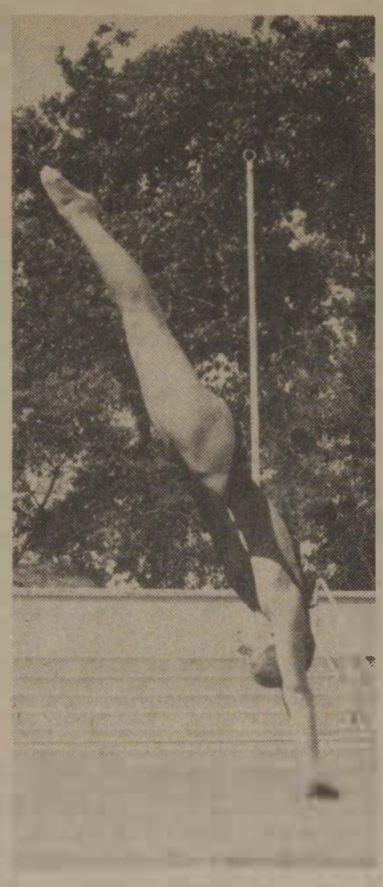
— Nem szoktatok megfázni, hiszen többet vagytok a parton ilyen vizes testtel, mint a vízben . . .

— Nem, mert a víz is meleg, a Termálból jön, s a zuhany alatt állva annyira felmelegszik a testünk, hogy az a kis szél nem árthat meg. Fázunk persze, de az viszonylag rövid ideig tart.

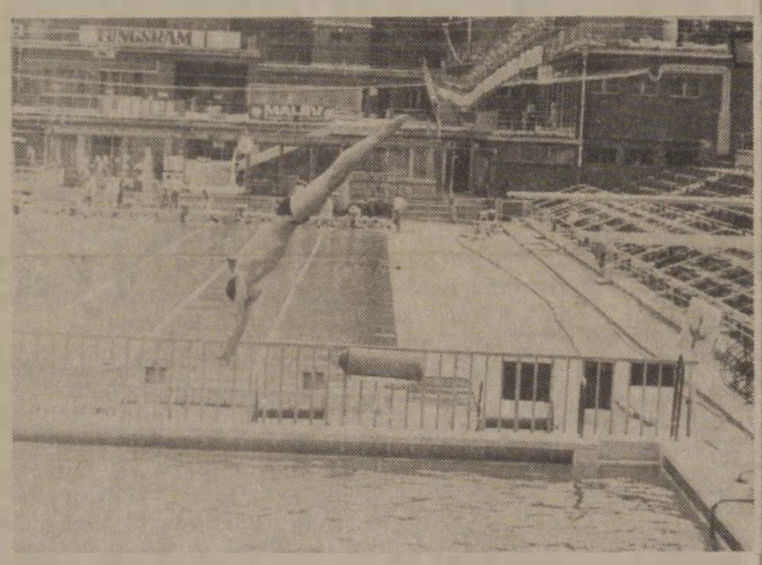
— Marad a láb, megy a sarok, pattanj fel bátran! — utasítja *Gerlach István* az egyik jó mozgású fiatal lányt. — Ő Vajáki Nagy Enikő, 14 éves, és azért küzd most, hogy kimehessen a phenjani versenyre.

Azzal visszafordul a tanítványai felé és közli velük, hogy negyed hatkor utazás előtti megbeszélés lesz. Míg a gyerekek öltözni mennek, leülünk beszélgetni.

— Szakosztályunk legeredményesebb versenyzője *Kovácsné Kelemen Ildikó. Világkupa 4. helyezett, a tavalyi vi-*



lágbajnokságon 30 ország legjobbjai közül 7. lett, és számtalan A kategóriás versenyt nyert. Most éppen nélkülözzük, mert a múlt hónapban kisbabája született. De jól szerepeltünk az ifjúsági EB-ken is. *Gerlach Ági* 1984-ben, *Székffy Nóra* 86-ban nyert bronzérmet toronyugrásban. S a hazai toronyugró bajnoki cím védője is a mi versenyzőnk: *Benyák András.*



Szakosztályunk 81 óta nemzetközi pontszerző, és a hazai bajnoki pontjaink évek óta mindig 200 fölött vannak. Tavaly például 216-ot gyűjtöttünk, ami az egyesület bajnoki pontjainak körülbelül a negyedét teszi ki. Büszkék vagyunk eredményeinkre, annál is inkább, mert mi minden évben adunk a világnak fél év előnyt. *Nálunk ugyanis nincs fedett toronyugró medence, így versenyzőink november 1-je és április 1-je között nem gyakorolhatnak itthon.* Ezért sokat köszönhetünk a szovjet *Penza Trud* sportiskolának, akikkel nagyon jó szakmai kapcsolatban vagyunk, és minden januárban ott edzőtáborozunk két hetet. Így kezdjük az idényt.

Szállingóznak a gyerekek a megbeszélésre. *Somogyi Sándor* műugróval beszélgetek a sarokban. Huszonhárom éves, és már 14 éve űzi ezt az igen szép sportágat.

— Számodra mi a legszebb a műugrásban?

— Maga a mozgás és a félelem leküzdése. Igen, jól értetted. A nehezebb ugrások előtt félünk, de ha sikerül, az páratlan érzés. Már a levegőben érzem, hogy milyen voltam, és azt is tudom, hogyan fogok vizet érni.

Időközben mindenki megérkezett, izgatottan várják az eligazítást. *A csapat ugyanis május 13-án Rostockba repül a Rostock–Budapest műugró versenyre. Gerlach István* ismerteti az indulási és érkezési időket, majd a várható körülményeket vázolja.

— Az uszoda gyönyörű, fedettben versenyzünk, de senki ne szégyellje betenni a bőröndbe a sálat, sapkát, mert a Balti-tenger mellett ilyenkor az esetek kilencven százalékában hideg szél fúj. A fürdőruháját mindenki a kézipoggyászába tegye, hogy abban az esetben, ha elkallódik a bőröndje a repülőtéren, ne maradjon dressz nélkül. Tudjátok, 21-én utazunk ötnapos edzőtáborba Bécsbe. Egyelőre *Benyák, Somogyi, Déri* helye biztos. *Katinak* nagyon fontos ez az ifjúsági EB előtt. Mivel öt versenyzőt vihetünk, a rostocki eredmények és az edzésmunka alapján döntjük el, hogy a fennmaradt két helyet ki tölti be. És utána megyünk Aachenbe versenyre.

Míg az iskolai kikérőkről beszélnek, megkérdezem *Somogyi Sanyit*, nem hátráltatja-e a gyerekeket a tanulásban a sok utazás.

— Ugyan — válaszolja —, csak az itt levők között van 3-4 kitűnő tanuló . . .

— Figyelem, még nincs vége — mondja az edző. — A phenjani ifjúsági barátság versenyről is kell beszélnünk néhány szót. Tudjátok, Korea nagyon messze van, így nagyon kevesen mehetnek el oda. Csak azok, akik az edzéseken és a versenyek alatt megmutatják, hogy tudnak, és — akarnak. *Ezért hát mindenkitől a legnagyobb elszántságot kérem és várom el, hogy jól tudjunk választani.* A június 20—21-i MÁV Kupa nemzetközi felnőtt versenyen is indultok, illetve indulnak azok, akiken látni lehet az akaratot. Ez lesz a vizsga, mert csak 21-én este mondjuk meg, ki lesz az a 2-3 szerencsés, aki utazhat Phenjanba.

Vége az eligazításnak. A gyerekek felvillanyozva latolgatják a lehetőségeket, s izgatottan várják a versenyt. Hátha . . .

Demeter K.

HÍREK

— **Kórustalálkozó.** Záhonyban tizedszer rendezték meg a Szabolcs-Szatmár megyei munkás- és ifjúmunkás kórusok találkozóját. A rendezvény alkalmából Vasné Oláh Ágnes, a záhonyi vasutas-szakszervezet művelődési házának karnagya Szocialista Kultúráért kitüntetést kapott.

— **A pályamester elköszönt.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség kollektívája nyugdíjas-búcsúztatót rendezett Szarvas Péter felügyeletes pályamester tiszteletére. A pályamester négy évtizedet töltött a pályafenntartásnál.

— **Kanizsai táncosok.** A nagykanizsai MÁV—Szövetkezeti Dél-zalai táncegyüttes egyre többet hallat magáról. A közelmúltban a zalaszabári művelődési házban adtak műsort. A talpalávalót a Boglya népzenei együttes szolgáltatta.

— **Barátsági napok.** A magyar—lengyel barátsági napok keretében a közelmúltban Szombathelyre látogatott a budapesti Lengyel Kulturális és Tájékoztató Központ vezetősége. A lengyel vendégek a Szombathelyi Járműjavító Üzemet is felkeresték.

— **Gyorsul a teherszállítás.** Zalaegerszegen, a MÁV vontatási főnökségen a közelmúltban M 47-es sorozatú dízelmozdonyt helyeztek üzembe. Teljesítménye kétszerese az eddig használt típusoknak, ezért jelentősen gyorsul majd a teherszállítás.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A székesfehérvári pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága hangulatos háziünnepséget rendezett tizenkét nyugalomba vonuló dolgozójuk tiszteletére. A szokásos köszöntők után a székesfehérvári Schönherz Zoltán Általános Iskola tanulói adtak műsort.

— **Új szolgáltatás.** A MÁV-TOURS kecskeméti irodája új szolgáltatással várja ügyfeleit. A külföldre szóló vonatjegyeket azonnal elkészítik, így az utazni szándékozók a helyszínen megvárhatják, illetve átvehetik azokat.

— **Útépítés önerőből.** Hódmezővásárhelyen néhány földes utcát a lakosság önerőből korszerűsít. A munkához a MÁV a vasúti pályából kikerült kőzúzalékot ingyenesen biztosítja.

— **Évente kétszáz gőzmozdony.** Kína vasútforgalmában napjainkban is közlekednek gőzmozdonyok. Mivel Kína kőszénben gazdag, a gőzösök üzemben tartása kedvezőbb, mint a dízeleké.

— **Értekezlet.** A vasutas-szakszervezet kazincbarcikai nyugdíjascsoportja május 7-én értekezletet tartott az állomás várótermében. A nyugdíjascsoport munkájáról és az időszerű szakszervezeti feladatokról elhangzott beszámolót élénk vita követte.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratot nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest XV. kerületi Mozdonyfűtő u. 6. szám alatti félemeleti 2 szoba, előszoba, konyha, fürdőszobás MÁV-bérlakásomat, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet levélben: Vas Józsefné 2040 Törökbálint, Kisfaludy u. 11.

Eladnám 2 szoba, konyhás (plusz mellékhelyiségek) Gyöngyös, Kossuth utca 21/4. szám alatti családi házamat. Érdeklődni lehet: személyesen vagy levélben. Cím: Vágó Pál, Budapest XV., Páskomliget utca 60. IV. emelet 23.

Elcserélném budai 37 négyzetméteres első emeleti 1 szoba komfortos tanácsi lakásomat másfél szobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 220-660/267 városi, vagy 35-87 üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest Kerepesi úton lévő 98 négyzetméteres 3 szobás, villanyfűtéses, telefonos lakásomat, kettő egyszobás komfortos, vagy egy kétszobás komfortos tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 334-604 telefonszámon.

Elcserélném Budapest centrumában lévő szoba, konyha, külön WC, gázfűtéses tanácsi főbérletemet. Dunakeszin lévő komfortosra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni lehet Csáki Józsefné, 428-321 telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám szabolcsi vasútállomás melletti 2 szobás családi házamat, 850 négyszögöles telekkel, budapesti MÁV-, vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Ácsné Szilágyi Katalin (hétfő, szerda, péntek 8—16 óráig a 62-66 üzemi), a többi napokon a 286-190 városi telefonszámon.

Elcserélném Budapesttől 20 kilométerre, 63 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakást 150 négyszögöles kerttel, gazdasági épületekkel, műhellyel, 45-50 négyzetméteres tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. (Déli pályaudvar, Kelenföld környéke előnyben.) Érdeklődni: Gyimes Judit, 1406 Budapest Pf. 17.

Elcserélnénk budapesti VII. kerületi 38 négyzetméteres és IX. kerületi 50 négyzetméteres 2 és fél szobás komfortos MÁV-bérlakást egy nagyobb lakásra, csak Budapest területén. Érdeklődni lehet: Kozma Ferenc 852-217 telefonszámon.

Elcserélném Bicske központjában lévő 68 négyzetméteres II. emeleti MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti MÁV-lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Angyal Zoltán, Bicske, Bethlen Gábor u. 2/A. II. emelet 6. szám. Munkaidőben 11-47 üzemi telefonszámon.

Elcserélném a Keletinél 76 négyzetméteres, két és fél szobás magasföldszinti, gázfűtéses, komfortos lakásomat tanácsi egy és fél szobásra. Moszkva tér környéke előnyben. Érdeklődni lehet: Vígh Jánosné, Budapest VIII. kerület, Festetics u. 4. szám földszint 7. VII. épület.

Elcserélném budapesti 40 négyzetméteres bérlakásomat hasonló vagy nagyobb tanácsira, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 182-938 telefonszámon.

Elcserélném kiskuntélegyházi lakótelepi 50 négyzetméteres kétszobás OTP-öröklakásom, budapesti tanácsi, vagy MÁV-bérlakásra. két és fél, háromszobásra. Érdeklődni levélben: Pintér József, 6100 Kiskunfélegyháza, Darvas T. utca 4. szám, VIII. 51.

Elcserélném XV. kerületi 94 négyzetméteres két és fél szobás, loggiás, kertrészes MÁV-bérlakásomat, két darab egy és fél szobás tanácsi lakásra (IV-XV. kerület előnyben) MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 327-950/26 telefonszámon.

Eladnám Gárdonyban 180 négyzetméteres telken fekvő ikerházas nyaralómat. Érdeklődni lehet: délután 647-741 telefonszámon. Kissné.

Elcserélném miskolci 37 négyzetméteres, első emeleti, másfél szobás, erkélyes, összkomfortos, tanácsi lakásomat budapestire. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Rajz Éva, 44-75/149 vagy 840-148/149 telefonszámon.

ÉSSZERŰBBEN, KORSZERŰBBEN

Vízszintes: 1. Az anyagtakarékosságot segíti. 13. Monda. 14. Olasz város. 15. Betűpótlással arany. 16. Gyomnövény. 18. A Balaton. 19. Dúsgazdag, jómódú. 20. Egy indiai város lakója. 22. Vissza: a fehérneműje. 23. Klotild része. 24. A világ egyik legjobb teniszezője. 27. Egy darab szamovár. 28. Kopasz, de fordítva. 29. Nem megy. 30. Kezdet nélkül beír. 32. Nem fölé. 33. Hatalmas földrész. 36. Kettős betű. 38. Sült tészta. 39. Folyadék. 40. Az előző sor kezdete. 41. Dezső a közepén. 43. Andalog, sétálgat. 44. A kozmosz egy darabja. 45. Kamarazenében található. 47. Kettőzve sárkány. 48. Igevégződés. 49. Őszi keverék. 50. Ürmös betűi. 52. Régi súlymérték. 54. Nem engedé. 55. Osztályt ismételtet. 56. Ez a fal tornaeszköz. 57. Széles, németül. 58. Gyümölcsíz. 60. Vissza: Vas megyei község. 61. Miksa (1828—1908) író és politikus. 62. A hét törpe egyike. 64. Meséinek vége.

Függőleges: 1. Az argon vegyjele. 2. Türelmetlen, vakbuzgó ember. 3. Egyenlőség, franciául. 4. Ázsiai állam. 5. Rag. 6. Portugál terület Indiában. 7. Túlvilági lény. 8. Mint a 18. vízszintes. 9. A szamarium vegyjele. 10. Európai folyó. 11. Finnország része. 12. A fenol metilszármazéka. 17. A pokolban is az. 19. Az ezüst vegyjele. 20. **A technikai haladást szolgálják.** 21. Kellemes szagú. 22. Nem jól másolták. 25. Nem jár erre. 26. Ráfizetés. 29. Esőben áll. 31. Iráni pénz. 34. Hangtalan síp. 35. Kiló egynemű betűi. 37. Japán kiváltságos osztálya volt. 40. Utánzás, színlelés. 42. A szöcske teszi. 44. Tápláló növény. 46. Kerti virág. 49. Temetői alkalmazott. 51. Mint 28. vízszintes. 53. . . . László (1703—1764), költő. 54. Halál. németül. 58. Telik belőle. 59. Ruhát tisztít. 62. Tíz mássalhangzói. 63. Sír.

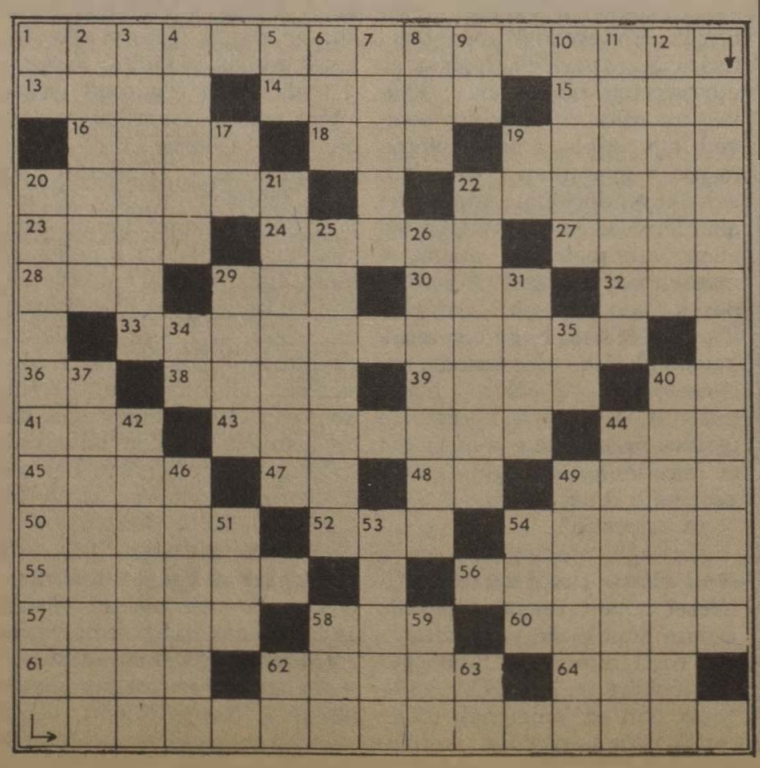
Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 20.

Beküldési határidő: június 11.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az utasáramlatok vizsgálata. Optimális vonatgyakoriság.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 8. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Fórizs Sándor, 4161 Báránd, Nagy Lajos 31.; Velő László, 2931 Almásfüzitő, Fő út 26.; Heinrich Antal, 6754 Újszentiván, Rákóczi u. 6., Balogh Józsefné, 7370 Sásd, Kálóczi u. 38.; Kucsera Mihályné, 2118 Dány, Templom u. 4.



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: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—0958. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. JÚNIUS 11.

Félmilliárd forintos beruházás

Győr-Sopron között átadták a villamosított vasútvonalat

Közel másfél éves gondos előkészítés után, az 1985. júniusában megkezdett építési munkák első ütemének befejezésével május 30-án dr. Tóth László közlekedési államtitkár ünnepélyesen átadta a Győr-Sopron—Ebenfurti Vasút magyarországi, 90 kilométeres villamosított szakaszát. A 108 éves GySEV történetének kiemelkedő eseménye alkalmából különvonat indult Sopronba.

A pályaudvaron tartott átadási ünnepségen megjelent *dr. Lakatos László,* a Győr-Sopron megyei pártbizottság első titkára, *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója, *Hencz József,* Sopron város pártbizottságának első titkára, *Markó József,* Sopron város tanácselnöke, valamint *Rödönyi Károly* nyugalmazott közlekedési miniszter. Szakszervezetünket *Tolnai Ildikó* titkár képviselte. Osztrák részről ott volt az ünnepségen *Fritz Prechtl,* az osztrák vasutak szakszervezetének elnöke, az osztrák közlekedési minisztérium képviseletében *dr. Ernst Pollák* udvari tanácsos, az osztrák vasutak vezérigazgatóságának képviseletében pedig *Helmut Hainitz* vezérigazgató-helyettes.

A vendégeket *Megyik Ferenc,* a GySEV igazgatója köszöntötte, majd *dr. Tóth László* közlekedési államtitkár tartott ünnepi beszédet.

Beszédének első részében a villamosítás indokait elemezte. Elmondta, hogy alapos megfontolás után született a döntés. Mindenekelőtt: *az energiamegtakarítás volt az elsődleges ok, amiért megkezdődött a beruházás.* A vonal villamosítása a magyar szakaszon évi 4600 tonna gázolaj megtakarítását jelenti. A villamosításnak ez a legfőbb haszna, mert köztudott, hogy a legújabb kutatások szerint az olaj néhány évtized múlva nem áll az emberiség rendelkezésére. Az államtitkár utalt arra, hogy a GySEV vezetői jól tudják, hogy a vasút nem ismeri az energiakötöttséget. Mindegy, hogy a felsővezetékbe honnan kerül az energia: olaj- vagy széntüzelésű hőerőműből, atomerőműből vagy éppen vízierőműből. *A környezetvédelmi szempontok miatt is a villamosítás mellett kellett dönteni, s bizonyos, hogy ezt a döntést évtizedek múlva is vállalhatják.*

Az államtitkár beszédének további részében a kivitelezők jól szervezett, céltudatos munkáját dicsérte. Elmondta, hogy a műszaki átadási eljárás tanúsága szerint az építők feladatukat magas színvonalon oldották meg, a beruházás határidőre, a tervezett költséggel elkészült. A munkálatok ellenőrzését és irányítását a GySEV műszaki szolgálata látta el. A tervezést a MÁVTI végezte az Erőmű- és Hálózattervező Vállalat bevonásával. A villamosítási munkák kivitelezésében közreműködött a MÁV villamos felsővezeték-építési főnökség, az ÉDÁSZ, a Villanyszerelőipari Vállalat, a Soproni Postaigazgatóság, a Győr-Sopron Megyei Állami Építőipari Vállalat, a Vertesz Villamoserőmű Tervező és Szerelő Vállalat, a Ganz Villamossági Művek, a szombathelyi vasútigazgatóság és a Fertődi Építőipari Szövetkezet. Ezen kívül még több alvállalkozó és kivitelező közreműködött.

Az államtitkár végezetül kitüntetéseket adott át.

*

Az átadási ünnepségen sikerült néhány szót váltanunk *Oroszvári Lászlóval,* a GySEV vezérigazgatójával, aki a villamosítás részleteiről nyilatkozott:

— A választott villamosítási rendszer 25 kV, 50 Hz. Ez a megoldás mind a vontatási energiaellátás, mind pedig a mozdonyok tekintetében jelentős költségmegtakarítást jelent. A MÁV-val történt megállapodásunk értelmében hét dízelmozdonyt cseréltünk hét V43-asra.

— Mennyibe került a villamosítás és mennyi idő alatt térül meg?

— *Közel félmilliárd forintba, s várhatóan öt-hat év múlva megtérül a befektetés. Egy év alatt 90 millió forint megtakarításra számítunk.*

— Hogyan történik a vonal energiaellátása?

— Két, úgynevezett táplálási pont szolgál erre. Sopronban építettünk egy transzformátorállomást, s ez Ebenfurt és Csorna között táplálja energiával a vonalat. Csornától Győrig a MÁV nagyszentjánosi telepe adja az áramot.

— Mikor kezdődik az osztrák szakasz villamosítása?

— Az előkészítő munkák még tartanak, de valószínű, hogy néhány héten belül megkezdődnek az építkezések. *Elképzeléseink szerint jövő ilyenkorra a Sopron—Ebenfurt közötti 30 kilométeres szakaszon is villamosmozdonyok járnak. Számításaink szerint ez további 890 tonna gázolaj megtakarítását jelenti majd.*

— Az utasok haszna?

— Tisztábbak lesznek a vonatok, a villanymozdonyok beállítása 20 perccel csökkenti a menetidőt Győr és Sopron között.

*

Az avató ünnepségen Kiváló Munkáért kitüntetést kapott *Kovács Gyula* felsővezeték-szerelő. A markáns arcú, rokonszenves fiatalember így vallott a kitüntetés átvétele után néhány perccel:

— Szüleimtől örököltem a munkaszeretetet, s meggyőződésem, hogy az élet alapja ez. A becsületesen végzett munka adhat tartást az embernek, aki ezzel rendelkezik. sohasem juthat bajba. Kamaszkorom óta dolgozom, de vasutas mindösszesse két éve vagyok. A felsővezeték-építés és -szerelés „rejtelmeit" a pécsi vonalon ismertem meg. Sokat tanultam Tátorján Antitól („kérem, ezt így írja, szó szerint!"); olyan fogásokra tanított, amelyeket még a legokosabb tankönyvek sem említenek . . . Lehetséges, hogy közhely, amit mondok, mégis kijelentem: a kitüntetés nemcsak nekem szól, hanem munkatársaimnak is. Ebben a munkában egy ember nem sokat tehet. A rendkívüli kemény tél alaposan próbára tett minket, de a jó csapatszellem, az a tudat, hogy a V 43-asnak menni kell május 30-án, megerősített bennünket. Nem törődtünk a hideggel, az arcunkba csapódó hóval, nem számoltuk a túlóra perceit, csakis a cél volt a fontos számunkra. Most egy kicsit szusszanunk, azután, ahogy mondani szokás, jönnek ismét a munkás hétköznapok. A vonal felsővezetéki berendezéseinek karbantartása, az esetleges üzemzavarok elhárítása a feladatunk a fertőszentmiklósi, újonnan létesített munkahelyen.

Sárközi Gábor



Üzembe helyezték Fonyódon az Integra Domino 55-öt

Pusztaszabolcs és Dunaújváros között is működik már az új biztosítóberendezés

Fonyód állomás biztosítóberendezésének korszerűsítésére a múlt év júniusában a MÁV Távközlő Biztosítóberendezési Építési Főnökség kapott megbízást. Az üzembe helyezési határidő az idei menetrendváltozás volt.

Az állomás, a beruházási programnak megfelelően Integra Domino 55 típusú biztosítóberendezést kapott. Ezenkívül a távközlőhálózatot és az utastájékoztató rendszerét is korszerűsítették.

A szerelési munkákat a főnökség 5-ös számú építésvezetősége végezte. A berendezést még a múlt év decemberében a helyszínre szállították. *A külső tér készre szerelését és a kábelhálózat kiépítését a tavaszi hónapokban végezték. Felszereltek 26 villamos váltóhajtóművet és 4 villamos működtetésű kisiklasztó sarut.* Az állomás területén 18 fényjelzőt állítottak fel.

A 2,3 milliós költséggel létesített távközlő és biztosítóberendezést május 28-án adták át rendeltetésének.

Ugyanezen a napon helyezték üzembe a Pusztaszabolcs—Dunaújváros közötti szakasz biztosítóberendezését is. A beruházás fő célja a CSM közlekedési rend bevezetése volt. A kivitelezésre rövid idő, mindössze három hónap állt rendelkezésre. Ez idő alatt nemcsak a vonal, hanem Adony és Rácalmás állomás is korszerűsödött, mivel a mechanikus jelzők helyett fényjelzőket szereltek fel. A szintbeni keresztezések biztonságát automata fénysorompók telepítésével növelték. A sorompók üzembe helyezésével 16 sorompókezelő kiváltására nyílt lehetőség. A CSM közlekedés bevezetésével csökkenthető az utazó személyzet száma.

A beruházás gyors megvalósításához hozzájárult, hogy jó együttműködés alakult ki a fő kivitelező TBÉF és a pécsi vasútigazgatóság műszaki osztálya között.

—i-c —



Az áruskála minden fajtája megtalálható Rákospalota állomás rakodóján. Innen szállítja az ország egész területére a villamos vezetékeket a VILÉRT, és ide érkeznek az új lakótelepek számára a közvilágítás betonkandeláberei. Mindkét árufélesség a súlyosabbak közé tartozik, rakodása ezért nagy figyelmet, pontos munkát igényel

(Zelman Ferenc felvételei)

Ülést tartott az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége május 21-én ülést tartott, amelyen mint az első három napirend előterjesztője megjelent *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója is.

A testület az alábbi témákat vitatta meg:

Javaslat a MÁV munkaverseny-szabályzat módosítására. A szocialista brigádvezetők tanácskozásának előkészítése, a szervezéssel kapcsolatos feladatok. A MÁV jóléti intézmények gazdálkodási rendszerének felülvizsgálata, javaslat a korszerűsítésre.

Az elnökség a továbbiakban megvitatta a tagság és a tisztségviselők képzésének 1987/88. évi feladattervét, majd tájékoztató hangzott el a jogsegélyszolgálatok 1986. évi tevékenységéről, a szakszervezeti panaszügyintézés tapasztalatairól.

Urbán Lajos kínai tárgyalásai

A Szocialista Országok Vasúti Együttműködési Szervezetének (OSZZSD) miniszteri értekezlete Pekingben tartotta soros ülését. A magyar küldöttség *Urbán Lajos* közlekedési miniszter vezetésével vett részt a tanácskozáson. Pekingi tartózkodása során *Urbán Lajos* tárgyalásokat folytatott *Ting Kuan-keng* vasútügyi, *Csian Jong-csang* közlekedési miniszterekkel és *Hu Csi-csou-val,* a kínai légügyi főigazgatóság vezérigazgatójával.

A magyar közlekedési miniszter kínai partnerével együttműködési megállapodást írt alá a magyar—kínai vasútügyi közlekedési tudományos együttműködésről.

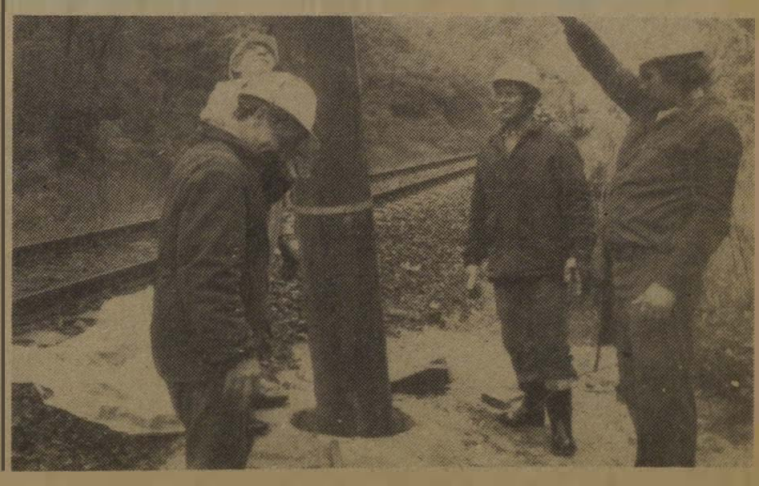
Urbán Lajost fogadta *Li Peng* kínai miniszterelnök-helyettes is.

Elérték a Balatont

A MÁV hálózatának majdnem egynegyede villamosított. A forgalom 59 százalékát villanymozdonyok biztosítják. Évente átlag 100 kilométer pályaszakaszt villamosítunk.

Jó ütemben halad a Budapest—Nagykanizsa közötti vasútvonal villamosítása. Székesfehérváron már befejezték a felső vezeték szerelését, s a tervek szerint még ebben az évben megindul a villamos vontatás. 1989-re kell elkészülni Keszthelyig a felső vezeték szerelésével. A napokban az oszlopállítók elérték Siófok határát és az állomáson is elkezdődött a felújítás.

(Képünkön a Nagy István vezette mezőtúri oszlopállító brigád, munka közben.)



A békéért, a leszerelésért

Öt éve alakult a Dublini Bizottság

Megalapításának ötödik évfordulóját ünnepelte ez év májusában a Szakszervezetek Béke és Leszerelési Nemzetközi Bizottsága, ismertebb nevén a Dublini Bizottság. A neve onnan származik, hogy az Ír Köztársaság fővárosában tartotta első összejövetelét.

A döntést a bizottság létrehozására az első olyan nemzetközi szakszervezeti konferencia hozta, amely 1981 decemberében volt Párizsban; társadalmi, gazdasági, valamint leszerelési kérdésekkel foglalkozott.

A konferencia résztvevői hangsúlyozták egy nemzetközi bizottság létrehozásának szükségességét abból a célból, hogy az eltérő politikai és ideológiai orientációjú szakszervezetek képviselői megvitathassák a különböző társadalmi-gazdasági kérdéseket, a leszerelés lehetőségeit a jobb informáltság és a dolgozók mozgósítása érdekében.

Az első dublini összejövetel óta, a bizottság — *James Milne,* a Skót Szakszervezeti Kongresszus (STUC) volt főtitkára (1986 áprilisában meghalt) és utódja *Campbell Christie* — számos olyan kezdeményezés szervezője volt, amely célként tűzte ki a szakszervezetek közeledésének elősegítését a béke és leszerelés közös útján.

Az eltelt öt évben a Dublini Bizottság sok nemzetközi fórumon vett részt, vagy kezdeményezte szervezését, amelynek célja az enyhülés légkörének visszaállítása és valamennyi fegyverzet — nukleáris, vegyi és hagyományos — felszámolása, a tartós béke megteremtése. A különböző kontinenseken szervezett regionális összejövetelek témája az atomfegyvermentes övezetek létrehozása volt.

A bizottság ugyancsak fontos szerepet játszott a szakszervezeti munkacsoportok megszervezésében, amelyek jelentős nemzetközi konferenciák keretei között működtek. Ilyen volt például a „Világkonferencia a békéért, az életért, a nukleáris háború ellen" (Prága, 1983 június), a Nemzetközi párbeszéd-találkozó a „Szakszervezetek és a béke" című témáról (Szófia, 1983 október) és a Nemzetközi békeév alkalmából az 1986. októberében Koppenhágában rendezett világkonferencia.

A Dublini Bizottság is aktívan részt vett fontos nemzetközi találkozásoknak mind az előkészítésében, mind pedig a lebonyolításában. A bizottság rendszeresen elküldi publikációit és dokumentumait az Egyesült Nemzetek Szervezetének, az UNESCO-nak és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek.

Az eltelt három évben már hagyománnyá vált, hogy a Dublini Bizottság Genfben üljön össze a minden évben sorra kerülő Nemzetközi Munkaügyi Konferencia keretei között.

A bizottság több ízben terjesztett elő javaslatokat a fegyverzetcsökkentési tárgyalásokon részt vevő szovjet és amerikai csoportok képviselőinek. A stockholmi, „Európai Bizottsági Konferencia" különböző résztvevőivel szintén folytatott tárgyalásokat.

A bizottság tevékenysége azonban nem korlátozódik csupán nemzetközi és regionális találkozókon való részvételekre. 1986. május óta időszakos bulletint jelentet meg. Különböző speciális kutatásokat szervez a leszerelés kérdéseinek tanulmányozására, amelynek eredményeit brosúrában tették közzé A dolgozók a fegyverkezési verseny ellen címmel. Ez a tanulmány kedvező fogadtatásban részesült a 2. Nemzetközi Szakszervezeti Kongresszus résztvevői között. A publikáció sikere láttán a bizottság elhatározta újrakiadását angol, francia, spanyol és orosz nyelven.

A dublini konferencia, amely igazolta a Dublini Bizottság növekvő befolyását, részletes — szakszervezeti nézőpontú —, elemzést adott azokról a problémákról, amelyekkel a fegyverkezési verseny nyomán a dolgozók szembetalálják magukat. A konferencia meghatározta a szakszervezetekre háruló feladatokat is a leszerelés előmozdítása érdekében. A bizottság őszinte és nyílt karaktere gyümölcsöző párbeszédet tett lehetővé a különböző elkötelezettségű szervezetek között a leszerelést előmozdító leghatékonyabb eszközökről.

A bizottság létrejötte óta megkülönböztetett figyelmet fordított valamennyi nukleáris fegyver felszámolására Európában, és az öreg kontinensen több atomfegyvermentes övezet megteremtésére.

1987. elején a bizottság kutatócsoportot alakított a világűr militarizálása megelőzésének tanulmányozására. Ennek a munkacsoportnak tagjai, egyesült államokbeli, nagy-britaniai, csehszlovák, francia, finn, NDK-beli, magyar és szovjet szakszervezeti szakemberek. A kutatás eredményeit 1988-ban hozzák nyilvánosságra.

Baranyai Zoltán

RIJEKA

Az univerzális kikötő

Kevés kikötővárosról lehet elmondani, hogy már a 12. században volt tengeri forgalma. 1466-tól szabad városként tartja nyilván a történelem Rijekát. Később szabad kikötőként szerepel a hajózásban és a víziszállításban, 1873-ban pedig már vasútvonal köti össze Rijekát a földrész belső országaival, így hazánkkal is. A kikötő különleges adottságaihoz tartozik, hogy hét kilométer hosszon alkalmas tengeri hajók kikötésére, mert a víz mélysége partközelben is 20—62 méter között változik. Előnyös földrajzi fekvése miatt kedvező a klímája: *ritkán van ködképződés, ám ha mégis, csak rövid ideig tart.*

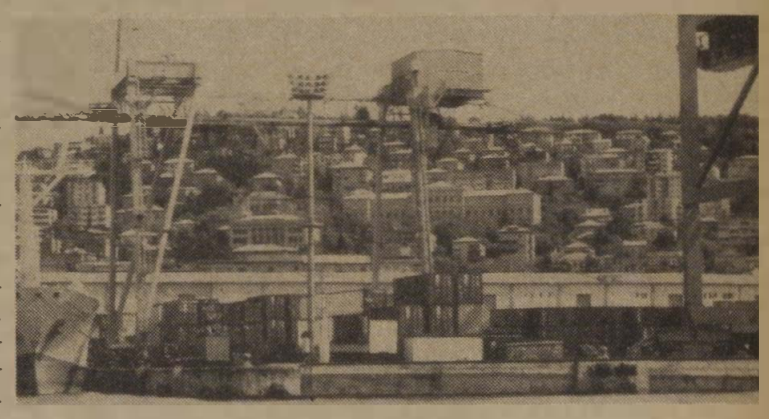
Univerzális kikötő Rijeka, mert a hajók fogadásán kívül más szállítási szolgáltatásokat is végez. Ilyenek a hajókalauzolás, az áruk raktározása, szabad vámterület biztosítása, a hajók ellátása, sőt úszóobjektumokat is lehet bérelni, és víz alatti munkához felszerelést, szakembereket. *Kőolajkikötője és olajfinomítója is van.*

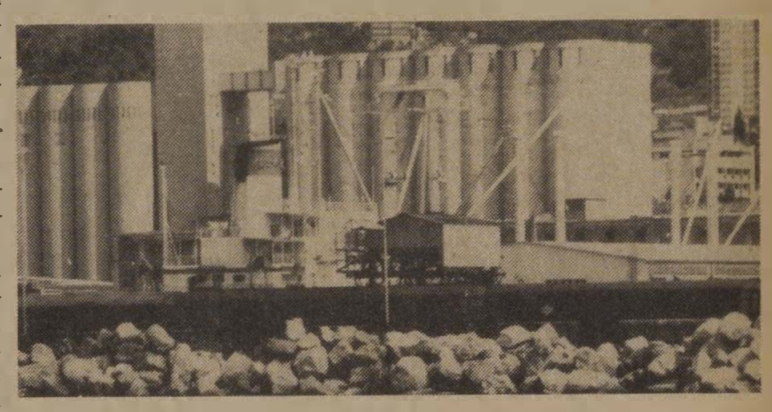
Kereskedelmi forgalma már az első világháború előtt meghaladta a kétmillió tonnát. A két világháború közötti időszakban erősen csökkent kikötői és forgalmi szerepe, mert a várost kettéosztotta az akkori politika. A háború után azonban ismét virágzásnak indult a kikötő. Egyre nagyobb lett a szerepe és rohamosan fejlődött. *Míg 1947-ben csak 970 ezer tonna forgalmat bonyolított le, 1979-ben már több mint tizenhatmillióra nőtt ez a teljesítmény.* Ebben az időszakban épültek fel az ömlesztett áruk fogadására alkalmas raktárházak és silótornyok, amelyeket nagy vasúti pályaudvarok szolgálnak ki. Ezeken a pályaudvarokon sorakoznak a MÁV vagonjai is.

A jugoszláv kikötő elsősorban Ausztria, Csehszlovákia, Magyarország, részben Lengyelország, NSZK és Románia áruit fogadja. *Hazánkból rendszeresen szállítjuk a szóját és más ömlesztett mezőgazdasági terméket.* Az elmúlt évben hazánkból 714 ezer tonna áru jutott el vasúton és közúton a tengeri kikötőbe, hogy onnan tengerjáró hajók vigyék el a világ minden részébe. Miután a közép-európai országok számára Rijeka jelenti a legrövidebb utat a tengerhez, mind közutakon, mind a jól kiépített vasúti hálózaton, ezért a kikötő további fejlődés előtt áll. A rijekai medence más kikötőit is vasúttal kötik a nagy kikötőhöz, hogy minden szállítást vállalni tudjon. Így jut el például a tengeren túlról érkező vasérc Rijekából Dunaújvárosba és délről a közös vezetéken a kőolaj Százhalombattára.

A jugoszláv kikötővárosnak és környékének óriási az idegenforgalma. A nemrég megépült kettős, karcsú hídon át már Krk szigetére is gyorsan juthatnak el a kirándulók, nem kell órákat várni a kompra. A kikötő továbbra is erőfeszítéseket tesz, hogy szolgáltatásait ne csak bővítse, hanem azok színvonalát is emelje, mert csak így tarthatja fenn helyét a korszerű kereskedelmi forgalomban.

(Kép és szöveg: Zelman)





Japán tervek

Sebességrekordra készülnek

Japánban a sínkanzen hálózat 1964-ben történt megnyitásakor új korszak kezdődött a vasúti közlekedésben. Az akkor elért 210 kilométer/óra sebesség ugyanis egyedülálló teljesítménynek számított. Két évtized múltán ezt a rekordot is túlszárnyalták. A Tokaido és a Sanyo vonalon 220, a Thoku vonalon pedig 240 kilométer/órára növelték a legnagyobb sebességet.

A japán vasút most újabb rekordra készül. Azt tervezik, hogy a vonatok legújabb nemzedékének forgalomba állításával a sebességet 300 kilométer/órára növelik. A kísérletek már megkezdődtek. A 260 kilométer/óra sebességgel végzett kísérletek alkalmazásával például megfigyelték a borítások hatását a légáramlásból és az ívhúzásból eredő zaj csökkentésére. A szerelvény homlokfelületén keletkező aerodinamikai zaj gyorsan, a sebesség ötödik vagy hatodik hatványával arányosan növekszik. Ezért a 240 kilométer/óra sebességre tervezett 200-as sorozatú szerelvény orr részét repülőgépszerűen hosszabbra tervezték.

A Tokaido és a Sanyo vonalon úgy akarják elérni a tervezett sebességnövelést, hogy kiegészítik a vezetőállásban telepített jelzőberendezést. Transzpondereket adnak hozzá, amelyek egy további jelzőkép közvetítését biztosítják.

A sínkanzen vonatok új nemzedéke valószínűleg jóval kisebb keresztmetszetű lesz, mint elődeik. *Az új kocsik is könnyebbek lesznek, s várhatóan háromfázisú vontatómotorokkal szerelik fel őket.*

Számos kísérlet bizonyította, hogy a meglévő vágányszerkezet a 270 és a 300 kilométer/óra sebesség tartománynak is megfelel. A zaj csökkentésében hatásosnak bizonyultak a viaduktokban felszerelt, L alakú mellvédfalak. A kísérleteket annak lemérésére is elvégezték, hogy a nagyobb sebesség milyen hatást gyakorol a környezetre.

A nagyobb sebességért természetesen energiával kell fizetni, ám a kisebb keresztmetszetű vonatnak kisebb lesz a befogadóképessége. Amit ezáltal elveszítenek, azt megnyerik a sebességnél. Ez már Thoku vonalon is egy teljes vonat megtakarítását eredményezte és a bérköltséget is csökkentette. *Japánban a vonatszemélyzet bérének az alapja inkább az idő, mint a távolság.*

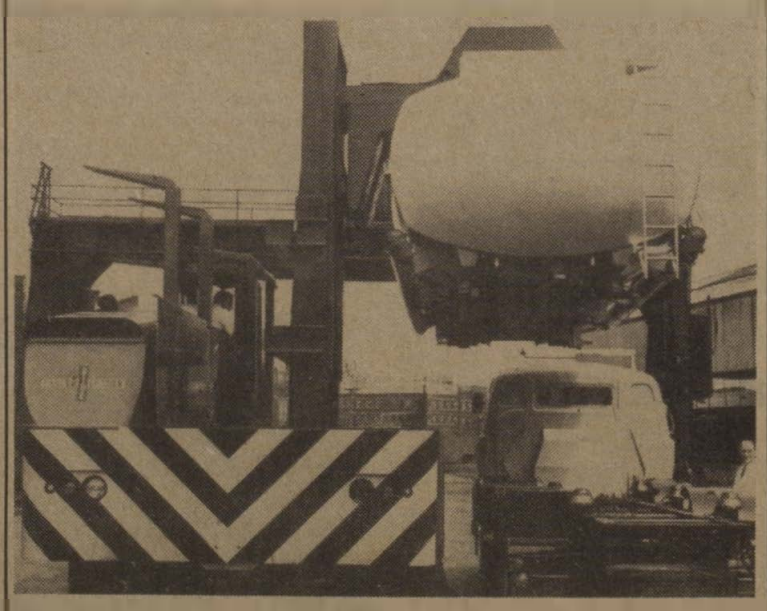
A szakemberek véleménye szerint a jelenlegi technika 350 kilométer/óra sebességet tesz lehetővé. A futómű stabilitása, az energiafogyasztás és a környzeti problémák szempontjából a 300 kilométer/óra sebességet úgy kell tekinteni, mint a klasszikus adhéziós vasút kereskedelmi sebességének a határát.

A feltételezések szerint a XXI. században az emberek utazási kedve megnő. Az előrelátó japán vasutak ezért fordítanak már most nagy figyelmet az utazási idő csökkentésére, a vonatok sebességének növelésére.

(vf)

Anglia

VASÚTRÓL KÖZÚTRA



Londonban a vasúton érkezett olaj- és benzinszállítmányokat percek alatt leemelik a vagonokról és a kamionokra helyezik. Ezzel a gyors átrakással elsősorban üzemanyagot takarítanak meg, mert a nagyobb távolságról vasúton érkező különleges tartályokat csak rövid útszakaszokon kell kamionokkal a közúton szállítani. Az átrakás ideje mindössze négy perc.

FELHÍVÁS

A Kőszegi MÁV Nevelőotthon 1988-ban ünnepli fennállásának 75 éves évfordulóját. Kéri mindazok jelentkezését, akik egykoron akár az Árvaház, akár a Leánynevelő Intézet és Árvaház, akár pedig a — mai nevén — MÁV Nevelőotthon növendékei, dolgozói voltak. Kérjük, hogy levélben jelentkezzenek, és legyenek segítségünkre az ünnepségsorozat előkészítésében, az intézet történetének megírásában.

Címünk: 9730 Kőszeg, Felső krt. 4. A borítékra kérjük ráírni: „75 éves jubileum".

Júliusban indul a megértés vonata

Európai szakszervezeti fiatalok találkozója

„Európai szakszervezeti fiatalok vonata a párbeszédért és a kölcsönös megértésért." Ez lesz a jelmondata az 1987. július 6-tól 19-ig tartó európai szakszervezeti fiatalok találkozójának. A rendezvénysorozat Párizsban kezdődik, majd Berlinben folytatódik, ahonnan a részt vevők tovább utaznak a Szovjetunióba.

A találkozón közel 30 ország több mint 400 fiatalja vesz részt. Az út legjelentősebb állomásai a Szovjetunióban lesznek, s hogy miért itt, annak az a magyarázata, hogy az emberek, — a világon jelenleg szinte mindenütt — nagy érdeklődést tanúsítanak az országban folyó változások iránt. *Ez az érdeklődés érthető, hiszen ennek a nagy világhatalomnak a fejlődésétől sok minden függ.*

Az európai fiatalok találkozójának résztvevői két kongresszus küldötteivel is találkoznak majd. Beszélgetnek híres művészekkel, írókkal, sportolókkal, munkásokkal, kolhozparasztokkal, mérnökökkel, stb. A rendezvények helye Breszt, Minszk, és egy Feketetengeri üdülőhely, Picunda lesz. Ott szerveznek majd kerekasztal-beszélgetéseket is, többek között a békéről, a környezetvédelemről, a szabadidőről, a sportról, a kultúráról.

Az európai szakszervezeti fiatalok rovatának a hivatása, hogy sok megoldandó problémával foglalkozzon. Legfőbb célja, hogy elősegítse egymás jobb megértését. Zöld utat tehát a „Párbeszéd és a kölcsönös megértés vonatának."

B.Z.

Állomás a XXI. századnak

Húsz évvel ezelőtt már átépítették egyszer, most újra korszerűsítik a párizsi Montparnasse vasúti pályaudvart. A modernizálás sürgetővé vált, mivel három év múlva itt állnak meg a nagy sebességű TGV vonatok szerelvényei. Ezek a szokatlan méretű, közel 400 méter hosszú személyszállító szerelvények teszik szükségessé, hogy a meglévő állomást a XXI. század igényei szerint építsék át.

A pályaudvarnak a számítások szerint 1955-ben már közel 60 millió utast kell kiszolgálnia. A Francia Államvasutak (SNCF) komoly részt vállalt a peronok, az épületek, a csarnokok — az egész komplexum átépítésében.

J. M. Duthilleul, neves építész tervei szerint két, rózsaszín pillérrel, gránittal burkolt monumentális üveghomlokzatból áll majd a pályaudvar leglátványosabb része. Ez lesz az úgynevezett *„óceáni kapu"*, amely közvetlenül a toronyház elé kerül. Innen lesznek majd megközelíthetők a szintén átépítésre váró jegypénztárak, ahonnan az utasok elérhetik a tizenhárom, teljesen fedett utasperont. A Place de la Concorde repülőtérhez hasonló nagyságú peronrészen csak a boltozatot alátámasztó tizenkét betonpillér lesz látható. Az üvegtetős csarnok bal oldalán lesznek az indítóvágányok, amíg a TGV-szerelvények a jobb oldali vágányokra érkeznek majd, ahonnan 200 méter hosszú mozgójárda vezet a kijárathoz. A középső vágányok az elővárosi vonatok kiszolgálását látják el. A vágányok felett betontetőt építenek, s ezen hétszáz gépjármű parkolhat.

A rekonstrukció elkezdődött, a tervek szerint 1989 végén fejezik be, mégpedig úgy, hogy a forgalmat egyetlen percre sem szüneteltetik. *A teljes építési költség meghaladja az egymilliárd frankot, ebből négyszázmilliót a vágányok feletti építmények költsége teszi ki.*

Az elképzelések szerint a Montparnasse pályaudvarról 1990-ben indulnak az első nagy sebességű szerelvények. Az előzetes számítások szerint az utasok egyharmada taxival érkezik majd a pályaudvarra, ezért az új állomáson legalább hat kijáratot terveztek, hogy biztosítsák az utasok zavartalan közlekedését.

Villamosítás Jugoszláviában

Déli szomszédaink befejezték nagy villamosítási beruházásukat Skopje és Djevdjelia között. Ez a fővonalhoz tartozó szakasz 221 kilométer. Jelentősége nagyobb, mint amit a tervezésekor gondoltak, ugyanis ezzel a szakasszal kötötték össze az egész Jugoszláviát átfogó vasúti fővonalat. A villamos felsővezeték megépítésével most már lényegesen gazdaságosabban közlekedhetnek a vonatok Nyugat-Európa és Közel-Kelet között. A Jesenica—Djevdjelia vasútvonal a legrövidebb út, amely összekapcsolja Nyugat-Európát Közel-Kelettel.

A MÁV kollektív szerződésről (2.)

Szociálpolitikai kedvezmények

Szakszervezetünk kezdeményezésére első ízben került a MÁV kollektív szerződésbe 8/A. számú mellékletként a jóléti és kulturális alap 1987. évi felosztása. Az alap képzésének szabályait központi rendelkezések és normatívák írják elő. Az érdekeltségi alapból való jelentős — ez évben már 80 millió forintos — kiegészítést a jóléti intézmények nagy száma, a növekvő igények és a reálérték szinten tartása indokolta. A több mint 566 milliós felhasználás a nettó költségeket mutatja, ami még kiegészül olyan közel 150 millió bevétellel, mint a dolgozók étkezési költségtérítése, az üdülők, gyermekintézmények, vasutas művelődési intézmények bevételei.

A jóléti és kulturális alap meghatározott jogcímekre fordított része szakszervezeti döntési jogkörbe tartozik. Ez az alaprész 1987-ben 24,5 millió forinttal több, mint az elmúlt évben. Ezen belül 15 millió forintra emelkedett a segélykeret. Természetesen ez a tagdíjbevételből segélyezésre rendelkezésre álló összegen felül értendő. Ebből kell fizetni a sorkatonai szolgálatból leszerelt dolgozók 75. §-ban rögzített, és az üzemi balesetben elhunytak hozzátartozóinak adható gyorstámogatást. A többi 12 millió forint pedig az alapszervezetek segélykereteit növeli, a nagycsaládosok segélyezését biztosítja. Kétmillió forint ifjúságpolitikai célokat szolgál.

Ötmillióval több az üzemeltetésre

138,5 millió forint jut — az előző évinél mintegy 20 százalékkal több — üdültetésre, a kultúra, a sport, és az egyéb szociális ellátás finanszírozására, támogatására. *Az üdültetés színvonalának emelése érdekében üzemeltetésre több mint ötmillió forinttal többet fordítunk.* Így ebben az évben az árváltozások ellenére sem kellett a dolgozók térítési díját emelni.

A vállalati döntési jogkörbe tartozó jóléti és kulturális alaprész felosztásánál szakszervezetünk támogatta a gyermekintézmények üzemeltetésének, az üzemi étkeztetés nyersanyag- és rezsiköltségének mintegy 17 milliós többletráfordítását. Egyetértett szakszervezetünk a jóléti intézmények 170 millió forintos állóeszköz-fenntartási keretével, ami 15 százalékkal magasabb az 1986. évinél. *Célként határoztuk meg a teljes összeg érdemi felhasználását, hogy az az állagromlást megakadályozza, illetve a legfontosabb felújítási feladatokat fedezze.*

Változtak a munkásszállítást és a munkába járást szolgáló utazási kedvezmények. Ennek jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a vasutasok több mint 21 százaléka részesül szervezett csoportos munkásszállításban, vagy kap valamilyen formában bérleti hozzájárulást. A vállalati vagy bérelt járművel történő, főleg technológiai munkásszállítás nem változott. Már az elmúlt évben is előtérbe került ilyen esetben a térítési díj kérdése, és jogosan tették szóvá, hogy a PM. rendeletben előírt térítési díj bevezetése hátrányos helyzetet teremtene. Különösen Záhony térsége, a határállomások, valamint az építési és fenntartási főnökségek tevékenysége megbénulna a csoportos munkásszállítás nélkül. *Szakszervezetünk kezdeményezte és támogatta a térítési díj vállalati átvállalását, ami jelenleg is érvényben marad. Emiatt a vasút fizeti a többlet 40 százalékos béradót.*

A menetrend szerinti autóbusszal történő munkába járáshoz a jogszabály szerinti feltétel esetén — a közigazgatási határon kívülről történő utazásnál — ha nincs menetrend szerinti vasúti közlekedés, vagy ha a dolgozó napi egy órát nyer ezáltal, a vállalat köteles téríteni a költség előírt mértékét. A hozzájárulás formáját viszont a gazdaságosság figyelembevételével a dolgozó szolgálati főnöksége dönti el. (Havi bérlethez, vagy teljes árú menetjegyhez való havi hozzájárulás formájában).

Költségtérítések, gépkocsihasználat

Közigazgatási határon belüli helyi közlekedési eszközre — például Budapesten autóbuszbérlethez — *hozzájárulás nem adható.* Új viszont, hogy helyi tömegközlekedés hiányában távolsági autóbuszra is adható költségtérítés közigazgatási határon belül. Ennek engedélyezését és eseteit a KSZ helyi függelékében kell szabályozni.

A 6/1987. (II. 17.) PM. számú rendelet lehetővé tette a közigazgatási határon kívülről történő munkába járásnál a személygépkocsi használatához az utazási költségtérítést. Mivel egyes területeken volt ilyen igény — például Győr—Rajka viszonylatban — a KSZ 82. §. új 4. pontja lehetőséget biztosít erre, függetlenül a gépjármű tulajdonjogától, a gépjárművezetői tevékenységet ellátó személytől, vagy az együtt utazók esetleg eltérő munkáltatójától. *A dolgozó kérésére a szolgálati főnökség dönt ennek engedélyezéséről. A költségtérítés 0,80 Ft/km, de nem lehet magasabb az autóbusz-hozzájárulás mértékénél.*

Üzemorvosi igazolás alapján mozgáskorlátozott dolgozónak közigazgatási határon belül is engedélyezhető a személygépkocsival való munkába járáshoz a költségtérítés. Nem téveszthető össze ez a támogatási forma a saját gépjármű hivatalos célú használatával, amit a KSZ 67. §-a szabályoz. A munkábajárásnál a gépkocsihasználat a dolgozó saját érdeke, míg a hivatalos személygépkocsi igénybevétele vállalati érdekből történik. Ezt tükrözi a 0,80 Ft/km, illetve a 3,80 Ft/km térítési díj különbsége is.

Több területről is kérték a saját gépjármű hivatalos célú használatánál az igénybe vevők körének bővítését. Erre most a 67. §. új 1. pontja alapján lehetőség nyílik. Az átalánydíj, azaz a rendszeres használat ellenértéke most a 3/1985. KM. számú utasításban felsorolt valamennyi munkakörben biztosítható. A helyi függelékben kell felsorolni az indokoltság figyelembevételével azokat a munkaköröket, amelyben engedélyezhető a saját gépkocsi használata.

A 21/1984. (XII. 30.) ÁBMH számú rendelet alapján új pontként alkalmazási feltételként lehet előírni egyes munkakörökben a saját gépkocsi használatát, amit szintén helyi függelékben kell jegyezni. (Például: üdülőgondnoki munkakörre, ahol egyben anyagbeszerzést is kell végezni.)

Kedvezően változott a lakásépítés munkáltatói támogatásának — kollektív szerződés 9. számú mellékletének — néhány pontja. *Az elmúlt évben lehetővé vált a budapesti állomásfőnökségeken elegytovábbítói, elegyrendezői fizikai munkakörökben dolgozók építési, lakásvásárlási kölcsöntörlesztő részleteinek munkáltatói átvállalása.* A gyakorlatban azonban eddig nem éltek vele. Most igazgatósági függelékben kell felsorolni a konkrét munkaköröket, amelyeknél a pénzintézeti kölcsöntartozás törlesztő részleteit a vasút átvállalhatja, ezzel is segítve a legfrekventáltabb területek munkaerőgondjainak enyhítését. A kölcsönátvállalás havi 1500 forintig terjedhet, és szerződésben kell meghatározni ennek időtartamát, ami egytől öt év lehet.

Ez évtől lehetővé vált — az állami kölcsönök visszafizetéséhez hasonlóan — *a munkáltatói kölcsönök határidő előtti visszafizetésénél is a 40 százalék engedmény.* Ez a 10 évnél régebben felvett vállalati lakásépítésikölcsön-tartozás teljes, egyösszegben történő visszafizetésére, valamint az évi előírt törlesztési kötelezettségen felül fizetett — és a teljes visszafizetést el nem érő — rendkívüli törlesztések esetén egyaránt jár.

A saját erős lakásépítésnél a kedvezményes fuvareszköz biztosítása is változott. Az eddigi lakásépítéshez nyolc alkalomra, toldalék- és emeletráépítés esetén négy alkalomra biztosított tehergépkocsi-fuvarozási lehetőség — úgynevezett „C" menetlevél — helyett most az épülő lakás alapterületétől függ a kedvezmény igénybevétele. Így a pincével épülő családi ház esetén 15 tonna/m², a pince nélküli családi háznál 0,9 tonna/m², társasházépítésnél pedig 0,75 tonna/m² a támogatott fuvarköltség. Ez a konstrukció az épülő ház méretével, illetve az anyagi igényességével arányos támogatási lehetőséget biztosít.

Albérleti hozzájárulás

A munkásszállásnál (80. §. új 10. pontjában) szerepel, de a lakástámogatással is összefügg az a módosítás, hogy *a munkásszállásra igényjogosult, de férőhely hiányában el nem helyezhető dolgozók részére albérleti hozzájárulás fizethető. Ennek mértéke a megállapított albérleti díj fele lehet.*

A munkahelyi étkeztetéshez biztosított vállalati hozzájárulás összege a saját konyhán előállított és az idegen konyháról vásárolt ételnél egyaránt 8,50 forintról 11,50 forintra emelkedett. Ebből a korábbi 3,50 forint helyett, most 4,50 forint a nyersanyagra fordítható összeg, a többi a rezsiköltség-emelkedés fedezete. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy az átlagosan 2,— forintos nyersanyag-áremelés felét, és a teljes rezsiköltség-emelkedést átvállalta a vasút.

Kádár Miklós

Szól a szív

A debreceni igazgatóság üzemviteli osztályának Május 1. ifjúsági szocialista brigádja a Szól a szív akció keretében felhívással fordult a MÁV-igazgatóságok és a körzeti üzemfőnökségek szocialista brigádjaihoz, hogy a területükön lévő vakok és gyengénlátók ifjúsági intézményeit anyagilag támogassák.

Ezt az összeget a helyi szakszervezeti bizottság segítségével juttassák el a területükön lévő intézményekhez. A brigádok a következő címre írjanak: MÁV Igazgatóság, üzemviteli osztály, Május 1. ifjúsági szocialista brigád, Debrecen, Vörös Hadsereg út 18. 4024

1887—1987

Szabolcsi vasúttörténet

A Tisza-vidéki vasút megépítésére 1855-ben adtak engedélyt. A vonal Debrecenből indult ki és Nyíregyházán, Szerencsen, Miskolcon át Kassára vezetett. A lakosság egy része ellenezte a vasútépítést, mert sok százan éltek fuvarozásból. De Nyíregyháza város képviselő testülete már 1854 májusában 30 ezer forint hozzájárulást szavazott meg, ezenkívül ingyen felajánlotta a vasútállomás, a pályaudvar és a raktárak részére szükséges területet és építőanyagokat. Az első vonat Debrecenből 1858 szeptemberében érkezett Nyíregyházára.

A Magyar Északkeleti Vasút Társaság 1870-ben alakult meg. A Debrecenből kiinduló vonalak egyikének az akkori Szatmár megye székhelyén, Nagykárolyban volt a végállomása. A Társaság másik alkotása, a Nyíregyháza—Csap—Ungvár közötti vonal a szabolcsi részeken haladt keresztül.

„A vasút hálózatának Nyíregyházáról kiinduló tervei iránt igen élénk érdeklődés mutatkozott meg már 1881-ben, mellőzve a többféle, koncessziót nyert terveket. A Nyíregyháza—Mátészalka vonal létesítésének érdekében az akkori főispán, Grüfl József, 1885-ben Nyírbátorba hívja össze az értekezletet; akkor a kiépítésre 425 000 forintért már vállalkozó is ajánlkozott. A tényleges kiépítési munkálatok október elején vették kezdetüket. A vasút 1887 augusztus 18-án átadatott a forgalomnak" — írja a korabeli sajtó.

A Nyíregyháza—Mátészalka közötti vonal megnyitása után egymás után készültek el a Szatmár—Fehérgyarmat, Nyíregyháza—Tiszalök—Tiszalök—Tiszapolgár, szakaszok.

A személyszállítás vegyes vonatokkal történt, ami a forgalmat nagyon lelassította, ezért a közlekedés meggyorsítása érdekében omnibusz vonatokat állítottak be, ami a későbbi motorvonatoknak felelt meg.

Századunkban tovább folytatódott a megye vasúthálózatának bővítése. Tíz év alatt öt fontos vonalszakaszt építettek. Az első világháború után a trianoni határ elvágta a Szatmár—Fehérgyarmat vonalat: ennek kiegészítésére épült 1926-ban a Kocsord—Fehérgyarmat szakasz. A balsai Tisza-híd megépítésével az átvezetett kisvasút a Bodrogközzel kötötte össze a megyét. Nyíregyháza és Budapest között közlekedett naponta az Árpád gyors- sínautóbusz, mely 1937-ben 3,5 óra alatt tette meg a 272 kilométeres utat.

A felszabadulás után ugrásszerűen megnőtt a Budapest—Záhony közötti forgalom, s már a második ötéves tervben megkezdődött a vonal villamosítása. Elsőként — 1966-ban — Szerencs és Nyíregyháza között indult meg az elektromos vontatás. Ezt követte a Nyíregyháza—Záhony, majd a Debrecen—Nyíregyháza szakasz villamosítása.

A IV. ötéves terv idején a MÁV megszüntette azokat a vasútvonalakat, amelyek forgalma kicsi, fenntartása ráfizetéses volt. Ma a megye területén üzemelő több mint 500 kilométer vasút 107 községet érint, amelyek 161 állomással, illetve megállóval kapcsolódnak be a vasúti közlekedésbe.

Ősz József

Díszkút Fonyódon



A tavaszi BNV-n láttuk

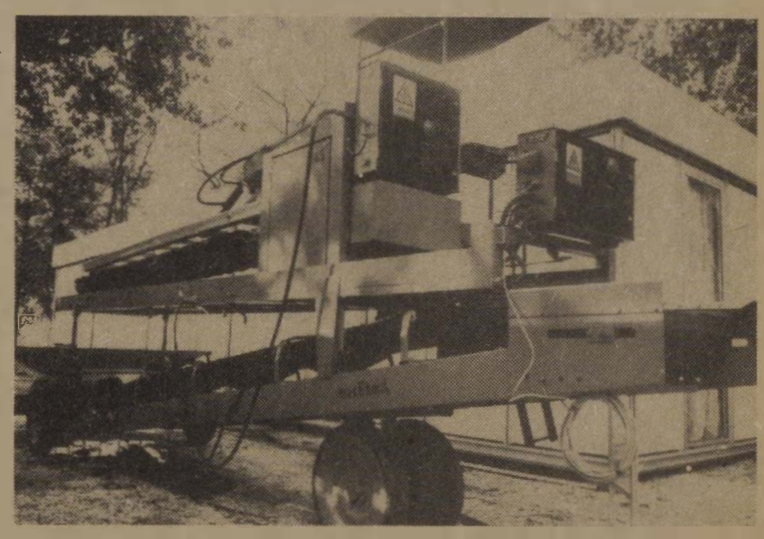
Az idei BNV-n két vasúttal kapcsolatos kiállítást láthattak az érdeklődők. A MÁV pavilon előterében egy Bodan közúti-vasúti keresztezés keresztmetszetét állították ki, amely szemléletesen bizonyítja, hogy lényegesen jobb és biztonságosabb a korábban alkalmazott kockaköves borításnál. Ez az elemekből összeállított keresztezés könnyen építhető. Vágányjavítás vagy csere esetén gyorsan felszedhető és ismét lerakható.

Csehszlovák szomszédaink egy új KV—85 tipusú vagonkirakó géppel szerepeltek a vásáron. (Képünkön) Ez a könnyen kezelhető és gyorsan mozgatható vagonkirakó, a korábbi műtrágyakirakó továbbfejlesztett változata. *Az új gép fő eleme a két egymással szemben futó csiga, amelyet elektrohidraulikus rendszer mozgat.* E két csiga húzza ki a vagonból az ömlesztett árut és rakja az alatta lévő transzport szalagra. A szalag fel és lefelé is szállíthatja az árut.

A vagonkirakó gép nagyobb szállítmány esetén is rövid idő alatt képes kiszedni az árut a vagonból. Egy óra alatt 45 köbmétert. Az anyag szemcsézettsége maximálisan 120 mm lehet.

Az új KV—85 tipusú gépen több újítást vezettek be, amelyek a mellette dolgozók kényelmes, biztonságos munkáját biztosítják. Az alig több mint 20 mázsás gépet egy ember kezeli. Kis és közepes rakodókon használható szén, műtrágya, só és mezőgazdasági termékek kirakásához.

(Kép és szöveg: Zelman)



Emléklap a Béke brigádnak



A budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet Béke brigádja öt éve alakult. Ők látják el a kórházat tiszta ruhával. Az intézet Patyolat vállalatának is lehetne nevezni őket.

— Tizenegyen vagyunk — magyarázza *Gaál Imréné* brigádvezető —, s amikor elhatároztuk, hogy brigádot alakítunk, szinte mindenki a Béke elnevezés mellett döntött. Valamennyien házasságban élünk, gyermekeink vannak, úgy gondoltuk, hogy a békére mindenekelőtt a családnak van szüksége, a népek, nemzetek békéje csakis a családi béke után következhet.

— Átlagéletkorunk valamivel 30 fölött van — mondja *Fekete Zoltánné* —, szóval: fiatalos, lendületes társaság vagyunk. *Nem félünk a munkától, pedig nem könnyű, hiszen hagyományos módszerekkel dolgozunk, nincsenek korszerű gépeink.* A brigádtagok többsége betanított munkás, két varrónőnk van. Tavaly megkaptuk az Élenjáró munkabrigád kitüntető címet, a békemozgalomban végzett munkánkért pedig emléklapot kaptunk néhány napja.

— Szerénytelenség nélkül állíthatom — veszi át a szót a brigádvezető —, hogy az intézetben megbecsülnek bennünket, elismerik munkánkat. Nekünk ez a legfontosabb, talán még a kitüntető címeknél is többet ér. Ami pedig a békemozgalmat illeti: meggyőződésünk, hogy a békét a legjobban azzal szolgáljuk, ha a nekünk rendelt mindennapi munkát lelkiismeretesen ellátjuk . . .

Megkezdődött a főszezon



A gárdonyi vasutasüdülő



Kenesén mindig jól érzik magukat a gyerekek

Június elsején a vállalati és a SZOT-üdülőkben megkezdődött a főszezon. A MÁV-nak több mint 70 üdülője és hétvégi pihenője van, amelyekben több ezren töltik szabadidejüket. A Vasutasok Szakszervezete hat nagy üdülő beutalóit osztotta ki az alapszervezetek között, összesen 11 ezer 89-et. *A SZOT-üdülőkbe 9639 beutalót kaptak a vasutasok.* Az utóbbinak mintegy húsz százaléka családos. Ezenkívül a biztosító egyesületek üdülőiben is vannak tartalék helyek, Hévízen, Balatonfüreden, Hajdúszoboszlón és Mátraházán.

Az idei szezonban először — a rendszeres balatonkenesei gyermeküdültetés mellett — *táborokban is nyaralhatnak az általános és a középiskolások.* Szolnokon és Szegeden a vasutas sportegyesületek várják a gyerekeket, Farkashegyen az MHSZ-repülőtéren általános iskolások hat csoportja üdülhet. Békéscsabán angol, német és művészeti szaktábort indítottak a középiskolásoknak. A kőszegi és a bodrogolaszi tábor a korábbi évek programja szerint fogadja a beutaltakat.

Vasutasok üdülője Mezőkövesden

A személyzet kedvessége nem pótolhat mindent

Mezőkövesden, a Zsóri fürdő szomszédságában a többi üdülő között szerényen húzódik meg a vasutasok pihenését szolgáló épület.

— Az ötvenes évek elején épült — magyarázza *Farkas Józsefné,* az üdülő helyettes vezetője —, azóta többször is felújítottuk, bővítettük is, de további terjeszkedésre nincs sem mód, sem tér.

— A legnagyobb jóindulattal sem nevezhetjük luxusüdülőnek . . . — jegyzem meg némi malíciával.

— Valóban túlzás lenne, ám véleményem szerint egy üdülőt mindenekelőtt a vendégek minősítenek. Ebben a tekintetben pedig nincs okunk panaszra. Állandóan kint lehetne a tábla, hogy: *„telt ház".* Vannak olyan vendégeink, akik már kilencedszer (!) jönnek ide pihenni. Igaz, ebben a híres fürdőnek is nagy szerepe van.

Turi István és felesége 1968 óta jár ide.

— Nem dicsekedhetünk valami nagy összegű nyugdíjjal — vallották —, viszont, amit az üdülő nyújt, számunkra megfizethető. Finomak, ízletesek az ebédek, a mennyiséggel is elégedettek vagyunk. Csend van és nyugalom, nekünk pedig éppen erre van szükségünk. A személyzetről is csak csupa jót mondhatunk. Kedvesek, barátságosak, szinte családtagként bánnak velünk.

— *Felszereltségünk hiányosságait a személyzet kedvessége sajnos nem minden esetben tudja pótolni* — mondja *Oltyán Hermina,* az üdülő kultúrfelelőse.

— Miféle hiányosságokra gondol?

— Először is: *több játék kellene.* Pillanatnyilag egyetlen lengőteke játékunk van. Egy pingpongasztal, néhány társasjáték sokat jelentene. *Gondban vagyunk az ismerkedési estek rendezésével is.* Arról van szó, hogy ezekre az alkalmakra 700 forintért zenészt szerződtetünk, vendégeink évek óta elvárják ezt. Megértjük őket, hiszen zene nélkül nehéz lenne hangulatos ismerkedési estet rendezni, ám egy lemezjátszó, magnó, (netán Hi-Fi torony!) sokkal nagyobb szolgálatot tenne, ráadásul nem lennénk kiszolgáltatva a meghívott zenész kénye-kedvének, nem izgulnánk, hogy mikor jön, jön-e egyáltalán . . . ? Igazán nem akarunk telhetetlenek lenni, de nem ártana egy képmagnó sem, pár érdekesebb kazettával. Különösen télen hiányzik, amikor a fürdőzésen kívül nem tudunk lakóinknak különösebb programot nyújtani. Ismeretterjesztő előadásaink népszerűek, vendégeink többsége úgy távozik innen mint a Matyó népművészet alapos ismerői . . .

— Természetesen kirándulásokat is szervezünk — veszi át a szót *Farkasné* —, rendszerint bérelt busszal, vagyis nem olcsón. Egy kisebb busz jelentősen csökkentené a költségeket, mert bizony nem tagadhatjuk el, hogy vendégeink közül akadnak olyan nyugdíjasok is, akiknek gondot jelent az üdülési díjon kívül fizetendő 100—200 forintos kirándulási és múzeumi belépődíj.

A hiányosságok taglalását *Soós János* nyugdíjas jegyvizsgáló rekeszti be, mondván:

— Mondhat akárki, akármit a mezőkövesdi üdülőre, mi a feleségemmel nagyon jól érezzük magunkat, harmadszor vagyunk itt, és szeretnénk még ezután is jönni . . .

—s—

A MÁV első elnök-igazgatója

Másfél évszázada, 1837. május 31-én Pesten született *Tolnay Lajos,* a MÁV első elnök-igazgatója. Atyja a Coburg-uradalom jogtanácsosa volt. Ő a középiskola elvégzése után a budai Polytechnikumba került. Diákéveit félbeszakította a háború. Műszaki alakulattal az 1859. évi olasz hadjáratba vezényelték. Miután leszerelt, befejezte tanulmányait. Tüneményes mérnöki karrier állt előtte. 1862-ben szakaszmérnök a pest—losonci vasút építésén. 1866-ban a Kassa—Oderbergi Vasút üzemvezető főmérnöke. 1870 végén a Duna—Dráva Vasút igazgatója. Egy év múlva az országos vasútépítési igazgatóságot vezeti.

35 évesen, 1872 júniusában került miniszteri tanácsosként a Magyar Államvasutak élére. Akkor mindössze 400 km vasút tartozott hozzá, 1885 végén, amikor megvált funkciójától, ennek tízszerese. Közben a dinamikusan fejlődő, európai színvonalú MÁV az ország legjelentősebb vasúttársasága lett. Tolnay nevéhez fűződik a MÁV szervezetének kialakítása, az igazgatóság megszervezése. *Egyik alapelve a központi létszám csökkentése, a vonali személyzet létszámának növelése.* Az államvasutak élén is a szabadon érvényesülő üzleti szellemet és a vállalati önállóságot képviselte. Tehetséges, a vasutasok szociális érdekei iránt fogékony, s előzékeny modorú MÁV-vezető volt. Az utazóközönség érdekeire éppúgy figyelt, mint az államvasúti alkalmazottak helyzetére.

Egy 1872-es rendelete a közönség panaszaira így reagált: *„Figyelmeztetjük összes közegeinket, hogy a műveltség és emberiség követelményein kívül üzletszabályzatunk 1. §-a is kötelességévé teszi közegeinknek az udvarias, szerény és szolgálatkész magaviseletet. Midőn tehát joggal követeljük, hogy illetlen, udvariatlan, s a közönséget sértő magukviseletével felhagyjanak, egyszersmind figyelmeztetjük, hogy az ezen körözvényünk ellen vétőket kénytelenek leszünk a legnagyobb szigorral büntetni".* A kormánynál pedig így emelt szót ugyanakkor az alkalmazottak fizetésemelése érdekében: *„Míg az értelmes, szorgalmas, lelkiismeretes és megelégedett hivatalnok sok hasznot, az ellenkező, hibákkal bíró egyén kiszámíthatatlan kárt tehet az intézetnek".*

A nyolcvanas évek közepén Tolnay távozni kényszerült.

Gazdasági és társadalmi aktivitása azonban még sokáig megmaradt: pénzintézetek és iparvállalatok, helyiérdekű vasutak igazgatósági tagja, illetve elnöke; 1885 és 1891 között elnöke annak a Magyar Mérnök és Építész Egyletnek, amelynek 1867-ben alapítója volt; a fővárosi törvényhatósági bizottság tagja; a Fővárosi Közmunkák Tanácsának alelnöke; 1887-től 1896-ig Ferencváros kormánypárti országgyűlési képviselője stb.

A századelőn Budapest legnagyobb adófizetői közé tartozott. Az uralkodótól 1910-ben belső titkos tanácsosi méltóságot, a világháború alatt pedig népfelkelő vezérőrnagyi kinevezést kapott. *1917 nyarán a Műegyetem a technikai tudományok díszdoktorává avatta.* A fővárosban hunyt el 1918. április 21-én. Halálakor fia, Kornél volt a MÁV elnök-igazgatója.

Gadanecz Béla

Zagyvarékasi közjáték

Rendesen halad a hetvenháromtizenkettes — egészen Zagyvarékas megállóig. Itt azután „lecövekel", ahogy errefelé mondanák: „se tülem, se hozzád". Két perc, négy perc, hat perc . . . Affene . . . Amikor siet az ember, a percek is párosával múlnak. Eszembe jut a régi vicc a tajgai mozdonycseréről, lerántom az ablakot, aggódva figyelek előre. Szerencsére mozdonyunk a helyén, nem is alkusznak rá. A masiniszta viszont a vonat mellett lépeget, fürkésző pillantásaival a kocsik ablakait pásztázza. Megkérdezem tőle, miért nem megyünk.

— Nagykáta óta nem láttam a vonatvezetőt. Azt sem tudom, él-e még, vagy csak megunta az egészet és elment haza.

A jegyvizsgáló mit sem tud főnöke hollétéről, és a jelek szerint nem is nagyon érdekli a dolog, mert egy sánta tevéért el nem mozdulna a negyedik kocsi mellől. Végül egy szintén sietős utas indul a „parancsnok" keresésére. Rövidesen sikerrel jár.

— Magára vár háromszáz ember! — felkiáltással kiugratja a nyulat a bokorból, akarom mondani, a vonatvezetőt az egyik első osztályú fülkéből.

A vonat tíz perc késéssel indul tovább. No, de majd behozza a mozdonyvezető . . .

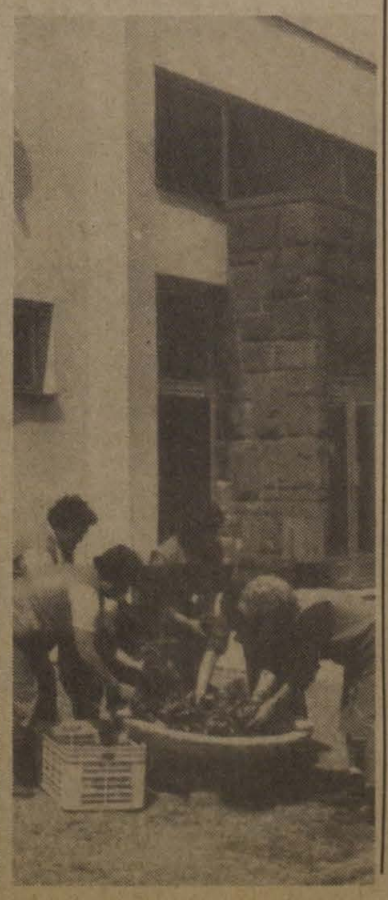
T. Z.

Kertészek

A balatonboglári kertészet dolgozói huszonötféle virágot termesztenek és megszámlálhatatlan mennyiséget ültetnek ki az állomások, vasutasüdülők szépítésére. Siófoktól Fonyódig, Nagykanizsán keresztül Barcsig, Kaposváron át Dombóvárig ismerik őket mindenütt. Az ő munkájuk a sövénynyírás, a fűkaszálás is. Idén Balatonföldvár virágosítását is elvállalták. Évi forgalmukra büszkék lehetnek, mert az meghaladja a 2,5 millió forintot.

(Kép és szöveg: Zelman)





A VAGON

A kétajtós vagon, mint valami kerekekre szerelt, sínre bocsátott piros bálna, méltóságteljesen nyúlt el a raktárépület mögött.

— Nyugi, csak semmi kapkodás — szerelte le amatőr buzgalmamat rakodótársam, Kálmán —, a zsákok nem szaladnak el.

Egy egész napot kaptunk a raktárostól, hogy kirakjuk a közel kétszáz mázsa babot. Amikor nagy nehezen levertük a plombákat, valamint az ajtók beszorult bilincseit, és megpillantottam a feszesen egymáson sorjázó zsákokat, hirtelen arra a babzsákra gondoltam, amit édesanyám varrt még annak idején óvodás kislányomnak, hogy legyen mit dobálniuk a tornaórán.

Mielőtt sajátos tornaóránk elkezdődött, a Kálmántól ellesett kimért igyekezettel — amivel mintha csak a munkának akarta volna megadni a kötelező tiszteletet — a hosszú rámpát raklapokkal pakoltuk végig.

— Na, döntöttél, haver? Fölmész a vagonba, vagy lent maradsz? — kérdezte szenvtelen hangon alkalmi munkatársam.

Végül aztán abban maradtunk, hogy én leszek a vagonból az adogató, ő pedig (mivel százkilencvenes termetére kényelmesebb rápakolni) a leszedő.

Az első órában úgy hittem, jobban jártam nála, hiszen neki vagy húsz méterre kellett cipelnie a nyolcvankilós zsákokat. De ahogy egyre fogyott az ajtó mellől a bab, már nekem is egyre több energiámba került a vagon belsejéből előráncigálni munkánk mind súlyosabbnak tűnő tárgyait.

Kilenc órakor álltunk meg először pihenni, s Kálmán elégedetten nyugtázta, hogy jól melóztunk, a zsákok harmada már a raklapokon sorakozott.

— Hova rohantok ennyire, gyerekek? — bújt elő sopánkodó ábrázattal raktárnokunk. — Ha így hajtotok, nem lesz hova raknom a babot.

— Az a maga baja — vetette oda Kálmán, aztán még hozzátette: Nem akarjuk az egész napot ebben a rohadt vagonban eltölteni.

Forró nyáreleji nap volt, ömlött rólunk a verejték. Vegyespálinkát iszogattunk, rutinos társam szerint ilyenkor ez a legjobb, a híg sör hazavágja az embert. Minthogy a rámpa már csordulásig megtelt, a raktáros egy targoncát küldött, hogy közvetlenül arra pakoljunk. Kálmán is feljött a vagonba, s most már ketten húztuk-kínlódtuk föl a zsákokat a targonca szarvára tűzött raklapra. Ahogy beljebb és beljebb jutottunk, egyre fülledtebb lett a kocsiban. A vakítóan éles, résekből elővillanó napfényben a porcsillámok úgy zuhogtak alá, akár egy többszörösére fölgyorsított homokórában a homokszemek.

Szó ami szó: nagyszerűen haladtunk. Lelki szemeim előtt egyre gyakrabban jelent meg a strand hideg vízű, bársonyos medencéje, s látni véltem, ahogy belevetem magam . . .

Délután fél kettőre végeztünk, a széthullott babszemeket söpörgettük a padlóról összse, amikor az immár elégedett raktárnok újra bekukkantott.

— Fiúk, lenne még valami, ha vállaljátok . . . Úgy ötven mázsa pétisó.

Időm sem maradt, hogy az ajánlatot végiggondoljam, Kálmán nyomban rábólintott, majd felém fordulva csak annyit mondott:

— Végül is időben vagyunk.

Bár sem erőm, sem kedvem nem volt hozzá, mit volt mit tenni, követtem Kálmánt. Végtére is társak voltunk.

A mintegy harminckilós műanyagzsákokba „kiszerelt" műtrágya az első pillanatban gyerekjátéknak tűnt a dögnehéz babzsákok után. Hatalmas elánnal láttunk hozzá, s ahogy kezdtem belemelegedni és izzadtam, éreztem, hogy a műanyag meztelen felsőtestemhez ragad. Csúszott, nem volt rajta fogás, lehetetlen volt fölemelni. Kálmán azonnal látta a problémát, cseréltünk, s most ő küszködött a vagonban. Tempónk, a babozáshoz képest csigalassúnak tűnt, s a pétisó mintha csak „megérezte" volna ezt, egyre keservesebben adta meg magát.

Kálmán, akitől egész nap nem hallottam egyetlen istent vagy anyát felemlegető kifejezést sem, most káromkodott, mint a jégeső. Hol volt már az előbbi, választékos irodalmi vitánk Merle Védett férfiakjáról? . . . Végső elkeseredettségünkben már ketten cibáltunk egy zsákot, hogy azután a rámpához érve vaskos kifejezéssel illetve a többire dobjuk.

Zuhanyozás közben vettem csak észre, hogy a rozsdás drótok, amivel a zsákok szóját bekötötték, véresre vagdalták a karomat. Kálmán keze, nem különben, ki volt dekorálva.

A Füttyös névre keresztelt italmérésben szó nélkül nyeltük el az első korsó sört. A második már sehogy sem akart lemenni.

— Na, hogy ízlett a meló, fiatalúr? — kérdezte egyszer csak Kálmán. — A sót csak azért vállaltam el neked, hogy jobban megérezd, hogy valójában mi is ez, de ugye nincs harag?! — nevetett huncutul és szájához emelte a jégpárás korsót.

Tódor János

Bicskei kesergő

Egy meghiúsult beruházás következményei

Megyei zsurnaliszta koromban többször is megfordultam a mányi szénbányában. Akkoriban — 1984-ben — még csak feltárásnál tartottak, ám a nehézségek ellenére — vízbetörés, kőzetomlás — bizakodó volt a hangulat. A metszeti térképek több méter vastagságú széntelepeket jelöltek, oktalanság lett volna ekkora mennyiségű fűtőanyagot nem a lehető leggazdaságosabban felhasználni. És ugyan hol lehet több millió tonna szenet a legnagyobb hatásfokkal eltüzelni? Természetesen egy hőerőműben. Bicske közvetlen szomszédságában már korábban megkezdődtek az építkezés talajmunkái, hamarosan sokemeletes épületek bújtak ki a földből, felépült egy kisebb lakótelep is.

Aztán alábbhagyott a lendület. A mányi szénbányából a várakozások ellenére is csak vékony erecskében csordogált a szén, a hőerőmű építkezését először visszafogták az állagmegóvás szintjére, majd tavaly végképp levették a napirendről. *Mindez* — amint a nyilvános tájékoztatóban elhangzott — *potom kétmilliárdért.*

Hogy a települést mennyire hátrányosan érintette a szertefoszlott program, talán nem kell ecsetelni. Amit a bicskeiek erkölcsi profitként mégis elkönyvelhetnek, az az, hogy nem falusiak többé. A legkevésbé sem városias küllemű nagyközséget ugyanis két évvel ezelőtt — előlegezett bizalommal — várossá avatták. Amúgy semmi nem változott.

A nagyberuházásra pedig a vasút is alaposan készült. *Bicskén kibővítették az állomást, az erőmű felé iparvágány készült, a felvételi épület akár egy nagyvárosnak is büszkeségére válhatna.*

— Mind személy-, mind pedig teherforgalom szempontjából szükség volt egy korszerű, nagy befogadóképességű állomásra — mondja *Szabó Florentin,* Bicske szolgálati vezetője. — Ha a szénbánya és az erőmű teljes üzemmel beindul, lényeges felfutással számolhattunk volna. A két objektum dolgozóinak nagy részét vasúton szállítottuk volna el, ezen kívül az erőmű zökkenőmentes ellátása érdekében rendszeresen érkeztek volna a szénküldemények más bányáktól. A szóban forgó beruházások nagyarányú fejlődést eredményeztek volna. Hát ez sajnos nem történt meg, és ez a város további létére is rányomja majd a bélyegét. *Az előzetes becslések szerinti húszszázalékos forgalomnövekedés elmarad. Ez a mi számunkra sem közömbös.*

— A másfél kilométer hosszúságú iparvágányt lehet valamire használni?

— Sajnos nem. Gazdája, az ERŐBER szeretné eladni, de ez csak akkor sikerülhet ha a már meglévő épületeket is átvenné valaki. Például egy gyáregység létesítése céljából. Szó volt arról is, hogy a Videoton telepít ide egy üzemet. Pillanatnyilag nem tudom, hogy áll az ügy. *Legutóbbi információim szerint jelentkezett egy cég, amelyik hulladékmegsemmisítő telepet szándékozik építeni a közelben. Őket érdekelné az iparvágány.*

— Rakodóvágányként nem lehetne fölhasználni?

— Felmérve jelenlegi forgalmunkat azt hiszem, hogy még sokáig nem lesz szükség a mostaninál nagyobb rakodó területre. Arról nem is beszélve, hogy az iparvágányt jó minőségű termőföldek fogják közre. A területet abból kellene kihasítani. Harmadszor pedig az iparvágány mély bevágásban fekszik. A tereprendezés óriási földmunkát és horribilis pénzösszegeket követelne. Szóval nem érné meg.

— Bicske új állomásépülete most már méltó a városi ranghoz. Bicske-Alsó megálló azonban ennek éppen ellentéte, noha tudomásom szerint ott sem szállnak kevesebben vonatra.

— *A régi, százéves felvételi épülethez viszonyítva valóban nagy előrelépés történt utasok és vasutasok szemszögéből egyaránt.* Az utasok most már valóban kulturált körülmények között várakozhatnak, a vágányokat testi épségük veszélyeztetése nélkül az aluljárón át közelíthetik meg. Korántsem ilyen örvendetes a helyzet Bicske-Alsón, noha a városközponthoz gyakorlatilag az a megálló tartozik. Forgalma körülbelül megegyezik a nagyállomáséval, sőt kis mértékben talán túl is szárnyalja azt. *A forgalomhoz képest valóban silány a szociális ellátottság, vagyis nincsenek megfelelő várótermek.* Tudomásom szerint készültek tervek ezen áldatlan állapot megszüntetésére, de beruházási keret hiányában erre mostanában aligha kerülhet sor. Már annak is örültünk, amikor végre elkészült a csatornázott mellékhelyiség. Amire talán futja a közeljövőben, az a meglévő vasúti épület felújítása.

T. Z.

Békésnek kell a vasút

Ahol fölszedik a talpfákat, ott meghal a város

A nyolcvanas évek elejére szerencsére csillapodott a nagy vasútmegszüntetési „láz". Néhány vonalat, néhány állomást azonban még mindig fenyeget a megszüntetés veszélye. Közéjük tartozik a Murony és Békés közötti nyolc kilométer hosszúságú szakasz, no és Békés állomás is. A vonal Soványhát nevű megállója már évek óta csak történelem, a környező tanyavilág kihalt, nem volt utas. Nem így Békés városa, amely az utóbbi években dinamikus fejlődésnek indult.

— Hány embert érintene az állomás bezárása? — kérdezem *Molnár Jánosnét,* Békés állomásfőnökét.

— Kilencen szolgálunk itt, valamennyien helybeliek vagyunk. Akár Békéscsabára, akár Muronyba, vagy Mezőberénybe helyeznének bennünket, mindenképpen rosszul járnánk, hiszen a busszal való beutazás fárasztóbb és hátrányosabb lenne számunkra.

— Ezek az egyéni szempontok . . .

— *Nem hiszem, hogy például a személyforgalmat gazdasági számításoktól lehetne függővé tenni. Ez a mi esetünkben szociálpolitikai tényező.* Meggyőződésem, hogy a lakosság és a város vezetői egy emberként ragaszkodnak a vasúthoz. Ez érthető, hiszen vonattal jó a csatlakozás mind a főváros, mind pedig Békéscsaba felé. Az új motorkocsi beállításával az utazási kultúra is kifogástalannak mondható. Az utóbbi években emelkedik az utasok száma, ami nyilván a különböző kedvezményeknek is köszönhető.

— Egy adott vonal rentabilitásának fontos eleme a teherforgalom.

— *Nekünk régi, megbízható fuvaroztatóink vannak.* Gyakorlatilag minden körzetünkben működő vállalat az ügyfelelünk. *Sok a keleti és a nyugati országokba irányuló export.* Havonta körülbelül száz, csúcsidőben százötven kocsit adunk föl. A leadás is meghaladja a kétszázat. Ennél nagyobb teljesítményre a korlátozott rakodóterületek miatt nem lennénk képesek, annak ellenére, hogy az emlékezetes árvíz idején naponta százötven kocsi is megfordult Békésen. De az csak afféle szükségállapotnak tekinthető. A jelenlegi rapszodikus elegyáramlás csak az említett mennyiség zökkenőmentes kezelését teszi lehetővé. Hozzájárul ehhez sajátos helyzetünk is. Csökkentett létszámmal dolgozunk, bár vonatot indítunk és fogadunk, nincs az állomáson szolgálattevő. Az utasítás értelmében Békés nyíltvonali szolgálati helynek minősül.

— Az ember azt gondolná, hogy egy ilyen periférikus állomáson könnyebb a munka, mint máshol. Vagy tévednék?

— Igen. A nagyállomások különválasztott tevékenységeit szakosodott dolgozók végzik. *Nálunk mindenkinek mindenhez kell értenie. Képtelenség például elválasztani a forgalmat és a kereskedelmet.*

— Visszatérve az eredeti témára. Az önök érthetően nem elfogultság nélküli véleménye szerint szükség van a forgalom további fenntartására?

— Nézze, volt nekem annak idején egy vasútpárti öreg tanárom, aki azt mondta: *„Ahol fölszedik a talpfát, ott meghal a város."*

Thorday Zoltán

SZEGÉNY JAPÁNOK!

Olvasom az újságban, hogy tíz munkást ért halálos baleset ipari robotok közelében Japánban, az elmúlt nyolc év alatt. A szakemberek azt tanácsolják, hogy a robotoknak lehetőség szerint ne fordítson hátat senki, és ne tartózkodjanak a gépek közvetlen közelében.

Egy barátom nemrégiben vásárolt egy Videoton Super Colort, tehát nem a jól ismert, gyúlékony Color Start, s nem kis meglepetésére a következőt olvasta a tanácsadó füzetkében, vastaggal szedve:

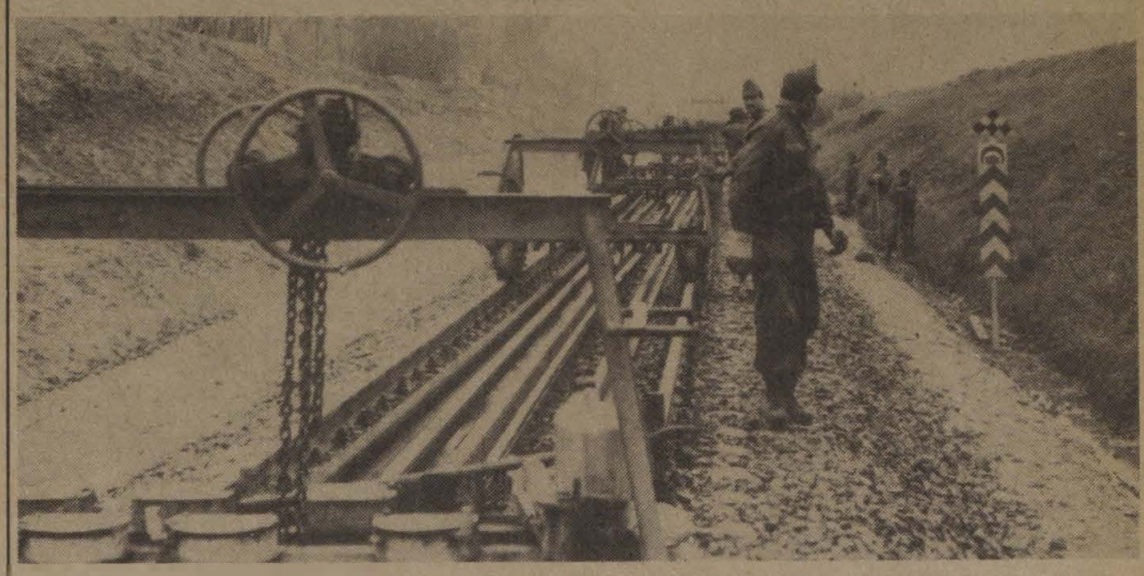
„. . . működő készüléket ne hagyjon felügyelet nélkül!" Ez érdekes, gondolta a barátom, vajon garázdálkodni kezd a lakásban, vagy kirabolja? Miért írhatják ezt? Lapozott, s ekkor megkapta a magyarázatot. Ha füst- és fényjelenséget észlel, ez nem jelenti feltétlenül a készülék kigyulladását. (??!) Az útmutató szerint a hálózati csatlakozó kihúzásával ez legtöbbször megszűnik. Ha mégsem, ha a készülék kigyulladna, legcélszerűbb nedves pokróccal, szőnyeggel letakarni, hogy az égéshez szükséges levegőt a tévétől — idézem — „elzárjuk". A biztonságot szinte a végletekig fokozhatjuk a tanácsadó szerint, ha oltáskor nem állunk a készülék elé, nehogy az esetleg felrobbanó képcső sérüléseket okozzon.

Barátom azóta önkéntes tűzoltó akar lenni, a vizes pokróc állandóan a keze ügyében van, s gyanakodva szimatol, akárhányszor leül megnézni a tévéhíradót. Sosem lehet tudni . . . Felesége azóta viszont őt figyeli gyanakodva, gyerekei lehozták a padlásról a régi öreg Orion t, ami ugyan nem színes, de legalább egyedül is nézhetik a mesét és mindannyian sajnálják a japán munkásokat, amiért olyan veszélyes az életük.

(Demeter)

Szabadbattyán és Lepsény között

Új pályán robognak a vonatok



A dombóvári építési főnökség ritka sikersorozatot ért el. Tizennégy év alatt tizenháromszor érdemelte ki a Kiváló Főnökség címet. A tizenharmadikat múlt évi munkájukért május elseje előtt vehették át. Az ünnepségen azok közül is sokan ott voltak, akik a tavaszi hónapokban a Szabadbattyán—Lepsény közötti vonalszakasz átépítésén dolgoztak.



Az eredeti terv szerint, május 22-re kellett az átépítéssel elkészülni. A dombóváriak tartották a határidőt. Így már május 14-én, csütörtökön megtartották az ideiglenes forgalmi bejárást. Jóllehet ezen a délelőttön Kiscséripuszta állomás Lepsény felőli oldalán a nyílt vonalon még dolgoztak az emberek. A villamos ellenállás-hegesztő az utolsó sínszálak hegesztését végezte. Ott találkoztunk *Geresdi István*nal, a főnökség igazgatójával, aki a március 9-én kezdődött átépítés óta ki tudja hányadszor nézte meg, hogy halad a munka.



Az igazgató elégedetten mondta:

— Az esős időjárás gyakran hátráltatta a munkát, a vonalszakaszon azonban végig fekszik az új vágány, holnaptól már jöhetnek a tehervonatok.

A főnökség dolgozói és a katonák valóban derekas munkát végeztek. A 17 kilométer hosszú vonalszakasz átépítését határidőre befejezték. Az új pályán akár 120 km/óra sebességgel is roboghatnak a vonatok.

(A felvételek az átépítés leglátványosabb mozzanatait örökítették meg.)

(Kép és szöveg: Rábai V. Ferenc)

Sokan jönnek gyógyulást keresni

A MÁV Központi Rendelőintézetben naponta két-háromezer beteg fordul meg, s az elvégzett vizsgálatok száma eléri a hat-nyolcezret.

— Hogyan győzik ezt a sok munkát? — kérdezem *dr. Genszky Kázmért,* a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet főigazgató-helyettes főorvosát, az intézet vezetőjét.

— Intézetünknek 105 vizsgálója, 150 orvosa és 250 asszisztensnője van. *A gondot inkább az okozza, hogy nem a legkorszerűbbek a műszereink. Manapság a legmodernebb berendezések ára szinte megfizethetetlen.* Igaz, szolgáltatásaink, sem mindennapiak. Hogy a saját szakterületemről hozzak példát — én ugyanis radiológus vagyok —, a röntgen diagnosztikában szinte a jövő századot idézi a számítógépes tomográf. Döbbenetes, amit ez a gép tud! Látni lehet a vérrögöt infarktus esetében, vagy az eddig teljes mértékben kimutathatatlan hasnyálmirigy a tomográffal láthatóvá válik.

— Van-e ilyen készülék a vasútegészségügy területén?

— Hazánkban még nincs belőle, hiszen az ára milliókra tehető — dollárban. *Ugyanakkor a legnagyobb cégek, mint a Siemens vagy a Philips sem egyedül állítják elő ezeket, hanem az amerikaiakkal, vagy a japánokkal együttműködve.* Visszatérve az árra: az erre járók láthatják, hogy a MÁV egészségügyi intézetek budapesti kórháza és rendelőintézete rekonstrukció alatt áll. Ez — mondanom sem kell — rengeteg pénzt emészt fel, s ezért egyszerűen nem marad a műszervásárlásra.

— Úgy hallottuk, hogy a felújítás munkálatait meggyorsítják.

— Így igaz. Eszerint 1988 végére, 1989 elejére adják át a különböző szárnyépületeket, s ezzel könnyebbé válik a munkánk. A kórház és a rendelőintézet közösen használja a röntgent, az EKG-t, a laboratóriumot. E területek nagy forgalma ellenére is álljuk az összehasonlítást bármelyik rendelőintézettel.

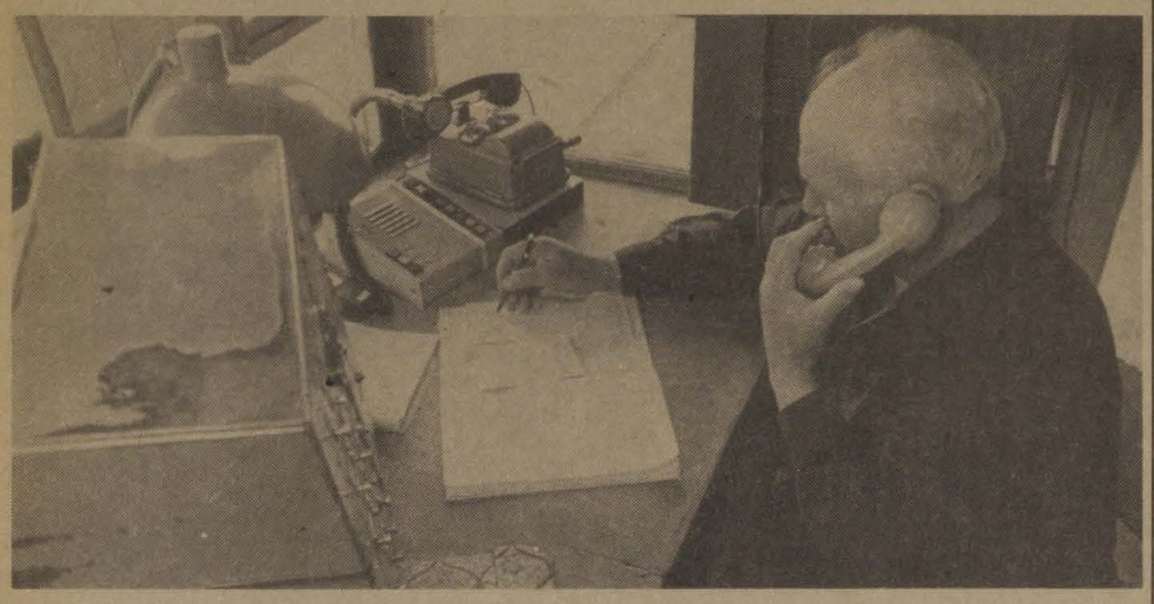
— Az ország bármely részéből jöhetnek betegek?

— Intézetünknek kijelölt körzete van, ám ha egy beteg felül a vonatra és Záhonyból, vagy Szombathelyről ideutazik, nem küldjük el, hanem éppolyan gondosan vizsgáljuk meg, mintha a szomszédból érkezett volna. *Ez a kötelességünk, ezt diktálja a lelkiismeret. A vasútegészségügy egyébként különleges helyzetben van.* Az alapellátásban nincsenek körzeti orvosok, mert a pályaorvosi intézményt az ötvenes években megszüntették. Maradt tehát az üzemorvosi hálózat mint alapellátás, s erre épül magasabb szinten a rendelőintézet. Ez az intézkedés mindenképpen a vasutasok javát szolgálta, ugyanis az alapellátást szakorvosi szintre kellett fejleszteni.

Az intézeten végigsétálva meggyőződhetünk arról, hogy akik tervezték, értették a dolgukat. Az igen széles folyosókon — bármekkora is a tömeg — sosincs zsúfoltság. *Pedig sokan jönnek ide gyógyulást keresni, mert olyan rendeléseket is nyitottak, ami nagyon kevés helyen található az országban.* Ezek közé tartozik az allergiás betegek gondozása, vagy a férfi meddőségvizsgálat: az andrológia. Érthető tehát, hogy a magas színvonalú ellátás sok SZTK-beteget vonz ide, olyanokat is, akiknek vasutas rokonuk van. Ez az érdeklődés minősíti az itt dolgozó orvosok és asszisztensek munkáját.

(Vadász)

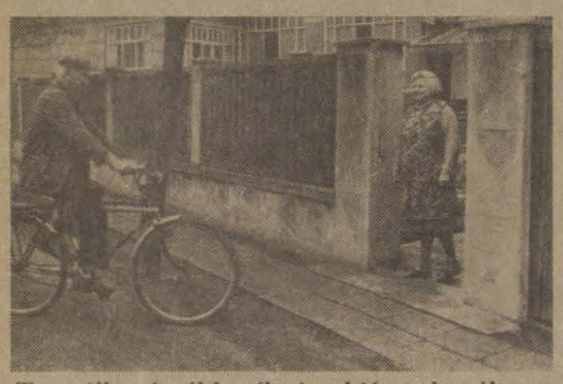
A térfelvigyázó egy napja



Reggel van, hamarosan jön a váltótárs. Még egy utolsó rendelkezés . . .

Sára István a ferencvárosi rendező-pályaudvar megbecsült vasutasa. Négy évtizede szegődött a vasúthoz, 1974 óta jár Tura községből munkahelyére, az I. számú toronyba. A váltók állítása és ellenőrzése a feladata. Hosszú évek óta 12—24-es munkarendben dolgozik. Szereti a természetet, munka után szívesen kertészkedik, segít ebben felesége, Mária néni is. Fiuk már régebben kiröppent a turai családi fészekből, a fővárosban lakik. Sára István hamarosan nyugdíjba vonul.

(Horváth Zoltán képriportja)



Tura állomásról kerékpárral jár otthonába a térfelvigyázó



Mit ír az újság?



Irány a kiskert!

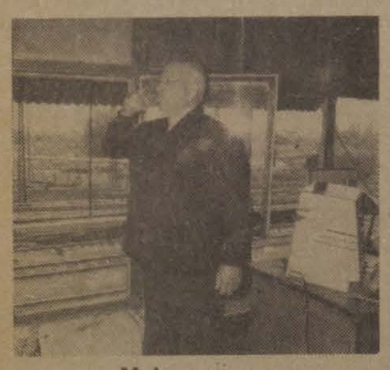


Aktív kikapcsolódás

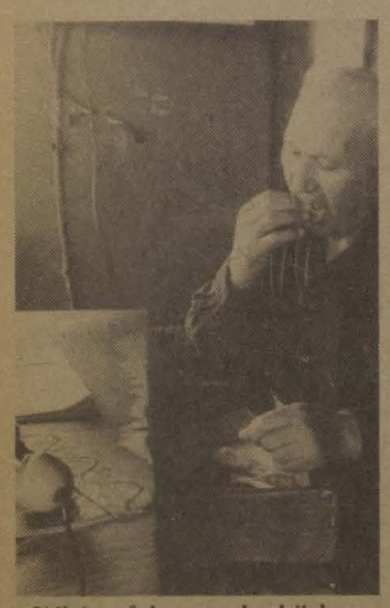


Nemsokára kezdődik az újabb szolgálat

Még egy pillantás a palántákra



Meleg van . . .



Néhány falat munka közben



Itt nem szabad tévedni!

VISSZATEKINTŐ (2.)

„Hadd szóljon a dupla csövű fegyver!"

A Magyar Vasutas megjelenését követően a vasutasok osztálytudatos mozgalma gyorsan erősödött. Bekapcsolódása a nyugbérpénztári mozgalomba hamarosan látványos eredménnyel járt: a kereskedelemügyi miniszter június 8-án jóváhagyta a MÁV Nyugbérpénztár alapszabályait. A MÁV-alkalmazottak fogyasztási szövetkezete (Konzum) és a MÁV betegsegélyező pénztár tevékenységéről közölt elemző írásai hozzájárultak ahhoz, hogy 1904 őszén a Magyar Vasutas jelöltjeit beválasztották a nyugbérpénztár központi bizottságába, a Konzum 1905 tavaszi közgyűlésén pedig csak a lap jelöltjei kerültek a szövetkezet igazgatóságába és felügyelőbizottságába.



A Magyar Vasutas kezdetben havonta kétszer (1-jén és 15-én) *jelent meg, nyolc oldalon.* Szerkesztősége és kiadóhivatala Budapest VII. Csömöri (ma: Thököly) út 28. alatt volt. Felelős szerkesztője *Faragó Pál,* 1904. november 15-től *Farkas Izor.* Mindketten szociáldemokrata bádogosmunkások voltak. A kolofonban 1904 szeptemberétől feltüntetett laptulajdonos: *a magyar vasutasszervezet.* Előfizetési díj egész évre 4 korona 80 fillér. Egyes szám ára 20 fillér. Az újság Krammer és Erhardt nyomdájában (Bp. Csömöri út 28.) készült.

Farkas Izor Győrött született 1872-ben. A fővárosban bakapcsolódott a bádogosszakegylet munkájába és 1890-ben ott volt a szociáldemokrata párt I. kongresszusán. A kilencvenes években Nyugat-Európában valcolt. 1899. július 29-től a MÁV Keleti pályaudvar kocsiműhelyében dolgozott. A vasutas munkásmozgalom szervezése miatt 1904 novemberében bocsátották el onnan. *Akkor lett a Magyar Vasutas felelős szerkesztője.* Milyen ember volt? Fényképe nem maradt ránk, de vidéki szervezőmunkájának módszeréből hiteles portré rajzolható róla.

A temesvári műhelyfőnök, értesülvén arról, hogy 1904. november 22-én délután 4 órára gyűlésre hívta a munkásoakt a Metropol szállóba, utasította a művezetőket, tartsák távol attól a munkásokat. Amikor *Farkas* értesült arról, hogy túlóráztatni akarják őket, „kiszivárogtatta" a hírt, hogy a gyűlés később kezdődik. A résztvevők azonban korábban megjelentek, s a gyűlés voltaképpen már véget ért, mire serege élén megérkezett a rendőrkapitány és oszlásra szólította a megjelenteket.

Farkas tudatosan vállalta a pénzbírságot és a háromnapi elzárást, mint a gyűlés megtartásának árát. Máskor még szerencsésebben tréfálta meg a hatóságokat. Debrecenben szeptember 25-én 300 műhelymunkáshoz szólt a Koronában. Az engedély nélküli gyűlést fel akarta oszlatni a rendőrbiztos, de Farkas meggyőzte, hogy az csupán a nyugbér ügyében összehívott értekezlet, mire a rendőr eltávozott.

A fővárosi vasutasok 1905. január 8-i nagygyűlésén kimondták, hogy a mozgalom növekedése szükségessé teszi az újság hetenkénti megjelentetését. *A január 15-i szám megvilágította a lap szervezetpótló szerepét olyan helyzetben, amikor az osztálytudatra ébredt vasúti munkások nem remélhetik Országos Szövetségük benyújtott alapszabályainak közeli jóváhagyását.* Az előfizetők megkaphatják szinte mindazt, amit a szervezet nyújthatna: peres ügyekben ingyenes jogsegélyt; baleseti és halálozási segélyt; díjtalan munkaközvetítést; a mozgalomban való részvétel miatt megrendszabályozottak segélyét; díjtalanul használhatják az olvasószobákat és könyvtárakat, stb. *S a hetilap a korábbiaknál is sikeresebben képviselhetné a nyilvánosság előtt a vasutasok ügyét, hatékonyabbá tenné a felvilágosító munkát.* Az olvasókkal való kapcsolatra jellemző, hogy ugyanakkor kérdőívet bocsátott ki a szervezőbizottság, mivel tudni akarta, milyen támogatásra számíthat. Egy héten belül az előfizetők 90 százaléka válaszolt.

„A beérkezett sok ezer válaszadó közül . . . csak három akadt, aki nemmel felelt" — számoltak be február 1-jén az eredményről. „Érsekújvárról ezeket írja egy munkástársunk: *Örömmel vettem tudomásul, hogy lapunk hetilappá változik. Nagyon helyes. Már most láthatják a nagyfejűek, hogy hiába az üldöztetés, a rendszabályozás. Minél veszettebbül üldöznek bennünket, annál erősebben fokozódik harci kedvünk. Hadd szóljon a dupla csövű fegyver!*

Újpestről ezeket írja egy régi szervezett barátunk: *Nem olyan fegyver kell nekünk, amelyben vaktöltés van, hanem olyan, amelyben éles a töltény és akit célba veszünk vele, az találva is legyen. Ilyen fegyverünk a Magyar Vasutas. A munkásság az a szikla, amelyen a jövő temploma épül."*



Az 1905. március 1-jétől hetenként nyolcoldalnyi terjedelemben megjelenő Magyar Vasutas — a Typographia után a második szakszervezeti hetilap lett Magyarországon. (A Vas- és Fémmunkások Szaklapja 1908. januárjában vált hetilappá.) Új fejléce képletesen kifejezte azt az örvendetes tényt, hogy a forgalmi dolgozók letört sztrájkja óta a vasúti munkások mozgalmához egyre több kinevezett vasutas csatlakozik, felismerve, hogy a műhelyben verejtékező munkásnak és a tehervonaton didergő fékezőnek, az ideiglenes és a kinevezett vasutasok tömegeinek — mindenekelőtt a szolgáknak és az altiszteknek — alapvető érdekei azonosak.

A hetilap a vasutasok szervezkedési szabadságának kivívását, a legális vasutas-szakszervezet engedélyezésének kiharcolását tekintette legfontosabb feladatának, hogy „legyen otthona, tűzhelye, szervezete a magyar vasutasoknak is . . ."

Gyűlési tudósítások című rovata hiteles képet adott arról a lap köré tömörült mozgalomról, amely az 1905—1906-os kormányzati válság elmélyülése idején kivívta a Vasúti Munkások Országos Szövetsége (VMOSZ) alapszabályainak jóváhagyását.

A Magyar Vasutas beszámolt a VMOSZ 1906. május 6-i alakuló közgyűléséről, amelyen 200 küldött több mint 8 ezer tag képviseletében ünnepélyesen bejelentette a — ténylegesen már működő — szövetség megalakulását és megválasztotta tisztségviselőit. *A Magyar Vasutas ekkor az első legális vasutas-szakszervezet hivatalos lapja lett.* Szerkesztősége és kiadóhivatala a szövetség központi helyiségébe (VII. Rottenbiller u. 5/a) költözött.

A lap új állandó rovatai: *a szövetség hivatalos közleményei, s a szövetségi ügyek.* Közölte a helyi csoportok alakuló gyűléseinek jegyzőkönyvét, vezetőségeik névsorát. A szövetség címtára a helyi csoportok címét, a hivatalos órákat, a vezetőségi ülések és taggyűlések időpontját tartalmazta.

A Magyar Vasutas példányszáma 1906-ban 3200-ról 18 ezerre nőtt. Két testvérlapja, a német nyelvű Fachblatt der Eisenbahner és a horvát nyelvű Hrvatski Zeljeznicar külön-külön 2 ezer példányban jelent meg. (A VMOSZ gondoskodott arról is, hogy a szlovák és román tagjai saját anyanyelvükön megjelenő munkaújságokból értesüljenek a vasutasmozgalom híreiről.) A korábbi kis nyomda, s a régi gép már nem győzte a munkát. *Az új köntösben megjelenő Magyar Vasutas 1906. augusztus 10-től az MSZDP és a munkásszervezetek által 1905-ben alapított Világosság Könyvnyomda RT Rákóczi út és Nyár utca sarkán levő, modern rotációs gépekkel berendezett nyomdájában készült.*



A Magyar Vasutas gazdagította olvasóinak általános műveltségét is, megismertette őket a magyar és a világirodalom értékes alkotásaival. *Két év alatt, 1905—1906-ban például 74 tárcanovellát és közel félszáz verset közölt.* A novellák írói között találjuk például *Maxim Gorkijt, Emil Zolát, Lev Tolsztojt, August Stindberget, Jules Vernét; Thury Zoltánt, Ábrányi Emilt, Bíró Lajost, Cholnoky Viktort, Gergely Győzőt, Kabos Edét, Molnár Ferencet* és *Révész Bélát. Pierre — Jean de Béranger, Ada Negri, Csizmadia Sándor, Szép Ernő, Pásztor Árpád, Gyagyovszky Emil* és *Madarász Emil* mellett költeménnyel szerepelt hasábjain a fiatalon elhunyt vasmunkás, *Kiss Károly* is, akit a Magyar Vasutas felfedezettjének tekinthetünk.



Irodalomtörténeti érdekesség, hogy *Csizmadia* maradandó értékű versei közül A Lokomotív és a Fut a vonat című a Magyar Vasutas részére készült. S a Magyar Vasutas közölte először *Szép Ernő* forradalmi látomását is, A vonat című költeményét, amelyet az első orosz forradalom ihletett.

(Folytatjuk)

Gadanecz Béla

Kiss Dénes

Csomakőrösi diófák

Április közepe volt, napsütéses vasárnap. De az emlék eljött velem és megmaradt örök jelenidőben. Nézem a két, évszázados diófát az udvaron. Mint két bölcs, sokat megélt vigyázó, őrt állnak a kis falu fölé magasodva. Nem tudom, kérgükön vagy az évgyűrűk mélyén megtalálnánk-e valamilyen varázsműszerrel a kis Sándor tekintetét? Átellenben, a szomszédban, talán húsvétra készülve, bárányt fejtenek. A gazda, amikor meghallja szavunkat, odajön a kerítéshez. A bőrevesztett bárány szegen lóg az ajtófélfán.

— *Ha tudtam volna, hogy jönnek, olyan messziről, megkínáltam volna magukat friss báránysülttel.*

A szomszéd udvara csaknem szemben áll *Kőrösi Csoma Sándorék*, azaz a hajdani *Csoma András* kertjével. A szülőház már nincs meg, még a múlt század végén leégett. A gazda udvarában is látok egy diófát.

— Harminc- vagy negyvenéves lehet . . . — mondom.

— Jól gondolja, úgy harmincöt éve ültettem. Abból a fajtából való, mint az a kettő — mutat *Csomáék* udvara felé. Újra a két faóriást nézem. Hányan tudnánk átölelni a törzsüket?

— S az a kettő hány esztendős lehet?

— *Én már gyerekkoromban is ilyen nagynak láttam őket* — válaszolja, s homloka fölé tolja a kalapját.

— Hány éves a bácsi? — érdeklődöm tovább.

— *Megvagyok már hetven is.*

Lehetséges, hogy a védett diófákat csemetekorukban láthatta kis *Csoma Sándor?* Amikor még nem volt „Kőrösi" . . . Csak álmodozott az őshazáról, a nagy vándorlásról, ami vár rá? Hányszor futott föl a szülőfalu előtt keletre magasodó hegyekre, hogy megnézze, mi van azokon túl? Az udvarban magyar és román nyelvű tábla, rajta a szöveg: *„Évszázados, védett diófák."* Ekkora diófákat még sose láttam. Ha a gazdáé harmincöt-negyven éves, ahogy később, a beszélgetés folyamán újra számolgatja az időt, akkor az a két hatalmas fakirály lehet akár kétszáz esztendős is.

— A gyümölcse már aprócska — folytatja —, de igencsak édes. Jóízű! A nagyobb diók nem olyan jók.

Hallgatunk együtt. Aztán fényképezzük a diófákat. Nézzük a hegyeket. Április tizenötödikét mutatott a naptár, de jövet, a Hargitán még hógolyóztunk. A csoport tagjai között idősebbek is vannak. Ők is úgy becsülik, láthatta a fákat a kis *Csoma Sándor*. A kis Sándor, aki nekünk igen nagy Sándorunk lett. De nemcsak nekünk, hanem a világnak is. A világ tudományának *Nagy Sándora!*

A kerítésen két kisfiú feje is kilóg. Kapaszkodnak a palánkba. Nagy esemény a csöpp faluban a három autóbusznyi ember. Kérdem tőlük, hogy hívják a keletre fekvő hegyeket, ahonnét lezúdul a falura telente a nemere, a farkasként tutoló, tetőket szaggató szél. Ingatják a fejüket. Jön az édesanyjuk, de a gazda is meghallja a kérdést.

— Hát azt csak úgy hívják gyerekkorom óta, hogy Magos-tető.

— Meg úgy is kedveském, hogy Köz-teteje — toldja meg a választ az édesanyjuk.

— De ha szabad szólanom — vág közbe újra a gazda — az az egész rész a Mikes-osztály. Tudja, a *Zágoni Mikesek* után maradt fönn így; Mikes-osztály.

— Igen — bólintok, s eszembe jut a másik hűséges vándor, a bujdosó. Ő se látta viszont szülőföldjét. Hát ilyen táj ez?

— Azt tudja-é, hogy mi az a boronafőd?

— Két borona szélességű — mondom a vizsgafeleletet.

— Jól mondja.

— Nehézkes boronával törték szét szántás után a hantokat, majd azt használták vetés után is — teszem még hozzá.

— Úgy, úgy — bólogat, s látszik a vonásain, hogy elégedett a messziről jött, városi külsejű idegen válaszával. Mintha az arca is megenyhülne. Mosolyog.

— Szép a bárány — mondom.

— *Meglehetős. Ha tudtam volna, hogy jönnek, maguk jönnek onnét Budapestről, előbb levágom, előbb én!*

S elfordulva nagyot sóhajtott.

A falu közepe táján lévő kis tér felé tartunk. *Kőrösi Csoma Sándor* mellszobra előtt sok virág. Sorba állva, egyenként tisztelegve raktuk oda. Koszorú is, és a sárga virágszirmok, mintha gyertyák lángjára emlékeztetnének.

Kattognak a fényképezőgépek. Valamennyiünk arcán áhítat. Valaki magnót kapcsol be. Beethoven muzsikája árad szét a napsütésben. A nemerére gondolok, a Magos-tetőre és a Dardzsiling fölött komor fehérben tündöklő, csaknem nyolcezerhétszáz méter magas Kancsendzöngára. Ez volt a Magos-tetőn, a Köz-tetején túl! Sándorka. Sándor! *Kőrösi Csoma Sándor*. Igen, ez a furcsa nevű, jégkoronás hegy volt a Magos-tetőn túl. Meg a szűkre szabott emberi lét végtelen szívmagasára.

Öreg néni mondja meg a kis patak nevét, amely ott csordogált hajdan is Csomáék kertjének közelében. Az álmodozó kis Sándor, hazament az iskolából, naponta átment a hídján.

— *Édeském, azt csak úgy hívjuk, Kicsi-patak . . .*

Magos-tető, Kicsi-patak. A Magos-tető, lám sokkal magasabb lett! Hiszen eljutott Sándor a Világ Tetejére.

A Kicsi-patak, annyi sok kicsi patakkal, a tengerek süvölvény anyja, örök táplálója. Sándor tudta ezt. De meglátta-e szemében ezeket a távolságokat a kis *Kádár Anna*, akinek tetszett a már iskolás korában is komoly Sándor? Már sosem tudom meg. Sose tudja meg senki. Talán a diófák mondhatnának erről is valamit. A konok, csomakőrösi diófák . . .

Lassan ballagunk vissza a buszokhoz, a napfényben. Indulni kell. A kapuk előtt gyerekek, asszonyok, férfiak. Vasárnap van. Talán az ebédet hagyták félbe miattunk. *Az egyik faragott székelykapu mögül öreg néni almát hoz kosárban.* Szótlanul osztja szét köztünk. Vízcseppek ragyognak a gyümölcsökön. A vendégnek kijáró igazgyöngyök. Piros. jégverte almák. De jóízűek. Mindenkinek jut belőlük legalább egy fél. A buszban ízlelgetjük őket. Mintha személyesen *Kőrösi Csoma Sándortól* kaptuk volna . . .

Visszatekintve az ablakon át, a két diófát keresi a pillantásom. Meg is találja, hiszen csaknem a falu szélére kinyúló utca végén nőttek a házak fölé. Valaki halkan énekelni kezdi:

Elindultam szép hazámbul . . .

Asszonyok rajnai tájban

Megjelent Heinrich Böll posztumusz regénye

Heinrich Böll a huszadik század második felének legnagyobb hatású nyugatnémet írója, „a német lelkiismeret lankadatlan gyóntatója és vádlója" „a nagy kölni bohóc", ahogy az Egy bohóc nézetei című műve után dühödt ellenfelei nevezték, immár két éve halott.

Válogatott elbeszéléseinek tavalyi legteljesebb válogatása után a könyvhéten a polcokra került utolsó, posztumusz regénye (a halála évében Kölnben, szülővárosában kinyomtatott) az *Asszonyok rajnai tájban.*

Rendhagyó voltát korántsem tematikája adja. Ebben a művében a német valóságot uraló és irányító, saját történelmi szerepével szembesülni nem tudó és akaró, önmaga arisztokratikus gőgjébe és cinizmusába menekülő felső tízezer, a politikai lobby hiénáinak leleplezően megsemmisítő, kíméletlenül szenvtelen kritikáját nyújtja. *Elsősorban forgatókönyvre emlékeztető dramaturgiája teszi mássá Böll utolsó könyvét.* A szereplők megszólaltatása alapján nem csodálkoznék, ha hamarosan színpadon találkozhatnánk ezzel a Brecht szellemiségében fogant, tényekből táplálkozó politikai parabolával, amelyet akár vitairatként is forgathatnának a „másik fél", vagyis a szereplők politológusai, szociológusai.

Böll engesztelhetetlenül gyűlöli a lelkiismeretükkel számot vetni nem hajlandó, állami és párttisztségeket megkaparintó, pénzüket bankjaikban tisztára mosó egykori náci-kollaboránsokat, a maguk ártatlannak hívő „szimpatizánsokat", vagyis a mai hatalomban pöffeszkedő honfitársait.

E regényben a bonni „felvilág" kitalált (ám a helyismerettel rendelkezők számára nyilván könnyen behelyettesíthető) uralkodóiról: miniszterekről, politikusokról, „beszédírókról", no meg a saját apái „arisztokratikus Internacionáléjából" dezertáló grófi csemetékről tudunk meg egyet s mást. *A rajnai táj asszonyai mesélnek férjeikről, szeretőikről, no nem a hálószobapletykák szintjén, hanem nagyon is politikusan, Böll „intencióinak" megfelelően.*

Az asszonyok kipakolása nyomán sajátos rálátás nyílik a paravánok mögé söpört megannyi szemétre, amit az ideológia kölnijével próbálnak szagtalanítani.

Böll írásaiban az a fantasztikus, hogy bennük az író szociológusokat lepipáló módon tényekkel esztétizál, sőt az általános emberi (e nem csupán „Nagynémet") humánum nevében kéri számon a cselekvő emberektől a mindenkor elvárható etikát.

A könyv talán legszimpatikusabb és legeredetibb figurája a grófi sarj ügyvédjelölt, aki apja kastélyából egy lakókocsiba teszi át székhelyét, miután barátja méltatlan halála feletti gyászában szisztematikusan feldarabolja azt a koncertzongorát, amelyen egykor még *Beethoven* is játszott.

S bár ezután több nagykutya zongorája jut hasonló sorsra. Böll a torz terrorral szemben harezignáltan is, a zenére szavaz . . .

(Tódor)

Hegyeshalmi fúvósok sikere az NSZK-ban

A Berkheimi Zenei Egyesülés (MVB) meghívására május 16-tól három napot töltött az NSZK-beli Esslingen-Berkheim városában a hegyeshalmi MÁV fúvószenekar és kísérete.

Az MVB idén ünnepli megalakulásának 60. évfordulóját, a hegyeshalmi zenekart erre az alkalomra hívták meg. A berkheimi Osterfeldhalle nagytermében jubileumi estet rendeztek, amelyen óriási közönségsikert aratva szerepelt az együttes. Ezen a fellépésen kívül még két alkalommal adott szabadtéri koncertet a hegyeshalmi zenekar.

A hegyeshalmi küldöttséget fogadta a DB Vasút vezérigazgatója is. A zenekar, illetve a kíséret tagjai megismerkedhettek Közép-Európa legnagyobb és legkorszerűbb személy- és rendező pályaudvarával, a stuttgarti főpályaudvarral.



Az idei könyvhéten a fővárosi könyvsátrakban dedikált többek között Moldova György, Karinthy Ferenc és Keresztury Dezső
(Tüttő Tibor felvételei)

Bartis Ferenc

TANÁCSTALANUL

Az éjszakák kihűlt téglák:
pirosak, feketék, fehérek;
építs reggelre falat belőlük,
közéjük keverve a véred!
Összedől a vár,
s maguk alá temetnek engem is
a piros, fekete, fehér éjszakák?

Vendégek a záhonyi klubban

A MÁV Területi Művelődési Bizottság védnökségével létrehozott záhonyi Új Tükör-klub alig féléves, de máris több neves vendég fogadásáról tanúskodik a klubkrónika Rangos írókat, előadóművészeket, történészeket és újságírókat láttak vendégül.

A közelmúltban *Hobó*, vagyis *Földes László* tett látogatást a záhonyiak klubjában. Ez alkalommal a törzskozonség a helyi ifjúsági klub érdeklődő tagjaival is kibővült. A népszerű rockzenésztől megtudhatták, hogy annak idején az ELTE Bölcsészettudományi Karán szerzett történelem—népművelés szakos diplomát, később pedig a Kortársban és a Mozgó Világban publikálta Szerémi László néven sajátos stílusú novelláit. Legutóbbi lemezei: a Vadászat, Esztrád, illetve az Allen Ginsberggel együtt készített Üvöltés nemcsak a bluesrajongók — és a jelenlevő klubtagok — körében aratott osztatlan sikert, de a kritika és a szaksajtó is a műfaj csúcsproduktumainak minősítette ezeket az albumokat. A mai magyar rockzenéről, s mindenekelőtt a blues műfaj helyzetéről folytatott beszélgetést megörökítette a MÁV záhonyi üzemi videohíradó stábja.

S. A.

Sárközi Gábor

Hódolat Pirandellónak

(Jelenet egy rossz házasságból)

— *Csak egy kis fantázia kell . . . — mondta vagy inkább sóhajtotta a férj.*

Felesége már hosszú ideje nem szólt, most váratlanul férjére pislantott. Amaz bátorításnak vélte; mohón cigaretta után nyúlt, idegesen rágyújtott. Kicsit tétovázva folytatta:

— Mondjuk, sétálgatsz az utcán, egy járókelő hirtelen megállít és két ujját óvatosan kinyújtva, így szól: „Bocsánat, megengedi? A halál van a gallérján, uram . . ."

— Érdekes . . . — jegyezte meg lomhán az asszony.

— Szép . . . költői . . . Bár a szépség és a halál valahogy nem illenek össze, de . . .

— Mit fecsegsz itt összevissza?! — csattant fel az asszony. A férj nem hagyta magát.

— A gondolat . . . hogy a halál csak egy kis bogár, amelyet elhessentünk . . .

— Pihent agyad van neked, mondhatom — kárált az asszony —, ilyen ostobaságokról kell neked beszélni, amikor sokkal súlyosabb gondjaink vannak, és különben is . . .

— Tudom — mondta elhalkulva a férj —, télikabát, cipő kell a gyerekeknek meg a hétvégi bevásárlás. Tudom.

Az asszony megérezte a gúnyt férje szavaiban. Fölpattant.

— Tudomtudomtudom!. . . Könnyű ezt gajdolni, közben meg lesajnálni engem . . . De igenis kell kabát és cipő . . . zabálni is kell a hét végén!

— Közönséges vagy — mondta a férj rezignáltan, majd a könyvespolchoz lépett, komótosan kikeresett egy könyvet, visszaült és olvasni kezdett, mintha asszonya ott sem lett volna.

Az asszony dúlt-fúlt. Tehetetlen dühében úgy ágált, mint egy rossz színész. Már-már elbőgte magát, amikor eszébe villant a megoldás. Kurtán fölnevetett, odalépett a könyvespolchoz és kimért mozdulatokkal leszórt egy csomó könyvet férje lába elé. Kezét csípőjére tette.

A férj felugrott, de asszonyánál sokkal jobban tudott uralkodni magán. Szó nélkül kilépett az előszobába, magára kapta felöltőjét, és lerohant az utcára.

Asszonya mást várt: úgy számított, férje a könyvek mögött patáliát csap, esetleg meg is üti. Pofonra vágyott az asszony. Diadala a kapott utlegektől lett volna teljes. Férje nem ütött, nem kiabált és ez megzavarta Darab ideig megmegmeredve állt a könyvhalmaz előtt, majd keserves zokogás kapta el. Csak akkor hagyta abba, amikor a bejárati ajtó csapódását meghallotta. Pillanatok alatt megtörölgette szemét és buzgón rakosgatni kezdte a könyveket.

A férj szinte derűsen lépett be.

— Megtaláltad? — kérdezte.

Az asszony értetlenul pislantott fel a könyvek közul. A férj mosolygott.

— Igazán nem találtad meg? Egy kis pénzmagot rejtettem el a könyvekben . . . három darab otszázast.

Erre az asszony is fölengedett. Szája nevetésre nyílt.

— Keressük meg! — mondta lelkesedéssel, és máris nekilátott. Lapozgatta a könyveket, mint egy buzgó filosz.

— Heuréka! — kiáltott fel boldogan, kezében ott lebegett az első ötszázas. Örömében átölelte férje nyakát, ugrándozott, mint egy kisgyerek A férje csak mosolygott, nem szólt.

Hamarosan előkerült a másik kettő is.

— Mikor raktad el? Mire tartogattad?

— Több hónapja Az öreg Dános profnak szpntam . . . tudod a vizsgálat . . . Vigyázni kell a vesémre . . erre az egyre — kezével a bal oldalát simogatta —, de már nem fáj . . . Elég egy rutinvizsgálat, ahhoz nem kell pénz.

— Biztos, hogy nem fáj? — kérdezte az asszony kissé megszeppenve.

— Nem fáj — valaszolta a férj.

Az asszony újra kivirult. Nevetett idétlenül, meg a könnye is kicsordult. A férj észre sem vette, máris a heverőn birkóztak, kamaszosan, felszabadultan.

— Tényleg szép, amit meséltél . . . — motyogta kedveskedve az asszony —, hogy a halál csak egy kis bogár . . . Csudajó szöveged van . . .

— Nem az én szövegem — mondta a férj. — Pirandello egyik novellájában olvastam . .

Együttműködési megállapodás az MHSZ országos központtal

A Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Vezérigazgatóság és a Magyar Honvédelmi Szövetség tizenhat évvel ezelőtt, 1971-ben együttműködési megállapodásban rögzítette közös feladatait a hazafias és honvédelmi nevelésben. Azóta kiszélesedett a vasutasok körében a honvédelmi nevelés. A szabadidős, a tömeg- és a minőségi sportban is bővültek a szervezeti keretek. Javultak a munka személyi, anyagi-technikai és bázisfeltételei.

A MÁV területén három lövészsportklub, hatvankilenc honvédelmi, három modellező, egy rádiós és egy repülőklub működik.

Az MHSZ Országos Központja elismerését és köszönetét fejezte ki a Vasutasok Szakszervezetének és a MÁV Vezérigazgatóságának azért az erkölcsi, politikai és gazdasági támogatásért, amelyet az MHSZ-szerveknek, -kluboknak nyújtottak.

A három szerv vezetői május 21-én, az MHSZ Országos Központjában (miután áttekintették a több mint másfél évtizedes együttműködés eredményeit) *újabb feladatokat határoztak meg.*

A honvédelmi nevelés, oktatás szabadidő- és versenysportmunkában egyaránt fontosnak tartják a haderőn kívüli kiképzés további szélesítését, ennek szervezeti bázisát képező MHSZ-klubok erősítését, illetve fejlesztését. A honvédelmi felkészítés eredményesebb a vasutasok körében, hiszen a vasúti munka szakmailag és politikailag jól felkészült, fegyelmezett, a honvédelmi ismeretekben jártas dolgozókat igényel. Az ifjúság testi nevelése, fizikai felkészítése napjainkban különösen fontos a kiegyensúlyozott, egészséges élet szempontjából.

A megállapodást, amely az agitációs és propagandamunkát és a szervezeti kérdéseket is magába foglalja, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *dr. Várszegi Gyula*, a MÁV vezérigazgatója és *Kéri György* vezérőrnagy, az MHSZ főtitkára írta alá.

Kispályás labdarúgótorna

Versengés a Győzelem Kupáért

Új tömegsportakciót kezdeményezett Záhonyban a helyi tanács. Ezentúl minden évben, a május 9-ét követő hét végén megrendezik a *„Győzelem Kupa"* amatőr kispályás labdarúgótornát. Már az első felhíváshoz öt szervezet: a MÁV üzemi KISZ-bizottság, a MÁV területi művelődési bizottság, a Vasutas Ifjúsági Klub, a községi KISZ-bizottság és a záhonyi Vasutas SC csatlakozott védnökként. Együttesen teremtették elő a pénzalapot a csapatok jutalmazására, melyet a kupaszabályzat értelmében sportfelszerelések vásárlására fordíthatnak a győztesek.

Május 9-én közel kétszázötven amatőr labdarúgó lelkes, önfeledt játékától volt hangos a minden igényt kielégítő vasutassporttelep. Az egész napos verseny különösen a döntőig eljutott csapatok számára jelentett komoly fizikai terhelést, ezért a 6 tagú kezdőcsapat 4 cserejátékossal vághatott neki az erőpróbának. S hogy az első körben kiesettek se kényszerüljenek a lelátóra, részükre tekeversenyt rendeztek. Bár Záhonyban nem ritkák a szabadidő- és tömegsportrendezvények, a Győzelem Kupa mind a versenyzők, mind a támogatók számát tekintve, minden eddiginél eredményesebbnek bizonyult.

Háda Imre

Futóverseny Kölnben

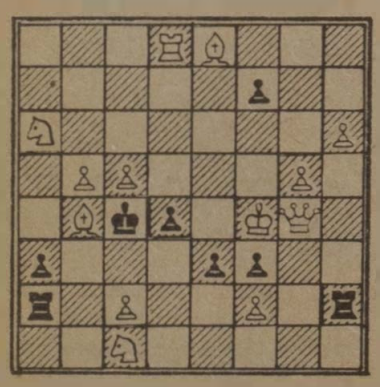
Kölnben, a Sri Chinmoy Marathon Team szervezésében május 8—9-én rendeztek 24 órás futóversenyt. A versenyen Luxemburg, NSZK, Svájc és Törökország legjobbjain kívül a magyar színeket *Simon László* és *Sipos István*, a szegedi VSE sportolói képviselték.

A verseny győztese *Wolfgang Schwerk* (NSZK) lett, a 3. helyen *Simon László* végzett, a hatodikon pedig *Sipos István*. Simon teljesítménye magyar csúcs, Sipos István is túlteljesítette korábbi eredményeit.

— g —

SAKK

5. SZ. FELADVÁNY
Herpai Ferenc (Budapest)
Matt 2 lépésben



A május 14-én közölt 3. sz. feladványunknak **J. Burda** nem önálló szerzője volt, a művet **R. Solarczyk** ostravai szerzővel közösen készítették.

Az április 16-i feladványok részletes elemzése a következő. (Zárójelben feltüntetjük, hogy a megfelelő részelemzésért hány pontot kaphattak a megfejtők):

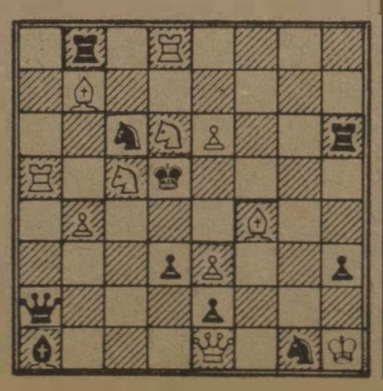
1. sz. (Géczi): 1. Va6 (2 pont). Sötét bármely lépése után matt következik (lépéskényszer). Ha a sötét bástya üti g8-on a futárt 2. gxf8 után világos vezér és futár bevitelével egyaránt mattolhat (erre a fejtői észrevételre 1 pontot adtunk, amit a jövőben nem teszünk meg, mert a bevitt vezér ereje a futárét is magában foglalja, így itt duálról beszélni nem szükséges). **Téves megfejtés volt:** 1. Hb6†, ami után a sötét király a szabaddá vált c5 mezőre kiléphet. (Az igaz, hogy Ke5-re 2. Bd5 matt lenne.) 1. — Bxe8 után végképp nem lehet duálról beszélni, mert 2. fxe8 lépéssel a g8-on álló futár adja a mattot'

2. sz. (Kiszeljov): He5 és Vc5 fenyeget mattal. A védő lépések után 1. — Vd3-ra két matt következik: 2. Vxd3-ra és 2. Hxd3. (A kulcslépésért 2 pont, a duál jelzéséért 1 pont.) — **Mellékmegoldás:** 1. Be6 (2 pont), amely után 2. Vd3 matt védhetetlen, de még 2. He3 is fenyeget. Az állás szabálytalan (jelzéséért 1 pont), mert az alapállásban c1-en álló futár a két, még el nem mozdult saját gyalog miatt nem léphetett el kiinduló mezejéről. (Ha úgy fogjuk fel, hogy egy időközben átváltozott világos gyaloggal állunk szemben, akkor toldalékbábról kell beszélnünk.)

A beérkezett megfejtések alapján jutalomban részesült **Kovács János**, 9941 Őriszentpéter Alszer 33.; aki a legtöbb pontot szerezte, továbbá **Vasvári Béla** 3980 Sátoraljaújhely, Bajza utca 2., aki a legfrissebb megfejtő volt. Elért pontjaikat töröljük, de a versenybe újból bekapcsolódhatnak. A többi megfejtő most megszerzett pontjait megőrzi, és a második forduló pontjaival növelheti. A legtöbb pontot így elérő két fejtőt díjazzuk.

A megfejtéseket a hónap utolsó napjáig kell postára adni szerkesztőségünk címére: 1068 Budapest, Benczúr utca 41.

6. SZ. FELADVÁNY
V. Golovkin (Moszkva)
Matt 2 lépésben



Sportvezetők tanácskozása

A húsz legnagyobb vasutas sportegyesület elnökei és gazdasági vezetői a Vasutasok Szakszervezete meghívására Cegléden találkoztak, hogy kétnapos tanácskozáson gondolatokat cseréljenek egymás munkájáról.

A vitaindító előadást *Balogh Gábor*, az Állami Ifjúsági és Sporthivatal főosztályvezető-helyettese tartotta, a hivatal, sportpolitikai, ifjúságnevelési elképzeléseiről, a szakmai irányító munka gyakorlati megvalósításáról. A sportvezetők nagy érdeklődéssel hallgatták az előadás finanszírozással foglalkozó részét, amelyben részletesen szólt a sportolóknak adható juttatásokról, a most kidolgozásra és elfogadásra kerülő ösztönzési rendszerről. Ezzel kapcsolatosan számtalan észrevétel, javaslat, kérdés hangzott el. A hozzászólásokra adott válaszokból kitűnt, hogy a sport területén még sok a nyitott kérdés és a hivatal sem alakított ki mindenben megfelelő álláspontot.

A szakmai tájékoztató után *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára beszélt a sport társadalmi szerepéről, nevelési jelentőségéről, a sportegyesületek feladatairól. Hangsúlyozta, hogy a szakszervezet fontosságának megfelelően kezeli a sportot, a lehetőségekhez mérten mindenben támogatja az egyesületeket. *Ugyanakkor kérte az egyesületek segítségét, megértését és rámutatott arra, hogy következetes, ésszerű gazdálkodás nélkül ma már nem lehet előrejutni.* Fontos feladatnak minősítette a szigorúbb követelmények felállítását, azt, hogy csak a kimagasló teljesítményeket jutalmazzák. Értékelése szerint a vasutas sportvezetők alkalmazkodtak a nehezebb körülményekhez. Ezt bizonyítja, hogy eredményeik nem estek vissza, sőt egyes területeken fejlődött az egyesületek munkájának színvonala.

A tanácskozás másnapján a vezérigazgatóság küldöttje tájékoztatta az egybegyűlteket a vasút lehetőségeiről, a személyi fizetések alakulásáról, a sportolók foglalkoztatásáról, s arról, hogy a jelenlegi bérkeret növelésére nincs mód. Ezért megnő az egyesületi vezetők felelőssége, hiszen nekik kell dönteniük a differenciált bérelosztásról. Az előadást követő vitában a hozzászólók aggodalmuknak adtak hangot, hogy ilyen körülmények között nehezen lehet majd az élsportolókat a vasúthoz kötni, teljesítményüket ösztönözni.

A tanácskozás végén a résztvevők elfogadták a dombóvári vasutas-munkás sportegyesület meghívását és 1988-ban Dombóváron találkoznak.

—Sz—

Közgyűlések

Az elmúlt hónapokban szinte valamennyi vasutas sportegyesület megtartotta küldöttközgyűlését. Az egyesületek a nehezedő gazdasági helyzet ellenére szeretnék továbbra is fenntartani valamennyi működő szakosztályukat, persze a reális lehetőségek figyelembevételével. Szinte valamennyi közgyűlésen hangsúlyozták, hogy a fiatalokat hatékonyabban be kell vonni a sportéletbe, különös figyelmet fordítva a szabadidős szakosztályok még kihasználatlan lehetőségeire.

A közelmúltban Pest megye legnagyobb egyesülete, a ceglédi VSE is számot adott tavalyi teljesítményéről, s felvázolta a jövő feladatait. Az írásos beszámoló adatai közül külön említést érdemel, hogy a klub 11 szakosztályában ezren felül van az aktív sportolók száma, s az egyesületnek összesen közel 1600 tagja van.

Magyar László elnök felszólalásában kiemelte, hogy a nehezedő gazdasági lehetőségek ellenére az 1985. és 86-os év volt az egyesület fennállása óta a talán legredményesebb két esztendő. *Ez nagyrészt a MÁV-szervekkel kialakított jó kapcsolatnak volt köszönhető.* A hazai klubok rangsorában elfoglalt pozíciója is mutatja, hogy az egyesületben komoly nevelő munka folyik, ami csak biztos gazdasági háttérrel érhető el.

A CVSE a nemzetközi mezőnyben is előbbre lépett. Különösen az utánpótláskorú versenyzők értek el nagy sikereket. A súlyemelők szép eredményei bizonyítják, hogy nem volt felesleges létrehozni az ország első súlyemelő kollégiumát. Felnőtt versenyzőik közül *Harczi Zsolt* asztaliteniszező az Európa-bajnokságon, csapatban az 5. helyen végzett.

A közgyűlés végén, utolsó napirendi pontként kitüntetéseket és díjakat nyújtottak át az edzőknek, sportolóknak és a pártoló tagoknak.

Sz. P.

Emlékverseny

A miskolci biztosítóberendezési fenntartási főnökség honvédelmi klubja a közelmúltban emlékversenyt rendezett az egy éve váratlanul elhunyt klubtársuk, *Bari Bernát* tiszteletére.

Bari Bernát harminc éven keresztül hódolt a lövészsportnak, emberi tulajdonságaival, eredményeivel méltán vívta ki a vasutas MHSZ-tagok megbecsülését. Az évente megrendezett vasútigazgatóságok közötti országos felszabadulási emlékversenyek legeredményesebb versenyzője volt. Munkásságát több kitüntetéssel is elismerték.

Az emlékversenyen nyolc vasutasklub 56 versenyzője vetélkedett az erre az alkalomra kiírt vándorserlegért. A versenyt a kiíró klub nyerte, a díszes serleget a miskolciak egy évig birtokolhatják. A díjakat az elhunyt özvegye és fia adták át.

PÁLYÁZAT

Menedzserképző tanfolyam indul

A MÁV Vezérigazgatóság pályázatot hirdet menedzserképző tanfolyamra. A képzés időtartama 18 hónap, nappali tagozaton. Feltételei: 25—35 éves kor, egyetemi vagy főiskolai végzettség. Fontos az orosz, angol, német vagy francia nyelv ismerete, kétéves MÁV-munkaviszony. A pályázóknak részletes önéletrajzot és erkölcsi bizonyítványt is be kell küldeni.

A felvételi vizsgán felsőfokú vasúti ismeretekből kell számot adni, ezen belül orvosi alkalmassági vizsgálatokra is sor kerül.

A tanfolyamra felvett hallgatókkal tanulmányi szerződést köt a MÁV, és átlagbért ad. A teljesítménytől függően félévenként 6—10 ezer forint jutalomban részesülnek a hallgatók.

A pályázatot 1987. szeptember 14-ig kell beküldeni a MÁV Vezérigazgatóság személyzeti és oktatási főosztályára (1940 Budapest, Népköztársaság útja 73—75.). Részletes felvilágosítást ad az érdeklődőknek *Erdős Tamás* a 428-528-as városi, és a 33-29-es üzemi telefonon.

HÍREK

— **Új jegypénztár.** A veszprémi körzeti üzemfőnökség május elején elővételi jegypénztárat nyitott a megyeszékhely központjában, a Balaton Volán utazási irodájában. Bel- és nemzetközi vonatokra egyaránt válthatók itt utazási, hely-, valamint hálókocsijegyek.

— **Tanácskozás.** A társadalmi tulajdon védelméről május 16-án ankétot rendezett a kaposvári körzeti üzemfőnökség. A tanácskozáson részt vettek a pécsi igazgatóság, valamint a Somogy és Baranya megyei rendőrkapitányság képviselői.

— **Felújítás.** Tapolcán megkezdték a Batsányi János Művelődési Központ felújítását. Az épület kívül-belül megszépül, korszerűsítik a színpadtechnikát is. A felújítás költsége mintegy 15 millió forint, a kivitelezést a celldömölki építési főnökség dolgozói végzik.

— **Eszperantista Baskíriában.** A MÁV győri üzemi főorvosa, dr. Ferenczy Imre májusban tudományos ülésszakon vett részt a Baskir Autonóm Köztársaság fővárosában, Ufában. Az Orvosegészségügyi Eszperantó Világszövetség elnöke az eszperantó jubileumáról és a világszövetség munkájáról tartott előadást — természetesen eszperantó nyelven.

— **Ezüstérmes keszthelyiek.** A tavalyi második helyezést megismételve újra ezüstérmet szereztek a szombathelyi vasútigazgatóság területén zajló MÁV—Volán komplex brigádversenyben a keszthelyiek. A helyezéssel járó oklevelet és pénzjutalmat május 1-je tiszteletére vették át.

— **Önkéntesek.** A vasúti szállítmányok vagyonvédelmének hatékonyabbá tétele érdekében a budapesti igazgatóságon május 8-án önkéntes rendőri egység alakult az igazgatóság dolgozóiból. Szakmai ismereteikkel, a közvetlen rendőri tevékenységen kívül segítik majd a főhivatású rendőri munkát is.

— **Önkéntes véradók.** A miskolci vontatási főnökség Vöröskeresztes alapszervezete május 12-től 15-ig véradónapokat szervezett. A négy nap alatt 500 vasutas összesen 181 liter vért adott.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A szombathelyi osztószertár-főnökségen május 22-én a Kandó Kálmán Szocialista Brigád szervezésében nyugdíjas-találkozót tartottak, amelyen ötvenen vettek részt. A meghívottakat Kulcsár István, a főnökség vezetője üdvözölte, majd ismertette a terület eredményeit, tájékoztatást adott az idei feladatokról.

— **Találkozó.** A MÁV Tiszti Képző Intézetben 1964-ben végzett távközlő és biztosítóberendezési műszaki tiszti szakos hallgatók május 16-án tartottak találkozót. Az egykori diákokat Fodor István, az intézet igazgatója üdvözölte, majd baráti beszélgetésen elevenítették fel az elmúlt két évtized eseményeit.

— **Gyermeknapi ünnepség.** A hatvani MÁV-óvodában és bölcsődében május 29-én gyermeknapi ünnepséget szerveztek. A körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága négyezer, a vontatási főnökségé pedig kétezer forinttal járult hozzá az ajándékok vásárlásához.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratot nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Lakáscsere

Elcserélném Baross térre néző II. emeleti 2 szoba komfortos utcai tanácsi lakásomat, másfél szobás hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni levélben: Löki Béláné, 1087 Budapest Mező Imre út. 3—5.

Elcserélném Kőbánya—Kispest állomásnál lévő 100 négyszögöles telken 2 különálló (két család részére alkalmas) MÁV-bérlakásomat, másfél vagy két szoba összkomfortos, liftes MÁV, tanácsi, vagy bármilyen tehermentes lakótelepi lakásra. Érdeklődni: Csapóné, Budapest X., Vasgyár u. 1. (megtekinthető mindennap szombat, vasárnap kivételével délután 15 órától).

Eladnám budapesti zöldövezetben 56 négyzetméteres 2 szoba összkomfortos, távfűtéses, telefonos szövetkezeti lakásomat. Érdeklődni levélben: Hollós Árpádné, 1399 Budapest 62. Postafiók: 616. Telefonon: 274-783 délelőttönként.

Elcserélném vagy eladnám békásmegyeri 57 négyzetméteres 1e2 félszobás, étkezős X. emeleti szövetkezeti lakásomat két lakásra. Egyik lehet MÁV-bérlakás. Érdeklődni: Csontos Lászlóné, 532-095 városi vagy a 43-43 üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. kerületi Mozdonyfűtő u. 6. szám alatti félemeleti 2 szoba, előszoba, konyha, fürdőszobás MÁV-bérlakásomat, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet levélben: Vas Józsefné, 2040 Törökbálint, Kisfaludy u. 11.

Elcserélném budai 37 négyzetméteres erkélyes, gázfűtéses 1 szoba komfortos első emeleti tanácsi lakásom, másfél vagy két szoba komfortos korszerű MÁV-bérlakásra. (Budai előnyben.) Érdeklődni lehet: 220-660/267 városi, vagy 35-87. 30-28 üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapesttől 20 kilométerre, Érden 63 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakást 150 négyszögöles kerttel, gazdasági épületekkel, műhellyel, 45-50 négyzetméteres tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. (Déli pályaudvar, Kelenföld környéke előnyben.) Érdeklődni: Gyimes Judit, 1406 Budapest Pf. 17.

Elcserélnénk budapesti VII. kerületi 38 négyzetméteres és IX. kerületi 50 négyzetméteres 2 és fél szobás komfortos MÁV-bérlakást egy nagyobb lakásra, csak Budapest területén. Érdeklődni lehet: Kozma Ferenc 852-217 telefonszámon.

Elcserélném Bicske központjában lévő 68 négyzetméteres II. emeleti MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti MÁV-lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Angyal Zoltán, Bicske, Bethlen Gábor u. 2/A. II. emelet 6. szám. Munkaidőben 11-47 üzemi telefonszámon.

Elcserélném a Keletinél 76 négyzetméteres, két és fél szobás magasföldszinti, gázfűtéses, komfortos lakásomat tanácsi egy és fél szobásra. Moszkva tér környéke előnyben. Érdeklődni lehet: Vígh Jánosné, Budapest VIII. kerület, Festetics u. 4. szám földszint 7. VII. épület.

Elcserélném budapesti 40 négyzetméteres bérlakásomat hasonló vagy nagyobb tanácsira, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 182-938 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 igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1013. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
2 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. JÚLIUS 22.

A vasút fontos helyet foglal el a gazdaság, a társadalom életében

Németh Miklós beszéde a vasutasnap alkalmából

A 37. vasutasnap kitüntetési ünnepségét július 11-én, szombaton délelőtt, a MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében tartották. Az ünnepségen részt vett Németh Miklós, az MSZMP Központi Bizottságának titkára, Urbán Lajos közlekedési miniszter, Sólyom Ferenc, a SZOT titkára és Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára.

Dr. Várszegi Gyula, a MÁV vezérigazgatója ünnepi beszédében számot adott a vasút eredményeiről:

— A közelmúlthoz képest javult a vasút gazdálkodási helyzete, nincsenek napi pénzügyi problémák — hangsúlyozta. — Bevételeink meghaladják a kiadásokat. Az elmúlt évben és ez év első felében is, a tervezett, szerény nyereséget némileg meghaladó eredményt értünk el. Nőtt a vasút hozzájárulása a fizetési mérleg javításához, csökkent a fajlagos energiafelhasználás. *A szerény javulás értékét növeli, hogy mindezt a szállítási feladatok csökkenése mellett értük el. Ez év első felében 2 millió utassal és 2,5 millió tonna áruval szállítottunk kevesebbet, mint egy évvel korábban.* Különösen az áruimport esett vissza, de jelentős volt a belföldi igények mérséklődése is. Például csak építőanyagokból 1 millió tonna az első félévi csökkenés.

Ami az üzemi tevékenység mérőszámait illeti, az elmúlt évi javulást az első félévben stagnálás, helyenként visszaesés követte. Ezt lehet magyarázni külső körülményekkel, a szomszéd vasutak visszatérő problémáival, a vasút műszaki állapotával, de tény, hogy ezeket nem tudtuk saját munkánk javításával ellensúlyozni, amit kudarcként kell elkönyvelnünk.

Jó értelmű változásról tudok szólni a munkaerő-gazdálkodást illetően, bár a helyzet továbbra is ellentmondásos. Egyszerre van jelen a hiány és a felesleg, a túlóra és az alacsony intenzitás. Nem sokat tudunk felmutatni viszont a néhány munkakörben hosszú idő óta fennálló létszámhiány megoldásában, vagy e területek munkájának jobb megszervezésében. Sajnos a műszaki fejlesztéssel elérhető munkaerő-kiváltás túl drága — egy váltókezelői munkahely megszüntetése 5-6 millió forint, és addig nem várhatunk, míg elég pénzünk lesz arra, hogy ilyen módon enyhítsünk a létszámgondokon.

Dr. Várszegi Gyula végezetül ezeket mondotta:

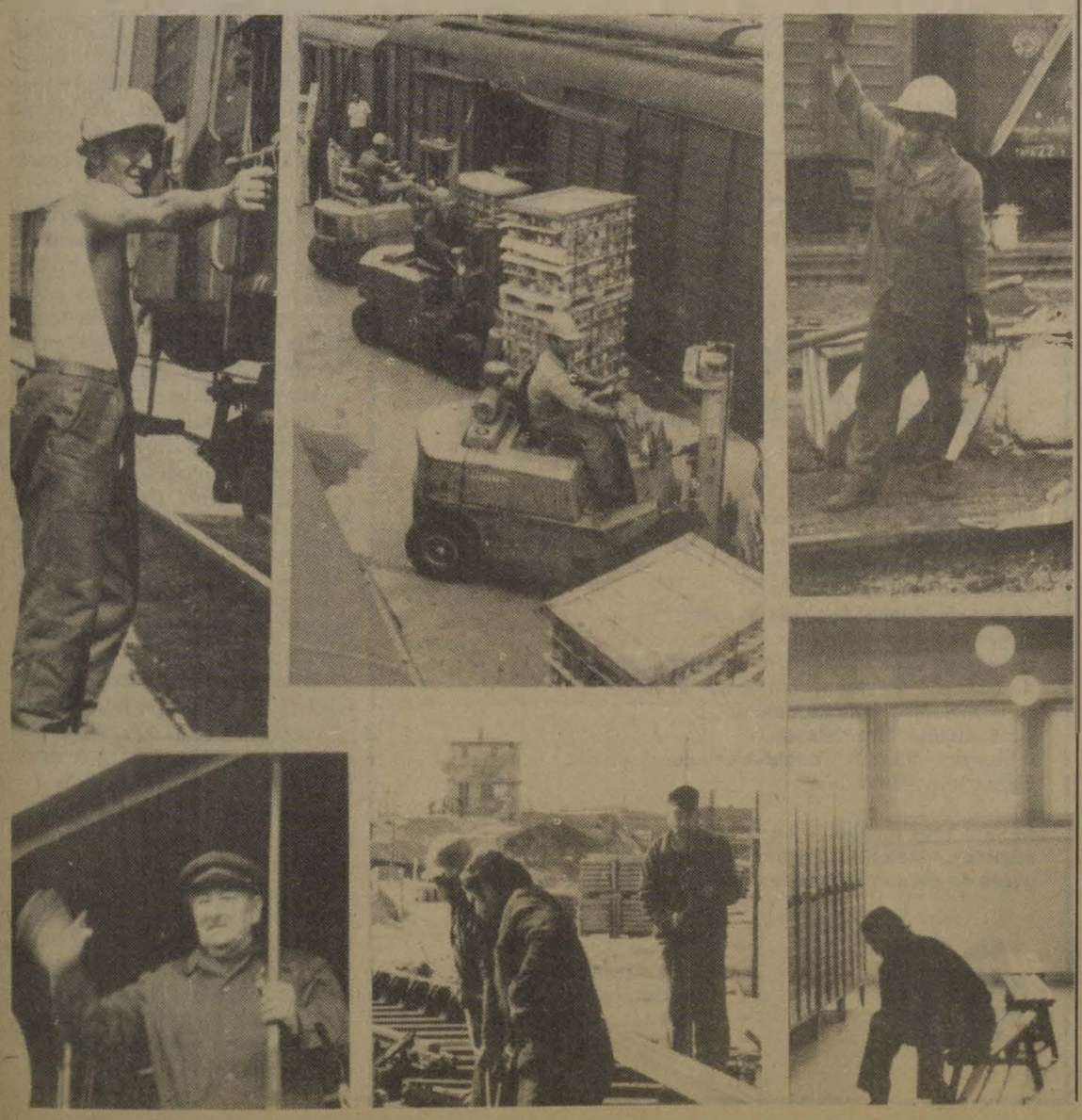
— A világon mindenütt elismerik a vasút politikai, gazdasági jelentőségét, általános a felismerés, hogy a vasút nemcsak nosztalgia, hanem a jövő is. *Szép hivatás, valóságos szolgálat jól megfelelni a jelen kihívásának, ami a lehetőségek és igények különbözőségében ölt testet.*

A MÁV vezérigazgatójának ünnepi megemlékezése után *Németh Miklós* az MSZMP Központi Bizottságának üdvözletét és jó kívánságait tolmácsolta az ünneplő vasutasoknak.

Hangsúlyozta: a közlekedés, s ezen belül a vasút fontos helyet foglal el a gazdaság, a társadalom életében. *Modern közlekedés nélkül nincs fejlett gazdaság, az itt keletkező elmaradások gondokat okoznak a kitűzött célok megvalósításában.* Rámutatott: az ország legnagyobb vállalatánál dolgozók munkája, tevékenységük színvonala, a vasút által nyújtott szolgáltatás minősége közvetlenül befolyásolja a lakosság közérzetét, kihat a termelésre, a külkereskedelmi kötelezettségek teljesítésére. Az elmúlt évtizedekben megvalósított fejlesztések, s a vasutasok áldozatos munkájának eredményeként *ma a vasút maradéktalanul kielégíti a társadalom és a gazdaság szállítási igényeit.* Jelenleg szűkösek a beruházási lehetőségek: bár évente több milliárd forintot fordítanak a vasút fejlesztésére, fenntartására, az előrehaladás mégis lassúbb a kívánatosnál. A nehéz körülmények között csak a meglevő erőforrások takarékosabb, jobb kihasználásával, észszerűbb felhasználásával lehet javítani a személy- és áruszállítási szolgáltatások színvonalát, fokozni a gazdálkodás hatékonyságát.

A Központi Bizottság titkára elismeréssel szólt azokról az erőfeszítésekről, amelyeket a vasút dolgozói tettek annak érdekében, hogy a kedvezőtlen feltételek ellenére is javulhasson a szállítás színvonala. Kérte a vasutasokat, hogy az eddigi lelkesedéssel, de még nagyobb tenniakarással végezzék munkájukat az elkövetkező időben, és társaikat is ösztönözzék erre.

Az ünnepi beszédeket követően *Urbán Lajos* kitüntetéseket adott át. Negyvenhárman kaptak Kiváló Vasutas, ötvenen Kiváló Munkáért kitüntetést. (A 37. vasutasnap alkalmából kitüntetettek névsorát lapunk 3. oldalán közöljük.)



TISZTAVATÁS A NYUGATI PÁLYAUDVARON

A vasúti munka szép szakma

Urbán Lajos tisztavató beszéde



Urbán Lajos közlekedési miniszter beszédét mondja

A hagyományos tisztavatást közvetlenül a kitüntetési ünnepség után, a Nyugati pályaudvar Váci út felőli oldalán, a kormányváróterem előtti téren tartották. A dísztribünön helyet foglaló vendégek között volt *Németh Miklós*, az MSZMP Központi Bizottságának titkára, *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára.

Az ünnepséget *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese nyitotta meg, mint mondotta: az idén fennállásának százéves jubileumát ünneplő MÁV Tisztképző és -Továbbképző Intézet 118 magasabb szaktudással rendelkező hallgató útbaindításával járul hozzá az 1987. évi szállítási feladatok teljesítéséhez. Valamennyien képesítést szereztek a forgalmi-kereskedelmi, valamint a kereskedelmi nappali tagozaton. A forgalmi kereskedelmi hallgatók közül *Diósi László* és *Haludka Sándor*, a kereskedelmi tagozat hallgatói közül pedig *Máté Zsuzsa* kitűnő eredménnyel fejezte be tanulmányait. Ezért soron kívüli előléptetésben részesültek.

A megnyitó szavak után *Urbán Lajos* közlekedési miniszter mondott beszédet. Elöljáróban méltatta a vasutasnap jelentőségét, majd így folytatta:

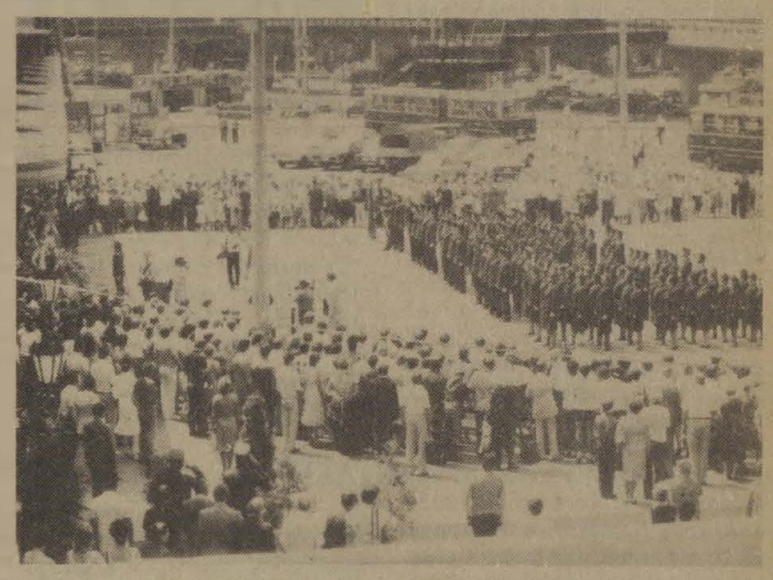
— A vasúti munka sok áldozattal, lemondással járó szép szakma, és annak ellenére, hogy a munkakörülmények, a munkafeltételek az elmúlt években nem szándékainknak megfelelő ütemben javultak, mégis több mint 135 ezer ember tekinti hivatásának és szereti a vasúti szolgálatot. A vasutasság hagyományos áldozatvállalása mutatkozik meg abban is, hogy a népgazdaság jelenlegi kedvezőtlen helyzetében megértéssel fogadják a megterhelő munkakörülmények javítására, a technológiai folyamatok korszerűsítésére, a nehéz és veszélyes fizikai munka kiváltására, a megérdemelt anyagi elismerés növelésére irányuló törekvések korlátozott valóra váltását. Ezek megszüntetésére csak az ország, a népgazdaság gondjai megoldásának mértékében kerülhet sor.

A hetvenes években Európában olyan nézetek alakultak ki, hogy a rendkívül gyorsan fejlődő közúti közlekedés mellett a vasutak szerepe gyors ütemben háttérbe szorul. Viszszatekintve az elmúlt 15 évre, egyértelműen lehet látni azt, hogy a vasút szerepe — a gyorsan fejlődő közúti közlekedés mellett is — növekvő mértékű. *A magyar népgazdaságban a vasúti közlekedés a múltban is, ma is, és a jövőben is kiemelkedő fontosságú szerephez jut.* Elég megemlítenem azt, hogy a külkereskedelmi szállítások 90 százaléka vasúti kocsikon hagyja el az országot, vagy érkezik hozzánk. Csaknem 20 határállomáson keresztül kapcsolódnak a szomszédos országokkal azok a tranzit vasútvonalak, amelyeken a vasúti szállítási teljesítmények több mint 20 százaléka bonyolódik le.

A csökkenő utasforgalom mellett is meghatározó szerepe van a vasúti közlekedésnek a *környezetében is.* Ezek a számok azt mutatják, hogy Magyarországon a vasút szerepe döntő jelentőségű még akkor is, ha fejlesztése érdekében az utóbbi években nem sikerült a legkedvezőbb lehetőségeket biztosítani.

Ezeket a számokat csak annak igazolására mondtam el, hogy vasutasaink elé olyan perspektívát vetítsek, amelyből látszik, hogy mindennapi munkájukra az országnak rendkívül nagy szüksége van és eredményes tevékenységük nélkül a gazdaság zavartalan működése alig képzelhető el. Így lesz ez a jövőben is. A vasút fejlesztésében meglevő átmeneti hiányosságok — meggyőződésem —, hogy jó beruházáspolitikával, a fejlesztések fontosság szerinti sorolásával ebben az ötéves tervben felszámolhatók lesznek. Addig is kérem a vasutasokat, hogy viseljék el azokat a többletterheket, túlórákat, korlátozott pihenési lehetőségeket, amelyek átsegítenek bennünket a nehéz szakaszon.

— Ismeretes, hogy a Magyar



A tisztavatás ünnepélyes pillanata
(Zelman Ferenc felvételei)

hivatasforgalom lebonyolításában. *Naponta több mint százezer ember érkezik Budapestre és hasonló nagyságrendű hivatásforgalom bonyolódik le az ország további öt nagyvárosi* Államvasutak vállalati gazdálkodási rendszerben dolgozik, annak ellenére, hogy elsősorban a személyszállításban olyan állami érdekeltségű feladatokat is nap mint nap ellát,

(Folytatás a 4. oldalon.)

Száznegyven éves a Landler Járműjavító

Ünnepi megemlékezés, emléktábla-avatás

A fennállásának 140. évfordulóját ezekben a napokban ünneplő Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzemben július 6-án megemlékezést tartottak, amelyen *dr. Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet munkatársa beszélt a vasutasok munkásmozgalomban betöltött szerepéről.

Július 10-én a KISZ-esek felavatták *Landler Jenő* emléktábláját, majd *Kövér Imre* üzemigazgató megnyitotta az évfordulóra készített üzemtörténeti kiállítást, amelyben bemutatják a járműjavító fejlődését a kezdetektől napjainkig. Ünnepi beszédében vázolta a közel másfél évszázad fontosabb epizódjait.

Elmondta többek között, hogy az első, 1847-ben, a mai Nyugati pályaudvar területén felépült mozdony- és kocsijavító telep Pesti Főműhely, majd később Nyugati Főműhely elnevezéssel működött, s a mozdony-, személy- és teherkocsijavításon kívül svájci és belga licenc alapján gőzmozdonyok és vasúti kocsik gyártását is végezte.

A vasúthálózat folyamatos bővítésével azonban egyre szűkebbnek bizonyult, ezért 1902-ben új műhely felépítését kezdték meg. Ez lett az *Istvántelki Főműhely*, a Landler elődje, ahova 1905-ben költözött át a járműjavító. Ezen a néven egyébként 1950-ig szolgált. Ekkor az újjászervezett vállalat — a dolgozók javaslatára — felvette a Tanácsköztársaság egyik vezető egyéniségének, *Landler Jenőnek* a nevét.

ÜLÉST TARTOTT A SZOT

Állásfoglalás a kibontakozásról, a szakszervezetek teendőiről

Megkülönböztetett figyelmet a szociálpolitikára

Nagy jelentőségű napirendi pontot tárgyalt legutóbbi ülésén a Szakszervezetek Országos Tanácsa. A vezető testület állást foglalt az MSZMP Központi Bizottsága gazdasági, társadalmi kibontakozást segítő programjáról és a megvalósítást szolgáló szakszervezeti feladatokról. A téma előadói Gáspár Sándor, a SZOT elnöke és Nagy Sándor, a SZOT titkára voltak.

A SZOT elnöke gazdasági bajainkról szólva nem csupán a kedvezőtlen külső tényezőket és belső munkánk gyengeségeit említette meg, hanem azt is, *hogy hazánkban és más szocialista országokban is illúziók voltak a szocialista társadalom lehetőségeiről.* Hosszú ideig nem a reális lehetőségeinkből indultunk ki, hanem azt fogalmaztuk meg célként, amit elérni szerettünk volna. A társadalomirányítás mélyreható fejlesztése olyan folyamat, amely részintézkedésekből, változtatásokból kell, hogy összeálljon. Hosszabb periódusú program, amelynek most tesszük meg az első lépéseit.

A szükséges intézkedések között a nagyüzemek jelentőségének helyreállítása, a munka becsületének visszaállítása, a tervszerűség erősítése, a piac szerepének nagyobb figyelembevétele szerepel. A gazdasági kibontakozásnak két szakasza van, hangsúlyozta a SZOT elnöke. *A legelső feladat a gazdasági és társadalmi romlási folyamat megállítása. A cselekvésen van a sor.*

Gáspár Sándor kiemelten szólt a foglalkoztatáspolitika kérdéseiről, az elkerülhetetlen struktúraváltásról, a gazdaságtalan munkahelyek felszámolásának szükségességéről, de mint hangsúlyozta, mindezeket azzal a körültekintéssel, emberséggel és tisztességgel kell végrehajtani, ahogy azt a szocialista társadalmi rendszer természete megköveteli. *A szakszervezetek elutasítják azt az álláspontot, amely szerint bármely meghirdetett munkanélküliség hasznára válhatna a népgazdaságnak.* A SZOT elnöke foglalkozott az adórendszer, a nyugdíjrendszer változtatásának kérdéseivel, a bérreformmal, hangsúlyozva, hogy a mozgalom nagy figyelmet szentel ezek megfelelő előkészítésére.

Végül konkrét szakszervezeti feladatokról szólt. Mint mondta, a szakszervezet sokat tud tenni azért, hogy a dolgozók magatartása, cselekvése a nehéz helyzetben is pozitívan alakuljon. ehhez azonban önmagát is meg kell újítania.

Nagy Sándor, a SZOT titkára azt hangsúlyozta, hogy a SZOT állásfoglalás-tervezetének egyik fő funkciója, hogy megerősíti: *a szakszervezeti mozgalom azonosul a párt programjával, támogatja és részt vállal a feladatok végrehajtásából. A szakszervezetek támogató szerepe azon is alapul, hogy a párt programja fontos kérdésekben a szakszervezeti mozgalom javaslatait tükrözi.*

A SZOT titkára elemezte az év első öt hónapjának gazdasági helyzetét. A termelésben az élénkülés jelei láthatók, azonban a külső és belső pénzügyi egyensúly szempontjából ez nem érezteti hatását. A továbbiakban arról beszélt, hogy a mozgalom támogatja a szerkezetváltást, ugyanakkor feladata, hogy a közben keletkező emberi konfliktusokat a lehető legminimálisabbra szorítsa. Hangsúlyozta a központi foglalkoztatáspolitikai alap létrehozásának szükségességét.

Az elkövetkező időben többlet terhek nehezednek a lakosságra, azonban ezeket arányosan meg kell osztani a termelőszféra, a költségvetés és a lakosság között. Nélkülözhetetlennek nevezte a szociális gondoskodás erősítését: mint mondta, egy jól működő szociálpolitikai intézményrendszer alapvetően befolyásolja a társadalom teljesítőképességét.

Ez utóbbi gondolatot támasztották alá az előadásokat követő vitában felszólalók is. A hozzászólók mindegyike a kibontakozási program mellett foglalt állást, többen azonban aggodalmukat fejezték ki például a nyugdíjreform bevezetésének idejét illetően, mondván, véget kell vetni az ezzel kapcsolatos találgatásoknak. Felvetődött a jogos igény, miszerint a gazdasági szerkezetváltással egyidőben figyelmet kell fordítani az infrastruktúra szerkezetváltására is. *Ugyancsak elhangzott, hogy gazdálkodó, irányítószerveink működéséből száműzni kell a bürokratikus vonásokat.*

A vita után — kisebb módosításokkal — a SZOT plénuma elfogadta a gazdasági-társadalmi kibontakozásról, a szakszervezetek teendőiről szóló állásfoglalást. Az állásfoglalás tartalmazza, hogy a szakszervezetek támogatják a KB által elfogadott alapvető gazdaságpolitika irányait, a szelektív műszaki-technikai fejlesztés, a szerkezetváltás előtérbe állítását, a külgazdasági egyensúly javítását, az ezekhez szükséges források olyan módon történő biztosítását, amihez társadalmi közmegegyezés alakítható ki. *A dokumentum hangsúlyozza az előrelátó foglalkoztatáspolitika, a központi foglalkoztatáspolitikai alap létrehozásának, a gazdálkodási feladataink megvalósításához kellő források megteremtésének szükségességét.* A szakszervezet fontosnak tartja, hogy a vállalatok számára közvetített keményebb hatékonysági követelmények, a lakossági fogyasztás tényleges teljesítményekkel összhangban álló, szigorúbb feltételeinek kialakítása mellett, nagy figyelmet kapjon a költségvetés kiadásának ésszerű mérséklése is.

A szakszervezetek ebben a helyzetben megkülönböztetett figyelmet fordítanak a szociálpolitikára. A SZOT a feladatok sorában elsődlegesnek tartja a lakáskérdés kiemelt kezelését, a többgyermekes családok életszínvonalának védelmét, az alacsony nyugdíjjal rendelkezők segítését, azt hogy az adóreform bevezetésével egyidőben kidolgozandó bérreform keretében mihamarabb sor kerüljön a keresetszabályozás, az alapbérrendszerek és érdekeltségi formák kimunkálására.

Az általános forgalmi- és a személyi jövedelemadó alkalmazásával kapcsolatban a szakszervezetek fontosnak tartják az olyan megoldások és mértékek alkalmazását, amelyek még átmenetileg sem teremtenek elfogadhatatlan helyzetet sem a fogyasztói árszínvonal, az árarányok alakulásában, sem a foglalkoztatásban.

Az állásfoglalás leszögezi: a szakszervezetek cselekvően részt vállalnak a Központi Bizottság programjában megfogalmazottak megvalósításában, az ehhez kapcsolódó kormányzati program kidolgozásában. A SZOT megfelelő időpontban áttekinti a szakszervezeti tevékenység korszerűsítésének kérdéseit. (Az állásfoglalás teljes terjedelmében a Népszava 1987. július 11-i számában olvasható.)

H. I.

A FAO és a szakszervezetek

A közelmúltban konzultációt tartottak Rómában a nagy nemzetközi szakszervezeti szervezetek és a FAO (Élelemezési és Mezőgazdasági Szervezet) képviselői. A FAO — mint az ENSZ egyik speciális szervezete — fontos témákat vitatott meg sorrendbeli tizedik ülésén. Szó volt többek között a nemzetközi szakszervezeti szervezetek jelenlegi politikájáról és főbb feladatairól az agrárreformmal kapcsolatban.

A kétévenként megszervezett közös konzultációk célja, hogy a szakszervezetek a FAO elé tárják a kölcsönösen aggodalomra okot adó kérdéseket és keressék az együttes cselekvés útjait, formáit. Ennek során elsősorban azok a témák kerülnek napirendre, amelyek az elmaradott vidékek, régiók fejlesztésére vonatkoznak, és realizálásuk nem nélkülözheti a dolgozók aktív részvételét.

A közelmúltban lezajlott konzultáción részt vettek az SZVSZ (Szakszervezeti Világszövetség), *a CISL* (Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége) *és a CMT* (Munka Világszövetsége) *mezőgazdasági és élelmiszeripari területeken működő nemzetközi szövetségei, az Összafrikai Mezőgazdasági Szakszervezetek Szövetsége és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet.*

A résztvevő szakszervezetek által előzetesen megvitatott memorandum bevezetőjeként *Ibrahim Zakaria*, az SZVSZ főtitkára ismét hangsúlyozta, hogy közös érdek a FAO és a szakszervezetek együttműködésének erősítése. Újólag rámutatott arra, hogy lehetetlen a fejlődés és az agrárreform céljainak elérése, ha a szakszervezeti jogokat nem tartják tiszteletben. Ennek érdekében a FAO-nak, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezettel együttműködve nyomást kellene gyakorolnia egyes kormányokra, hogy szüntessék meg mindazokat az akadályokat, amelyek gátolják a mezőgazdasági dolgozók szervezetinek létrehozását és a meglévők megerősödését.

Ugyancsak szorosabb együttműködésre lenne szükség a FAO és az NMSZ között a munkásképzés és továbbképzés terén. Ezek után *I. Zakaria* rámutatott arra, hogy a mezőgazdasági és élelmiszeripari szektorban egyébként is nehéz helyzetet tovább súlyosbította a Nemzetközi Pénzügyi Alap és a Világbank által folytatott politikai gyakorlat. *Különösen a FAO-nak kellene nagyobb felelősséget vállalnia e kérdésben és nemzetközi szinten szigorú intézkedéseket hoznia e szervezetek ellenséges politikájának megváltoztatására.*

Az SZVSZ főtitkára ugyancsak elítélte az amerikai kormány azon törekvéseit, hogy politikai és pénzügyi nyomást gyakoroljon a FAO programjára és tevékenységére. Biztosította a FAO képviselőit, hogy az SZVSZ továbbra is az ENSZ és intézményeinek támogatására vonatkozó, és a XI. Szakszervezeti Világkongresszus Berlinben elfogadott nyilatkozata szellemében fog tevékenykedni.

A vita során szó esett a nemzetközi szakszervezeti szervezeteknek az élelmiszeripar területén folytatott politikájáról és tapasztalatairól, valamint azokról a kérdésekről, amelyek ezekkel összefüggtek, például a mezőgazdasági termékek árairól és a transznacionális társaságoknak az árakra gyakorolt hatásáról. A résztvevők nagy egyetértésével találkozott a FAO-nak „A transznacionális társaságok szerepe a fejlődő országok élelmiszeriparában, mezőgazdaságában, erdő- és halászati ágazataiban" című dokumentuma.

A felszólalók követelték többek között a FAO fokozottabb részvételét az ENSZ által kidolgozandó és elfogadásra kerülő „magatartási szabály" megalkotásában, amely a transznacionális társaságok tevékenységét szabályozná.

A FAO képviselői biztosították a nemzetközi szakszervezeti szervezeteket, hogy a konzultáción tett észrevételeiket és javaslataikat a FAO 1988—1989-es időszakra vonatkozó pénzügyi terve és munkaprogramja kimunkálásánál figyelembe fogják venni. Mind a FAO, mind pedig a szakszervezetek képviselői megfogalmazták azt a véleményüket, hogy a konstruktív viták és a véleménycserék a közös célokat tükrözték és azt, hogy a jövőbeni együttműködés minden szinten a mezőgazdasági dolgozók és parasztok érdekeit fogja szolgálni az egész világon.

Baranyai Zoltán

A svéd szakszervezetek a pénzpiacon

Hamarosan új befektetőkkel, a szakszervezetekkel bővül a rohamosan fejlődő svéd pénzpiac: a LO szakszervezeti szövetség 10—15 tagja a hírek szerint 700 millió svéd koronát (110 millió dollár) fog invesztálni a pénzpiacon.

A jelek szerint a svéd szakszervezeteknek nincsenek ideológiai aggályaik, hogy pénzüket jó haszonnal a pénzpiacon fektessék be. A LO két évvel ezelőtt úttörőként megvette a svéd kapitalizmus fellegvárának számító Skandinaviska Enskilda Banken 2 millió részvényét 100 millió korona körüli értékben. A befektetés feltétlenül gyümölcsözőnek bizonyult: *a szakszervezet jó hasznot húzott a bankrészvények nagyarányú emelkedéséből.*

A hírek szerint a többi között a gépipari, az építőipari, valamint a gyári és városi munkások szakszervezete egy új közös vállalkozást hoz létre a pénzalapok befektetésére. A befektetéseket a Sparbankernas Bank Swedbank, a takarékbankok központi bankja fogja menedzselni. A felügyeletet egy, a szakszervezetek és a bank képviselőiből álló tanács fogja ellátni.

Svédország világviszonylatban élen jár a dolgozók szervezettségét tekintve, s a szakszervezetek jelentős vagyonnal rendelkeznek. Vezetőik az utóbbi időben mind nagyobb figyelmet szentelnek e pénzek minél nyereségesebb befektetésére, és egyre hozzáértőbben ítélik meg a 80-as években robbanásszerűen fejlődő svéd pénzpiacokat. Ma már régimódinak számít, ha a pénzt betétként a bankban helyezzük el, mert a betétek hozama jelenleg túl alacsony — mondja a gépipari dolgozók szakszervezetének pénzügyi vezetője.

A szakszervezeteket a jelek szerint az sem tántorítja el a pénzpiacoktól, hogy a közelmúltban a stockholmi városigazgatásnak egy spekulációs botrány 450 millió koronás veszteséget okozott. A szakszervezetek úgy vélik, hogy a pénzpiaci befektetésnek nincs kockázatuk, amíg távol tartják magukat a határidős spekulációktól.

(Financial Times)

IRÁN

Gazdasági gondok

Az iráni szakszervezeti mozgalom bulletinje, az „Ettehad", egyik cikkében az iráni vállalatok jelenlegi helyzetével foglalkozott, és megállapította, hogy a kőolajexport jelentős csökkenését követően az iszlám rendszer súlyos problémákkal találta magát szembe: egyre nagyobb gondot okoz az ország ipari üzemeinek nyersanyaggal és félkész termékkel való ellátása.

A kialakult helyzet javítása érdekében az iráni kormány az üzemek bezárásának politikájához folyamodott. Tartva azonban ezek belpolitikai és társadalmi következményeitől, az elbocsátásokkal párhuzamosan alattomos módszerekhez folyamodott. Például a túlórák és különböző prémiumok megszüntetésével a jövedelmeket a felére csökkentették. Több vállalatnál az üzemi étkezdéket megszüntették és a bölcsődéket bezárták.

A dolgozók közötti viszálykodás felszítása érdekében bérdifferenciálást vezettek be a régi és az újonnan felvett dolgozók között. Az önkéntes felmondásra való erőszakos késztetés formái között szerepel a frontra küldéssel való fenyegetés is.

A felmondásokkal és a bérek csökkentésével párhuzamosan a mozgóárusok száma egyre növekszik. Ugyanis az elbocsátott munkások és más jövedelem nélküliek az utcán árulnak cigarettát, mosóport, borotvapengét, ami szintén sok nehézségbe ütközik, mert a hatóságok rendszeresen akadályozzák az ilyen jellegű kereskedelmet.

B. Z.

Agrimpex



Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Évente mintegy 3,5–4 millió tonna áru exportját-importját az Önök segítségével valósítjuk meg. Az Önök közreműködése nélkül elképzelhetetlen lenne alapvető gazdasági célkitűzéseink megvalósítása.

Kérjük, hogy az eddigi jó együttműködésünkhöz hasonlóan segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

AGRIMPEX
gazdasági vezetése
és
dolgozó kollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Elismeréssel adózunk a sokszor nehéz, embert próbáló körülmények között végzett munkájuk során elért eredményeiknek, és köszönetünket fejezzük ki azért, hogy évről évre elősegítik gazdasági célkitűzéseink megvalósítását. Kiemelkedő eredményként tartjuk számon az ötmilliomodik tonna timföld közelmúltbeli kiszállítását a Magyar—Szovjet Timföld-Alumínium Egyezmény keretében.

Kérjük, hogy további jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasútszállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

HUNGALU

a Magyar Aluminiumipari Tröszt gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

Kitüntetések a 37. vasutasnap alkalmából

A 37 vasutasnap alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a közlekedési miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozott: Apáti Ferenc tolatásvez., Dombóvár KÜF; Ács János vonatvez., Füzesabony KÜF; Bajcsay János lakatos csop. vez., Hegyeshalom Vont. Főn ; Balogh Ferenc lakatos csop. vez., Dombóvár Vont. Főn.; Balogh István csop. vez. előmunkásnak, Pápa Pft. Főn., Boda Emil ügyint., Pécs Vasútig.; Czimmer Béla építésvez., Bp. MÁV Építési Főn.; Czöndör Miklós mozd. vez., Sopron Vont. Főn.; Cseh István titkárságvez., Északi Jj. Ü.; Dallos Zoltán szakoktatónak, Záhony Üzemig.; Drobni Miklós tolatásvez., Nyíregyháza KÜF; Farkas Ferenc üzemfőn. h., Békéscsaba KÜF, Farkas József személyzeti vez., Bp. MÁV Anyagell. Ig., Fehér László főoszt. vez. h., MÁV Vezérig.; dr. Földesi József ügyvez. elnöknek, Bp. Vasutasok Ált. Biztosító Egyesülete; Hidvégi István műszerésznek, Bp. MÁV Balparti BBFF; Hornyán Sándor üzemvit. h., Győr KÜF, Horváth János dízellakatosnak, Pécs Vont. Főn., Juhász Ferenc oszt. vez h., Miskolc Vasútig.; Kapronczai János igazgatónak, Szombathely Vasútig Kuburczik János tolatásvez., Bp. Ferencváros KUF; Matkócsik István vonatvez., Békéscsaba KÜF, Miklós Mihály tolatásvez., Szeged KÜF; Miskolci Sándor oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Móri László belső ellenőrnek, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Nagy György vonatvez., Szolnok KÜF, Nagy József váltókez., Rákosrendező KÜF; Németh János ügyint., Szombathely Vasútig., Oláh István lakatosnak, Békéscsaba Pft. Főn.; Péter István kocsivizsg. Bp. Keleti Műszaki Kocsiszolg. Főn., Poór Péter kovács csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü., Puskás György igazgatónak, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Rabb János kőművesnek, Bp. MÁV Magasépítési Főn., Sallai Béla féklakatosnak, Szombathely Jj. Ü., Széll György oszt. vez., Bp. MÁV TBÉF; Torony József darukötözőnek, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn., Újvári Tivadar építési csop. vez., Miskolc MÁV BBFF; Tóth Gézáné személyzeti és munkaügyi vez., Nyíregyháza KÜF; dr. Vargha Géza oszt. vez. főorvosnak, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Vass Józsefné forg. ügyint., Bp. Vasútig.; Wágner József esztergályos csop. vez., Debrecen Vont. Főn.; Zombor Vince felépítményi munkavez., Szentes MÁV Építési Főn.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette, Ásó Pál távközlő műszerészt, Bp. Jobbparti BBFF; Bácskai István belső ellenőrt, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn., Benke Imréné munkavéd. vez., Vác Pft. Főn.; Birics Ferenc előmunkást, Nagykanizsa Pft. Főn., Csósza István hivatalvez., MÁV ÜGH; Demcsák Ervin építésvez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Farkas Pál művez., Tatabánya Vill. Vonalfőn., Fehér Andrásné ügyint., Bp. Vasútig.; dr Gátai György osztályos főorvost, Bp. MAV Kórház és Közp. Rendelőint., Göbölös Ferenc vill. szerelőt, Kaposvár Vont. Főn., Gulyás Benedekné csop. vez., Miskolc Számvit. Főn.; Harnos István pályamunk., Hatvan-Salgótarján Pft. Főn., Havasi János lakatos csop. vez., Bp. MÁV Vill. Felsővez. Építési Főn., Horváth Józsefné árupénztárost, Dombóvár KÜF, Kemény Ferenc oszt. vez., Bp. MÁV Számítástechn. Int.; Kerekes Sándorné üdülővez., Bp. MÁV Alk. Első Bizt. és Segélyegyesülete; Kola János szakácsnőt, Debrecen KÜF, Kiss Győző lakatos lánghegesztőt, Miskolc MÁV Építési Főn., Kőrösi Sándor vontatási vonatkísérőt, Kiskunhalas Vont Főn., Kőszegi István lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü., Kuczora István kocsivizsg., Szolnok Vont. Főn.; Kutasi László szolg vez. váltókez., Záhony Üzemig., Lakó Lászlóné ügyint., Szeged MAV BBFF; Mandula József üzemfőn. h., Mátészalka KÜF, Mauer János kőműves csop. vez., Bp. MÁV Balparti Épületfenntartó Főn., dr Mérő Tibor oszt. vez., Bp. MÁV Nyugdíj Ig., Nagy Béla átrakómunkást, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn., Nagy II László egyeztető raktárnokot, Bp. Józsefváros áll főn., Németh Ernő munkavez. Celldömölk MÁV Építési Főn., Nyers Lászlóné távgépírókez., Dunaújváros KUF Oláh László tüzikovácsot, Szolnok Jj. Ü., Pajtás István raktárnokot, Záhony Üzemig., Ruzsics Károly forg. szolg. tevőt, Szombathely KÜF, Sebestyény Zoltán szerelő lakatos csop. vez., Celldömölk Vont. Főn ; dr. Simándi István főmunkatársat, Szeged Vasútig., Simon György tudományos főmunkatársat, Bp. Vasúti Tud. Kutató Int.; Sutus Sándor rakodógépkez., Szeged MÁV Ig Osztószertárfőn., Szabó Imre csop vez., Bp. MÁV Épületfenntartó Főn., Szécsényi János váltókez., Hatvan KÜF, Szujer István telepvez., Puspökladány MÁV Fatelítő Fon., Tóth Györgyné oszt. vez. h., Szombathely Vasútig., Vantsák József áruraynyitót, Miskolc KÜF, Varga László ügyint., Bp. Vasútig., Vincze Győző kőművest, Bp. MÁV Magasépítési Főn., Wagner Tibor oszt. vez., Bp. MÁV Gépészeti. Technológiai és Anyagvizsg. Ü.; Wéber Tibor polg véd. törzspar., Kaposvár KÜF

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak: Ádám János ügyint., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü., Balázs László váltókez., Nagykanizsa KÜF; Bezsik László csop. vez., Hatvan MÁV Vill Vonalfőn.; Bihacsy László hídász művez., Szeged MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., Bokodi Miklós váltókez., Celldömölk KÜF, Bolyós Balázs anyagoszt. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Borbíró István váltókez., Rákosrendező KÜF; Bradák Béla főművez., Székesfehérvár Jj Ü., Egyed Dezső gépkezelő, Landler Jenő Orsz. Osztószertárfőn.; Egyed Sándor kitérőlakatos, Hatvan-Füzesabony Pft Főn., Faragó Sándor tolatásvez., Püspökladány KÜF; Forrai Pál málházó, Dombóvár KÜF; Földi Imre targoncavez., Bp. Déli áll. főn.; Fukszius István esztergályos. Püspökladány Vont Főn., Gulyás Sándor főüzemir., Debrecen Ig. Üzemir. Közp.; Hegedüs Béláné gazd. vez. Bp. MÁV Szimfonikusok Zenekari Főn.; A. Horváth László kocsivizsg., Miskolc Vont. Főn.; Juhász Istvánné műsz. átvevő, Bp. MÁV Gépészeti, Technológiai és Anyagvizsg. Ü ; Kancsura Györgyné ügyint., Bp. Vasútig. Számvit. Főn., Káplár János raktárkez., Nagykanizsa Szertárfőn., Kishonti Tivadar kovács, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü., Komáromi László mozd. vez., Komárom Vont Főn., Kozma József tanműhely vez., Szolnok Jj. Ü., Kovács Lajos csop. vez., Bp. Vasútig.; Ladányi László műszerész, Szeged MÁV BBFF; Lázár Jánosné baleseti előadó, Bp. Vasutasok Ált. Biztosító Egy.; Lenkei Tiborné ügyint., Bp. MÁV Számítástechn. Int., Litkei János csop. vez., Hatvan Vont. Főn ; Medve István kocsimester, Hatvan KÜF; Nagy Béla asztalos, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn., P Nagy Imre munkás, Bp. MÁV TBÉF, Nagy Józsefné ügyint., Szeged Vasútig ; B. Nagy Pál művez., Szolnok Jj. Ü., Orbán János targoncavez., Székesfehérvár Szertárfőn.; Papp János segédmunkás, Záhony Üzemig., Papp József rakt. vez., Dombóvár Osztószertárfőn., Pál András mozd. vez., Záhony Vont. Főn., Péter József dízel mozd. szerelő, Nyíregyháza Vont. Főn., Raffa István esztergályos brigádvez., Dunakeszi Jj. Ü., Ragányi József főn vez., Sopron Pft. Főn., Ritecz Sándor vonatvez., Gyékényes KÜF, Seiben István gépjárművez., Szentes MÁV Építési Főn., Simonné Ifsics Klára ügyint., Nagykanizsa Vont. Főn.; Scheffer Ferenc szertárfőn. h., Bp. MÁV Közp. Orsz. Osztószertárfőn., Schuck Géza főmenetir., Bp. Vasútig. Üzemir. Közp., Szabó János kőműves szakmunkás, Kaposvár MÁV Épület- és Hídfennt. Főn., Száraz György TMK-asztalos, Bp. MÁV Tervező Int.; Szendrei Sándor szolg. főn., Vác Pft. Főn.; Szilágyi Zsigmond katonai irányító, MÁV Vezérig. Uzemir Közp., Tabányi János mosoda üzemvez., Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend int.; Tapasztó Károly váltókez., Lökösháza áll. főn.; Ungvári Pál tanműhelyvez., Debrecen MÁV Okt. Főn., Varga Zoltán ügyint., MÁV Vezérig., Vámos Béla gépkez., Északi Jj. Ü.; Végh Lajos tolatásvez., Bp. Kelenföld KÜF; Zengő Péter ultrahangos sínvizsg csop. vez., Bp. MÁV Közp. Felépítm. vizsg. Főn., Rózsa Sándor főművez., Miskolc MÁV BBFF;

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette Aros András kocsitakarító brig. vez., Zahony Üzemig.; Ábrahám László felépítm karbantartó géplánctvez. Jászkisér MÁV Építőgépjav Ü., Bak László targoncavez., Székesfehérvár KUF; Balogh József pályamunkást, Bp MAV Építési Főn., Banga István gépkocsivez., Záhony MÁV Gépesített Rakod Főn., Barna Lajosné laboránst, Miskolc Vont. Főn., Bárány István lakatost, Miskolc MÁV BBFF, Bártfai Béla vízvez szer csop. vez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfennt. Főn., Beczo Árpád művez., Bp. Déli Musz. Kocsiszolg Fon., Becse Imre áll. főn. Szerencs KÜF, Bigus Sándor csop. vez., Gyöngyos MÁV Kitérogy Ü., Bíró János mozd. vez., Cegléd Vont. Főn., Bodnár Bertalan művez., Dombóvár Vill. Vonalfőn., Bodócs Mihályné takarító csop. vez., Bp. MÁV ÜGH, Bojtok István muszerészt, Szeged MÁV Ig. Számítástechn. Közp.; Borbély Imre vegyészeti anyagvizsg., Bp. MÁV Gépészeti. Techn és Anyagvizsg Ü.; Bozóki István szerelőt, Szeged MÁV Épület és Hídfennt Főn., Bugyi László targoncavez., Bp. MÁV Közp. Orsz Osztószert Fon., Czibere Jenőné anyaggazd., Debrecen MÁV Gondnokság, Déri Sándor csop. vez., Szombathely MÁV Épület és Hídfennt. Fon., Dudás József lakatost, Bp Keleti MAV Vill. Fennt Főn., Elek István vez. oktatót, Püspokladány KÜF, Elekes Lajos szolg. főn., Debrecen MÁV BBFF; Farkas Ernő dízelszerelő csop. vez., Zalaegerszeg Vont. Főn.; Farkas István ügyint., Füzesabony KÜF, Fábián Zoltán műsz. átvevőt, Bp. MÁV Gépészeti, Techn. és Anyagvizsg. Ü ; Fekete Imre oszt. vez. h., Miskolc Vasútig., Forgó László kőművest Miskolc MÁV Építési Főn.; Frey Károlyné műsz. könyvtárvez., Bp. MÁV TBKF, Füredi Béla váltókez., Veszprém KÜF; Gál Elek vonalgond.; Debrecen Pft. Főn., Géczi Pál fényezö-másoló csop vez., Szolnok Jj. Ü.; Gyenes István forg. ügyint., Bp. Vasútig., Gyurcsán Sándorné adatrögzítőt, Bp MÁV Számítástechn. Int.; Gyuri László főpályamestert, Szolnok Pft. Főn.; Hack Ferenc vonatfelvevőt, Pécs KÜF, Határ Sándor tolatásvez., Cegléd KÜF, Hencz Lajos felsővez. szerelő csop. vez., Dombóvár MÁV Vill. Vonalfőn., Hernádi Klára személyzeti és munkaügyi vez., Pécs Pft. Főn , Hidasi Antalné rakt. kez., Szolnok MÁV Szertárfőn.; Horváth Béla műszerészt, Szombathely MÁV BBFF; Ipacs Istvánné laktanyaügyeletest, Füzesabony KÜF, Kaskötő József előmunkást, Kisújszállás Pft. Főn.; Kaszás István forg. vezénylőt, Bp. Keleti áll. főn., Kelemen Sándor váltókez., Vésztő KÜF, Képe Sándorné személypénztárost, Bp. Déli áll. főn., Kirschner János vill. lakatost, Bp. Keleti Vont. Főn.; Kiss Attila ügyint., Szombathely Vasútig., Kiss Ferencné rakt. kez., Dombóvár MÁV Építési Főn ; Kókány Gyuláné teljesítményelszámolót, Dombóvár Vont Főn , Koszednár Lipót kocsirend , Kaposvár KÜF; Kovács Andrásné gondnokot, Bp. MÁV Tisztképző és Továbbképző Int., Kovács Györgyné betan. munkást, Bp. MÁV Gépészeti, Techn. és Anyagvizsg. Ü., Kovács József belső ellenőrt, Bp. MÁV Közp. Orsz. Osztószert. Főn.; dr Kozák Viktorné rakt. vez., Bp. Déli Szertárfőn., Kövesi Ádám asztalost, Pécs MÁV BBFF; Kreidl Márton előmunkást, Győr Pft. Főn.; Lajos Józsefné könyvelőt, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn. Maglóczky Andrásné bérellenőrt, Szeged-Rókus MÁV Számvit. Főn., Márton József rakod. irányítót, Miskolc KÜF, Mezei Mihály műszerészt, Záhony MÁV BBFF, Mészáros János művez., Bp. MÁV Jobbparti BBFF, Molnár 2. Ferenc mozd. vez., Nagykanizsa Vont Főn., Móritz Margit aszszisztenst, Szombathely MÁV Ter. Egészségügyi Közp., Nagy Attila szakoktatót, Szolnok 605. sz. „F. Bede László" Ipari Szakmunkásképző Int és Szakközépisk., Nagy Béla váltókez., Zalaegerszeg KÜF, Nagy Ilona ügyint. Bp. Mozd. vez. Vasútüzemi Dolg. Bizt. és Segélyezo Egyesülete, Nemes Jolán távgépírókez., Pécs Vasútig. Üzemir. Közp., Óvári János vill szerelő karbantartót, Bp. Vasutas Biztosító Egy.; Paulovits Gábor belső ellenőrt, Bp. MÁV Jegynyomda Főn., Péterfalvi István szb-titkárt, Szombathely Vont. Főn., Pintér Margit csop. vez. h., Bp. Vasutas Biztosító Egy., Polasek Tibor munkavez., Szentes MÁV Építési Főn., Regős Árpádné bérellenőrt, Pécs Számvit. Főn., Révész István kocsiint.; Záhony Üzemig., Rója Mihály sorompókez., Miskolc Pft. Főn., Rosnyay András tervező csop. vez., Bp. MÁV Tervező Int., Rosta Gyuláné rakt. kez., Bp. MÁV Közp. Orsz. Osztószertárfőn., Rózsa Györgyné ügyint., Bp. MÁV Hídépítési Fon , Rozsi János dizelmozd. szerelő csop. vez., Szeged Vont. Főn., Sallai István áll főn , Tapolca KÜF, Sághi Katalin átmeneztőt, Nagykanizsa KÜF; Sándor András pályamunkást, Mátészalka Pft. Főn , Sárvári János rakt vez. Debrecen MÁV Ig. Osztószertár Főn. Sebők Lajos mozd vez., Debrecen Vont Főn Semegi János ügyint. Záhony Üzemig. Senténvi Béla vizsg. fökalauzt, Hatvan KÜF; Sike József ugyint , Dunaújváros KÜF, Skoda Ede ügyint. csop. vez., Bp. MÁV Nyugdíj Ig., Somogyi Lászlóné számfejtőt, Bp. Vasutasok Ált. Bizt. Egy., Schimpl Ferenc ügyint Szeged Vasútig Schmidt János lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj Ü.; Suba István művez., Debrecen MÁV Építési Főn , Szabó Gáborné főmunkatársat, Bp. MÁV Bevételell Ig. Szabó B. Géza forg szolg. tevőt, Kiskunhalas KÜF; Szalai Ferencné személyzeti és munkaügyi vez. h., Szombathely Vont. Főn., Szekeres Antal vez. szakokt , Szolnok 605. sz. „F Bede László" Ipari Szakmunkásképző Int. és Szakközépisk.; Széplaki János szolg. főn., Bp MÁV Balparti BBFF Szilágyi György művez., Debrecen MÁV Építési Főn , Szilágyi József lakatost, Záhony Vont. Főn , Szojka János ács-állványozót, Debrecen Jj Ü Tihanyi Sándorné ügyint. bérellenőrt, Bp. MÁV Közp. Számvit. Hiv , Toma Jánosné rakt. kez , Bp MÁV Kozp Orsz. Osztószertárfőn., Tóth Ferencné takarítónőt, Pécs Vont Főn Tóth László épülettisztító gépkezelőt, Bp Vasútig. Házgondonokság, Tóth Péter forg. szolg tevőt, Hatvan KUF, Tótok Bertalan rakt kez , Balassagyarmat KUF; Tupi Lajos mentő gépkocsivez , Bp. MÁV Egészs. Ell. Főn., Turcsán Istvánne ugyint., Pécs MÁV Ter Egészségugyi Kozp., Varga Bertalan pályamunkást Sátoraljaújhely Pft. Fon., Varga József műszerészt, Szolnok MÁV BBFF; Vari István mozd vez , Szentes Vont Fon , Veres Béla asztalos birgádvez., Dunakeszi JJ U Veress Sándor munkavéd. vez., Mátészalka Pft. Főn., Villás József előmunkást, Nyíregyháza Pft. Főn , Zsebe Lászlóné gépírót, Bp Vasutig Házgondnokság

Nyugállományba vonulók kitüntetése

A közlekedési tárcánál évek óta szép hagyomány, hogy a több évtizedes munkájuk után, nyugállományba vonulásuk alkalmából kitüntetik azokat, akik kiemelkedő munkát végeztek a tárcához tartozó vállalatok különböző munkaterületein. Így volt ez július 3-án is, amikor *Klézl Róbert* közlekedési miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen kormány- és miniszteri kitüntetéseket nyújtott át a nyugalomba vonult vasutasoknak.

Nyugállományba vonulásuk alkalmából több évtizeden át végzett munkájuk elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Április Negyedike Érdemrendet

adományozta: Zombori Ferenc ügyint. csop. vezetőnek, MÁV Vezérigazgatóság.

Munka Érdemrend arany fokozatát

adományozta: Bodor László oszt vez. h., Bp. Vasútig., dr. Szombati Zoltán oszt. vez , MÁV Vezérig.; Tóth Györgyné dr igazgatónak, Bp. MÁV Nyugdíj-igazgatóság.

Munka Érdemrend ezüst fokozatát

adományozta: Danka József kocsilakatos csop. vez , Komárom Vont. Főn . Cseppentő János vizsg. főkalauznak, Mátészalka KÜF; Hella Ferenc üzemvez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Winczheim Károly oszt. vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.

Munka Érdemrend bronz fokozatát

adományozta. Donkó Mátyás ügyint., Kiskunhalas Vont. Főn , Fodor József kocsivizsg., Celldömölk Vont. Főn.; Gréman Zoltán fődiszpécsernek, Landler Jenő Jj Ü.; Jakab Mihály földmunkagép csop. vez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn , Szilvási Lajos csop. vez., Miskolc Vont. Főn.; Varga Tibor személyzeti és munkaügyi vez., Bp. Ferencváros Pft. Főn., Zsilka Gyula belső ellenőrnek, Dombóvár Pft. Főn.

A közlekedési miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Asztalos József igazgatót, Szentes MÁV Építési Főn., Balogh Lajos számviteli főo. vez., Miskolc Számvit. Főn., Baracskai Lajos mozd. vez., Győr Vont. Főn.; Bíró Gyula művez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Bosznai József főépítésvez., Kaposvár MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn , Erdős Attila lakatost, Északi Jj.Ü., Eszes Mátyás személyzeti vez., Szentes MÁV Építési Főn.; Feigel Antal kocsivizsg., Záhony Vont. Főn. Gocsik Józsefné távgépíró kez., Debrecen KÜF; Halász Béla oszt. vez., Bp. MÁV ÜGH; Horváth Antalné üzemfőn. h., Kecskemét KÜF; Lengyel Gábor utazó mozd. felvigy., Veszprém Vont. Főn., Magyari Béla bádogost, Miskolc MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., Mester Istvánné kocsitisztítási csop. vez., Bp. Keleti Műszaki Kocsiszolg. Főn., Mezei Miklós vonatvez., Békéscsaba KÜF; Mikulásik Lajos ügyint., Bp. Vasútig., Mojzer Gyula csop. vez., Bp. MÁV Bevétel-ellenőrzési Ig., Németh Lajos vonatvez., Rákosrendező KÜF; Oláh István gyártásvez. Székesfehérvár Jj.Ü., Perogonics József építőipari munkást, Bp. MÁV Magasép. Főn , Pónácz Zoltán dízelmozd. vez., Szombathely Vont. Főn.; Sárközi Márton Ügyint , Bp. Vasútig.; dr. Szabó László ügyint. csop. vez , MÁV Vezérig., Széles Károly építési ig., Debrecen MÁV Építési Főn.; Tömori István pol. munkatársat, Debrecen KÜF, Turi József mozd. vez., Nagykanizsa Vont. Főn.

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak Bárány László vezénylőtiszt Kiskunhalas KÜF, Daróczi Károly műszerész, Bp. MÁV Balparti BBFF; Demeter József pályamunkás, Záhony Üzemig.; Dobosy Zoltán utókalkulátor, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Etlinger János kocsilakatos csop. vez Komárom Vont Főn., dr Fülöp Jánosné keresk. okt. tiszt Bp. Józsefváros áll. főnökség; Fülöp Ferenc építésvez. Bp. MÁV Magasép. Főn.; Gyüre Istvánné személypénztáros, Záhony Üzemig., Hernádi József féklakatos, Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn., Horváth János tartalékos váltókez., Celldömölk KÜF; Z. Horváth László vonatkez., Miskolc KÜF; Imets Imre rugókovács, Dombóvár Vont Főn., Juhász Imréné személypénztáros, Debrecen KÜF; Kiss József segédmunkás, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Kmetovics János raktárkez., Szeged MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Laki Géza csop. vez., Szombathely Vasútig ; Legény Imre raktárvez., Balassagyarmat Szertárfőn., Mohai László ügyint., Miskolc Vasútig., Nagy Péter vonatfékező, Debrecen KÜF; Pál István motorszerelő, Bp. MÁV Hídépítési Főn ; Sárosi Antal lakatos, Dunakeszi Jj.Ü., Rétfalvi Rudolf ügyint., Pécs Vasútig.; Sipos Andor vonatvez., Mátészalka KÜF; Szebenyi Imre kocsirend., Miskolc KÜF; Szénási József lakatos csop. vez., Cegléd Vont. Főn., dr. Varga Ernőné vegyész, Bp. MÁV Közegészségügyi Int.; Vámi József főmunkatárs, Északi Jj.Ü

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Angyal István vonatvez., Füzesabony KÜF, Balogh Mária vonatátvevőt, Bp. Ferencváros KÜF; Cseh Artúr géplakatost, Jászkisér MÁV Építőgépjavító Ü ; Csendi Gyula málházót, Miskolc KÜF, Fazekas Gyula váltókez., Nagykanizsa KÜF; Fekete János tanműhelyvez., Pécs Vontatási Főn., Füle Antalné ügyint., Szeged Vasútig ; György Antal váltókez., Kaposvár KÜF; Helle Ferenc betanított lakatost, Szolnok Jj.Ü.; Herpai Lászlóné ügyint., Szeged MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., Horváth Bálintné ügyint., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Illés József lakatost, Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., János Józsefné gondnokot, Rákospalota Óvoda és Bölcsőde; Joó Mihály vonalgond., Nyíregyháza Pft. Főn., Katona Sándor kocsirend., Rákosrendező KÜF, Kádár Béla műszerészt, Debrecen MÁV BBFF; Kovács Ferenc géplakatost, Szolnok Jj.Ü ; Kozma Józsefné ügyvit alk. Debrecen Vasútig. Üzemir Közp., Lakat Imréné takarítót, Tapolca KÜF, Hatyák Gyula ügyint., MÁV Vezérig., Miszori Gergely vágánygond., Zalaegerszeg Pft. Főn., Mohácsi Kálmán hegesztőt Dunakeszi Jj.Ü., Nagy Sándor külsős forg. szolg tevőt, Záhony uzemig., Németh Jánosné iratkez., Szombathely Vasútig. Házkezelőség; Németh Károly ügyint , Celldömölk MÁV Építési Főn.; Osváth Józsefné takarítónőt, Ebes MÁV Vill Vonalfőn.; Ódor István váltókez Kiskunhalas KÜF; Pap Pál zenekari tagot, Bp. MÁV Szimfonikusok Zenekari Főn., Pető Endre főpályamestert, Vác Pft. Főn., Polgár Pál főrendészt, Szolnok Jj.Ü., Stéger Péter vágánygondozót, Székesfehérvár Pft. Főn , Szamosi Barna mozd vez., Miskolc Vont. Főn.; Tóth József ügyint , Bp Vasútig., Töviski Lajos beruházót, Debrecen Jj.Ü , Tóth Sándor gépkocsivez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Tumpek Sándor tolatásvez., Bp. Ferencváros KÜF, Vasdinnyei László lánghegesztőt, Északi Jj.Ü.; Váradi Józsefné távgépíró-kezelőt, Szeged MÁV BBFF; Vida János betan. pályamunkást, Pécs Pft. Főn., Vigh Imre gázolajfejtőt, Kecskemét Szertárfőn.; Vincze Géza kocsirend , Záhony Üzemig.; Virág István rendészeti vez. Szerencs KÜF

Munkában a vizsgáló főkalauz

A Napfény expressz alig hagyta el Szegedet, a kocsik folyosóján megélénkült a forgalom. A vonulás irányából nem volt nehéz kitalálni: az Utasellátó bisztrókocsijába tartottak a legtöbben; jobbára a fiatalabb generációhoz tartozó utasok

Egy szemüveges, nyurga, vasutas egyenruhás fiatalember kétszer is elhaladt a fülkém előtt. Megvallom, gondolatban őt is a bisztrókocsiba igyekvők közé soroltam. Tévedtem. Néhány perccel később a fiatalember, karján a vizsgáló főkalauzok szolgálati jelzésével, a vörös karszalaggal, nyitott be a fülkébe.

— *Jó reggelt kívánok! Kérem a jegyeket ellenőrzésre* — hangzott az udvarias felszólítás.

Őszintén szólva, kissé meglepődtem. Több mint három évtizede járom vasúton az országot, de ilyen fiatal, udvarias fővizsgálóval, mint a szegedi *Király István*, még nem találkoztam

— Mióta vasutas? — érdeklődtem, miután befejezte a jegyek ellenőrzését.

— Tavaly kaptam meg a törzsgárda jelvény bronz fokozatát

— Hogyan lett fővizsgáló?

— Szegeden, a *Bebrits Lajos* Vasútforgalmi Szakközépiskola elvégzése után forgalmista szerettem volna lenni. Erről a tervemről le kellett mondanom, mert sajnos — mutat diopteres szemüvegére — második csoportos vagyok. A vasutat azonban nem akartam elhagyni semmiképpen, ezért előbb jegyvizsgáló lettem, majd fővizsgálóvá léptem elő.

— Hogyan fogadták az idősebb kollégák?

— *Többen csodálkoztak, mondván, hogy régebben csak a legtapasztaltabb, legképzettebb jegyvizsgálók lehettek főkalauzok. Egyébként a kollégák és a feletteseim is készségesen segítették a munkámat.*

— ... és az utasok?

— Többségük rendes, de akadnak közöttük bliccelők, kellemetlenkedők is. Nemrégen például a kecskeméti személyvonaton ellenőriztem. Az egyik utasnak nem volt rendben a jegye. Amikor közöltem vele, hogy mennyit kell ráfizetni, a legnagyobb meglepetésemre nem a szóban forgó utas, hanem egy másik, közelében ülő férfi mordult rám. *Fenyegetőzött, felsőbb kapcsolataira utalt, minősíthetetlen hangon tárgyalt velem. Hamarosan kiderült, hogy az izgága utasnak jegye sem volt.* A legközelebbi állomáson kénytelen voltam leszállítani. Sajnos kevés a jegyvizsgáló, s ezt, főleg a személyvonatokon egyesek kihasználják.

Jó volt hallani, ahogy ez a kötelességtudó, ifjú fővizsgáló a munkájáról beszélt. Fellépése, hozzáértése arra is jó példa, hogy ebben a beosztásban is számítani lehet a fiatalokra.

Rábai V. Ferenc

Jubiláló klub

A záhonyi nyugdíjasklub fennállásának tizedik évfordulóján a közelmúltban ünnepi találkozót rendeztek.

A művelődési házban kézimunka-kiállításon mutatták be az asszonyok legszebb beregi keresztszemes és matyó hímzéseit, majd a szolnoki, törökszentmiklósi, kisújszállási, nyíregyházi, nyírbátori és kisvárdai nyugdíjasklubok képviselői rövid ünnepségen vettek részt. *Bajor Tibor*, a művelődési ház igazgatója köszöntötte a megjelenteket, majd *Krizsán Sándor*, a Hazafias Népfront idős korúak bizottságának tagja mondott beszédet.

A Záhonyi Nagyközségi Tanács nevében *Borbély Károly* tanácselnök zászlót adományozott a közösségnek.

A tízéves klub munkájáról *Kovács József* klubvezető adott rövid áttekintést: kirándulások, klubtalálkozók, kultúrműsorok teszik színesebbé az idős emberek életét.

A jubiláló klub elismerő oklevelet kapott a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjas intézőbizottságától, amelyet Kukovicza Árpád titkár adott át. Elmondta, hogy a szakszervezet 125 ezer nyugdíjas vasutas érdekvédelmét, érdekképviseletét látja el. Összesen 68 alapszervezet és 186 nyugdíjascsoport működik az országban, akikre figyelni kell, igen sokan megélhetési nehézségekkel küszködnek. A szakszervezeti mozgalom erőteljesen segíti a nyugdíjasklubok munkáját, hiszen a 36 klubnak az a feladata, hogy tartalmas elfoglaltságot adjon tagjainak.

Az ünnepség jutalmak, oklevelek átadásával ért véget.

L. B.

Tisztavatás a Nyugati pályaudvaron

A jó vasutas megbecsült tagja társadalmunknak

(Folytatás az 1. oldalról.)

amelyhez az állam anyagi támogatást is biztosít. *Ezzel együtt kiemelt fontosságú feladatként áll a vasút előtt az, hogy a következő években egyre inkább valódi piaci feltételek között dolgozzon és egyre szűküljenek a hatósági tevékenységek és bővüljenek a valódi értékű üzleti kapcsolatok.* Ennek érdekében a legfontosabb feladat a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat további korszerűsítése.

A bonyolult vasúti üzem lényegében csak egyetlen terméket, az „áru- és személyszállítást" állítja elő. Ezt azonban mindennap olcsóbban, korszerűbben, biztonságosabban és megbízhatóbban kell a fuvaroztatók, az utasok számára biztosítani és ez az, amely egyúttal a vasút jövedelemtermelő képességének, eredményességének növelését is szolgálja.

A személyszállításban a menetrend törvényének megtartása, a kulturált utazás feltételeinek megteremtése, a személyzet utasokkal való kapcsolatának javítása, a jól átgondolt kedvezményrendszer, mindmind új utast és többletbevételt hozhat.

Az áruszállításban a fuvarpiaci munka javítása, a fuvaroztató vállalatokkal való szoros kapcsolattartás, az elegymozgás gyorsítása, az árukárok csökkentése — hogy csak a legfontosabbakat emeljem ki —, szintén olyan tényező, amelyek közvetlenül kihatnak a vállalat eredményességére.

A célok eléréséhez szükséges feladatok végrehajtásában a jegyvizsgálótól a raktárnokig, a forgalmi szolgálattevőtől az állomásfőnökig mindenkinek meg kell legyen a jól behatárolható feladata és felelőssége.

A miniszter ezután kitért arra az akcióprogramra, amelyet a MÁV a közelmúltban a minisztérium közreműködésével készített, majd a tisztjelöltekhez fordulva ezeket mondotta:

— Tanulmányaikat befejezve önök a vasutasmunka egyik legfontosabb részét közvetlenül végző, illetve irányító vasutas tisztekké váltak, munkájuk során a nap minden órájában közvetlen kapcsolatban állnak az utazóközönséggel, a szállítókkal, a vasút más területén és a többi közlekedési alágazatban dolgozó kollégákkal. Önök lesznek azok, akiknek munkáján keresztül az egész vasút munkája alapvetően megítélhető.



Díszlépésben viszik a tisztképző zászlaját . . .

A Tisztképző Intézetben szerzett ismeretek gyakorlati alkalmazásával, pontos, fegyelmezett, példamutató munkával őrizzék tovább a vasutasok hagyományait. Segítsék aktívan a vasút és ezen keresztül az egész magyar közlekedés gazdasági és politikai céljainak elérését, gazdagítsák a vasutasok nagy családjának munkasikereit, kulturális és mozgalmi értékeit. Tanulmányaik befejezéséhez gratulálok, kívánom, hogy sikeresen illeszkedjenek be a vasutasok nagy kollektívájába. Kívánom, hogy sok örömöt találjanak a munkában, amelyet az a tudat hasson át, hogy a vasútnak és a magyar közlekedés egész rendszerének szüksége van az önök szaktudására.

A miniszter beszéde után *dr. Várszegi Gyula* a következő szavak kíséretében avatta fel az új tiszteket:

— Valamennyien örülünk, hogy a mai nappal újabb 118 képzett fiatal vasutassal növekedett a MÁV és a GYSEV tisztikara. Önök optimista emberek, ezt a pályát választották olyan időszakban is, mikor nehézségek tornyosulnak elénk, de előrelátók is, mert tudják, hogy a vasút biztos munkahely, a jó vasutas mindig megbecsült tagja a társadalmunknak.



A pécsi vasutas koncertfúvós zenekar
(Zelman Ferenc felvételei)

Az 1987. évi tisztavatás kiemelt jelentőségű, mert szeptemberben ünnepeljük a vasúti tisztképzés centenáriumát. *Az eltelt egy évszázad igazolta, hogy a magyar vasúti tisztképzés mindig biztosítani tudta a szakszolgálatok számára a jól képzett szakembereket.* Közülük sokan kerültek vezető, irányító munkakörbe. Büszkén mondhatjuk róluk, hogy erejüket, szellemi képességüket a magyar vasút fejlődésének szentelték. Bízom abban, hogy szakszerű munkájukkal, vasutas hivatástudattal, a legbonyolultabb helyzetben történő helytállással önök is igazolják majd az ország közvéleménye előtt alkalmasságukat. Most, a tisztavatás órájában, a mindig többre, jobbra vágyó ember őszinte fogadalmával és elhatározásával induljanak el azon a pályán, amelyet hivatásként választottak. Ehhez kívánok valamennyiüknek jó egészséget és sok sikert.

Az avatóbeszéd után az eskütétel, s a szalagozás következett, majd a tiszti egységek a pécsi vasutas fúvószenekar pattogó indulójára elvonultak a térről.

Az újonnan felavatott tisztek részére a MÁV vezérigazgatója díszebédet adott a Keleti pályaudvar utasellátó éttermében.

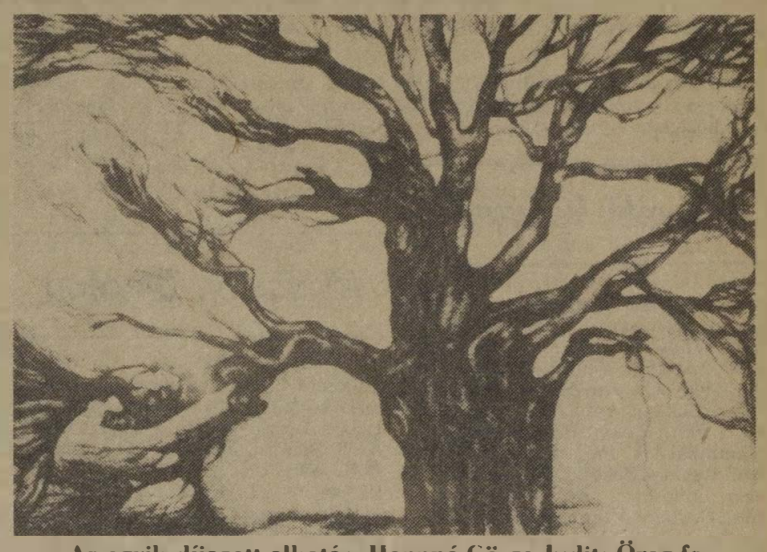
Rábai V.

Festmények, grafikák, szobrok

Megnyílt a 37. vasutas képzőművészeti kiállítás

Szakszervezetünk elnöksége 37. alkalommal rendezte meg az országos vasutas képzőművészeti kiállítást. A pályázati felhívásra 402 festmény és grafika érkezett, huszonhatan 88 szobrot, plakettet és dombormüvet küldtek. A kiállítást *Kirchmayer Károly* SZOT-díjas szobrászművész és *Benedek György* Munkácsy-díjas festőművész, a képzőművészeti iskola vezető tanárai rendezték.

Az idei, jubileumi kiállítás megnyitóján részt vett *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese, *Kercsmár Ilona*, a VI. kerületi pártbizottság titkára és *dr. Benkő István*, a SZOT osztályvezető-helyettese.



Az egyik díjazott alkotás. Hoppné Göcze Judit: Öreg fa

A vendégeket *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára üdvözölte, majd *Bereczky Loránd*, a Magyar Nemzeti Galéria főigazgatója mondott megnyitó beszédet.

Értékelve a vasutas képzőművészeti körök munkáját, *Bereczky Loránd* elmondotta, hogy a mindennapok és a művészet, a munka és az alkotás egymást feltételező kapcsolata éppen a jó értelemben vett amatőrmozgalom lényegében rejlik benne. A vasutas képzőművészeti körök történelmükkel bizonyítják, hogy gyűjtőhelyei voltak az értelmes szabadidő eltöltését vállalóknak, a közösség után vágyódóknak; a körök útraindítói voltak a közösségből művésszé váló alkotóknak.

A körök munkája, közösségteremtő vonzása négy évtizede töretlen. Az amatőrmozgalomban kevesen dicsekedhetnek négy évtizedes történettel! Nagyon megbecsülendő, hogy a vasutas képzőművészeti körök állták az idő próbáját, szakmai eredményeik mellett példát mutatnak arra is, hogy az értelmes program, a tudatos mecénálás, a szervezettség megtartó erő lehet.

A megnyitó beszéd után a díjakat *Koszorús Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára adta át.

A Képzőművészeti Kör Szocialista Kultúráért kitüntetést kapott, amelyet a kör egyik vezetője, Kirchmayer Károly vett át.

Festészetben díjat kaptak: *Bottyán János, Fogarasi Gyula, Papp Sándor, Veréb László* és *Csüllög Júlia.*

Grafikában: *Jóba Éva, Hegedűs Iván, Hoppné Göcze Judit* és *Volek János.*

Szobrászatban: *Pataki Miklós, Csorba Katalin, Balikó András* és *Pallag Zsuzsa.*

Oklevelet kapott: *Szabadi Sándorné, Kricsfalusi György, Csabonyi Klára, Világhy Árpád, Palócz Lajos, Gomola József* és *Antal Mariann.*

A vasutas-szakszervezet elnökségének különdíját kapta: *Pálfi József, Veréb László* és *Szommer József.*

Alkotó ifjúság

Vasutasfiatalok kiállítása a Déli pályaudvaron

A Déli pályaudvar utascsarnokában július 11-től 19-ig várja az érdeklődőket a vasutasfiatalok országos alkotó ifjúság kiállítása, melyet *dr. Simon József*, a MÁV-vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai főosztályvezetője nyitott meg a vasutasnap alkalmából.

A meghirdetett pályázatra 80 pályamunkát küldtek be, szinte valamennyi vasúti szakterületről. Ezeknek körülbelül fele elméleti, másik fele gyakorlati alkotás, köztük sok az importkiváltó újítás. A műszerek, berendezések közül jó néhányat már sikerrel használnak a gyakorlatban. Ilyen például az elektronikus pénztárgép, valamint a számítógéppel vezérelt kábelvizsgáló műszer.

A szakértők szerint a benyújtott alkotások mintegy 80-85 százaléka elérte a díjazási szintet, s ez a magas színvonal igen megnehezítette a bírálóbizottság munkáját. A hobbi kategória sorrendjének megállapítása sokkal könnyebb volt.

Az ünnepélyes megnyitón a legeredményesebb alkotóknak a különböző díjakat *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese; *dr. Juhász Zoltán*, szakszervezetünk titkára és *Szili József* az Állami Ifjúsági és Sporthivatal főosztályvezető-helyettese adta át.



A kiállítás egy részlete

Kohászati Alapanyagelőkészítő Vállalat
FERROTRANSFER KAV

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

A KAV nem csupán az egyik legnagyobb belföldi fuvaroztató, de a keletkező vas- és fémhulladék felvásárlója és hasznosítója is. Kettős együttműködésünk fejlesztésében bízva kívánunk munkájukhoz sok sikert, jó egészséget. Kérjük, továbbra is segítsék vállalatunk szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását!

Kohászati Alapanyagelőkészítő Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

A Volán Vállalatok nevében köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Az ország két legnagyobb fuvarozó szervezetének kapcsolatát hosszú idő óta hagyományosan jó együttműködés jellemzi. Tevékenységük meghatározó jellegü a személy- és áruszállítási igények teljes körü, szervezett és hatékony kielégitésében. Ezt az együttműködést kölcsönös gazdasági érdekeket figyelembe vevő közös megállapodás rögziti és segiti elő ténylegesen a népgazdasági és lakossági szállítási igények jobb, magasabb szintü ellátását. Megköszönve a vasút valamennyi dolgozójának önfeláldozó munkáját, őszintén kivánjuk, hogy a MÁV és a Volán példaszerüen jó együttműködését is továbbfejlesztve eredményesen lássák el a népgazdaság és a lakosság vasútra háruló személy- és áruszállitási feladatait, folyamatosan javitva a vasutasok munka- és életkörülményeit.

VOLÁN Vállalatok Központja
Paisch Nándor
vezérigazgató

A vasutasnap alkalmából tisztelettel köszöntjük a Magyar Államvasutak dolgozóit, ezen belül a Budapesti Igazgatóság teljes kollektíváját.

Köszönjük áldozatos munkájukat, amelynek eredményeképpen a korábbi évekhez hasonlóan az 1986-os esztendőben is teljesitettük a szénszállitási feladatainkat.

Bizunk abban, hogy vállalatainkra az elkövetkezendő időszakban is a hagyományos jó együttműködés lesz jellemző.

További munkájukhoz, közös céljaink eléréséhez jó egészséget, sok sikert kivánunk

OROSZLÁNYI SZÉN
JÓ SZERENCSÉT!
Oroszlányi Szénbányák vállalatvezetése és dolgozó kollektívája

Megújul Siófok

A jövendőbeni teherpályaudvar felé baktatunk a szertári vágány mentén *Csupor Bélával,* Siófok állomás főnökhelyettesével. Észreveszek egy 1908-ban gyártott diósgyőri sínt. Na, gondolom, itt tényleg nem lehet halogatni a rekonstrukciót. *Csupor Béla* figyeli vizsgálódásomat:

— A sínt nézi? Van itt 1895-ös resicai is. El lehetne vinni a múzeumba: ezek még sínek voltak!

Lépkedünk a talpfákon. Balra a pesti vonal másik oldalán üdülők sorakoznak, jobbra sarat fröcskölve, cuppogva dolgozik egy markoló. Folyik a tereprendezés, a vágányok alépítményének előkészítő munkálatai.

— *Egy új, emeletes üzemi epulet lesz itt. Innen fogjuk irányítani a személy- és teherpályaudvar forgalmát, Dominó 70-es biztosítóberendezéssel.*

A síneken munkáscsapat. Eddig három kitérőt építettek be a kaposvári vonalba, most készítik a többit. Ők már tudják, milyen lesz az új teherpályaudvar képe. Ahol én csak esőben ázó agyagkupacokat látok, ők már síneket.

— *Itt lesz a jelenlegi budapesti és a kaposvári vonalon kívül két tehervonat-fogadó és egy -tároló, illetve mosóvágány.* Eredetileg három fogadóvágányt terveztek, de csak kettőt építenek, bár a harmadik helyét is kialakítják — magyarázza a főnökhelyettes. — Új gyalogos felüljáró is épül. A tanács ragaszkodik ahhoz, hogy ne változzon nagyon a személypályaudvar képe. A régi Sió vasúti hidat is lebontják, s helyette épül egy új. Aztán rövidesen megkezdődik a gyalogos aluljáró építésének előkészítése.

Visszamegyünk az állomásépületbe. Az irodában a falon oklevelek sorakoznak. Az asztalon térképek, tervrajzok. A kialakuló állomáskomplexum dokumentumai.

Siófok állomás már régen megérett a felújításra. A felvételi épületnek meghagyják eredeti stílusát. A födémet lejjebb eresztik, a tetőteret beépítik. A forgalomirányító részleg kiköltözik majd az új épületbe. Lesz ott tartózkodó, étkező, melegítőkonyha. A kocsirendezők, a biztosítóberendezési, távközlési részleg dolgozói is helyet kapnak benne. *Az új biztosítóberendezés üzembe helyezése után majd kevesebb váltó- és sorompókezelőre lesz szükség.* De nem küldenek el senkit, hiszen más területen szükség van a munkájukra.

A távlati tervek szerint a *Kálmán Imre* expressz személygépkocsikat is szállít majd. Az ide látogató külföldi vendég beszáll a hálókocsiba, érkezés után egy órával ismét a saját autójában ülhet. Ezért az új 5. vágányból kiágazó csonkavágányt alkalmassá teszik a személyautó-szállító kocsik fogadására is.

Gazdaságpolitikai tájékoztató

Dr. Nagy Sándor, a SZOT titkára június végén előadást tartott az alapszervezeti szb- és az ib-titkárok részére a MÁV BVKH konferenciatermében a politikai testületek napirendjén szereplő kérdésekről.

Gazdaságpolitikai tájékoztatójában *dr. Nagy Sándor* elmondta, hogy a külkereskedelmi hiány nagyobb a tervezettnél, aminek jórészt az az oka, hogy a nemzetközi pénzpiacon a valuta keresztárfolyam-változások hátrányosan érintették érdekeinket, valamint az exportálható termékeink világpiaci ára folyamatosan csökken. Ugyanakkor rámutatott arra is, hogy megérett a helyzet a hazai költségvetés felülvizsgálatára, sőt a költségvetési szféra nem termelő apparátusa létszámának felülvizsgálatára is.

— *Konszolidációs programunk fő célja többek között* — mondotta a SZOT titkára —, *hogy olyan szociálpolitikai irányelveket dolgozzunk ki, amelyek tompítják a gazdasági visszaesés családokra gyakorolt hatását, s hogy a 90-es évek elején az adósságállományunk ne növekedjen tovább.*

Végezetül beszélt a tervezett adóreformmal kapcsolatos SZOT-állásfoglalásról és arról, hogy a SZOT elnöksége még nem tartja időszerűnek a nyugdíjkorhatár felemelését.

Harmincéves a Magyar Vasutas

Ünnepi megemlékezés szakszervezetünk székházában

Szakszervezetünk lapja, a Magyar Vasutas harmincéves. Ebből az alkalomból, június 23-án szakszervezetünk székházában ünnepséget rendeztek, amelyen részt vett és felszólalt *Virizlay Gyula*, a SZOT titkára is, valamint *Hegedűs Ferenc*, a Minisztertanács Tájékoztatási Hivatalának képviselője.

A megjelent tudósítókat, vendégeket és a lap belső munkatársait *Pallos György*, a szervezési és kulturális osztály vezetője köszöntötte, majd *Koszorus Ferenc* főtitkár tartott ünnepi megemlékezést. Méltatta a lap érdemeit, kiemelve, hogy a Magyar Vasutas az elmúlt harminc esztendőben a vasutasok kedvelt és keresett lapja lett. *Népszerűségét bizonyítja, hogy példányszáma a kezdeti tizenkétezerről 40 ezerre emelkedett.*

A főtitkár szólt a lap múltjáról is. Elmondta, hogy az első, Magyar Vasutas címet viselő újság 1904. április 15-én jelent meg. A jelenről szólva méltányolta az újság szerkesztőinek és tudósítóinak azt a törekvését, hogy a jubileum tiszteletére megújították a lap formáját és tartalmát.

Virizlay Gyula, a SZOT titkára a sajtó fontosságáról beszélt, a sajtó felelősségét hangsúlyozta.

Az ünnepség végén *Koszorus Ferenc* jutalmakat adott át a lap szerkesztőinek és tudósítóinak.

A vasutas eszperantisták készülnek a jubileumra

Az eszperantisták ebben az évben ünneplik a nyelv megalkotásának századik évfordulóját. A központi vasutas szakcsoport a jubileumi esztendő munkatervében elsődlegesnek minősíti a nemzetközi nyelv hasznosításának segítését, kultúránk és szocialista építőmunkánk megismertetését, a békeharc folytatását, továbbá a taglétszám növelését. Ennek érdekében újabb tanfolyamokat szerveznek és részt vesznek az UIC vasúti szakszótára fordításában.

Élénkítik, gazdagítják a klubéletet is. A világtalanoknak Braille-írással készített anyagokat juttatnak el. Országos vasutas baráti találkozót, valamint eszperantó könyv-, béke- és munkásmozgalmi kiállítást szerveznek.

Kiváló Vasutas

A kábelfektető csoportvezető

Újvári Tivadar, a MÁV Miskolci BFF kábelfektető csoportvezetője nagy vasúti dinasztia jeles képviselője. Vasutasok voltak az ő és feleségének nagyszülei, szülei, testvére. E hivatást gyakorolja három gyerekük is.

— *Mozdonyvezető akartam lenni. Ezért mentem lakatostanulónak a Miskolci Járműjavítóba. Aztán idecsaltak. Akkor fájt, most csöppet se bánt a pályamódosítás* — mondja elgondolkozva.

A keménykötésű, szimpatikus, nyugodt természetű ember nem ismeri azt a szót, hogy nem lehet. A körülmények szükségessé tették, hogy sok szakmába vágó munkát kellett s kell végezni. Sokszor a mechanikus biztosítóberendezések javítása előtt neki kell legyártani a szükséges alkatrészeket is.

— Munkatársaimmal együtt gyorsan át tudtunk térni az új technikára. Az igazat megvallva, ma is szívesebben dolgozom a mechanikus berendezésekkel — mondja.

Amikor Füzesabonyban szerelték az Integra-Dominó rendszerű biztosítóberendezést, a kábeleket egy méter mélységbe az Újvári brigádja fektette le. A kő- és betonmaradványok miatt nehéz feladat volt, de határidőre elkészültek a munkálatok. Sok olyan biztosítóberendezést szereltek, amelyek alkalmasak a számítógépes központi forgalomellenőrző (KÖFE) és -irányító (KÖFI) berendezés működtetésére is.

— A kál-kápolnai szerelés kétszeresen emlékezetes számunkra — emlékezik — *Itt készítettük el 1983-ban a 200. Integra-Dominó berendezést. A kábelfektetésnél pedig itt alkalmaztuk először a korszerű betoncsatornát.* Akkoriban bizony a lakókocsi nem volt leányálom. Nyáron szinte megfőtt benne az ember. Télen a felső ágyban alvó fuldokolt a melegtől, az alatta lévő pedig majdnem megfagyott. Sokszor a fűtetlen váróterem volt a szállásunk.

— Milyenek ma a munkakörülmények?

— A gépesítés jelenleg is hiányos. Ha árokásó gépet, darut adnak, akkor gyorsan megy a munka. Egykor 22-en dolgoztunk, most alig nyolcan. A régiek közül *Kapás Pál*, — szakszervezeti bizalmi — *Márton Károly, Tahi Rudolf, Fónagy Sándor, Szalai Vince* s közvetlen műszaki irányítónk, *Hajdú László* művezető, s egyben pártvezetőségi titkár tartják még a frontot.

— Hol dolgoznak jelenleg?

— Most Szerencsen, a vonatbefolyásoló berendezés kiépítésén munkálkodunk. Ezután a Felsőzsolca—Hidasnémeti vonalon folytatjuk a KÖFE- és a KÖFI-rendszer építését. Itt már csak Halmaj állomás és térsége van hátra.

Újvári Tivadar munkásságát, sikereit elismerések, kitüntetések fémjelzik. Most a 37. vasutasnap alkalmából kapta meg a Kiváló Vasutas elismerést.

Csorba Barnabás

FÜZESABONYBAN

Átadták a vasúti aluljárót

Füzesabony nagyközség vasútállomásán az utóbbi évtizedekben egyre nagyobb gondot jelentett a gyalogosforgalom lebonyolítása, valamint a személyszállító vonatok balesetmentes megközelítése.

1983. szeptember 23-án kezdődött meg a kettős célt szolgáló aluljárórendszer építése. 1985. december 10-én átadták ezt a szakaszt, amelyik az első hét vágánypár személyvonataihoz vezet, majd folytatódott a községi rész építése, ami a napokban fejeződött be.

Sasvári Sándor termelési főmérnök elmondotta, hogy a MÁV Miskolci Építési Főnökség hídépítés-vezetőségének füzesabonyi művezetői részlege volt a generálkivitelező. Nagy munkát végzett még a költségvetési üzem is. *A több mint száz méter hosszú aluljáró és a közel ilyen terjedelmű le- és feljárók építése mintegy 80 millió forintba került, amihez a Heves megyei tanács tízmillióval járult hozzá.* Ezekkel a munkálatokkal párhuzamosan elkészült a közműalagút is, valamint a peronszigetek kialakítása, a vágányközök elkerítése.

Az aluljáró ünnepélyes átadása június 30-án volt. Az eseményen megjelent többek között *Nagy Endréné* országgyűlési képviselő is. *Hernádi István*, a miskolci vasútigazgatóság vezetője méltatta az építők munkáját, s szólt a létesítmény jelentőségéről is.

A szalag átvágása után a vendégek az aluljárón át mehettek a szociális létesítmény éttermébe, ahol a munkában élenjáró dolgozóknak átadták a kitüntetéseket.

Szigetváry József

Termelési gyakorlaton

A Záhonyi Üzemigazgatóság állomásfőnökségein és a műszaki szakszolgálatoknál ebben az évben is több mint száz egyetemi és főiskolai hallgató, szakközépiskolai és szakmunkástanuló tölti nyári üzemi termelési gyakorlatát.

A tanulók többsége később az üzemigazgatóságnál szeretne munkát vállalni, sőt — a megkötött tanulmányi-társadalmi ösztöndíjszerződések révén — sokan máris elkötelezték magukat az üzem iránt.

Foglalkoztatásukat az oktatási intézmények által meghatározott tematika alapján, a legtapasztaltabb munkahelyi szakemberekre, üzemi oktatókra bízták, akik a szorosan vett szakmai-gyakorlati ismeretek átadásán kívül igyekeznek átfogó képet kialakítani a leendő munkahelyről.

Legtöbben minden nyáron visszatérnek, így például a vasútforgalmi szakközépiskolások folyamatosan megismerkedhetnek az átrakókorzet valamennyi állomásának tevékenységével. Az oktatási intézmények szakemberei (tanárok, szakoktatók, tanműhelyvezetők) — akik a szakmai gyakorlatot esetenként a helyszínen ellenőrzik — a megszerzett tapasztalatokat maguk is igyekeznek hasznosítani az iskolai oktatásban-képzésben.

Testvérbrigádokat keresnek

A villányi állomás Hámán Kató szocialista brigádja testvérbrigádokat keres. A kilenc kereskedelmi szolgálatot ellátó nő várja az azonos nevű női brigádok jelentkezését levelezés, megismerkedés céljából az alábbi címre:

Hámán Kató brigád, MÁV-állomás Villány 7773.

Üzemi telefon: 05-21-04, 05-21-05.

Vizsgák után — avatás előtt

Villáminterjúk eminens tanulókkal

Az ünnepélyes tisztavatás előtt egy nappal, a tanévzáró napján látogattam a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetbe. Kissé izgatott, de vidám hangulat fogadott. A hallgatók megnyugodtak, hiszen vége a vizsgáknak, a tanárok feszültsége is felengedett, mert az idén jó évet zárhattak.

Fodor István igazgató tájékoztatott erről:

— Az idei tanévben százhuszonnégyen vizsgáztak, közülük hatnak nem sikerült, ők szeptemberben pótvizsgát tehetnek.

— Milyen lett az átlageredmény?

— A tavalyinál néhány százalékkal jobb: 3,56. *Az utóbbi öt év legjobb átlageredménye ez.* Általában is az idén végzett hallgatók nagyon lelkiismeretesen dolgoztak, leszámítva az első néhány hónapot, mindenki „belerázódott" a sajátos életformába, szorgalmasan tanultak, bár olykor panaszkodtak, hogy nehéz és sok a tanulnivaló. Fegyelmezni senkit sem kellett, a hallgatók többsége tudta, hogy mire vállalkozik. Az idén egyébként hárman végeztek kitűnően, tízen pedig jeles eredménnyel.

* * *

Máté Zsuzsanna bizonyítványában csupa ötös áll.

— Nem készültem vasutasnak, gimnazistakoromban gyógyszerész akartam lenni.

— Jobb híján szegődött a vasúthoz?

— Ezt sem mondhatnám. Talán féltem a felvételitől, az utolsó percben döntöttem, hogy inkább vasutas leszek, oda nem kell különösebb felvételi vizsga. Barátnőm édesanyja is sokat beszélt a vasútról. *Azt sem hallgatom el, hogy nagypapám is vasutas volt, pontosabban: a szolnoki járműjavítóban dolgozott.*



Zsuzsa itt váratlanul elhallgatott, csak a szeme árulta el, hogy van még a témáról mondandója.

— Apám is vasutas — mondja nevetve. — Nem beszélhetünk igazi dinasztiáról, mert édesapám csak nemrégen lett vasutas, de azért van esély arra, hogy azzá váljunk, ugyanis májusban férjhez mentem, s talán mondanom sem kell: *férjem is vasutas.* A ferencvárosi rendező pályaudvaron fogunk dolgozni, Érd-felsőn lakunk egy munkásszállón, onnan járunk majd be. Fizetésem a korábbi 3700 helyett 5500 forint lett, már csak ezért is érdemes volt elvégezni a Tisztképzőt..

* * *

Haludka Sándor bizonyítványa ugyancsak egyhangú": abban is csupa ötös áll.

— A jó bizonyítványhoz némi szerencse is kell?

— Nem hinném — válaszolja —, inkább a szorgalom, a kitartó tanulás eredménye a színjeles. Középiskolás koromban is jó tanuló voltam, ezt a „hagyományt" sikerült itt is folytatnom.

— Milyen középiskolát végzett?



— Szegeden végeztem vasútforgalmi technikusként, ha ezeket az éveket is beszámítom, akkor már 1975 óta vagyok vasutas. Az érettségi után Lakiteleken dolgoztam három évig mint állomáskezelő. Pillanatnyilag forgalmi szolgálattevő vagyok Tószegen, de nagy valószínűséggel hamarosan állomásvezető leszek, nem utolsósorban a jó bizonyítványom jutalmaként.

— További terved?

— *A győri főiskolán szeretnék később diplomát szerezni.*

Haludka Sándor szavait *Fodor István* igazgató is hallotta, kommentárja ennyi volt:

— Intézetünkből sokan szereztek már diplomát sok-sok diákunkra lehetünk büszkék, mert jól megállják helyüket az egyes szolgálati beosztásokban. Remélem, Sándorról is jó híreket hallunk majd...

* * *

Beszélgetésunk után vette kezdetét az ünnepélyes tanévzáró. Ünnepi beszédet *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese mondott, majd az évfolyam legjobb tanulóinak jutalmakat, oklevelet adott át. *Fodor István* zárszavában megemlékezett az Intézet fennállásának 100. éves évfordulójáról.

(sárközi)

Nyolcéves kapcsolat

A záhonyi gépesített rakodási főnökség tmk-műhelyének KISZ-esei szoros kapcsolatot alakítottak ki a helyi általános iskola most végzett nyolcadik osztályos tanulóival. Az elmúlt nyolc évet mindannyiuk számára közös rendezvények, találkozók tették színessé, mozgalmassá.

A KISZ-szervezet tagjai ott voltak valamennyi fontos iskolai eseményen: kisdobos- és úttörőavatáson, gyermeknapi ünnepélyeken, raj- és őrsi névadókon, közreműködtek az úttörővetélkedők szervezésében, lebonyolításában, és esetenként videodiscót szerveztek a gyerekek szórakoztatására. Az iskolások is meghívást kaptak a fiatalok rendezvényeire: képviseloik meglátogattak egy-egy taggyűlést, üzemlátogatáson ismerkedtek meg barátaik munkájával, legutóbb pedig közösen emlékeztek meg a KISZ zászlóbontásának jeles évfordulójáról.

Üdvözöljük a MÁV dolgozóit a vasutasnap alkalmából.

Köszönjük eddigi közreműködésüket. Egyben kérjük, továbbra is biztosítsák vállalatunk szállítmányainak gyors, pontos fuvarozását.

GYULAI HÚSKOMBINÁT GYULA * 1868 *

Gyulai Húskombinát dolgozói

METALIMPEX

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

A Metalimpex vállalat gazdasági vezetése és dolgozókollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék gyárunk szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

NYH

Papíripari Vállalat Nyíregyházi Gyárának gazdasági vezetése és dolgozókollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

LIGNIMPEX

A Lignimpex Vállalat gazdasági vezetése és kollektívája

Az IKARUS Karosszéria- és Járműgyár

köszönti a vasutasokat a vasutasnap alkalmából.

Köszönjük, hogy jó munkájukkal segítették szállítmányaink gyors és pontos célba jutását.

További sikereket kíván a vállalat vezetősége és dolgozó kollektívája.

Ikarus

KAROSSZÉRIA ÉS JÁRMŰGYÁR

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

A Helvéciai Állami Gazdaság vezetése és dolgozó kollektívája

A TAURUS Gumiipari Vállalat

vezetése és dolgozói köszöntésüket küldik a MÁV kollektívájának a vasutasnap alkalmából.

Köszönjük, hogy jó együttműködéssel segítették vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

Kérjük továbbra is segítő közreműködésüket a közös célok elérése érdekében.

TAURUS GUMIIPARI VÁLLALAT

BB BALATON-BOGLÁR

A vasutasnap alkalmából köszöntjük a vasutasokat!

Kérjük, hogy a jövőben is segítsék kombinátunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos továbbítását!

BALATONBOGLÁRI MEZŐGAZDASÁGI KOMBINÁT

A Dunai Kőolajipari Vállalat

gazdasági vezetése és dolgozói köszöntik a vasutasokat a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

DKV

Dunai Kőolajipari Vállalat Százhalombatta

A vasutasnap alkalmából köszöntjük a vasutasokat!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

Egyben építési tevékenységünkkel is szeretnénk hozzájárulni a vasúti közlekedés fejlődéséhez.

ÚTVASÚT

A Tartósítóipari Kombinát Debrecen

a vasutasnap alkalmából ezúton szeretné megköszönni az Önök munkáját, amellyel hozzájárultak szállítmányaink célba éréséhez.

Kérjük, az elkövetkezendő időben is segítsenek gazdasági feladataink végrehajtásában, hiszen Önök nélkül termékeink nem juthatnának el a világ több mint 40 országába. A további együttműködés reményében minden vasutasnak jó egészséget, jó munkát és sikereket kíván:

DÉKO

a Tartósítóipari Kombinát gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy az eddigihez hasonlóan igen jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos rendeltetési helyre történő juttatását.

GABONAIPAR BÉKÉSCSABA

Békés megyei Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

magyar viscosagyár

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy továbbra is segítsék a gyár szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását!

Magyar Viscosagyár gazdasági és társadalmi szerveinek a vezetői

Köszöntjük a Kiváló Igazgatóság kitüntetésben részesült Pécsi MÁV Igazgatóság dolgozóit,

a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

A Mecseki Szénbányák kollektívája nevében:
MÉREI EMIL
vezérigazgató

A vasutasnap alkalmából a cukoripar vállalatai köszöntik a vasutasokat.

Mint az ország egyik 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 Szolgáltató Közös Vállalat

Köszöntjük dolgozóikat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

Baranya Megyei Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék továbbra is a telepeinkre érkező áruk kiszolgáltatását.

ÉSZAKMAGYARORSZÁGI TÜZÉP MISKOLC

A vasutasnap alkalmából tisztelettel köszöntjük a Magyar Államvasutak minden dolgozóját.

Köszönjük, hogy feladataink megoldását munkájukkal nagymértékben elősegítették.

A további sikeres együttműködéshez erőt, egészséget kíván

a Növényolajipari és Mosószergyártó Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

A Kőbányai Sörgyár gazdasági vezetése, társadalmi szervezetei és dolgozókollektívája

köszönti a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

KŐBÁNYAI SÖRGYÁR

Kérjük, hogy jó együttműködéssel továbbra is segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

Az Alba Regia Állami Építőipari Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

SZÉKESFEHÉRVÁR

A 37. vasutasnap alkalmából köszöntjük a MÁV dolgozóit!

A vállalataink között kialakult jó együttműködés szellemében kérjük, hogy a jövőben is segítsék szállítási feladataink maradéktalan teljesítését.

A Volán Tefu Vállalat vezetése és dolgozókollektívája

VOLÁN TEFU BUDAPEST

Köszöntjük a vasutasokat a 37. vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy további jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak zökkenőmentes továbbítását.

FERROGLOBUS

Ferroglobus Vas- és Acél Termelőeszköz Kereskedelmi Vállalat

A vasutasnap alkalmából
köszöntjük a vasutasokat!

KAVICS BÁNYA V.

Kérjük, hogy az év hátralévő időszakában az eddigiekhez hasonlóan segítsék elő munkánkat bányaüzemeink folyamatos vasúti kocsi ellátásával, a rakott szerelvények gyors továbbításával.

A Kavicsbánya Vállalat központjának és üzemeinek kollektívája

A Tiszai Kőolajipari Vállalat kollektívája, párt-, gazdasági és tömegszervezeti vezetése a 37. vasutasnap alkalmából köszönti a Magyar Államvasutak valamennyi dolgozóját.

LENINVÁROS TIFO

Kívánjuk, hogy az eddig kialakult példás együttműködés továbbra is segítse közös feladataink eredményes megoldását.

Tiszai Kőolajipari Vállalat Leninváros

Nemzetközi sakkverseny

Második alkalommal rendezett a Törekvés SE nemzetközi sakkversenyt. A júniusban lezajlott „Kőbánya 87" elnevezésű versenysorozaton — amelyet *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese nyitott meg —, 9 ország 16 versenyzője indult a 68 hazai sakkozó mellett. Az igen erős mezőnyben két nemzetközi nagymester, 12 nemzetközi és 8 FIDE mester szerepelt. A verseny főbírája *Fekete Géza*, FIDE versenybíró volt.

Ozsváth Andrásnak, a Sakkélet főszerkesztőjének és a Honvéd mesteredzőjének véleménye szerint, a „Kőbánya 87" bevonult a nemzetközi versenynaptárba, mert a Budapesti Tavaszi Fesztivál idején rendezett verseny után ez az egyetlen jelentős sakkviadal Budapesten.

A verseny nagy esélyeseként az NDK-beli *Wolfgang Ulmannt* emlegették, de a Törekvés két kiválósága — *Székely Péter* és *Kállai Gábor* —, valamint a meglepetések embere, a francia *Daniel Roas* is dobogóvárományos volt. Végül azonban igazi meglepetésként a csehszlovák *Igor Gazik* lett az első *Kállai Gábor* előtt, aki ezzel az eredményével elnyerte az *Európa Legjobb Vasutas Sakkversenyzője* címet. A dobogó 3. fokára *Székely Péter* állhatott fel.

A nők mezőnyében a legjobb, *Horváth Júlia* volt a Vasasból, a második a Törekvés versenyzője, *Sziva Erika* lett.



Olimpiai és világbajnokokat köszöntöttek a vezérigazgatóságon

A vasutasnap alkalmából a MÁV Vezérigazgatóságon a vasutas sportélet olimpiai és világbajnokait köszöntötték. A megjelenteket — közöttük *Schmitt Pált*, a Magyar Olimpiai Bizottság főtitkárát, *Balogh Gábort*, az AISH főosztályvezető-helyettesét, *Koszorus Ferencet*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárát — *Szemők Béla*, a MÁV vezérigazgatójának általános helyettese üdvözölte, majd méltatta az egykori bajnokok és mai követőik nagyszerű sikereit. Büszkén számolt be arról, hogy a vasutassportkörök versenyzői 23 olimpiai aranyérmet nyertek, világbajnokságokon pedig eddig 37 alkalommal állhattak fel a dobogó legmagasabb fokára.

A vezérigazgató-helyettes az olimpiai és világbajnokoknak kiállított általános vasúti szabadjegyeket adott át.

Veteránok teniszversenye

Egyre népszerűbb hazánkban a veterán teniszsport. Ezt jelzi az is, hogy a vasutasnapi események sorában már 15. alkalommal rendezték meg a Magyar Államvasutak nemzetközi veterán páros teniszversenyét július 9. és 12. között a BVSC Tatai-úti telepén.

Az elmúlt évek alatt egyre népszerűbbé váló versenyforma jelentősége a szervezők körültekintő munkájának köszönhetően megnőtt: *az évről évre magasabb színvonalú viadal a Nemzetközi Teniszszövetség műsortervébe is bekerült.* De nemcsak a színvonal emelkedett, hanem a nevezések száma is. Amíg 1982-ben 52-en indultak ezen a kieséses rendszerű tornán, ma már 120 versenyző játszott összesen 90 mérkőzést.

Tolnai Ildikó, a vasutas-szakszervezet titkára az ünnepélyes megnyitón mondott beszédében kiemelte, hogy ezzel a versennyel ismét gyarapodott hazánkban azon viadalok száma, amelyek nemzetközi minősítést kaptak a világszövetségtől, majd kijelentette:

— Különösen tiszteletre méltó az, amikor az érettebb, tapasztaltabb generációk tagjai mutatnak ismét példát a fiataloknak, mit lehet, mit érdemes, mit kellene sokkal szélesebb körben tenni sokféle támadásnak kitett egészségünk megóvása, általános erőnlétünk, s nem utolsó sorban kedélyállapotunk kívánatos állapotban tartása érdekében.

A versenyzők többsége — köztük számos közéleti személyiség — a kezdetektől, 1973-tól vesz részt a tornán.

Táblák

Néhány hónapja még magam is lelkesedtem e lap hasábjain az új állomási tájékoztató névtáblák felállításán. Akkor persze még nem sejthettem, hogy mi még ilyen apróságokban is képesek vagyunk átesni a ló túlsó oldalára.

Elsősorban nem is a Tatabánya Felsőből lett Felsőgallára, a Tatabánya Alsóból az „alsó" likvidálására, az Erőmű helyébe tolakodott Bánhidára gondolok. Még amiatt sem ragadtam volna tollat, hogy Tatabánya megállót Alsógallára „magyarosították", ámbár ez a megálló — a hajdani városmag lévén — sohasem volt Alsógalla. Mindegy. Nem is jár messze az igazságtól, mindössze három kilométernyire.

Ám amit a szobi vonal néhány állomásán tapasztaltam, az elkeserítőbb. Mert ugyan ki tudná megmagyarázni, hogy egyik-másik, már-már nemes patinát viselő állomásépületünkre miért kellett ráerőszakolni a hozzá nem illő, rikító színű kék-sárga föliratokat. De ha már ráerőltették, miért kellett leszedni a régieket, csúnya sebet ejtve ezzel Szob, vagy Dunakeszi „indóházának" architektúráján. Vagy kinek jó, hogy Zebegényben a leszerelt tábla helyén most a falfestéktől rondán elütő sötét folt ásítozik?!

— tézé —

Emléktúra

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség központi Lenin szocialista brigádja megtartotta a már hagyományos emléktúráját, melyen meghívott vendégek és családtagok is részt vettek. A kirándulás céljánál, a város fölötti kilátónál vetélkedőt rendeztek névadójuk életéről, valamint Sátoraljaújhely és környéke nevezetességeiről.

HÍREK

— **Kirándulóvonatok.** Az idén tíz nyári hét végén indít kirándulóvonatokat Pécsről a MÁVTOURS és a VDN. Ezek a szombati vonatos kirándulások évek óta nagy népszerűségnek örvendenek, elsősorban a nagycsaládosok és a kisfizetésűek, nyugdíjasok körében. Az első kirándulóvonat június 20-án indult Pécsről Keszthelyre.

— **Kerékpártúra.** A záhonyi üzemigazgatóság Münnich Ferenc KISZ-alapszervezetének tagjai kerékpáros túrát szerveztek a Zemplén-hegységbe. A több mint 150 kilométeres utat három nap alatt tették meg a kerekezők. A túra végállomása Pálháza volt.

— **Óriás pöffeteg.** A közelmúltban két miskolci vasutas, Szamosi Barna mozdonyvezető, és Mondok Ferenc vonatkísérő, Mezőkeresztes—Mezőnyárád és Csincse között óriás pöffeteg gombát találtak a vasúti töltés közelében. A gomba — amely ehető — csaknem öt kilót nyomott.

— **Üzemi rádió.** A záhonyi üzemigazgatóságon működő üzemi rádiónak kilenc műsorszóró helye van. Minden hónapban két önálló műsorral ad információt a dolgozóknak. A szerkesztőség stúdióját előiskolának tekintik a majdani üzemi televíziózáshoz. A stáb a közelmúltban több videohíradót készített.

— **Hetvenöt éves.** A szép környezetben felépített MÁV-nevelőotthon Kőszegen jubileumi tanévzárót tartott. Az itt működő általános iskola növendékei és vendégei megemlékeztek a nagy múltú intézményről. Az ünnepségen adták át azokat az ajándékokat és kitüntetéseket, amelyeket a tanulók iskolai eredményeikért és az elért sportteljesítményekért kaptak.

— **Franciák Zalaegerszegen.** A francia vasutas-szakszervezet nyolc tagja magyarországi tartózkodása során ellátogatott Zalaegerszegre is. A megyeszékhely vasútállomásán Karádi László, a területi intézőbizottság munkatársa tájékoztatta a vendégeket a vasutasok szociális helyzetéről, családi életükről.

— **Bérfejlesztés Miskolcon.** Több mint négyszázalékos bérfejlesztést valósítottak meg a miskolci igazgatóság területén. A bérfejlesztés során kiemelkedő helyen szerepelnek az állomásokon dolgozó közvetlen forgalomirányítók.

Nem Turi András volt a modortalan!

Lapunk ez évi 10. számában megjelent „Modortalan vezér" című írásunkra *Grenczer János*, a szolnoki vontatási főnökség vezetője válaszolt. Leveléből idézünk: „Szakszon József utas által leírt esetet kivizsgáltattam, és a megállapított tények alapján a VI. vágányon álló vonat modortalan vezérét, *Reznák Mihály* mozdonyvezetőt fegyelmileg felelősségre vontam. Az V. vágányon álló vonat vétlen mozdonyvezetőjét hívták Turi Andrásnak".

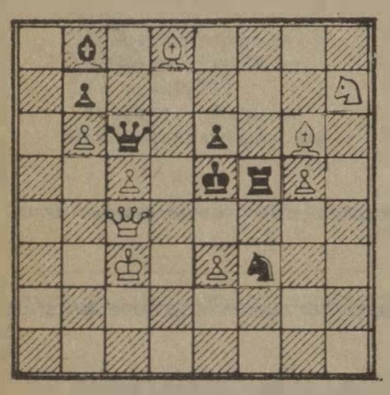
A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Halálozás

Miklós János, a hatvani MÁV nyugdíjascsoport tagja életének 90. évében elhunyt. Hozzátartozói, tisztelői június 12-én kísérték utolsó útjára az új-hatvani temetőben.

SAKK

7. SZ. FELADVÁNY, J. Fehlmann (CH — Goldach), matt 2 lépésben.



Mostantól a külföldi szerzők országát a nemzetközi autójelzésben bevezetett rövidítésekkel jelöljük. CH tehát Svájcot, SU pedig a Szovjetuniót jelenti.

Rovatunk még alig indult útjára, és máris gyászhírt kell közölnünk. Az április 16-án megjelent 2. sz. feladványunk szerzője, *V. Kiszeljov* elhunyt. Özvegye arra kér bennünket, hogy a férje feladványában talált (és a júniusi számunkban részletezett) hibákat mi javítsuk ki kegyeletes megemlékezésképpen.

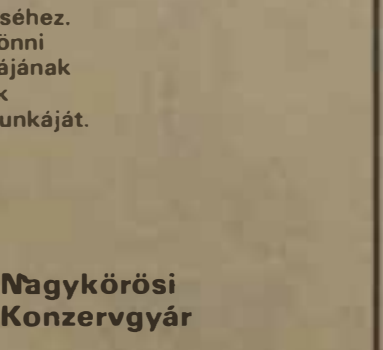
A májusban közölt két feladványt a beérkezett megoldások alapján az alábbiakban elemezzük:

3. sz. **(Burda—Solarczyk):** Alapállásban látszó matt: 1. — Be4 2.Vxe4 (1 pont). **Két megtévesztő kulcslépés** 1. Fa8? és 1.Fb7?, amelyek után sötét 1. — Hxf6! lépése véd (1 pont). A látszólagos játék mattja megmarad. Ha világos 1.Ff4 + ? lépéssel kísérletezik, és sötét 1. — Hxf4-gyel védekezik, erre a másvédelemre visszatér a 2.Ve4 matt (1 pont). Jó védelem most 1. — Bxf4!. Kulcslépés: 1.Fe6! (2 pont), és erre az 1. — Be4 védekezésre 2.Hf3 másmatt a világos válasza.

4. sz. **(Fetmaksz):** Az alapállásban sötét mindegyik lépésre készen áll a mattválasz, kivéve a d6 gyalog lépéseit. Ez tehát árulkodó báb a táblán. Az 1.Fd8 kulcslépés (2 pont) után ezekre a gyaloglépésekre is meglesz a matt. Sötét a kulcslépés után lépéskényszerbe kerül. — Két érdekes megtévesztése is van a feladványnak (1-1 pont). **1.Fh3? után 2.Hd7 fenyeget, 1.Fg3? után pedig a bástya ellépése bárhova az f oszlopon.** Mindkét esetben 1. — dxc5 nyújt kielégítő védelmet sötétnek. — Van egy mellékmegoldás is (2 pont): 1.Bg7 két fenyegetéssel (2.Fg3 és 2.Be6), és sötét nem tud eredményesen védekezni.

A helyes megfejtéseket beküldő olvasóink közül jutalomban részesül **Gulyás László és Hüvös Récsi András.** Mindketten budapestiek

8. SZ. FELADVÁNY, V. K. Pilcsenko (SU — Szuhoj Log), matt 2 lépésben.



A mai feladványaink megoldását is — szokásunkhoz híven — a hónap végéig kell postára adni szerkesztőségünk címére: 1068 Budapest, Benczúr u. 41.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest centrumában lévő szoba, konyha, külön WC, gázfűtéses tanácsi főbérletemet, Dunakeszin lévő komfortosra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni: Csáki Józsefné 428-321 telefonszámon.

Elcserélném Budapest Kerepesi úton lévő 98 négyzetméteres 3 szobás, villanyfűtéses, telefonos lakásomat, kettő darab egyszobás komfortos tanácsi lakásra, vagy egy kettőszobás (különbejáratú) tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 334-604-es telefonszámon.

Elcserélnénk budai 2.5 szobás, telefonos öröklakást és 2 szobás, telefonos szolgálati lakást, budai 4-5 szobás tanácsi vagy MÁV-szolgálati lakásra. Érdeklődni levélben: Gaál Ödönné, Budapest 1124. Németvölgyi út 89.

Elcserélném VIII. kerületi 70 négyzetméteres szolgálati lakásomat kisebb tanácsi vagy garzonlakásra. Érdeklődni levélben: Gaál Ödönné, Budapest 1124. Németvölgyi út 89.

Elcserélném Budapest XV. kerületi Mozdonyfűtő u. 6. szám alatti félemeleti 2 szoba, előszoba, konyha, fürdőszobás MÁV-bérlakásomat, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet levélben: Vas Józsefné, 2040 Törökbálint, Kisfaludy u. 11.

Eladó Agárdon 275 négyszögöles saroklakótelek, víz, villany, gáz az utcában, termálfürdőhöz, tóhoz közel. Ugyancsak eladó Sukorón 400 négyszögöles panorámás nyaralótelek Érdeklődni: Takácsné, Székesfehérvár, Géza u. 91 Telefon 06-22/15-512 (10—15 óráig). Vasúti telefon: 02/42-42.

Eladó Kál községben 644 négyszögöles bekerített vegyes gyümölcsös (víz, villany megoldható) jutányos áron, főleg vasutasoknak. (Irányár: 80 000,— forint) Érdeklődni: Ficsár Ferenc, Kál, Lehel vezér u. 55.

Elcserélném Baross térre néző II. emeleti 2 szoba komfortos utcai tanácsi lakásomat, másfél szobás hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni levélben: Löki Béláné, Budapest, Mező Imre út 3—5. 1087.

Elcserélném Kőbánya-Kispest állomásnál lévő 100 négyszögöles telken 2 különálló (két család részére alkalmas) MÁV-bérlakásomat, másfél vagy két szoba összkomfortos, liftes, MÁV-, tanácsi, vagy bármilyen tehermentes lakótelepi lakásra. Érdeklődni: Csapóné, Budapest X., Vasgyár u. 1. (megtekinthető mindennap, szombat, vasárnap kivételével délután 15 órától)

Eladom budapesti zöldövezetben 56 négyzetméteres tehermentes, OTP szövetkezeti, 2 szoba összkomfortos, távfűtéses, telefonos lakásomat. Érdeklődni levélben: Hollós Árpádné, 1399 Budapest 62. Postafiók: 616. Telefonon: 274-783, délelőttönként.

Elcserélném vagy eladnám békásmegyeri 57 négyzetméteres 1+2 félszobás, étkezős X. emeleti szövetkezeti lakásomat két lakásra. Egyik lehet MÁV-bérlakás. Érdeklődni: Csontos Lászlóné, 532-095 városi, vagy 43-43 üzemi telefonszámon.

Nagykőrösi Konzervgyár kollektívája nevében köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy az elmúlt évhez hasonlóan jó összhangban segítsék elő vasúti szállítmányaink külföldi és belföldi vevőikhez való pontos és gyors elszállítását, hogy ez évi tervteljesítésünkhöz több vasúti szállítójárművet kell megraknunk, ezt csak úgy tudjuk megoldani, ha közösen segítjük egymást, mi a vasúti kocsik gyors megrakásával, Önök a naprakész igényeink kiállításával tudnak hozzájárulni a közös ügy sikeres teljesítéséhez. Ezúttal szeretnénk megköszönni Nagykőrös állomás kollektívájának a vasút minden dolgozójának lelkiismeretes, segítőkész munkáját.

Nagykőrösi Konzervgyár

A 37. 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 hozzájárulnak 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

Hőerőmű és Szolgáltató Közös Vállalat

Csepel Művek Hőerőmű és Szolgáltató Közös Vállalat

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: 42.— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1249. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. JÚLIUS 30.

Az elnökség napirendjén

Az építési főnökségek intézőbizottságának munkája

Mostoha munkahelyi körülmények — Kényelmetlen szállások — Elvont forintok

Július 16-án, Feleki Pál elnökletével ülést tartott szakszervezetünk elnöksége, amelyen jelen volt Ambrus András vezérigazgató-helyettes is. A testület első napirendi pontként tárgyalta az építési főnökségek intézőbizottságának munkájáról szóló jelentést Töllyné Pogács Rózsa IB-titkár előterjesztésében. A napirend vitájában részt vett Pál József, a vezérigazgatóság építési és pályafenntartási főosztályának vezetője is.

Az írásos előterjesztéshez Töllyné Pogács Rózsa fűzött szóbeli kiegészítést. Elmondotta többek között, hogy nagy erőfeszítéseket tesznek az ország egész területén dolgozó tagság érdekében, annál is inkább, mert *az építési főnökségeknél az átlagosnál mostohábbak a munkahelyi, a munkáltatási körülmények.* Például a szak- és szerelőipari főnökség dolgozóinak többsége vidéki munkahelyen tevékenykedik, gyakran igen rossz szociális körülmények között. *Néha még az ivóvízellátás is gondot okoz.* Ezért az intézőbizottság rendszeresen foglalkozik egyes rétegek, munkakörök szociális helyzetének vizsgálatával.

A változó munkahelyen dolgozók általában kényelmetlen szállásokon, lakókocsikban laknak. Meleg étellel való ellátásuk is gondot okoz. Munkáslakásokon 2631-en élnek, több mint 1100-an pedig vasúti kozúti kocsikban laknak. Az üzemétkeztetést 4400-an veszik igénybe.

Az írásos előterjesztést *Pál József* főosztályvezető is fontos részletekkel egészítette ki. Hangsúlyozta, hogy az építési és pályafenntartási szakszolgálat sajátos feladatokat lát el a gazdálkodási körülményei évről évre nehezebbé válnak. *Gyakran milliókat vesznek el a szakszolgálattól úgymond fontosabb tervek megvalósítására, emiatt gyakran kell átcsoportosítani a feladatokat.* Az építési határidőket azonban csak túlóráztatás árán lehet rövidíteni.

A szakszolgálat megítélésében is szemléletváltozásra lenne szükség. A főosztályvezető példát is mondott. Az idei téli ítéletidőben helytálló pályamester 600, egy állomásfőnök hatezer forint jutalmat kapott. Amíg e szakszolgálat munkáját így becsülik és értékelik, addig nem lehet az emberek között hatékonyabban politizálni sem.

A főosztályvezető felhívta az elnökség figyelmét arra, hogy átlagon aluli az egész MÁV érdekeit képviselő gyöngyösi kitérőgyártó üzem dolgozóinak anyagi megbecsülése. A géplánckezelők is több bért érdemelnének. Nem elvtelen követelőzés ez, hiszen az építési szakszolgálat tavaly 140 millió devizaforintot kiváltó munkát végzett. A nehézgépkezelők és „kitérőgyáriak" bérhelyzetét azért is indokolt javítani, mert egyre többen mondanak búcsút a gépeknek, illetve az üzemnek.

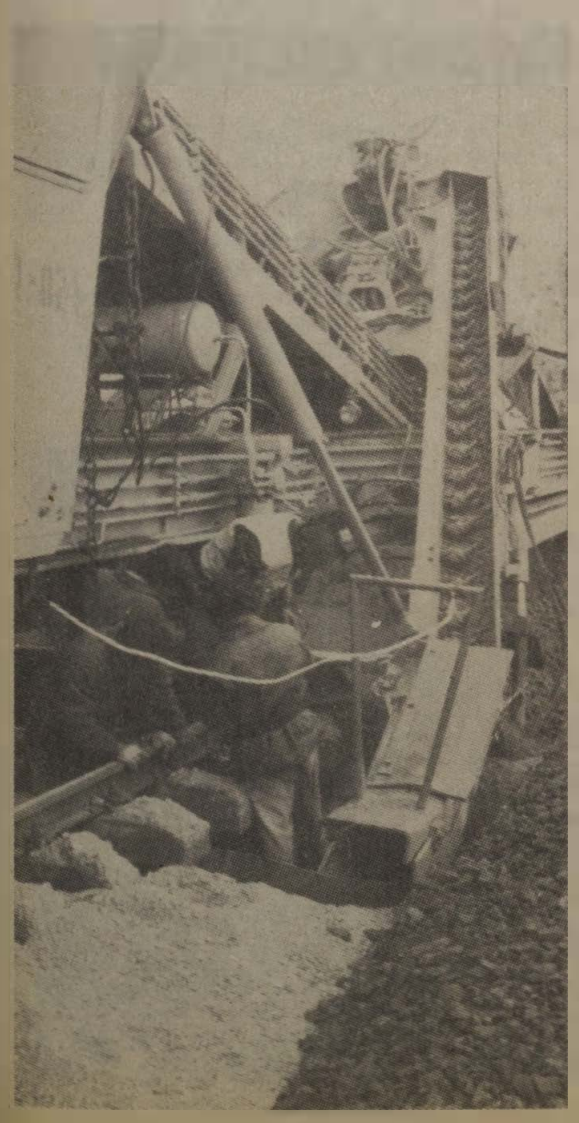
A testület az írásos előterjesztést — a kiegészítésekkel együtt — elfogadta.

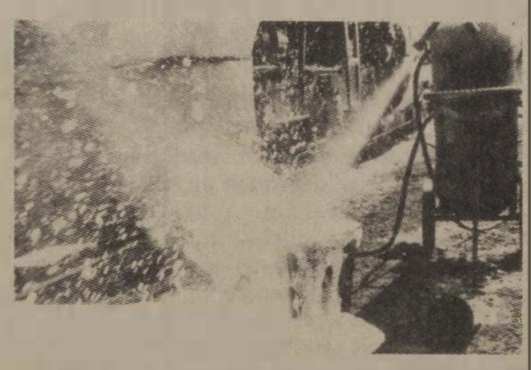
Második napirendi pontként tárgyalta az elnökség a dolgozók munkaviszonyát érintő átszervezésekkel, létszámleépítésekkel összefüggő, szakszervezeti feladatokat tartalmazó Módszertani útmutatót. E füzet tulajdonképpen a SZOT-elnökség e tárgyban tavasszal hozott határozatának és útmutatójának gyakorlati végrehajtását, továbbfejlesztését szolgálja, figyelembe véve szakszervezetünk szervezeti felépítését és vállalatainak sajátosságait.

Célja az, hogy gyakorlati segítséget nyújtson a szakszervezeti tisztségviselőknek az átszervezéssel, létszámleépítéssel összefüggő érdekvédelmi munkához, azzal hogy részletesen meghatározza alap- és középszinten, valamint a szakszervezet központjában is a konkrét tennivalókat. Az ilyen szakszervezeti érdekvédelem hozzájárulhat az átszervezésekkel, létszámleépítésekkel kapcsolatos feszültségek megelőzéséhez, illetve csökkentéséhez, amely — a népgazdaság egyéb területein felmerült negatív tapasztalatok alapján — mindenképpen időszerűnek és szükségesnek mutatkozik.

A módszertani útmutatót — kiegészítve a SZOT határozatával és útmutatójával, valamint a kérdésre vonatkozó legfontosabb jogszabályokkal és rendelkezésekkel, brosúra formájában rövidesen a szakszervezeti bizottságok is megkapják.

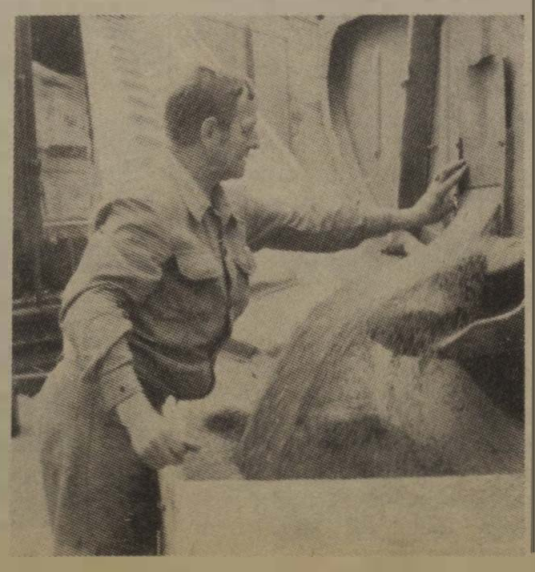
— ks —





Az elmúlt hetekben a nagy hőség próbára tette a vasutasokat is. Különösen a gépek közelében szenvedtek sokat az emberek. Képriportunkban a kocsimosók, a pályaépítők és az -átrakók munkáját örökítettük meg.

(Zelman Ferenc felvételei)



A munkálatok a tervek szerint haladnak

Miniszterek szemléje Ferencvárosban

Felszabadul 80 munkahely — Automatika helyettesíti a váltókezelőket — Csökken a balesetveszély

Szeptemberben már részlegesen üzemelni fog a Ferencvárosi rendező pályaudvar Keleti rendezője. A munkák a rekkenő hőségben is a tervek szerint haladnak. Erről győződött meg helyszíni szemle alkalmával *Urbán Lajos* közlekedési miniszter és *Somogyi László* építésügyi és városfejlesztési miniszter július 20-án.

A mintegy kétmilliárd forint értékű beruházásból eddig már elkészült a 40 méter hosszúságú acélszerkezetű vasúti híd, a húsz kilométernyi pálya 90 váltóval, a négy hidraulikus vágányfék és a hozzátartozó gépház. Befejezés előtt van az új irányítótorony, tizenöt kilométeren új villamos felsővezetéket építettek, valamint két transzformátorállomás létesült. Felszerelték a távközlési és biztosítóberendezéseket.



A szemle résztvevői a Keleti rendezőben

Várszegi Gyula, a MÁV vezérigazgatója a szemlén elmondotta, hogy a jó szervezésnek, a folyamatos anyagellátásnak és a szállítási határidők tartásának köszönhető, hogy a tervezettnél korábban, *már jövőre teljes üzemmel működhet a pályaudvar Keleti rendezője.* Ezzel az ország teljes vasúti hálózatán enyhülni fog a jelenlegi feszültség, ütemesebb lesz az áruszállítás.

Ferencvárosban az előzetes számítások alapján hat órával csökkenhet a tehervagonok átlagos pályaudvari tartózkodása. A felújítás után mintegy nyolcvan munkahely szabadul fel, többek között a sarusoké, de helyettesíti majd az automatika a váltókezelőket és kocsirendezőket is. Nem utolsó szempont az sem, hogy a balesetveszélyes helyeken nem állnak vasutasok, mindenütt műszaki berendezések helyettesítik az embert.

Zelman

Az ÖBB Budapesten is bemutatkozik

A vonatok vonata

Az Osztrák–Magyar Monarchia első vasútvonalát — Európában harmadikként — 1837. november 23-án helyezték üzembe. Ausztriában az első gőzüzemű vonat Wien—Floridsdorf állomásáról indult és Deutsch Wagram állomásig közlekedett.

Ausztriában másfél évszázados évfordulóról, az esemény rangjához méltóan emlékeznek meg. *Az Osztrák Vasutak (ÖBB) 150 éves jubileumát számos rendezvény, unnepség előzi meg.* Ilyen volt a múlt év szeptemberében a Bécs melletti új, korszerű központi rendezőpályaudvar felavatása. Tavaly október 7-én volt 75 éve annak, hogy a 92 kilométer hosszú, alsó-ausztriai St. Pölten és Mariazell közötti Alpenbahnon megindult a villamos vontatás. Erről és az ez év január 27-én a Bécsi Gyorsvasút üzembe helyezésének 25. évfordulójáról jubileumi ünnepség keretében emlékeztek meg.

A jubileumi évforduló előunnepségei közül kiemelkedik a rendezvények sorából a „Der Zug der Züge" azaz *„A vonatok vonata"* nevet viselő szerelvény közlekedtetése. Ezt a jubileumra kialakított, úgynevezett mozgó kiállítási vonatot ez év január 23-án mutatták be a közönségnek *Bécs, Ferenc József* pályaudvarán. Ez a különleges vonat a fővárosból országjáró körútra indult. November 11-ig az ÖBB valamennyi jelentősebb csomópontján, illetve vasútállomáson, s közben külföldön is bemutatkozik.

A vonatok vonatának külföldi első állomása július 24—27. között Budapest volt, majd München, Zürich és Bolzano következik. Egy-egy pályaudvaron általában péntektől hétfőig tartózkodik.

A vonatok vonata nyolc négytengelyes kocsiból áll. Minden kocsiban — meghatározott témában — egy-egy kiállítás látható.

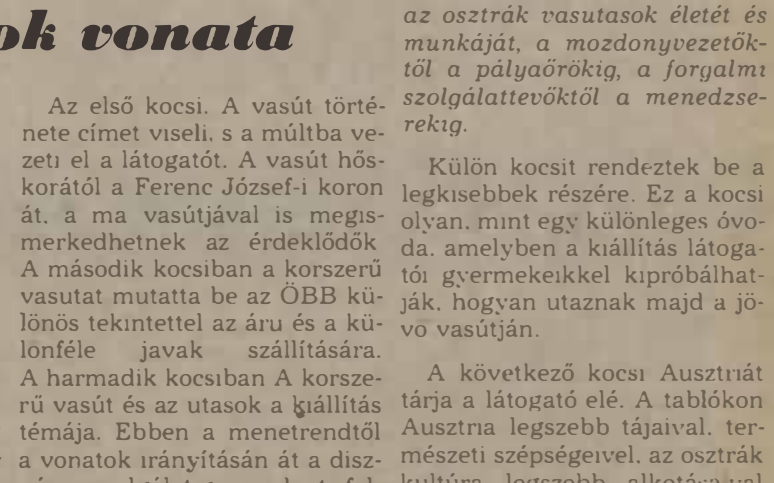
Az első kocsi. A vasút története címet viseli, s a múltba vezeti el a látogatót. A vasút hőskorától a Ferenc József-i koron át, a ma vasútjával is megismerkedhetnek az érdeklődők. A második kocsiban a korszerű vasutat mutatta be az ÖBB különös tekintettel az áru és a különféle javak szállítására. A harmadik kocsiban A korszerű vasút és az utasok a kiállítás témája. Ebben a menetrendtől a vonatok irányításán át a diszpécserszolgálatig mindent felvonultat az osztrák vasutak. A negyedik kocsiban A vasút és jövője témájú kiállítás kapott helyet. A nagy sebességű NSZK, francia, olasz és japán vonalak, illetve vonatokon kívul Ausztria is elénk tárja a nagy sebességű vasúti közlekedés tárgyi dokumentumait. *Az ötödik kocsiban mutatták be az osztrák vasutasok életét és munkáját, a mozdonyvezetőktől a pályaőrökig, a forgalmi szolgálattevőktől a menedzserekig.*

Külön kocsit rendeztek be a legkisebbek részére. Ez a kocsi olyan, mint egy különleges óvoda, amelyben a kiállítás látogatói gyermekeikkel kipróbálhatják, hogyan utaznak majd a jövő vasútján.

A következő kocsi Ausztriát tárja a látogató elé. A tablókon Ausztria legszebb tájaival, természeti szépségeivel, az osztrák kultúra legszebb alkotásaival és legérdekesebb műszaki létesítményeivel ismerkedhetnek meg a látogatók. A vonatok vonata megtekintését elsősorban a vasútbarátok figyelmébe ajánljuk.

— vi —

Kedvezményes



Két expresszvonat biztosít jó összeköttetést Budapest és Bécs között. Az Arrabona reggel hét órakor indul a Keleti pályaudvarról, a Lehár délután 18.20-kor a Déliből. Mindkét vonat menetideje kedvező, mert 3 óra negyven perc alatt teszi meg a 272 kilométert.

A MÁV és az Osztrák Szövetségi Vasutak jelentős kedvezményt biztosít a két expresszvonat utasainak. A nemzetközi menettértí jegy árából az egyénileg utazók részére 30 százalékos, a csoportok részére 40 százalékos, a 25 főnél is nagyobb csoportok részére 50 százalékos engedményt nyújt. A kedvezmény feltétele azonban az, hogy az utas, illetve a csoportok oda és vissza is ezekkel az expresszvonatokkal utazzanak.

VIETNAM

Rendteremtés és megújulás

A szakszervezetek is önvizsgálatot tartanak

Az utóbbi hónapokban a hazai sajtóban a megszokottnál gyakrabban szerepeltek a Vietnami Demokratikus Köztársaságból származó hírek. Ezek a számunkra is rendkívül érdekes közlemények elsősorban az ország társadalmi és gazdasági életében megindult pozitív változásokról szólnak, amelyeknek kiváltója a Vietnami Kommunista Párt VI. kongresszusa volt.

A múlt év decemberében lezajlott kongresszus őszinte, reális számvetést készített az ország helyzetéről, és világos politikai irányvonalat munkált ki a gazdaságirányítás gyökeres reformjára és a társadalmi-közéleti demokratizálás programjára. *A párt vezető szerveinek megújítása után megkezdődött az államapparátus megtisztítása és a kormány tevékenységének szakszerűbbé tétele. A rendteremtés és a megújulás politikája a vietnami szakszervezeteket is önvizsgálatra sarkallta.*

A pártkongresszus határozata is kimondta, hogy meg kell újítani a tömegszervezetek munkájának tartalmát és munkastílusát, és a párt irányításával meg kell növelni és szilárdítani a szakszervezetek szerepét. A Vietnami Szakszervezeti Szövetség elnöke, *Pham The Duyet*, ezek alapján fejtette ki véleményét a szakszervezeti mozgalomban is indokolt változásokról, a vietnami szakszervezetek tevékenységének új orientációjáról a *Le Courrier du Vietnam* című havilapban.

Az elnök megítélése szerint az állami támogatáson alapuló *„bürokratikus központosított mechanizmus"* nem csupán gazdasági károkat okozott, hanem még a munkásoknál és a funkcionáriusoknál is egyfajta egészségtelen magatartást váltott ki. Meglehetősen általános jelenséggé vált az elkényelmesedés a társadalmi tevékenység minden területén. *A fegyelem, a kezdeményező, alkotó szellemű munka elvesztette becsületét.* A negatívumokat felszámoló megújulás nélkül ezek a jelenségek feltétlenül akadályoznák az új politika és az új gazdasági mechanizmus megvalósulását — mutatott rá *Pham The Duyet* elnök.

Általában a munka, de különösen az ipari tevékenység mindig magában foglalja a dinamizmust és a kreativitást, s nem tűri meg a stagnálást és a konzervativizmust. Mindenekelőtt a gondolkodást kell átformálni, mégpedig a gazdaságszemléletű gondolkodásmódot, mert ez utóbbi meghatározó szerepet játszik. A gondolkodásmód megújulására természetesen nemcsak a párt- és állami, hanem a szakszervezeti kádereknél is szükség van. Ennek keretében az idejétmúlt koncepciók módosításáról, a szocializmus átmeneti időszaka gazdasági törvényeinek megfelelő, új elképzelések kialakításáról van szó. Fel kell számolni az operatív módszerbeli hibákat.

A burokratikus adminisztratív vezetést határozottan félre kell tenni, és kiegyensúlyozott, valóban szocialista jellegű vezetéssel felváltani. Régóta úgy tűnik mind az elméletben, mind pedig a gyakorlatban, hogy az átmeneti időszakban akartuk ellátni a kiteljesedett szocializmus szakszervezeti funkcióit — ismerte be az elnök. A szakszervezeti tevékenység iránya általában homályos volt, a tevékenység formái leegyszerűsödtek. Nem volt világos a feladatok nagysága, mélysége, végrehajtásukhoz nem értek meg a feltételek. A szakszervezeti mozgalom nem végezte el az átmeneti időszak munkásosztálya jellemzőinek alapos, elemző vizsgálatát: másrészt leegyszerűsített módon, egyoldalúan és kissé idealizáltan azonosította az állam és a munkásosztály érdekeit. Ebből fakadóan a szakszervezetek nem kielégítően látták el nevelő munkájukat és a dolgozók jogos érdekeinek védelmét.

A szakszervezetek, miközben nevelő funkciójukat gyakorolják és segítik az állami és a gazdasági vezetés munkáját, figyelmüket az állami szervek tevékenységének ellenőrzésére és a dolgozók jogainak védelmére kell fordítani. Ezen funkciók gyakorlásának egyidejűleg szolgálnia kell a párt erősítésére irányuló kampányt, az állami vezetés hatékonyabb működését.

Az eddigi szakszervezeti tevékenység átformálását jelzi a dolgozók tömeges bevonása a munkaverseny-mozgalomba és a társadalmi munkába. A szakszervezeti mozgalom számára több kérdés felmerült: vajon a tagság, a munkások és aktivisták már nem éreznek olyan kötődést a szakszervezethez, mint korábban? Honnan ered a tapasztalható „közömbösség" a szervezett dolgozók körében? Hogyan lehetséges az, hogy a szakszervezeti tagok számos joga csak holt betű maradt? A kérdések őszinte válaszra és cselekvésre várnak.

A vietnami szakszervezeti mozgalom az útkeresés szakaszában van. Ez kitűnik az elnök által megfogalmazott kérdésekből is, melyek a szakszervezeti káderekkel szembeni legfontosabb követelmények az elkövetkező időszakban: az osztálykoncepció, a lelkesedés, a hozzáértés? Ha a hangsúly a hozzáértésre kerül, milyen legyen a viszony a társadalmi-politikai és a gazdasági-technikai ismeretek között? Hogyan történjék a szakszervezeti káderek sorainak „megfiatalítása"? Mindmegannyi elemzésre váró és tanulmányozandó, s nem utolsósorban megoldandó feladata a vietnami szakszervezeti mozgalomnak.

Baranyai Zoltán

FÜGGŐVASÚT



Az NSZK-ban készítették ezt a szinte teljesen zajmentes függővasútat, amely a gyorsan összeszerelhető pályából és kétféle kabinból alkot egységet. A kisebb kabin mindössze tizenhét személyt szállíthat, de a középméretűben már 40-50 utas is helyet foglalhat. A „vonat" hét méterrel magasabban fut, mint a hagyományos sneken közlekedő expresszek, füst- és kipufogógáztól mentes. Teljesen automatikus berendezések vezérlik. Az új függővasutat az erlangeni kutatóközpontban kísérletezték ki.

GÁZÜZEMŰ MOZDONYOK

Másfél kilométeres, sőt még hosszabb szerelvényeket is képes vontatni az a négyszekciós, 12 ezer lóerős mozdony, amelyet Vorosilovgrádban gyártottak. Az új szovjet mozdony bevizsgálását a Bajkál—Amúr vasúti fővonalon már megkezdték.

A szuper teljesítményű mozdonyok alkalmazását (amelyhez hasonló teljesítményű nincs a világon) az tette szükségessé, hogy a Szibéria és Távol-Kelet új területeinek iparosítása miatt rendkívül sok teherárut kell szállítani. *A jelenlegi tervidőszakban — 1990-ig — egy nagy teljesítményű fővonali mozdonycsalád létrehozását tervezik. Ezek a mozdonyok a távolkeleti területek és a Szovjetunió ipari központjait összekötő vonalakon közlekednek.*

A nagy ipari-szállítási csomópontok létrehozása szükségessé tette az új, nagy teljesítményű tolatómozdonyok kifejlesztését is. Ezek közé tartozik az a 2000 lóerős gép is, amelynek sorozatgyártását a ljugvinovszki mozdonygyárban már elkezdték.

Ugyancsak új mozdonynak számít az az erőgép, amelyet a scserbinkai kísérleti telepen fejlesztettek ki a szovjet mérnökök. *Ez a gép sűrített földgázzal üzemel, és még a tapasztalt vasutasok is elcsodálkoztak, amikor megpillantották. Szokatlan magasságával és csapott tetejével, amelyre néhány ballont erősítettek, furcsa látványt nyújtott.* Az első környezetkímélő mozdony kísérleti példányát hat hónap alatt készítették el, és már meg is kezdték az úgynevezett „nyúzópróbát".

A motor szerkezetén nem kellett sokat változtatni. Ezer lóerő a teljesítménye. A nagy nyomás miatt azonban szigorított tűzvédelmi előírásokat kell betartani.

A kísérleti mozdony modelljének optimális működése esetén a gáz üzemanyagból egy tankolás kétszer 24 órára elegendő. Most az a cél, hogy ezt az időt hat napra növeljék. A gázfelvétel sem egyszerű, mert automata gáztöltő állomást kell építeni, amely 2500 köbméteres. Ezzel háromszori tankolást lehet biztosítani.

Az új mozdony bejáratás alatt van, még ki kell alakítani a váltakozó üzemelésű gázadagolás rendszerét. Amennyiben a kísérletek eredményesek lesznek, a brjanszki gépgyárban öt gázüzemű mozdonyt építenek.

Kína a reformok útján

A közelmúltban cikk jelent meg *Ni Ching Fu*-nak, a Kínai Szakszervezeti Szövetség elnökének tollából a *Renmin Ribao* nevű kínai napilapban. A cikkben a szerző többek között aláhúzta, hogy a „munkásosztály történelmi küldetése az ország fejlődésének jelenlegi szakaszában a négy alapelv védelme: hatékony részvétel a gazdasági reform megvalósításában, kapcsolatok javítása a külvilággal, a szocialista termelőerők fejlesztése és a szocializmus építése a kínai sajátosságok figyelembevételével."

A néphatalom eltelt évei alatt történelmi változások mentek végbe a munkásosztályon belül – állapította meg *Ni Ching Fu*. Amíg 1948-ban a Kínai Népköztársaságban 8 milló volt a munkások és alkalmazottak száma, addig 1986-ra több mint 120 millióra nőtt számuk, amelynek 70 százaléka fiatal. Az egyéb fontos változások közül az elnök kiemelte, hogy „az értelmiség a munkásosztály mellett jelentős helyet foglal el a társadalomban, mivel nagy tudományos és kulturális ismerettel rendelkezik. Be kell azonban ismerni — folytatja a cikk írója, hogy részvétele nem kielégítő a nagy társadalmi gondok megoldásában, s ez fontos feladatokat ró a szakszervezetekre: *„Erősíteni kell az értelmiség sorait, hogy növekedjék a munkásosztály kulturális és tudományos-technikai színvonala."*

Ni Ching Fu — emlékeztetve a munkásosztály legfontosabb tennivalóira, a jelenlegi szakaszban aláhúzta, hogy az említett négy alapelv képezi az egész nép egységének és az állam létének politikai alapját. A munkásosztály helyének és uralmi szerepének megvalósítását a társadalomban a Kínai Kommunista Párt vezető szerepe garantálja.

A kínai munkások magukévá tették ezt az elvet. Valahányszor, ha komoly politikai harcra került sor, a munkások mindig kiálltak a kommunista párt mellett. A burzsoá liberalizmus ellen jelenleg folyó harc ékes példája ennek.

A Kínai Népköztársaság jelenleg még a szocializmus építésének kezdeti szakaszában tart, mert a termelőerők fejlettségének a színvonala alacsony és a szocialista rendszer még távolról sem tökéletes. A dolgozók azonban saját történelmi tapasztalataikra támaszkodva meggyőződéssel vallják, hogy egyedül a szocializmus jelentheti a Kínai Népköztársaság számára a felemelkedés útját.

„A szocialista utat a kínai nép választotta, beleértve a munkásosztályt is" — állapította meg Ni Ching Fu. „A szocialista demokrácia kibontakoztatásában, amely hosszú folyamat, a kínai munkásosztály a vezető erő. Látni kell — folytatja a szerző —, hogy egyes vezetők és az adminisztráció elfelejti időnként, hogy mindig, minden esetben a munkásosztályra kell támaszkodni. Ez a fajta mentalitás alábecsüli a demokrácia jelentőségét, és nem adja meg azt a tiszteletet, amely az ország urainak, a munkásoknak és alkalmazottaknak kijár.

A burzsoá liberalizmus elleni harc ürügyén egyes vezetők elfojtják a munkástömegek jogos kritikáját. A bürokratizmus akadályozza a párbeszéd kibontakozását a vezetők és a dolgozók között.

B. Z.

Mágneses vonat

Japánban 1979-ben építettek egy mágneses lebegtetésű vonatot, amelynek a sebessége meghaladta az ötszáz kilométert. Akkor kétségbe vonták, hogy ez a műszaki csoda versenyképes lesz a hagyományos vasúttal.

Ma Japánban egy nyolcvan személy szállítására alkalmas mágneses lebegtetésű vonattal folynak tovább a kísérletek egy hét kilométeres pályán. A hét méter hosszú modellel korábban egy szélcsatornában végeztek kísérleteket — sikeresen.

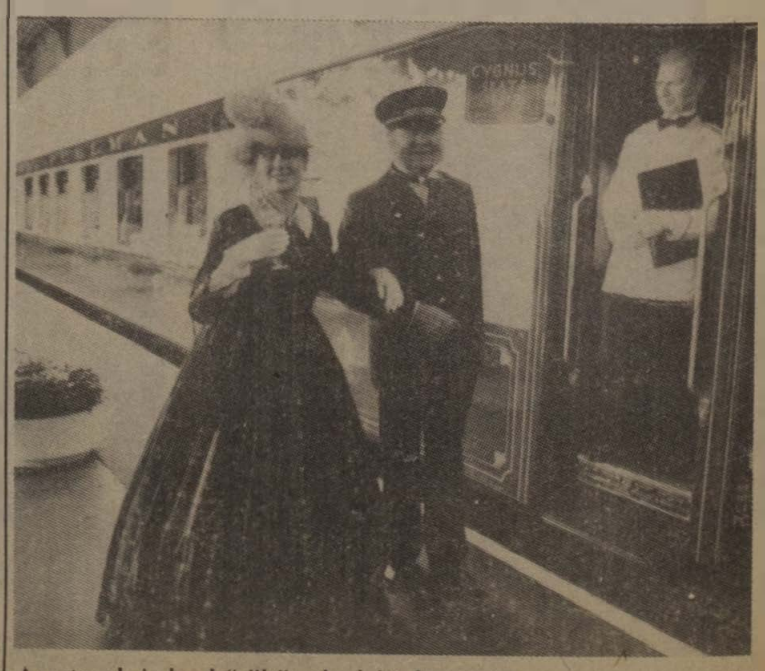
A MAGLEV szerelvény a kocsi alá szerelt nióbium-titán mágneseken lebeg. Amikor a mágnesek az U alakú pálya alatti alumíniumtekercsek felett haladnak el, a tekercsekben gerjesztett elektromos áram ugyanolyan polaritású taszító mágneses mezőt létesít, amely mintegy tíz centiméterrel emeli fel a járművet a sínekről. Az irányítást és hajtást a pálya oldalaiba szerelt elektromos mágnesek biztosítják.

Azért még vannak megoldatlan kérdések. Az utasok panaszkodtak, hogy menet közben megállt az órájuk. Oka a kocsi padozatán át ható 200 gauserősségű mágneses fluxus volt.

A MAGLEV vonatnak több előnye van a hagyományos expresszekkel szemben. *Kisebbek a rezgései és nincs imbolygó járása.* A gyorsan közlekedő expresszek lényegesen jobban rongálják a pályát mint a mágneses lebegésű, ami simán, csendesen jár.

Jubileumi díszben

Ez volt az igazi. Az Orient Expressz — amely 1983-ban ünnepelte századik évfordulóját — Londonból Velencébe vitte rendkívüli utasait. A nagy múltú jubiláló vonatot az utasok is megtisztelték, valamennyien korhű öltözetbe bújtak. A vonat vezetője Alan Pegler is külön feladatot vállalt, úgy mint azt száz évvel ezelőtt is tették, minden utasát személyesen kísérte helyére és, hogy teljes legyen a kiszolgálás, a pullman kocsi ajtajában a személyzet is fogadta a kedves utast. A legendás járat a jubileumi évforduló napján Londonból, a Viktória pályaudvarról indult. Ismétlés 50 év múlva.



Az utasok is korhű öltözetbe bújtak.

A záhonyi vasutasok szállítási rekordja

A félév végén a záhonyi üzemigazgatóságon áttekintették a forgalmi teljesítményeket. Az importszállításokban nem sikerült behozni a kemény tél, illetve a magánjogi szerződések késői megkötése miatti kieséseket. *Az export terén azonban túlszárnyalták a tavalyi rekordot is.*

A szinte utolérhetetlennek tűnő tavalyi félévi csúcsot húsz százalékkal haladták meg. 400 ezer tonnával több árut szállítottak ki, mint a múlt év első hat hónapjában. Kedvezően alakultak az üzemigazgatóság minőségi munkáját jellemző mutatók is. A szállítások jobb szervezésével lényegesen csökkent a kocsiforduló idő, a több áruhoz kevesebb vagont használtak fel. Ugyanakkor a tervhez képest tíz százalékkal növekedtek a vasúti átrakásokhoz kapcsolódó szolgáltatásokból származó bevételek. A minden eddigit felülmúló eredményekben közrejátszott a hazai üzemek egyenletesebb, ütemesebb árufeladása is.

Bizonytalanság a gyakorlatban

Mit kell tudni a vezetői kinevezésről?

Az utóbbi időben gyakorlat lett a vállalati középvezetők pályázati úton, határozott időre való kinevezése. A MÁV-nál egy vezérigazgatói utasítás (amely az 1985. évi MÁV Értesítő 34. számában jelent meg) kifejezetten előírta, hogy 1986. január 1-jétől minden megüresedő vezetői munkakört határozott időre szóló kinevezéssel kell betölteni. Természetesen az eddig határozatlan idejű kinevezéssel betöltött vezetői munkakörök esetében a határozott időre szóló kinevezést csak a munkakör megüresedésekor kell alkalmazni. A gyakorlatban bizonytalanság mutatkozott a kinevezés jogszerű alkalmazásával kapcsolatban, ezért most ennek főbb munkajogi kérdését szeretnénk az alábbiakban megvilágítani.

Általában a munkaviszony a munkáltató és a dolgozó megállapodása alapján, azaz a kettőjük által kölcsönösen megállapított tartalmú munkaszerződés megkötésével jött létre. A munkakör és a személyi alapbér pontos rögzítése nélkülözhetetlen eleme a munkaszerződésnek. Ezen kívül a munkaviszony időtartama és a munkahely földrajzi meghatározása is követelmény. *A közhiedelemmel ellentétben ugyanez vonatkozik a munkaszerződés speciális formájára, a kinevezésre is. A kinevezés nem a munkáltató egyoldalú aktusán alapszik, hanem a kinevezett dolgozó elfogadó nyilatkozatával jön létre.*

Kölcsönös megállapodás

A munkajog védi a beosztott dolgozó érdekeit azzal, hogy feltétlenül megköveteli beleegyezését a vezetői munkakörbe való beosztáshoz. Nem nevezhető általános gyakorlatnak, de többször előfordult már, hogy a kinevezést az érintettek visszautasították.

A munkaviszony létesíthető határozatlan, vagy határozott időre is. Ezért nincs akadálya annak, hogy a munkáltató a kinevezést ne határozatlan, hanem meghatározott időre létesítse, illetve a vállalat határozatlan idejű munkaviszonyban álló dolgozó jogviszonyát közös megegyezéssel határozott idejűvé tegye. Erről egyébként az állami személyzeti munkáról szóló 1001/1987 (I. 15.) Mt. h. sz. határozat 5/a. pontja is rendelkezik.

Általános szabály, hogy a már fennálló munkaviszonyt a felek csak újabb kölcsönös megállapodásukkal módosíthatják, a jogszabály azonban kivételesen felhatalmazhatja az egyik felet az egyoldalú változtatásra. A munkáltató egyoldalúan módosíthatja a dolgozók személyi alapbérét tekintettel a bérrendszer, vagy a bérforma megváltoztatására. Például ha a vezetők időbér helyett teljesítménybéres kategóriába kerülnének.

A munkaviszony időtartamának egyoldalú módosítására azonban felhatalmazást a jelenlegi jogszabályok nem tartalmaznak, ezért *a határozatlan idejű munkaszerződést csak a dolgozó egyetértésével lehet határozottá változtatni.*

Általában olyan dolgozót neveznek ki vezetőnek, aki már régebben vállalat alkalmazásában áll, tehát rendelkezik érvényes munkaszerződéssel. A kinevezéssel és annak elfogadásával a fennálló munkaszerződés módosítása következik be. A kinevezésben meg kell jelölni a kinevezett által betöltendő munkakört, a személyi alapbért és azt, hogy határoztott időre szól. Előfordul, hogy nem vasutast, hanem más vállalati dolgozót neveznek ki vasúti vezetői munkakörbe. A fentiekben ismertetett mindkét esetben a kinevezés leteltével automatikusan megszűnik a munkaviszony is, hacsak a felek kölcsönösen nem módosítják azt.

A határozott idő letelte előtt a felek közös egyetértéssel megszüntethetik a munkaviszonyt. Az utasítás kifejezetten előírja, hogy a határozott időre szóló kinevezés megszüntetését indokolt esetben a munkáltató és a dolgozó is kezdeményezheti.

Ha a kinevezett alkalmatlan

A határozott idő letelte előtt kivételesen egyoldalúan is felmondhatja a munkaviszonyt a munkáltató, ha a kinevezett a munkáját nem végzi megfelelően, vagy annak elvégzésére alkalmatlan, illetve felmondhatja a dolgozó is, ha a munkáltató a munkaszerződésben vállalt kötelezettségét nem teljesíti. A felmentés során ezekben az esetekben a vezetői munkakörre előírt felmondási és kötelező felmentési időt kell alkalmazni.

Amennyiben a munkáltató más munkahelyre, vagy munkakörbe kívánja a felmentett dolgozót kinevezni, akkor az áthelyezés szabályait kell alkalmazni. A fegyelmi elbocsátással, illetve a fegyelmi áthelyezéssel azonos hatályú a felmentés, ha annak alapja ilyen tartalmú fegyelmi határozat volt.

A munkajog tehát egyértelműen védi a kinevezett érdekeit azzal, hogy a határozott idő letelte előtt a vezetői munkakörből egyoldalúan elmozdítani, vagy felmenteni nem lehet. *Amennyiben a kinevezett nem alkalmas a munkájának ellátására, kölcsönös egyetértéssel megfelelő munkakört lehet felajánlani.* Ha a felajánlott munkakört nem fogadja el, akkor megfelelően indokolva, a munkaviszonyt fel lehet mondani, fegyelmi vétség elkövetése esetén pedig alkalmazni lehet a fegyelmi áthelyezést, vagy elbocsátást. Az intézkedések ellen az érintett vezető a munkaügyi döntőbizottságnál munkaügyi vitát kezdeményezhet.

A határozott idő eltelte után újbóli kinevezés nélkül azonban rendkívül bizonytalanná válik a kinevezett dolgozó egzisztenciális helyzete, hiszen az eredeti munkakörét betöltötték a vállalatnál. Éppen ezért a kinevezett pozícióját erősítené, ha kialakulna az a gyakorlat, hogy a kinevezéssel egyidejűleg meghatároznák a határozott idő letelte után betöltendő munkakört és az azzal járó személyi alapbért is.

Semmi akadálya nincs annak, hogy a felek a munkaszerződés egyes feltételeit más-más időre szólóan eltérően állapítsák meg. Így megtehetik azt is, hogy egymással határozatlan időre szóló munkaviszonyt létesítenek, illetve tartanak fenn. Ennek keretén belül meghatározott időszakra vezetői munkakört, személyi alapbérrel, majd ezt követő időre másik, esetleg beosztott ügyintézői munkakört és ehhez tartozó új személyi alapbért írjanak elő. Természetesen ezt a megállapodást — mint minden munkaszerződésmódosítást — írásba kell foglalni.

Ki minősül vezető állásúnak?

Vezető állásúnak minősülnek az osztályvezetők és az ezeknek megfelelő, vagy ezeknél magasabb beosztású dolgozók. Ezek körét a MÁV Kollektív Szerződés 99. §-a meghatározta. Így vezető a főosztályvezető és helyettese, az osztályvezető bármely szervnél, az önálló üzem, főnökség, hivatal vezetője. Az osztályvezető-helyettes és a csoportvezető a vezérigazgatóságon és a vasútigazgatóságon sem minősül vezető beosztású dolgozónak. A magasabb vezető beosztású dolgozókról vezérigazgató helyettese, vasútigazgatóságok, kórházigazgatók – a 7/1983. KM. sz. rendelet rendelkezik.

A kinevezés mellett a gyakorlatban kialakult és szokásjogga vált a vezetői munkakörök az ideiglenes jellegű, úgynevezett megbízás alapján történő betöltése. Ezt a munkajog által támogatott, inkább a civil életben használatos formát bizalmi jellegűen az átmenetileg betöltetlen vezetői posztok helyettesítésére alkalmazzák. Tekintettel arra, hogy a megbízottnak munkajogi és felelősségi rendszere kidolgozatlan, ez feszültséget hoz létre a beosztottak között, ezért inkább mellőzni kellene.

A vállalati középvezetők egyes foglalkoztatási feltételeiről az Állami Bér és Munkaügyi Hivatal az 1987. évi 5. számú Munkaügyi Közlönyben elvi állásfoglalást tett közzé.

Dr. Szabó László

Záhony a jogászok szemével

A bérkiegészítés nem függhet a névtáblától

A szakszervezetünkhöz tartozó jogsegélyszolgálatok vezetői a közelmúltban a záhonyi üzemigazgatóságon tartották munkaértekezletüket.

A helyszín kínálta a lehetőséget, hogy az ország más területein szakszervezeti jogi szolgálatot teljesítő munkatársaink megismerjék az üzemigazgatóság munkáját, amely nagyságrendje, speciális jellege miatt nagymértékben befolyásolja az egész vasút áruszállítási teljesítményeit.

Tájékozódásunkat jól szolgálta *Sipos István* igazgatóhelyettes lényegretörő ismertető előadása, majd az egész napos üzemlátogatás, amelynek során *Szabados Sándor* munkavédelmi főellenőr kalauzolásával bepillanthattunk az üzemigazgatóság munkájába, láthattuk a modern átrakó berendezéseket.

A 84 négyzetkilométeres területen naponta mintegy negyvenezer tonna árut raknak át a legkülönbözőbb kézi és gépi módszerekkel. *Nagy hatást gyakorolt ránk az átrakómunkások szinte emberfeletti teljesítménye.*

Egyöntetű volt a vélemény az üzemlátogatás után, hogy ezek az emberek nemcsak tiszteletet, hanem fokozottabb gondoskodást és érdekvédelmet érdemelnek. Ez utóbbival kapcsolatban nincs minden rendben. *Mi ugyanis elsősorban az érdekvédelem jogi problémáival foglalkoztunk.* Szembetűnő, hogy az átrakómunka nem szerepel a társadalombiztosítási jogszabályban felsorolt korkedvezményes munkakörök között! Pedig — szerény megítélésünk szerint — ez a munka nem egy korkedvezményesnek minősítettnél nehezebb, és az emberi szervezet jóval nagyobb igénybevételével jár együtt. *A vegyianyagpor, a benzingőz, a zaj és vibráció olyan különos egészségártalommal jár, amely szintén súlyosabb, mint számos korkedvezményes munkakörben.*

Az is nehezen magyarázható, sőt igazságtalannak tűnik, hogy például a gépesített rakodási főnökség motorostargonca-kezelői, akik teljesítménybérben napi 12 órát dolgoznak az említett embertelen munkakörülmények között — szinte percnyi megállás nélkül — miért nem jogosultak a 2031/1969 Korm. számú határozat vasúti végrehajtási utasításában szereplő bérkiegészítésre. A forgalmi szolgálathoz tartozó, általában könnyebb munkát végző targoncavezetők részesülnek ebben a kedvezményben! Úgy véljük, *a bérkiegészítés nem függhet attól, hogy milyen névtábla szerepel a vasúton belüli szolgálati főnökség bejárata felett!*

Ezekre a gondokra szeretnénk ezúton is felhívni az intézkedésekre illetékes vezetők figyelmét.

Dr. Halász György

Az úrkúti kisvasút

Úrkúton már a háború előtt is volt kisvasút. Az itt élő idősebb emberek még emlékeznek arra a hatszáz mm nyomközű vonalra, amely a Kab-hegyet kötötte össze Úrkúttal, de szárnyvágány ágazott el Zsófiapusztára és a szeszgyárba is. A harmincas években megnyitották a mangánbányát, a vonalat meghosszabbították Felsőcsingerig. A kisvasutat 1954-ig a bánya üzemeltette, akkor az újonnan alakult Gazdasági Vasutak Igazgatóságának üzemkezelésébe került. Jelenleg MÁV Úrkúti Gazdasági vasút elnevezéssel Celldömölk üzemfőnökséghez tartozik. Ez a valakihez való tartozás azonban első ránézésre nem tükröződik a GV állapotán.

— A mozdonyok, a kocsik régiek, elavultak — ismerteti a tényeket *Kovács Ferenc* ajkai állomásfőnök. — *A pálya elképzelhetetlenül rossz, gyakoriak a kisiklások. Szerencsére személyi sérülés még nem történt, az emberek ismerik a veszélyes pontokat, ha billen a kocsi leugrálnak róluk.* A felsőcsingeri fogadó kitérővágánya mellett patak folyik, a sínek egy része már alámosódott. Nemrégen el kellett rendelnem, hogy a rakottal ezentúl a másik vágányra álljanak, nehogy a part leszakadjon a nagy súly alatt.

— A fejlesztés elmaradásában nyilván a bánya rapszodikus termelése is közrejátszott.

— A termelés mindenkor a piaci viszonyoktól függ. Valamikor rengeteg volt az export, de néhány évvel ezelőtt már csak a szovjet partnerei segítségével kerülte el a bánya a fizetésképtelenséget. *Hatvanezer tonna mangánt kellett pluszban elszállítanunk záros határidővel. A gazdasági vasútnak valószínűleg ez volt a csúcsteljesítménye,* hiszen a felsőcsingeri átrakóról naponta 25-30 kocsis irányvonatot indítottunk a kikötő fellé. Most főként belföldre szállítanak. Dunaújvárosba, Diósgyőrbe meg Mecsekalja—Cserkútra. Mi így is leszállítunk napi 800-900 tonnát, az évi teljesítmény eléri a 70 ezer tonnát.

— Ezek szerint Ajka állomás teljesítményeire pozitívan hat a gazdasági vasút.

— Nem egészen. Bár a GV a közvetlen felügyelet, az ellenőrzés, kiszolgálás szempontjából Ajkához tartozik, teljesítményeinkben nem jelentkezik, a bevételi tervünkben sem szerepel, mivel az üzemfőnökség ezt külön számolja. *Pedig most, hogy június 1-jétől a gazdasági vasutak szállítási tarifái mintegy 120 százalékkal emelkedtek, bőven hozna a konyhánkra.* Sajnos a kisvasút munkája teljesítményként csak Felsőcsingertől javítja mutatóinkat, amint a mangán nagyvasúti kocsiba kerül.

Az úrkúti végállomáson *Megyimorecz Ferenc* motorvezető egy celldömölki szerelővel próbál életet lehelni a kopott, ved lett C50-es mozdonyba, ezúttal sikerrel.

— Olyan régiek ezek a gépek, hogy csaknem lehetetlen hozzájuk alkatrészt találni — panaszkodik a motorvezető. Amikor a bánya leselejtezte az öreg dömpereket, tőlük kértuk el a még használható dolgokat. Legnagyobb hiány a befecskendező szivattyú és még sok minden. *Eddig, ha megszorultunk két motorból összeállítottunk egy harmadikat, de most már nincs tovább.* Öt mozdonyunk van, ebből háromnak már csak a váza látható, minden mást felhasználtunk belőlük. Szó volt már arról, hogy Skoda- vagy IFA-motorokat raknánk a C50-esekbe, de egyelőre nincs az ügyben előrehaladás.

— Ha az ember azt akarja, hogy menjen a szállítás, akkor azt is csinálnia kell, ami egyébként nem lenne a kötelessége — folytatja a motorvezető. — A dolgom az, hogy munkaidőben vonatokat továbbítsak Felsőcsinger és Úrkút között, ha egy gép elromlik, beadjam javításba. Igen ám, de kinek? Egy mozdonylakatosunk ven, annak is én próbálom átadni a huszonkilenc itt eltöltött év tapasztalatait. *A végleges megoldás az lenne, ha új mozdonyokat kapnánk, mert ami itt folyik az csak kínlódás. Sokáig nem lehet így dolgozni.* Volt már olyan is, hogy két napig állt a szállítás, mert minden mozdonyunk üzemképtelenné vált.

Az úrkúti GV tavalyi teljesítménye 67 304 tonna volt, összes bevétele pedig 2 millió 223 ezer forint. A tarifaemelés következtében idén megközelítőleg a tavalyi bevétel kétszeresére számítanak. Ezek alapján vajon gazdaságos-e a gazdasági vasút? — fordulok *Szabó Miklósné* megbízott vezetőhöz.

— Mi gazdaságossági számításokat nem tudunk végezni, mert a különböző költségtételeket az üzemfőnökség jegyzi és erről mi nem kapunk tájékoztatást. Ám abból ítélve, hogy ráfordítás gyakorlatilag nincs, a mozdonyok, a kocsik nullára futottak, az üzem csak gazdaságos lehet.

Szükség van-e kisvasútra? A bánya szállítási képviselője szerint a föld alatt még körülbelül harminc évre elegendő mangánvagyon rejtőzik, amit más szállítási eszköz híján kisvasúttal akarnak elfuvarozni. A mai álláspont értelmében a kohászat sem tud meglenni mangán nélkül.

Ha pedig kell a mangán, akkor a kisvasút is kell! — összegezi a látottakat, hallottakat *Kovács Ferenc*. — Fel kell újítani a balesetveszélyes pályát, az elavult gördülőállományt, mert harmincöt éves járművekkel már nem lehet hatékonyan, megbízhatóan dolgozni.

Thorday Zoltán

Jubiláló nyomdászok

Az idei János-napi ünnepélyhez fontos jubileum kapcsolódott. Százhuszonöt évvel ezelőtt alakult meg a Pest—budai Vándor és Beteg Könyvnyomdászokat Segélyező Egylet, a mai a Nyomda-, a Papíripar, a Sajtó és a Könyvkiadás Dolgozói Szakszervezetének elődje.

A nyomdászszakszervezet megalakulásának 125 évfordulója alkalmából azokat a dolgozókat, nyugdíjasokat köszöntötték, akik e szakma élenjárói voltak és azok maradtak ma is. Külön kiállításon méltatták a szakszervezet hagyományait, a könyvnyomtatás, az újságnyomtatás múltját és jelenét.

A Gutenberg utcai székházban fogadták az 50–60–70 éves szakszervezeti tagsággal rendelkező nyomdászokat. Akadt az ünnepeltek között nyolcvanéves tagkönyves is. A Szikra Lapnyomdában — ahol lapunkat is nyomják — szakszervezeti szakmai vetélkedőt tartottak. Az első helyezett csapat görögországi üdülést nyert. A budapesti Népligetben és a mellette lévő Építők Sporttelepen júniális nap volt sokak vidámsággal, zenével, vetélkedővel.

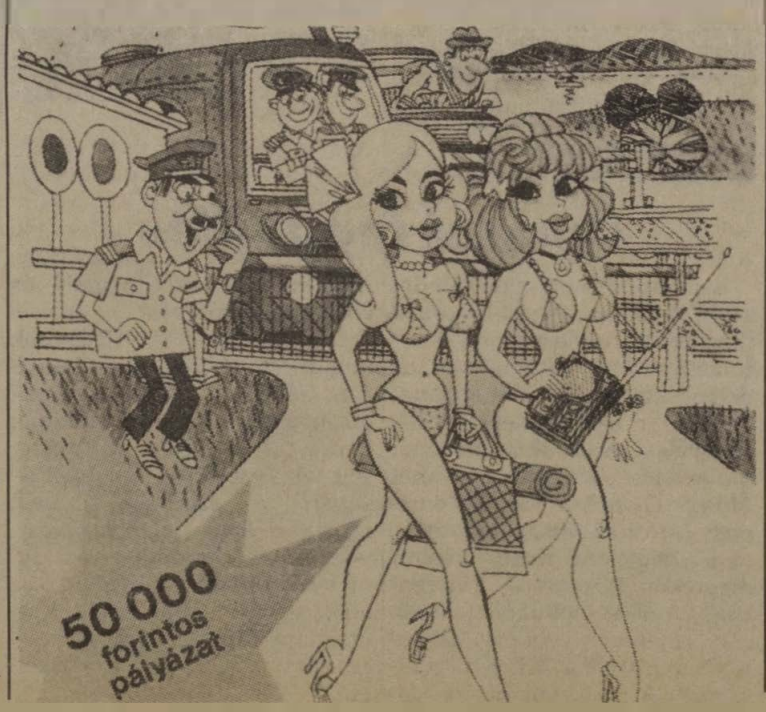
Csuparejtvény

A Népszava Lap- és Könyvkiadó a közelmúltban jelentette meg hagyományos rejtvényfüzetét, a Csuparejtvényt. Akik belelapoznak az új kiadványba, láthatják, hogy nem csalódtak várakozásukban, hiszen az összeállítás nemcsak szórakoztat, hanem ismereteket is ad a megfejtőknek, méghozzá olyanokat, amelyek kapcsolatban vannak a közlekedéssel, a balesetek elkerülésével.

A rejtvények megfejtésének hasznát is láthatja az olvasó, mert a helyes megfejtők között ötvenezer forintot — nyereményekben — sorsol ki a kiadó. Beküldési határidő: *1987. október 15. A megfejtők névsorát a Népszava november 19-i számában közlik.*

⁂

Megjelent a Munkavédelmi füzetek legújabb száma, amelynek tartalmában a munkaügyi ellenőrzésekről valamint a munkavédelmi jogszabályokról olvashatunk. A szerkesztőség kiemeli, hogy az alapvető cél a sérülések és a betegségek megelőzése, és ez közösségi érdek. Érdekes közleménye az új kiadványnak az SZMT munkavédelmi bizottságok döntései. Ezúttal Bács-Kiskun megye, Somogy ad részletes információkat e területről.



TUDÓSÍTÓINK JELENTIK A 37. VASUTASNAPRÓL

SZEGED

Kiállítás, szórakoztató műsor, sportprogram, vetélkedők

Gazdag programmal köszöntötték a vasutasnapot a szegedi vasutasok. Július 6-án a vasutas képzőművészeti kör és stúdió tagjainak alkotásaiból nyílt kiállítás a vasutas művelődési házban. A tárlatot több százan tekintették meg. Az igazgatóság központi ünnepségét július 10-én délután rendezték a Tisza Szálló koncerttermében. Ezen részt vett *Tóth László* műszaki vezérigazgató-helyettes, és a Vasutasok Szakszervezete képviseletében *dr. Veress László*. Ünnnepi megemlékezést *dr. Lugosi József*, a területi intézőbizottság titkára mondott.

Beszédében méltatta az igazgatóság dolgozóinak helytállását, a vasutasszakma iránti elkötelezettségüket. Ezt követően *Tóth László* és *Lovász Lázár* igazgató kitüntetéseket és elismeréseket adott át. Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megye párt- és állami vezetői nevében *Papdi József*, a Csongrád Megyei Tanács elnöke gratulált az elért eredményekhez. Az elnökségben helyet foglaló *Gregor József* operaénekes dallal köszöntötte a Dél-Alföld vasutasait.

A vasutasnapi program másnap az SZVSE-pályán egész napos kultúr- és sportrendezvénnyel folytatódott. *Reggel 9-től a vasutas fúvószenekar adott térzenét, majd „Halló, itt vagyunk" című műsorral neves fővárosi művészek arattak nagy sikert.* A közel háromórás műsorban *Dobos Attila, Csongrádi Kata, Heller Tamás, Szilágyi János, Léhner Judit, Mező Mari, Kemény Kázmér* és a *Canada Dry* együttes lépett fel, konferált *Endrei Judit*, a TV népszerű bemondónője.

A sportprogramban asztalitenisz, sakk, kispályás labdarúgás, atlétikai verseny, birkózó és önvédelmi bemutató szerepelt, de a gyerekek is válogathattak kedvükre a különböző játékos vetélkedőkből. S aki közben megéhezett, az beült a pályán felállított sátrakba, ahol idén is a *Daróczi Károly vezette* „mesterszakács"-csapat ízletes pörköltjét szolgálták fel. A pergő programok, a kereskedők és árusok sátrai, portékái, a színes léggömbök igazi juliálishangulatot teremtettek a sportpályán, ahol a késő esti órákig szórakoztak a vendégek.

Vasárnap délelőtt pedig a Széchenyi téren a vasutas fúvószenekar térzenéjében gyönyörködhettek a szegedi korzón sétálók.

*

A 37. vasutasnap rendezvényeire július 8-án Szegedre érkezett a lengyelországi Kielce vasúti csomópont kulturális és sportküldöttsége. A delegációt *Wrzoskiewicz Stanislaw*, a kielcei vasutas-szakszervezet elnöke vezette.

A szegedi területi intézőbizottság és a kielcei csomópont szakszervezete közötti együttműködés hároméves múltra tekint vissza. Tavaly a szegedi művelődési ház fúvós- és citerazenekara vett részt a kielcei vasutasnapi ünnepségeken, most pedig a lengyelek viszonozták a tavalyi látogatást.

A négynapos találkozó jó alkalom volt arra, hogy értékeljék kapcsolatukat és ismerkedjenek egymás munkájával. A lengyel vasutasok nagy érdeklődéssel tanulmányozták szakszervezeti munkánk időszerű feladatait, a vasutas művelődési házak munkáját. Részt vettek a békéscsabai és szegedi vasutasnapi rendezvényeken.

(Gellért)

Celldömölk

Alapkőletétel, mozdonyavatás

Az utóbbi évek legjelentősebb nyugat-dunántúli vasutasnapi ünnepségét a központi megemlékezés előtt egy nappal, július 9-én Celldömölkön tartották. Délután elsőnek 120 tárgyból álló vasutashobbi-kiállítást nyitott meg a szociális épület könyvtárában *Czigány Gyula*, a vontatási főnökség szb-titkára. Ezt követően különvonattal mentek a vendégek a közeli rendezőpályaudvar melletti területre. Itt már állnak a modern tanulóképzést szolgáló tanműhely és a B típusú kocsijavító szociális létesítményeinek falai.

A helyszínen *dr. Szele Ferenc* Vas Megye Tanácsának általános elnökhelyettese helyezte el a 350 millió forintba kerülő beruházás alapkövét. *A megye második legnagyobb beruházásának az elkészülte után itt napi 80—100 tehervagon javítását tudják elvégezni.* Ezzel a szombathelyi igazgatóság igényein felül is tudnak kocsikat javítani. A beruházás átadási határideje 1989 novembere.

A MÁV-val nagyon jó kapcsolatban álló fővállalkozó, a Vas Megyei TANÉP igazgatója. *Szántó Kálmán* mást is mondott. Az alapkőletétel utáni rövid beszédében azon vágyát fejezte ki, hogy a létesítményt ők két év múlva ebben az időben szeretnék rendeltetésének átadni. A fejlesztés költségei egyébként közel 6 év alatt megtérülnek!

Ezen és a vontatási csarnokban, a helyi párt- és tanácsi vezetők, a vasútigazgató és a területi szakszervezeti intézőbizottság titkárán kívül megjelent *Pálfy László*, a Szakszervezetek Vas Megyei Tanácsának a titkára is.

A vontatási csarnokban *Tóth József* városi tanácselnök mondott ünnepi köszöntőt és felavatta a MÁV egyik legújabb, 50 millió forintba kerülő, 500 lóerős, V63—017 pályaszámú villamosmozdonyát. A jármű a város (szárnyaskerékkel is szimbolizált) címerével és a „Celldömölk" felirattal fog közlekedni. *Méltatta a város és a vasút jó kapcsolatát.* Végezetül azt kívánta, hogy a településről elnevezett jármű mielőbb „lábán" érjen a vasi kisvárosba.

Fehér Tamás, a vontatási főnökség vezetője röviden vázolta a celldömölki vasút fejlődését 1871-től napjainkig, majd átadta a város leendő közlekedési parkjának a vasutasok ajándékát. *A szocialista brigádok 2700 óra társadalmi munkával hozták rendbe a 275 052 pályaszámú gőzmozdonyt egy hozzáillő kocsival. Az előbbi 50, az utóbbi 100 évig „szolgált".*

*

Vasutasnapi ünnepségeket tartottak több nyugat-dunántúli csomóponton is. Július 9-én Tapolcán és Zalaegerszegen rendeztek megemlékezést. Az előbbin *Szabó Bélának*, a városi pártbizottság első titkárának a jelenlétében *Szabó Imre* igazgatóhelyettes mondott köszöntőt. A zalai megyeszékhelyen *Völler László*, a vasútüzemi pártbizottság titkára volt a szónok. Megtisztelte jelenlétével az eseményt *Varga Péter*, a városi szakszervezeti bizottság titkára is. A veszprémiek Zircen tartották a 37. vasutasnapot. Július 11-én szombaton *Kiss László*, a Városi Tanács elnöke köszöntötte őket.

A szombathelyi vasútigazgatóság területén és a járműjavítóban a 37. vasutasnapon közel 300-an kaptak különböző kitüntetéseket és ennél többen részesültek a törzsgárda elismerések különböző fokozataiban.

Sz. Jakab István

MISKOLC

Emléktábla-avatás, szórakoztató programok

A vasutasnap alkalmából július 10-én, pénteken a Miskolc-Gömöri pályaudvaron felavatták *Pfaff Ferenc* mérnök, a Gömöri és a Miskolc-Tiszai felvételi épület építészének emléktábláját. Ezután a Tiszai pályaudvaron *Hernádi István* igazgató törzsgárda-kitüntetéseket és igazgatói dicséreteket nyújtott át a legjobban dolgozó vasutasoknak.

Szombaton a már hagyományos juliálist rendezték meg az MVSC-pályán. A többezres közönséget a bűvészek, artisták mellett a Miskolci MÁV Koncert Fúvószenekar, a járműjavító Erkel Ferenc férfikara és a gyöngyösi Vidróczky együttes szórakoztatta. *A kultúrműsorral párhuzamosan folytak a tömegsportversenyek.* A sportkedvelők kispályás labdarúgásban, asztalitenisz- és tekeversenyen mérték össze tudásukat. Igen sokan vettek részt az MHSZ kispuskás lövészversenyén is.

A 37. vasutasnap tiszteletére a vasút hőskorát bemutató kiállítás nyílt a hatvani állomás épületében. *Ugyanitt, az utascsarnokban tartották a miskolci vasútigazgatóság központi ünnepségét, amelyet Pólik Andrásné, a szakszervezet területi intézőbizottságának titkára nyitott meg,* s amelyen megjelentek Heves megye és Hatvan társadalmi, politikai vezetői, Pozsony és Kassa, valamint a szovjetunióbeli Kannas vasutasainak küldöttei.

Az ünnepségen *Hernádi István* mondott beszédet, amelyben megemlékezett a 120 éves budapest—miskolci vonal szerepéről az észak-magyarországi közlekedésben, szállításban, szólt a tervekről is, de nem hallgatott a gondokról sem. Ezután *Mészáros András*, a MÁV vezérigazgató-helyettese kitüntetéseket adott át, majd a rendezvény legszínesebb része következett: a névadó ünnepély. Ugyanis ekkor adták át a forgalomnak azt a V 63—036 pályaszámú mozdonyt, amely a város nevét és címerét viseli. A házi névadón fellépett a hatvani pedagógus-énekkar, valamint a miskolci vasutas fúvószenekar.

*

Somoskőújfalu határállomás dolgozói a község sportklubjában ünnepeltek a szlovákiai Fülek állomás dolgozóival, a pénzügyőrség és a határőrség küldötteivel. Salgótarjánban testvérvárosuk, Besztercebánya képviselőit fogadták a vasutasok, Kál-Kápolnán pedig azokat köszöntötték, akik az elmúlt vasutasnap óta mentek nyugdíjba. A tizenkét nyugdíjasnak *Tóth Tibor* állomásfőnök az üdvözlő szavak után okleveleket és ajándékkönyveket nyújtott át.

K. I.

SZOMBATHELY

A város vezetői büszkék a vasutasokra

A szombathelyi igazgatóság és a járműjavító üzem közös vasutasnapi rendezvényét július 10-én délután tartották a Haladás VSE sportcsarnokában. Az ünnepség elnökségében a Veszprém és Zala megyei párt- és tanácsi szervek képviselői mellett többek között helyet foglalt: *Molnár István*, az MSZMP Vas Megyei Bizottságának titkára, *dr. Bors Zoltán*, megyei tanácselnök; az SZMT-t pedig *Mikos László* titkár képviselte. Ott voltak az elnökségben két szocialista ország vasútjainak képviselői is.

Az elnöklő *Fehér Istvánnak*, az igazgatósági pártbizottság titkárának bevezető szavai után *Czinzek Miklós*, Szombathely Város Tanácsának az elnöke mondott ünnepi köszöntőt. Elmondotta többek között, hogy a városban mindig nagy rangja volt a vasútnak. *Óriási teljesítménynek minősítette, hogy a szombathelyi igazgatóság évente 50-55 ezer utast és több mint 17 millió tonna árut szállít. Büszke a megye és a város a vasutasaira, mert nehéz gazdasági helyzetben is történt fejlődés.* Utalt itt a celldömölki, a kőszegi és a szombathelyi beruházásokra.

Az ország gazdasági és társadalmi kibontakozás előtt áll. Ehhez a vasutasoknak is jó munkával kell hozzájárulni.

Rudi Werner, az erfurti vasútigazgatóság küldöttségének a vezetője 26 ezer vasutas, ezen belül 7200 kommunista üdvözletét tolmácsolta. Elmondta, hogy gondjaik hasonlóak a MÁV-éhoz. A személyszállítás kulturáltsága, a gazdaságosabb fuvarozás, a rend és a fegyelem náluk is fontos kérdés.

2300 tranavai járműjavítos jókívánságait hozta el *Peter Gottstein* főmérnök. A két javítóvállalatot régi barátság köti össze. A főmérnök szavai után *Pál József*, a MÁV vezérigazgatóság főosztályvezetője, *Kapronczai János* vasútigazgató és *Hajas Endre* Tib-titkár, továbbá *Baranyai László*, a járműjavító igazgatója és *Kovács Lajos* szb-titkár kitüntetéseket adott át.

Mátészalka

A városi tanács elnöke méltatta a vasutasokat

A több mint 1300 szatmári vasutas július 11-én tartotta vasutasnapi ünnepségét Mátészalkán. *Kövendy Lajos*, a városi tanács elnöke ünnepi beszédében méltatta eredményes munkájukat, s ennek elismeréseként adta át *Seres Miklós*, a HNF városi titkára és *dr. Forgács András*, az MSZMP városi bizottságának első titkára a HNF országos bizottságának Közösségi Társadalmi Munkáért plakettjét. Ez alkalomból Tar András, a Hazafias Népfront megyei bizottságának plakettjét. *Balázs György* és *Szabó Menyhért*, Kiváló Társadalmi Munkás. *Gajdos János, Murvai Miklós* és *Zsoldos Barnabás*, az Érdemes Társadalmi Munkás kitüntető jelvényt vehette át.

A szakmai munka elismeréseként húszan Kiváló Dolgozó, tízen a Szakma Ifjú Mestere kitüntetést kaptak. Többen Szolgálati Emlékérmet is átvehettek. A helyi rendezvénnyel egyidőben *Mandula József*, a MÁV központi ünnepsegen Kiváló Munkáért kitüntetésben részesült.

A hivatalos program után megtekintették a Szatmári Múzeumban a „100 éves a vasút Mátészalkán" című kiállítást, amely régi írásos dokumentumokat, használati tárgyakat mutat be a látogatóknak.

Zs. B.

FERENCVÁROS

Jó hangulatú ünnepség, baráti találkozók

Az idén 37-dik alkalommal köszöntötték Ferencváros dolgozói a vasutasnapot. Az ünnepségen részt vett *Csárádi János*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője és *Tihovszky István*, a területi intézőbizottság titkára is.

Goldgruber Pál szb-titkár köszöntötte a vendégeket és az ünnepség résztvevőit, majd *Turjánszky László* vontatási főnök mondott ünnepi beszédet.

Hangsúlyozta többek között, hogy a Keleti rendező rekonstrukciója viszonylag zökkenőmentesen halad. Szeptember 1-jével félkapacitással a rendezőt ismét üzembe helyezik. A csomópont az árutonnatervet eddig száz százalék felett teljesítette, csak a személyszállítási tervben van némi lemaradás. A vontatás részére pluszfeladatot jelent az anyagvonati gépek kiállítása az igazgatóság területén folyó munkákhoz. A cél az, hogy a hátralévő időszakban a lehetőségekhez képest minél magasabb színvonalon végezzék a munkát.

A 37-dik vasutasnap alkalmából a csomóponton működő szolgálati főnökségek dolgozói 520, különféle kitüntetésben részesültek. A kitüntetésekkel és elismerésekkel együtt 876 000 forintot fizettek ki. Ezenkívül 58 dolgozó részesült soron kívüli előléptetésben.

Az ünnepség után került sor a V63-034 pályaszámú villamosmozdony névadójára, majd ezt követően baráti találkozón vettek részt a vendégek és a ferencvárosi vasutasok.

G. I.

Juliális Dunakeszin

A harminchetedik vasutasnapot a Dunakeszi Járműjavító Üzem kollektívája július 10-én ünnepelte. E jeles évforduló tiszteletére ünnepi díszbe öltözött tolópadjárásban, a Himnusz hangjai után *Bősz József*, az üzemi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a dolgozókat, a meghívott vendégeket, köztük *Mahler Róbertnét*, a Dunakeszi városi pártbizottság titkárát és *Metykó Gyulánét*, a városi tanács elnökét.

A vasutasnapi ünnepség szónoka *Varga Lajos* üzemigazgató bevezetőjében arról beszélt, hogy egy-egy szakma, hivatás megbecsülését jelentik azok a napok, melyeken az egész ország tiszteleg a bányász, a pedagógus, vagy éppen, mint most július második vasárnapja, a vasutasok előtt. *Hasonlóság van a három hivatás között, hiszen mindannyian keresik a nehéz helyzetből való kivezető utat.* Csak kifogástalan munkával, szervezett, ötletgazdag alkotó tevékenységgel juthatunk előbbre.

Ezután kitüntetéseket és jutalmakat adtak át a munkában élenjáró vasutasoknak.

A hagyományoknak megfelelően az idén is megrendezték az üzemi spartakiád döntőjét a Vasutas Sportegyesület pályáján, ahol gazdag kulturális program részesei is lehettek a jelenlévők.

Vetési Imre

KOMÁROM

Ünnepi taggyűlés

Komáromi vontatási főnökség július 6-a és 11-e között megtartott rendezvények sorozatával köszöntötte a vasutas dolgozókat és családtagjaikat. Az első napon ünnepi KISZ-taggyűlést tartottak a Csokonai művelődési központban, ahol *Mányi Gábor*, a KISZ Komárom Városi Bizottságának titkára is megjelent, majd videóról megtekintették azt a „Hatvanhat" című belpolitikai tévéműsort, amelynek vendége *Hámori Csaba*, a KISZ KB első titkára volt. A műsor után vita alakult ki a várható nyugdíj- és adórendszerről.

Hét közben a KISZ-esek megtisztították a vasútállomáson felállított 520-as sorozatú gőzmozdonyt és részt vállaltak a vasutasnapi központi ünnepség szervezésében, lebonyolításában. A szombati családi sportnap kora délelőtt lövészversennyel kezdődött az Igmándi-erődben. Délután az alapszervezet által kiírt „Vasutasnapi Kupa" labdarúgó-bajnokságot a KAC-pályán játszották.

Fiatalok találkozója

A MÁV Szegedi Igazgatóságának területén dolgozó fiatalok immár hagyományos találkozójukat június 26—28-án Kiskunhalason rendezték. Dél-Alföld ifjú vasutas szakembereit mintegy százötvenen képviselték. *A háromnapos találkozón a fiatalok véleményt cseréltek a korosztályukat érintő aktuális témákról*, így a soron lévő ifjúságpolitikai feladatok megvalósításáról, a vasút előtt álló feladatok teljesítéséről, amelyek mind lehetőséget teremtenek a vasutasfiatalok összefogására, a közös cselekvésre.

A rendezvény kiemelkedő programja volt az a fórum, amelyen *Tóth Imre* igazgatóhelyettes és *Zábecz Ferenc*, az Országos Anyag- és Árhivatal munkatársa válaszolt a feltett kérdésekre. Többek között szó volt az új adórendszerről, az igazgatóság munkájáról, eredményeiről, a vasút szervezeti változásairól, a szakmai továbbképzésről, a munkakörülményekről, a szociális helyzetről, a lakásgondok enyhítéséről, a fejlesztésekről, és még hosszan lehetne folytatni a sort.

A gazdag programban sportversenyek, városismereti vetélkedő, valamint lovasbemutató megtekintése is helyet kapott.

G. J.

A 8712-es gyorsított személy

Nagy László jegyvizsgáló az órájára pillant, aztán jobb karját fölemelve jelt ad a vezérnek. Összetéveszthetetlenül félelmetes morajlással dübörög föl a több száz lóerő: pontosan hat óra tíz perckor a fonyódi járat elhagyja a Déli négyes vágányát.

Ideális időben utazunk, friss szellő csíp az arcunkba, jókedvű mosollyal nyújtózik nagyot a júliusi nyár. A hajnali utazónak mégis hiányérzete támad ezen a csütörtöki reggelen. Nyoma sincs a balatoni vonatokon már megszokottnak számító tömegnyomorúságnak, zsúfoltságnak.

Az utazásban van a pénz

— Valahogy gyöngébb az idei nyár — erősíti meg benyomásomat a filigrán kalauz. — Igaz, még korán van . . . De hét végén lesz majd itt haddelhadd!

Nagy László azt mondja, jó ha félház van, de Fehérváron már biztos ki lehet majd tenni a megtelt táblát. Kelenföldön mindenesetre nem szállnak föl sokan, a kocsikban kényelmesen elterpeszkedhetnek az utasok.

— Na, akkor kezdjük — int a jegyvizsgáló, s érces hangon kívánva jó reggelt lép be az első (menetirány szerint az utolsó) kocsi ajtaján. *A „közönség" szolgálatkészen nyújtja oda jegyét, bérletét, nyugdíjas utalványát. Csattog a lyukasztó, s vele csaknem egyidőben az udvarias köszönöm.*

Érd-Felsőig minden kocsijával végez. Vidáman csillogó szemeiben nyoma sincs az álmosságnak, pedig ahogy megjegyzi, ő „még tegnap" kelt. Hajnali három óra harminckor jelentkezett szolgálatra a székesfehérvári pályaudvaron, hogy azután a társával, a mozdony felől induló *Pocsai Irénnel* fölvonatozzanak a Délibe. Most Fonyódig utaznak, aztán másfél óra múlva vissza Pestre. Délután pedig még „leruccannak" Pusztaszabolcsra, majd vissza Fehérvárra.

— *Az elmúlt hónapban 318 órát mentem, de ez most, júliusban sem lesz kevesebb. Hiába, az utazásban van a pénz.*

Nagy László három éve a mentősökhöz lett hűtlen a MÁV kedvéért. Nagy szeretettel mesél korábbi munkájáról, de szavai szerint itt is megtalálja a számítását.

Menet közben készül a riport. Martonvásárnál járunk, amikor az egyik kocsiátjáróban kalauzom hirtelen megálljt int. Ellőttünk egy férfi surran be a WC-be.

Itt a termet a döntő...

Megyünk tovább, minden folyik a megszokott rendben, ám a jegyvizsgáló se szó, se beszéd irányt változtat, s visszafele indul. Éppen a vagon peronjára érünk, s én kérdőn meredek *Nagy Lászlóra*, aki mosolyogva csak annyit mond már megint a WC-s trükk, amikor óvatosan nyílik az ajtó . . .

— Hagyjon engem békén, ismerem én a vasutat — mondja az erősen kopaszodó, tetovált karú férfi, s a menekülés lehetőségét fontolgatva teszi hozzá:

— Csak ne sajnáltassák magukat. Ha akarják, kifizetem a dupláját.

A kalauzt nem hatja meg ez a gavallériа, lezser nyugalommal könyvel: az 1946-ban született foglalkozás nélküli V. L. karján némileg beremeg az átszúrt tetovált szív, midőn kézjegyével látja el a 236 forintról kiállított „cehhet".

— Az ilyeneket legszívesebben nyomban leszállítanám — legyint a jegyvizsgáló, majd így folytatja:

— *Nincs ennek a buntetesnek semmi értelme . . Tudja, mikor lehet ezt a penzt behajtani . .*

Nagy László utálja a lógósokat, no meg a hőbörgő, erős gyerekeket.

— Néhány napja Gárdonyban a rendőröknek adtam át egy nehéz fiút, aki egy fiatal lányt molesztált. Egyre csak azt bizonygatta, hogy ő is vasutas, de még csak jegye sem volt.

Fehérvárra érve találkoznak a kalauzok is. *Pocsai Irén* madárcsontú, szemüveges asszony, ellenben hangja határozott, ellentmondást nem tűrő.

— Uram — kapcsolódik eszmecserénkbe a kalauznő —, akárki akármit is mond: *itt a termet a dontő.* Legyen a jegyvizsgáló kilencvenkilós és dörgő basszusú. Egyenesen a kormányőrségtől „igazolnék" ide fiúkat. Az persze más kérdés, hogy jönnének-e.

Pocsai Iren, aki a maga törékeny ötven kilójával naponta van kitéve az inzultusoknak, a nyomdafestéket nem tűrő tanácsoknak és ajánlatoknak, persze csak viccel . . .

— *Ezt ne irja le* — fűzi tovább a témát — *de ha a szükség ugy hozza, a Laci és en is tudunk ám nagy pofont adni.*

Fehérvártól Lepsényig

Irén asszony Gárdonyban él, két gyermeket nevel. Vera lánya már önellátó, hétéves kisfia pedig tanév idején a koszegi MÁV-gyermekotthonban tanul. Ő is közel harmadik éve jegyvizsgáló, idén februárban vizsgázott, minek következtében alapbére kétszáz forintnyit emelkedett, úgyhogy most 2900 forint. *Havonta, természetesen a folyamatos túlórázassal, hétnyolcezer kozott visz haza. Hogy ez a pénz sok vagy kevés, döntse el az olvasó.* Ám előbb hallgassa meg *Pocsai Irént:*

— Mielőtt a vasúthoz jöttem volna, vendéglátóban dolgoztam kézilányként. Az utolsó főnököm egy brutális, embertelen alak volt, aki még terhesként is úgy bánt velem, mint egy rabszolgával. A mostani munkám sem könnyű télen például Fűzfőnél úgy összefagytam, hogy a következményeit ma is nyögöm, de azért itt más a légkör.

Fehérvártól Lepsényig Irén asszony elfogyasztja a reggelit, majd megkérdi Lacitól, hogy hozott-e magával fürdőnadrágot, mert Fonyódon lesz idő egy kis lubickolásra.

Két borzas lengyel fiatalembert ébresztünk föl Siófok előtt. Tegnap este érkeztek s még szerencséjük is van velünk, ha nem szólunk nekik, ki tudja, hol szálltak volna le.

— Siófoktól a 8712-es gyorsítottból bandukolóba megy át — jegyzi meg Laci, miközben hathét perces várakozás után belefúj a jegylyukasztóba, ami egyben síp is. Már mozog a vonat, amikor egy rendőr őrmester ugrik föl. Érdeklődik, nincs-e valami probléma. A kalauz fejét ingatva jelzi, hogy semmi gond a 8712-en, aztán huncutul mosolyogva mondja:

— *De ha lesz, erős kézzel megoldjuk . . .*

Tódor János

Az utasok tájékozatlanok

Jegyvizsgálók az új kedvezményekről

Kicsit megdöbbent az a húszegynéhány éves fiatalember, akit a minap megszólítottam a Déli pályaudvaron. Pedig mindössze az iránt érdeklődtem, hogy hová utazik és milyen jegyet vett a pénztárnál. Eleinte bizalmatlanul méregetett, azt firtatta, hogy milyen alapon faggatom, végül mégis kibökte, hogy Székesfehérvárra készül, teljes árú menetjegyet vett, merthogy nem diák és nem is vasutas, nem jár neki kedvezmény.

Diskurzusunk itt váratlan fordulatot vett, ugyanis közöltem vele, hogy neki is jár kedvezmény, föltéve, ha még nem töltötte be a 26. életévét.

— *Huszonnégy éves vagyok* — mondta a fiatalember.

— Akkor 20 százalékos kedvezményre lett volna jogosult — válaszoltam. — Erről nem tudott?

— Az új kedvezményekről hallottam — mondta kissé bizonytalanul —, de úgy tudtam, hogy csak a nyugdíjasoknak jár a 20 százalék.

— Pedig sok-sok plakát, szórólap hirdeti az új kedvezményeket, úgy látszik, elkerülte a figyelmét.

A fiatalembernek erre már nem volt szava, kicsit bosszúsan faképnél hagyott.

*

— *Az utasok valóban nem ismerik az új kedvezményeket* — magyarázta *Szabó Pál*, akivel a Nyugati pályaudvaron találkoztam. — A pár éve bevezetett 100 százalékos áremelésnek a hatása érvényesül ebben is. Az utasok egy része, ha szabad magamat így kifejeznem: *haragszik a vasútra* . . . Magyarán: előítéletesek a vasúttal szemben. Nem veszik észre a vasút erőfeszítéseit az utasokért, mert nem akarják.

— A vasúti utazásról alkotott társadalmi értékítéletet lehetséges csupán a kedvezményekkel befolyásolni?

— Szerintem lehet, bár természetesen nem árt, ha tiszták a vonatok, ha pontosak.

— Nem utolsósorban pedig, ha udvariasak és jól tájékozottak a jegyvizsgálók . . .

— Ezzel nem vitatkozom, de *azt nyugodt lélekkel állíthatom, hogy a legtöbb kalauz ismeri a szakmáját, az utazásokkal kapcsolatos minden kérdésre tudnak válaszolni.* Természetesen ismerik a nemrégiben bevezetett új kedvezményeket is.

*

Ullrich István vonatvezetővel a győri pályaudvaron beszélgettünk. Témánk ezúttal is a kedvezmények voltak.

— Ön mit emelne ki első helyen?

— A nagycsaládosok kedvezményét, ami azt jelenti, hogy ha három vagy több 18 éven aluli gyermekkel utazik együtt a család, a szülők díjmentesen utazhatnak. *Ha két szulő kiséretében három, négy éven aluli gyermek utazik, akkor a vasút ingyen fuvarozza az egész családot.*

— Milyen jegyet kell váltani akkor, ha mondjuk két, tíz éven aluli és egy 18 év alatti, de már dolgozó kamasz utazik a családdal?

— Érdekes eset — jegyzi meg *Pista*, de hamarosan közli a helyes választ:

— *Két féláru és egy 20 százalékos jegyet kell váltani.*

— Az életkori sajátosságok mennyiben tükröződnek a kedvezményekben?

— Húszszázalékos kedvezmény illeti meg az 55 évesnél idősebb nőket és a 60. életévüket betöltött férfiakat.

— A rokkantnyugdíjasok, illetve akik korkedvezménnyel kerültek nyugdíjba, kimaradtak a kedvezményekből?

— Nekik is jár a 20 százalékos kedvezmény, bár itt akadnak gondok, ugyanis a személyi igazolványból nem mindig lehet pontosan megállapítani az állapotukat. Szerintem ezen a nyugdíjszelvény bemutatása segítene, bár hallottam arról is, hogy külön igazolvány bevezetését tervezik.

— Milyen kedvezmény jár az üdülőknek?

— *Akik SZOT-beutalóval utaznak üdülni: átalánydíjas bérletjegyet válthatnak. A jegy ára 100 forint, és az üdülőhely vasútállomásainak 100 kilométeres körzetében 14 napig korlátlan számú utazásra jogosít másodosztályon.*

— Hol váltható meg ez a jegy?

— Vagy az üdülőkben, vagy az üdülőhely vasútállomásán a SZOT-beutaló bemutatásával.

— Véleménye szerint az új kedvezmények bevezetésével nőtt az utasforgalom?

— Korai lenne még erről beszélni, úgy vélem, hogy csak egy-két év múlva lehet majd megítélni. Mindenesetre, mi jegyvizsgálók bízunk benne.

(Sárközi)

Nosztalgiázni korhű kocsikon

Gazdag programokat ajánl a MÁVTOURS

Divatba jöttek a nosztalgiavonatok. A már második éve menetrendszerűen Siófokra induló mellett három hónapja jár az úgynevezett 100 éves, ami szombatonként esztergomi városnézésre viszi a kíváncsiakat.

Nosztalgiavonataink iránt érdeklődnek a határainkon túlról is. Persze semmi nem megy reklám nélkül, ezért szállodákban, a nyugatnémet ZDF televízió képújságjában, utazási irodákban hirdetik, s a DB lapja, a Blickpunkt-Leserfahrt is tájékoztatta olvasóit, így a MÁVTOURS a német vasutasok, sőt az Opel-művek dolgozói számára is szervezett társasutazást a nosztalgiavonatokon.

A tájékozott olvasó most joggal vonhatja fel szemöldökét: „Nosztalgiavonatok? Az a kettő, amiből az egyik, a siófoki, még 10 évvel ezelőtt is hordta az utasokat nap mint nap, s talán épp a Balatonra, csak nem nosztalgia, hanem elavult vonatnak neveztük!"

Ne csodálkozzon az olvasó, a többes szám jogos. *A már említettek mellett újak is elkészülnek a kozeli hetekben.* A 100 éves – aminek a mozdonya jelenleg a másod és harmadosztályú után csak egy paklikocsit vontat — rövidesen kap még egy fapados és egy korhű étkezőkocsit. *Ezekben a hetekben zajlik az Árpad-motorvonat próbafutása, amely a maga korában Európa hírű kuriózum volt:* a 30-as évek végén 140 kilométeres sebességgel közlekedett Nyíregyháza és Budapest között. Ganz gyártmányú dízel motorja a szakértők szerint megállja a helyét a mai viszonyok között is. A tervek szerint a Budapest—Bécs—Budapest vonalon fog közlekedni, illetve Keszthelyről a fővárosba, és vissza. Ez a járat kifejezetten a balatoni nyaralók számára indul. Budapesten városnéző kirándulást szervez számukra a MÁV utazási irodája.



Felújítják a régi Déli-vasúti vonatot is, amelyet egy 375-ös mozdony vitt Fiumebe, a mai Rijekába. Ez a mozdony ma is működik. Ha minden munkával végeznek, a szerelvény célállomása Siófok lesz, de elképzelhető, hogy valaha Nagykanizsáig fog közlekedni. Az utazási iroda ehhez a járathoz is kapcsol majd különböző programokat.

Az ÖBB idén 150 éves. A nagyszabású ünnepségekre az osztrák kollégák meghívták ezt a három régi vonatot, ami nemcsak a már hagyományos osztrák—magyar jószomszédi viszony eredménye, hanem egyben a járműjavító szakemberek teljesítményének elismerése is.

(Demeter)

Rendkívüli érdeklődés mellett

Háromesélyes szb-titkár választás

Csak a harmadik forduló hozott eredményt

Új szb-titkárt választottak a közelmúltban a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézetben. Igaz, nem az első nekifutásra, de az 1500 tag többségének megelégedésére. A testületi üléseken — helyetteseivel együtt — rendszeresen részt vett *dr. Vajda György* főigazgató, s dr. *Genszky Kázmér* főigazgató-helyettes. Mint levezető elnök, sok segítséget nyújtott a bizalmi testület tagjainak.

Az előzmények

A bizalmi testületi ülést megelőzően az szb a hármas jelölés mellett döntött, a tagság pedig azt igényelte, hogy a választás kétszakaszos, titkos és közvetlen legyen. A dolgozók ilyetén állásfoglalása persze nem előzmény nélküli. Sokan hosszú ideje elégedetlenül szemlélték a szakszervezeti bizottság munkáját. *A kórházban arról beszéltek, hogy megerett az idő a szakszervezeti munka átértékelésére, mert nem tudja teljes mértékben betolteni funkcióját. A tagsag és a szakszervezeti bizottság közti „bizalmi válság" napról napra mélyult.* A Vasútegészségügyi szolgálat szakszervezeti intéző bizottsága és szakszervezetünk vezetői időben felfigyeltek erre. Intézkedéseiknek köszönhetően az szb több mulasztást pótolt, de munkája a továbbiakban sem volt kielégítő.

A kialakult helyzetért nem csak az szb-titkár volt a felelős: ebben közrejátszottak a középszintű és a felsőbb szakszervezeti apparátus irányító munkájának hiányosságai is. Az szb-titkár lemondott funkciójáról, s ezután került sor az új szb-titkár megválasztására.

A választás

A jelölő és a szavazatszedő bizottság dr. *Borsós György*, illetve *Amigó Tiborné* vezetésével hatalmas előkészítő munkát végzett, hiszen a kórház munkarendjét figyelembe véve kellett megszervezni a szavazást. Itt ugyanis első a beteg, s csak utána következhet a közélet. A bizottság munkája ráadásul megsokszorozódott: *az új szb-titkár megválasztásához három forduló kellett.*

Nehéz leírni a hangulatot, ami végigkísérte a választást. Az érdeklődés és az aktivitás mindegyik fordulóban rendkívüli volt. Hárman versengtek a titkári posztért. *H. Andor*, megbízott szb-titkár, *dr. T. Kálmán*, az szb-elnöke és *G.-né B. Anna*, ápolónő.

Az első fordulóban egyik jelölt sem kapott elegendő szavazatot, ezért a bizalmitestület még egy forduló megtartását javasolta. A testület ülésén *T. Kálmán* a további jelöléstől visszalépett. Ezzel egyszerűsödött a felállás, de eredményt a második forduló sem hozott. *H. Andorra* a tagok 44.6 százaléka, *G.-né B. Annara* 44.3 százalékuk voksolt.

Mindekit meglepett, hogy a harmadik menetre sem csappant meg az érdeklődés. 1064-en adták le szavazatukat, amiből 1014 volt érvényes. Ekkor végre eldőlt a titkári poszt sorsa. *H. Andorra* a tagok 50 százaléka szavazott.

Tanulságok

Milyen tanulságokkal szolgált a MÁV kórházi szb-titkár választás? A tagság nagyarányú részvétele a választásokon, a lankadatlan figyelem amellyel végigkísérte, bizonyítja érdeklődésüket a szakszervezet tevékenysége iránt. Ugyanakkor a közvetlen titkos szavazás és a szakszervezeti demokrácia érvényesítése iránti igény mögött a tagság kedvezőtlen tapasztalatai is kiérezhetők. A szavazatok megoszlása a jelöltek között, és az a tény, hogy közel ugyanannyi szavazatot kapott egy ismeretlen jelölt, mint az szb függetlenített munkatársa, aki csak a hamadik fordulóban győzött, a tagság kritikáját is mutatja az szb-munkájával szemben.

A választási eredmény kihirdetése után többen javasolták, hogy a szakszervezeti bizottság tömegbázisának erősítése érdekében, a második helyen végzett jelöltet válasszák be az szb-be. Ezt az ötletet a testület helyesléssel fogadta és az intézmény vezetője is támogatta az indítványt.

Pásku Jenő

A szolgálatot megszüntették

Egy megállóhely története

(Részlet)

Az 1987. évi menetrendváltozáskor egy megállóhellyel ismét kevesebb szerepelt a 8-as mezőben: megszüntették Nagycenk-Hidegség megállóhelyet. Ezzel a döntéssel a GYSEV olyan megállóhelye szűnt meg, amely történetében — bármily kicsiny volt is az — visszatükrözte a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút egész történetét.

Amikor 1872-ben *Frankfurter Wilhelm* frankfurti építési vállalkozó megtervezte a Győr—Sopron közötti vasútvonalat, a két szomszédos község: Nagycenk és Hidegség közötti országút mellé még állomást szánt. Amikor azonban megvásárolva Frankfurter terveit, báró *Erlanger Viktor* bankár engedélyt kapott a vonal megépítésére, s megkezdődtek a közigazgatási bejárások, itt-ott változtattak az eredeti terveken. 1872. december 16-án tárgyalták a Nagy-Czenk község területére tervezett állomás ügyét. *Széchenyi Béla*, a „legnagyobb magyar" fia, a cenki birtok ura, tiltakozott az állomás tervezett létesítése ellen. Kérte, hogy azt ugyan a nagycenki határban, de más elhelyezéssel építsék meg. A közigazgatási bejárás jegyzőkönyve ugyan nem részletezi a tiltakozás okát, azonban valószínűleg a hársfasor közelsége, s feleségének a hársfasor végében lévő sírhelye késztette ilyen tiltakozásra.

Ugyanakkor több nagybirtokos és községi képviselő — hivatkozva arra, hogy Nagy-Czenknek már úgyis van állomása, — azt kérte, hogy az új vasútvonal állomását Cenk helyett a pinnyei határban építsék meg. A tárgyalásokon részt vevő bizottság elfogadta végül a javaslatot, de egyben jegyzőkönyvbe foglalta a nagycenki földbirtokos kívánságát, hogy a Kis-Czenkről kivezető út mellé *„egy megállapodási hely engedélyeztessék."*

A vonal megnyitásakor, 1876. január 2-án azonban még nem volt kész a megállóhely. Az útátjáró mellé már megépült a 45-ös őrház, s abban lakott az útátjáró sorompót kezelő pályaőr. *A bakterházat azonban még 1876-ban megállóhely rangjára emelték „Kis-Czenk" néven.*

A GYSEV 1894-ben határozta el, hogy az őrház mellé egy különálló épületet készíttet, s abban berendezi a kívánt várótermeket: egy kisebb II. osztályú és nagyobb III. osztályú várótermet. A menetjegykiadás azonban továbbra is változatlanul az őrház apró jegykiadó ablakán keresztül történt.

Három évtized múlt el a kis épületek felett a megállóhelyen, csendes, jóformán változatlan hétköznapokkal.

1929. április 8-an azonban a hétköznapok sorában ugyancsak látványos, nagy utasforgalmat hozó ünnepnap lépett: Nagycenken Széchenyi emlékünnepséget tartottak, melyen a soproni ifjúság mellett a helybéli közélet vezetői is részt vettek. Képviseltette magát az *Országos Széchenyi Szövetség* is. A menetrendszerű és különvonatokkal érkező vendégek az akkor már Nagycenk-Hidegség névvel jelölt megállóhelyen szálltak le, majd innen gyalog mentek végig a hársfasoron a Széchenyi-mauzóleumhoz, az ünnepség színhelyére.

Ugyanebben az évben, szeptember 21-én a Vasúti és Hajózási Club, a Közalkalmazottak Nemzeti Szövetsége és a Vasutasok Országos Gazdasági Egyesülete ismételte meg a nagycenki „zarándoklatot", amelyen már több száz budapesti vendég vett részt. *1930-ban Nagycenkre 1000 ember érkezett Budapestről egy különvonattal.* A megállóhely épületkettőse aligha lehetett megfelelő az ilyen tömegeket mozgató ünnepség utasainak fogadására. A GYSEV soproni üzletigazgatóságának illetékesei látták a gondokat, s javaslatot készítettek a vasút akkori vezérigazgatójának, a megállóhely átalakításáról, amely 12 ezer pengőbe került volna.



Mellette már minden vonat elrobog!...

1929-ben, a gazdasági világválság közepén ez az összeg óriási pénznek számított a GYSEV-en is. A vezérigazgató azonban maga is lelkes híve volt az erősödő „széchenyista" gondolatnak, s engedélyezte a munkákat.

Ekkor idősebb *Koloszár János* volt a „kiscenki" bakter, azaz ahogy a hivatalos cím megillette: jegykiadóőr. 1915 január 1-jén vette át az őrházban a szolgálatot.

Már egy gyerekkel, a fiatalabb Jánossal érkezett a család. Nagycenken még két gyerekkel szaporodott, ott született Ferenc és Lajos.

Jánost a második osztályba már nem íratták be. *Ehelyett 1928. szeptember 10-én apja példáját követve ő is vasutas lett, ezúttal már hivatalosan.*

Jancsi továbbra is a szüleinél lakott az őrházban. 1929. június 9-én kérvényt írt édesapja nevében, s külön pénztárhelyiség építését kérte a megállóhelyre.

Az építkezés 1932. augusztus 21-én, az István király napi búcsú után kezdődött meg, s januárban már hurcolkodtak is onnan a kőművesek. *A vasút a maga iparosaival végeztette a munkát.* Az őrházat 3-4 téglasorral magasabbra húzták, mint eredetileg épült, hogy egy fedél alá hozhassák az addig különálló épületeket.

Az épület tornácára a győri *Schima Bandi* kovácsművész készített nagy bronzlámpát, amelybe nagyfényű villamos izzólámát építettek. *1932. szeptember 21-én fogadta első ízben a Széchenyi-nap vendégeit az újjáformált megállóhely. A különvonatok azonban a következő évben már csak áthaladtak Nagycenk-Hidegségen.* A hársfasorban a pálya mellé feltöltés készült, s a különvonatokkal érkezők ott szállhattak ki a szerelvényekből.

Az épület azonban nem készült hiába. Egymást követték Nagycenken a kirándulócsoportok. *A Széchenyi-kultusz egyre szélesebb körben terjedt.* A közlekedésiek rendszeres nagycenki látogatásainak egyik legfőbb mozgatója volt *Haich* vezérigazgató. Négy szép Széchenyi kép is került az új várótermekbe, ezeket *Haich Károly* a Nemzeti Múzeumból hozta az újjáformált épület átadására.

A megállóhelyet nem a hivatalos kettős nevén emlegették a környékbeliek, azt csak „Kiscenk"-nek mondták. Valóban, legközelebb az feküdt a megállóhoz. De itt szálltak vonatra a peresztegiek, a szécsenyiek is. Ezekből a falvakból minden szántás után friss, nyílegyenes csapást tapostak a vonatra igyekvők. S itt szálltak fel a hidegségiek. *A balfi megállóhely után Nagycenk-Hidegség utasforgalma volt a GYSEV megállóhelyei közül valamikor a legnagyobb.* Nagycenkről, Hidegségről oda jártak a postai küldöncök is a reggeli-esti vonatokhoz a mozgópostával érkező levélzárlatokért, csomagokért.

A háború alatt a győr—soproni vasútvonalon alaposan megnőtt a forgalom. A kiadóőrségen a korábbi szolgálati beosztás: *48 órai szolgálat, 24 órai pihenő helyébe 24×24 órás fordulót vezettek be, megszakítás nélküli, folyamatos szolgálattal.* 1944. december 6-án amerikai repülőgépek néhány bombát dobtak a kastélyra és a hársfasorra. A bakterlakásban éppen disznóölés volt. Kitártak ajtót és ablakot, hogy meg ne üljön a lakásban a zsírszag. Így épen maradtak az ablakok, de a lakáson végigsöpört a légnyomás, amely akkora erejű volt, hogy a kiadóőr feleségét a falhoz vágta, s a szerecsétlen asszony elvetélt.

A front közeledtekor a német katonák rá akarták venni Koloszárékat, hogy településenek át Németországba, mert az őrházat is felrobbantják. A család a helyén maradt.

Nagyszombaton hajnalban érték el a magányosan álló megállóhelyet a szovjet csapatok.

Tíz nap múlva, a pálya ideiglenes helyreállítása után ismét megindult a forgalom. Előbb katonai szállítmányvonatok közlekedtek, majd újra megindult a személyforgalom, s vele Nagycenk-Hidegségen is az élet.

A negyvenes évek végén *Várallyai Jenő*, a forgalmi osztály főnöke egy vonalbeutazáskor utasította a pinnyei pályamestert, *Mészáros Gyulát*, hogy a megállóhely melletti székely kapu feliratát gyalulassa olvashatatlanná. A pályamester azonban bölcsebb megoldást választott. A felirat: *„Csak a múlt megbecsülésén épülhet fel a jelen"*, a helyén maradt. Ezt csak egyszerűen bedeszkáztatta. Amikor a hatvanas évek végén javították a kapu festését, lefejtették róla a deszkalapot, s máris szabaddá vált a felirat.

Koloszár János akkor már nem volt „Kiscenken". 1946. december 1-jén Sopronba helyezték — jegyvizsgálónak. Helyébe *Orbán Józsefet* helyezték kiadóőrnek Sopronból, felváltótársa pedig *Horváth Alajos* lett.

Az utasok elfogytak. A bejáró munkások, diákok autóbuszra szálltak. Egy ideig még feltételes megállóhelyként élt Nagycenk-Hidegség megállóhely. A szolgálatot megszüntették, majd az idén végleg kimaradt a menetrendből. Az egykor oly forgalmas megállóhely épületében lakásokat alakítottak ki, s mellette már minden vonat elrobog.

Lovas Gyula

Tisztelt szerkesztőség!

Hozzászólás

Szubjektivizmus és valóság

A Magyar Vasutas 1987 május 14-i számában közölte Mozdonyvezető akartam lenni címmel *Thorday Zoltán* volt munkatársunk írását, amelyben elsorolja a Keleti vontatási főnökségen két hét alatt szerzett tapasztalatait.

Sérelmezi, hogy bár van mozdonyvezetői vizsgája, a vezérigazgatósági utasításnak megfelelően jártunk el, amelynek betartása mind ránk, mind pedig a jelöltekre kötelező. Az érvényes utasítások alapján a forgalmi szabályok megtanulására, valamint műhelygyakorlatra köteleztük, fizetésért. Köztudott, hogy aki folyamatosan dolgozik mozdonyvezetői beosztásban, annak is évente kell vizsgáznia, ezért hát a többéves megszakítás után eljárásunk rendjén való volt.

Ami a hivatkozott helyesbítés helyesbítését illeti, az sem elfoglaltságot kereső valakik öncélú tevékenysége, hanem a forgalmi felételek és körülmények változásainak kötelező követése.

Az írás érint több valós problémát, köztük a mozdonyvezetők erős igénybevételét, ami nem egy esetben nehezen áthidalható gondokkal jár. Természetesen mindig tiszteletben tartjuk a kollektív szerződésben rögzített óraszámot, az előírt pihenőidő biztosítását. Akik önként vállalták, hogy az előírt óraszámon felül is dolgoznak, azokkal külön szerződésben állapodtunk meg.

A másik tényszerűen említett eset az egyik javításra váró gép oldalának összefirkálása, *amely valóban megtörtént.* Két 18 éves fiatalember tette, akiket fegyelmileg vontam felelősségre. Így tehát érthetetlen az elmarasztalás, hogy csupán két szigorú figyelmeztetés lett az ügy vége.

Az erősen szubjektív észrevételekre nem kívánok reagálni, mert a tényeket lehet vitatni, elemezni, de a szimpátiát, vagy antipátiát feltételező vélemények, érzések nehezen bizonyíthatók.

Sajnálom, hogy a szerkesztőség nem tartott igényt a megbíráltak etikailag is elvárható megkérdezésére, mert meggyőződésem szerint az érintettek meghallgatása segített volna abban, hogy *az említett valós gondok felszínének megkaparása helyett mélyebbre ásva tudjunk szót ejteni a munkánkat nehezítő igazi gondokról is.*

Siska Imre
vontatási főnök

*

Az említett riportban tényeken alapuló tapasztalataimat írtam meg, mindehhez persze nem nélkülözhettem bizonyos fokú szubjektivitást sem, amely a Keleti vontatás vezetőjének véleményével ellentétben nem etikátlan. A szubjektivitás a zsurnalisztika egyik — elfogadott — alapeleme, amely kelthet vitákat, követelhet helyreigazítást is, bár utóbbira vonatkozó kitételt a fönti levél többszöri és tüzetes elolvasása után sem találtam.

Elhallgatja a levél a Siska Imrével történt előzetes megbeszélésünk tényét is, amikor konkrétan megegyeztünk a felkészülés sorrendjéről, valamint arról, hogy az összes vizsga megszerzéséig vontatási vonatkísérőként utaztat, amire egyébként az Oktatási Utasítás „házon belüli" minimumvizsga letétele után lehetőséget ad. Ami ennek ellenére történt, az úgy hiszem, már nem az én szubjektivizmusom!

A kollektív szerződés tiszteletben tartását vagy nem tartását én a szóban forgó cikkben nem firtattam.

Végül én magam sajnálom a legjobban, hogy a Keleti vontatásnál eltöltött két hét csupán a „valós gondok felszínének felületes megkaparására" volt elegendő. Huzamosabb idő eltelte után tényleg előbukkanhattak volna „valósabb" gondok is.

Thorday Zoltán

A nyugdíjasokért

„Napjainkban sok szó esik a nyugdíjasokról, közöttük a vasutas nyugdíjasokról is, hiszen közismert, hogy közel annyian vannak, mint az aktív vasutasok. A gyöngyösi kitérőgyártó üzemben különösen sokat törődnek a nyugdíjasokkal. Ezt bizonyítja az is, hogy szocialista brigádjaink májusi tanácskozásán döntés született: *a kommunista műszakokon befolyt bér egy részét az alacsony összegű nyugdíjjal rendelkezők megsegítésére fordítják.* Üzemünkben 36-an kapnak 3000 forint alatti nyugdíjat, a brigádok őket fogják segíteni havi 100, 150 forinttal. A döntés értelmében az említett összeget egyelőre július elsejétől kezdődően fél évig folyósítják, de tervezik azt is, hogy később is átutalják az összegeket. Az üzem dolgozói és vezetői a lehetőségekhez képest eddig is törődtek a nyugdíjasokkal, de az említett felajánlás látszik eddig a legértékesebbnek.

Földházi János
MÁV Kitérőgyártó Üzem Gyöngyös"

Köszönőlevél

Ezúton szeretnék köszönetet mondani a MÁV Első Biztosító és Segélyegyesületének hajdúszoboszlói üdülőjében eltöltött két hétért. Az egyesület 30 éves tagságom alapján térítés nélküli beutalót küldött nekem, a május 14. és 27. közti időszakra. A kellemes környezet, az üdülő vezetőnőjének gondoskodása, derűje, a kirándulások, a gyógyvíz, mindmind hozzájárultak pihenésünkhöz. S bár idősebb korban a súlygyarapodás nem túl egészséges, mégis valamennyien hálásak voltunk a remek ellátásért.

Ismételten megköszönöm több beutalt társam nevében türelmüket, kedvességüket, és további munkájukhoz erőt, egészséget és sok sikert kívánok!

Özv. Váczy Jánosné
Újpalota

Jókívánság

Az Országos Egészségnevelési Intézet volt a feladója annak a levélnek, amelyet lapunk felelős szerkesztője kapott néhány hete:

„Lapjuk harmincéves évfordulója alkalmából fogadja őszinte jókívánságainkat, valamint hálás köszönetünket, amiért példamutató támogatásban részesíti az egészségnevelés társadalompolitikai fontosságú propagandáját.

További sok sikert és jó egészséget kívánunk e színvonalas lap irányításához.

Dr. Katona Edit
osztályvezető"

Segít a brigád



A székesfehérvári vontatási főnökség Lendület szocialista brigádja több éve patronálja a gárdonyi Idősek Napközi Otthonát, ahol 50 idős ember napi gondjain igyekeznek segíteni. A közelmúltban megtartott találkozón *Ihász Istvánné*, az otthon vezetője megköszönte a szocialista brigád segítségét, és kérte, hogy továbbra is támogassák munkájukat.

Gyógyulás Hévízen

„A közelmúltban tértem haza Hévízről" — írta levelében *dr. Fodor Andorné* budapesti olvasónk —, majd így folytatta:

„Azt mondják, hogy Hévíz a reumások Mekkája, ahol gyógyulást remélhetnek a betegek, de legalább a fájdalmak lényeges csökkenését.

A Vasutas Biztosító gyógyüdülőjének szép környezete, a kedves hangulat szintén gyógytényezőként hat. A közeli tófürdőben az úszás, a lubickolás fellazítja az izmokat, csökkenti a fájdalmakat. Mindehhez még ha hozzájárul a különféle egyéb gyógykezelés — mint a masszázs vagy az elektromos kezelés —, akkor nagyon nagy az esély a teljes gyógyulásra.

Ha a tíznapos üdülés étrendjét valaki behatóan tanulmányozza, és az otthoni korszerű táplálkozást otthon is megvalósítja, nem a felesleges kilóit gyarapítja tovább, hanem jó közérzetre tesz szert.

Számos üdülőtársam nevében köszönetemet fejezem ki a Vasutas Biztosítónak egészségem feljavításáért"

Becsületes jegyvizsgáló

Kiskőrösről. *Mikó István* állomásfőnöktől kaptunk nemrégiben levelet. Pontosabban: az állomásfőnök az úgynevezett észrevételi bejelentési lap egy példányát küldte szerkesztőségünk címére. Ez állt benne:

„Ezúton is szeretnék köszönetet mondani a Kalocsa—Kiskőrös vonalon szolgálatot teljesítő *Szombati Katalin* jegykezelőnek, aki megtalálta és a kiskőrösi állomáson beszolgáltatta nagy értékű csomagomat, amelyet egy vasútpótló autóbuszon felejtettem.

Ilyen szemléletű, illetve becsületes dolgozókra van szüksége minél nagyobb számban a vasútnak!

Hasonlóképpen szeretnék köszönetet mondani a kiskőrösi állomás vasutasainak is, akik a talált tárgyak osztályán tárolták csomagomat és nekem azt hiánytalanul átadták.

Csobáncy Rajmund
Budapest"

A közönség ráadást követelt

A pécsi vasutas koncert fúvósok vendégszereplése Hollandiában

Tavaly a Hollandia Magyarországon című programsorozat keretében meghallgathattuk a Bocholtzi Királyi Filharmónia fúvószenekarát, amely egy világverseny győzteseként mutatkozott be. Az együttes tavalyi vendéglátóját, a pécsi vasutas koncert fúvószenekart meghívta Hollandiába, a hollandiai magyar napokra.

Az együttes alapos felkészülés után június 22-én indult útnak, ekkor még mit sem sejtve, milyen megpróbáltatások között kell majd helytállnia a muzsikusoknak. *Az első koncert a roermond-i református templomban volt.* A templomi akusztika hazai fúvószenekaraink számára szokatlan, így az első akkordok megszólalása nem kevés meglepetéssel szolgált. A kitűnő karmester, *Neumayer Károly* műsorválasztása azonban szerencsésen alkalmazkodott az újszerű követelményekhez, s a közel 80 tagú zenekar egyetlen orgona hangzásához hasonlítható puhasággal csendülhetett fel.

A második koncert a magyar napok záróeseményei között szerepelt, s helyszínül Amszterdam egyik egyszerű szépségű temploma szolgált. A koncertprogram után a közönség ráadást követelt, ezért a zenekar *Kodály* Kállai kettősével búcsúzott Amszterdamtól. Ezután Sittard városka következett, ahol a zenekar délután úgynevezett menetzenével hívogatotta a közönséget az esti, a városi színházban megrendezett hangversenyre.

Végezetül a vendéglátó város, Bocholtz filharmóniájának hangversenyterme nyílt meg. A műsorban népszerű darabok átiratai mellett kortárs külföldi és minden hangversenyen magyar darabok szerepeltek. A zenekart elkísérte *Lenavay Kamilló* zeneszerző, aki Concertino című művének zongoraszólóját saját maga játszotta.

A fuvósokat a közönség szűnni nem akaró tapssal, a kritika elismeréssel fogadta. A két zenekar egy újabb viszontlátás reményében búcsúzott el egymástól.

Ménes Aranka

Augusztusi mozikalauz

Augusztusban még hőség van, de a kínálat már őszi jellegű. Ismét megjelentek a műsorrendben a nyár tiszteletére eltűnt magyar alkotások is. Mindjárt kettő is. Az egyik: *Timár J. Péter* Moziclip-je, sajátos alkotás. Egy olyan műfaj hazai előfutára, amely igen divatos manapság Nyugaton. Mi is a clip? Egy-egy beatszám (könnyűzenei produkció) „megképesítése". Pontosabban: a rendező és az operatőr a felhangzó zene nyomában megörökítenek egy olyan képsort, amely a dallamok hallatán képzettársításként megjelenik előttük. A televízióban már láthattunk ilyeneket! *Timár J. Péter* leleménye annyi, hogy ő a dalok gyűjteményét moziváltozatban képzelte el, s vallja azt, hogy ez kivált zenerajongóknak, némi iróniával fűszerezve, kitűnő szórakozás. A bemutatóval úgy gondolom ennek az állításnak az igaza eldől. Akár így van, akár úgy, egy bizonyos: *érdemes megnézni, hiszen újszerű vállalkozás.*

A másik magyar film a *Zuhanás közben*, ugyancsak fiatal rendező *Tolnai Péter* munkája. A forgatókönyv eseményt dolgoz fel. Nem is olyan régen történt, hogy a Dunába gurult egy autó, amelyben ketten ültek. Egy fiatal taxisofőr sietett segítségükre. *A baleset áldozatait sikerült ugyan megmentenie, de ő maga a jéghideg folyóba veszett.* Az izgalmas, mai história főszerepeit *Rudolf Péter, Kaszás Attila, Pogány Judit, Kováts Adél, Balkay Géza* játsszák.

A műsorrendben most is a szórakoztató jellegű produkciók vannak túlsúlyban, amik nemcsak az időjárással magyarázhatók, hanem a közönségízléssel is. Az ilyen jellegű kínálat egyik legérdekesebb darabja az amerikai *A Bounty*. A történelemből ismert XVII. századi hajólázadásnak ez a harmincas évek óta a negyedik feldolgozása. *Roger Donaldson* rendező munkája. A főszerepekben: *Mel Gibson, Anthony Hopkins* és *Sir Laurence Olivier*. A cselekménysor — mint köztudott — részint játszódik a címadó hajón, részint a festői szépségű déltengeri szigetvilágban.

Egy nyári műsorprogramból — még ha augusztus is van — nem hiányozhat a leghagyományosabb hollywoodi exportcikk, a western. Ezúttal egy klasszikus darabja kerül a nézők elé. A *Pat Garrett* és *Billy* a kölyök 1973-ból való. Előhúzását két ok is indokolja. Egyrészről a műfaj nemzetközileg is jegyzett rendező egyénisége, a nemrégiben elhunyt indián származású *Sam Peckipah* rendezte, másrészt a forgatókönyv nem kitalált téma, hanem drámai összeütközését a múlt század amerikai valóságának változásából merítette. Abból az időszakból, amikor véget ért a vadnyugat legendája, s a revolverhősök szerepét átvette a törvény (Igaz, a hajdani bátrak közül nem egy ekkoriban öltötte magára a törvény egyenruháját), szembekerülve azokkal a cimboráival, akik nem vették észre, hogy már megszilárdult a rend a fővárostól távoleső területeken is. Így kerül szembe egymással *Bill* a kölyök és *Pat Garrett* is. Ebben az úgynevezett kemény westernben *James Coburnnal, Kriss Kristoferson*nal és a nálunk is népszerű énekessel, *Bob Dylannal* találkozhatunk.

Új sztárral és figyelemre méltó ausztrál filmmel ismerkedhetünk meg a Krokodil Dundeeban. A csillag Paul Hogan, és neve már előkelő helyeken szerepel a népszerűségi listákon. E filmje Ausztráliában és az Egyesült Államokban játszódik. (pontosabban New Yorkban). *Régi recept szerint a kaland és a szerelem összetalálkozik és a bonyodalmakból természetesen Dundee barátunk kerül ki győztesen.*

Izgalmas kémtörténet a lengyel *Áruló a vezérkarban*. A *Petelski* házaspár — mint rendezők — ezúttal a második világháború kitörése előtti időszakba vezetnek vissza. Hősük: *Adam Iwinski* (hajdani mérnök-tanár) hírszerző kettős megbízatást hajt végre. Egyfelől új hálózatot épít ki, másrészt kiszűri és ártalmatlanná teszi azokat, akik a nácí kémszolgálat megbízottai lettek.

Sport témájú a Vetélytársnők — a szovjet *Viktor Szadovszkij* munkája. A cselekmény ezúttal nemcsak a látványt, a kajak versenyeket helyezi előtérbe, hanem azt a szívós kitartó munkát is hangsúlyozza, ami az eredmények mögött van. Ugyanakkor — és ez új szempont — kitér a lélektani vonatkozásokra is!

Főként a gyerekeknek szól, de természetesen a felnőttek sem unatkozhatnak. A népszerű képregények nyomán készült ugyanis *Asterix és Kleopátra* (a mulatságos egyéni ízű) animációs filmről.

Ugyancsak nevettetni óhajt az olasz *Víz és szappan*. Rendezője egyben főszereplője a Cinecitta nálunk ismeretlen csillaga: *Carlo Verdone*. A könnyű kézzel szerkesztett történet egy világhírű fotómodell és egy furfangos fiatalember római találkozásáról szól.

Egy két és félmillió éves női csontváz körül bonyolódik az *Egy nő vagy kettő, Daniel Vigne* francia vígjátékának cselekménye, amelynek főszereplője a francia film ügyeletes csillaga: *Gerard Depardieu*.

A programban még szerepel *A cápaetető* című NDK film, amely egy katonai szolgálatra bevonuló fiatalember életmérlegét vonja meg. Kitűnő színész: *Jevgenyij Jevsztyignyejev* a hőse a *Téli este* című zenés szovjet filmnek. Rendezője *Karen Sahnazarov* egy valamikori híres sztepptáncost választott központi figurául, akikről már régen megfeledkezett mindenki, s most egy üzemi tánccsport vezetője. A figyelmet egy tévéadás irányítja rá, s ennek a műsornak a jóvoltából egyszerűben a központba kerül.

Ábel Péter

Álmodtam neked

Szubjektíven távolságtartó tárgyilagossággal vetette papírra a századvég értelmiségi közemberének életérzését novelláskönyvében *Spiró György*. Egyszerre kitárulkozóan önmutogató és hideglelősen visszafogott ez a próza, melynek szerzője a jobb híján magát megműtő sebészhez hasonlatos.

E szövegek „hőse" — a tudattalanból kimentett Én — a valóság illúziótlanul realista ágyrajárója, aki azonban cinikusabb és szkepszisben otthonosabb, minthogy a neki jutott „hely" miatt szenvelegjen. *Spiró* írás közben gyakran kikacsint „a Szellem odvaiban" kushadó Olvasóra (akinek méltatására külön zárónovellát szentel), s mintha csak azt súgná oda neki (nekünk): ez van, még — ha nem is lehet mindig szeretni . . .

A harmincas-negyvenes generáció „lezserre vett", kissé már megfáradt tehetetlensége, hitvesztettsége süt át Spiró lapjain. Ez a furcsa, félkívülálló életérzés, amelyben paradox módon mégis csak jól elvagyunk, személyünkhöz tartozó, tőlünk immár elidegeníthetetlen, immanens ez a „bejáratott" közöny.

A háttérben pedig ott a család, az ország, a kor, amely a tízéves fiú tudatában a leghosszabb szénszünet történelme: *gyermekien konkrét és megkapó ítélet 1956-ról.* No és mindenekelőtt és mindenekfölött ott magasodik az Apa alakja: magányosan és megfejthetetlenül, akár egy komor világítótorony. Utoljára *Hajnóczy* tudta így megírni a férfivá érett fiú felmenője iránt érzett szorongóan ambivalens viszonyát: a tisztelet és félelem e ragaszkodás és féltékeny-gyűlölet e felemelő különösségét. *Az Apámmal a meccsen sajátos halálnovella, amely a mai magyar prózában Hajnóczy Temetése és Kornis Mihály Apa győz című írása mellé kívánkozik.*

Lehet olyan szituáció, amikor a szó szoros értelmében pőrére vetkeztet bennünket kiszolgáltatottságunk, s a viszolygás mellett megmagyarázhatatlan izgalom, bűnös kíváncsiság keríti hatalmába a „megbűvölt" áldozatot. Egy ilyen rítus leírása az Előzetes című novella, amelyben egy feltehetőleg homoszexuális orvos „kísérletezik" egy tizenéves fiúval. A stílus valóságos perverziója az a szenvtelenség, ahogy Spiró az „esetről" beszámol. Nagyszerű írás.

Kímélet nélküli önleplezés jellemzi *Spiró* Álmodtam neked című új kötetét. Könyörtelenül szembesít önmagunkkal ez a zsebkönyvnyi „önéletírás". *Átélni segít egy elszemélytelenedő világban saját embervoltunkat*, s a közöny tisztánlátásával reményt üzen: nem túlélni, élni kellene.

(Szépirodalmi—1987.)

Tódor János

Washingtoni jegyzet

Washington egyik kertvárosában, Springfieldben laktam. Házigazdám, Amerika egyik rangos politikusa, már reggel korán kiszedett az ágyból, a garázsból előcitálta irdatlan kocsiját és szívtelenül berregtette az ablakom alatt, hogy siettessen. Álmosan ültem be melléje. Mentünk jó ideig, aztán félrehúzódott az úton és megállt. Várakoztunk. De kire? Hamarosan fölvilágosított, hogy Washingtonban megszavaztak egy törvényt, amely értelmében semmilyen személygépkocsi nem hajthat fel az autópályára, ha nem ülnek benne legalább négyen!

Ezért várakozik a templom terén a fűszeres, a szenátor, a szerkesztő, a tanár, a tisztviselő, a katonatiszt, a kéménysöprő kocsija egyaránt. A törvény mindenkire érvényes. A törvény célja, hogy naponta több tízezer embert szállíthassanak be Washingtonba. Ez azt is jelenti, hogy több tízezer autóval kevesebb jármű közlekedik a városban. Tehermentesítik az utakat, csökkentik a levegő szennyeződését, „kiszolgálják" a gyalogosokat, s nem utolsósorban így rengeteg benzint spórolnak meg. Aki a törvényt megszegi, a rendőr megbírságolja.

Azt hiszem Washington Amerika legtisztább városa. A parkokban, az utcákon sehol nem láttam egyetlen cigarettavéget vagy papírdarabot. Igaz, lépten-nyomon szemetesbödönökbe botlik az ember. Íme, ismét a magyarázat: a szemetesládák kevesebbe kerülnek, mint az utcasöprés! Ha valaki nem tartja tiszteletben a köztisztaság normáit, a rendőr szintén megbírságolja.

Washingtonban, kivéve egy európai turistacsoportot, nem láttam egyetlen hanyagul, rendetlenül öltözött nőt vagy férfit sem. A női nadrág rég kiment a divatból, mert rájöttek a káros hatására. A férfiak is rég leszoktak a hosszú hajról és a torzonborz szakállról. Az emberek általában egyszerűen, tisztán öltözködnek. Magyarázat: mindenkinek kötelessége úgy viselkedni és öltözködni, hogy ne legyen kényelmetlen környezete számára. Ellenkező esetben nem a rendőr bírságolja meg, hanem az a közösség, amelyhez tartozik. Kiközösítik.

Washingtonban nem illik és nem tanácsos például egy baráti összejövetelen felkérni táncra a más feleségét vagy szeretőjét, mert többé soha nem hívják meg. A munkahelyen veszélyes összeszűrni a levet valamelyik nem független kollégával vagy kolléganővel, mert könnyen kiröpülhet az állásából.

Az egyik alkalommal — más dolgom nem lévén — bementem szétnézni a Kongresszusi palota közelében lévő könyvüzletbe. Amikor beléptem a boltba, azonnal előttem termett két fiatal hölgy. Kérdezték, hogy mit akarok vásárolni. Mondtam nekik, hogy nem tudok angolul. Elnevették magukat, s megnyugtattak, hogy biztosan megértjük egymást. Végül egy olyan nyelven diskuráltunk, amely az én szerény angol—német—francia—olasz nyelvtudásomból állt össze.

Őszintén bevallottam, hogy nincs semmilyen vásárlási szándékom, csupán nézelődni szeretnék, de azért megkérdeztem:

— Milyen könyvújdonságuk van?

Így vettem meg Hamish Milne „Bartók his life and times" című könyvét, valamint Yves Bonnefoy és Barry Goodman verskötetét. Ezután a holgyek megkértek, barmilyen könyvre is legyen szükségem, huszonnégy óran belul beszerzik, meg magyar nyelven is Püskiéktől, New Yorkból.

Ez az igazi kereskedői szellem — mondtam nekik nagyképűen.

— Nem csupán kereskedelemről van szó — válaszolták —, hanem valami másról is. Számunkra szégyen, ha egy vásárló üres kézzel hagyja el az üzletünket, és elviszi a rossz hírünket is, hogy Washingtonban meg akart vásárolni egy könyvet es nem találta meg nálunk. Tekintettel kell lennünk a vásárlókra még akkor is, ha az általa kért konyv beszerzese nekunk többe kerül, mint amit a konyvon nyerunk.

Megkérdeztem, mit tudnak a magyarokról? Kiderült, hogy sokat. Mindketten egyetemet végeztek azért, hogy konyvuzleti eladok lehessenek.

Bartis Ferenc

Kitüntetések

Kirschmayer Károly SZOT-díjas szobrászművész, a vasutas-szakszervezet ének-zene és képzőművészeti iskola képzőművészeti körének vezetője a 37. vasutasnap alkalmából a *Szakszervezeti Munkáért* arany fokozatú kitüntetést kapott.

Berta Attila, a miskolci körzeti üzemfőnökség szb-titkára ugyanezen alkalomból az amatőr művészeti mozgalomban végzett eredményes munkájáért *Szocialista Kultúráért* kitüntetést vehetett át.

A kitüntetéseket a XXXVII. vasutas képzőművészeti kiállításon *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára adta át.



Durkó Gábor: Domboldal

Kiállítás az Anna presszóban

AKVARELLEK

Gordana Krajinovic Párizsban élő festőművészno akvarelljeiből nyílt kiállítás a közelmúltban a váci utcai Anna presszó termeiben. A tájképek a festőnő belső világát is láttató üzenetek világvárosok utcáiról, tereiről, folyó- és tengerpartjairól.

Emlékeket idéző korok épületvarázslatai fénylenek újra a lírai hangoltsággal festett képeken. Jelen van a derű és a szelíd drámaiság éppúgy, mint a nyár és a visszaszálló egek szívet hívó kékje. Láttat harangok hangjait idéző tornyokat, meghittséget sugalló tereket. A szabadság igézetével jeleníti meg a tengert, az égtájak földi színezetét.

Tiszta és érthető fogalmazásmódja megmarad az absztraktba hajló akvarelljein is (Tengerparti kövek, Korzika.) *Szemet gyönyörködtető hangulataival megjeleníti korunk zaklatott emberének ohaját: a harmóniát.*

Gordana Krajinovic Belgrádban született. Párizsban folytatta tanulmányait. Végzettsége építész. Festményein ott érzem a szülőföld gyökérhajtásait és Párizs levegőjének bordó, már-már rózsaszínt mutató színeit. Az szinte már természetes, hogy az építész, aki festő is, orvendetesen sokat mutat az építészet világából. Együtt él benne a művészet e két ága, ahogy a festono bolcsőjét ringató Belgrád s a világra új ablakot nyitó Párizs.

Büki Attila

Szakszervezeti sportnap Balassagyarmaton

A vasutasok balassagyarmati Madách Imre Klubkönyvtára, a körzeti üzemfőnökség, a vontatási főnökség szakszervezeti bizottságai, a csomóponti KISZ-bizottság és az MHSZ a 37. vasutasnap tiszteletére „Mozdulj, Vasutas" szakszervezeti sportnapot szervezett.

Az egésznapos rendezvényre 20 szocialista brigád nevezett: a családtagokkal együtt 250-en vettek részt a játékokon.

A programban szerepelt kispályás labdarúgás, céllövészet, kötélhúzás, ügyességi verseny, különféle atlétikai számok, zsákbanfutás és tréfás családi váltóversenyek.

A megbecsülés jele

Ajándék zsebóra

A MÁV fizikai állománycsoportjába tartozó 40 évi, vagy ennél hosszabb szolgálati idővel rendelkező, példamutató munkát végző dolgozóknak a MÁV vezérigazgatója zsebórát ajándékoz. Az óra számlapján stilizált szárnyas kerék, hátlapján gőzmozdony, fölötte a megajándékozott dolgozó neve, alatta az adományozás éve, illetve „a MÁV vezérigazgatója" szöveg olvasható.

Június végén *Molnár János* felvigyázó, a győri pft. főnökség, és *Kürtösi Vilmos* főellenőr, a győri vontatási főnökség dolgozója vehette át a zsebórát munkahelyén *dr. Várszegi Gyula* vezérigazgatótól.

Sikeres szereplés Avignonban

Nemzetközi női vasutas úszóbajnokság

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség felkérésének eleget téve a francia vasutasok Avignonban rendezték meg a kilencedik alkalommal kiírt nemzetközi női vasutas úszóbajnokságot. A festői környezetben megbúvó, de minden igényt kielégítő nyitott uszoda a résztvevő nemzetek — Jugoszlávia, Csehszlovákia, Olaszország, Franciaország, NSZK, Lengyelország, Bulgária, Szovjetunió, NDK és Magyarország — zászlóival feldíszítve várta a vendégeket.

Az előzetes esélylatolgatás során a jelenlévő szakemberek egyöntetű véleménye volt, hogy nagyszerű, színvonalas versenyre van kilátás, elsősorban a magyar, a szovjet és az NDK-beli lányok jóvoltából. *A versenyen aztán bebizonyosodott, hogy a szakemberek kitűnő jósoknak bizonyultak. A három ország sportolói minden versenyszám után felváltva foglalták el a dobogó valamelyik fokát, csupán kettő alkalommal tudott közéjük ékelődni a bolgárok legjobbja.*

A magyar csapat, amely a Budapest VSC és a Nyíregyházi VSSC legjobbjaiból tevődött össze, kiváló teljesítménnyel *kettő első, kettő második, hat harmadik, négy negyedik, öt ötödik és kettő hatodik helyezést szerezve a nemzetek közötti pontversenyben az előkelő harmadik helyen végzett*, majdnem száz ponttal megelőzve a negyedik helyezett igen jó bolgár csapatot.

Rátonyi Gábor vezetőedző hozzáértő csapatösszeállítását mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy valamennyi vízbeszállt versenyzőnk pontot, vagy pontokat hozott a csapateredményhez. A legfényesebb szereplés az aranylányoknak — *Walter Ildikó* 400 m-es vegyes és *Csabai Judit* 800 m-es gyors — sikerült, akik versenyszámukban mindenkit megelőzve az első helyen végeztek.

A magyar csapat a célját elérve 10 éremmel és egy csapattrófeával elégedetten utazott haza.

Eredmények: *400 m-es gyors*, 1. Stefi Winkler (NDK), 2. Sylvia Gowitzke (NDK), 3.. 4. Csabai Judit és Kovács Rita.

200 m-es vegyes, 1. Elena Dendeberova (Szovjetunió), 2. Pettl Anett, 3. Walter Ildikó.

200 m-es mell, 1. Szvetlana Bevz (Szovjetunió).

A 4. és 5. Pohl Anett, és Kriffka Rita.

200 m-es hát, 1. Natalia Chibaeva (Szovjetunió), 2. Peggy Witochonke (NDK), 3. Csabai Judit

200 m-es gyors, 1. Elena Dendeberova (Szovjetunió), az 5. és 6. helyen végzett Csikány Csilla és Szokol Diana.

400 m-es vegyes, 1. Walter Ildikó, 2. Lada Karpenkó (Szovjetunió), 3. Kovács Rita.

800 m-es gyors, 1. Csabai Judit, 2 Sylvia Gowitzke (NDK), 3. Kovács Rita.

100 m-es gyors, 1. Elena Dendeberova (Szovjetunió), 2. Revmania Kavardjikova (Bulgária), 3. Ulrike Lorenz (NDK), 4. Csikány Csilla.

100 m-es hát, 1. Natalia Chibeava (Szovjetunió).

100 m-es mell, 1. Sylke Klaus (NDK), A 4. és 5. helyen végzett Pohl Anett, Kriffka Rita

100 m-es pillangó, 1. Friederike Knoll (NDK), a 3. és 5. helyen végzett Walter Ildikó, és Füri Csilla.

4 × 100 m-es gyors váltó: 1. NDK, 2. Magyarország — Orbán Gabriella, Pohl Anett, Walter Ildikó, Csikány Csilla összeállítású csapat — 3. Szovjetunió.

4 × 100 vegyes váltó: 1. Szovjetunió, 2. NDK, 3. Magyarország — Csabai Judit, Walter Ildikó, Pohl Anett, Csikány Csilla összeállításban.

A csapatvégeredmény: 1. NDK 154 pont, 2. Szovjetunió 141 pont, 3. Magyarország 133 pont, 4. Bulgária 43 pont, 5. Lengyelország 30 pont, 6. NSZK 21 pont, 7. Franciaország 17 pont, 8. Olaszország 8 pont, 9. Csehszlovákia 5 pont, 10. Jugoszlávia 3 pont.

(Székely)

Labdarúgótorna

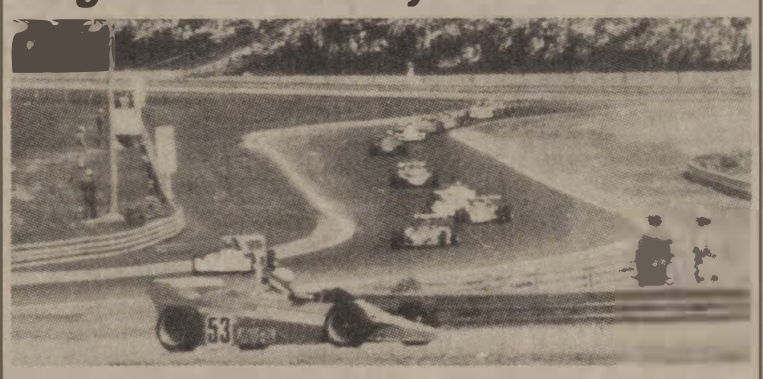
A vasutasnap alkalmából a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség főpályamesteri szakaszai kispályás labdarúgótornát rendeztek. A selejtező mérkőzések után a döntőt Sárospatakon játszották, ahol az első helyet a szerencsi VI. főpm. szakasz szerezte meg a hidasnémeti IV. főpm. szakasz csapata előtt. A harmadik helyen a szerencsi I. főpm. szakasz labdarúgói végeztek.

Kispályás bajnokság

A MÁV 400 személyes munkásszállója sportbizottságának szervezésében június 29-én másodízben tartották meg a *400-as Kupa* kispályás labdarúgó-bajnokságot, amelynek első díja egy pezsgővel teli vándorserleg volt. Ez alkalommal a benevezett négy csapat közül a Ferencvárosi KÜF együttese vésetheti nevét a kupába.

Új erőpróba előtt a Hungaroring

Augusztus 9-én rajtol a Forma—1



A Forma—1-es versenyautók világbajnoki futamsorozatának Magyar Nagydíja ebben az évben is érdekes sporteseménynek ígérkezik. Megélénkültek az augusztus 7—9. között rendezendő világverseny előkészületei.

A tavalyi, az első magyarországi futam sikeresen debütált, ezért érthető, hogy az idei versenyt is hasonlóan szeretnék a rendezők megszervezni. Ennek érdekében néhány változtatást hajtanak végre, amelyek a verseny biztonságát, a közönség kényelmét fogják szolgálni.

A pálya nézőtere reggel 6 óra 30-tól fogadja a közönséget. A Hungaroring egész területén ital és üvegbevételi tilalom lép érvénybe. Érdemes felkészülni a napszúrás és az esetleges darázsinvázió veszélyeire. Hat éven aluli gyereket nem érdemes a hosszú ideig tartó versenyprogramra kivinni.

A nevezési listákon olyan ismert autóversenyzők is szerepelnek, mint *Alain Prost, Nigel Mansell, Riccardo Patrese, Ayrton Senna, René Arnaux, Michele Alboreto* . . . Ezek a nevek jelzik, hogy ígéretes küzdelem várható a futamgyőzelemért, a világbajnoki pontokért. A pályahangosítás jóvoltából helyszíni tájékoztatást kap a közönség a futam aktuális eseményeiről, a Petőfi rádió pedig maratoni műsort közvetít a versenyről.

A II. Magyar Nagydíj futamát három napra szóló bérlettel vagy napijeggyel lehet megnézni. (Jegyek a MÁV-TOURS-nál is kaphatók.) Újdonság, hogy a tanulók kedvezményes jeggyel léphetnek a Hungaroring területére.

Új erőpróbára készül tehát a Hungaroring. A lóerők versenyén a rendezők leleményessége, a közönség türelmes figyelme szintén vizsgázik. Már az előkészületi időszakban sejthető: nagyszerű sportélmény, különleges szórakozás várja a Forma—1 barátainak népes táborát.

Zsirai László

Felhívás

A BVSC Labdarúgó Sportiskolája egész évben felvételt hirdet 1977 és 1982 között született fiúk részére. *Jelentkezni lehet:* kedden, szerdán, csütörtökön és pénteken délután 15-től 18 óráig, a Szőnyi út 2. szám alatt, *Farkas József* edzőnél.

Telefon: 643-033/166 mellék, vagy 22-71/166 mellék, valamint a XIV. kerület Tatai út 3/B szám alatti sporttelepen *Simonyi Ferenc* edzőnél. Telefon: 497-104, 202-688, illetve a 82-44, 40-81 üzemi telefonszámon.

Megközelíthető: Szőnyi út: 32-es, 55-ös, 25-ös, 1-es autóbusszal, földalattival, 74-es trolival, 69-es villamossal.

Tatai út: 32-es, 20-as, 30-as autóbusszal.

HÍREK

— **KTE-előadások.** A székesfehérvári pályafenntartási főnökség júliusban két előadást rendezett a Közlekedéstudományi Egyesület szervezésében. Váry Ottó a folyamatos sebességszabályozó rendszert ismertette előadásában. Szőke Ferenc vezetőmérnök pedig a felsővezeték-építés technológiáját ismertette.

— **Véradás.** Első alkalommal vállalkozott a mátészalkai csomópont vöröskeresztes szervezete önálló véradásra a közelmúltban. A jó szervezés következményeként 72-en vettek részt, és összesen 32 liter vért adtak. A csomópont szakszolgálatai közül legtöbben a BFF-ről, a vontatásról, illetve a pft-től jelentkeztek.

— **Kirándulóvonat.** Augusztus 19-én 9 órakor indul Bugacra egy kirándulóvonat, amelyre kétszáz utast várnak a szervezők. Lehetőség lesz ismét a mozdonyvezetői vizsga megszerzésére, fotózásra, illetve Bugac felsőn erdei sétára, vetélkedőre.

— **101 éves vasutasözvegy köszöntése.** A Hungária Biztosító Heves megyei igazgatója július elsején köszöntötte a megye legidősebb lakóját, Andó Jánosnét, és átadott részére kétezer forintot. Az özvegy jó egészségnek örvend, lányával és vasutas nyugdíjas vejével él Hatvanban.

— **Állomásfelújítások.** A közeljövőben kétszáz állomást vállalati műemlékké nyilvánítanak. Többek között Szeged-Rókus és Mezőtúr állomása újul meg. A vasútnál alakult Történeti Albizottság őrködik azon, hogy valamennyi épületet eredeti stílusában állítsák helyre.

— **A jövő vasútja.** Építik a jövő vasútját Olaszországban is. A Róma és Firenze közötti 237 kilométeres új gyorspálya már a befejezéséhez közeledik. 1989-ben ezen a vonalon indul meg a rendszeres utasforgalom, 250 kilométeres sebességgel.

Dr. Kosztyu Tibor
(1936—1987)

A vasutasnapi ünnepségen dr Kosztyu Tibor már nem vehette át a munkája elismeréseként adományozott vezető-főtanácsosi címet, mert július 12-én, alkotókészsége teljében elragadta a halál.

Nyírvasváriban, 1936. március 23-án, parasztcsalád gyermekeként született. Vasúti pályafutását 1954-ben. Mátészalkán kezdte; itt volt forgalmi tanuló, majd a szakvizsgák után, nem egészen egy év múlva már önálló forgalmi szolgálattevőként dolgozott Hodasz állomáson. Pár évi időelteltével 1955 őszén a MÁV tisztképző hallgatója lett. A tisztképző elvégzése után 1957-ben Piliscsabán teljesített szolgálatot, ekkor és itt lett a párt tagja.

Piliscsabáról Kelenföldre vezetett az útja. Előbb mint forgalmi szolgálattevő, majd körzeti üzemfőnökként tevékenykedett. Változatos és gazdag pályafutásának következő állomása a MÁV budapesti igazgatósága volt. Különböző beosztásokban dolgozott — volt főelőadó, csoportvezető, osztályvezető itt lett munkásőr, alapszervi titkár, illetve PB-tag. Ferencvárosban 1984-ben lett körzeti üzemfőnök, itt szolgált életének szinte utolsó pillanatáig. Sokrétű, nehéz vasúti feladatainak példamutató ellátása mellett futotta erejéből arra is, hogy esti tagozaton jogi diplomát szerezzen.

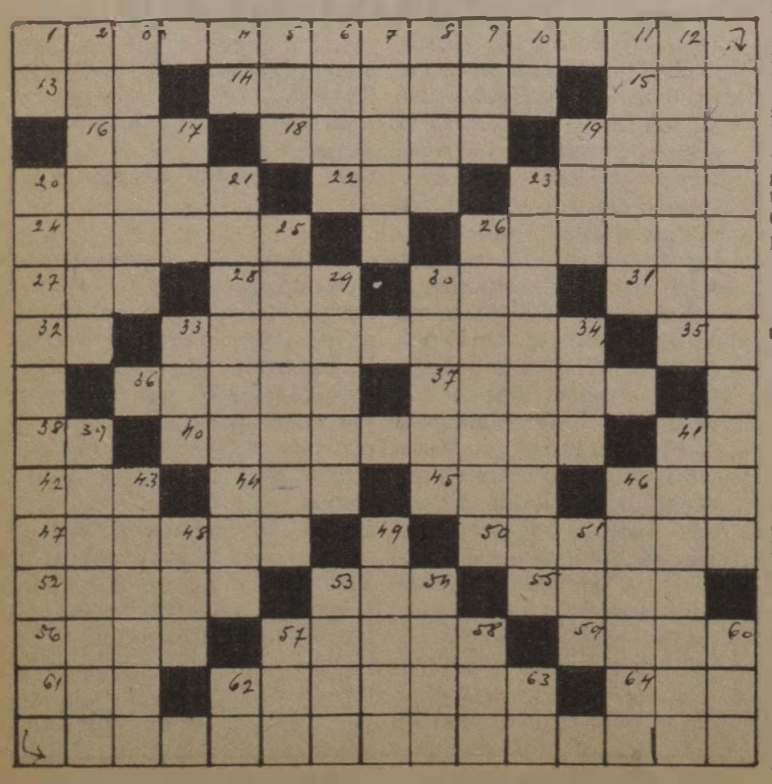
Dr. Kosztyu Tibor azon vasutasok közé tartozott, akik a nehéz szolgálati helyeken végzett munkában tanulták meg a szakmát. Saját tapasztalatból tudta, hogy melyik munkakörben mit lehet és kell megkövetelni, és azt is, hogy milyen módon teheti partnerévé munkatársait, akik főnökükben a hozzáértő embert becsülték, tisztelték. Munkásságát sok kitüntetéssel — közöttük az Érdemes Vasutas, illetve a Munka Érdemrend arany fokozata — ismerték el.

Hozzátartozói, munkatársai és tisztelői július 31-én, 15 órakor az Óbudai temetőben vehetnek végső búcsút dr Kosztyu Tibortól.

Forgassuk a Munka Törvénykönyvét

Vízszintes: 1. A Munka Törvénykönyvének egy rendelkezése. (Folytatás a 20. függőlegesben.) 13. Három oroszul. 14. Magyar tenger. 15. Folé ellentéte. 16. Jelrendszer. 18. Kozseg Jugoszláviában. 19. ... inét, fa fúvóshangszer. 20. Tábla németül. 22. Moszkvai áruház. 23. M-mel a végén valóságos, nem kitalált. 24. Az izzólámpa feltalálója. 26. Vissza, osztrák város. 27. Kamarilla része. 28. Vége a monarchiának. 30. De költőiesen. 31. Félig a Dráván. 32. Jelen időben. 33. Megyeszékhely. 35. Kimondott betű. 36. Visszaesnek! 37. Katonai alakulat. 38. Azonos betűk. 40. Heves megyei község. 41. Kettős betű. 42. Szovjet gépkocsimárka. 44. Kis híján árva. 45. Sétál a közepén. 46. Társa, rövidebben. 47. Érzelem, izgatottság. 50. Hírt adok, régiesen. 52. Híres nyomda. 53. Betűpótlással női név. 55. Kettős. 56. Ismar, német orvos. 57. Vidám, virgonc.. 59. Alkotórész. 61. Benso belseje. 62. Az üdvözültek árnyaiknak tartózkodási helye a görög mitológiában. 64. Győri sportegyesület.

Függőleges: 1. Hangtalanul vét. 2. Görög tartomány. 3. Folyadékkal könnyen egyesülő atomcsoport. 4. Minőségjelzés is lehet. 5. Régi súlymérték. 6. Nem nagyon. 7. Nagypapa. 8. Hasonlóképpen (latin). 9. Kérdőszó. 10. Fémes elem. 11. Szabolcs megyei helység. 12. A király személye körüli miniszter (latin). 17. Érdes nagyobbik fele. 19. Dunántúli hegy. 21. Parsifal fia. 23. Az amerikai vezetéshez közelálló. **25. Nem tesz semmit (orosz).** 26. Honi, magyar. 29. A nyugati szemiták főistene. 30. . . . si szög, fénytani fogalom. 33. Kevert eke. 34. Kezdetei vége. 39. Olasz magasugrónő. 41. Vissza kisebb műtárgy. 43. Lovas tulajdona. 46. Visszajelent! 48. . . anova, nőcsábász. 49. Magához hívatá. 51. Mezőgazdasági szerszám. 53. Női név. 54. Nemcsak te. 57. Késnek van. 58. Tehén németül. 60. Bortermelő község. 62. Zeke közepe. 63. Mesekezdet.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 20. függőleges.

Beküldési határidő: augusztus 13.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A napi pihenőidő még a dolgozó egyetértésével sem csökkenthető.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 12. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kozák Margit 7530 Kadarkút, Árpád u 20., Tihanyi Péterné 8800 Nagykanizsa, Eötvös tér 8., Juhász Etelka 2700 Cegléd II, Nyárfa u. 25., Szatmári Sándor 1151 Budapest, Csobogós u 8., Gáspár Lajos 2119 Pécel, Akácfa u 26.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest centrumában lévő szoba, konyha, külön WC, gázfűtéses tanácsi főbérletemet Dunakeszin lévő komfortosra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni: Csáki Józsefné 428-321 es telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úton lévő 98 négyzetméteres, 3 szobás, vízlanyfűtéses, telefonos lakásomat kettő darab egyszobás, komfortos tanácsi lakásra vagy egy kettőszobás (kulön bejáratú) tanácsi lakásra a MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 334-604-es telefonszámon.

Elcserélnénk budai 2,5 szobás, telefonos öröklakást és 2 szobás telefonos szolgálati lakást budai 4-5 szobás tanácsi vagy MÁV szolgálati lakásra. Érdeklődni levélben Gaál Ödönné Budapest, Németvölgyi út 89. 1124.

Elcserélném VIII. kerületi 70 négyzetméteres szolgálati lakásomat kisebb tanácsi vagy garzonlakásra. Érdeklődni levélben Gaál Ödönné 1124 Budapest, Németvölgyi út 89.

Elcserélném Budapest XV. kerület, Mozdonyfűtő u. 6. szám alatti félemeleti 2 szoba, előszoba, konyha, fürdőszobás MÁV-bérlakásomat tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet levélben: Vas Józsefné 2040 Törökbálint, Kisfaludy u. 11.

Eladó Agárdon 275 négyszögöles sarok lakótelek, víz, villany, gáz az utcában, termálfürdőhöz, tóhoz közel. Ugyancsak eladó Sukorón 400 négyszögöles panorámás nyaralótelek. Érdeklődni: Takácsné, Székesfehérvár, Géza u. 91. Telefon: 06-22/15-512 (10—15 óráig), vasúti telefon: 02/43-42.

Eladó Kál községben 644 négyszögöl bekerített vegyes gyümölcsös (víz, villany megoldható), jutányos áron, főleg vasutasoknak. (Irányár: 80 000 forint.) Érdeklődni: Ficsár Ferenc, Kál, Lehel vezér u. 55.

Elcserélném vagy eladnám békásmegyeri 57 négyzetméteres 1+2 félszobás, étkezős, X. emeleti szövetkezeti lakásomat két lakásra. Egyik lehet MÁV-bérlakás. Érdeklődni: Csontos Lászlóné 532-095 városi vagy 43-43 üzemi 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 igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42.— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1296 Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
16

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. AUGUSZTUS 13.

Félévi gyorsmérleg

Kedvezőtlen a vasút áruszállítási teljesítménye

Lassult az elegymozgás — Növekedett a kocsiforduló-idő — Többen utaznak gyorsvonaton — Vágányzárak miatt: késés

Az áruszállításban az első félévre csekély növekedést tervezett a vasút, ezzel szemben jelentős elmaradás következett be. Az év eleji zord időjárás miatt január 9—19 között gyakorlatilag szünetelt a forgalom. Ugyanakkor már február—márciusban sem tudta a vasút a fuvaroztatók hirtelen megnövekvő igényét kapacitás hiányában kielégíteni. Ezzel együtt csökkent a nemzetközi áruforgalom is. *Így az első negyedév végére 3,5 millió tonna lemaradás következett be, amelyből a második negyedév során 0,5 millió tonnát sikerült bepótolni.*

Az első félévben összesen 53,8 millió tonna árut szállított el a vasút, a mi a tervezettnél 5,3 százalékkal kevesebb. Az elmaradás aránya az import és a tranzitforgalomban jelentős. A belföldi forgalomban 2,9 százalék a lemaradás, az export valamivel meghaladta a tervezettet. Az import- és a tranzitszállítás csökkenése miatt az árutonnakilométer-teljesítmény a tonnateljesítésnél még alacsonyabb volt, 6,2 százalékkal maradt el az előirányzattól.

A hálózaton az elegymozgás lelassult, az év eleji rendkívüli időjárás hatásán kívül elsősorban azért, mert az előző évihez viszonyítva több mint kétszeresére emelkedett a határállomások körzetében a kilépő vonatfeloszlatások száma. Budapest—Ferencváros Keleti rendező lezárása nagy mennyiségű elegyeltérést vont maga után. *Kedvezőtlen volt továbbá a vágányzári órák nagy száma is.* Ezek következtében a kocsiforduló-idő 4,63 napra — a tervhez képest 3,1 százalékkal — növekedett Ezzel párhuzamosan 10 százalékkal megnövekedett az idegen kocsik MÁV-vonali tartózkodási ideje is.

A MÁV-kocsik külföldi tartózkodási ideje 7,2 százalékkal csökkent. A teherforgalom lebonyolításához a tervezettnek megfelelő mennyiségű vontatójármű állt rendelkezésre, ezért a gépre várások száma 40 százalékkal kevesebb volt a bázisidőszakinál. A kis és nagy teljesítményű dízelmozdonyok napi hasznos futásteljesítménye megfelelt a tervezettnek, a villamos mozdonyoké azonban 1,1 százalékkal elmaradt attól.

Az első félévben a személyszállítás lényegében tervszinten alakult. *Az elszállított utasok száma ugyan 1,4 százalékkal kevesebb volt az előirányzottnál, amelyben még az év eleji zord időjárás hatása érződik, de az utaskilométer-teljesítmény kismértékben meghaladta a tervezettet.* Az utasforgalomban kedvező, a bevétel növekedését eredményező változások következtek be. A teljesáru menetjeggyel utazó és az üzletpolitikai kedvezményeket igénybe vevők száma meghaladta a tervezett szintet, *nőtt az első osztályon és gyorsvonaton utazók száma.* Jelentős volt az emelkedés a nemzetközi forgalomban, ahol az utasfőnél 30 százalékos, az utaskilométerben 28 százalékos a terv túlteljesítése.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége az első félév folyamán a bázisidőszakénál rosszabb volt, elsősorban az év eleji kedvezőtlen időjárás és a külföldről átvett nagy késések miatt. A vágányzárak miatti késési idő is jelentősen, 40 százalékkal nőtt. Az átlagos késési idő a második negyedévben már kisebb volt a bázisidőszakinál, de a menetrendszerűség továbbra sem alakult kedvezően.

*

Előzetes adatok szerint az idén júliusban 9,8 millió tonna árut szállított a vasút, s ezzel a mennyiséggel ez előző évihez viszonyítva 96,2 százalékos tervet alapul véve 97 százalékos teljesítést ért el.

Az árukilométer-teljesítmény — az átlagos áruszállítási távolság kismértékű emelkedése következtében — 97,7 százalékos volt mindkét viszonyítási alaphoz képest. A belföldi áruszállításra bizonyos élénkülés volt jellemző az elmúlt hónapban, amelynek eredményeként a belföldi tonnaterv 100,5 százalékra teljesült.

Továbbra is kedvezően magas volt a vasúti exportforgalom. Az elszállított 1 millió 72 ezer tonnás árumennyiség az előző évinél 0,8 százalékkal, a tervezettnél pedig 4 százalékkal volt magasabb. Továbbra is alacsony volt azonban az import- és tranzitáru-forgalom. Behozatali forgalomban a teljesítés mértéke 99,5, illetve 91,7 százalékos, tranzitban pedig 82,6, illetve 91,7 százalékos volt a viszonyítási alapokhoz képest.

Az áruszállítás műszaki-gazdasági mutatói az elmúlt hónapban részben kedvező, másrészt viszont kedvezőtlen képet mutatnak. *Az elegymozgás kismértékben lassult, melynek következtében a kocsiforduló-idő értéke a tavaly júliusi értékkel megegyező, a tervezettnél viszont 18 százalékkal magasabb volt.* A teherkocsik térbeni kihasználása, a statikus terhelés 102,1, illetve 107,1 százalékos volt.

A vasúti áruszállítás lebonyolítására ható vonatfeloszlatások száma a kilépő vonatoknál 48 százalékkal csökkent, míg a belföldi vonatoknál 14 százalékkal emelkedett. *A tehervonati mozdonyok kihasználása, az előző évi értékeket alapulvévenem felelt meg a várakozásoknak.* Villamos mozdonyok esetében a napi haszonkilométer-teljesítmény 95,2 százalékos, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál pedig 93,7 százalékos volt.

A gépre várások száma 21,3 százalékkal csökkent, míg a gépácsorgásoké 59,3 százalékkal emelkedett.

A záhonyi átrakótérség áruforgalma a beérkezés ütemének megfelelő volt. *Az előző évinél 15 százalékkal nagyobb mennyiségű széles nyomtávú rakott teherkocsi érkezett, amelyből 11,7 százalékkal több árut raktak be, illetve át normál nyomtávú teherkocsikba.*

Előzetes adatok szerint a vasút az elmúlt hónapban 19 millió utast szállított, ami az 1986. júliusi mennyiségnek 98,7 százaléka, a tervezettnek pedig 99,5 százaléka. Kedvező volt, hogy a vasutat a nagyobb távolságú utazásokra vették jobban igénybe, s így az utaskilométer-teljesítmény a bázisértéket 0,9 százalékkal, a tervezettet pedig 1 százalékkal meghaladta.

A személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedése — elsősorban a nagyobb mennyiségű vágányzárak, illetve sebességkorlátozások miatt — nem volt kielégítő A menetrendszerűségi mutató értéke 1 százalékkal volt alacsonyabb az előző évinél, az egy késett vonatra jutó fajlagos késési idő is 1,8 perccel emelkedett.

Bizalmitestületi ülésen az Északi Járműjavítóban

Napirenden a tervteljesítés — Kedvezőtlen alkatrészellátás — Tovább csökkent a létszám — Szb-titkárt választottak

Az Északi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottsága július 30-án bizalmitestületi ülést tartott, amelyen részt vett és felszólalt *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára is.

A testület első napirendi pontként tárgyalta az üzem I. félévi tervteljesítéséről szóló tájékoztatót, illetve ismertették a következő hónapok feladatait.

Az írásos előterjesztéshez *Soós Endre*, az üzem főmérnöke fűzött szóbeli kiegészítést. Elmondotta többek között, hogy az idei gazdasági év indítását több kedvezőtlen körülmény nehezítette. *Az év elején a befejezetlen normaóraállomány például 63 ezer órával volt kevesebb, mint az előző év azonos időszakában.* Gond volt az is, hogy a megrendelt alkatrészek (köztük fődarabok) csak késve vagy egyáltalán nem érkeztek be az üzembe. Nehezítette az év eleji termelést a rendkívüli hideg, a hosszú tél; az épületek, szerszámgépek, berendezések meghibásodásai. *A vázolt nehézségek ellenére az üzem az úgynevezett nagyjavításos tervét 100 százalékra teljesítette.* A forgóvázjavítást hárommal, a V 43-as villamos mozdony forgóvázcserés javítását pedig hattal teljesítették túl. Sajnos, a már több mint egy évtizede tartó létszámcsökkenést nem sikerült megállítani. A szerény mértékű – 2.5 százalékos — béremelés erre nem volt hatással

A főmérnök a továbbiakban ismertette az elkövetkező félév feladatait. Hangsúlyozta, hogy az üzemnek maradéktalanul teljesítenie kell a járműfenntartási tervet. Mindezt a vártnál is kedvezőtlenebb létszám- és anyagellátással kell megoldani. Egyik legfontosabb feladat a V 43-as mozdonyok üzemkészségének javítása Törekedni kell arra is, hogy megfelelő mennyiségű és összetételű befejezetlen állománnyal zárják az évet, megteremtve ezzel az 1988. évi ütemes járműkibocsátás feltételeit.

A bizalmitestület második napirendi pontként a II. félévi munkatervet vitatta meg, amelyet egyhangúlag elfogadtak.

Az ülés harmadik napirendi pontjaként rendkívüli választást tartottak, ugyanis az üzem szb-titkára, *Csáki Sándor* nyugdíjba vonult.

A választást rendkívül gondos előkészítés előzte meg s ennek következményeként minden szabályosan és törvényesen zajlott. Az üzem 12 alapszervezete közül kilenc *Németh Tibort*, az eddigi helyettest javasolta titkárnak. A választás — a titkos szavazás — ugyanezt az eredményt hozta

A választás befejezése után a bizalmitestületi ülés hangulata bensőségessé vált. Az üzem igazgatója, *Balogh Sándor* volt a „formabontó", aki meghatottan vett búcsút *Csáki Sándortól*, megköszönve sok évtizedes munkáját, hűségét az üzemhez. Elmondta, hogy *Csaki Sándor* az üzem egyik legnépszerűbb embere volt higgadtságát, reál politikai érzékét mindenki be csülte

Az igazgató szeretetteljes szavai után szólalt fel *Koszorus Ferenc* főtitkár. Méltatta a nyugdíjba vonuló szb-titkár érdemeit, majd átadta a Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetést *Csáki Sándornak*. A főtitkár ezután a nyugdíjba vonuló szb-titkár életútjának ürügyén valóságos történelmi eszszét improvizált. Mondandóját *Csáki Sándor* életének 60 esztendeje köré csoportosította. Beszélt a 30-as évek sivár Magyarországáról, a II. világháború gyötrelmeiről a felszabadulás mindent megújító törekvéseiről, az 50-es évek torzulásairól, a 60-as évek végén kezdődő prosperitásról, az utóbbi évek gazdasági nehézségeiről

Felszólalásában kitért a szakszervezetek feladataira is, nem tagadta, hogy a mai helyzetben nincs könnyű dolga a szakszervezetnek, közöttük a vasutasok szakszervezetének sem

Befejezésül köszöntötte az újonnan megválasztott szb-titkárt *Nemeth Tibort*, és sok sikert kívánt munkájához.

(Sárközi)

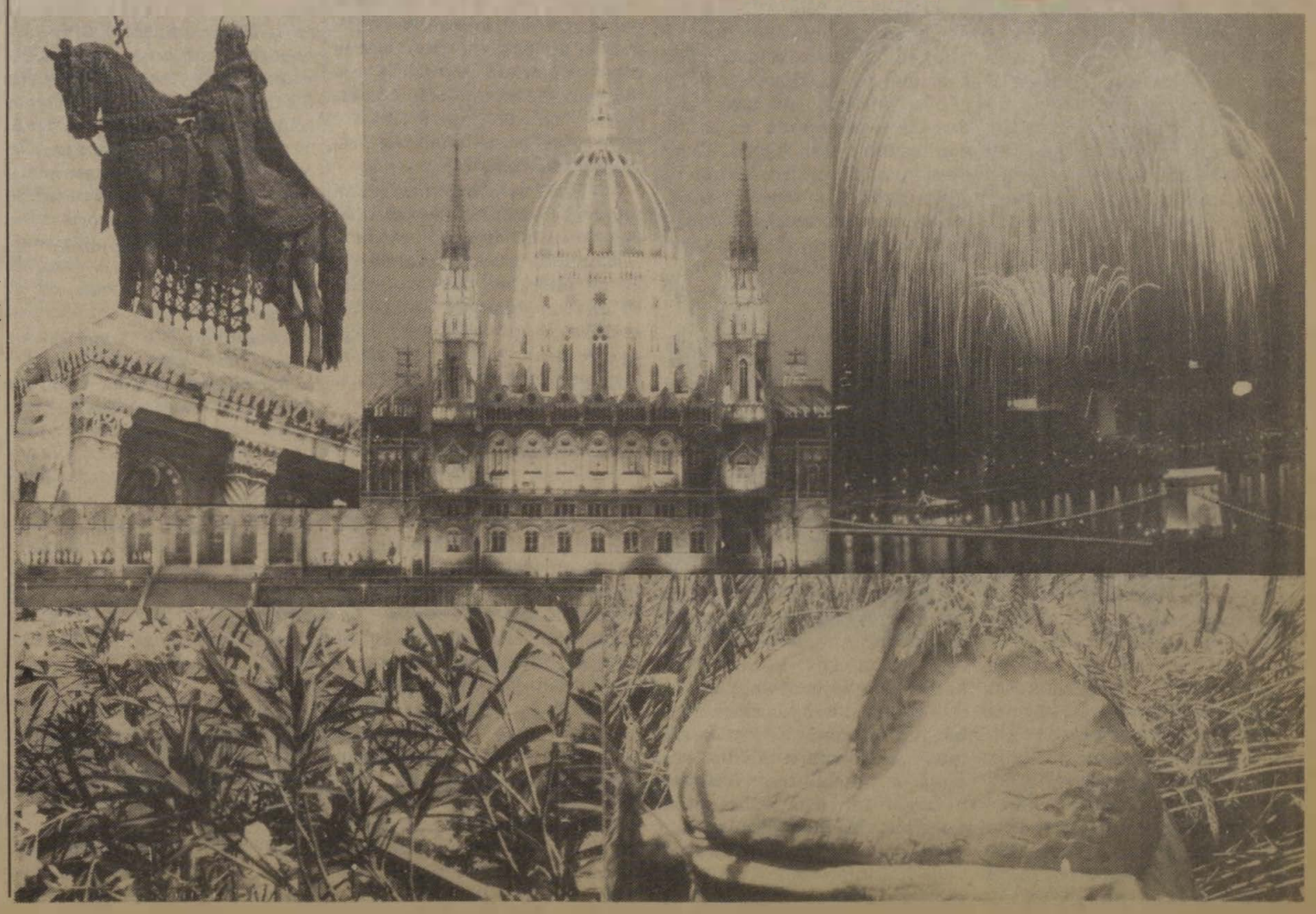
Ankét Fehérváron

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség a közelmúltban társadalmi-tulajdonvédelmi ankétot rendezett, amelyen megjelent a Fejér Megyei Rendőrfőkapitányság képviselője és a KÜF gazdasági vezetése. Az értekezleten megállapították, hogy a fuvarozásra feladott áruk védelme nem kielégítő. Több figyelmet kell fordítani a kárjegyzőkönyvek felvételére, a fedett kocsik megfelelő lezárására és a kocsiátadó könyvek előírás szerinti vezetésére.

A jelenlévő rendőrhadnagy hangsúlyozta, hogy a székesfehérvári vasúti csomópont és vonalszakaszai bűnügyi szempontból veszélyeztetett területnek számítanak, ezért többek között kiemelte az éjszakai ellenőrzések fontosságát.

Kocsijavító bázis épül Celldömölkön

A Nyugat-dunántúli vasúti csomóponton Celldömölkön elkezdődött a teherkocsi-javító bázis építése. Ez az országban a legnagyobb ilyen létesítmény lesz. A tervek szerint 350 millió forintba kerül a 85 méter hosszú és 40 méter széles csarnok, amelybe egyszerre hatvan vagon javítását lehet végezni. A javító részlegen kívül egy tanműhelyt, illetve kiszolgáló műhelyeket, szociális létesítményeket, étkezdét is terveztek. A teherkocsi-javító bázis előreláthatóan jövő és novemberében lesz kész.



A magyar változat

A Gudok interjúja Mészáros András vezérigazgató-helyettessel

Augusztus első vasárnapján ünneplik a szovjet vasutasok napját. Ebből az alkalomból közöljük — kissé rövidítve — a közelmúltban szerkesztőségünk vendégeként hazánkba látogatott szovjet újságíró, V. Szluzsakov, a Gudok című vasutaslap rovatvezetőjének interjúját Mészáros András vezérigazgató-helyettessel. A cikk a Gudok június 25-i számában jelent meg.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Гудок

ОРГАН МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР И ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА РАБОЧИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

— 1983 közepe óta a Magyar Államvasutak jogilag önálló vállalattá vált. Addig a Közlekedési Minisztérium alkotórésze volt, amelybe beletartozott még a légi, a vízi és a közúti közlekedés is. Mi tett szükségessé egy ilyen döntést és meghozta-e ez a gazdálkodás új körülményei között a várt eredményt?

— Az önelszámolás kérdése számunkra ugyanannyira fontos, amennyire bonyolult. Ahhoz, hogy megértsük a helyzetet, vissza kell tekintenünk az 1984-es esztendőre. Akkoriban, a hatodik ötéves terv kezdetén, már kifogások merültek fel a közlekedéssel szemben. Követelték, hogy az legyen önelszámoló.

A Közlekedési Minisztérium keretén belül azonban ezt nehéz lett volna megtenni, mivel nem volt világos elképzelés arról, mit is tartsunk az állam kiváltságának és mit vállalati előjognak. Majd végre szeles körű önállóságot nyújtva a vasútnak, elsősorban a szállítási volumen emelkedését várták tőle. A pótlólagos bevételekből a további hálózatfejlesztés kiadásait kellett fedeznünk. *Akkoriban azt feltételeztük, hogy a hatodik ötéves tervidőszak végére, tehát 1986-ra, megkétszerezhető, azaz 12 milliárd forint lesz a nyereség. Ennek azonban a fordítottja történt. 1985-re a veszteség már elérte a 207 millió forintot.*

— És vajon miért nem teljesültek a várakozások? A téves előrejelzés, vagy más okok miatt?

— Nehéz erre egyértelműen válaszolni. Egy sor olyan körülmény hatott, amelyeket nem lehetett előre látni. A legfontosabb ezek közül a gazdaság fejlődési ütemének lassulása volt egész Európában, a szocialista és a tőkés országokban egyaránt. Mivel a magyar gazdaság rendkívül nyitott — a nemzeti jövedelem közel 40 százalékát kapjuk a külkereskedelemből — nemzetközi gazdasági tendenciák erősebb hatást gyakorolnak ránk, mint önöknél, a Szovjetunióban, ahol a külső visszaesést a belső piac kompenzálja. *Ráadásul a Magyar Államvasutak nagy szerepet játszik az európai tranzitszállításokban.* Nos, a külkereskedelmi viszonyokban bekövetkezett bizonyos megmerevedések miatt a tranzitszállítások volumene jelentősen csökkent. Sokkal erősebben, mint az országon belül.

Ilyen helyzetben természetesen kiéleződik a konkurenciaharc. És ez egy újabb ok, amiért a szállítások volumene ijesztően csökkent a 80-as évek első felében. Számunkra, például rendkívül fontos az érc, amelyet a jugoszláviai kikötőkből Európába visznek. De a mi vonalunkkal párhuzamosan Ausztriában is létezik egy hasonló. És az osztrák vasút „kiütött" minket a szállítási díjtételei révén. Világos, hogy a klienst csak két dolog érdekli: *mennyiért és mennyire pontosan teljesítik a megrendelését. Az osztrákok kedvezőbb ajánlatokat tudtak adni.* Hasonló eset történt azokkal a szállítmányokkal, amelyek eddig rajtunk keresztül mentek Romániából Olaszországba. Ezek jugoszláv területre tevődtek át. Azért időztem ezeknél a példáknál, mert az önelszámolásra való sikeres áttérés legfőbb akadályává az áruszállítási volumen (feltételezett növekedése helyett) csökkenése vált. *Sőt csökkent a személyszállítás volumene is.* Viharos fejlődésnek indult a személyi, magánhasználatú közlekedés. Kevesebb lett a tranzitutasok száma is. Nem lehetett azonban kényünk-kedvünk szerint emelni a díjszabásokat. A kormány nem engedhette meg, hogy a jegyárak — akárcsak közvetve is — kihatással legyenek az életszínvonalra.

A magyar gazdaságban a 80-as évek elejétől különben is bekövetkezett az árak emelkedése. Ez a folyamat mint fogyasztót is érintette a vasutat, mert sokat vásárolunk a kohászattól és az energiaipartól. Mindez szintén megmagyarázza, miért nem tudtunk kellő nyereséget felhalmozni ahhoz, hogy áttérjünk az önfinanszírozásra.

Beszéljünk most a jelenről. A MÁV-nak, mint vállalatnak, a jogi státusa nem változott. Bár megváltozott az állami irányítás politikája. *A magyar vasúttól most már nem követelik meg a teljes önfenntartást.* A kormány úgy határozott, hogy a vasút üzemelésének fenntartásához időről időre újabb anyagi eszközökre van szükség. Költségvetési támogatást kapunk elsősorban fejlesztéseink számára, és kapunk úgynevezett „termelési támogatást" is. Az elnevezés furcsának tűnhet, mert nem termelő, hanem szolgáltató vállalat vagyunk. De a termelési segély nem más, mint a személyszállítás veszteségeinek fedezete. Az állam tudatosan vállalja ezeket a kiadásokat a közlekedés szociális jelentőségéből fakadóan. *Az utas minden két forintjához az állam egy forintot tesz hozzá.* És ez még kedvező arány, hiszen ha megnézzük a budapesti metrót, ott az utas minden két forintját az állam további 12-13 forinttal egészíti ki. A dotációnak ilyen rendszere önöknél is, más országokban is ismert.

Tehát meghatározott összegeket utalnak át nekünk, de ezek nagysága függ az országban megfigyelhető ármozgástól és minden évben az Országos Tervhivatal vizsgálja felül. Kedvezményeket biztosítanak számunkra a termelésieszközadó, a munkaerőadó befizetésénél, mentesülünk a településfejlesztési adó fizetése alól, máskülönben az országnak minden olyan helységében fizetnénk azt, ahol van vasút. Tehát mi egy különleges körülmények között lévő vállalat vagyunk.

— Nem könnyű elképzelni, hogyan is üzemel ilyen körülmények között a közlekedés, annál is inkább, mert Magyarországon nincs merev központi tervezés. Minden az indirekt gazdasági szabályozókra épül.

— Őszintén szólva, mi magunk sem látjuk tisztán, részleteiben saját jövőnket. *Félő, hogy a segítség nem lesz elegendő, és ez csökkenti a fejlődés ütemét. Azt követelik tőlünk, hogy hatékonyabban használjuk ki a rendelkezésünkre álló tartalékokat.* Magunk kutassuk fel a szállítási lehetőségeket, keressük a hitelhetőségeket, szorosabb kapcsolatot tartsunk fenn azokkal a vállalatokkal, amelyek hozzájárulhatnak fejlődésünkhöz.

Tárgyalásokba kezdtünk hazai bankokkal kölcsönfelvétel ügyében. Mi több; a lakossági takarékállomány aktivizálása érdekében egy sor kötvényt bocsátottunk ki. Ez egy új forma a magyar pénzügyi gyakorlatban, de nem precedens nélküli. Már lement az első sorozat, útban van a második. A kötvények értékesítéséből befolyó összegeket a vonalak villamosítási ütemének meggyorsítására szándékozunk fordítani.

— Kik számára hozzáférhetők ezek a kötvények? És mennyit kamatoznak?

— Az ország minden állampolgára beszerezheti ezeket. Három év múlva kezdjük a visszafizetést, évi tizenegy százalékos kamattal. Ebből következően a kötvények értékesítéséből befolyó összegeket úgy kell „megforgatnunk", hogy ne csak a kamatokat legyünk képesek visszafizetni, hanem a megmaradt tőkét is fel tudjuk használni.

Már említettem, hogy arra ösztönöznek minket, hogy magunk is kutassuk fel jólétünk megteremtésének anyagi eszközeit. A szállítások volumene minden bizonnyal nem fog emelkedni. Ez viszont azt jelenti, hogy nyereségünket különböző szolgáltatási formákkal kell növelnünk.

Nyilvánvalóan törekszünk a rezsiköltségek csökkentésére is. A kis forgalmi intenzitású vonalakon csökkentettük a forgalmi létszámot. A kézi sorompóval ellátott vasúti kereszteződéseken három-négy ember is dolgozott. Fokozatosan bevezetjük az automata sorompókat, amelyek nem igényelnek kiszolgáló személyzetet.

Felülvizsgáltuk a javítások rendszerét is. Példának okáért, korábban a mozdonyok szigorúan megállapított időben kerültek műszaki vizsgálatra, függetlenül a futott kilométerektől és az elvégzett munkától. *Most viszont a motorvonatoknál áttértünk a diagnosztikus módszerre. A gép csak akor gördül be javításra, ha észrevesszük, hogy bizonyos paraméterek már közelednek a kritikus határértékhez.* Ez rendkívül nagy megtakarításokra ad lehetőséget. Egyszóval, keressük a fajlagos költségek csökkentésének útjait. Ez annál is inkább fontos, mert az állami irányítás erre az ötéves tervre kitűzte egyes szállítások szükségességének felülvizsgálatát.

— Ezek szerint volumenük tovább csökken? Ebben az esetben viszont hogyan hozható összhangba az önelszámolással az az ellentmondás, miszerint az ágazat objektíve érdekelt a szállítások növelésében, hogy nyereséghez jusson, az állam viszont ezen költségek csökkentésére törekszik?

— Minden gazdaságot ellentmondásokból szőttek. Vannak nálunk homogén árufajták, amelyek szállítását optimalizálni lehetne. Mondjuk, a különböző bányákból származó, de azonos minőségű szenet gyakran keresztbe szállítják. Ugyanez a helyzet a sóderral. Nyíltan természetesen nem agitálhatunk ezen program ellen. Mint országunk állampolgárai amellett vagyunk, hogy a felesleges kiadások ne terheljék az állami költségvetést. Mint már mondottam, csak egy marad: emelni a szállítások minőségi színvonalát, hogy magunkhoz vonzzuk a potenciális megrendelőket, mind az országon belül, mind pedig a külpiacokon.

Ki a felelős?

A megosztott Korea

Harc az ország újraegyesítéséért

A Koreai Dolgozók Szakszervezete felhívással fordult a világ szakszervezeteihez, hogy fejezzék ki szolidaritásukat Korea népével és dolgozóival a kettészakított ország újraegyesítéséért folytatott harcukban. Ez a harc már negyven éve folyik. A Koreai Népi Demokratikus Köztársaság kormánya ezalatt nagy erőfeszítéseket tett az idegen zsoldosok által megosztott haza egyesítésére, és megújuló kísérleteket tett és tesz most is arra, hogy meginduljanak a tárgyalások Észak és Dél között politikai és katonai szinten egyaránt. A következőkben ennek a kemény küzdelemnek főbb állomásait mutatjuk be a Koreai Dolgozók Szakszervezetének tájékoztatása alapján.

A koreai nép ötezeréves, hosszú történelme során harmonikusan élt egyetlen nemzetként ugyanazon a területen. De most a megosztottság tragédiáját kell átéljék, hiszen már több mint 40 éve északi és déli részre osztották az országot.

Ki a felelős ezért az állapotért?

Korea fekvése stratégiailag nagyon fontos. A japán imperialisták 1910-ben 36 évre megszállták Koreát, és hídfőként használták fel az ázsiai kontinens elleni inváziójukhoz.

Truman utasítása

Az USA, amely irigyelte ezt az előnyös katonai és stratégiai helyzetet, elkezdte kiterjeszteni befolyását Korea irányába több mint 100 évvel ezelőtt. Azt tervezte, hogy Koreát gyarmatává és katonai bázisává teszi, és ezzel felhasználhatja Ázsia meghódítását célzó inváziós terveihez, mint Japánt legyőző „győztes ország".

Az 1943-as „Kairói Nyilatkozat" tervezetének készítése során az USA akkori elnöke, *F. D. Roosevelt* speciális tanácsadójának, *Harry Hopkins*-nek kijelentette, hogy Japán legyőzése után a Koreai-félszigeten „erővákuum" fog létrejönni, és ezt az alkalmat majd meg kell ragadni arra, hogy az USA ellenőrzése alá vonja Koreát.

Az USA, amely a „japán imperializmus" gyors veresége miatt, továbbá erői korlátozott létszáma következtében a második világháború folyamán nem tudott hozzájutni Korea földjéhez, megpróbált kidolgozni egy bűnös felosztási tervet attól az ambíciótól fűtve, hogy Korea területének legalább a felét megszerezze magának.

Értesülve a japán imperializmus 1945. augusztus 10-i feltétel nélküli megadásáról, az akkori USA-elnök, Truman, magához rendelte a külügyminisztérium, a hadsereg és a haditengerészet vezetőit, hogy Korea megszállásáról konzultáljon velük, és arra utasította őket, hogy készítsenek egy részletes tervet a három minisztérium koordinációs bizottságában, ennek a megszállásnak a végrehajtására. Utasításának megfelelően az USA korábbi külügyminisztere, *Dusk*, és az amerikai haderők dél-koreai egységeinek akkori parancsnoka, *Bonstil*, akik az USA hadügyminisztériumának tanácsadói voltak. kidolgoztak egy tervet Korea elfoglalására a Pentagon egy titkos szobájában. A terv az volt, hogy a 38. szélességi fok vonalában osszák kétfelé Koreát, és az országnak a 38. szélességi foktól délre eső részét USA-csapatokkal szállják meg. Ez volt az az alap, amelyen a világnak szóló „1. számú főparancs"-ot létrehozták.

Partra szállnak az amerikaiak

Az USA vezető körei, akik „kifőzték" az „1. számú főparancs"-ot, a Szövetséges Csapatok hozzájárulása nélkül mindjárt a gyakorlatban is érvényesíteni kezdték, ugyanis amerikai csapatok szálltak partra Inchonban, Dél-Koreában szeptember 8-án, egy csepp véráldozat nélkül, alig egy hónappal a japán fegyverletétel után, és bevonultak Seoul (Szöul)-ba szeptember 9-én, amelyet aztán rövidesen követett a 38. szélességi fok alatti terület teljes megszállása.

Így kezdődött Korea nemzeti megosztásának története.

Korea két részre szakítása az USA manipulációjának egyenes terméke. *Truman bavallotta, hogy az USA javasolta azt, hogy a 38. szélességi fok legyen a választóvonal Korea északi és déli része között.*

Dél-Korea elfoglalása után az USA a katonai kormányzat erejére támaszkodva feloszlatta a koreai nép kezdeményezésére megalakult népi bizottságokat, megakadályozta ezáltal azt, hogy létrejöhessen a koreai nép egységes, demokratikus kormánya.

Lényegében a 38. szélességi fok vonala „határvonal"-lá lett, és megakadályozta az északi és déli koreai nép egymás közötti kommunikációcseréjét, gátolta az utazást és a látogatást is; végeredményben tehát elvágta az ország vérkeringését.

1948 májusában Dél-Koreában a szuronyok fenyegető árnyékában „választásokat" tartottak, és ugyanezen év augusztusában egy bábkormányt állítottak fel, ezzel véglegesítve a koreai nemzet felosztását.

Ez a tény még nyilvánvalóbbá tette a felosztás következtében Korea északi és déli része közötti szakadást, és Korea déli részét teljesen az USA gyarmatává változtatta.

Az USA vereséget szenvedett a „Koreai háború"-ban (1950. júniustól 1953. júliusig), és ezáltal lehetetlenné vált számára az, hogy az egész Koreát uralma alá hajtsa. Ezért aztán ragaszkodni kezdett a „két Korea"-elmélethez.

Speciális nyilatkozat

1973 júniusában a „két Korea" elnevezésű politikájának igazolására és megszilárdítására rávette a dél-koreai hatóságokat a *„Június 23-ai Speciális Nyilatkozat"* megtételére, amelynek lényege, hogy Korea két része *„egyidejűleg lépjen be az Egyesült Nemzetek Szervezetébe"*. Az „ENSZ-be való egyidejű belépés" azt célozta, hogy nemzetközileg is legalizálják a „két Koreát".

Az USA nyíltan kijelentette, hogy a Koreai-félsziget felosztásának legalizálása valós, és egy olyan ellenintézkedés, amely elfogadható a nemzetközi politikai arénában is.

Ama manőverei közben, amelyek során szüntelenül arra törekszik, hogy a „két Koreát" legalizálja, sikerre víve „az ENSZ-be való egyidejű belépés"-t és a „keresztben való elismerés"-t a nemzetközi arénában, minden eszközzel akadályozza a koreai nép harcát hazája egyesítéséért.

Arra ösztönzik a dél-koreai hatóságokat, hogy ellentéteket és konfrontációt szítsanak honfitársaik között, végsőkig kiélezve ezzel a helyzetet.

Északon és délen hatalmas haderők állnak szemben egymással a demarkációs vonal két oldalán. Ez az USA manővereinek eredménye.

Az az abnormális helyzet, hogy a koreai népnek kétfelé osztottnak kell lennie, nem folytatódhat tovább a végtelenségig. Az USA-csapatokat a koreai fegyverszüneti egyezmény értelmében és az Egyesült Nemzetek Közgyűlésének határozatai alapján ki kell vonni Dél-Koreából.

DOMUS

LAKBERENDEZÉSI ÁRUHÁZ VÁLLALAT

Hazai és importbútorok, lakberendezési cikkek széles választékával várjuk kedves vásárlóinkat. Megrendelhető a közkedvelt, olcsó árfekvésű Garzon és Barba bútorcsalád.

OTP-ügyintézés, szállítás a helyszínen!

Cím: Budapest XV., Sipos D. u. 9.
Az áruház megközelíthető a 25-ös gyorsjárattal, a 70-es és a 170-es autóbuszokkal.
Nyitva tartási idő: hétköznap 10—18 óráig
péntek 9—18 óráig
szombaton 9—13 óráig

A jogsegélyszolgálat intézkedett

Tizenöt év után kártérítést kapott a balesetet szenvedett művezető

Fekete László a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség művezetője volt. 1970. augusztus 14-én munka közben súlyos üzemi baleset érte egy tartósodrony felszerelése közben. A balesete során koponyaalapi törést, vállkulcscsonttörést, sorozatos bordatörést és agyrázkódást szenvedett. Közel másfél évig volt betegállományban. A MÁV Nyugdíj Hivatal 36 százalékos baleseti eredetű munkaképesség-csökkenést állapított meg.

A döntőbizottság elutasította . . .

Egészségi állapota miatt a korábbi művezetői munkakörét már ellátni nem tudta, ezért raktárkezelőnek osztották be. Közel tíz évig ebben a munkakörben dolgozott és ez alatt az idő alatt a balesettel okozati összefüggésben nem álló egyéb megbetegedései miatt 1982. augusztus 28-ával III. csoportos, 67 százalékos rokkantságot állapítottak meg. A MÁV Nyugdíj Hivatal havi 3432 forint rokkantsági nyugdíjjal nyugállományba helyezte.

Rokkantsági nyugdíjba helyezését követően három évvel, 1985. augusztus 27-én a felesége a budapesti intézőbizottság jogsegélyszolgálatához fordult azzal a kéréssel, hogy férje kártérítési igényét munkáltatója ellen érvényesíteni tudja. *Elmondotta, hogy rokkantsági nyugdíjba helyezésekor férjének a figyelmét nem hívták fel arra, hogy a balesetből eredő károkat miként és hogyan érvényesítheti.* Mozgásában férje nagymértékben korlátozott, és ketten élnek a rokkantsági nyugdíj összegéből, szűkös anyagi körülmények között.

A jogsegélyszolgálat megtette a szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az elévülés megszakadjon. Eljártak a munkáltatónál is a korabeli okmányok beszerzése érdekében. Ezután a MÁV Budapesti Igazgatóság igazgatási és jogi osztályánál az ügyfél képviseletében eljárva peren kívül előterjesztették a részletes kárigényt, amely magában foglalta a rokkantsági nyugdíj és az átlagkereset közötti különbözet összegét, a kertművelésből, háztartási és ház körüli többletmunkákból keletkező károkat, a többletfűtésből, valamint az egyéb dologi kiadások összegét.

A MÁV képviseleti szerve a peren kívül előterjesztett kárigényt azzal utasította el, hogy a MÁV Orvosszakértői Intézet szakértői véleménye szerint „. . . megállapítható, hogy igénylő 1970-ben elszenvedett üzemi balesete és az 1982-ben megállapított III. csoportos rokkantságot okozó megbetegedése között összefüggés nincs."

Tekintettel arra, hogy a jogsegélyszolgálat álláspontja az ügyben a munkáltatóéval ellenkezett, ezért az illetékes munkaügyi döntőbizottság előtt a dolgozó képviseletében eljárva munkaügyi vitát kezdeményeztek. *A döntőbizottság az előterjesztés után fél év múlva tartott csak tárgyalást az ügyben,* és az 1986. szeptember 2-án hozott határozatában ügyfelünk kérelmét — osztva az igazgatási és jogi osztály álláspontját — okozati összefüggés hiányára hivatkozva elutasította.

Szakértői vélemény

A törvényes határidőn belül az mdb határozata ellen keresettel fordult a Fővárosi Munkaügyi Bírósághoz. A keresetben hivatkoztak az Mt. 62. § (1) bekezdésére, arra a munkáltatói mulasztásra, hogy a kárigény érvényesítésére nem hívták fel a figyelmét az ügyfélnek, valamint a szakaszos elévülés szabályaira. A Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiumának 118. számú állásfoglalással módosított 93. számú állásfoglalása szerint ugyanis az átlagkereset és a rokkantsági nyugdíj különbözetének megtérítése iránti igény az elévülés szempontjából a rokkantsági nyugállományba helyezés időpontjától kezdődik. Ettől az időponttól kezdve kell tehát számítani az általános háromévi elévülési időt.

A perbeli esetben a felperes 1970-ben szenvedett balesetet, és természetesen az igénye már elévült volna, ha 1982. augusztus 28-án nem kerül rokkantsági nyugdíjba.

A bizonyítási eljárás során a perben azt kellett bizonyítani, hogy a felperes 1970-ben elszenvedett üzemi balesete és az 1982-ben rokkantsági nyugdíjba helyezése között okozati összefüggés van. *A Fővárosi Munkaügyi Bíróság e kérdés eldöntésére igazságügyi orvosszakértőt kért fel,* aki a felperes megvizsgálása és a rendelkezésre álló korabeli orvosi dokumentációk alapján megállapította, hogy — a MOSZI véleménnyel ellentétben — *a felperesnél balesetből eredő sérülések okozta maradványtünetek miatt 36 százalékos végleges munkaképesség-csökkenés van. Ugyanakkor alkalmatlanná vált sok járással járó, nehezebb fizikai munka végzésére is.*

A MÁV a szakértői véleményben foglaltakat nem vitatta és a kárfelelősségének jogalapját a perben elismerte. Mivel azonban az orvosszakértői vélemény csak 36 százalékos munkaképesség-csökkenést állapított meg a balesettel okozati összefüggésben, ezért az összeget módosítani kellett. A bírói gyakorlatban a balesetért felelős munkáltató ilyen esetben nem a teljes kárt, hanem annak 36 százalékkal arányban álló részét köteles csak megtéríteni. *A munkáltatónak végül Fekete László összes kárigényének 54 százalékát kellett megfizetnie.*

A munkáltató tudomásul vette

A munkaügyi bíróság a lefolytatott bizonyítási eljárás után a felperes keresetének helyt adott és a Munkaügyi Döntőbizottság határozatát megváltoztatta. Az 1987. március 16-án kihirdetett ítéletében kötelezte a munkáltatót arra, hogy lejárt járadékként 15 napon belül egy összegben fizessen ki 173 072 forintot, továbbá 1987. április 1-jétől kezdődően minden hónapban, előre esedékesen havi 1982 forint kártérítési, havi 500 forint kertművelési többletköltség, havi 600 forint ház körüli többlettevékenységköltség, havi 146 forint többletfűtés költségének járadékát, *összesen havi 3228 forintot időbeli korlátozás nélkül, és 1985. január 1-jétől a középparányos időtől számítottan, a tőke után járó évi 8 százalékos kamatot.*

Az írásban kézbesített ítéletet a munkáltató tudomásul vette, ellene jogorvoslattal nem élt, így az első fokon jogerőre emelkedett, egyúttal intézkedtek a teljes kártérítési összeg átutalásáról és a havi járadék folyósításáról is.

A tanulságokat összegezve megállapítható, hogy *Fekete László* baleseti kártérítési ügye bár kissé késve is, de 15 év múltán rendeződött és a jogos kártérítési összeget megkapta. Figyelemfelhívásként szántuk ezt a cikket annak érdekében, hogy az üzemi balesetet szenvedett vasutas amíg nem késő, forduljon segítségért az ország különböző igazgatóságain található jogsegélyszolgálatokhoz, ahol a szükséges jogi felvilágosítást, és ha kell, a perben való képviseletét is a kellően felkészült jogi szakemberek ellátják.

Dr. Dóra Béla

A nyíregyházi vontatásnál

Közügy az ember és a környezet védelme

— Szép, tiszta, rendezett vontatási telep a miénk — állítja *Rajtmár Miklós,* a nyíregyházi vontatási főnökség szb-titkára, akivel beszélgetve haladunk az utakat szegélyező árnyas fák között.

— Minek köszönhető ez a kellemes környezet? — teszem fel a kérdést.

— A vontatási telepet a MÁV állandóan fejleszti. Jelenleg a dízelműhely rekonstrukcióján dolgoznak. A főnökség vezetői a társadalmi szervekkel közösen, évenként több alkalommal munkaakciókat szerveznek. *Dolgozóink önkéntes munkával járulnak hozzá a telephely tisztaságának megőrzéséhez, parkosításához. Halász Ferenc* vontatási főnök és *Deák Ferenc* vezetőmérnök irányításával, a telephely környezetének fejlesztése és megóvása érdekében figyelemreméltó megoldást dolgoztak ki.

A reszortosok felelőssége

Lényege: a telephelyet „felparcellázták" az egyes reszortok között. Egy-egy terület fásításáért, a kertészeti munkák folyamatos végzéséért a reszortvezetőket tették felelőssé. A reszortvezetők és a dolgozók ötletekben gazdag megoldásokat eszeltek ki, hogy minél szebbé varázsolják környezetüket. Mivel a telephelyen éjszaka is dolgoznak, ügyeleti feladatot is ellátnak. Akad időszak, amikor nincs mindig munka. Ilyenkor azok, akiknek éppen nincs elfoglaltsága, kapálgatnak, gyomlálnak, seprik az üzemi utakat. Ez az elfoglaltság még munkaközi tornának is jó.

Kovács Attila művezető, az szb társadalmi munkavédelmi ellenőre büszkén mondja, hogy *a nyíregyházi vontatási főnökség telepének rendje és szervezettsége határainkon túl, például Csehszlovákiában is elismerést vívott ki.*

— Ha ez így van, akkor ebben bizonyára a szakszervezetnek is van érdeme, különösen a munkavédelem, a környezetvédelem területén — jegyeztem meg.

— Így igaz — erősíti meg *Rajtmár Miklós.*

— Amikor különváltunk a KÜF-től, egymás után jöttek azok a dolgozók, akik ódzkodtak az új tagdíjbesorolási rendszer elfogadásáról, és most kérés nélkül hozzájárultak az egyszázalékos szakszervezeti tagdíjlevonáshoz.

Most már hármasban járjuk a műhelyeket. A főműszak véget ért, emiatt kevesen dolgoznak, azok is kint a szabadban. Annak ellenére, hogy kevesen vannak a műhelyekben, nem jellemző az elhagyatottság. *A falakon plakátok, kapcsolási rajzok. Hozzáférhető helyen munkavédelmi őrnaplók, ellenőrzési könyvek. Rendben hagyott munkapadok, színesre festett daruk, acéltraverzek.*

A balesetek tanulságai

— Mit tud tenni és mit tesz a szakszervezet a munkavédelemért, olyan helyzetben, amikor a munkaidőalap védelme fontos kérdéssé lépett elő? Van-e lehetősége egy társadalmi munkavédelmi ellenőrnek arra, hogy gyakorolhassa jogait munkaidő alatt? Melyek azok a területek, ahol a szakszervezet, élve jogosítványával, eredményesen tud beavatkozni?

— A szakszervezet a munka- és a környezetvédelem minden területén jelen — válaszolta az szb-titkár.

— Könnyíti a munkánkat, hogy a főnökség vezetői megértően kezelik észrevételeinket, sőt igénylik is munkánkat. Szakszervezeti bizottságunk csak azokat a feladatokat vállalja fel, amelyekre jogosítványa is van. *Elsősorban a dolgozók javaslatait közvetítjük a vezetőknek. Sok gondunk van a ruházattal, például dolgozóink jelentős része,* (147-en) *nem kapták meg a műszőrmés bundát.* Reméljük, hogy rövid időn belül megnyugtatóan rendeződik ez az ügy.

— Beosztásom művezető — vette át a szót *Kovács Attila.* — Valami miatt naponta át kell mennem a különböző műhelyekbe. Ilyenkor nemcsak a munkakörömmel járó feladatokat végzem, hanem mint munkavédelmi ellenőr is ténykedek. Szemrevételezem a munkahelyeket, meggyőződök arról, hogy a dolgozók betartják-e a munkabiztonsági előírásokat. Közben szót váltok az emberekkel, munkavédelmi őrökkel, bizalmiakkal, csoportvezetőkkel. Nem kell nekem munkavédelmi felhívást kiadni, mert enélkül is megszüntetik, ha valami rendellenesség miatt szólok.

— Fő törekvésünk — és ebben jól együttműködünk a munkavédelmi vezetővel —, hogy a szakszervezet segíti és támogatja a munkavédelmi felvilágosító és nevelő munkát. Egy-egy munkavédelmi vetélkedő szinte társadalmi eseménynek számít. *Balesetek nálunk is előfordulnak, de ezeknek az eseményeknek a tanulságait igyekszünk mindenkivel megismertetni.* Tapasztalom, hogy a balesetek után hosszú ideig beszédtéma az események tanulsága. A sérültek, de azok közvetlen vezetői is, gyakorta keresnek fel, felvilágosítást kérnek kártérítési kérdésekben, kíváncsiak a szakszervezet álláspontjára.

Ne csak írott malaszt legyen

— Szükség van-e a szakszervezeti munkavédelmi ellenőr munkájára, amikor állami munkavédelmi felügyeletet hozott létre a kormány? Nem lát-e párhuzamosságot tevékenységükben?

— Ezt a munkát, mint szakszervezeti aktivista önként végzem. *Ha nem látnám értelmét, akkor visszaadnám megbízatásomat.* Ismerem az állami munkavédelmi felügyelők tevékenységét. Nálunk is végeztek néhányszor ellenőrzést. Úgy gondolom, és ezt a tapasztalat mondatja velem, hogy a szakszervezeti, vállalati és állami tevékenységi körben a munkavédelem azonos célokat szolgál, csak az eszközrendszerben és a módszerben vannak eltérések. Mint munkavédelmi ellenőr én „kerítésen" belül vagyok. Helyismeretem, kapcsolataim, szakmai felkészültségem alapján egy-egy baleset vizsgálatánál az előfordulás körülményeit több oldalról tudom elemezni.

Rendszeresen részt veszek a munkavédelmi szemléken. S mint munkavédelmi ellenőr gondot fordítok arra, hogy ne csak írott malaszt legyen a szemlejegyzőkönyv, hanem az abban előírtakat határidőre végrehajtsák. Különösen fontos, hogy minden munkacsoportban legyen egy munkavédelmi őr, akinek a baráti figyelmeztetése nem helyettesíthet semmiféle jogszabályt, szigorító utasítást.

Pásku Jenő

Az szb-titkár elve

Csak a lényeget mondani

— Vasutasőrházban születtem Taksonyban. Az őrház a falun kívül, erdők és szántóföldek szomszédságában épült. Az életforma, a természet szépsége és közelsége kárpótolt a szűkös otthonért — emlékezik *Móri László,* a ferencvárosi pályafenntartási főnökség szb-titkára.

Ma is kertes házban lakik Taksonyban. Szívesen dolgozgat a szabadban. Másik kedvenc időtöltése a horgászás. *Móri Lászlónak* nemcsak az édesapja, hanem anyai és apai nagyszülei is vasutasok voltak. Ő 1945-ben került Ferencvárosba, ahol eleinte pályamunkásként dolgozott. Akkoriban az újjáépítés jelentette a legfontosabb feladatot.

Később a pályamesteri szakaszon irodai segéderőként alkalmazták mindaddig, amíg megfelelő szakképzettséget nem szerzett. A MÁV Tisztképző elvégzése után 1962-ig csoportvezetőként dolgozott. Ekkor függetlenített szakszervezeti titkárnak választották. Ám 1969-ben, a radikális létszámcsökkentés idején megszűnt a függetlenített állás. Azóta társadalmi munkában végzi szb-titkári teendőit, és belső ellenőri munkakört kapott.

— Ebben a munkában elsődleges a társadalmi tulajdon védelme és a munkafegyelem megszilárdítása — mondja *Móri László.* — *Tapasztalataim szerint könnyebb a pályafenntartási főnökség területén védelmezni a társadalmi tulajdont, mint a forgalmi szakszolgálatok területén.* Nálunk ugyanis viszonylag zárt helyen, szigorú rendszabályok szerint tároljuk az anyagokat, eszközöket, és a szakaszvezető főpályamestereket terheli a felelősség. Ezek az intézkedések igen hasznosnak bizonyultak, mert alig fordult elő társadalmi tulajdon elleni vétség az elmúlt években. *Főként a szigorú ellenőrzésnek köszönhető, hogy a visszaéléseket többnyire sikerült megakadályozni vagy leleplezni.*

A vasutasok az 1960-as évek elejét tekintik a vasút legnehezebb korszakának. Ekkortájt a fizetésük az iparvállalatoknál dolgozók bérének mindössze 50-60 százalékát tette ki. Azokban az években sok képzett vasutas keresett jobban fizető állást. Csak a nehezebben mozdulók, a hűségesek tartottak ki ebben az időszakban is a vasút mellett.

Móri László nem bánta meg, hogy itt maradt.

Mindig megtalálta a módját annak, hogy a tettre kész fiatalokat bevonja a szakszervezeti feladatok megoldásába. Azok közé tartozik, akik felismerték, mennyire riasztják az embereket az órákon át tartó, szószátyárkodásba fulladó ülések. Ezért mindig arra törekedett, hogy *röviden és lényegre törően informálja az embereket.*

Móri László 1988-ban lesz 60 éves. Jövőre nyugdíjba megy. Az idei vasutasnap alkalmából Kiváló Vasutas kitüntetéssel ismerték el eddigi tevékenységét, munkásságát.

— csí —

Baleset



Július 25-én hajnalban a Miskolc felé haladó 50 158-as számú tehervonat mozdonyvezetője figyelmen kívül hagyta Nyékládháza állomás továbbhaladást megtiltó állású bejárati jelzőjét és szerelvényével beleütközött a kitérő irányban kihaladó 50 141-es számú tehervonatba. A baleset következtében az 50 158-as számú vonat mozdonya és több teherkocsi kisiklott, megrongálódott a vasúti pálya is. A helyreállítás a kora délutáni órákban fejeződött be. Személyi sérülés szerencsére nem történt, de az anyagi kár jelentős. Képünkön a kisiklott villamos mozdony.

(Thorday Zoltán felvétele)

Rendteremtés a szolgálati helyeken

A látvány elkeserítő — Fékező, tornacipőben — A precíz állomásfőnöknő — Senki nem volt ittas

A budapesti vasútigazgatóság július 15-től megduplázza a külszolgálati ellenőrzéseket. Július 27-én mi is csatlakoztunk egy ellenőrző csoporthoz, amely *Kardos Kázmér* kereskedelmi osztályvezető irányításával 18 óra 30 perckor elsőként Szabadbattyán állomáson látott munkához.

A forgalmi irodában *Kovács Józsefné* forgalmi szolgálattevő és *Zebegényi János* személypénztáros-raktárnok fogadott. Az ilyenkor nyáron igen forgalmas átmenő, illetve elágazó állomáson akad munka bőven. *Kovácsné* éppen vacsorázott, amit a sűrűn érkező vonatok miatt csak részletekben tudott elfogyasztani.

— Sajnos ennél jóval kevesebb elfoglaltságot ad a helyi teherforgalom — panaszkodott a szolgálattevő. — Tavaly júliusban 296 kocsi volt a fel — és leadásunk. Az idén júliusban mindössze 147.

Ez a visszaesés valószínűleg csak átmeneti jellegű, s mint ez lenni szokott, ősszel lesz nagyobb a forgalom.

A háromtagú ellenőrző csoport körbejárta a terepet. Közben a felvételi épületben lakó állomásfőnök, *Báthori István* is a helyszínre érkezett. Az ellenőrök tíz pontban fogalmazták meg észrevételeiket. Egyebek között az Ácsi Cukorgyár bérelt területe nem volt megjelölve, ezért soron kívül intézkedést kértek. A közhasználati rakodóterületen piszkosan találtak három fedett kocsit. A mérlegház melletti aknafedelét balesetveszélyesnek ítélték. A bérelt területeket benőtte a gaz, ami gátolja a zavartalan munkát. *Ugyancsak a nagyobb szabálytalanságok közé sorolták azt is, hogy a személypénztáron keresztül juthatnak el az ügyfelek az árupénztárhoz.*

Szabadbattyán után Börgönd állomás következett. A fákkal, sűrű bokrokkal körbenőtt felvételi épület forgalmi irodájában *Sárközi Imre* jelentkezett az igazgatósági elöljáróknak. Szétnéztünk az állomáson. *A látvány elkeserítő.* Az épületen mállik a vakolat, az ablakok üvegeit néhol papír helyettesíti. Az állomás mögött több tonnányi szemét. Egyedül az ivókút mögötti virágágyás árulkodott arról, hogy törődnek vele.

Az ellenőrök tíz pontban rögzítették észrevételüket. Többek között észrevették azt is, hogy a 82441-es számú tartálykocsikból álló szerelvény vonatvezetője nem viselte a szolgálati jelvényt, s a hozzá beosztott fékező tornacipőben teljesített szolgálatot. *Az állomásfőnök július 23-a óta nem ellenőrizte a hibaelőjegyzési könyvet.* A KOKÖV bérelt területén július 25-én érkezett két üres „E" kocsiról a szolgálattevő nem tudta, hogy a vállalat milyen árual rakja meg. Az előjelentő és értesítőkönyvet július elsejétől nem vezették, pedig a kocsifelírókönyv szerint lett volna kiket értesíteni.

Este volt már amikor elhagytuk Börgöndöt. Zichyújfalu állomáson folytattuk az ellenőrzést. A teherforgalom szempontjából fontos szolgálati helyen *Borsi Imréné* állomásvezető fogadott bennünket. Elmondta, hogy az idén április elsején került az állomás élére. Hetven km-ről jár be dolgozni, s így minden második nap tud csak hazautazni. Hamarosan beköltözik a felvételi épületben lévő szolgálati lakásba.

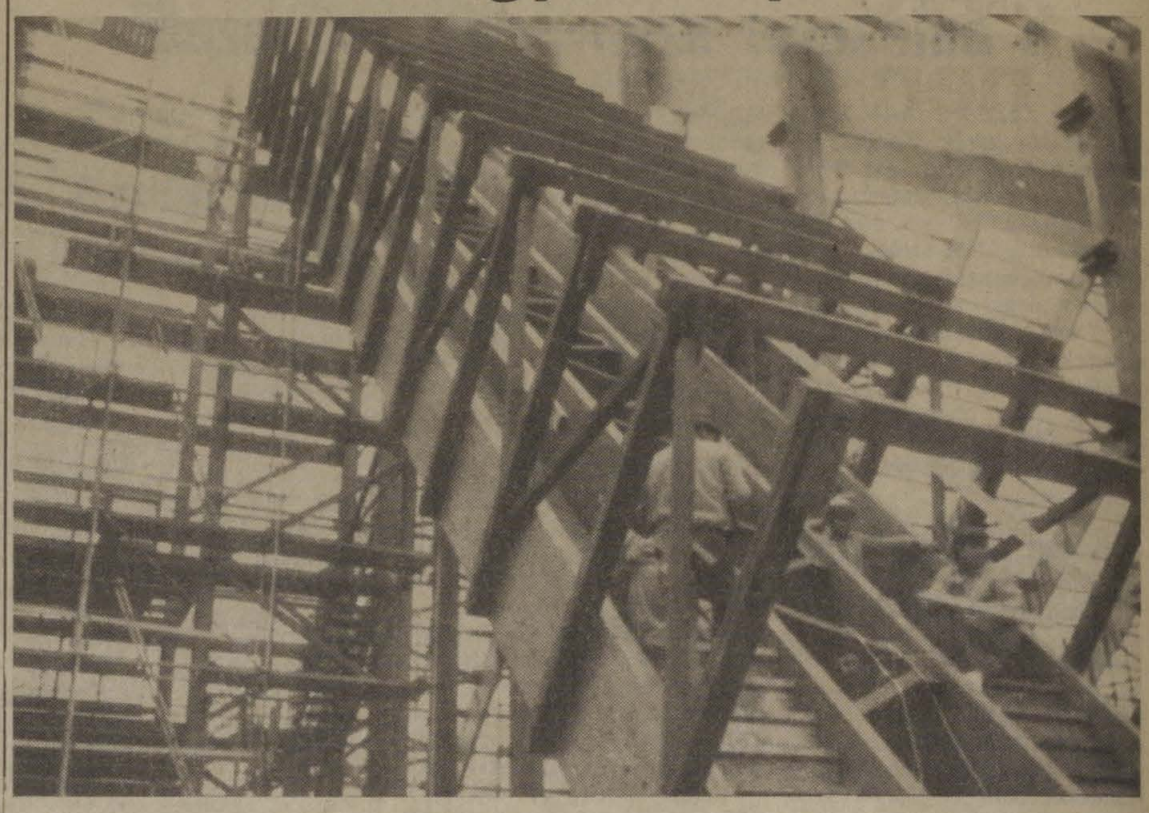
Az ellenőrök ezen a helyen találták a legkevesebb szabálytalanságot. A vállalatokkal jó kapcsolatot alakítottak ki, amit az is bizonyít, hogy szinte nullára csökkent a késetten rakott kocsik száma. *Az ellenőrzött három állomáson egyetlen ittas dolgozóval sem találkoztunk.*

— Az a célunk, hogy mielőbb rendet teremtsünk minden szolgálati helyen — jegyzi meg *Kardos Kázmér.* — Beosztásra való tekintet nélkül minden vasutasnak arra kell törekednie, hogy tiszta, rendezett körülmények között tegyen eleget a MÁV szolgáltatásait igénybevevő fuvaroztatóknak, és az utasoknak.

Séra Sándor

Záhonyban

Műtrágyaház épül



Záhonyban új műtrágyaház épül. A MÁV 82 millió, az Agrotek Vállalat 42 millió forintot ad a közös beruházáshoz, a többit költségvetési juttatásból biztosítják. A telep 150 ezer tonna műtrágya tárolására lesz alkalmas: hasznos alapterülete 3900 négyzetméter. A zsákos tároló alapterülete 1920 négyzetméter, belmagassága 7 méter. A műtrágya mozgatásához és zsákolásához minden szükséges berendezést beépítenek, hogy ne legyen fennakadás a vonatok fogadásában. A 240 millió forintos beruházást a Szabolcsi Állami Építőipari Vállalat végzi mintegy 3,5 hektárnyi területen.

(Zelman)

Éjszakai ellenőrzésen Mátészalka térségében

Mátészalkán este fél tízkor *Mandula József* üzemviteli helyettes, *Kardos Gyula* balesetvizsgáló, *Sallai Zoltán* rendészetvezető és *Farkas János* személyszállítási vezető társaságában éjszakai ellenőrzésre indultunk az üzemfőnökséghez tartozó szolgálati helyekre. Hogy hová, az csak akkor derült ki, amikor *Mandula József* felbontotta az ellenőrzés útvonalát és állomásait tartalmazó egyik boríték.

Az egyes számú boríték Csengert jelölte meg. A román határ mentén lévő végállomás jó harminc kilométerre van Mátészalkához. Forgalom alig van a 49-es fő közlekedési úton, így gyorsan elérjük úti célunkat. A település már megindult a városiasodás útján, van némi ipara is, de Szalka közelsége egyben hátrányt is jelent a közvetlen megyei irányítású nagyközségnek. Az állomáson csend fogadja az ellenőrzőket. Az egyik vágányon egy motor nélküli Bz. szerelvény árválkodik.

A magára hagyott szerelvény ajtajai nyitva voltak, a megfutamodás elleni biztosítást a szerelvényben maradt levegőre bízták. Szabálytalan volt az is, hogy az érkező vonat vágányútját beállították, a jelző is szabadot mutatott, holott a személyvonat még több, mint egy óra múlva érkezett. *Az anyagok tárolása is kifogásolható a raktárban.* Természetesen a hiányosságok nem maradtak jobbító szándékú megjegyzések nélkül, amit a szolgálatban lévő *Gaál Ferenc* forgalmi szolgálattevő tudomásul vett.

Az ellenőrzés ténye kiderült, s a menetirányító érdeklődő körtelefonja éppen Csengerben ér el bennünket. *Kardos Gyula* meg is nyugtatja az érdeklődő irányítót, hogy egész éjjel a területen leszünk.

A következő boríték Zajta állomást jelölte meg. Maradunk továbbra is a határ mentén, mert Zajta is végállomás. Érdekessége annak a vonalnak, hogy a szelvényszámozást 1898-ban Szatmárban kezdték és ez ma is érvényes. Az állomáson csend és rend van. A laktanya épülete kissé távolabb található, hatalmas fűzfákkal övezve.

Az előző vonat személyzete már alszik, a most érkezők óvatosan járnak a tiszta laktanyaszobában.

Éjfél körül jár az idő, amikor a harmadik boríték elárulja, hogy a következő ellenőrzési pont Vásárosnamény. Utunk a hetvenes nagy árvíz után épített töltésen vezet. Lent apró fények tűnnek fel. A horgászat szerelmesei lesik úszóikat. Köztünk is van szenvedélyes horgász, *Farkas János* meséli is horgászkalandjait. Itt Szatmárban, a vizek, a holtágak hazájában talán alig van ember, aki nem horgászott volna életében.

Vásárosnaményban nagy a forgalom. A tartalék éppen az iparvágányról hozza be a rakott kocsikat. A záhonyi tolatós pedig a naményi rendeltetésű, illetve a nyíregyházi vonalra szóló elegyet teszi félre. *A szondázás, a szekrényvizit nem árulkodik rendellenességről. Korábban ezen az állomáson nagyon sok gond volt a szekrényekben tárolt üvegek miatt.*

A hajnali pirkadattal újra Mátészalka felé vettük az irányt. Közben megálltunk Vitka megállóhelyen, a szolgálatban lévő sorompókezelő előtt az F2-es számú utasítás, mint kiderül, *Macsi Gyula* vizsgára készül.

Zsoldos Barnabás

Bajai változások

Az utóbbi időben — főként a szegedi igazgatóság területén — örvendetesen gyarapszik azoknak a kis- és középállomásoknak a száma, amelyek funkciójukat megtartva, eredeti formájukat megőrizve, kívül-belül megszépülnek. Ilyen a több mint százesztendős bajai állomásépület is. Ezt a létesítményt 34 milliós költséggel újították fel, s ez év februárjában vehették újból birtokukba az utasok és az ott dolgozó vasutasok.

A közelmúltban egy meleg, nyári hétköznap délelőtt érkeztem Bajára. Az állomás csendes volt. A reggeli vonatcsoport rég elment, a délire még várni kellett. S mivel a főnöki irodát is zárva találtam, volt időm körülnézni. *Hazafi Márton* állomásfőnök, mint azt a forgalmi szolgálattevőtől megtudtam, a Duna-parton lévő iparvágányoknál ellenőrizte a munkát. Azt is hozzátette, hogy főnöke kerékpárral ment, így időbe telik, amíg visszaérkezik.

A szemlélődést a várótermekben kezdtem, majd sorra jártam azokat a helyiségeket, ahol az utasok megfordulnak. *Bármerre mentem, mindenütt rend és tisztaság fogadott. Úgy tűnt, mintha Baján szemlére készülnének, pedig erről szó sem volt. Ezúttal csak a bejelentés nélkül érkezett újságíró szemlélődött és egyik ámulatból a másikba esett.*

Kint a fedett peronon, a mennyezet vágányok felőli szélén függő virágtartók sorakoznak. Bennük színes virágok pompáznak. Bent a tágasabb váróteremben egy Utasellátó-pavilon is helyet kapott. Ahogy elnéztem, a parányi kis üzletben egy kisebb ABC-bolt készlete, az illatszertől a gyermekjátékokig minden megtalálható. Még a napilapokból és a folyóiratokból is nagy volt a választék.

Az egykori resti is megfiatalodott. Olyan, akár egy előkelő kisvendéglő. Szép, tiszta, a kiszolgálás udvarias, s ami a vendégnek legfontosabb: étlapján gazdag a választék. Az étteremhez büfé is tartozik. Akinek sürgős a dolga vagy a vonata indulásáig kevés ideje van, azt a büfében gyorsan kiszolgálják.

Baján nemcsak az állomásépület szépült meg, az ott dolgozó vasutasok gondolkodása, szemlélete is sokat változott. Erről beszélt az ellenőrző körútjáról visszaérkezett állomásfőnök is.

— A mi munkánkat az utasok az állomás és a személyszállító vonatok tisztaságán, pontosságán, a fuvaroztatók pedig igényeik kielégítésén mérik le — mondotta. — Nekünk ehhez kell alkalmazkodni. Az állomáson, a várótermekben éjjel-nappal folyamatosan takarítunk. Arra is nagy gondot fordítunk, hogy a vonatok tisztán és pontosan induljanak. *A menetrendi fegyelem nálunk egyenrangú a munkafegyelemmel.* Az ellene vétőket prémiummegvonással, súlyosabb cselekmény esetén szigorúbb büntetéssel sújtjuk. A társadalmi tulajdon védelmére is nagy gondot fordítunk. A körzeti megbízott munkáját nyolc önkéntes rendőr segíti.

— A fegyelmezésnek van-e hatása a létszámra?

— A létszámhelyzet kielégítő, annak ellenére, hogy itt Baján is nagy a munkaerőmozgás. Az engedélyezett létszám százhatvanhat. Ezzel szemben százhatvanegyen vagyunk. Mivel kísérleti bérgazdálkodást folytatunk, az így megmaradt bért a bérszínvonal javítására használjuk fel.

— Milyen az állomás teherforgalma?

— Nem panaszkodhatunk. *Tavaly több mint kétszázhatvanezer tonna árut raktunk be.* Az idén az első öt hónapban százötezer tonna volt a terv. Ezzel szemben csaknem száztízezer tonnát szállítottunk. A bevételi tervet közel két és fél millióval teljesítettük túl. A többi mutató is kedvezően alakult. A szállíttatókkal jó a kapcsolat. A feladás nagy része a Baja-Duna-parton levő hat iparvágányon történik. A folyami kavicsot szállító irányvonatokat is onnan indítjuk. Jelenleg naponta egy vonatot továbbítunk a déli országrészbe.

A bajai változásokra, az állomás vezetőinek törekvéseire, a kollektíva jó munkájára Szegeden is oda figyelnek. Ezt bizonyítja, hogy múlt évi munkájukat *Élenjáró szolgálati hely* címmel ismerték el.

V. F.



Mint arról lapunk 14. számában is hírt adtunk, nagy sikert aratott az Osztrák Vasutak (ÖBB) Vonatok vonata elnevezésű szerelvénye Budapesten. Sok érdeklődőt vonzott az érdekes mozgó kiállítási vonat





A kenesei gyermekparadicsomban

„Ilyen rossz ellátásra nem emlékszem…"

Az igazi csalódás az ebédnél ért bennünket

A balatonkenesei vasutas gyermeküdülőről írni mindig élmény, öröm a Magyar Vasutas munkatársainak. Boldog arcokat, mosolygós lányokat, fiúkat látni — felemelő érzés. Augusztus 1-jén, szombaton is abban a reményben szálltunk fel fotós kollégámmal a Déliben a tapolcai gyorsra, hogy hamarosan ismét láthatjuk a kenesei gyermekparadicsomot és az önfeledten játszó nebulókat. Látogatásunk napján azonban kicsit csalatkoznunk kellett. De vegyük sorra a tapasztaltakat.



Az üdülő festői szépségű parkja

A kapun belépve két talpraesett kislegény fogadott bennünket. Udvariasan irányítottak a táborvezetőhöz, *dr. Radnai Jenőnéhez,* a már jól ismert Vera nénihez. Közben körülnéztünk az étterem és a büfé előtti teraszon is. Itt ért bennünket az első csapás. *Két kislány arról panaszkodott, hogy éhesek. Reggelire mindössze egy töpörödött virslit és egy szelet kenyeret kaptak.*

— Azért jöttetek a büfébe, hogy pótoljátok?

— Igen, de sajnos itt csak csokit vehetünk. Pedig jólesne most egy szendvics . . .

A büfében az üdítőkön kívül legfeljebb édességet és játékot lehet vásárolni. Ez természetes, hiszen ha jó az ellátás az üdülőben, akkor nincs szükség szendvicsre.

Az igazi csalódás az ebédnél ért bennünket. Nem sokkal a déli harangszó után érkezett az első csoport. Kollégámmal megvártuk amíg kihozzák a levest. A gyerekek vidáman kezdték kanalazni, közben a kollégám fotózott, én pedig szót váltottam néhány gyerekkel.

Hegedűs Kati Komáromból érkezett. Büszkén újságolta, hogy édesapja jegyvizsgáló, és nagyon örül, hogy itt üdülhet, bár a „kaja" lehetne jobb is . . .

Wild Jutka már sokkal diplomatikusabban fogalmazott:

— Szerintem az étkezés nem olyan fontos, elvégre nem enni jöttünk, hanem játszani és sokat fürödni. Persze azért lehetne több és jobb is az ennivaló. Korábban, (mert én már sokszor üdültem itt) sokkal jobb volt, és főleg több.

A többiek is hasonlóan nyilatkoztak. Közben elhagytuk a helyszínt, s negyven perc múlva tértünk ismét vissza az ebédlőbe — a fotós kollégám kedvéért.

Nem akartunk hinni a szemünknek. A kis interjúalanyok, negyven-ötven társukkal együtt még mindig a helyükön ültek a második fogásra várva. *Nekik ugyanis már nem jutott semmi a leves után. A konyhán újra főztek. A tányérokba egy fasírt jutott burgonya, illetve rizskörettel.*

Az egyik nevelő elmondotta, hogy az ebéd elején néhány gyerek kettő fasírtot kapott, majd az ebédkiszolgálás váratlanul abbamaradt. A konyha személyzete „kupaktanácsot" tartott. A gyerekek nem tudták mire vélni az étkezés szüneteltetését. Negyedórás várakozás után megszületett a döntés: a gyerekek csak egy fasírtot kaphatnak.

Az ebéd után néhány gyerek kenyérszeleteket majszolva hagyta el az étkezdét.

Véleményt kértünk a táborvezetőtől is. Lehangoltan jelentette ki:

— *Évek óta vezetek tábort, de ilyen rossz ellátásra nem emlékszem. Kollégáimnak, a rajvezetőknek is ugyanez a véleménye.* Gazdasági kérdésekben nem vagyok illetékes. Nekem az a dolgom, hogy a gyerekeknek programokat szervezzek, gondoskodjam, hogy jól érezzék magukat. Ami a szórakozást, a kikapcsolódást illeti, nincs is panasz. Meggyőződésem azonban, hogy az étkezés kardinális kérdés. Éhes gyermek nem tud felszabadultan játszani .

Vera néni szavait a gyerekek látható jókedve kissé tompítja. *Kelemen Beáta* és *Zoli* Dunaújvárosból, a *Nemes* ikrek, *Ágnes* és *Roni* (külön megkérték, hogy nevüket így írjam) Budapestről egyaránt jól érzik magukat. Helyes lenne azonban ha az üzemeltető szombathelyi igazgatóság a sok ellenőrzés után nemcsak vizsgálgatná az étkezés körüli gondokat, hanem hatékonyan intézkedne is!



A gyerekek ínyenc csemegéje a vattacukor

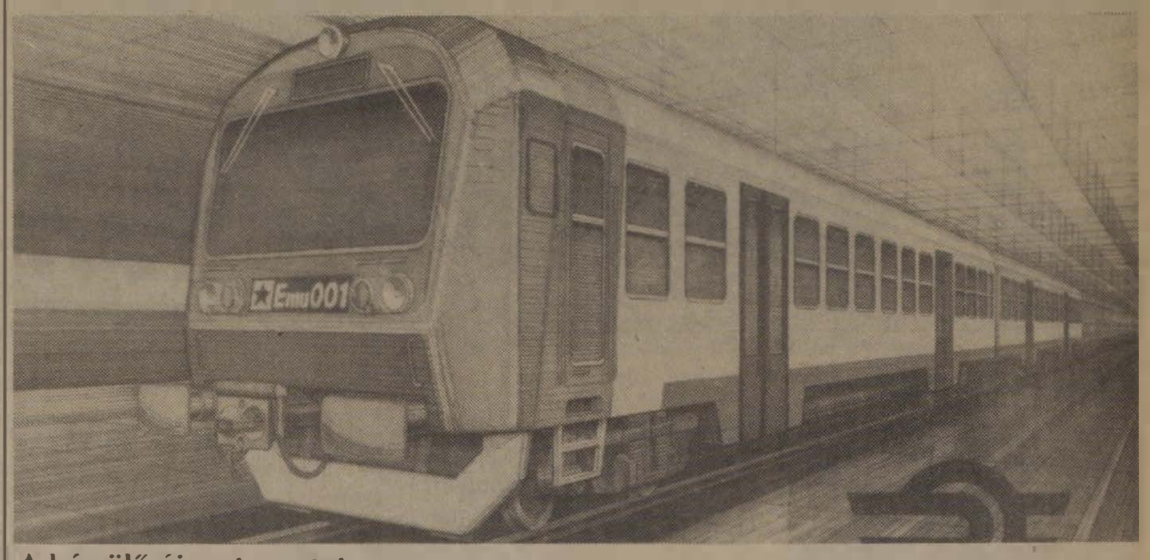
(Kalina Tibor felvételei)

Sárközi Gábor



A Ganz-MÁVAG-ban jártunk

Készül a korszerűbb V 63-as és a gazdaságos motorvonat



A készülő új motorvonat

A Ganz-MÁVAG járműgyárában a külföldi megrendelések után a Ganz Villamossági Művekkel kooperációban, most ismét a MÁV számára építenek mozdonyt és motorvonatot. A mozdony a jól ismert V 63-as továbbfejlesztett változata, a motorvonat pedig műszaki szenzációnak ígérkezik.

A GVM járműszerkesztési osztályán *Vékony László* csoportvezetővel beszélgetünk a V 63-asról.

— Sajnos ma már nem úgy megy a járműépítés, mint régen! Ma a rajzról egyenesen a sorozatgyártásra kerül a konstrukció, nincs prototípus, nincs nullszéria — jegyzi meg.

Szabó László gyártmánytervező már sorolja is az adatokat:

— A V 63—001 és 002 prototípus 1976-ban készült el, utána következett az öt nullszéria, s csak azután a sorozatgyártás. *Napjainkban pedig elvárják tőlünk, hogy „bemelegítés nélkül tízest lőjünk".* Szerencsére a MÁV motorvonatból már csak kettőt kell készítenünk első nekifutásra, s ezek szerelési tapasztalatait felhasználhatjuk a később szállítandó 18 szerelvény építésénél

— Miben különbözik a most épülő 5000 lóerős mozdony a korábbiaktól?

— Kívülről semmiben — mondja *Vékony László* —, de a belső szerkezetét központi elektronikára terveztük át. Ezáltal kevesebb alkatrészt használunk fel, tehát kisebb a hibalehetőség is.

— A „kevesebb alkatrész" nyilván korszerűbb alkatrészt jelent. Hányadrészük származik tőkés importból és nem növekszik-e egy mozdony devizaigénye a korszerűsítés miatt?

— *A tirisztorok, diódák és az elektronikus elemek egy része nyugati termék.* Eddig azonban rengeteg — csak nyugatról beszerezhető — relét használtunk, most pedig ezeket tömegtermékeknek számító, soha el nem kopó integrált áramkörökkel helyettesítjük. *Ezért nem nő a devizaigény, sőt meg is takarítunk valamennyit.*

— Az új motorvonat szerelési munkái jól haladnak, de egy kívülálló nem veszi észre rajta az új műszaki megoldásokat.

— A vonat aszinkron motorú, kardánhajtású és áraminverteres. *Ez a megoldás a nagy nyugati vasutaknál is ritkaságszámba megy még,* s talán mondanom sem kell, hogy a Ganz Villamossági Művek és a Ganz-MÁVAG közös fejlesztésének eredménye.

Laki B. Tamás vasútmérési osztályvezető a következőket mondotta a motorvonatról:

— A vontatási szakemberek régi vágya volt, hogy a kis méretű, egyszerű konstrukciójú, kevés karbantartást igénylő aszinkron motort használják. A régi Kandó-mozdonyban ilyen volt, de a motor számára szükséges három fázisú, változtatható frekvenciájú és feszültségű hálózat előállítása csak bonyolult berendezésekkel volt lehetséges. Akkoriban ez a megoldás kuriózumnak számított. A világ felfigyelt rá, de a félvezetők felfedezése és a már említett nehézkessége miatt elfelejtették. *Az utóbbi években viszont rohamosan fejlődött az elektronika, és egyre nagyobb teljesítményű félvezető eszközök jelentek meg a világpiacon, a forgógépekhez viszonyítva folyamatosan csökkenő áron.* Ez a folyamat reális lehetőséget teremtett a statikus átalakítóval táplált aszinkron vontatómotorok megalkotására, az egyenáramú hajtásokkal versenyképes áron és súlyban, ugyanakkor jobb műszaki és üzemeltetési paraméterekkel.

— Az aszinkron motorhoz való visszatérést tehát nem a hagyománytisztelet indokolja — folytatja —. Rengeteg előnye van. Először is jóval kisebb, mint az egyenáramú motorok. Nem fordulhat elő benne körtűz, nincsenek importból származó kopó alkatrészek és nem szükséges hozzá drága, kényes kommutátor egység. A próbatermi és az üzemi mérések azt bizonyították, hogy hihetetlenül ellenálló. A legszélsőségesebb próbáknak vetettük alá, s egyszerűen nem lehet kárt okozni benne! Üzemeltetése gazdaságos. Mindnyájunk meggyőződése, hogy ez a konstrukció a világpiacon is állja majd a versenyt.

(Demeter)

Gmk az üzemben

Látszólag mindenki jól jár

„Vagy otthon ülök, vagy pénzt keresek"

Soós Endre főmérnök irodájának nyitott ablakán át behallatszik a kőbányai villamosok zaja. Az Északi Járműjavító Üzem eredményeiről, gondjairól beszélgetünk.

— Amikor én elkezdtem a munkát, akkor jóval többen dolgoztak a járműjavítóban — jegyzi meg sóhajtva. — A 19 év alatt mintegy 1500 embert veszítettünk. Évente körülbelül hetvenen mennek el az üzemből. *Van aki a jobb kereseti lehetőség miatt, mások a könnyebb munka reményében távoztak tőlünk.* A létszámhiány miatt nem tudnánk teendőinket ellátni ha nem segítenének a gmk-ák. *A 68 gazdasági munkaközösségnek 850 tagja van.*

— Mit köszönhetnek ezeknek a csoportoknak?

— *Nélkülük nem tudnánk teljesíteni a tervet, hiszen annak mintegy húsz százalékát produkálják. Nálunk mindenki normában dolgozik.* A hónap végéig illik 105, vagy 110 százalékot teljesíteni. Ugyanilyen normarendszert alakítottunk ki a gmk-knak is. Erre a félévre 219 ezer órát irányoztunk elő, s helyette 229 ezer órát teljesítettek. Az évi órakeretet semmiképpen sem szabad túllépni. A mozdonyjavítás rendkívül fontos a MÁV-nak. A tervezés során a gmk-ák munkáját is figyelembe vesszük. Az idei első félévet sikeresen zártuk. Túlteljesítettük a tervet.

— Jól keresnek a gazdasági munkaközösségek tagjai?

— *Óránként 80, illetve 100 forint illeti meg a tagokat, attól függően, hogy nehezebb, vagy könnyebb a munka.*

— Nem irigylik a gmk-tagokat?

— Aki akar, tag lehet. Senki elé nem gördítünk akadályt. Ez a magyarázata annak, hogy nincs feszültség a munkások között. Győződjön meg erről személyesen az üzemben.

Huszti János dízel-motorszerelőnek sok a dolga, de azért hajlandó egy kis időt szakítani a számomra.

— 1968 óta dolgozom a járműjavítóban — mondja. Húsz tagú a gmk-ánk. Bicskén lakom. A négy óra 15-ös vonattal járok be, hogy háromnegyed hatkor munkába állhassak. Fél háromig tart a munkaidő, azután kezdődik a plusz munka. Általában hatig, vagy félhétig dolgozunk.

— Minden nap ez a menetrend?

— *Nem. Egy-két napot, vagy egy-egy hetet azért muszáj kihagyni. Így is elég megterhelő ez. De kell a pénz, két gyermekem van.*

— A család mit szól a sok távolléthez?

— Megértőek, hiszen nincs is más lehetőség. Vagy otthon ülök, vagy pénzt keresek.

Bemegyünk egy másik csarnokba, ahol a V 47-es motorokat javítják. Az itteni gmk képviselője, *Pikál István* nemrég jött vissza szabadságról. Rengeteg a munkája.

— Tizennyolc tagú a gmk-ánk. Általában 60—70 órát dolgozunk a munkaidő után. Ez bizony nem kevés, de a pénzre mindenkinek szüksége van. Sokszor szombaton és vasárnap is bejövünk. Gmk nélkül havonta általában tíz pár forgóváz javítását lehet elvégezni. Gmk segítségével viszont 14-et.

— Meddig lehet ezt az iramot bírni?

— Most még bírjuk. Hogy később mi lesz, azt nem tudom. A munkakörülmények sem éppen ideálisak. Nehezíti a dolgunkat, hogy sokszor hiányzik a javításhoz szükséges alkatrész. Különösen az ingázókra ró nagy terhet a többletmunka. *Jóllehet, látszólag mindenki jól jár.* A vállalat túlteljesítheti a tervét, a munkás több pénzt kap.

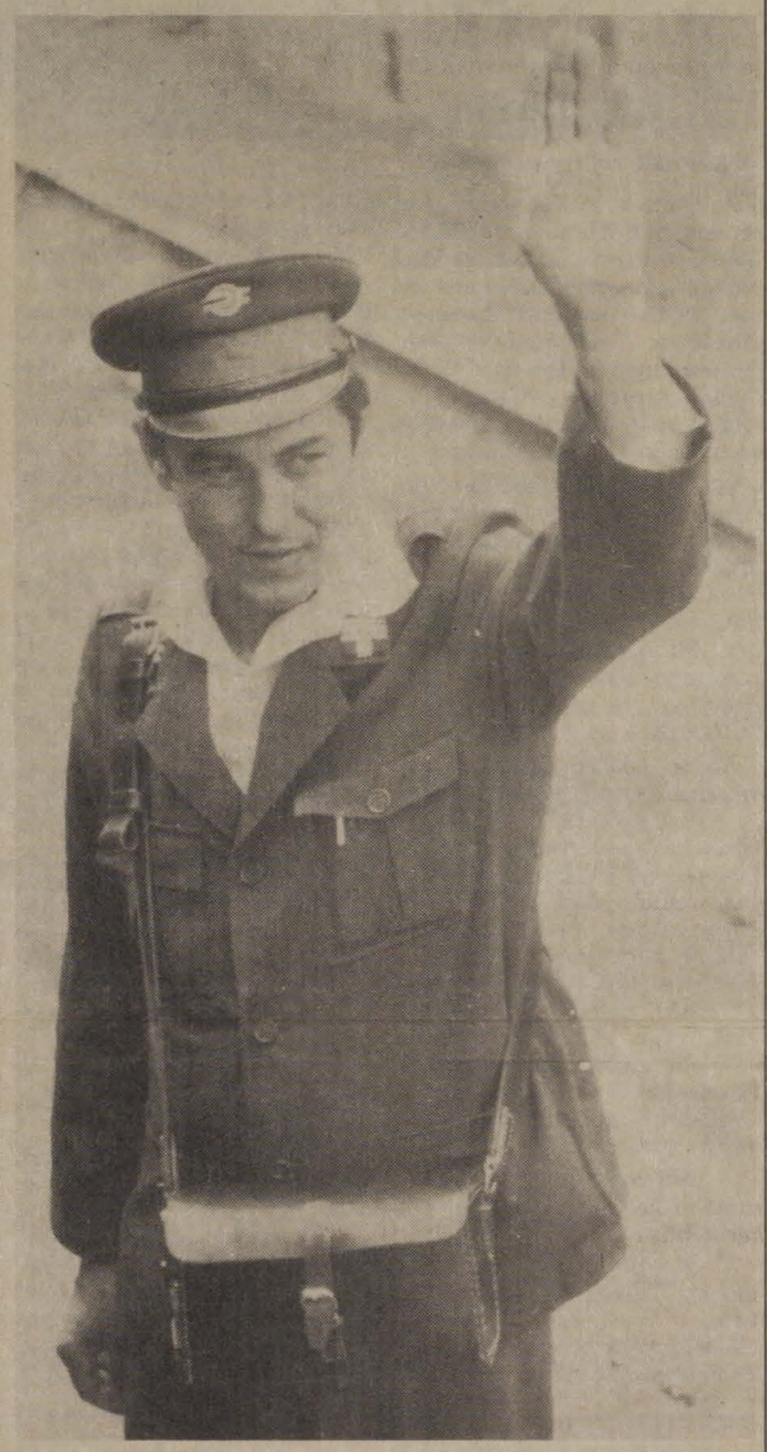
— csík —

Kalauz — és családja



A boglárlellei üdülő

Kiss János vezető jegyvizsgáló a Budapest—Vác közötti vonalon teljesít szolgálatot. Nemrég múlt 36 éves. Öt gyermek édesapja. Két és fél szobás tanácsi lakásban laknak Vácott. Az idén Balatonbogláron üdült a család, a hatéves Rolanddal, a harmadikos Zsolttal, a hetedikes Nikivel, a nyolcadikos Norberttel és a 15 éves Gáborral. Felesége, Mária is kipihenten tért haza.



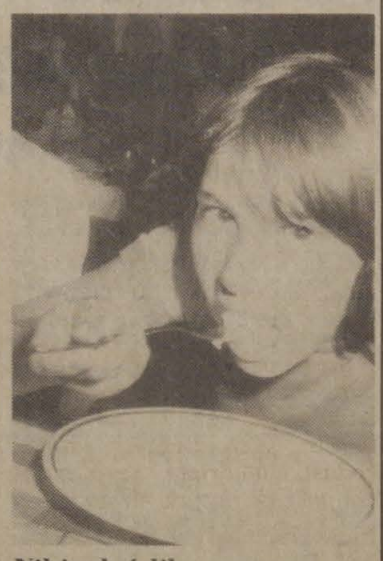
Indulhat a vonat



Mikor lesz csatlakozás?



Otthon, családi körben is „kísért" a vasút



Nikinek ízlik a vacsora



Sok a teendő a nyári forgalomban



Délutáni sétára indul a család

(Zelman Ferenc képriportja)

„Ámítunk és kábítunk"

Vasutas bűvészek a színpadon

A jugoszláviai Ljubljanában nemrégiben megrendezett nemzetközi bűvészfesztiválon *Szűcs László* szegedi vasutas harmadik lett. E szép siker alkalmat adott arra, hogy beszélgessünk, egy kis bepillantást nyerjünk a nézők számára mindig titokzatos világba.

(*Szűcs László* vasúti pályafutása egyébként 1971-ben kezdődött, az akkori pályafenntartási főnökségnél kezdett dolgozni parkettázó és műanyagburkolóként. Hatodik éve az igazgatóság központjában asztalosként tevékenykedik.)

— Mikor ismerkedett meg a bűvészettel?

— Közel tizenöt évvel ezelőtt egyik ismerősöm mutatott meg egy-két érdekesebb trükköt. Eleinte kártyával, pénzzel és golyókkal variáltam, később megpróbálkoztam bonyolultabb feladatokkal is.

— Kitől lehet új számokat tanulni?

— *Elsősorban külföldi szaklapokból, a fesztiválok résztvevőitől, bűvésztársaktól. Tagja vagyok a fővárosi Corodini bűvészklubnak, ott is tanultam néhány produkciót.*

— Hol gyakorol?

— Lakásom egyik szobája tele van különféle kellékekkel, körülbelül 300 darabot számlál. Van egy nagy tükröm, előtte próbálgatom a számokat. Nagy kézügyességre, kitartásra, soksok gyakorlásra van szükség még egy átlagos trükk betanulására is.

— Honnan szerzi be a rekvizitumokat?

— Vannak saját készítésű eszközeim, de a legtöbbet úgy vásárolom, főleg a budapesti Figaró bűvészboltban. A szereplések alkalmával csereberélni is szoktunk a bűvésztársakkal.

— Mennyibe kerülnek?

— *Egy színpadon bemutatható, látványos mutatványért 500-tól akár 3-4 ezer forintig is elkérnek.* Drága volt az a kellékem például, amellyel négy-öt galambot tudok eltüntetni . . .

— Gyakran szerepel?

— Az utóbbi négy évben rendszeresen fellépek, évente 200-250-szer. Szerepelek különféle klubokban, vállalati rendezvényeken, vasúti munkahelyeken, művelődési házakban Debrecentől Szombathelyig, Miskolctól Győrig. Szegeden egy éjszakai szórakozóhelyen évente egy-két hónapot bűvészkedem Dominió néven. Egyik szegedi parodista barátommal szerkesztettünk egy műsort *„Ámítunk és kábítunk"* címmel, két éve járjuk vele az országot igen tisztes sikerrel.

— Külföldön is szerepelt már?

— *Jártam Prágában, Karlovy Varyban, Szófiában és legutóbb Ljubljanában. A Corodini klub tagjaként 1978-ban Porecben elnyertem a zsűri különdíját, két évvel később Karlovy Varyban hatodik lettem.* Eddig legnagyobb sikerem: Ljubljanában hat ország bűvészei között az általános bűvészet kategóriában (30 induló volt) sikerült a harmadik helyet megszereznem.



Szűcs László

— Példaképei?

— *Mark Wilson* angol bűvész, a hazaiak közül pedig *Molnár Gergelyt* és *Szabó Györgyöt* említeném.

— Nem gondolt arra, hogy hivatásos bűvész legyen?

— Szeretem a szakmámat, a bűvészetet hobbinak, szórakozásnak tekintem.

*

Szegedi Árpád tmk-lakatos a MÁV Építési Géptelepfőnökség műhelyrészlegénél. Bemutatkozáskor általában elég ennyi. Róla azonban többet kell mondani.

Szegedi Árpád az 1930-as évek végén volt lakatostanuló, s egy évtizeddel később már egy olyan „tudomány" birtokában volt, aminek semmi köze a szakmájához. Baráti körben azóta is szemfényvesztőnek nevezik. Egyesek olykor varázslónak, csalónak hívják kedveskedésből.

Bűvészkedik. Mutatványaival az 1950-es évek elején lépett a nézők elé. Első önálló műsora a MÁV hévízi üdülőjében volt. Repertoárja gazdag: minden korosztályt tud szórakoztatni, de mint elmondta, leginkább a gyerekközönséget szereti. Bejárta már a fél világot. *Fellépett* — néha csereüdülés alkalmával, néha személyes meghívásra — *Lengyelországban, Csehszlovákiában, Bulgáriában, az NDK-ban, Franciaországban, az NSZK-ban, Svájcban, sőt Japánban is, de leginkább itthon szeret szerepelni.*

Felesége eleinte idegenkedve fogadta ezt a hobbit, de amikor látta a sikereket, elismerte, hogy másokat szórakoztatni, örömet szerezni a legnagyobb boldogság. Van egy nagylánya is, aki valahányszor édesapja új mutatványra készül — amelynek első közönsége és kritikusa a család —, úgyszólván együtt dolgozik, gyakorol vele.

Amikor csendes budai lakásában beszélgettünk bűvészpályafutásáról, éppen a róla megjelent újságkivágásokat rendezgette. Ha ezzel kész lesz, új műsort állít össze, amit a szakszervezeti üdülőkben mutat majd be.



Szegedi Árpád

(Gellért—Gyevi)

Vasutas humor

Gyorsaság

A gyorsvonaton az egyik utas felfigyel arra, hogy a vonat gyakran megáll.

— Miért állunk meg ismét? — kérdezi a kalauztól.

— Mert egy tehén ráfeküdt a sínekre.

— Tehén? De hiszen ma már ötödször állunk meg. Talán olyan sok itt a tehén?

— Dehogy! Mindig ugyanaz a tehén, csak megint utolértük.

Tanács

Egy nő azt mondja a szivarozó Kovácsnak a vonaton:

— Uram, engem a dohányzás beteggé tesz.

— Akkor én az ön helyében leszoknék róla — feleli udvariasan Kovács.

Csatlakozás

— Mikor jön már végre a vonat?

— Azonnal. A mozdonyvezető kutyája már itt van!

Kulcs

Egy kis vidéki állomáson azon a bizonyos helyen egy tábla lóg:

„Kulcs az állomásfőnöknél."

Egy napon aztán egy tréfás kéz ezt a táblát akasztotta elé:

„Sürgős esetben tessék az üzemigazgatósághoz fordulni!"

Gyorsvonat

— Uraim, ez egyszerűen rémes! Még fel sem szálltam a vonatra és máris ellopták a pénztárcámat.

— Ne csodálkozzon kérem, ez gyorsvonat.

Előrelátás

McIntosh nászútja előtt a pályaudvaron vásárol egy tábla csokoládét, és gondosan három részre töri. Egy kis darabot ad ifjú feleségének, egyet megeszik és a harmadikat bedugja a zsebébe:

— Ez a gyereké.

Gyűjtötte:
Hegedűs Ferenc

Vasutasok a vasutasoknak

Amatőrök a színpadon

Nem tudom, van-e még egy olyan műkedvelő színjátszó csoport az országban, mint amilyen a *Gyöngyösi Játékszín.* Ők már évtizedek viharait, csalódásait, közönyét és értetlenségét vészelték át. Mindig megújultak, fel soha nem adták. hittek önmagukban, és hittek a közönségükben.

. . . És nem is csalódtak. Az idő őket igazolta. Ma is szívesen látott vendégek otthon is, a környéken is, de még más megyékre is ellátogatnak alkalomadtán egy-egy előadás erejéig. *Mindenütt nagy taps jutalmazza törekvéseiket, olyan siker kíséri működésüket, amilyet sok hivatásos testület is megirigyelhet.*

Hogy mi a titkuk?

Nem vállalkozom arra, hogy a kérdést megválaszoljam. Csak sejtem a feleletet. Valószínűleg abban a hihetetlen lelkesedésben, elhivatottsági érzésben kell keresni a megoldás kulcsát, amely csak úgy sugárzik belőlük. De a szereplők képességei sem mellékesek. Nem állítom, hogy valamennyiük kitűnő színész, de azt igen, hogy tehetséges műkedvelők. Időnként csetlenek-botlanak a színpadon, kiesnek a szerepükből, elvesztik a hangulatot, birkóznak a szöveggel és az engedelmeskedni nem akaró végtagjaikkal, de . . . az szólja meg őket elsőnek, aki a helyükben nem ugyanígy küzdene önmagával és a szereppel. Csak úgy mellesleg: *hány hivatásos együttes színpadi munkájában lehet hasonló jelenségeket felfedezni? Tessék csak végiggondolni a gyöngyösi színházi esték egy-egy produkcióját.*

De azt sem tudom elhallgatni, hogy a véleményem szerint az eddigiek mellé kell még egy olyan személy, aki céltudatosan és megszállottan teszi a dolgát: játszik, rendez, menedzsel, színészi játékot magyaráz, fiatalokat toboroz, és nem hagyja békén a hatóságokat annak bizonyítására, hogy az amatőr színjátszás fölött nem múlt el az idő.

Egy ilyen személy *Jankovits Jenő,* aki eddigi tevékenységét még meg is toldotta most: színpadi szerzővé lépett elő. Átdolgozta *Rideg Sándor* kisregényét, az *Indul a bakterház* játékos ötletét színpadi hasznosítású művé. Tette ezt pedig nagyon jó ráérzéssel.

A kisregényt bizonyára sokan ismerik. Láthatták a belőle készített tv-játékot is nem is olyan régen. Népi bohózat, amolyan megcsavart, megpöndörített *Ludas Matyi*-féle lett belőle. *Vaskos humorú, vásári komédiák stílusú, nagyon-nagyon egyszerű történetecske, aminek bemondásain, bumfordi jelenetein jókat tud nevetni az, akinek az ilyen „illetlenkedés" tetszik.*

A süvölvény legényke szerepében *ifj. Tóth János* sok tapsot aratott. *Szabó* bakter *Fekete István* jóvoltából lépett színpadra. Ő is elnyerte a közönség tetszését. *Cseke Teréz* eléggé nehéz feladatra vállalkozott, mert a „banyát" kellett megformálnia, ami fiatal korához nehezen illett. De helyt állt. Hogy milyen riasztóan élethű volt *Pásztor Csilla,* a bugyuta *Talpas Rozália* bőrében, az maga volt a jóízű meglepetés. Sok sikert megért a kulisszák világában *Mészáros Lajos* eddig is, a sort most a *Piócás ember* szerepében folytatta. *Tóth Ferenc, Molnár László* és *Simonyák Ottó* pontosan illettek ebbe a körbe.

A díszlet szintén gyöngyösi személyt dicsért, *Sönperger Mártont,* akinek ugyancsak nem ez a mostani volt az első sikere. A rendező, *Jankovits Jenő* egységes képet tudott a színpadon kialakítani.

G. Molnár Ferenc

ÚJ KÖNYV

A vasúti tisztképzés száz éve

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet ebben az évben ünnepeli centenáriumát. Az idei vasutasnapra *Urbán Lajos* közlekedési miniszter előszavával, a Közlekedési Múzeum gondozásában megjelent egy több mint 300 oldalas könyv *A vasúti tisztképzés száz éve 1887—1987* címmel.

A könyv első része átfogó és részletes monográfiát közöl *Baross Gábor* miniszterről, az intézet alapítójáról. A második rész nemcsak a vasúti tisztképzés kialakulását és felszabadulás előtti történetét dolgozza fel, hanem tartalmas értékelést közöl a történelmi háttérről, a magyar vasutak fejlődéséről. *A vasúti tisztképzés felszabadulás utáni történetét a harmadik rész dolgozza fel.* Ez a fejezet bőségesen foglalkozik oktatásszervezési kérdésekkel, a nappali tisztképzésen kívül tájékoztat a levelező oktatásról, a különböző továbbképző tanfolyamokról, és az 1975 óta működő nyelvoktatás eredményeiről.

A könyvet tanulságos statisztikai táblázatok, ábrák és képek színesítik. A kiadvány 1937-től közli az intézetben tanított tanárok, az oktató-nevelő munkát végzők adatait, illetve az utolsó ötven évben megjelent szakjegyzetek bibliográfiáját. Ugyancsak tartalmazza a könyv ettől az időpontból a nappali tagozatokon végzettek névsorát évfolyamonként és tagozatonként. Külön érdekessége a jubileumi kiadványnak az intézet épületének történetéről írt rövid beszámoló.

A korlátozott példányszámban megjelent kiadványt csak az intézetben és a Közlekedési Múzeumban lehet megvásárolni. Ára 200 forint.

Négyszögletű kerek erdő



Azt hiszem, abban mindnyájan egyetértünk, hogy a gyermekek számára nem szabad külön világot eszkábálni. Legjobb, ha az ő világuk a felnőttekére hasonlít: legyen meg a saját kis könyvtáruk otthon, járjanak színházba a szüleikkel, és hallgassanak hasonló zenét, akár klasszikusokról, akár könnyűzenéről legyen szó. Ezért van nagy sikere *Halász Jutka* gyermeklemezeinek, mert a kicsikhez életkori sajátosságaiknak megfelelő szöveggel, korszerű hangszerelésben szól. Vagyis a gyerekek slágerzenéje úgy szólal meg, mint a szüleiké.

Nemrégiben jelent meg a *Bojtorján együttes* új lemeze, a *Négyszögletű kerek erdő,* az általános iskolai korosztály számára. A lendületes countrymuzsika mellett görög népzenei feldolgozás is hallható a korongon.

— Hogyan került ez a dal lemezre azután, hogy 1981 és 1984 között három alkalommal vendégszerepeltetek az Egyesült Államokban, és a countryzene hazájában is nagy sikereket értetek el? — kérdezem *Pomázi Zoltántól,* a zenekar énekesétől.

— 1985-ben, hét hónapos szerződéssel Cipruson játszottunk. A korábbi hajtós évek után valósággal újjászületünk. Vakáció volt ez az időszak. *Johnny Cash, John Denver* countrydalain kívül megtanultunk egy görög és egy ciprusi népzenei blokkot. Erre az időszakra emlékeztünk, amikor fölvettük a lemezre.

— Manapság divat gyereklemezt készíteni; szinte negyedévenként megjelenik egy új. Nem féltetek attól, hogy nem lesz érdeklődés a tiétek iránt?

— *Tíz éve koncertezünk Halász Jutkával. Műsorunkat évente százezer gyerek látja, tehát nem féltünk.* Lemezünk az eladási lista 7. helyén van, és a műsoros kazetta még ennél is jobban fogy. Egyébként már évek óta terveztük az elkészítését, de mindig közbe jött egy szerződés vagy turné. Végre tavaly, miután öt dalt felvettünk Jutka *Boldog születésnapot* című lemezére, nekiállhattunk a miénknek. Egész nyáron, kisebb-nagyobb megszakításokkal ezen dolgoztunk.

— A tervek?

— A közelmúltban öt rádiófelvételt készítettünk. Az egyik az ingázókról, a családjuktól távol dolgozókról szól. A most készülő dalainkat sorra rögzítjük: karácsonykor új lemezt szeretnénk bemutatni a közönségnek.

(Demeter)

Fazekas Lajos

Hajnali nász

Ablakunkban galambok ülnek.
Nézik hajnali szerelmünket.

Az akácfa virágos ága
illatozik e tiszta nászra.

A vázák sugarakban állnak,
tanúi e boldog szobának.

De hallgasd csak, egy madár az ég
kékjéből zengi üdvözletét.

Moldova György

Nehéz a riporter élete

Muszka bácsi, a szabó mondta egyszer, hogy beszélni a legkönnyebb, mert azt fekve is lehet csinálni. De ha valakit sorsa azzal vert meg, hogy riporternek kell lennie, az hamar megtanulja, milyen nehéz és körülményes szóra bírni az embereket.

Hogy kell viselkedni egy riporternek? Amit erről tudok, azt nem újságíróktól, hanem Sulitól, egy idegenbe szakadt hazánkfiától tanultam, aki civilben egyszerű kétkezi gyáros és nagykereskedő.

Lent Nizzában találkoztunk. Kanadából Európába átlátogató anyósom vendége voltam, ő mutatott be a szóban forgó Sulinak.

— Azt mondja az anyósa, hogy maga állítólag író! Van itt valamilyen könyve, amit megnézhetnék?

Odaadtam neki az egyik riportkötetemet, Suli beleolvasott . .

— . . . „Maga olyan szegény ember, hogy a feneke is két darabból van . . ." Ez igen, nekem ennyi elég, én már látom, hogy maga igazi író. Mit tehetek magáért? Pénzt ugye nem adhatok, mert mit szólna az anyósa.

— Hát igen — sóhajtottam fel.

— De kérjen bármi mást, állok rendelkezésére.

— Nézze, Suli, az asszonyok egész nap strandolnak, nekünk rengeteg szabad időnk van, üljünk be a vendéglőbe, és kóstoljunk meg minden olyan italt, amiről én eddig csak a könyvekben olvastam. Ez nekem mint írónak, voltaképpen kötelességem.

Suli megszorította a kezem:

— Nem kérhetett volna olyat, amit szívesebben teljesítenék.

Bevettük magunkat egy vendéglőbe, és végigittuk a világirodalmat; ittunk abszintot Zolától, calvadost Remarquetól, mojitót Hemingwaytől. Közben Suli elmesélte az életét. Egerből indult el még a háború után, és mielőtt letelepedett volna Kanadában, élt vagy tíz európai országban — és mindenütt jól.

— Hogy lehet az, Suli, hogy magának minden sikerült? Van annak valami szabálya vagy trükkje, hogy kell élni?

— Van.

— Valami bonyolult?

— A legegyszerűbb szabály a világon: „Rómában mint a rómaiak!" Bárhová is vetődünk, viselkedjünk úgy, mint az ottani emberek, és soha nem lesz semmi bajunk. Na, de igyunk valamit, mert már porzik a vesém.

Évekkel később eszembe jutott Suli tanácsa. Lent az Őrségben Jenővel, az evangélikus pappal végigjártuk a gödörházi híveket. Benyitunk egy házba, csak egy öregasszonyt találtunk otthon, épp főzött, a tűzhelyen a leves mellett nyitott edényben enyv rotyogott, olyan büdös volt, hogy rá lehetett volna könyökölni. Persze az ablakokat gondosan bezárták, nehogy a bűznek egy cseppje is kárba vesszen.

Mikor Jenő végzett a lelki istápolással, az öregasszony ránk nézett:

— Van egy kis levesem, meghívnám a tiszteletes urat meg az író urat ebédre.

A gyomrom fent volt a torkomban, úgy éreztem, egy kanállal sem bírok lenyelni. De azt is tudtam, hogy ha én ezt a levest visszautasítom, holnap már az egész környéken elterjed, hogy mindenféle firlefrancos, kényes írók kóborolnak erre, akik még a szegény ember levesét is lenézik. Hogy is mondta Suli: ha „Rómában mint a rómaiak", akkor Gödörházán mint a gödörháziak!

— De jól tessék ám megrakni azt a tányért, néni, mert nagyon éhes vagyok!

*

Szabad-e hazudni a riporternek? Csak nagyon óvatosan, mert általában hamar kiderül.

Négy vagy öt hete „szolgáltam" már a vasútnál, mikor egyik délután le kellett utaznom Veszprémbe. Felkéredzkedtem a mozdonyra, a mozdonyvezető és a vonatvezető persze soha nem hallotta a nevem, de hát az igazolványom szabályszerű volt, előhoztak nekem is egy hokedlit, leültem közéjük a vezérálláson.

Néztem a mozdony alá befutó síneket, és mondogattam, amit az előző héten tanultam a pályafenntartási szakemberektől:

— Itt irányhibás a vonal, itt rostálni kellene, itt vízzsák lehet a sínek alatt, mert a töltés oldalán nád nő.

A két vasutas tisztelettel nézett rám:

— Az elvtárs, ugye, pályafenntartási mérnök?

Nekem roppant hízelgett, hogy alig egy hónap után már szakembernek hisznek, határozatlanul bólintottam:

— Igen, az vagyok.

Még azon az estén vissza akartam jönni Pestre, de menetrendszerű vonat olyan későn már nem közlekedett.

— 22 óra 10 perckor a postavonat érinti Veszprémet, azzal hazamehet, mérnök elvtárs — mondta a mozdonyvezető. — Azt a vonatot is a mi fűtőházunk hozza, majd szólunk a vezérnek, hogy tartsák fenn a maga helyét.

Este hazatérőben fel is kapaszkodtam a vezérállásra, csak a mozdonyvezetőt találtam ott, a vonatvezető a berakodást ellenőrizte. Ez a mozdonyvezető is tudott rólam.

— Maga az a pályafenntartási mérnök?

— Igen.

— Szóltak magáról. Tessék helyet foglalni.

Néhány perc múlva befutott a vonatvezető is, vele már régebben is találkoztam, ahogy meglátott, széttárta a karját:

— Moldova elvtárs! De rég nem láttam! — A társához fordult: — Tudod, ki ő? Ekkora pecsétes papírja van a miniszertől, minden górét le fog buktatni, akivel találkozik!

A mozdonyvezető csak nézett rám, és nem szólt hozzám egy szót sem egész Pestig. Aki egyszer hazudott, az ugye, hazudhat máskor is.

FILMJEGYZET

Leánykereskedelem magyar módra

Miközben *Dér András* és *Hartai László* Szépleányok című filmjének romantikus popzenére tipegő hölgyeit szemlélgettem, hirtelen egy másik film egyik kockája villant be. *Herzog Brunójának* amerikai vándorlásairól van szó, amiben is a civilizáció elől menekülő *Brunó* egy játékterembe érve néhány centet táplál az egyik automatába, mire a sötét üveg megvilágosul, s mögötte ördögi zenére kopasz nyakú csirkék kezdenek vitustáncba.

Nos, nem valószínű, hogy a Hiltonban vagy a Kongresszusi Központ dísztermében elektromos áramot vezettek volna a padlóba, mégis a szépségverseny leányainak kényszerű föl-alá trappolása leginkább ama szerencsétlen amerikai csirkékre emlékeztetett.

A Magyar Médea 1985. évi leányvásárának hasznát nem közölhették a filmesek (üzleti titok!), *ám annál többet tudunk meg a szépségüket aprópénzre váltó leányok sanyarúságáról. Dér* és *Hartai* filmje ezt a versengést követi hűségesen, olykor-olykor maliciózusan kommentálva a látottakat — de a film ennél sokkal többről szól. Mindenekelőtt azokról az állami támogatást élvező szocialista maffiózókról, akiknek moralitása *Cosa Nostra* keresztapáihoz hasonlatos, legfeljebb primitívebb és bizonyos értelemben még sötétebb. A Magyar Médea jelenlegi ügyvezető igazgatójának meggyőződése, hogy a biznisz érdekében semmi sem drága, s a szépségkirálynő, a tizenhét éves fonyódi gimnazista lány egyedüli felelőse saját tragikus sorsának. Mint ahogy abban is teljes az egyetértés az osztrák színekben „versenyző" egykori magyar színész — egészen véletlenül a Playboy fotósa — és a Centrum Áruházak magabiztos reklámfőnöke között, hogy igenis továbbra is szükség van az országos leányvásárra.

A Magyar Médea akkori igazgatója természetesen hallgat. Úgy látszik, hogy biztos védettséget élvez, hiába árusította ki egy pornómagazinnak a lányokról megtévesztéssel készített aktfotókat, hiába fenyegette meg állítólagos politikai befolyásával visszaélve *Molnár Csilla* szüleit.

Az MM sajátosan szocialista machiavellizmusán, módszerein még az osztrák partner is elcsodálkozott.

Szörnyen magányosak ezek a szépleányok, s tekintetükből látni, hogy teljesen kiszolgáltatták magukat az üzlet pénzéhes szatírjainak.

Félelmetes a két báto., fiatal filmesnek a hazai félillegális pénzvilágot s az azzal összefondódó ideológiájukból a szó szoros értelmében tőkét kovácsoló „hatalmasságokat" leleplező diagnózisa. Egyértelműen kitetszik belőle, hogy a vállalkozások szabadsága mindenekelőtt a hatalomhoz dörgölődző lelketlen hiénáknak kedvez.

Becsapnak bennünket, élősködnek rajtunk s mindeközben kiárusított elveiket szajkózzák. Sorsokkal (sorsunkkal) kufárkodó farizeusok ők, akiket ideje volna már kisöpörni a szocializmus „templomából".

(Tódor)

Szaktábor Farkashegyen

Megfejthetik a repülés titkát

— Repülni csodálatos!

A mondat egy forró júliusi napon hangzott el a farkashegyi repülőtéren. *Schmalcz Tünde,* pécsváradi kislány lelkesedett így: de társai sem vallottak mást. *Deli András* Sásdról érkezett a táborba, számára is a repülés volt a legnagyobb élmény.

— Kicsit izgultam eleinte — magyarázta —, de fönt a levegőben teljesen megnyugodtam. A ballonrepülés is érdekes volt, talán még jobb, mint a vitorlázás. Jó lenne jövőre is eljönni . . .!

Farkas Lajosné, a gyerekek kedvenc Kati nénije mosolyogva figyelte beszélgetésünket. A részletekről ő tájékoztatott:

— Klubtitkárunk, *Barcs László* javasolta, hogy a Vasutasok Szakszervezete együttműködésével repülőtéri üdüléssel kedveskedjünk a vasutasok gyermekeinek. *Elsődleges célunk az, hogy megismertessük a gyerekekkel a vitorlázórepülést, az ejtőernyőzést, sárkányrepülést és a hőlégballonozást.* Természetesen más programjaink is vannak. Lehet tollaslabdázni, focizni, pingpongozni; szervezünk különféle akadályversenyeket, rajzversenyt. Megismertetjük a gyerekekkel a repülőtéri műhelymunkát is. Körbejárhatják a hangárokat, megnézhetik a repülőgépeket, megfejthetik a repülés titkát . . .

— A vakáció ideje alatt hány gyerek ismerheti meg a repülés örömét?

— Négyszer egyhetes turnusokban érkeznek a gyerekek az ország minden részéből. *Egyidejűleg 40 gyereket tudunk fogadni.* Faházakban laknak, 4—6 ágyas szobákban, az étkezésükről a csillebérci úttörőtábor gondoskodik. Túlságosan szigorú fegyelmet nem tartunk, abból indulunk ki, hogy a gyerekek sohasem unatkozzanak. *A repülés mellett kirándulásokat is szervezünk, mindegyik csoportot elvisszük például a repüléstörténeti kiállításra.* Ma délután különösen kedves vendég érkezik hozzánk: *Rubik Ernő,* természetesen az idősebb, a Góbé tervezője.

Mintegy végszóra, megérkezett a vendég, hamarosan kezet szoríthattam a 77 éves *Ernő* bácsival, akire a gyerekek olyan



Felszállásra készen a jövendő pilótával . . .

áhítattal néztek, hogy néhány percig még a szavuk is elállt. *Barcs László* klubtitkár noszogatására azután csak úgy záporoztak a kérdések. Ernő bácsi angyali türelemmel, sziporkázó humorral válaszolt valamennyi kérdésre. Bemutatkozó szavai nagy sikert arattak, ugyanis Ernő bácsi rögtön azzal kezdte, hogy fia a *„Kockás Rubik"*, ő pedig a *„Szárnyas Rubik"* . . .

Ernő bácsi előadásának végét nem vártam meg. Kifelé menet *Almásy Ferenc,* a tábor helyettes vezetője, ejtőernyős-oktató arról beszélt, hogy a táborban mindig akadnak gyerekek, akik azzal a „szent" elhatározással búcsúznak el, hogy: *ha törik, ha szakad, de repülők lesznek!*

(sárközi)



Startol a sárkányrepülő

Dombóváriak Vilniusban

A Litván SZSZK-nak alig több mint 3,5 millió lakosa van. Ebből hatszázezren élnek a fővárosban Vilniusban. A dinamikusan fejlődő köztársaság komoly műszaki részt vállal a mozdonygyártásban, ezért keresett munkakapcsolatot a dombóvári vontatási főnökség az itt élő és dolgozó szovjet vasutasokkal.

A vasutasdelegáció és litván meghívói munkaszerződést kötöttek az M 62-es dízelmozdony üzemeltetésének és javításának munkamódszer-átadásáról.

Ezek szerint az elkövetkezendő években a két fél szakemberei kölcsönösen meglátogatják javítóbázisaikat és átadják egymásnak tapasztalataikat. A vilniusi vasutasok augusztusban viszonozzák a dombóváriak látogatását.

A baráti kapcsolatok természetesen kiterjednek más területekre is, mint például családi látogatásra, kulturális és idegenforgalmi nevezetességek megtekintésére is.

Véradók között

Évtizedes hagyomány már a szombathelyi járműjavítóban, hogy a vasutasnapot követő időben önkéntes, térítésmentes véradást szerveznek. Az üzemi vöröskereszt szervezet jól működő aktívahálózata és a szakszervezeti bizalmiak már hetekkel a véradás időpontja előtt agitálnak, szerveznek, hogy minél többen nyújtsák oda karjukat a tűszúrásnak, hogy az életmentő vért embertársaiknak önként felajánlják

Borsics Istvánné, az üzem többszörösen kitüntetett vöröskeresztes titkára elmondta, hogy a július 27-i véradáson közel kétszázan jelentkeztek az önkéntes véradásra, a vérellátó számítógépe 184 résztvevőt regisztrált. *Egy donortól négy deci vért vesznek és ezzel az akcióval négy óra alatt közel 80 liter vérrel gyarapodik a vérellátó központ vérkészlete.* A megjelentek szinte valamennyien többszörös véradók. Negyvenszer adott már térítésmentesen vért *Poór József* lakatos, harmincnál is többször nyújtotta a karját véradásra *Farkas Miklós* művezető.

Az üzem női dolgozóit ketten képviselték, mindketten rendszeres véradók: *Szántó Ferencné* kilencedszer, *Lovagi Józsefné* háromgyermekes fiatalasszony nyolcadszor adott vért.

Hoffmann Ágnes, a vérellátó dolgozója szinte személyesen ismeri már a donorokat, elsőként mindig vele találkoznak, mert a nyilvántartást ő vezeti. A technika fejlődésével könnyebb már az ő dolga is, hiszen számítógép dolgozza fel a véradók adatait, óránként 60 adatlapját képes a gép kiállítani.

— AIDS-vizsgálathoz külön vesznek vért? — kérdezem *Markó Tibornét.*

— Nem, ez a vizsgálat három-négy óra hosszat tart, ezt helyben nem tudjuk megoldani, ezért a levett vérből vesznek ki a központban vérmintát és az ottani, jól felszerelt laboratóriumban állapítják meg az esetleges fertőzöttséget. Alapos vizsgálat nélkül vért nem használunk fel.

Sátori Vilmosné

A parancsnok vendégei voltak a záhonyi úttörő-munkásőrök

Tíz esztendővel ezelőtt alakult meg Záhonyban az úttörő-munkásőr szakalegység. Azóta szép eredményeket értek el. Jó munkájuk jutalmául háromszor juthattak el Zánkára, a nemzetközi úttörővárosba; kitüntető plakettet és zászlót is kaptak. Két évvel ezelőtt és az idén elnyerték a Csillagos Iránytű pályázat díját, amelyet Sopronban a XX. őrsvezetői találkozón vehettek át.

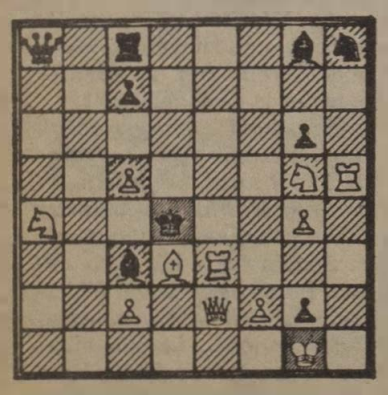
Megalakulásuk tizedik évfordulóján levelet küldtek a munkásőrség országos parancsnokának, *Borbély Sándornak.* A levélben arra kérték a parancsnokot, tegye lehetővé, hogy a szakalegység tagjai Budapest nevezetességeivel ismerkedhessenek.

Az úttörő-munkásőr gyerekek nagy örömére hamarosan megérkezett a válasz: *fogadják őket a fővárosban!* A munkásőrség autóbusza várta a boldog úttörőket, kísérőkről is gondoskodtak, akik — többek között — a Budai Várba, a Hadtörténeti Múzeumba is elvitték a szakalegység tagjait. Ebédet a parancsnoki iskolán kaptak, majd ismét színes programok következtek. Megnézték például a Parlamentet, majd a kirándulás végén a Gellért-hegyre kanyarodott az autóbusz. Megcsodálták a Szabadságszobrot, gyönyörködtek a főváros panorámájában.

Szőgyényi Bertalan

SAKK

9. SZ. FELADVÁNY
F. Hoffmann
(DDR—Weissenfels)
Matt 2 lépésben



4. sz. feladványunkhoz pótlólag egy újabb szellemes **megtévesztést** is közlünk: 1.Bf6? (értékelése 1 pont). A 2.Be6 fenyegetés ellen 1. — Fxf6? nem jó, mert 2.Fg3 matt. Jó védelem viszont 1. — Fxh6!

A június 11-én közölt feladványaink elemzése:

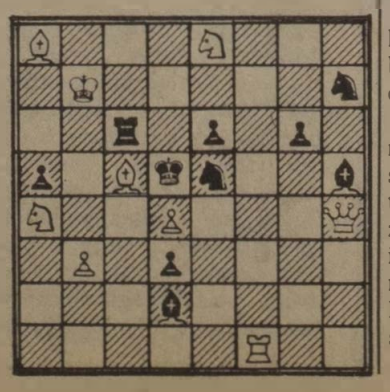
5. sz. (Herpai) 1.Kf5 (2 pont) után a 2.Bxd4 és 2.Vxd4 fenyegetések ellen nincs védelem. A szerző több **megtévesztést** szőtt az állásba. Ezek közül most csak azokra mutatunk rá (1-1 pont), amelyek fejtőink beküldött elemzéseiben is megtalálhatók. A megtévesztés eltalálása csak akkor teljes, ha az ellene hatékony **egyetlen** védőlépést is jelzik, így: 1. Ke4? f5+! — 1.Ke5? f6+! — 1.Vd7 vagy Vf5? Bh4+! — 1.Bb8? Bxh6! — 1.Hb3? Bxc2! — 1.Hd3? f6! — Az 1.c3? és 1.fxe3? nem jó megtévesztések, mert *duálos* változatok is akadnak bennük (ennek jelzése is 1 pont).

6. sz. (Golovkin): **1.Vf2** 2.e4 fenyegetéssel. Változatok: 1. — Vc4 2.Hc8, 1. — Be6 2.Ha4, 1. — elV(B) 2. Vxa2. — **Megtévesztés** (bár a huszár ütése miatt nem túlságosan értékes): 1.Vxg!? elV(B)! **Mellékmegoldás: 1.Hc8**+ Kc4 2.Hb6 — E hibát a szerző könnyen kijavíthatja. (Mindegyik megoldás 2-2 pont.)

Megfejtőink közül jutalomban részesült **Kiss János** (Budapest, Dobó K. u. 7. VII. 22. 1191) és **Szucharda Gyuláné** (Mezőberény, Kossuth tér 13. II. 8. 5650). Különös örömmel üdvözöljük első jutalmat nyert nő fejtőnket. Szívből kívánjuk, hogy sok örömét lelje a további feladványaink megoldásában is. Példáján talán más nőolvasóink is bátorságot nyernek a fejtésre és a megfejtéseik beküldésére.

Mai feladványaink megoldását lapunk kézhezvételétől számított **15 napon belül** kell postára adni szerkesztőségünk címére: Budapest, Benczúr u. 41. 1068.

10. SZ. FELADVÁNY
A. N. Pankratyjev
(SU—Karaganda)
Matt 2 lépésben



HÍREK

— **Intenzív gimnázium.** A gimnázium 1. osztályába lehet beiratkozni a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Házban. Tandíj 900 forint. Jelentkezés a helyszínen, a IX. kerület Péceli út 2-ben. Telefon: 62-09.

— **Filatelisták figyelmébe.** A vasutas-szakszervezet bélyeggyűjtő köre szeretettel vár minden érdeklődőt a Sopron-Bécsújhely vasútvonal megnyitásának 140. évfordulója alkalmából rendezett bélyegbemutatóra, amely Sopron állomás emeleti kultúrvárótermében augusztus 15-től 22-ig naponta 10-től 18 óráig tart nyitva. Augusztus 20-án a kiállításon ünnepi emlékbélyegzéssel kedveskednek a látogatóknak.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A szolnoki MÁV-nyugdíjas szakszervezeti csoport július 23-án megtartotta második félévi taggyűlését. Horváth István, a csoport elnöke beszámolt az első fél évben végzett munkáról és tájékoztatta a tagságot a nyugdíjas intézőbizottság munkájáról és az EBSE-tagok segélyezéséről, üdültetéséről.

— **Megújuló állomások.** Nagy munka folyik Kisújszállás, Karcag és Püspökladány vasútállomásokon. Új ruhába öltöztetik az építészettörténeti szempontból is jelentős épületeket, de nemcsak a homlokzataikat tatarozzák úgy, hogy visszanyerjék eredeti formájukat, hanem korszerűsítik a várótermeket és az Utasellátó éttermeit is.

— **A nyári szünet után.** Ismét megkezdődött a közművelődési munka a MÁV Tatai úti munkásszállóján. Újból dolgozik a kézimunka-, a barkács- és színjátszócsoport, sőt videoklubbal bővült a programválaszték. Itt nemcsak rendszeres vetítések lesznek, hanem vitaestek is, meghívott vendégekkel. Elsőként Tibor István nyolcszoros magyar body-building-bajnokot látják vendégül, aki az élménybeszámoló után részleteket mutat be videofilmen a múlt évi EB-ről, valamint egy női body-building-bemutatóról.

— **Vendégszereplés.** Francia- és spanyolországi körútra utazott a Törekvés Néptánc Együttes. A Népek Barátsága Fesztiváliroda meghívására francia és baszk táncfesztiválokon lép fel.

— **Levelező partnert keres.** Michal Virak, csehszlovák tehervonati vonatvezető, németül tudó magyar vasutas levelezőpartneret keres. Címe: Michal Virak. Mnichovo Hradiste, Vita Nejedlehovo 1140, CSSR—29501.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Lakáscsere

Elcserélném buán lévő 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, gázfűtéses, erkélyes, korszerű tanácsi lakásomat, 2 szobás, étkezőkonyhás, korszerű MÁV-bérlakásra (budai előnyben). Érdeklődni lehet: Opavszkiné, 34-21 üzemi, vagy 425-968 városi telefonszámon.

Eladnám Gárdonyban Kisfaludy utca 58. szám alatt lévő, 124 négyszögöles telken lévő nyaralómat, egy szoba, két hálófülkés, komfortos (víz, villany, gáz). Érdeklődni hétvégeken a helyszínen, vagy hétközben a 01/23-03 üzemi telefonszámon, Szabó Albertné.

Elcserélném a Balatontól 15 kilométerre központi helyen lévő 2 szobás, komfort nélküli, kertes családi házamat budapesti MÁV, vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 01/28-28 üzemi telefonszámon

Elcserélem budapesti Baross téren lévő 50 négyzetméteres világos, gázfűtéses, komfortos, parkra nézó MÁV-bérlakásomat, komfortos lakásra, vagy házra vidéken is. Érdeklődni: Filep György, 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. 40. Telefonüzenet: 370-897.

Eladó Szekszárdon a hegyen, bő termést adó szőlő, gyümölcsfákkal, jól felszerelt présházzal és pincével. Érdeklődni lehet levélben: Klein József, 2120 Dunakeszi, Állomás sétány 15.

Elcserélném Budapest XV. kerületi 49 négyzetméteres összkomfortos, villany cserépkályha fűtéses, kertes-zöldövezeti MÁV-bérlakásomat, 2 szobás MÁV vagy tanácsi komfortos lakásra. (VI., VII., VIII., XV. kerület előnyben). Érdeklődni: Balázs Ferenc, Bp. XV., Csanádi György u. 15. szám földszint 2., 81-30 üzemi telefonszámon

Elcserélném Kál községben 644 négyszögöles bekerített vegyes gyümölcsös (víz, villany megoldható) jutányos áron, főleg vasutasoknak. (Irányár: 80 000 forint) Érdeklődni: Ficsár Ferenc, Kál, Lehel vezér u. 55.

Elcserélném Baross térre néző II. emeleti 2 szobás komfortos, utcai tanácsi lakásomat, másfél szobás hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni levélben: Löki Béláné, Budapest, Mező Imre út 3—5. 1087.

Elcserélném Kőbánya-Kispest állomásnál lévő 100 négyszögöles telken 2 különálló (két család részére alkalmas) MÁV-bérlakásomat, másfél vagy két szoba összkomfortos, liftes, MÁV-, tanácsi, vagy bármilyen tehermentes lakótelepi lakásra. Érdeklődni: Csapóné, Budapest X., Vasgyár u. 1. (megtekinthető minden nap, szombat, vasárnap kivételével délután 15 órától.)

Eladom budapesti zöldövezetben 56 négyzetméteres tehermentes, OTP szövetkezeti, 2 szoba összkomfortos, távfűtéses, telefonos lakásomat. Érdeklődni levélben: Hollós Árpádné, 1399 Budapest 62. Postafiók: 616. Telefonon: 274-783, délelőttönként.

Elcserélném Budapest centrumában lévő szoba, konyha, külön WC, gázfűtéses tanácsi főbérletemet Dunakeszin lévő komfortosra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni: Csáki Józsefné, 428-321-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úton levő 98 négyzetméteres, 3 szobás, villanyfűtéses, telefonos lakásomat kettő darab egyszobás komfortos tanácsi lakásra vagy egy kettőszobás (külön bejáratú) tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 334-604-es telefonszámon.

Elcserélnénk budai 2,5 szobás, telefonos öröklakást és 2 szobás, telefonos szolgálati lakás-, budai 4-5 szobás tanácsi vagy MÁV szolgálati lakásra. Érdeklődni levélben Gaál Ödönné, Budapest, Németvölgyi út 89. 1124

Elcserélném VIII. kerületi 70 négyzetméteres szolgálati lakásomat kisebb tanácsi vagy garzonlakásra. Érdeklődni levélben Gaál Ödönné, 1124 Budapest, Németvölgyi út 89.

Elcserélném Budapest XV. kerület, Mozdonyfűtő utca 6. szám alatti félemeleti 2 szoba, előszoba, konyha, fürdőszobás MÁV-bérlakásomat tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet levélben Vas Józsefné, 2040 Törökbálint, Kisfaludy u. 11.

Eladó Agárdon 275 négyszögöles sarok nyaralótelek. Víz, villany, gáz az utcában, termálfürdőhöz, tóhoz közel. Ugyancsak eladó Sukorón 400 négyszögöles panorámás nyaralótelek. Érdeklődni: Takácsné, Székesfehérvár Géza u. 91. Telefon: 06-22 15-512 (10—15 óráig), vasúti telefon: 02/43-42

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: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1348. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
2 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. AUGUSZTUS 27.

Kelebia határállomáson még sok a rakományigazítás

Az új menetrend életbe lépésével Kelebia—Szabadka határmenetben a MÁV vette át a vontatást.

— Mit jelent ez a változás, szakszóval: trakcióváltás? — kérdeztem *Asztalos Sándort*, Kelebia állomásfőnökét.

— Azt, hogy május 31-től Kelebia helyett Szabadkán cserélnek mozdonyt a szerelvények, és a MÁV Szabadkáig továbbítja a vonatokat.

— Az átállás okozott-e gondokat?

— Nem, mert időben felkészültünk: két villamos és egy dízelmozdonnyal továbbítjuk a vonatokat. *A szükséges tizenhat mozdonyvezetőt a kiskunhalasi vontatási főnökség biztosította.* Mivel a határforgalomban a vonatok továbbításához ketten szükségesek, ezért a második ember a forgalmi és a vontatási létszámból kerül ki. A fordulókat úgy alakítottuk ki, hogy ehhez tizenketten elegendőek lesznek.

— Milyen a forgalom?

— Gépeink kihasználtsága nem a legkedvezőbb. Hiszen a megállapodásnál kevesebb, havi tíz pár tehervonatot és három pár nemzetközi gyorsvonatot továbbítunk. Emiatt sok a meddő idő. Szabadka állomás kapacitása határt szab az átvételnek. *Legutóbb is csak 800 kocsi volt a forgalmunk. Ez pedig vonatfeltartóztatást is előidéz.* Ennek okait naponta folyamatosan vizsgáljuk. Megkülönböztetett figyelmet fordítunk a nemzetközi gyorsvonatok közlekedtetésére, a késések csökkentésére.

— Vannak-e gondjaik?

— Határállomás vagyunk, ezért a más állomások munkájából adódó hiányosságokat is jobban érezzük, hiszen a hibákat nekünk kell helyrehozni. *Sok a rakományigazításos és az átrakásos kocsi.* Az utóbbiak száma különösen a második negyedévtől növekedett. *Májusban például 104 kocsit kellett átrakni helyben, vagy elküldeni Szegedre.* Ez többletkocsimozgatást, -kocsifutást és nem utolsósorban többletköltséget jelent. Különösen az idegen kocsik tartózkodása kerül sokba.

— Van-e kocsi-visszautasítás?

— A szegedi és az újvidéki igazgatóság előzetes átvételben állapodott meg, ezért a kocsi-visszautasítás csak elvétve fordul elő. Igyekszünk a kocsikat az előírt időn belül rendben átadni. A szabadkai vasutasokkal határforgalmi munkaversenyünk van, amit legutóbb mi nyertünk meg. Jó a kapcsolatunk és az együttműködésünk a határőrséggel, a vám- és pénzügyőrséggel, valamint a többi társszervvel is.

(Gellért)

Ösztöndíjasok
Ismerkedés a vasúttal

A záhonyi üzemigazgatóság 1980 óta folytat önálló ösztöndíj-szerződéskötési gyakorlatot, melynek eredményeként a tanulók száma az utolsó tanévben már a 70-et is meghaladta.

Bár a szerződések értelmében a tanulók félévenként beszámolnak tanulmányi munkájukról, a közelmúltban egy rendhagyó találkozót tartottak.

Bevezetőként *Kedves Ferenc*, a személyzeti és munkaügyi osztály vezetője adott általános tájékoztatást az üzemigazgatóság helyzetéről, majd az üzemi KISZ-bizottság nevében *Soltész László* munkatárs köszöntötte a résztvevőket, s számolt be az ifjúsági szervezet munkájáról. Ezután *Kassai István* osztályvezető-helyettes a demonstrációs tábla mellett ismertette az üzemigazgatóság szakmai és funkcionális felépítését, a munkák sajátosságait.

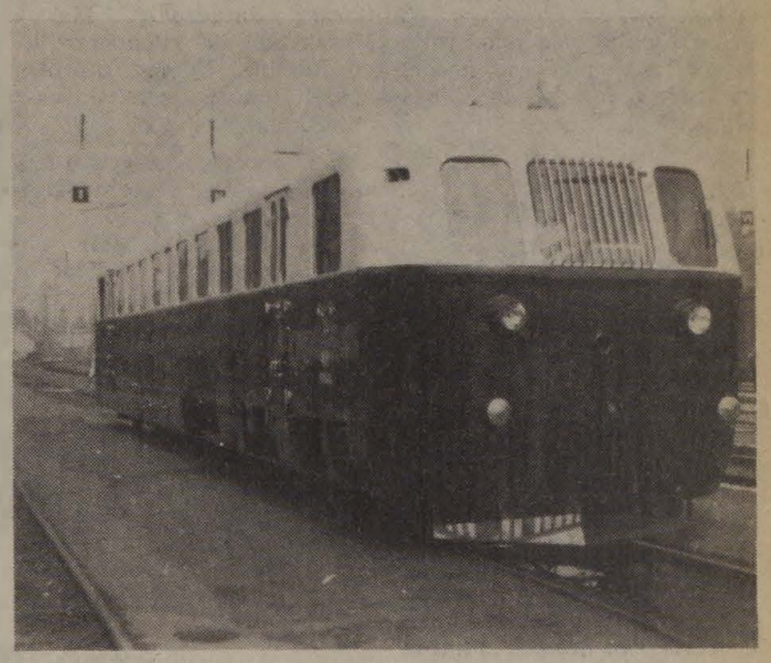
Délután külön szekciókban (szakmunkástanulók, szakközépiskolások), kollektív és egyéni gondjaikat beszélték meg a személyzeti és oktatási osztály illetékeseivel.

Bemutatták Budapesten az Árpád motorkocsit

A jövőben nosztalgiajáratként közlekedik

A napokban újabb értékes darabbal gyarapodott a MÁV nosztalgia járműparkja. A MÁV nem kis áldozatvállalásával elkészült, és augusztus 14-én bemutatták a sajtó képviselőinek az „Árpád" gyorsmotorkocsit.

Ezúttal a Nyugati pályaudvartól Vácig és vissza tette meg útját. A sajtótájékoztatót rendhagyóan a motorkocsiban, *vagy ahogy annak idején elnevezték, a gyors sínautóbusz kényelmes utazást biztosító termes részében tartották.* Előbb *Tongori Imre*, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetője ismertette az „Árpád" gyorsmotorkocsi család történetét. Ezt követően *Majzl Erik*, a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság vezetője mondta el: milyen szerepet szánnak az Árpádnak.



Az idősebb vasutasnemzedék bizonyára még emlékszik rá, hogy amikor a harmincas évek derekán megjelent a Ganz-gyárban gyártott, meggyvörösre és krémsárgára lakkozott dízel-mechanikus motorkocsi, milyen nagy szenzációnak számított. *A gyár tulajdonképpen ezzel a típussal alapozta meg a hírnevét, az egész világra kiterjedő motorvonatexportját.*

Az Árpád két főtervezője, *Baránszky-Jób Imre* és *Jendrassik György* 1933 májusában fogott hozzá az új tipusú motorkocsi tervezéséhez. A Ganz-gyár pedig saját kezdeményezésére és kockázatára — megrendelés nélkül — megkezdte a gyártását. S egy év múlva, *1934 májusában elkészült az első példány.* A bemutató menetek sikere után újabb és újabb gyorsmotorkocsik hagyták el a gyárat. Az *Árpád* után az *Előd*, majd a *Huba* és a *Tas* következett. Őket két év múlva a *Szent István* és a *Hargita* követte. Hazai, különleges célokra gyártották a *Lél* szalonmotorkocsit. A sorozat utolsó tagja, a *Mátyás király* 1940-ben készült el.

Mit tudtak, és milyen célokra használták a sínautóbuszokat?

Az Árpád például 1934. december 15-én indult először menetrendszerű járatként a Keleti pályaudvarról Bécsbe. *A két főváros közötti 278 kilométer távolságot 2 óra 58 perc alatt tette meg. A 94 kilométeres átlagsebesség akkor világviszonylatban is kiemelkedő eredménynek számított.* A menetrendjét úgy szerkesztették — Budapestről reggel 7 óra 12 perckor indult és este 23 óra 13 perckor érkezett —, hogy az utasoknak több, mint tízórás bécsi tartózkodás állt rendelkezésükre.

Belföldi viszonylatban Budapest—Szeged és Budapest—Nyíregyháza között közlekedtek gyors sínautóbuszok.

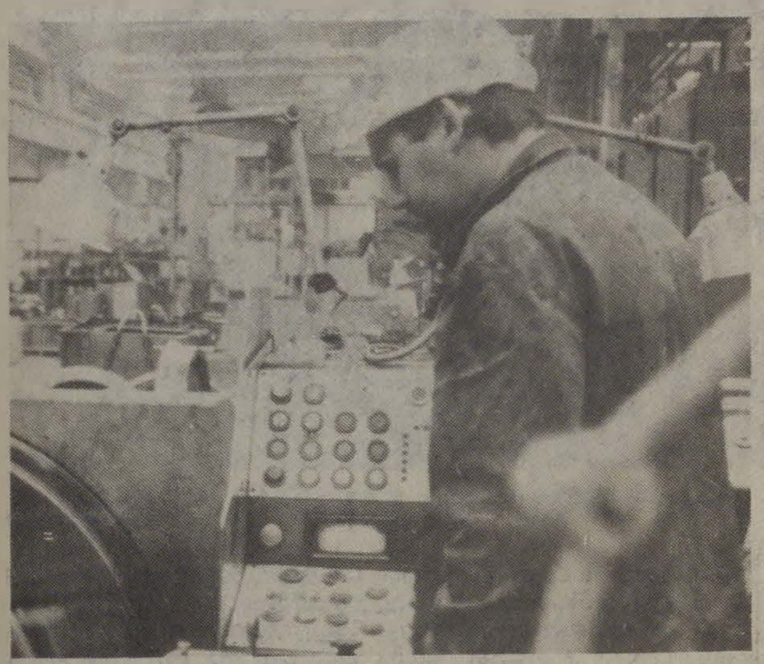
A második világháború viharaiban sajnos az Árpád család nyolc MÁV-tulajdonú tagjából három elpusztult, kettő külföldre került, később leselejtezték. Az itthon maradt Előd, Lél, és Tas közül legtovább a Tas volt forgalomban. *Az Elődöt a hatvanas években selejtezték, a Lél üzemen kívül rozsdásodik.*

A Tas 1958-ig Budapest—Pécs, illetve Nagykanizsa között közlekedett, majd 1973 végéig a GYSEV ausztriai vonalán közlekedett. Két év múlva selejtezték. A Közlekedési Múzeum ekkor, 1975-ben műszaki emlékké nyilvánította.

A Tas felújítását a Hámán Kató Vontatási Főnökség egyik szocialista brigádja kezdte el. A Hámánból — a MÁV História Munkabizottságának kezdeményezésére — a szombathelyi, majd a szolnoki járműjavítóba került a motorkocsi. A felújított járművet, eredeti pályaszáma meghagyásával „Árpádra" keresztelték.

A kívül-belül eredeti formájában tündöklő Árpád a jövőben nosztalgiajáratokon közlekedik. Most, augusztus 16-tól néhány matuzsálem korú személykocsi és gőzös társaságában Bécsben az osztrák vasutak jubileumi kiállításán mutatkozik be.

R. V. F.



Szinte szünet nélkül dolgozik a kerékeszterga

Köszörülik a kocsiszekrényt





A dunakeszi járműjavítóban évente 1600 személykocsit javítanak meg, ezekből körülbelül százat fővizsgára készítenek elő. Egyetlen kocsi javítására, felújítására ötezer munkaórát fordítanak. Dicséretesek ezek az eredmények, különösen, ha meggondoljuk, hogy tizenkét évvel ezelőtt még 3500-an dolgoztak az üzemben, ma pedig csupán kétezren. Tavaly 39 millió forintra teljesítették a nyereségtervet.

(Kép és szöveg: Zelman F.)

Napirenden a brigádmozgalom

A vasutas szocialista brigádvezetők V. (a szocialista brigádvezetők VI.) országos tanácskozása óta négy esztendő telt el. Ez az időszak lényeges változásokat hozott az ország társadalmi és gazdasági életében. Módosultak gazdálkodási feltételeink: a VII. ötéves tervben megfogalmazott célok megvalósítása a népgazdaság minden ágazatában (nagy) erőfeszítéseket kíván. A munkaverseny szervezői és résztvevői keresik a változó feltételekhez való alkalmazkodás módszereit; a mozgalom a megújulás korszakát éli. Időszerű tehát, hogy a mozgalom tapasztalatairól, további útjáról az érdekeltek véleményt cseréljenek és egyes kérdésekben országos tanácskozáson döntsenek.

A szocialista brigádmozgalomnak a vasútnál is nagy hagyományai vannak; a vasutasok többsége szocialista brigádokban végzi munkáját. A munkahelyi tanácskozások július 1-jén megkezdődtek, a vasúti országos tanácskozás október 3-án lesz a Landler Jenő Járműjavító Művelődési Házában. Többek között megvitatják majd a mozgalom formai és tartalmi korszerűsítésének módjait, az önkormányzat lehetőségeit, a brigádnapló sokat vitatott kérdését, a jubileumi munkaverseny tapasztalatait stb. Az országos tanácskozáson a brigádmozgalom kiemelkedő személyiségeinek állami és vállalati kitüntetéseket adnak át.

Új stratégia az áruszállításban

A tehervonatok súlyának növelése mindig fontos tényező volt a szovjet vasútvonalak üzemeltetési mutatójának javításában. Ennek érdekében dolgoztak ki új technológiákat. A közlekedés műszaki rekonstrukciójának két szakasza emelhető ki, amelyek a mennyiségi és a minőségi mutatók javulásával jártak.

A háború előtti években a vasútvonalak áteresztőképességének növelését az önműködő kapcsolókészülékes, önműködőfékes, négytengelyes kocsik bevezetésével, erős gőzmozdonyok és a sínpálya megerősítésével érték el. Ennek eredményeként több mint a duplájára emelkedett a szerelvények súlya az állomási vágányok változatlan hossza mellett, másfélszeresére nőtt a haladási sebesség.

Tízezer tonnás szerelvények

A rekonstrukció második szakaszában a gőzmozdonyokat villanymozdonyokkal és motorvonatokkal váltották fel, az állomási vágányok egyidejűleg 850-1050 méterre történő növelésével, a sínfék és a diszpécseri központosítás bevezetésével. Az első periódus lehetőségeit 1958-ra realizálták, a második szakasz alapvető eredményeit 1970-re sikerült megvalósítani. *A szerelvény átlagos súlya elérte a 2574 tonnát, az átlagos sebesség az óránkénti 46 kilométert, a két sínpáros pályák áteresztőképessége pedig kétszerese lett a gőzmozdonyos vontatás során elértnek.*

Később nagy gondok körvonalazódtak a közlekedés munkájában, mert a fő célkitűzés a forgalom növelése volt. A vonalak, amelyekre a hálózat munkájának alapvető része jutott, a forgalom szempontjából túlterheltek. A szerelvények számának növelése ezeken a szakaszokon csupán a pályasebesség csökkenéséhez vezetett volna. Ez összefüggésben volt az állomások túlterheltségével. A vonatok állásideje az összekapcsolási pontok előtt 1975 és 1982 között megötszöröződött. A tudósok véleményének ellenére, miszerint a szerelvények számának növelése helyett a súlyukat kell növelni, a stratégia nem változott. *A túlterhelt szakaszokra változatlanul egyre több szerelvényt igyekeztek bezsúfolni.* A forgalom intenzitásának további növelése ésszerűtlen lett volna.

Csak az SZKP KB 1982. novemberi plénuma mondta ki, hogy ideje határozottan áttérni egy *új stratégiára.* E feladat megvalósításában döntő szerepet játszott a moszkvai vonalon megvalósított kezdeményezés a szerelvények súlyának és hosszának a növelésére. *1979-től 1983-ig, a szerelvény súlyának 189 tonnával való növelése következtében, ezen a vonalon a szállítási volument sikerült a háromszorosára növelni, a forgalom egyidejű csökkentésével.* Ám ahhoz, hogy ez megvalósulhasson, a moszkvai vonalon közel 20 millió rubeles befektetéssel megnövelték az állomási vágányok hosszát. Megerősítették a hálózatot, új, erősebb mozdonyokat szereztek be. Először hatezer tonnás szerelvényeket közlekedtettek, *majd áttértek a tízezer tonnásokra.* Ma a Moszkvától 400 kilométerre lévő Ribnoje állomás kizárólag tízezer tonnás szerelvényeket indít útnak.

A moszkvai vonal gyakorlata az egész hálózat rekonstrukciójának kiindulópontjává vált. A tudósok kiszámították: ahhoz, hogy megbirkózzanak az áruforgalommal, 1990-ig évenként 100 tonnával kell növelni a szerelvények súlyát. Negyvenkilenc alapvonal rekonstrukciójához utaltak ki anyagi eszközöket. Tavaly azonban ezek közül csak öt vonalon (összhosszúságuk 6000 kilométer) sikerült lebonyolítani a célmunkákat, ráadásul csak korlátozott mértékben. Idén a célráfordítások 2,5-szeres növelését tűzték ki célul.

Ezer mozdonyt korszerűsítettek

A hálózat sok szakaszán a szerelvény súlyának növelésére törekednek a mozdonyok munkájának többegységes megszervezésével. Különleges szerepet játszott ebben a SZMET nevű berendezés, amely lehetővé teszi egy mozdonyvezetői brigádnak több kétszekciós mozdony egyidejű irányítását. *A rendszer előnye továbbá az, hogy pillanatokon belül össze lehet állítani a szerelvény súlyának megfelelő mozdonymennyiséget. Közel ezer egyenáramú villanymozdonyt korszerűsítettek már.* Végéhez közelednek a váltóáramú mozdonyok hasonló berendezésekkel való felszerelésének a munkálatai is.

Mi több, a SZMET alapján létrehozták a szerelvény közé beiktatott mozdonyok rádióirányítását. Hiszen a duplaszerelvények vezetésénél, amikor is az egyik mozdony a szerelvény elején, a másik a közepén, vagy a végén helyezkedik el, a mozdonyvezetők munkájukat rádión keresztül egyeztetik. A kapcsolat bomlékonysága miatt növekszik a balesetveszély.

Amint azt a 12 ezer tonnás szerelvényekkel végrehajtott kísérletek megmutatták, a SZMET-rádiók biztosan irányítják a szerelvénybe iktatott mozdony munkáját. *A szakemberek szerint ezeken végképp mellőzni lehet majd a mozdonyvezetőket.* Mellesleg, hasonló rendszert helyeztek el arra a tolató-rendező mozdonyra, amely a csernobili atomerőműbaleset következményeinek felszámolásánál dolgozott. Az év végéig legalább száz egyenáramú mozdonyt látnak el hasonló berendezéssel. *Intenzíven folyik a pályamozdonyok rádióval való ellátása.*

Az ehhez hasonló rendszerek lehetővé teszik a szerelvények súlyának növelését egyes szakaszokon a már meglévő mozdonyállománnyal, megtakarítván ezzel az új, erős gépek építésére fordítandó összegeket. Az ágazatnak 1988-ban az önfinanszírozásra történő áttérésének körülményei között ez rendkívül fontos.

Vitatkoznak a szakemberek

Mégis a pályahosszak megnövelése játssza a döntő szerepet. Bár a szakemberek között mind a mai napig nem csitultak a viták a választott stratégia helyességéről. Hívei, elemzéseket végezve, arra a következtetésre jutottak, hogy a szállítási volumennek az ötéves tervidőszak évei alatt történő 10-12 százalékos növekedési üteme mellett a terhelt szakaszokon csakis a nehéz súlyú és hosszú szerelvények teszik lehetővé a költséges harmadik sínpár kiépítésének 10-15 évvel való elhalasztását.

Mint már említettük, ez az új technológia sok pénzbe kerül. A vonatszerelvények súlyának 500 tonnával történő növelésének programja 1990-ig közel egymilliárd rubelt igényel. Most, az ágazatnak az önfinanszírozásra való áttérésekor a befektetett anyagi eszközök hatékonyságának különös figyelmet szentelnek. A Vasúti Minisztérium nehéz súlyú forgalmi központi szakbizottságának ülésén elismerték, hogy nincs még univerzális módszer az ilyen szerelvények megszervezése hatékonyságának megállapítására. *Sok kérdés nincs még kidolgozva.* Nem ritka, hogy az, ami kifizetődő az államnak és egészében az ágazatnak, veszteséges a vonalak kollektíváinak. Ezek a gondok foglalkoztatják most a közlekedés tudósait.

(V. Szluzsakov)

Szovjet áruk az őszi BNV-n

Az őszi Budapesti Nemzetközi Vásáron a Szovjetunió, úgy mint eddig, az „A" pavilonban állítja ki termékeit. A rendezésben részt vettek az ágazati minisztériumok és főhatóságok, a hozzájuk tartozó külkereskedelmi egyesülések, és több nagyvállalat.

A kiállítás rendezői több mint négyezer terméket mutatnak be, kezdve a népművészeti tárgyaktól és könnyűipari termékektől a gépkocsikig.

A Szovjetuniónak az őszi BNV-n az a célja, hogy közvetlen termelési kapcsolatokat alakítson ki a szovjet és magyar vállalatok között. A nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulójának évében szeretnék bemutatni a szovjet nép növekvő jólétét és a szovjet gazdaság exportlehetőségeit a fogyasztási cikkek termelésében.

A kiállításon sok érdekes újdonságot kínál az elektrotechnikai részleg. *A látogatók figyelmébe ajánljuk itt az új szovjet tévécsaládot,* az Elektront, a Rubint, a Tempét, továbbá a különféle típusú rádiókészülékeket, hi-fi tornyokat, magnórádiókat, erősítőket, magnetofonokat, lemezjátszókat, hangfalakat stb. Ezenkívül elektromos háztartási készülékeket, fűrészeket, hűtőgépeket, mosógépeket, kávédarálókat, húsdarálókat, vasalókat is bemutatnak.

Ebben a részlegben a legérdekesebb termékek a Rubin C—290, a Rubin—381D és az Elektron C—288D típusú színes televíziók. Előnyös tulajdonságuk, hogy kevés áramot fogyasztanak, a kép és a hang tiszta. Érdekes a Vega—335 sztereó típusú magnósrádió, amelyet szovjet és magyar szakemberek kooperációban állítottak elő.

A látogatók figyelmét bizonyára felkelti majd az Atlant nevű termelési egyesülés részlege, ahol 15 különféle típusú hűtőgépet mutatnak be, egyebek között a Minszk típusú készülékeket is. Ezek az automata leolvasztású, kicsi és energiatakarékos hűtőgépek igen keresettek a Szovjetunióban és külföldön is.

Az Exportlen és a Raznoexport gyapotból, lenből, gyapjúból szőtt textíliákat és a belőlük készített termékeket mutatja be. Egy vitrinben világhírű orosz csipkéket és orenburgi kendőket csodálhatnak meg a látogatók.

Nagy érdeklődésre tarthat számot az Észt SZSZK Helyipari Minisztériumához tartozó vállalatok kollekciója, a műanyagból, gumiból, habszivacsból készült több mint 500 játék.

Az őszi BNV-n ismét részt vesz a Mebelintorg. Most különféle garnitúrákat, hálószobákat, ebédlőket, könyvespolcokat mutat be.

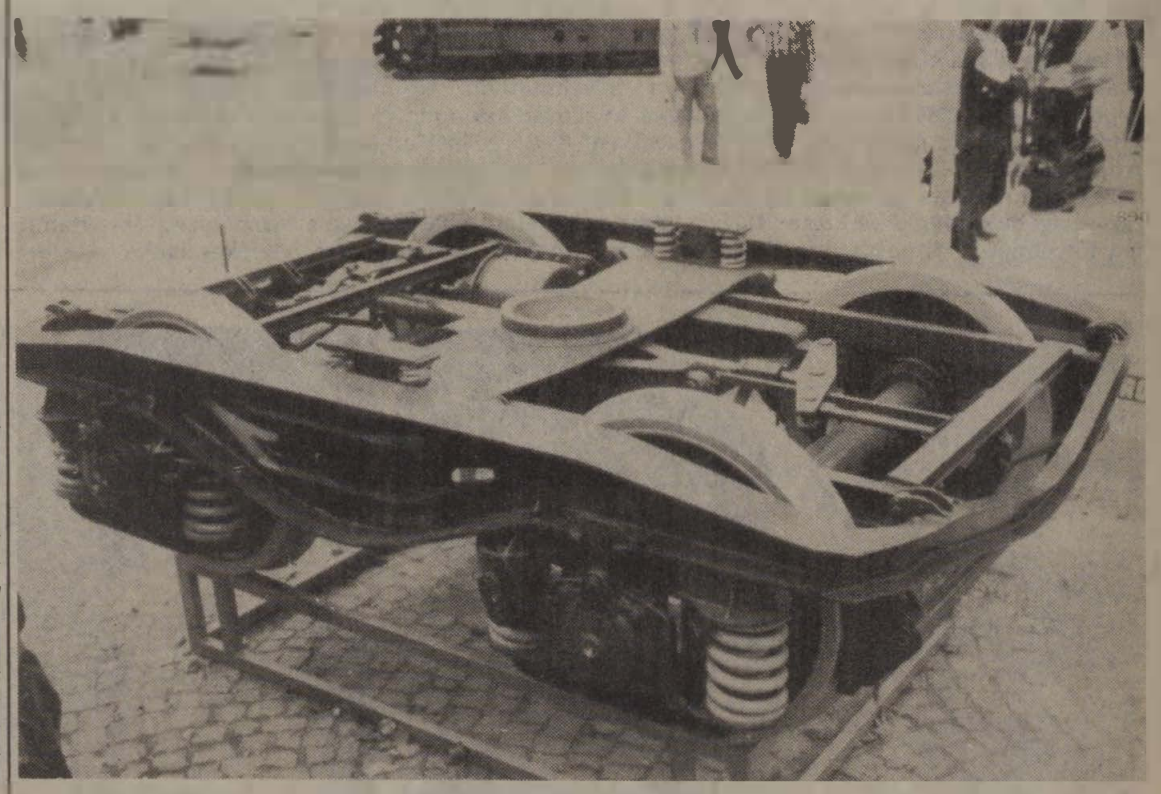
A Novoexport és a Raznoexport a sportkedvelő vásárlátogatóknak állította össze kollekcióját. A könnyűatlétikához, sportgimnasztikához, teniszhez, téli sportágakhoz használatos sportszereket mutat be, s ezenkívül Szaljut, Vihr, Elektron csónakmotorokat, Kazanka motorcsónakot, motoroshajót visz a kiállításra, amelyek valószínűleg nagy érdeklődést váltanak ki a látogatók és szakemberek körében.

Hagyomány már, hogy a Szovjetuniót reprezentáló kiállításon minden évben bemutatkozik egy-egy szovjet köztársaság. *Az idén az Üzbég SZSZK-val ismerkedhetnek meg a látogatók.* A kiállítás anyagát hosszú lenne felsorolni, ezért csak néhányat említünk: férfi, női és gyermek-népviseleti ruhák, csodálatos üzbég szőnyegek, szőrmék, hagyományos lábbeli, porcelán, az aranyhímző gyárak termékei, üzbég népművészeti tárgyak, valamint gyümölcslevek, szárított gyümölcsök, édesipari termékek.

A szabadtéren az Avtoexport állít ki két személygépkocsit, a VAZ—2121 és a VAZ—2108 típust, amelyek már szerepeltek a tavaszi BNV-n és nagy érdeklődést keltettek. Kamasz kerékpárt is bemutatnak a Vairas motorkerékpárgyár (Litván SZSZK) termékeiből.

(APN)

Árucsere-forgalom Csehszlovákiával



A brnói kiállításon láttuk

Csehszlovákia és Magyarország együttműködése az utóbbi években az árucsere-forgalomban is éreztette hatását. Különösen gyors fejlődésnek indult a gépipari termékek — közöttük a vasúti és közúti járművek — és fogyasztási cikkek árucsere-forgalma. Ennek köszönhető, hogy Csehszlovákia teljes áruexportjának a felét és a magyar gépipari exportnak szintén a felét vasúton szállítják.

Az együttműködés további lehetőségei Csehszlovákia és Magyarország között a kétezerig szóló gazdasági és tudományos-műszaki együttműködési program keretében valósulnak meg. Az 1986—1990-es évekre szóló terveket a két ország tervhivatalainak képviselői rögzítették közös egyezményben. *A megállapodás 8,5 milliárd rubel összértékű árucsere-forgalmat irányoz elő, amelyből a csehszlovák export 4,3 milliárd rubelt tesz ki.* Az összforgalom felét gépipari termékek, 27 százalékát fogyasztási cikkek, a fennmaradó részt pedig nyersanyagok és élelmiszer-ipari termékek alkotják. A kölcsönös árucsere-forgalom 1987-ben eléri az 1,6 milliárd rubelt.

Csehszlovákia ezenkívül nagy mennyiségű szilárd tüzelőanyagot is szállít vasúton.

Hazánk alumíniumot és alumínium-félkészárut, továbbá gabonaféléket, frissen feldolgozott zöldséget, étolajat szállít északi szomszédainknak.

Z.F.

A MÁV Budapesti Építési Főnökség
PÁLYÁZATOT HIRDET
pénzügyi és számviteli osztályvezető-helyettesi, — egyben számviteli csoportvezetői — munkakör betöltéséhez.

FELADATKÖRE: A főnökség számviteli tevékenységének irányítása, a főkönyvi és analitikus könyvelési, az utókalkulációs, a leltárellenőrzési és a selejtezési feladatok irányítása, a pénzügyi és számviteli tevékenység koordinálása.

A MUNKAKÖR ELLÁTÁSÁHOZ SZÜKSÉGES:
Középiskolai végzettség
felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés, legalább 3 éves szakmai gyakorlat.

BÉREZÉS:
kortól és végzettségtől függően a MÁV kollektív szerződése szerint.

A PÁLYÁZAT TARTALMAZZA:
a pályázó eddigi munkaköreit, tevékenységének felsorolását, jelenlegi munkahelyét, beosztását, havi alapbérét, részletes önéletrajzot.

A pályázatot 1987. augusztus 31-ig a MÁV Budapesti Építési Főnökség munkaügyi csoportjához, Budapest 1251. Pf: 17. kérjük eljuttatni. *(Budapest, I. Hunyadi J. u. 12—12.)*

Érdeklődni lehet a főkönyvelőnél a 150-027-es telefonszámon.
A pályázókat szeptemberben az elbírálásról értesítjük.

Mágneses vasút épül az Egyesült Államokban

Az NSZK-ban kifejlesztett mágneses lebegtetésű vasút, a Transrapid kedvező fogadtatásra talált az Egyesült Államokban. Döntés született ilyen vonal építésére Los Angeles és Las Vegas között. Most vizsgálják a Transrapid rendszerű vonal létesítésének lehetőségeit Pennsylvaniában, Philadelphia és Pittsburgh között.

Ebben a viszonylatban a nehéz topográfiai körülmények között a rendszer jó emelkedőképessége és kis ívsugarai miatt tűnik különösen alkalmasnak. Az új vonal 400 km/óra körüli csúcssebességet lehetővé téve az 500 km hosszú viszonylatban, hat közbenső megállással két és fél órás menetidőt biztosítana. Építése több milliárd DM-be kerülne.

Hőszilárdított sínek

A zsdanovi *Azovsztal* kohászati kombinátban — Ukrajnában — üzembe helyezték az évente 750 ezer tonna szuperszilárd sínt előállító automatizált edzőkomplexumot.

A világ teljes vasútvonalának tizenegy százalékát kitevő szovjet vasutakon a világ teljes teheráruforgalmának több mint a felét szállítják. Teherterheltsége az amerikai vasútvonalnak hatszorosa, a nyugat-európai vasútvonalakénak tíz-tizenkétszerese.

A sínek szilárdságának fokozására eddig alapvetően a hőkezelést alkalmazták. A világ egyetlen hőszilárdító komplexumán a sínek felületét 11—13 milliméteres mélységig nagyfrekvenciás árammal kezelik, amely másfélszeres szilárdságnövelést eredményez. Több kohászati vállalatnál az úgynevezett térfogatedzési technológiát alkalmazzák. A világon előállított hőszilárdított sínek 70 százaléka a Szovjetunióban készül.

Szovjet szupervonat

Óránként 400 kilométeres sebességgel

A harkovi és moszkvai tudósok olyan szupravezetésen alapuló mágneses vasúti rendszert fejlesztettek ki, amely lehetővé teszi a négyszáz kilométeres sebesség elérését is. A nyomvonal felett keltett mágnesen negyven tonna súlyt is fent lehet tartani és azt továbbítani. Az új típusú vasút fejlesztői úgy számoltak, hogy egy kilométernyi mágnespálya építésének költségei nem haladják meg a hagyományos vasútvonalakét.

Vasút a déli végeken

Bár a siklósi vár nevét első ízben egy 1294-ben keltezett okirat említi, az ominózus végvári harcokban nem volt különösebb jelentősége. Viszonylag korán, 1543-ban a törökök kezére került és csak 143 évvel később sikerült felszabadítani. Mai formáját a török hódoltság után kezdték kialakítani, ám stratégiailag mindvégig a háttérbe szorult.

Turisták vonattal

Nem így manapság, amikor Siklós — éppen középkori várának köszönhetően — a Dél-Dunántúl egyik kiemelt idegenforgalmi központjának számít. Ellentmondások persze itt is felmerültek — éppen a vasút révén. A mellékvonalak felszámolásának hívei annak idején azzal érveltek, hogy a nyolcvanas évekre a turisták már autóval utaznak, ezért nincs szükség a kisebb forgalmú vonalak fenntartására. Vajon igazolódott e ez a tézis, kérdezem *Bánhegyi Istvánnétól,* Siklós állomás oktató — vezénylőtisztjétől.

— *Ez a jóslat nem vált be. Hátrányát akkor éreztük igazán, amikor megszüntették a Pécset Harkányfürdővel és egyben Siklóssal is összekötő vonalat.* Különösen kedvezőtlenül érintett bennünket, hogy elvágtak a legközelebbi nagyvárostól, de ennél rosszabb helyzetet teremtettek azoknak az idős, mozgássérült embereknek, akik emiatt autóbuszra kényszerültek. Amióta Villány és Nagyharsány között megépült az új vonal, megszűnt ez az áldatlan állapot. Megfigyelésünk szerint a belföldi turisták és a harkányi beutaltak ismét a vonatot választják. A távolság ugyan nagyobb, de a menetidő, a sebesség emelése következtében kisebb. A régi, kályhafűtésű motorvonatokhoz képest előrelépés történt a Bz motorok beállításával.

— Harkányfürdő közelsége konkurenciát jelenthet Siklósnak.

— *Ezt nem mondanám. Akik Harkányba eljönnek — mégpedig messzi tájakról —, azok a Siklósi várra is kíváncsiak. Azt hiszem, ennyiből jó reklám volt az ismert kalandfilmsorozat. Sokan jönnek, a többség vonattal.*

Siklós vasútállomása megfelel-e az idegenforgalmi követelményeknek?

— A régi ütött-kopott felvételi épületet több, mint kétmillió forintos költséggel felújították, az átadás augusztusban lesz. Az utasellátás szintjét emeli az állomással szomszédos vasúti vendéglő, amely a csoportos étkeztetésre is felkészült. Én azt hiszem, hogy hozzánk hasonló kisvárosban ennél többre nincs is szükség.

— Az uborkaszezon Önöknél nyilván a késő ősz, a tél, a kora tavasz. Eszerint ilyenkor üres az állomás?

— *Turistacsoportok az idegenforgalmilag holtszezonnak számító hónapokban is érkeznek, csak kevesebben mint nyáron.* Siklóson az utóbbi években több ipari üzem is létesült, ezért sok a bejáró dolgozó. Így azután állomásunkon télen sem áll meg az élet.

Szigetvári körkép

Szigetvár múltbeli történelmi jelentőségét aligha kell hosszasan taglalni, hiszen a város végvári harcokban játszott szerepe általános iskolai tananyag. Híre messze túljutott az országhatárokon: legalábbis a rengeteg külföldi rendszámú gépkocsi és autóbusz ezt bizonyítja.

— *Sajnos idegenek csak szórványosan érkeznek hozzánk vonattal* — állapítja meg *Nagy Tibor* állomásfőnök-helyettes. — Legtöbben a szomszédos Jugoszláviából látogatnak át, ők a határig kocsival jönnek, tovább meg már biztos, hogy nem szállnak át a vonatra. *Azok az idők elmúltak, amikor a külföldiek egy-egy idegenforgalmi nevezetességet vonattal közelítettek meg, de úgy gondolom ez az ország más vidékein sincs másként.* Sokkal nagyobb viszont a belföldi turizmusban ide utazók száma, becslésünk szerint húszan-harmincan érkeznek nyári napokon Szigetvárra.

— Vannak persze statisztikai adataink is — folytatja a tájékoztatást *Kuncz Lajos* kereskedelmi hivatalnok. — Ha a tavalyi és az idei évek június hónapjait összehasonlítjuk, kiderül, hogy míg tavaly júniusban nyolc nemzetközi menetjegyet adtunk el, idén húszat. A növekedés tehát nyilvánvaló és reméljük továbbra sem lesz csökkenés. Az eladott menetjegyek alapján egyébként nem lehet hű képet alkotni a külföldiek utazásáról, mert többségük csak közbenső állomásnak, útmegszakításnak tekinti a várost.

Jövőre talán rekonstrukció

— Volt-e valamilyen hatása az idegen-, illetve a turistaforgalomra a kaposvári mellékvonal megszüntetése? — fordulok ismét *Nagy Tiborhoz.*

— *A vonal felszámolása még ma is képes felszítani az indulatokat. Mi helybéli vasutasok tudjuk a legjobban, hogy azon a vonalon nem közlekedtek kihasználatlan személyvonatok, de hát ezügyben nem kérte senki a véleményünket.* Amíg a vasút megvolt, aki Kaposvárról Szigetvárra akart utazni, az átszállás nélkül 60 kilométeres díjövezetre érvényes jeggyel megúszta. Ma vasúton kétszeres a távolság, rosszabbik esetben Dombóváron és Szentlőrincen is át kell szállni. A hetvenes évek elején még hallottam olyan tervekről, amelyek szerint a pécsi fővonal tehermentesítésére a balatoni „fürdővonatokat" egy deltavágány segítségével a mellékvonalon vitték volna, de ebből nem lett semmi.

— Jellemző a mellékvonal személyforgalmára, hogy amíg a vasút üzemelt, a Volán naponta három járatpárral hordta be az érintett községek lakosságát. Most naponta nyolc pár autóbusz közlekedik és azok is többnyire zsúfoltak — teszi hozzá még *Kurucz Lajos,* aki almamelléki illetőségű lévén maga is érdekelt a dologban.

— Mire számítanak a jövőben? Remélhető-e, hogy a külső belföldi turizmus fellendülése pozitívan hat Szigetvár állomás személyforgalmára?

— Ha azt mondanánk, hogy optimisták vagyunk, nem mondanánk igazat. Ahhoz, hogy többen szálljanak vonatra, sokat kellene javítani a személyszállítás színvonalán. Itt helyben sincsenek megfelelő körülmények. Jövőre talán elkezdődik a rekonstrukció.

Thorday Zoltán

A székesfehérvári járműjavítóban

A székesfehérvári járműjavítóban 550-en dolgoznak szocialista brigádokban. Az üzemben évente 830 teherkocsi fővizsgás előkészítését, és több mint ezer kocsi futójavítását végzik fűthető, világos szerelőcsarnokokban. Az idősek, akik még a szabad ég alatt dolgoztak annak idején, már csak arra panaszkodnak, hogy piszkosan kapják a forgóvázakat; nincs lefőző berendezés, amellyel javítás előtt megtisztíthatnák a munkadarabot.

(Zelman Ferenc felvételei)



A fűthető szerelőcsarnokot látva nehéz elképzelni, hogy régen a szabad ég alatt végezték a munkát



A Mező Imre szocialista brigád naponta nyolc forgóvázat javít



Nem könnyű a vassal dolgozni

Szentesi építési főnökség

Kimagasló eredmények a munkaversenyben

A nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója tiszteletére indított jubileumi munkaverseny a félidejéhez érkezett.

A szentesi építési főnökségen ügyeltek arra, hogy a versenyző brigádok munkája szorosabban kapcsolódjon a főnökség termelési és gazdasági feladataihoz és érdekükben álljon a Kiváló Főnökség szint elérése. *Negyvennégy brigád 551 tagja* — a dolgozók 74,6 százaléka — *vesz részt a munkaversenyben, amelynek hatása tükröződik az első félévi eredményekben is.*

A városföldi *Dózsa* és *Petőfi* sínhegesztő szocialista brigád példásan helytállt a Ferencváros-Rendezőpályaudvar rekonstrukciójában. A *Dózsa* brigádnak a versenyidőszakban három elfogadott újítása volt, s a pályamunkás *Béke* szocialista brigád is derekasan kivette részét a ferencvárosi munkálatokból.

A gépállomás *Zalka* szocialista brigádja garantálta a pályaépítő gépek üzembiztonságát. *Az M.4-es munkabrigád a fődarabok javításában és az idegenfeles munkákban elért teljesítményeivel került a legjobbak közé.*

A békéscsabai pályamunkás brigádok közül az *Ady* és a *Zrínyi* szocialista brigád volt a legeredményesebb. Ők Mezőtúr állomás vágányépítésében jeleskedtek.

Jó munkát végzett a *Magasépítő* munkabrigád a Szeged-Rókus gépállomás szociális épületén.

A főnökség központjának *Baross Gábor* szocialista brigádja a műszaki szervezésben, a társszolgálati ágakkal való együttműködésben és a költségmegtakarításban ért el jó eredményt. A *Béke Komplex* szocialista brigád a tervezettnél alacsonyabb normával növelte az anyagmozgás forgási sebességét.

A jubileumi munkaverseny első szakaszában elért eredményekért 15 szocialista és munkabrigádot jutalmaztak meg. A több mint 100 ezer forintból a legjobb brigád egy-egy tagjára 1300 forint jutott.

(Fogas)

Szakmunkásavató

Ünnepélyes keretek között adták át a most végzett negyvenöt ifjú szakmunkásnak bizonyítványát a Debreceni Járműjavító Üzemben.

Az ünnepségen, amelyet *Széles Jenő* tanműhelyvezető nyitott meg, *Gál József* üzemigazgató mondott avatóbeszédet. Ezt követően *Pártos László,* a megyei tanács művelődési osztályának főelőadója átadta a szakmunkás- és érettségi bizonyítványokat, majd *Gál József* a pénzjutalmakat. A jutalmak átadása után *Balogh András,* az üzem KISZ-bizottságának titkára kívánt eredményes munkát a fiataloknak.

Kis állomások

A macsi brigád Kismacson patronál

Ha Debrecenből Füzesabony felé indulunk, a második megálló nevén töprenghet az utazó. Ez van kiírva: *Kismacs.* Mintha egy macskát becézne valaki. A helybéliek sem ismerik a név eredetét, legfeljebb annyit tudnak hozzátenni, hogy van arrébb egy *Macs* nevű falucska is.

Négyen váltják itt egymást a szolgálatban. Szombat lévén éppen az dolgozik, aki itt is lakik a kertes kis szolgálati lakásban: *Joó Ferenc,* segédtiszt. Harminchárom éves és 1975 óta van a vasútnál. Nem vasutasdinasztia sarja. Egyekről jött, ahol nem volt munkalehetőség. *Dolgozott már a pályafenntartásnál, géplánc nál, majd ide került a forgalomhoz.* Feleségét a falujából hozta, ő a háztartást vezeti. Tehén, hízó, borjú, aprójószág egészíti ki a jövedelmet. Két gyermekük van, a nagylány hatodikos, a fiú elsős lesz az őszön.

Joó Ferenc három váltótársa közül *Csányi Béla* Kismacsról, *Puki János* Debrecenből, *Bordás István* Balmazújvárosból jár ide. *Puki* fiatalember, a kétmásik már az ötvenes éveit taposса.

A kis állomás körül nagy a felfordulás: árkokat ásnak, vezetéket fektetnek a fénysorompó számára. Ha elkészül, csak egyszerű, kezelő nélküli megálló lesz Kismacs. Ez esetben máshová kell majd menni az itenieknek. A három kollégának talán mindegy, hogy hova, *Joó Ferencnek* azonban nem, de a megoldás már adott: Macsra megy forgalmi szolgálattevőnek.

Macson van a 16 tagú *Farkas Bertalan* szocialista brigád székhelye. Tavaly alakultak, s az idén már el is nyerték a „szocialista" címet. Éppen *Joó Ferenc* a brigádvezető. *Egy óvodát patronálnak Kismacson.* Parkosítottak, javították a szabadtéri játékokat — hiszen minden vasutas ezermester —, szóval örülnek az apróságok örömének. Három állomás környékét is a brigád tette rendbe.

A *Farkas Bertalan* brigád tagjai szabadidejükben is összegyűlnek, elmennek a cívisvárosba moziba, meccsre — mindannyian Debreceni Vasutas szurkolók —, csak azt sajnálják, hogy négy tagjuk hamarosan nyugdíjba megy. A fiatalok azonban tanulnak tovább, hogy ha a kis állomások megszűnnek, komolyabb munkában is megállják a helyüket.

Szatmári Jenő István

Új Népszava-kiadvány

Mi az új a családjogban?

Az első magyar szocialista családjogi törvény 1952-ben született meg, 1974-ben pedig jelentősen korszerűsödött (az 1974. évi I. törvény egyúttal a családjog egységes szövegét is megalkotta). A családvédelem hatékonyabbá tételére az országgyűlés (1986. évi IV. törvény) újabb módosító törvényt szavazott meg.

A Népszava Válaszolunk című füzetsorozatában megjelentette Dr. Csiki Ottó: Mi az új a családjogban? című írását. A szerző a családjogi törvény új vonásaival, a családvédelem feladataival és intézményes formáival foglalkozik.

Dr. Csiki Ottó régi, de nem eléggé hangsúlyozott igazsággal kezdi a téma bemutatását, nevezetesen: a család a társadalom alapegysége. A házasság és a család szilárdságát a szerző döntő mozzanatnak tekinti, felhívja a figyelmet, hogy akik családot alapítanak, házasságot kötnek, azt felkészülten, átgondoltan tegyék, és házaséletüket úgy alakítsák, hogy abban érvényesüljön a kölcsönös megértés és az arányos tehervállalás.

Ez az új Népszava-kiadvány a leghasznosabb agitációval — egy emberi, okos törvény lényegének ismertetésével — érvel a család kohéziója mellett.

S. D.

Brigádvezetők tanácskozása

Brigádvezetői értekezletet tartottak a közelmúltban a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség nagy tanácstermében, ahol *Vass Károly* munkaverseny-felelős köszöntötte a megjelenteket, és *Csiki Géza,* az üzemfőnökség helyettes vezetője ismertette a munkaverseny eddigi eredményeit. A gyűlésen két napirendi pontot tárgyaltak meg. Először a NOSZF 70. évfordulójára hirdetett jubileumi munkaverseny első ciklusát értékelték, majd küldöttet választottak a felsőbb szintű értekezletre.

DOMUS

LAKBERENDEZÉSI ÁRUHÁZ VÁLLALAT

Hazai és importbútorok, lakberendezési cikkek széles választékával várjuk kedves vásárlóinkat. Megrendelhető a közkedvelt, olcsó árfekvésű Garzon és Barba bútorcsalád.

OTP-ügyintézés, szállítás a helyszínen!

Cím: Budapest XV., Sipos D. u. 9.
Az áruház megközelíthető a 25-ös gyorsjárattal, a 70-es és a 170-es autóbuszokkal.
Nyitva tartási idő: hétköznap 10—18 óráig
pénteken 9—18 óráig
szombaton 9—13 óráig

A kecskeméti vasutasok többre is képesek

Kecskemét városképe és a vonzáskörzetébe tartozó települések szépen gondozott középületei, házsorai arról tanúskodnak, hogy szorgalmas emberek



Targoncával rakják az árut a hűtőkocsikba

lakják e tájat. Szépülő vasútállomásai bizonyítják, hogy áldoznak a kulturált utazásra és az áruszállításra is.

Petrák Mihály, a körzeti üzemfőnökség vezetője közel ezer vasutas munkájáért vállal naponta felelősséget. Amikor az év első félévi eredményeiről beszélgettünk, elégedett is volt, meg nem is:

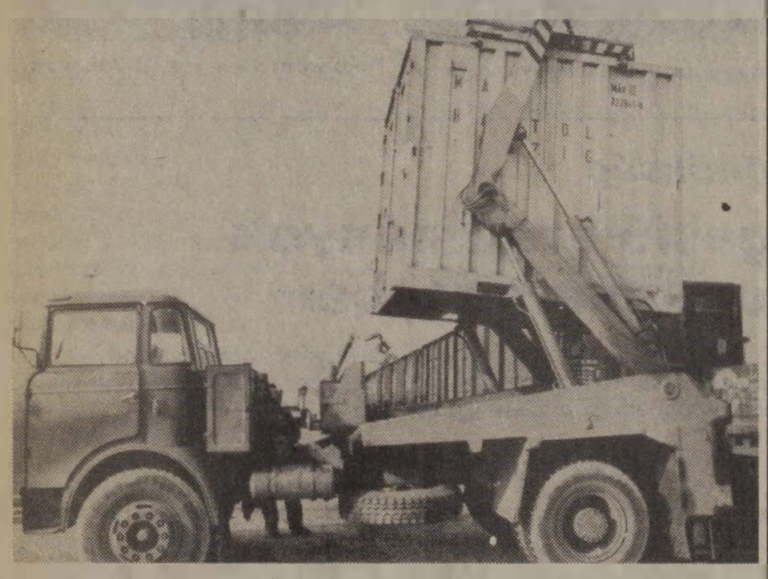
— *Ha az évi terv teljesítését tekintem, akkor nem rossz a 128 százalékos eredmény. Áruszállítási bevételünk sem alacsony, 124 százalékos, sőt a személyszállításé is meghaladja három százalékkal a százat.* Ezek azonban csak százalékok és nem az elérhető teljesítmények csúcsa.

— Ez azt jelenti, hogy a vasút többre is képes lenne?

— Feltétlenül, csakhogy az már nemcsak rajtunk múlik. Az első fél évben több vállalat nem hozta vasútra a korábban ide tervezett árut. *Például a gabonaforgalmi, szokásos exportfeladása négyezer tonnával, a belföldi kétezerrel maradt el az idén.* De megemlíthetem a körzetünkben üzemelő két konzervgyárat is, a kecskemétit és a nagykőrösit. Mindkét helyen a borsószezon csak 80 százalékos volt az idén.

— Változott-e a vasutasok munkakörülménye az átszervezés után, lehet-e javulásról beszélni?

— A vasutasok munkáját változatlanul a nagy megterhelés jellemzi. Még mindig a frekventált munkahelyekről hiányoznak mintegy kétszázan. Továbbra is jelentős a túlórafelhasználás, gyakori a 24-24-es szolgálat a mellékvonalakon. *Az utazószemélyzetnél kevés idő jut pihenésre. Az emberek vállalják, mert csak így juthatnak nagyobb keresethez.* Amióta bértömeg-gazdálkodást folytatunk, bizony meg kell fontolni, hogy hová kit veszünk fel, hogyan gazdálkodjuk ki a bérét úgy, hogy a már rég itt dolgozó vasutasé ne legyen alacsonyabb. Az is igaz azonban, hogy nem nagyon válogathatunk. Azért, hogy csak a létszámunk növekedjen, nem ragaszkodunk az új felvételesekhez.



A vagonokból speciális géppel emelik le a konténereket (Zelman Ferenc felvételei)

— Jó az együttműködésünk a szakszervezettel — folytatja. — *Hegyi Mihály* szb-titkár nagy szerepet vállal. Nemcsak agitál, hanem forgalmi szolgálatot is ellát a hétvégeken, így közvetlen kapcsolata van a mellékvonalakon dolgozó vasutasokkal is. Segíteni is könnyebben tud, hiszen elsőként értesül a gondokról-bajokról.

Kép és szöveg: Zelman F.

Villáminterjú

Francia csereüdülők a Balatonnál

Első ízben látogattak Magyarországra csereüdültetés keretében francia vasutasok 14—18 éves gyermekei. A boglárlellei vasutas üdülőben találkoztunk a 30 tagú csoporttal.

— Merre jártak? — kérdezem a csoport magyar kísérőjét, Karádi Lászlót, a szombathelyi területi intézőbizottság politikai munkatársát.

— Az első napokat a fővárosban és a Dunakanyarban töltöttük. Itt a nevezetességek megtekintése után az egyik este a BVSC székházában találkoztunk azzal a harminc magyar fiatallal, akik a csereüdültetés keretében majd Franciaországba utaznak.

— Mivel telnek a napjaik?

— *Boglárlellén sokat fürdünk, játszunk. Az üdülő válogatottjával Magyarország—Franciaország nemzetközi labdarúgó-mérkőzésre és visszavágójára került sor. Esténként hangulatos diszkó zárja az egyes napok programját.*

Ha megbíznak az emberben, nagy dolgokra is képes

Beszélgetés Szalai János vezénylőtiszttel

— Az utóbbi tízegynéhány esztendőben bizony keveset hajoltam a MÁV személyforgalmi pénztárainak apró ablakaihoz vasúti menetjegyért. Autóval utazom többnyire. Ön, a vasúti vezénylőtiszt, mikor ült utoljára vonaton?

— Néhány órával az előtt, hogy leültünk beszélgetni egymással. Mindennap vonatra szállok. Reggel indulok fél hatkor Hidas-Bonyhádról a bátaszéki vasútállomásra, ahol dolgozom, és délután négykor érek haza. Egy műszakban dolgozom mint vezénylőtiszt.

Itt nem szabad téveszteni

— Gyermekkori szép emlékeim között őrzöm azokat a kellemes nyárestéket, melyeken kikerékpároztunk a barátaimmal az esti személyvonathoz. Vártuk a tehercsatlakozást, számoltuk a vagonokat . . . 34 . . . 39 . . . 43 . . . és persze a 424-est, ami húzta. Mert minden fiú mozdonyvezető akar lenni, legalább egyszer.

— Talán furcsa egy kicsit amit mondok, de tulajdonképpen az én esetemben nem volt tervbe véve a vasút. Az általános iskola után feltétlenül egy közeli középiskolába kívántam kerülni. Igaz a közlekedés mindig is tetszett valahogy nekem, és ebben azért benne volt a vasút is. Ahogy most visszaemlékszem és kutatok a gyermekkoromban, valójában a legkedvesebb játékaim közé egy favonat tartozott, de erre már csak utólag foghatnám rá a vasutassá válásomat.

— Ezek szerint a szakközépiskola már biztos volt.

— Valóban. Hetedikes lehettem, amikor ráakadtam a dombóvári *Apáczai Csere János Vasútforgalmi Szakközépiskolára*, ahová be is iratkoztam. Nem lennék őszinte, ha azt állítanám, hogy tudtam, hogy mi vár rám, mivel jár a vasutasélet, fogalmam sem volt hogyan, miképp kell majd dolgozni.

— A vasút veszélyes üzem, ez köztudott, így gyanítom, hogy bizonyos feltételekhez is van kötve ez a pálya.

— Igen, ez feltétlenül fontos kérdés, mert egészségügyi pályaalkalmassági vizsgán kell felvétel előtt átesni. Itt nem lehet az ember színtévesztő, itt nem szabad semmiben téveszteni, óriási értékekről van szó, melyben természetesen a legelső az emberélet. Nem lehet menet közben korrigálgatni, egy-egy szerelvény nagyon sok millió forintba kerül, és sokszor még ennél is nagyobb értéket foglal magában.

— Túl akkor a reflex- és színvizsgálaton, meg a négy kollégiumi esztendőn, a „dombóvári" fiú éretté vált a vasutaséletre.

— Elméleti felkészültségünket az érettségi bizonyítvány megszerzése azért már valamelyest bizonyította, tisztában voltunk a vonatok közlekedésével, azok összeállításával, irányításával, de mindez csupán a fejemben volt még meg. *Forgalmi szolgálattevő tanuló lettem Hidas-Bonyhád állomáson, mivel ide kértem magam pályázati úton. Ekkor kezdődött az igazi vasutassá válásom, én legalábbis csak innen számítom.* Eszmélni kezdtem arra, hogy mi is az a vasút egyáltalán. Hamar kiderült, mekkora súlya van az intézkedéseknek, mennyire nincs mód a kapkodásra, és bármennyire is közhelynek tűnhet — de ez valóban egész embert kíván. Kibújik hamar a szög a zsákból, aki nem érez kellő elhivatottságot, az bizony hamar megy innen.

— Kemény 19 évével az ember hogyan boldogul a hétköznapokban?

— Nehezen. Idős, igazi vasutasembereket kellett igazgatni, akik java része a kora szerint apám lehetett volna. Nem volt egyszerű, de nekem nagyobb fejtörést okozott az akkor, mint azoknak, akiket irányítanom kellett. Az emberek segítsége, szívből jövő őszinte természetessége átbillentett a nehéz perceken.

— Jó pálya. Télen a meleg kályha közelében, nyáron az árnyas gesztenyefák alatt, pár jegy kiadása, vonatindítás és kész . . . Sokan ennyit érzékelnek a vasútból.

— Ez a része már csupán a látvány. Óriási mennyiségű, precíz, minőségi munka és egy hatalmas kollektíva összehangolt, mindenre érzékeny rezdülése van e mögött. Nem is lehet ezt szavakkal elmondani, de nem is kell. *Mi, akik ebben élünk, ez a mindenünk — akiknek vérévé vált a vasút és a vasutasság, valójában ezt tartjuk a természetesnek.* Egy személyvonatot eleresztení biztonságosan úgy, hogy az biztosan oda is ér, ahova indult . . . valami csodálatos érzés.

A szakma sava-borsa

— Menjünk csak vissza egy kicsit a múltba. Haza kellett vinni egy olyan famíliába a vasút tiszteletét, melyben ha jól tudom, vasutas még soha nem élt . . .

— Nem jelentett gondot, mert az egész család örült már eleve az érettségimnek, nagy szó volt ez a mi családunkban. Bennem célok gyúltak és keltek életre, én bizonyítani akartam önmagamnak is, hogy képes vagyok valamire, valami többre, a család pedig támogatott. Ahogy egyre több időt töltöttem a sínek közelében, egyre jobban átitatódtam egy különös, a kívülállónak megfoghatatlan szellemmel. Valljam be bátran: *én a vasút szerelmese lettem.* A napok múlásával mindig jobban és jobban éreztem, hogy jó úton haladok afelé, ami a kezdetkor még csak egy képlékeny, ködös cél volt csupán.

— Szépen vall a munkájáról, de bennem az vetődik most fel, hogy ehhez az ambícióhoz párosítható-e az előmenetel lehetősége, az anyagi boldogulás, a jövő?

— Tizenkét évi aktív vasutasmúlttal, négyévi tanulással, gyakorlati idővel és a fővárosban eltöltött kemény 12 hónappal, 1986 októberében kerültem Bátaszékre vezénylőtisztnek. Ez pedig az én szememben siker, szakmai és erkölcsi siker. *A ferencvárosi rendező pályaudvaron érezhettem meg a szakma savát-borsát.* Kemény munkáshétköznapok, tanulás a vasúti tisztképzőben, miközben a családommal olyan lakásban lakhattam, amit a MÁV biztosított. A kezdés majd mindenütt pénztelenséggel is párosul. Kaptunk szolgálati lakást, majd amikor bekívánkoztunk Bonyhádra, a városba, gondolva a gyerekekre — bölcsőde, óvoda, iskola —, munkáslakáshoz juttatott bennünket a vasút. A feleségem három műszakban dolgozott a kórházban, a lányok kicsik voltak még, katona is voltam közben, aztán tanultam, szóval én nem panaszkodhatom. *Bátaszéken vezénylőtiszt vagyok, szakmai előrelépésemhez minden lehetőség adott, én pedig szeretek élni a lehetőségeimmel.* Egy időszakban keményen megköveteli az élet mindenkitől a magáét, úgy érzem, mi már ezen túlvagyunk. A hidas-bonyhádi vasútállomáson lakunk egy szép családi házban, ami szolgálati lakás.

Amit az iskola nem tanít

— Arra lennék kíváncsi, hogy milyen emlékek fűződnek a vasutasnaphoz, mekkora értéket képvisel ez az ön szemében?

— A tisztté avatásomra vasutasnapkor került sor 1983 júliusában, a második vasárnapon, a fővárosban, a Nyugati pályaudvaron. *Mit mondjak, egyszerűen felemelő és nagyon ünnepélyes volt. Körülöttem a család öröme, két kislányom és a feleségem az ünneplő hozzátartozók között.* A mi ünnepünk pirosbetűs ünnep, a szakma megbecsülésének hangot adó és kellő rangot biztosító fóruma. Vasúti tiszt lehettem, ami megadta a lehetőségét a további előrelépésnek.

— Mit ér a vasutasok egyenruhája?

— Érettségi után nem voltam én vasutas. Ma már annak vallhatom magam, akkor bizony érzékenyen érintett, hogy nem azt érzik az emberek a vasutas-egyenruha láttán, amit az azoknak a szemében ér, akik viselik. Főleg az idősebb korosztályra gondolok. Ők még néha akkor is azt viselik, amikor nem feltétlenül szükséges, mondjuk a borbélyhoz is abban mennek. Apósom nagy példa volt előttem, ő nem iskolapadban tanulta a szakmát, megmászta a szamárlétrát az évek során és nagyszerű vasutas. *Tőle aztán lehetett tiszteletet, szeretetet tanulni a szakma, a vasút iránt. E korosztálytól azt tudtam megtanulni, amit egyetlen iskola sem képes megtanítani, mert végül is nem is tanítható.* Mi négy év alatt többet „tömtünk a fejünkbe, mint sok vasutas negyven év alatt a tapasztalással begyűjtött, de ami tőlük átragadt ránk, az óriási. Igazi mesterem volt *Barcza István* is. Befogadtak, elfogadtak és elismertek, amit az is bizonyít talán, hogy *három hónap bátaszéki vasutasmúlttal megválasztottak főbizalminak, majd két hónap múlva beválasztottak a dombóvári szakszervezeti bizottságba is.* Öt dombóvári mellett egyedül képviselem a Cecétől—Mágocsig terjedő vidék vasutasainak érdekeit. *Ha megbíznak az emberben, nagy dolgokra is képes.* Közvetlen főnökeim támogattak, a beosztottak megérezték szinte azonnal, hogy nem a játékvonatok világából jöttem. Egy vasutas önmagában nem vasutas — ez csupán egy egész kollektívával válik érezhető, tapasztalható erővé.

Részt vállalni a megújulásból

— Olyan érzésem támadt magát hallgatva, hogy nem kíván a 130 ezer vasutasból csak egy maradni.

— Nem! Nem szeretnék egy vasutas lenni a sok közül, ennél többre vágyom, ennél nagyobb terveim vannak, ennél jobban véremmé és életformámmá vált a vasút. *Hatalmas jövő előtt áll a vasút, hiába mondják sokan, hogy a vasútnak lassan csak múltja van. Ez nem igaz!* A lehetőségek adottak és óriásiak. A vasúti teherfuvarozásnál jobb, hosszú ideig nem lesz. A vízi út lassú, a repülő drága és korlátozottak a lehetőségei, a közúti fuvarozás gyors, de képtelen nagy tömegű áru állandó mozgatására. Nekünk a színvonalat kell javítanunk, és meg is tesszük. Néha a családi élet rovására is megy a mi igazi vasutasságunk, de itt dől el, ki az igazi, az odavaló ember. Nincs szombati diszkó, meg szilveszteri malacpecsenye — ha a vezénylés úgy kívánja.

— Gondolom, egyszer majd állomásfőnök lesz. Receptje biztosan nincs, de ahogy elhallgattam, elképzelése feltétlenül van erre nézve.

— Szakmailag jól összekovácsolódott gárdát, igazi, egymásért, a vasútért tevő kollektívát szeretnék kialakítani, nagy lelkesedéssel és nagyon lelkes emberekkel. A vasút megújul, mi nem csodákat kívánnánk tenni — én magam sem — csak *részt vállalni ebből a megújulásból.*

Felfedeztük a természetet

— Úgy gondolom, dolgoztunk eleget, most lazítsunk egy kicsit a végére! A szabad idő eltöltése sem jelent gondot, az az érzésem.

— Mióta ismét Hidas-Bonyhádon lakunk, időnk nagy részét a lakásfelújításra, a csinosításra fordítottuk. Most kedves, lakályos a ház. Örülünk az új autónknak, bejárunk a kertmoziba elég gyakran, nagyokat sétálunk és a nyári kánikulában óriásiakat fürödtünk a lányainkkal. Persze, a játék is sok időt kitölt. *Nagyszerűen érezzük magunkat, ismét felfedeztük a természetet, újra vannak fák és bokrok körülöttünk, meg zöld fű és kék ég fölöttünk.* Szeretjük a zenét, ki is szolgáljuk magunkat vele, imádunk olvasni, így a legjobbnak tartott képes magazinok mindig a kezünkben vannak. Új, jobb életmódra álltunk át, a városba csak látogatóba megyünk mostanában.

— Tudom, kevés a mozdony és a vagon a MÁV-nál, nehéz helyzetben is vannak, mégis azt kívánom: sokan szeressék hasonlóképpen a vasutat, és akkor az, amiről beszélt, valósággá is válik. Köszönöm a beszélgetést.

Szabó Sándor

Aktivisták kirándulása

Minden évben érdekes kirándulást szervez dolgozói részére a fényeslitkei állomásfőnökség művelődési bizottsága. A korábbi években Bodrogköz és Zemplén vidékét, Szatmár és Bereg természeti szépségekben gazdag tájait látogatták meg. Legutóbb Eger környékének megtekintése szerepelt úti programjukban. Délelőtt az egri várat és a híres székesegyházat keresték fel, majd rövid városnézés után meglátogatták a városi művelődési központot. Délután a festői szépségű Szilvásváradra utaztak, ahol kipróbálták a hegyek közt kanyargó kisvasutat is. A szervezők az oda- és visszaúton vetélkedőkkel, nótaversenyekkel szórakoztatták a résztvevőket.

A munkahelyi művelődésben szerepet vállaló dolgozók és családtagjaik negyventagú csoportja részére az üzemigazgatóság kedvezményesen biztosított autóbuszt.

Elhanyagolt vágányközök, veszélyes szabálytalanságok

Munkavédelmi ellenőrző körúton a szolnoki rendezőben

Munkavédelmi ellenőrző körútra indulunk a szolnoki rendező pályaudvaron. Velünk tart *Kálmán László,* a vezérigazgatóság munkavédelmi osztályvezető-helyettese és *Széll György,* a debreceni igazgatóság ellenőrzési osztályának munkavédelmi ügyintézője is.

Mielőtt kimennénk a sínek közé, tájékozódom. *Széll Györgytől* megtudom, hogy a leggyakoribbak a botlásos balesetek a rendezőben. Bár az üzemfőnökség sokat tesz ez ellen, (például havonta jön a szemétszedőgép), de akkora az áruszóródás, hogy ez nem jelent megoldást. Több helyen hiányoznak a kábelcsatorna-fedő lapok, amit pótolgatni szoktak ugyan, de sosem érnek a munka végére.

Ittasság miatt negyven elbocsátás

Szekeres Sándor, a KÜF munkavédelmi vezetője mindehhez hozzáteszi, hogy az áruszóródás egyik oka az, hogy alkatrészhiány miatt a vágányfék állapota nem mindig kielégítő.

— *Többször vizsgáltuk az üzemi balesetek körülményeit* — folytatja *Szekeres Sándor* —, *s ezek 70 százaléka lábsérülés, amely a munkahelyen való közlekedés közben történt.* Egyébként javult a munkafegyelem, szigorodott az ellenőrzés, amióta *Bató Sándor* a körzeti üzemfőnök.

Tavaly az első félévben tizennégy foglalkozási baleset volt Szolnok állomáson, idén már csak kilenc! Ehhez persze az kellett, hogy a központi intézkedéseket megelőzve ittasságért és társadalmi tulajdon elleni vétségekért a legsúlyosabb büntetést alkalmazzák. *Az elmúlt év márciusától több, mint 40 embert bocsátottak el ittasság miatt.*

A vágányokon keresztül a rendező felé igyekszünk. A régi rendezőn már a sínkoronáig ér a söder. A pálya olyan gyenge, hogy Szergejt már nem is eresztenek ide, csak egy Bobo jár át néha. Bár bontásra vár ez a rész, de azért még használják: itt igazítják a rakományokat. Csoportunk az F 19-es váltóhoz érkezik. Még a váltókar és a sínek között is bozótsűrűn nő a pásztortáska, s ebből a gaztengerből egy hosszú, vastag drótszálat húz ki *Pásku Jenő,* a vasutas-szakszervezet munkavédelmi osztályvezetője.

— *Régen járhatott itt a vonalgondozó* — jegyzi meg.

Kerékpáron érkezik egy vasutas. Szinte alábukva keresi a váltókart és erőlködve, csak a negyedik rántásra tudja átfordítani. Közelebb lépve látjuk, hogy vöröslik a rozsda a fémalkatrészeken.

— *Nincs váltótisztító, nincs elég ember!* — magyarázza *Bacsik József* rakodásirányító, miközben felül biciklijére. — *Ha éppen valaki fölös, akkor gyorsan lekenetik vele a váltókat, de ez amúgy is bontási terület, már a térképen sem szerepel. Itt lesz az új konténer-pályaudvar.*

Leállítják a munkát

A rendező indulókörzetében álló épület földszintjén munkahelyek vannak; itt található a kocsivizsgálók szolgálati helye is, az emeleten pedig a szociális helyiségek. Épp ide tartunk, amikor észrevesszük, hogy az épület és a vágányok között egy markológép dolgozik. Beleharap a szénhalomba, fordul és teherautóba szórja rakományát. De minden egyes fordulatnál a markoló felemelt gémje veszélyesen megközelíti a felsővezetéket.

— *Vajon feszültségmentesítették-e a vezetéket?* — teszi fel a rutinkérdést *Pásku Jenő.*

Nagy Bélát, a rendező főnökhelyettesét hívjuk a helyszínre. Azonnal leállítja a munkát, majd elmondja, hogy egy korábbi megbeszélés alapján jött ide a markoló, (a gép egyébként a vontatási főnökségé), de nem jelentkezett a munkahelyi vezetőnél, és engedély nélkül kezdett dolgozni, karnyújtásnyira a 25 kV-tól. Mindez jegyzőkönyvbe kerül, majd megyünk tovább.

A kocsivizsgálók szolgálati helyén *Csordás Mihály* és *Nagy András* éppen egy korty kávét iszik. Amikor megtudják, hogy mi járatban vagyunk, árad belőlük a panasz.

— A régi fürdő kicsi volt, s most átépítik. A munka már egy hónapja tart és még sehol sincsenek a bővítéssel. Addig meg egy ideiglenes fürdőt használunk, de az olyan, hogy még valami fertőzést is összeszedhet az ember.

— Van-e elég öltözőszekrény? — kérdezi *Kálmán László.*

— Nincs: kettő nem jut mindenkinek. Legtöbbünk a tiszta ruháját is a munkaruha mellett tárolja.

— Milyen a munkakapcsolat a KÜF-fel?

— *Nem a legjobb. Nekik kellene például a tömlőket, csavarkapcsokat felrakni, de nézzenek csak oda!* — mutat ki egy elhaladó szerelvényre. — *Lógnak majd' mindegyik kocsin. Nem foglalkoznak vele. Persze kevés az ember náluk is.*

„Az én nevemet kiírhatja...!

Felmegyünk az emeletre. A készülő fürdőben nem dolgozik senki. Az öltöző nyomasztóan zsúfolt. A légypiszkos fénycsövek alatt egy szélesebb vállú ember nem tud végigmenni a szekrények között. Öltözőpadot nem látni, a villanykapcsoló törött, balesetveszélyes. Az egyik női öltöző szűk, ablaktalan odú. A falon félvak, foncsorhullató tükör lóg két 120-as szögön.

— Csak ilyen tükröt kaptak?

— *Nem kaptuk ezt. Találtuk, s idehoztuk* — mondja az egyik takarítónő és hozzáteszi, ki ne írjam a nevét, mert kikap a főnökétől.

— Az én nevemet nyugodtan leírhatja — szól közbe özvegy *Kádas Jánosné* indulattól fűtött hangon. — *És azt is írja meg, hogy sok szekrényt ketten használnak, annyira törődnek velünk! Meg azt is, hogy a mosdóban több, mint egy éve van egy WC-kagyló, ami nincs bekötve. Így negyven nő csak egyet használhat. Mi lesz akkor, képzelje csak el, ha megint elromlik, mint a múlt héten.*

Ismét a vágányok közt járunk. Látszik, hogy kevés az a havi egy takarítás, amit a szemétszedő géppel végeznek.

— Két éve jártam itt utoljára — mondja a szemlebizottság egyik tagja a kíséretünkben lévő *Nagy Bélának.* — Akkor nem vették ki az elegyből a nem gurítható kocsikat. Mi a helyzet ma?

— Itt 24 óra alatt átlagosan 2400 kocsi megy át. Sokszor egy ötvenes elegyből harmincat ki kellene venni. Itt azonban még az a fontos, hogy hány kocsi hány fogással gurult, de azt már senki sem kérdezi, hogy milyen áron? Nálunk hat vágányra jut egy sarus, de sajnos előfordult már, hogy csak úgy volt meg a létszám, hogy a gépkísérő, a vonatösszerakó, a fordulós térfőnök meg én álltunk be egy műszakra sarusnak. Én tudom, hogy ez utasításellenes, de a szükség törvényt bont, és magamra kellett vállalnom a felelősséget, hogy ne bénuljon meg a rendező.

A tanulságokat remélhetőleg levonják majd az illetékesek, és a jegyzőkönyvben rögzített, testi épséget veszélyeztető szabálytalanságokat mielőbb megszüntetik.

D. K.

Sínhegesztők

A ferencvárosi rendezőpályaudvar rekonstrukcióján sokan dolgoznak. A városföldi sínhegesztők csapata alighanem a legkisebb.

— Mindössze hatan vagyunk — mondja *Dániel László* pályamester —, de fontos munkát végzünk. A Keleti rendezőben hézagnélküli vágányok lesznek munkánk nyomán.

Miután kissé értetlenül pislantottam a pályamesterre, készséggel magyarázni kezdett:

— Folyamatosan összehegesztett sínekről van szó. Műszakilag, de gazdaságilag is előnyös, mert kevesebb fenntartási munkát igényel, nagyobb az élettartama, csökkenti a vontatási költségeket. A csapat valamennyi tagja — *Vízhányó Tibi* kivételével, aki pár hete kezdett el dolgozni — rutinos hegesztő, pontosan tudják tennivalóikat, kitűnő szakmunkások. Ketten közülünk állami díjasok. A munka nagy precizitást, figyelmet igényel, fizikailag sem könnyű.

— *Bizony sokszor kell emelgetni a kalapácsot* — veszi át a szót *Zsámboki Sándor* —, ugyanis a sín futó- és vezetőfelületéről a sín keresztmetszetén túlnyúló fölösleges acélt még vörösizzáskor le kell vágni, illetve leütni.



— A sínhegesztés speciális szakma — folytatja *Dániel László* —, kötő és felrakó változata ismert, mi az előbbit alkalmazzuk, ezen belül is az úgynevezett alumínotermikus hegesztést.

— Mi ennek a lényege?

Laci néhány pillanatig nem szól, majd arra kér, hogy menjek ki vele a helyszínre, nézzek meg egy hegesztést.

Nos, megnéztem — és elámultam. *A városföldi csapat munkája a szó szoros értelmében elbűvölt. Az összeszokottságuk, az, hogy szavak nélkül is mindegyikük tudta mi következik és miért . . .* Munkájukat szavakba foglalni nagyon nehéz egy laikusnak. Szerencsémre éppen ellenőrzésre jött a hegesztők „nagyfőnöke", *Kovács László,* aki kiselőadást tartott:

— A sínvégekre öntőformát helyezünk, valamint vaslemezből készült, homokkal bélelt salaktálat. A formákat eltömítjük, majd a sínvégeket előmelegítjük körülbelül 1000 Celsius-fokra. *A jó hegesztő ezt a sín izzásából, pontosabban az izzás színéből megállapítja.* Ezután a sínhez erősített, állványra helyezett magnezit bélésű öntőtégelybe betöltjük az úgynevezett *hegesztési adagot* (ez egy különleges összetételű anyag: revepehelyből, alumíniumdarából, vasadalékból és ötvözőanyagból áll). Mindezt gyújtórúddal kémiai reakcióba hozzuk, és az ez által keletkező izzó termitacélt a formák közötti 14 milliméteres hegesztési hézagba folyatjuk az öntőtégely alján lévő csapolószeg felütésével. Az acél megolvasztja a sínvégeket, és az ömledék dermedése után keletkezik a sínvégeket összekötő hegesztési varrat, vagy hegesztett sínkötés.

Kovács László még magyarázott volna tovább, de finoman jeleztem, hogy kissé bonyolult számomra a dolog.

A csapat vezetője, *Dániel László* szólt ismét:

— Most kivételesen nincs okunk a panaszra. A MÁV egyik legjobb munkásszállóján lakunk, munkahelyünkhöz alig pár percnyire. Tudunk olcsón ebédelni és vacsorázni. Sajnos, ez nincs mindig így, ezért nem bántuk, hogy a Fradiba küldtek bennünket. Valószínű, hogy augusztus végéig maradunk, de utána sem fogunk unatkozni, telephelyünkön, Városföldön is van elég munka.

(sárközi)

Élenjáró gyulaiak

Gyula üdülőváros. A vár és annak közelében kialakított kellemes gyógyfürdő, a strand, a különféle kulturális rendezvények és a SZOT-üdülő évente sok tízezer látogatót vonz. A város rangjához, vendégforgalmához méltó a vasútállomás is. Az első, amit a vonattal ideérkező tapasztal, az a rendkívül nagy tisztaság, a gondozott környezet, a szivárvány minden színében pompázó virágágyások. Az állomás kollektívája sokat tett a munkahelyi környezet tisztaságáért, szebbé tétele érdekében.

Tavaly közel 600 ezer utas fordult meg az állomáson, idén az első félévben 336 ezren vették igénybe szolgáltatásainkat, így nem mindegy, hogy milyen kép alakul ki rólunk — fogad Varga Zoltán állomásfőnök. Majd nem kis büszkeséggel hozzáteszi: a környezetvédelmi világnap alkalmából elnyertük a SZOT elismerő oklevelét, amely további állomásszépítő munkára kötelez. Valamennyiönknek jólesik az utasok, a városlakók elismerő szava, megnyilatkozása.

Az utasok kiszolgálásával is példamutatóan törődnek Gyulán. Öt jegypénztár gondoskodik a jegyváltásról, és a szükséges információt is készségesen megadják. Idén tavasszal a SZOT-üdülővel megállapodást kötöttek, amely alapján turnusváltás előtt a helyszínen, az üdülőben is árusítanak vasúti menetjegyet. Négy hónap alatt közel 90 ezer forint értékű menetjegyet adtak el, miközben az állomás utasforgalma sem csökkent. A nyári hónapokban különösen nagy az állomás forgalma. A Várszínház előadásai — amelyekre a MÁV 33 százalékos kedvezményt adott — is sok látogatót csalnak ebbe a Fehér-Körös partján fekvő szép városba.

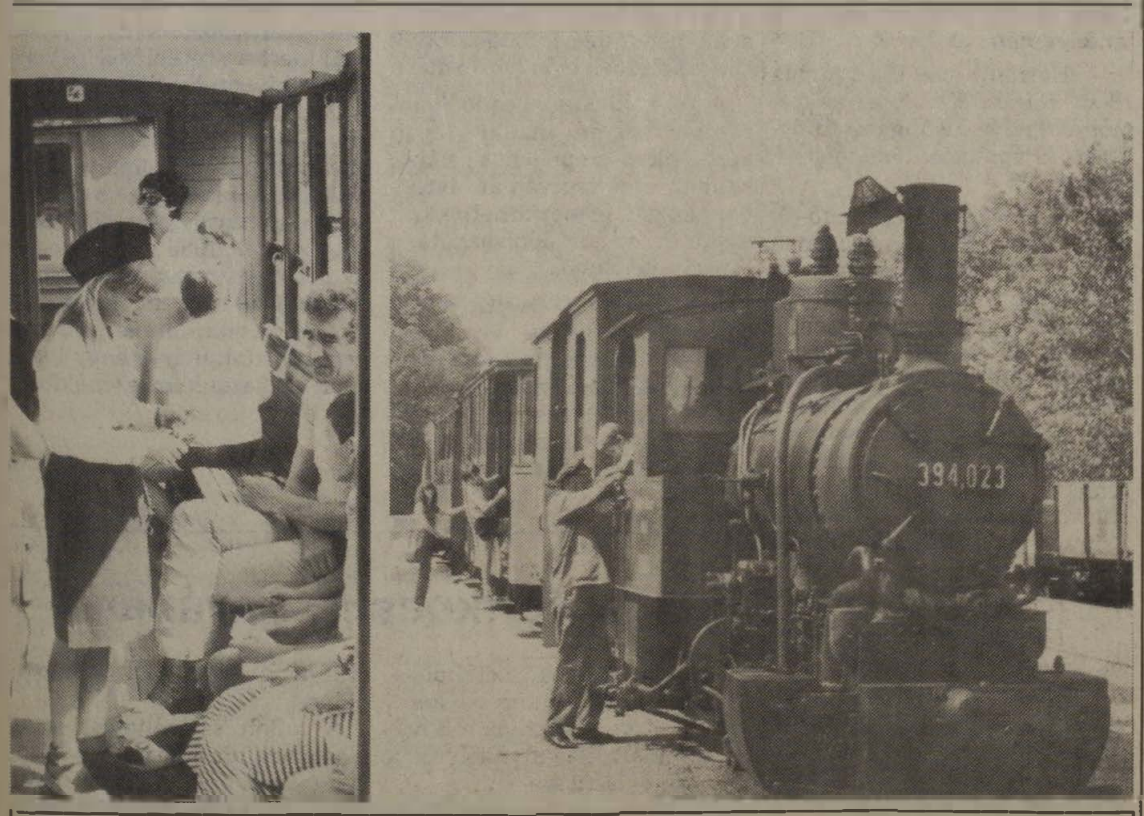
Milyen az állomás áruforgalma?

Az első félévben 34 ezer 700 tonna árut szállítottunk el, mintegy négyezer tonnával túlteljesítettük áruszállítási tervünket — mondja az állomásfőnök. — Legnagyobb feladónk az országos hírű Húskombinát, amely belföldre és exportra egyaránt küld termékeiből. Rajta kívül a Tejporgyár, a Vízgépészeti Üzem és a DEFAG szállításai a legjelentősebbek. Csupán a DEFAG naponta 15—20 kocsit rak meg fával mohácsi, illetve jugoszláv rendeltetéssel. A Gyulai Fa- és Fémipari Szövetkezet pedig évente mintegy 330 (húsz) lábas konténerben és 150—200 fedett kocsiban ad fel irodai bútort. Az érkező áruk súlya évente 140—200 ezer tonna között mozog. Nehéz lenne felsorolni valamennyit, csupán a legjelentősebbeket emelném ki. A DÉLÉP-nek betonáru, söder, a TÜZÉP-nek építő- és tüzelőanyag, a Pincegazdaságnak ital áru, a Húskombinátnak csomagolóanyag érkezik. S még egy áruszállítással kapcsolatos hír: a Húskombinát iparvágány építését tervezi.

A nagy áruforgalom ellenére az első félévben a 16 órás normaidő helyett csak 13,66 órát, az idegen kocsik pedig 12,6 óra helyett 10,86 órát várakoztak a továbbításra. Igen eredményesen dolgozik a MÁV-VOLÁN komplexbrigád, amely az utóbbi négy évben kétszer lett első a kiskategóriájú állomások versenyében. Tavaly vállalásaikat 106 százalékra teljesítették. Különösen a kulturált utazás terén végzett munkájuk érdemel dicséretet.

A „Tiszta vasútért" mozgalomban 400 óra társadalmi munkát végeztek. Hasonló elismeréssel kell szólni az állomás három szocialista brigádjáról is, akiknek nagy része van abban, hogy 1981 óta az állomás minden évben elnyerte az Élenjáró Szolgálati Hely címet.

(Gellért)



Az elmúlt hetek kánikulai időjárása ellenére sokan keresték fel a nagycenki múzeumvasutat. Továbbra is nagy sikere van a gőzmozdony-vontatású apró vonatoknak. A melegtől elgyötört utasokat Kastély végállomáson korabeli resti várja — mai árakkal . . .
(Thorday Zoltán felvételei)

HÉV-centenárium

Az 1880-as években az ipari és kereskedelmi fejlődés a főváros körzetében többszörösére növelte a szállítási igényeket, ezért megkezdődött a mellékvonali helyiérdekű vasutak létesítése. A Budapest környéki hálózat kiépítésére a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság vállalkozott. Az volt az elképzelésük, hogy a közutak mentén megépítendő sugárirányú pályák a lóvasúti hálózat folytatásai legyenek.

Az első pályát, a jelentős mezőgazdasági településre, Soroksárra vezették, de az 1882-ben született közgyűlési határozat után még öt évet kellett várni a megvalósításra, pedig a főváros, mint „az élelmezési viszonyokra jótékony kezdeményezést" örömmel fogadta az ötletet.

A Soroksárig kiépült 9,4 kmes vasúti pályát 1887. augusztus 7-én nyitották meg, és már három hónappal később, a község déli területén átvezető sínpárral Harasztiig meghosszabbították. A forgalom 4 tramway típusú (lefedett hajtással épült) gőzmozdonnyal, 16 személy-, 4 poggyász-, és 20 középütközős teherkocsival indult.

A fővárosban munkát keresők a peremterületeken telepedtek le. Így a HÉV-vonal mellett Pesterzsébet lakossága többszörösére növekedett, s ez a változás sűrűbb vonatforgalmat igényelt. A gőzüzemet sem műszaki, sem üzemgazdasági okokból nem volt célszerű fenntartani, ezért *a vonalat 1906-ban Erzsébetfalváig, 1909-ben Soroksárig, 1910-ben Dunaharasztiig villamosították.* A pesterzsébetre vezető — később a villamosvasút-hálózathoz kapcsolt — hurokvágány 1907-ben már villamosüzemmel épült. A soroksári HÉV forgalmát növelte az 1912-ben megnyitott csepeli szárnyvonal is, amely 1925-ig működött.

Keller László

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

Dunaújvárosi Hírlap

Sike József véletlenül lett vasutas. Érettségi után az állatorvostudományi egyetemre jelentkezett, ám a sokszoros túljelentkezés miatt elutasították. Ez 1953-ban történt. Elszegődött Sztálinvárosba, a MÁV-hoz, kocsifelírónak. Azután, ahogy az lenni szokott, elvégzett különféle szaktanfolyamokat. Időközben tizennégy és fél évig tartalékos volt. A másfél évtized alatt megjárta többször is Pusztaszabolcs, Paks, Rétszilas, Börgönd közötti szolgálati helyek mindegyikét, s igen nagy helyismeretre tett szert, ami hasznára vált legújabb, immár fél évtizede betöltött fegyelmi és balesetvizsgálói munkakörében.

Főnökei értékelik elméleti felkészültségét és gyakorlati szakismeretét. Ahogy mondják: *ahhoz a korosztályhoz tartozik, amely ma a vasút derékhadát alkotja.* Ezért is vették fel az ő nevét is a kitüntetésre érdemesek listájára, s ezért részesült a vasutasnap alkalmából vezérigazgatói dicséretben.

Észak-Magyarország

A Gömöri pályaudvaron hatalmas, 40 tonna teherbírású portáldaru vonja magára a figyelmet. A széles, vaskos lábakon terpeszkedő gépezet alatti két sínpárra dízelmozdonyok tolatnak, húzatnak ki szerelvényeket. A pőrekocsikon sorakozó konténereket a portáldaru acélhorga, megfogó szerkezete emeli a magasba, majd ereszti le a vágányok melletti betonozott talajra. A Borsod Volán speciális járművei indulnak útra az árukkal megrakott konténerekkel.

A Világbank közreműködésével vásárolt szupermasina: a Rába—KLAUS emelő és rakodógép — Menningből való — daru nélkül most emeli le a hússztonnás konténert először a vagonról. A próba sikerült . . .

A Gömöri arról is nevezetes, hogy — a Józsefvárosi után — *ez az ország második legnagyobb konténer-pályaudvara. Feladata szerint a borsodi nagy iparvidéket kell kiszolgálnia.* Hogyan sikerül? *Béki Károly* egységvezető:

— A konténeres fuvarozás különösen 1983-mal kezdődően nőtt dinamikusan. Tavaly értük el a csúcsot. Az előző évitől 35 százalékkal több: 30 208 megrakott közép- és nagy konténert fogadtunk, indítottunk útba. A legnagyobb megrendelőnk a TVK, amely elsősorban tejfóliákat, hordtáskákat, a BKV, amely főleg műanyag termékeket fuvaroztat.

A Rába—KLAUS kooperációban készült, s mintegy 9 millió forintos áron vásárolt nagy teljesítményű önrakodó szállító gép június 9-én gördült be a Gömöribe. Vezetője *Orliczki Attila* ezt mondja:

— A gépet a menningeni KLAUS cégtől vettem át. Ez 30 tonna mennyiségű árunak a vagonokról való le-, s oda felrakására alkalmas, de a cég a biztonság érdekében csak 24 tonnára hitelesítette. A miskolci igazgatóság első ilyen gépe igen sokra képes.

Dolgozók Lapja

A régi községek, hajdan önálló és nagy múltú falvak közigazgatási egyesítésével párhuzamosan menthetetlenül kikoptak a régi helynevek, sok település „tűnt el" a térképről. *A helységnévváltoztatás nyomán módosultak a vasúti állomások megnevezései is.* A kedvezőtlen folyamatba a helybeliek és a helytörténet iránt érdeklődők azonban nem törődtek bele. Egyre több helyütt emelték fel szavukat a különböző fórumokon azért, hogy a régi falunév is szerepeljen a település határain. Így került például a zöld helységnévtábla Szőnybe.

A közelmúltban az új vasúti menetrend kiadásakor döntött úgy a MÁV, a tatabányai népfrontbizottság javaslatára, hogy Tatabányán az állomásokat a régi településekről nevezi el.

Tatabánya hajdan négy község — Tatabánya, Bánhida, Alsógalla és Felsőgalla — egyesítésekor emelkedett városi rangra. *A régi településekből a legifjabb kétségkívül Tatabánya, amely az alsógallai bányateleptől 1902-ben vált külön és lett önálló község.* A széntermelés növekedésével gyorsan gyarapodott az új település lakossága. 1923-ban nagyközségi rangra emelték.

A négy községet 1947-ben vonták össze. A fiatal város, Tatabánya 1950-ben lett megyeszékhely. Az új döntés alapján az állomásokat a régi községekről nevezik el. Tatabánya-Alsó ezentúl csak Tatabánya néven szerepel majd. A Tatabánya-Felsőt Felsőgallának, a középsői megállóhelyet pedig Alsógallának, az erőműi megállót pedig Bánhidának nevezték el.

Ugyancsak változott a Lábatlan-Felső megállóhely neve. A hajdani „társközségről" Piszkéről nevezték el az ottani állomást.

Vas Népe

Kevés a pénze a vasútnak. Mindezek mellett nagyon sokat adnak a környezetvédelemre. Pár esztendeje Celldömölkön 20 millió forintos költséggel egy szennyvíztisztító rendszert helyeztek üzembe. *Most erre a beruházásra alapozva, július elején megkezdték egy teherkocsimosó és fertőtlenítő építését. A 25 millió forintos költségbe kerülő létesítményt a jövő év novemberére szeretnék átadni a rendeltetésnek.*

Ez év októberére készül el Szombathelyen egy másik környezetvédelmi beruházás. Négymillió forintba kerül a nagy teljesítményű dízelmozdonyok vízellenállását mérő berendezés. Pápán és Veszprémben is jelentős környezetvédelmi beruházások kezdődnek.

Zalai Hírlap

Máté János vezető váltókezelő alapszervezeti KISZ-titkár a zalaegerszegi vasútállomáson. A katonaság után cserélte el a férfi szabó szakmát a vasutasságra, egészen egyszerűen azért, mert itt több a pénz.

— Pedig ezzel a választásommal naponta megteszek százhúsz kilométert, hiszen Tornyiszentmiklósról járok be dolgozni a megyeszékhelyre. Tetszik ez a munka, ellenkező esetben már régen tovább álltam volna. *Itt olyan közösséget találtam, ahol élvezet dolgozni. A 22 tagú alapszervezet* — bár lassan túlkorosak leszünk a harmincas átlagéletkorral — *minden akcióra gyorsan és hatékonyan mozgósítható, legyen az társadalmi munka, vagy bármi más.* S mivel műszakon túl is együtt vagyunk, jobban ismerjük egymás tulajdonságait. Ez a napi munkában is kamatozik, hiszen tudjuk, ki hogyan és milyen feladattal terhelhető. Aztán nagyon fontos a főnökség bizalma, amit én úgy érzem, hogy bőven megkapok. Már az is elismerés, hogy megkaptam a *Szakma Ifjú Mestere* kitüntető címet. Készülök is szorgalmasan a segédtiszti tanfolyamra, hogy még jobban megismerjem ennek a nagy családnak az életét.

Déli Hírlap

Ritka gombászszerencsének örülhetett *Mondok Ferenc* kocsikisérő és *Szamosi Barna* mozdonyvezető. A miskolci vontatási főnökség dolgozói hazafelé tartottak az utolsó fuvarral. A Mezőkeresztes—Mezőnyárád és Csincse közötti szakaszon valami fehérlett a sínek mellett, a zöldellő rét közepén. Mint később kiderült: *óriási pöffeteggombára leltek.*

— Öt-hat óra lehetett, amikor felfigyeltem az akkor még ismeretlen fehér foltra — mesélte *Mondok Ferenc.* — Roszszat sejtettünk, ezért megálltunk. Aggodalmunk azonban hamar elszállt, amikor megpillantottuk a gombacsodát. Óvatosan leszedtük, majd behoztuk. Kollégáink még a szájukat is eltátották, amikor megtudták, hogy gombánk több mint 40 centiméter magas, 30-32 centiméter széles, a súlya pedig majdnem 5 kilogramm.

— Mindketten szeretjük a gombaételeket — modta *Szamosi Barna.* — Ezért a példányt nemcsak két részre osztottuk, munkatársainknak is jutott belőle.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Az ítélet tükrében

Az alsóőrsi vasúti tragédia

Mint már arról lapunkban is beszámoltunk, 1986. július 18-án Alsóőrs és Balatonfüred között a vonat halálra gázolt négy vasutast. A veszprémi városi bíróság 1987. február 25-én meghozott ítéletében, Balogh Árpád főpályamestert bűnösnek találta több halált okozó, foglalkozás körében elkövetett gondatlan veszélyeztetés vétségében. Ezért két év fogházban végrehajtandó szabadságvesztésre, mellékbüntetésül 2 évre a pályamesteri foglalkozástól eltiltásra ítélte. Az 1987. május 22-én kelt ítéletével a megyei bíróság az első fokon eljárt bíróság döntését megváltoztatta, a kiszabott büntetést 1 év hat hónapra csökkentette. Az ítélet jogerős.

(A történtek dióhéjban.)

Most, a bonyolult, sok szálon futó eseményből csak azokat elevenítjük föl, amelyek eltérnek vagy pontosítják a korábban leírtakat, illetve a bűncselekmény megismerését, megértését szolgálják.

A zánkai állomáson helyreállítási munkákat végeztek. 1986. július 17-én *Balogh Árpád* megbízta *Kovács Géza* géplakatost, hogy irányításával síneket vágjanak Alsóőrsnél. Az úgynevezett előmunkási feladat mellett megbízta még a motoros fűrészgép kezelésével, *Balogh* tudta, hogy az „előmunkás" nem rendelkezik e munkakör betöltéséhez szükséges szakképesítéssel. *(Kovácsnak* „csak" munkavédelmi vizsgája volt.) *Balogh* azt is meghatározta, hogy milyen, a munkavégzés biztonságát szolgáló eszközök (például jelzőtábla, sárga mellény) fedezetében dolgozhatnak a nyílt pályán. Másnap, a lefűrészelt síndarabok elszállításával megbízott TVG-kocsi vezetőjével még azt is megüzente, *Kovácsnak,* hogy csak akkor dolgozhatnak, ha a TVG-kocsi ott tartózkodik. (Akkor ugyanis biztosan nem jöhet a vonat — miként a tárgyaláson *Balogh* erre hivatkozott.)

Kovácsék kilenc vágást terveztek. *Tizenegy múlt, amikor a teherszállító kocsi meghozta a munkásokat és a motoros fűrészt.* A TVG-kocsi azonnal visszaindult Alsóőrsre. *Kovács Géza, Bencsik Ernő, Nagy János* és *Hegyi Attila* azonban a munkaterületen maradt. Folytatták a munkát. A figyeléssel *Hegyi Attilát* bízták meg. A fiatalember félmeztelenül, hangjelző eszköz nélkül foglalta el az őrhelyét. A fűrészgép legalább 100 decibeles zajt okozott, ráadásul egy közúti felüljáró alatt dolgoztak, ami még növelte a zajt. A vonat dübörgését nem hallhatták.

Az alsóőrsi forgalmi szolgálattevő kitelefonált a munkaterület közelében lévő őrház kezelőjének, hogy figyelmeztesse a négy munkást a vonat közeledtére. A vonat 11 óra 40 perckor hagyta el az állomást. Az őr szólt is a négy embernek, ám azt nem tudhatta, hogy ezek nem azonosak a szelvényben dolgozó vasutasokkal. (Egy budapesti cég négy munkása az esettel egy időben szintén a közelben dolgozott.)

A vonat a megengedett sebességgel robogott. *Hegyi Attila,* amikor meglátta az expresszvonatot, rohant a háromtagú csoport felé. *Kezével integetett.* Hiába fékezett a mozdonyvezető, a vonat bal oldali mellvédrésze elkapta a szerencsétlen fiatalembert. A masiniszta ekkor pillantotta meg a 40—50 méterre a vágányközben dolgozó másik három vasutast. Annyira belefeledkeztek a munkába, hogy nem figyeltek fel a közeledő vonatra. *A mozdony a mellvédlemez alá fordította őket.* A három pályamunkás a helyszínen, *Hegyi Attila* a kórházban halt bele sérüléseibe.

Úgy látszik, a négy ember halálát több szerencsétlen véletlen egybeesése okozta. Ez azonban nem ad magyarázatot arra, hogy miért mulasztották el a kötelezően előírt biztosítást.

A további általánosító kommentár helyett inkább olyan kérdések szerepeljenek alább, amik az eset kapcsán az olvasóban joggal felmerül(het)nek, s ezekre a válasz kiolvasható a bíróság ítéletéből.

Tehát: *Balogh Árpád* főpályamester ezzel a veszélyes, nagy szakértelmet megkövetelő munkával miért egy gyakorlatilag „laikus" vasutast bízott meg? *Kovács Géza* miért vállalta el a előmunkási teendőket? S ha már elvállalta, miért nem az utasításoknak megfelelően járt el? *Balogh Árpád* miért nem ellenőrizte a pályán dolgozó vasutasokat? A vasutasok miért nem mentek be a TVG-kocsival Alsóőrsre, miért dolgoztak tovább? *Hegyi Attila* miért nem vett magára legalább egy sárga mellényt? S ha már észrevette a vonatot, akkor miért nem ugrott félre? Egyáltalán: *tette* (tudniillik, hogy figyelmezteti a veszélyben lévő többieket) *heroikus cselekedet, avagy a rutintalanság számlájára írható pillanatnyi magatehetetlenség, tétovaság?*

Balogh Árpád felelős a négy ember haláláért. Hanyagsága, nevezzük így, nagyban közrejátszott, hogy véletlenek íly szerencsétlenül találkoztak. Ha megfelelő körültekintéssel járt volna el, akkor nem küldi ilyen veszélyes munkára a vasutasokat. (Egy MÁV vezérigazgatói utasítás szerint az ilyen és ehhez hasonló munkaterületen és feltételek között végzett tevékenység a „dolgozók életére fokozott veszélyt" jelent.)

Vagy még pontosabban: a munkacsoport irányítását hiba volt az ehhez a feladathoz laikusnak számító vasutasra bízni. *Igaz, Balogh nemigen válogathatott, hiszen az egyik előmunkás szabadságát töltötte, míg a másik a zánkai munkálatokat irányította. Kovács Géza* felelősségét pedig nagymértékben enyhíti az a hétköznapi tény, gyakorlat, hogy egy főnöki utasítást általában végrehajtunk. Végső soron durva szabályszegése — nem vittek magukkal figyelmeztetőtáblákat — is menthető: szakképzettségénél fogva nem mérhette fel a munka veszélyes jellegét és a konkrét tennivalókat.

A tárgyaláson a főpályamester védekezését arra építette, hogy a vasutasok — utasításának megfelelően — *csak akkor dolgozhattak a szelvényben, ha a TVG-kocsi kint tartózkodik. Tehát biztosítja őket; mivel ilyenkor nem járnak a vonatok, csak vonatmentes időszakban közlekedhet a nyílt pályán a TVG-kocsi. Csakhogy aznap, a menetrend szerint egyetlen hosszabb (kb. egy óra) periódus alatt szünetelt ezen a vonalon a forgalom. Ebből viszont az következik, hogy már eleve lehetetlenség ennyi idő alatt végrehajtani a kijelölt munkát . . .*

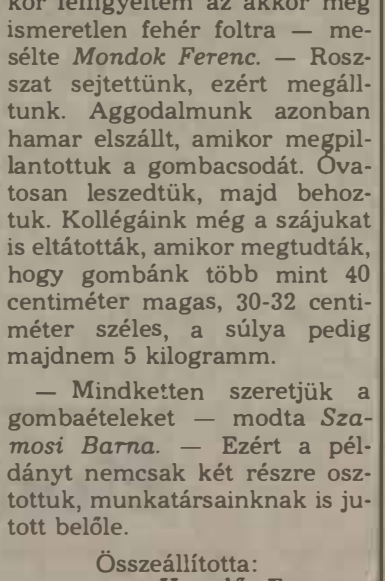
Ami pedig Hegyi Attila figyelőőr szerepét illeti, az eddigi — a bizonyítékokra felépített — magyarázatok sora megszakad. *Csak feltételezésekbe bocsátkozhatunk.* A legvalószínűbb az, hogy önfeláldozó tettét — és ez ellen semmi nem szól — a társak érdekében, megmentésükért cselekedte.

Az ügynél — a felelősséget boncolgatva — természetesen nem azért időzünk íly hosszasan, mert a szereplőket pellengérre kívántuk állítani, vagy emléküket befeketíteni. Nem, szándékolt célunk más volt. Arra kívántunk figyelmeztetni a cikkel a konkrét eset kapcsán, amire egy tavalyi megdöbbentő adat is utal: 1986 augusztusáig 22 vasutas vesztette életét baleset következtében. Ezt a számot ismerjük, annak viszont nem néztünk utána, hogy hány civil lett hasonló baleset áldozata.

Iván István

Harminc esztendeje vezetői beosztásban

Amikor a vasutasnapi ünnepség után leültem beszélgetni *Kiss Róberttel,* még nem gondoltam, hogy ilyen érdekes egyéniséggel találkozom. Harminc esztendeje a zalaegerszegi vontatási főnökség vezetője és nemrég tüntették ki 40 éves vasúti szolgálatáért.



Kiss Róbert Zala megyében, hétgyermekes családban született. Az elemi iskola elvégzése után négy polgárit végzett, majd kitanulta a géplakatos szakmát.

— Hogyan került a vasúthoz?

— 1947-ben, amikor a napi munkám mellett gépipari technikumba jártam, egy ismerős ajánlására kerültem a MÁV-hoz. A szombathelyi fűtőházban kezdtem, 30 napos szerződéssel — lakatosként. *Ezt a szerződést minden hónap elején, vagy tíz alkalommal meghosszabbították.* Később mozdonylakatos, kocsilakatos, normás, belső csoportvezető voltam, majd reszortos és a fiókműhely vezetője lettem.

Kiss Róbert 1945-ben az MSZMP egyik alapító tagja volt a vasúton. Érdemeit elismerve rövidesen a Zala megyei pártbizottság fegyelmi bizottságának, majd másfél évtizeden át a vasútüzemi pártbizottságnak lett a munkatársa. Két ciklusban a megyei pártbizottságba is beválasztották. A tanulást azonban nem hagyta abba. Elvégezte a marxizmus—leninizmus esti egyetemet, majd a szakosítót. Részt vett egy magasabb szintű vezetőképzőn és a vontatási főnökök továbbképző tanfolyamán.

— Harminc éve, 1957. június 16-án *Bajusz Rezső,* az akkori szombathelyi vasútigazgató nevezett ki vontatási főnöknek — meséli.

— Azóta létszámunk 100-ról 300-ra nőtt. Állandó mozgásban volt a vontatójármű állományunk. Az elmúlt harminc évben hétféle gőzmozdonnyal dolgoztunk és megtanultuk a különféle motorok és mozdonyok kezelését, vezetését, javítását. Időközben új mozdonyvezető nemzedékek nőttek fel. *Ma a főnökség létszámának 60 százaléka harmincöt éven aluli. Teljesen új a műszaki vezetői állomány is.*

— Hogyan tovább?

— Lassan nyugdíjba készülök. Szép volt a munkám. Sok volt a gond, de úgy érzem, hogy utódomra nem hagyok káoszt. Az ország, a vasút gondjai egyetlen munkahelyet sem kerülnek el, így utódomnak is érdekes, szép munkája lesz, tehát — hozzám hasonlóan — sikerélményei is lesznek.

Sz. Jakab István

Komfortkocsi a Savárián

Augusztus 10-én, hétfőtől — Miskolc és Pécs után — komfortkocsit visz magával a Sária expressz Szombathelyről a fővárosba és vissza.

A dunakeszi járműjavítóban felkészített kocsi reggel indul a vasi megyeszékhelyről Budapestre. Visszafelé ugyancsak a Sária expresszhez csatolva érkezik a fővárosból Szombathelyre.

A külön szolgáltatás — az előzőkhöz hasonlóan — 100 forintos pótdíj ellenében, a kényelmen kívül video- és magnóprogramot nyújt. Az utas kávét, üdítőt és szendvicset is kap, amelyre a pótdíj ad fedezetet.

Látogatóban a MÁV Szimfonikusoknál

„Fanatizálnom kellett a zenekart”

Beszélgetés Mark Gorenstein vezető karnaggyal

A karmester művészetét (egyáltalán: a zenét) kockázatos vállalkozás szavakba foglalni. Jól tudják ezt a zenekritikusok, mégis megkísérlik a lehetetlent: igyekeznek olvasóiknak, az értékes zene rajongóinak átadni azt az élményt, amelyet egy-egy hangverseny után éreznek. Minősítik a karmestert, a zenekart, a szólistákat, olykor a műveket is. E sorok írójának ezúttal könnyebb feladat jutott. Nem kritizál, nem rangsorol, csupán bemutat. Mark Gorenstein karmesterről, a MÁV Szimfonikusok vezető karnagyáról van szó.

A MÁV Zenekari Főnökség meglepően kisméretű irodájában fogadott Mark néhány héttel ezelőtt. Egy íróasztal, két szék, ám a sarokban egy pianinó mégiscsak elárulta, hogy muzsikus vendége vagyok. Beszélgetésünk könnyedén indult, a karmester in medias res kezdte, szinte kérdeznem sem kellett . . .

Hegedűsnek készült

— Odesszában születtem 1946-ban, hegedűsnek készültem . . .

— Folytathatom a mondatot? Mert alighanem a folytatás valahogy így hangozhat: *„hétéves koromban kaptam az első hegedűmet.”* Eltaláltam?

— Csupán egyetlen évet tévedett — bólogatott nevetve. — Hatéves koromban kezdtem zenei tanulmányaimat szülővárosomban. Hamarosan felvettek a rendkívüli tehetségek iskolájába. Azt hiszem, nem voltam rossz hegedűs, de arra korán, már tanulmányaim elején rádöbbentem, hogy nem lehetek kimagasló szólista. A karmesteri pulpitus gyermekkoromban is vonzott, de családi körülményeim nem tették lehetővé, hogy csakis erre koncentráljak. *Évekig dolgoztam zenekari hegedűsként, büszke vagyok, hogy 23 éves munkaviszonyom van. Egyébként sem bánom a hegedűsként eltöltött éveket, hiszen ennek révén jutottam el több mint ötven országba.* Később, az évtized elején Novoszibirszkben levelezőként megszereztem a karmesteri diplomát is, közben Moszkvában dolgoztam az Állami Hangverseny Zenekarban, olyan kiváló mester mellett, mint *Szvetlanov.* Életem egyik fontos állomása volt az 1982-ben rendezett össz-szövetségi karmesterverseny. Itt hatunkat díjaztak, lényegében karmesteri pályám ekkor vett nagyobb lendületet. Dolgoztam a moszkvai Nagy Színház zenekaránál, dirigáltam a Leningrádi Filharmonikusokat, a Novoszibirszki Akadémiai Zenekart — csupa Nr. 1. minősítésű együttes!

— Mikor ismerkedett meg a magyar zenekultúrával?

— Ferencsik művészetét ismertem, bár sajnálatosan csak hangfelvételekről. *Évekkel ezelőtt zenekari muzsikusként jártam már Magyarországon, de akkor a szereplés kötött le, nem volt idő a magyar hangversenyélet tanulmányozására.* Erre 1985 elején nyílt alkalmam, ugyanis ekkor ismerkedtem meg magyar feleségem családjával. Négy hónapig jártam a hangversenytermeket, szinte mindenkit meghallgattam, aki egyáltalán számít a magyar zeneéletben. A zongoraművészek különösen nagy hatást gyakoroltak rám, sok nevet említhetnék, *Kocsis Zoltán* valósággal megbűvölt . . .

Nem ismerték a fegyelmet

— A hegedűsök kevésbé tetszettek Önnek?

— Maradjunk ennyiben: kevésbé . . . , bár *Kovács Dénesről* és még egy-két hegedűsről igazán jó a véleményem.

— És a magyar zenekarokról?

— Az első, Magyarországon töltött hónapokban alakult ki az a meggyőződésem, hogy két együttes van az Önök hazájában, amelyek a világ más zenekaraival is felvehetik a versenyt, ezekkel lehet jól dolgozni: a Rádió zenekaráról és az ÁHZ-ról van szó.

— A MÁV Szimfonikusokat nem említette . . .

— Tudatosan, mert kár csűrni-csavarni a szót: *a vasutasok zenekarát nagyon jóindulatú fogalmazással is csak közepesnek értékeltem megismerkedésünkkor . . .*

— Ez mikor történt?

— Két évvel ezelőtt, 1985 tavaszán felkértek egy hangversenyre, afféle beugró karmesterként. Szórakoztató programot vezényeltem a Vigadóban tisztes sikerrel, de az igazi megmérettetés csak ezután következett. *Brahms* hegedűversenyét, egy *Weber*-nyitányt és *Csajkovszkij* VI. Szimfóniáját kellett vezényelnem. Ezek ugyebár „veretes” művek, lehet bizonyítani. Úgy látszik sikerült, mert a zenekar vezetése a koncert után megkért, hogy vállaljam el az együttes vezető karmesteri tisztét, *Nagy Ferenc,* a korábbi karmester amúgy is távozott a zenekartól. Némi gondolkodás után, nem utolsósorban feleségem unszolására, vállaltam a feladatot, és 1985 őszén végleg az Önök gyönyörű fővárosába költöztem. *November elsején kezdtem a munkát.* Utaltam már arra, hogy a zenekart középszerű állapotban találtam, de még ennél is jobban bántott, hogy a muzsikusok lelkesedése a zenemővészet iránt meglehetősen lanyha volt. *Nem ismerték a fegyelmet, pontosabban: az alkotói fegyelmet,* amelyen a próbákra való maximális felkészülést értek, a hangszer magabiztos uralmát; egyszóval mindazt, ami nélkül nincs szép és kiegyensúlyozott hangzás, kristálytiszta intonáció. A hit, hogy a zenekar jót tud produkálni, hiányzott, s ez már bizonyos értelemben nem is zenei, hanem morális kérdés. Eleinte csakis ezzel törődtem, a zenekar morális tartását akartam visszaadni, megerősíteni. Másképpen szólva: *fanatizálnom kellett a zenekart;* elhitetni velük, hogy lényegesen többre képesek.

Ismétlődő koncertek

— Az Ön kifejezésével élve: fanatizálásának milyen eredményét látja két év után?

— Mindenesetre megszüntettem a fluktuációt, mert tudniva-ló, hogy a korábbi években szinte „átjáróház” volt a zenekar. *A vezetésem előtti néhány évben 60 (!) muzsikus lépett ki a zenekarból.* Ennek okait most már nem érdemes firtatni, itt kell azonban megjegyeznem, hogy nemrégiben értekeztem a „cég” vezérigazgatójával, *dr. Várszegi Gyulával,* aki teljes támogatásáról biztosított egzisztenciális, és minden olyan kérdésben, amelyek nem kifejezetten a művészettel függenek össze. Szerintem ez így van rendjén. A vasutas törődjön az áru- és személyszállítással, a MÁV-zenekar pedig muzsikáljon . . . Eredeti kérdésére pedig visszatérve: repertoárunk bővült, a korábbi évekhez képest jóval több az ismétlődő koncertünk (ez lehetőséget ad a művek alaposabb elsajátításához), közelebb jutottunk az egyedi hangzáshoz. Mondhatnék más eredményeket is, de ez nem az én feladatom . . . A közönség, a zene barátainak a dolga!

Sárközi Gábor

A közös éneklés öröme

Bemutatjuk a szolnoki járműjavító férfikórusát



A szolnoki járműjavító 1875-ben alapított férfikórusa ma negyven tagot számlál. Mindannyian az üzem dolgozói: fizikai munkások, mérnökök, művezetők, még a vállalati jogász is hódol a közös éneklés örömének. Mint az énekkar vezetője elmondta, az utóbbi években sikerült fiatalítani, de a munkahelyi fluktuáció miatt sajnos 8-10 sokat ígérő fiatal tehetséget is elvesztettek. Az együttes közösségi élete példamutató. A heti kétszer két óra próba mellett kottaolvasó foglalkozásokat tartanak, s a próbatermük berendezését, akusztikus borítását is saját kezűleg készítették szabadidejükben.

A kórus repertoárján régi munkásdalok mellett a zeneirodalom klasszikusai; Palesztrina, Monteverdi, Schubert, Liszt, Erkel, Bartók és Kodály művei szerepelnek. A Magyar Rádió Kóruspódiumának megyei felvételein immár 11 éve vesznek részt, és teljesítményüket szépen példázza, hogy minden alkalommal adásba került a produkciójuk.

Az együttest 1951 óta vezeti *Buday Péter,* aki e munkáján kívül még a szolnoki Kodály Vegyeskar vezető karnagya, a Kórusok Országos Tanácsának elnökhelyettese és a KÓTA megyei szervezetének titkára is.

A férfikar több kitüntetés és nívódíj birtokosa; legutóbb 1981-ben nyerték el a kiváló együttes címet, s rendszeresen lépnek fel külföldön is, elsősorban vasutas kórustalálkozókon. Így például jártak már Velencében, Kolozsvárott, az NSZK-beli Frankfurtban és Csehszlovákiában.

Mint *Buday Péter* elmondta, legnagyobb élményük az észtországi Tallinnban rendezett Dalünnepen való részvétel volt. A várostól több kilométeres menetben vonult ki a világ minden tájáról összesereglett 30 ezer dalos a dal mezejére, ahol a tengerparton épült, monumentalitása ellenére is kecses, kagylóhéj alakú hangterelő előtti lépcsőzetes tribünön elhelyezkedve, egyszerre énekeltek a több százezres hallgatóság előtt. *S bár zuhogott az eső, senki nem mozdult a helyéről:* a közönség végig kitartott, nem is annyira a művészek, inkább a saját öröme miatt. Ugyancsak Tallinnban felléptek az Esztonia-hangversenyteremben is, és *Gustav Ernesaks,* az észtek Erkelje személyesen gratulált a kórusnak.

A szolnokiak idén is — 1979 óta megszakítás nélkül —, megrendezték az Alföldi Vasutaskórus Találkozót, amelyen a magyar dalosok mellett az NSZK-beli Harsewinkel férfikara is szerepelt. Novemberben a német csoport vendégei lesznek a szolnoki vasutasok és magyar szerzők művei mellett a 160 éve elhunyt *Schubert* Die Nacht-ját szólaltatják majd meg.

Alkotmányunk ünnepe alkalmából a művelődési miniszter a „Kiváló Együttes” címmel tüntette ki a szolnoki férfikórust.

Demeter

Szeptemberi mozikalauz

Szeptemberben tüstént három magyar játék- és egy dokumentumfilm is vetekszik a nézők kegyeiért. Közülük elsőnek egy régi-új művet említenék. A meghatározás nem tréfa, sem szójáték! A magyarázat az, hogy *Bán Róbert* rendező úgynevezett snitt-filmet készített *A Jávor* címmel. Munkája szerencsésen elegyíti a nosztalgiát az iróniával. Kereken huszonöt 1945 előtti filmből készített vágóollóval egy új 1986-osat. Ebben: a történet során — és ez a poén — *Jávor Pál,* a népszerű szerelmes színész, a nők hajdani bálványa mindig ugyanaz, csak a nők, a partnerek váltakoznak körülötte, s *felidéződnek az egykori nagy sikerek, emlékezetes szerelmi jelenetek, mulatozások.* Egy kicsit kultúrtörténet is ez a produkció, hiszen nemcsak a régi magyar filmstílussal ismerkedhetünk meg, hanem a korszak különböző női ideáljaival is. S ami nem utolsó szempont: jól is szórakozhatunk a kialakult groteszk helyzeteken.

Gárdos Péter rendező *Szamárköhögés* című filmje a magyar félmúlt legválságosabb időszakát, 1956 őszét, pontosabban októberét idézi, sajátos szemszögből. A megbolydult hazai világot két gyerek szemléli, s ez adja a talán szokatlannak tűnő optikát, a problémákat élesen megvilágító, sokszor naivnak látszó, de találó kérdésfelvetéseket. A két tehetséges ifjú hős: *Tóth Marcell* és *Kárász Eszter* mellett olyan kitűnő színészek játsszák a felnőtt szerepeket, mint *Garas Dezső, Hernádi Judit, Törőcsik Mari, Fehér Anna és Reviczky Gábor.*

Ha a Szamárköhögés az okozat a történelemben, úgy *Maár Gyula* rendező *Malom a pokolban* című filmje az ok, amely az okozatot kiváltotta. Pontosabban annak a korszaknak bűnei, torzulásai, amelyet *Moldova Györgynek,* a forgatókönyv alapjául szolgáló nagy sikerű regénye megrajzolt. Központi figurája egy modern *Julian Sorel,* aki káderházasságot köt, hogy karriert csinálhasson. A főszereplő a fiatal *Funtek Frigyes,* míg partnerei: *Garas Dezső, Ráckevei Anna, Vlahovics Edit, Rajhona Ádám, Moór Marianne* és *Iglódi István.*

A három magyar játékfilmpremier mellett négy amerikai filmet is láthatunk. Közülük kiemelkedik a *Most és mindörökké,* amely ugyan az ötvenes évek elején készült, de immár fél klasszikusnak számít. Értékét nemcsak rendezője, *Fred Zinnemann* személye adja, hanem nagyszerű közreműködő gárdája is. A televízió sorozatából — friss változat — megismert katona figurákat olyan világsztárok keltik életre, mint az akkor fiatal *Frank Sinatra, Montgomery Clift, Burt Lancaster, Donna Reed* és *Deborah Kerr.* A fordulatos történet 1941 elején játszódik az amerikai hadsereg soraiban, s egy nem kevésbé világhírűvé vált regény (szerzője: *James Jones)* nagy mesterségbeli tudással készült feldolgozása.

Izgalmas krimi a *Richard Marquand* rendezte *Kicsorbult tőr* egy kegyetlen gyilkosság, egy fordulatokban bővelkedő nyomozás és per izgalmas históriája, amely természetesen a végére is tartogat meglepetést. Külön érdekesség, hogy a forgatókönyv egyik írója, *Joe Eszterhás* magyar származású.

Ugyancsak e műfaj szülötte *a 48 óra. Walter Hill* filmjében *Jack Cates* detektív két vérszomjas rendőrgyilkost hajszol. *Nick Nolte* és *Eddie Murphy* a két üldöző megszemélyesítői.

A műsorosztás szeszélyéből *William Friedkin* rendező *Élni és meghalni Los Angelesben* című munkája nemcsak immáron a harmadik bűnügyi história, hanem a „változatosság” kedvéért itt *Richard Chance* FBI ügynök hajszolja társa gyilkosát.

A már említett kétrészes magyar dokumentumfilm *Az utolsó szó jogán. Kósa Ferenc* rendező a Béres-cseppek — a rákellenes gyógyszer — ürügyén vizsgálja azokat a gátakat, bürokratikus akadályokat, amelyek egy-egy új kezdeményezés elé tornyosulnak. Az 1976-ban megkezdett produkció most kerül közönség elé.

1979-es — vagyis több mint fél évtizedet pihent dobozban — a szovjet téma. *Gleb Panfilov* rendező gondolatgazdag munkája egy idősödő színpadi szerző alkotói válságát választotta témájául, menekülését önmaga és a problémák elől. Az intellektuális fogantatású filmet *Mihail Uljanov* és a mindig kitűnő *Inna Csurikova* átélt játéka teszi igazán emlékezetessé.

Ugyancsak művészeti problémа egy vidéki színpadi *Csehov*-rendezés körül bonyolódik *Konsztantyin Hugyjakov* rendező filmje a *Siker.* A jelképes erejű történet túl azon, hogy bepillantást enged nyújtani egy színházi alkotóműhelybe, egyszersmind felveszi a harcot a megszokás, a kényelem, a meggyökeresedett, az előrehaladást gátló különféle tényezők ellen. *Mint ilyen tehát szervesen beleillik abba a nagy társadalmi folyamatba, amely napjainkban a Szovjetunióban végbemegy.*

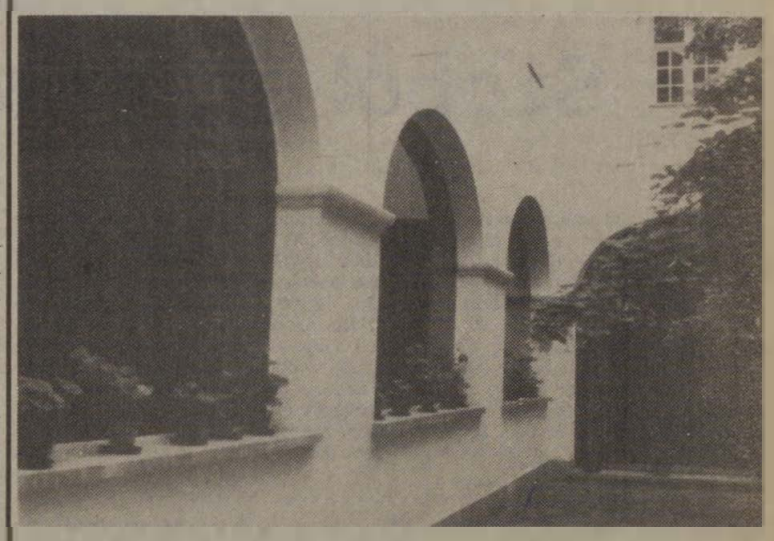
A harmadik szovjet film *Elem Klimov* kétrészes *Búcsúzás* című munkája *Valentyin Raszputyin* magyarul is megjelent, megrázó erejű kisregénye nyomán készült. Alkotója tragikus dédelgetett elképzelését, tervét váltotta valóra. A történet egy víztározó építése és egy falu elárasztása körül bonyolódik — drámai felhangokkal, költői eszközökkel.

A hónap gazdag programját a *Vu Dai falu* című vietnami film, amely a francia megszállás nehéz éveibe vezet vissza, a *Mint Rómeó és Júlia* egész estés bolgár rajzfilm és a *Hynek Bocan* rendezte vidám csehszlovák mese a *Ne viccelj az ördöggel* teszi teljessé.

Végül, de nem utolsósorban szólni kell az *Időzített bombáink*-ról. *Magyar József* rendező elgondolkoztató dokumentáris alkotása az emlékezetes ausztriai magyar kirándulóbusz katasztrófája nyomába eredve az okokat, az eredőket keresi, s a felelősség kérdését vizsgálva megdöbbentő felfedezésre jut.

Ábel Péter

Zenei alkotóműhely az ódon falak között



A zenetörténet iránt érdeklődő turista Kecskemét központjában ismerkedhet meg közelebbről *Kodály Zoltán* zeneszerző, népzenekutató, zenepedagógus és nyelvész múltjával a Zenepedagógiai Intézetben. Aki vonattal érkezik a városba, már a pályaudvaron megpillanthatja a *Kodály* emléktáblát; nagy zeneszerzőnk ugyanis Kecskeméten született, mégpedig vasutas családban. *Édesapja vasúti tisztként szolgált.*

Gyermekkora nem köti a városhoz, mégis szülőföldjének tekintette mindig e tájat. Az intézet egy régi, 1700-as évek elején épült kolostorban működik. A falak fehérsége, a boltozatok lágyan hajló íve ma is megfogó látvány.

A *Kodály Zoltán Zenepedagógiai Intézet* tizenkét évvel ezelőtt nyitotta meg kapuit. Azóta az iskolai zenei nevelés eredményességéért, színvonalának javításáért, a *Kodály* célok megvalósításáért dolgoznak itt docensek, professzorok, zenetanárok. Igazi alkotóműhely született egy évtized alatt az ódon falak között.

Az intézet egyéves tanfolyamokat szervez. Nyári nemzetközi szemináriumokat tartanak, amelyeken intenzív zenei anyaggal ismerkedhetnek meg a távoli országokból idesereglett szakemberek, énektanárok, karvezetők. Zeneelméleti, zenepedagógiai kérdésekkel foglalkoznak a hallgatók.

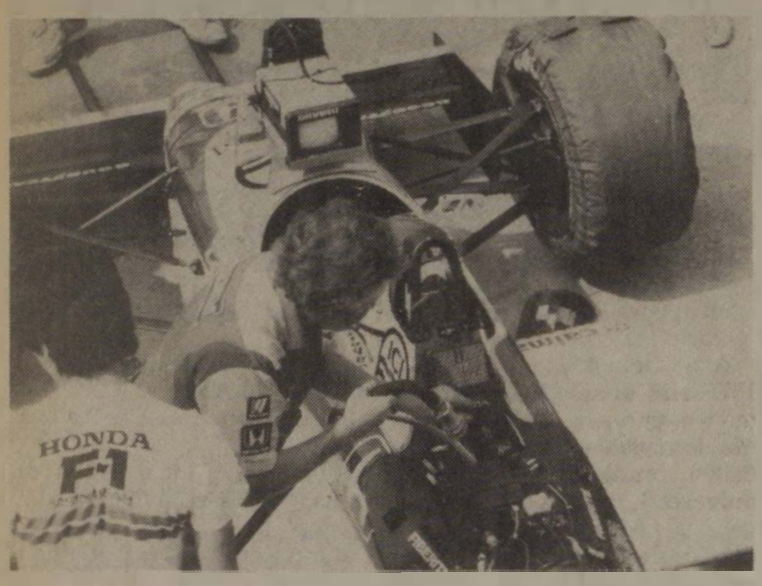
A város 1947-ben *Kodály Zoltánt* díszpolgárává avatta. Születésnapjáról minden évben hangversenyekkel, dalosünnepekkel emlékeznek meg a város polgárai, bizonyítva, hogy él a Mester szellemi örökségе Kecskeméten.

(Kép és szöveg: Zelman)

Jó formában a Hungaroring

Kevesen hitték két évvel ezelőtt, hogy Magyarországon minden hiba nélkül meg lehet rendezni a világ legkomolyabb technikai versenyét, a Forma—1-et. Hitetlenek egész sora valotta, hogy erre csak a nyugati országok képesek.

Horváth Árpád, a koordinációs bizottság titkára a nagy események után nyugodtan kijelenthette, hogy a későbbi Forma—1-ek sem jelenthetnek gondot a mintegy ezer személyre tehető rendezőgárdának. *Jól üzemelt a Hungaroring, amelyen 150 ezer nező volt.* „250—300 rendőr is példásan látta el feladatát, kitűnőre vizsgáztak az autóbuszok, a HÉV-szerelvények és a vonatok vezetői. Jól gondoskodott a sok-sok nézőről az Utasellátó és az engedélyezett árusok.

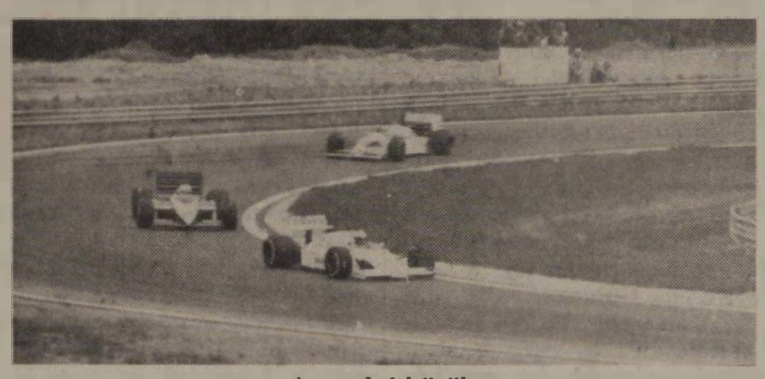


A győztes Piquet a depóban

*

Hogy milyen volt a verseny? Talán éppen azoknak szerencsés, akik nem is számítottak rá, annak szerencsétlen, aki biztosnak érezte az első helyet. *Sennára* és *Mansellre* gondolok. Mindketten másra számíthattak a verseny kezdetén. *Mansell* úgy autózott, mintha állandóan a Hungaroringen gyakorolt volna. *Senna* reménykedett. *Prost* csak véletlenül jutott a 4 ponthoz és nagyon kell hajtania, hogy a *Williams*-pilótákat behozza. Az élvonalban a sorrend nagyot változott. A 48 pontos *Piquet-t* nehéz lesz behozni még *Prostnak* is, mert két alkalommal kellene nyernie, hogy 18 pontja legyen és akkor még csak utolérte *Piquet-t.*

Azt mondják, hogy az idő pénz. A Forma—1 világában különösen az. Aki jó időt fut, több pénzhez jut. Egy nyolchengeres, 3500 cm³-es atmoszférikus Ford ára 70 ezer dollár. Ez a nagyobb motorok egyike.



Az utolsó körök

A kisebb, de turbótöltéses akár 85 ezer dollárt is ér. Ezeket a drága gépeket jeles pilóták vezetik szinte az életüket kockáztatva.

Hogy mennyit keresnek a fiúk? A versenyzők „piaci" ára nagyon magas. Négymillió dollár körül van az átlag, ha egyik istállóból a másikba szerződik. Egy kezdő versenyző is hétezer dollárt kap egy tíz centiméteres reklámért a bukósisakon. *Hogy mennyit ér a kezeslábason elhelyezett hirdetés mondjuk Sennánál? Körülbelül ötvenszer annyit.* És ez még nem minden. A befutók jóval nagyobb pénzt vágnak zsebre. Persze nem mind az övék! Az a versenyző, aki végigfutja a távot, jelen esetben a Hungaroring 305 kilométerét, az ma jóval többet kap mint öt évvel ezelőtt, amikor majdnem befellegzett ennek a sportágnak.

Ma a távot négy szakaszra osztják. A pénz kifizetése 10/10/10/70 százalékos arányban történik. *Mansell* már az utolsóban autózott, amikor egy csavar kiröpült a kerékből.

Ecclestone vasfegyelmet tart. Úgy véli, hogy a versenyzők ma jóval többet keresnek, mint évekkel ezelőtt, ezért többet is kell tenniük.

*

Mivel mérik az időt a futamokon? Minden versenyen kétségbe lehet vonni az időmérés pontosságát, ha azt stopperrel mérik. Ma az Olivetti—Longines ezt a kétséget teljesen kizárja. Három komputer biztosítja a pontosságát. A célvonalon elhelyezett kamera az áthaladó versenyzőket állandóan filmezi és másodpercenként száz képkockát készít róluk. Ha szükséges, a videoszalag bármikor visszajátszható. A két időmérő egység teljesen független a másiktól, tehát a hibalehetőséget kizárja.

Jó formában volt az Utasellátó is. Már a felkészülésből sejteni lehetett, hogy a vendégeknek nem lesz okuk panaszra. A felkészülést megtekintették, ellenőrizték a felügyeleti szervek is. Mindent a legnagyobb rendben találtak. *Vincze Imre* belkereskedelmi miniszterhelyettes jó véleménnyel volt az Utasellátóról, amely minőségi áruval vett részt ezen a nemzetközi sportversenyen. Elismeréssel nyilatkoztak a versenyzők is, akik elsősorban a jellegzetes magyaros ételeket dicsérték.

Az Utasellátó több mint húsz céggel kötött megállapodást, több mint százféle árut kínált a résztvevőknek. Üdítőitalokból sem volt hiány. Külön dicséretet érdemel a mintegy háromszáz mozgóárus, akik fáradságot nem ismerve vitték az árut kosaraikban, mászták a domboldalakat a pálya hét kilométeres körzetén belül. A raktárak feltöltéséről, a szállításról 1200-an gondoskodtak. Háromszázezer vendég ellátására készültek fel — a három napra — a tavalyinál jóval nagyobb hűtőkapacitással. Több mint nyolcvan nagy sátorban szolgálták ki a vendégeket. Negyvenféle élelmiszert és tizenkétféle jégkrémet árusítottak a Hungaroring minden pontján.

Kép és szöveg: Zelman



A nézők a kiszolgálással is elégedettek lehettek

HÍREK

— **Tiszta állomás.** Kevés olyan gondozott állomás van az országban, mint a jászberényi. Ezen az állomáson tiszta várótermek fogadják az utasokat. A váróhelyiségekben és a folyosón táblák, hirdetmények segítik az utasok tájékozódását. A tisztaság, a rendezett környezet az állomás kollektíváját dicséri.

— **Szakmai gyakorlat.** A záhonyi üzemigazgatóság szolgálati helyein az idén több mint kétszáz fiatal töltötte szakmai gyakorlatát. A fiatalok többsége szakközépiskolás, illetve szakmunkásképzőbe járó diák. Az üzemigazgatóságnak jelenleg 71 fiatallal van tanulmányi szerződése.

— **Kiállítás.** Tapolcán a MÁV üzemi konyhájának éttermében az idén 150 éves jubileumát ünneplő osztrák vasút életét bemutató fotókiállítást rendeztek. Hans Gustav osztrák fotóművész „Vasúti impressziók — gőzmozdonyok" címet adta a 29 darabból álló kiállításának.

— **Kirándulás.** Szombathely állomás KISZ-alapszervezete augusztus elején egynapos országjáró kirándulást rendezett. A fiatalok Budapestre, Pécsre, Szegedre, Békéscsabára és Gyulára látogattak el.

— **Faátrakó állomás.** A Baranya-Tolna megyei határrész legnagyobb faátrakó bázisa Mázaszászvár vasútállomáson található. A Mecseki Erdő és Fafeldolgozó Gazdaság kárászi erdészetének ez a feladó állomása. Évente mintegy tizenhatezer köbméter fa indul Mázaszászvárról a belföldi és a külföldi megrendelőknek.

— **Öregek otthona.** Tapolcán harminckét, támasz nélkül maradt idős embert gondoznak az öregek napközi otthonában. A gondozottak között nyugdíjas vasutasok is találhatók.

— **Új köntösben.** A szegedi igazgatóság területén tervszerűen végzik az állomások és a megállók felújítását. Júliusban adták át rendeltetésének Kiszombor megálló épületét, melyet az ÉHF makói 6-os számú építésvezetőségének dolgozói öltöztettek új köntösbe.

Halálozás

Égert János MÁV-főfelügyelő, aki több évtizedes szolgálat után Jászberény állomásról vonult nyugdíjba, életének 63. évében elhunyt. Hozzátartozói, munkatársai, a nyugdíjascsoport tagjai június 9-én kísérték utolsó útjára a jászberényi temetőben.

Hibaigazítás

Lapunk augusztus 13-i számában a 6. oldalon található *Vasutas bűvészek a színpadon* című írásunkban a képaláírások sajnálatos módon felcserélődtek. Az idősebb bűvész neve: Szegedi Árpád, az ifjabbé: Szűcs László. Olvasóink szíves elnézését kérjük.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Lakáscsere

Balatonfenyvesi 50 m²-es, kertes szolgálati lakásom budapesti tanácsi, vagy öröklakásra cserélném, nyugdíjassal, vagy MÁV-dolgozóval. Tel.: 499-702 Szalontai.

Budán a Vérmezőhöz közelben lévő kettőszobás összkomfortos telefonos bérlakásomat MÁV-dolgozóval egy szoba garzon öröklakásra, vagy egy és fél szövetkezeti lakásra elcserélném. Tel.: 568-022. Reggel 9-ig, este 20 óra után lehet érdeklődni. Magyar István.

Elcserélném Budán lévő 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, gázfűtéses, erkélyes, korszerű tanácsi lakásomat, 2 szobás, étkezőkonyhás, korszerű MÁV bérlakásra (budai előnyben). Érdeklődni lehet: Opavszkiné, 34—21 üzemi, vagy 425-968 városi telefonszámon.

Eladnám Gárdonyban Kisfaludy utca 58. szám alatt lévő, 124 négyszögöles telken lévő nyaralómat, egy szoba, két hálófülkés, komfortos (víz, villany, gáz). Érdeklődni hétvégeken a helyszínen, vagy hétközben a 01/23-03 üzemi telefonszámon. Szabó Albertné.

Elcserélném a Balatontól 15 kilométerre központi helyen lévő 2 szobás, komfort nélküli, kertes családi házamat budapesti MÁV-, vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 01/25-28 üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti Baross téren lévő 50 négyzetméteres világos, gázfűtéses, komfortos, parkra néző MÁV bérlakásomat, komfortos lakásra, vagy házra vidéken is. Érdeklődni: Filep György 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. 40. Telefonüzenet: 370-897.

Eladó Szekszárdon a hegyen, bő termést adó szőlő, gyümölcsfákkal, jól felszerelt présházzal és pincével. Érdeklődni lehet levélben: Klein József, 2120 Dunakeszi, Állomás sétány 15.

Elcserélném Budapest XV. kerületi 49 négyzetméteres összkomfortos, villany-cserépkályha fűtéses, kertes-zöldövezeti MÁV-bérlakásomat, 2 szobás MÁV, vagy tanácsi komfortos lakásra. (VI., VII., VIII., XV. kerület előnyben.) Érdeklődni: Balázs Ferenc Bp. XV. Csanádi György u. 15. szám földszint 2., 81-30 üzemi telefonszámon.

Elcserélném Kál községben 644 négyszögöles bekerített vegyes gyümölcsös (víz, villany megoldható) jutányos áron, főleg vasutasoknak. (Irányár: 80 000 forint.) Érdeklődni: Ficsár Ferenc, Kál, Lehel vezér u. 55.

Elcserélném Baross térre néző II. emeleti 2 szobás komfortos, utcai tanácsi lakásomat, másfél szobás hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni levélben: Löki Béláné, Budapest, Mező Imre u. 3—5. 1087.

Elcserélném Kőbánya-Kispest állomásnál lévő 100 négyszögöles telken 2 különálló (két család részére alkalmas) MÁV-bérlakásomat, másfél vagy két szoba összkomfortos liftes, MÁV, tanácsi, vagy bármilyen tehermentes lakótelepi lakásra. Érdeklődni: Csapóné, Budapest X., Vasgyár u. 1. Megtekinthető mindennap szombat, vasárnap kivételével délután 15 órától.

Eladom budapesti zöldövezetben 56 négyzetméteres tehermentes, OTP szövetkezeti, 2 szoba összkomfortos, távfűtéses, telefonos lakásomat. Érdeklődni levélben: Hollós Árpádné, 1399. Budapest 62. Postafiók: 616. Telefonon: 274-483, délelőttönként.

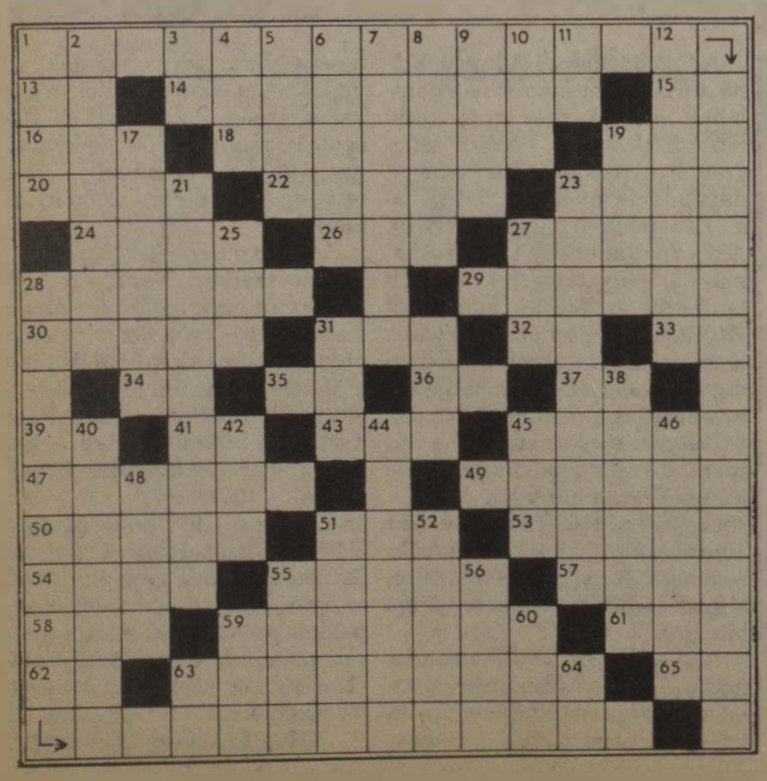
Elcserélném Budapest centrumában lévő szoba, konyha, külön WC, gázfűtéses tanácsi főbérletemet Dunakeszin lévő komfortosra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni: Csáki Józsefné, 428-321-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úton levő 98 négyzetméteres, 3 szobás, villanyfűtéses, telefonos lakásomat kettő darab egyszobás komfortos tanácsi lakásra, vagy egy kettőszobás (külön bejáratú) tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 334-604-es telefonszámon.

Szóból ért az ember

Vízszintes: 1. Szükség esetén ne feledjük! (Folytatása a 28. függőlegesben.) 13. Képző. 14. Kiküszöbölt, eltávolított. 15. Lent páratlan betűi. 16. Nem fölé. 18. Platinával rokon nemes fém. 19. Régi súlymérték. 20. Neves futballkapus volt (Imre). 22. Felett ellentéte. 23. Neves jugoszláv államférfi volt. 24. . . . Ismar, német orvos, a próbareggeli első alkalmazója. 26. Latin korszak. 27. Talmi. 28. Tantárgy is lehet. 29. . . zálódik, városiasodik. 30. . . . Ferenc (1810—1893) neves zeneszerző. 31. Kelet, németül. 32. Molibdén vegyjele. 33. Csontokat köt össze. 34. Asztácium kémiai jele. 35. Létezik. 36. Vigyázó. 37. Rádium vegyjele. 39. Néha azonos betűi. 41. Papírmérték. 43. Nógrád megyei község. 45. Ausztráliai vadkutya. 47. Az amerikaiak tréfás neve. 49. Féltucat szaglószerv. 50. A törökség kihalt ága. 51. Csak a végén izgalmas. 53. Arab nők lakosztálya. 54. . . . Hugo van der (1420—1482) németalföldi festő. 55. Nomád törzs. Lebediában csatlakozott a magyarokhoz. 57. Visszafordított ágak. 58. Talmi páratlan betűi. 59. Utazócsoport a sivatagban. 61. Csepü. 62. Alma szélei. 63. Kéttörzsű hajó. 65. Sír.

Függőleges: 1. Hullott falevél. 2. Zala megyei helység. 3. Ellentétes kötőszó. 4. Gyilkolja. 5. Bari betűi. 6. Zola keresztneve. 7. Trondhjen norvég város középkori neve. 8. Női név. 9. Drágult páratlan betűi. 10. Holmi közepe. 11. Azonos betűk. 12. A közelmúltban Európa elsőszámú labdarúgója volt. 17. Pest megyei község. 19. Peru fővárosa. 21. Szevedélyes. 23. A husziták szélsőséges ága. 25. Vasal a végén. 27. Az 53. sor mássalhangzói. 31. A Duna mellékfolyója. 38. Rövid viharkabát. 40. Fodrászkellék. 42. Út. 44. Az USA egyik állama. 45. Vissza: sereg. 46. Neves operaénekes (József). 48. Keverve helyesel. 51. Jean Paul (1744—1793) a nagy francia forradalom legszélsőségesebb vezére. 52. Gyakran emlegetett káros eső. 55. Skatulyában van. 56. Lónév. 59. Kazamata kezdete. 60. Vissza: tatár méltóság volt. 63. Kicsinyítő képző. 64. Nátrium vegyjele.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 28. függőleges.

Beküldési határidő: szeptember 10.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Vállalati hozzájárulás csak természetbeni étkezéshez jár.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 14. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szőlősi Lászlóné 8409 Úrkút, Erdő út 11. Rácz Gyuláné 8400 Ajka, Ifjúság u. 1/B. Sinkó László 9700 Szombathely, Liszt F. u. 2. Berecz Zoltán 9400 Sopron, Templom u. 10. Szabó József 3528 Miskolc, Egressy u. 18/B.

Vasutas siker a szupermaratonin

Szeged, július 25-e, déli 12 óra. A hőmérő higanyszála 36 fokot mutatott, amikor 41 magyar és külföldi szupermaratonista nekivágott a Dél-Magyarország napilap által szervezett 12 órás futásnak. A nagyszámú és lelkes közönség az emberi akaraterő diadalát csodálhatta meg a Móra parkban, ahol a versenyzők — köztük négy nő — egymás után rótták a köröket. Csupán egyetlen cél lebegett előttük, éjfélig minél több kört futni. Az óriási versenyben a BVSC-s Kiskirály Ernő végig vezetve szerezte meg a győzelmet és a vele járó 15 ezer forintos pénzdíjat. De jól szerepeltek a szegedi vasutas futók is.

Az első Dél-Magyarország 12 órás futóverseny végeredménye: 1. Kiskirály Ernő (BVSC) 150,838 km, 2. Peter Polák (Csehszlovákia) 148.144 km, 3. Milan Furin (Csehszlovákia) 143,126 km. 4. Sipos István (SZVSE) 141,347 km, 5. Simon László (SZVSE) 136,694 km . . . 7. Fazekas Lajos (BVSC) 132,557 km . . . 9. Dudás Gyula (SZVSE) 130,957 km.

A verseny után Kiskirály Ernő elmondotta, hogy eredetileg 140 km lefutását tervezte, de a kitűnő pálya, a lelkes közönség és a kifogástalan rendezés ennél jobb eredmény elérését tette lehetővé.

—G—

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: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1476. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
2 4 16 *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

1987. SZEPTEMBER 10.

Utasellátó napok 1987



Koszorus Ferenc főtitkár a kérdésekre válaszol

A MÁV balatonkenesei üdülőjében „Utasellátó napok 1987" elnevezéssel háromnapos programot szervezett az Utasellátó Vállalat augusztus végén.

Szombat délután tartották meg a nagy érdeklődéssel várt fórumot, amelyen Koszorus Ferenc, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, dr. Sebes Miklós, az Utasellátó vezérigazgatója és Medveczky László, a Magyar Televízió belpolitikai szerkesztőségének vezetője válaszolt az előzetesen írásban és a helyszínen szóban feltett kérdésekre.

A rendezvénysorozat sportprogrammal — asztalitenisz, ötpróba, női és férfi foci — folytatódott. A női labdarúgótornát a szolnoki csapat nyerte, a férfiak közt a mozgószolgálat együttese lett az első.

Ezután szakmai vetélkedők következtek: pincérverseny. Ki tud többet az Utasellátóról? elnevezésű vetélkedő, de az est fénypontja vitathatatlanul a szakácsverseny volt, amelyre nemcsak a győztesek és a helyezettek, hanem minden jelenlévő örömmel emlékezik, hiszen az elkészült „művek" kerültek a vacsoraasztalra. Hogy mi volt a győztes fogás? Háromféle húsból készült középkori erdélyi étel: marosmenti tokány puliszkával.

— Úgy gondoljuk, hogy minden, az Utasellátó mozgószolgálatát és éttermeit felkereső vendéget úgy kell kiszolgálni jó ételekkel, hogy ne csak jóllakottan, hanem elégedetten keljen fel az asztaltól — mondta a szakácsverseny két győztese, Vrabecz Mihály mesterszakács és Tiszold János szakács.

Vrabecz Mihály, aki már — szolgálatban — beutazta egész Európát, elmondta még, hogy szereti a változatosságot; a mozgószolgálatot. Tapasztalatai szerint minden vonalon kedvelik a magyar konyhát, de nem elegendők a jellegzetes ízek: a jót jól kell elkészíteni, ez a siker titka.

— Meggyőződésem, hogy vállalatunk kollektíváját jól összekovácsolja ez a három nap — mondotta dr. Sebes Miklós —, hiszen itt azok a dolgozóink is találkozhatnak, akik az ország legtávolabbi részein dolgoznak. Remélem, hogy a jövőre megrendezésre kerülő nyolcadik „Utasellátó napok" is ilyen sikeresek lesznek.

Kép és szöveg: Tüttő Tibor

Ünnepi köszöntő

Százéves a vasúti tisztképzés

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége köszönti a 100 éves jubileumát ünneplő MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetet. Köszönti az egykor és ma ott dolgozó tanári kart, a már végzett és az új tanév hallgatóit, az intézet minden dolgozóját.

A közelmúltban több jeles évfordulóját ünnepeltük a magyar vasútnak, ezek legtöbbje a pályákkal, a gépekkel volt kapcsolatban. A mostani ünnep jelesebb a nosztalgiánál. Ez az ünnep a vasúti tisztképzés centenáriuma. Egy évszázaddal ezelőtt — hogy versenyképesek legyünk a világ vasútjaival —, műszakilag képzett vasutasokat, forgalmat irányító tiszteket kellett a vasút élére állítani. Ez a gondolat hozta létre a ma centenáriumát ünneplő tisztképző intézetet.

Vasutas-generációkat köszöntünk ezen a napon, akik apáról fiúra hagyták ezt az élethivatást. Azokat a vasutasokat, akik ebben a „kék hadseregben" többet vállaltak az átlagnál; akik tudatosan készültek a tiszti pályára; akik magasabb szaktudásukkal eredményesen szolgálták a vasúti közlekedés biztonságát.

Meggyőződéssel valljuk, hogy a több évtizedes múltra visszatekintő tisztképzés hallgatói — sokoldalú szakmai tudásuk megszerzése mellett — mindig közel álltak a szakszervezeti mozgalomhoz. Munkahelyükön egyre többen vállaltak és vállalnak ma is szakszervezeti munkát, erősítve ezzel is politikai elkötelezettségüket választott hivatásuk mellett. Nagyobb szaktudásukkal, jobb emberismeretükkel, politikai képzettségükkel többre képesek az átlagnál. Nem véletlen, hogy lakóhelyükön fontos társadalmi megbízatásokat kapnak, amelyeket felelősségteljesen teljesítenek is.

A centenáriumát ünneplő alma máter már az első évtizedben kivívta az európai vasutak elismerését. Igényes oktatási programját mások is átvették. Végzett tisztjei a vasút legfontosabb posztjain — szakmai és mozgalmi területen egyaránt — dolgoztak. Büszkék vagyunk rájuk. Tapasztalatok bizonyítják, hogy idejében kezdték a vasúti tisztképzést és napjainkban is jó irányban halad az intézmény munkája.

Ma sem kisebb jelentőségű feladat áll az intézet előtt. Jól képzett, pontosan dolgozó, gyors intézkedésekre képes, vállalkozó tiszteket vár a vasúti közlekedés. Gondoskodni kell az oktatáshoz szükséges megfelelő műszaki színvonal biztosításáról, lépést kell tartani a technika rohanó világával. Ez a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet hosszú távú feladata. Ehhez kíván a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége — tisztelve a haladó hagyományokat — újabb és újabb sikereket, eredményekben gazdag munkát.

Brigádtanácskozás Szombathelyen

Egyharmadára csökkent a fegyelmik száma

A szombathelyi vontatási főnökség szocialista brigádvezetői augusztus 13-án tartották tanácskozásukat, amelyen értékelték a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulójára indított munkaverseny első szakaszát.

Polgár László, a vontatási főnökség vezetője beszámolójában elmondotta, hogy február elsejétől kiváltak a körzeti üzemfőnökségből. Előtte is élénk volt a brigádmozgalom, hiszen 42 kis közösségük 372 tagjával az összes létszám 45,1 százalékát tette ki. *Június 30-án már 61 brigádjuk volt.* A közel 600 aktív résztvevő 72 százalékos szervezettséget jelentett. *A kis csoportok áprilisban 2617 órát dolgoztak társadalmi munkában. Ez a szám az első félév végére elérte az 5210 órát.* Tevékenységük a gazdasági munkát volt hivatva segíteni. Mozdonyokat, személy- és teherkocsikat, villamos berendezéseket javítottak. A kulturált utazás segítése érdekében számos személykocsit takarítottak ki a munkaidejükön kívül.

A társadalmi munka mellett 16 fiatal mozdonyvezető vett részt a Szakma Ifjú Mestere versenyen. Ezek közül három az igazgatóság területi döntőjére, *Németh Gyula* pedig az országosra kapott meghívást. A helyi döntő helyezettjeit 13 300 forinttal jutalmazták.

Márciusban a 30 éven aluli fiatalok számára ötletnapokat szerveztek. Az eddig szokásos írásos rendszer helyett most az adott területeket jól ismerő zsűri előtt mondhatták el hasznos javaslataikat. Az új lebonyolítási rendszer a vártnál jobban sikerült. Hetvennégy fiatal 233 javaslatot tett. *Ezek közül 183-at elfogadtak, sőt 181-et még újításként is benyújthattak az ötletadók.* A jutalom összege 19 ezer forintot tett ki.

Április elsejétől Alkotó ifjúság-pályázatot, illetve kiállítást rendeztek. Erre 35 pályamunkával 21 fiatal nevezett. Az értékelő bizottság tizenkettőt talált jónak, és ezekért közel 10 ezer forint jutalmat adott. Három pályaművet elküldtek a vasutasnap tiszteletére a fővárosban rendezett országos kiállításra is.

Az 1986. évi kiváló eredmények alapján, áprilisban a brigádok 136 ezer forint jutalmat kaphattak. Két brigádvezető — *Farkas Gábor*, az Ady Endre MÁV kiváló brigádja és *Horváth János* XIII., a Kossuth Lajos MÁV élenjáró brigádja vezetője — szovjetunióbeli jutalomutazáson is részt vehetett.

A jubileumi munkaversenybe valamennyi brigád benevezett. *A brigádok tagjai 2400 óra kommunista műszakot és 4017 társadalmi munkaórát teljesítettek.* Ezalatt 31 személykocsi nagytakarítását, 13 dízelmozdony javítását végezték el.

A brigádok szorgalmas munkája is hozzájárult ahhoz, hogy a szombathelyi vontatási főnökség túlteljesítette a dízel- és motorkocsi-, a személy- és tehervagon-javítási terveket.

A tanácskozáson élénk vita alakult ki a szocialista brigádmozgalom jövőjét illetően. Javasolták többek között, hogy a brigádnapló ne értékelési alap legyen, hanem örökítse meg a közös munkát, a gondokat és az örömöket.

Végezetül a tanácskozás résztvevői *Koszogovics Mihály* mozdonyvezetőt választották küldöttnek az október 3-án, Budapesten tartandó V. országos vasutas szocialista brigádvezetők tanácskozására.

Sz. Jakab István

Kezdődik az oktatás

Napirenden a kibontakozási program

Az elkövetkezendő hetekben — *az állami oktatáshoz hasonlóan* — a szervezett politikai oktatás is elkezdődik a munkahelyeken és az oktatási intézményekben. Az 1987-es oktatási év befejezésétől eltelt nyári hónapok az értékelés és felkészülés jegyében teltek el. A vasutas-szakszervezet elnöksége a korábbi évek gyakorlatát követve, nagy gonddal és felelősséggel értékelte a tagság politikai oktatásának, valamint a tisztségviselők képzésének tapasztalatait és ennek figyelembevételével határozta meg az alapszervezetek feladatát a következő oktatási évre.

Már az előző oktatási évben nagy figyelmet fordított a szakszervezet a munkaidőalap védelmére, a napirenden lévő változások megismertetésére, elfogadtatására. Az érdeklődés középpontjában lévő bel- és külpolitikai, valamint a gazdasági események fokozták a tagság és a tisztségviselők aktivitását. A politikai oktatás néhány propagandistájának, előadójának felkészültsége esetenként kifogásolható volt. Az alapszervezetek többségénél azért jól megszervezték az oktatást.

A szakszervezeti tagok körében — az előzőekhez hasonlóan — az *Időszerű kérdések* tanfolyama volt a legkedveltebb. Az elmúlt években állandósult az oktatásban részt vevők létszáma, ami az összes dolgozó közel egyharmadát jelentette. *Ezeken a tanfolyamokon az elmúlt oktatási évben 39 ezer vasutas vett részt.* A foglalkozásokon jelenlévők a tagság érdekeinek képviseletét szorgalmazták, kifejezve aggodalmukat a gazdasági gondok és a nemzetközi helyzet alakulása miatt.



Oktatási központunk a Velencei-tó partján (Zelman F. felvétele)

A tisztségviselők alap- és továbbképző tanfolyamát több mint 13 ezren végezték el az 1986/87-es oktatási évben. *A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a tagság és a tisztségviselők bizalma, segítő szándéka továbbra sem csökkent szakszervezetünk iránt; a jövőben is igénylik a személyes, közvetlen kapcsolatot.*

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága gazdasági-társadalmi kibontakozásának programját megismertetni, annak végrehajtását elősegíteni egyik fontos feladata lesz a jövőben is a politikai oktatásoknak. *Elnökségünk állásfoglalása szerint a szakszervezeti tagokkal meg kell ismertetni az időszerű társadalmi-gazdasági, valamint a vállalati fejlődésünk feltételeit. Továbbra is gyarapítani kell a politikai ismereteket, az eszmei tudatosságot. Nagyobb figyelmet kell fordítani az új jelenségek marxista értékelésére, a téves nézetek cáfolására, az állampolgári és a munkafegyelem megszilárdítására.*

A politikai oktatásokon elemezni kell a nagy októberi szocialisat forradalom világtörténeti jelentőségét, a Szovjetunió korszakalkotó eredményeit, megújulási törekvéseit és békekezdeményezéseit. A tagság politikai oktatását az alapszervezetek önállóan szervezik. A hallgatók lehetőleg az érdeklődési körüknek megfelelő oktatásban vegyenek részt. Az alapszervezetek folyamatosan kísérjék figyelemmel és segítsék a propagandisták felkészülését. Ebbe a munkába vonjanak be minél több szolgálati vezetőt, pártmunkást, értelmiségi dolgozót.

A munkahelyi oktatásba vont főbizalmiak, bizalmiak és helyetteseik, valamint a brigádvezetők tájékoztatására a jövőben még nagyobb gondot kell fordítani. Fontos követelmény, hogy a tisztségviselők szerezzék meg a megfelelő felkészültséget és legyenek képesek mozgósítani a feladatok végrehajtására. Tegyenek meg mindent választóik érdekeinek védelmére.

H. K.

TANÁCSKOZÁS

A vasutas-szakszervezet és a MÁV Vezérigazgatóság vezetői augusztus 24-én tanácskozást tartottak szakszervezetünk székházában, amelyen többek között megbeszélték a vasút létszám- és bérhelyzetét, meghatározták a tervezett intézkedések lényegét. Ezekről lapunkban majd részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.

Próbaüzem a Keleti rendezőben

Kiemelt szerepet tölt be Budapest-Ferencváros Keleti rendező-gurító pályaudvara, amelyen az ország vasúti teherforgalmának nagy része átgördül, illetve rendezésre kerül. Ha kiesik a forgalomból, a közelében lévő rendező pályaudvarokra hárul a munka elvégzése.

A MÁV különböző építési alegységei és a nem vasúti kivitelezők szívós és következetes csapatmunkája eredménye, hogy a rendezőpályaudvar 16 vágányán 16 hónappal a kitűzött idő előtt megkezdődött a vasúti munka. A próbaüzem tehát szeptember elsején beindult. Az új technológia nagy figyelmet igényel az első napokban, mert 33 km hosszú vágány, 85 kitérő került átépítésre. Elektromos fűtést kaptak a váltók, villamosították a fogadó és rendező vágányokat. Üzemelnek a lengyel gyártmányú vágányfékek, az osztrák—magyar fékezőelemek. Hat 45 méter magas világítótorony szolgáltatja a fényt a biztonságos munkához.

F. Z.

Amikor az emberiség léte a tét, nincs értelme a nézeteltéréseknek

Negyven év alatt ötszörösére emelkedtek a hadikiadások

Öt esztendővel ezelőtt, a X. szakszervezeti világkongresszus résztvevői javasolták, hogy minden év szeptember 1-jét nyilvánítsák a háborúellenes küzdelem nemzetközi szakszervezeti akciónapjává. Azóta ez a nap szimbólummá, mégpedig a szervezett dolgozók béke iránti vágyának és az élethez való jogának jelképévé vált.

Ebben az évben éppen úgy, mint az előzőekben, szeptember 1-je a szakszervezetek és más békeszerető erők „őszi kampányának" a kezdetét jelzi. *Ez a kampány az „Egyesült Nemzetek leszerelési heté"-vel éri el csúcspontját.* Jelentőségét napjainkban még az is növeli, hogy az őszi kampány kezdete időben egybeesik az Egyesült Nemzetek Szervezetének kezdeményezésére összehívott nemzetközi leszerelési és fejlesztési tanácskozással, amelyet augusztus 24-től szeptember 11-ig tartanak meg New Yorkban.

850 millió írástudatlan

A nem kormányszintű szervezetek és szakosított szervezetek képviselői elé terjesztett dokumentumtervezet a leszerelés és fejlesztés összefüggésében megdöbbentő adatokon keresztül mutatja be a világgazdaságot is károsan befolyásoló hadikiadások rohamos emelkedését évről évre. *Így például a becslések szerint 1960-tól a világon 14 billió dollárt fordítottak hadikiadásokra* (1983-as árakon számolva). *Ugyanezen időszak alatt a világ termelési értéke 8,6 billió dollárral emelkedett,* ami azt jelenti, hogy 1960 óta hadikiadások több értéket elnyeltek, mint amennyi a gazdasági növekedésből származott. *Világviszonylatban a hadikiadások ütemének jelenlegi növekedése* (amely eléri az elképesztően magas, évi egybillió dollárt[1]) *a második világháború befejezése óta négy-ötszörös.* Ez a kiadás a világtermelés 6 százalékát teszi ki és több mint huszonötszöröse a közösségi célok fejlesztésére fordított összegnek.

Megemlíthető még, hogy a világ hadikiadásai jelenleg meghaladják a fejlődő országok többségének bruttó nemzeti jövedelmét, holott ezekben az országokban él a föld népességének több mint a fele. Amint azt az ENSZ-konferencia dokumentumtervezete is aláhúzza, a hadiköltségvetések teljesítésére fordított erőforrások az iparilag fejlett országok gazdaságában éppen úgy zavarokat okoznak, mint a fejlődő országokéban, amelyeknek pedig sürgős szüksége lenne anyagi erőforrásokra polgári ágazataik fejlesztéséhez.

Az ENSZ-dokumentum a továbbiakban még megállapítja, hogy a fejlődő országokban közel egymilliárd ember él a „szegénységiküszöb" alatti szinten; *850 millió ember írástudatlan, 1,5 milliárd személy nem részesül semmilyen orvosi ellátásban, hasonló létszámú munkaképes ember nem rendelkezik állandó munkahellyel és egymilliárdan laknak nem megfelelő lakásban.*

Az iparilag fejlett országokban a városok korszerűsítése, új energiaforrások feltárása, a környezetvédelem és a társadalombiztosítási rendszer fenntartása jelentős anyagi erőforrásokat igényel.

Egy olyan világban, ahol a nemzetgazdaságok kölcsönösen függnek egymástól, a fejlődő országokat kétszeresen sújtja a hadikiadások növekedése; egyrészt saját fegyvervásárlásaik, másrészt a fejlett ipari országok hadiköltségvetésének növekedésével járó különböző gazdasági hatások miatt (költségvetéshiány, felemelt kamatlábak stb).

Elpazarolt erőforrások

A dokumentum szerint a fegyverkezési versenyt a dolgozók finanszírozzák reálbérük és szociális juttatásaik csökkenése árán. Ennek következtében csökken részesedésük a nemzeti jövedelemből.

A XI. szakszervezeti világkongresszus (Berlin, 1986) helyzetelemzésében hosszasan foglalkozott a fegyverkezési verseny társadalmi és gazdasági következményeivel. Így például a kongresszus fődokumentuma megállapította, hogy *közvetlen kapcsolat mutatható ki a fejlődő országok 1000 milliárd dolláros adóssága és az amerikai hadikiadások 1000 milliárd dolláros növekedése között az elmúlt tíz évben.* A tőkés országok dolgozó tömegeinek jövedelemkiesése a reálbércsökkenés eredménye, amelyet a tőkés kormányok nadrágszíjmeghúzó politikája kényszerített a dolgozókra, s nagyságrendje szintén dollármilliárdokban fejezhető ki. Az erőforrásoknak a fegyverkezési verseny erősítésére való felhasználása, tovább növelte a katonai-ipari komplexumokhoz kötődő bankok és társaságok profitját.

A XI. világkongresszus arra is felhívta a figyelmet, hogy a pénzvilággal összefonódó katonai-ipari komplexum létrehozója volt egy olyan nemzetközi szövetségnek, amely minden tőle telhetőt megtett, hogy megakadályozza a fegyverkezési verseny megfékezését, veszélybe sodorva ezzel a népek békéjét és biztonságát.

Az ENSZ-konferenciát előkészítő bizottság elnöke, *Muchkund Dubey,* a nem kormányszintű szervezetekhez intézett üzenetében kifejtette, hogy a katonai célok érdekében elpazarolt jelentős erőforrásokkal" kiköveztük a gazdaság hanyatlása és lerombolása felé vezető utat; most pedig azt tesszük, hogy szétverjük azokat az intézményeket, amelyeket nagy nehézségek árán a második világháború utáni években létrehoztunk; utat nyitottunk a zűrzavarnak és a káosznak, aláaknáztuk azokat az értékeket, amelyeken mindezideig az emberi civilizáció nyugodott".

Ennek kapcsán meg kell jegyezni, hogy az amerikai kormány szükségtelennek ítélte képviselőjét elküldeni az ENSZ-konferencia előkészítő bizottságába és magán a konferencián sem jelent meg. *Sőt nemtetszését fejezte ki a tanácskozás céljával kapcsolatban és kijelentette, hogy nem lát összefüggést a leszerelés és a fejlesztés kérdései között.*

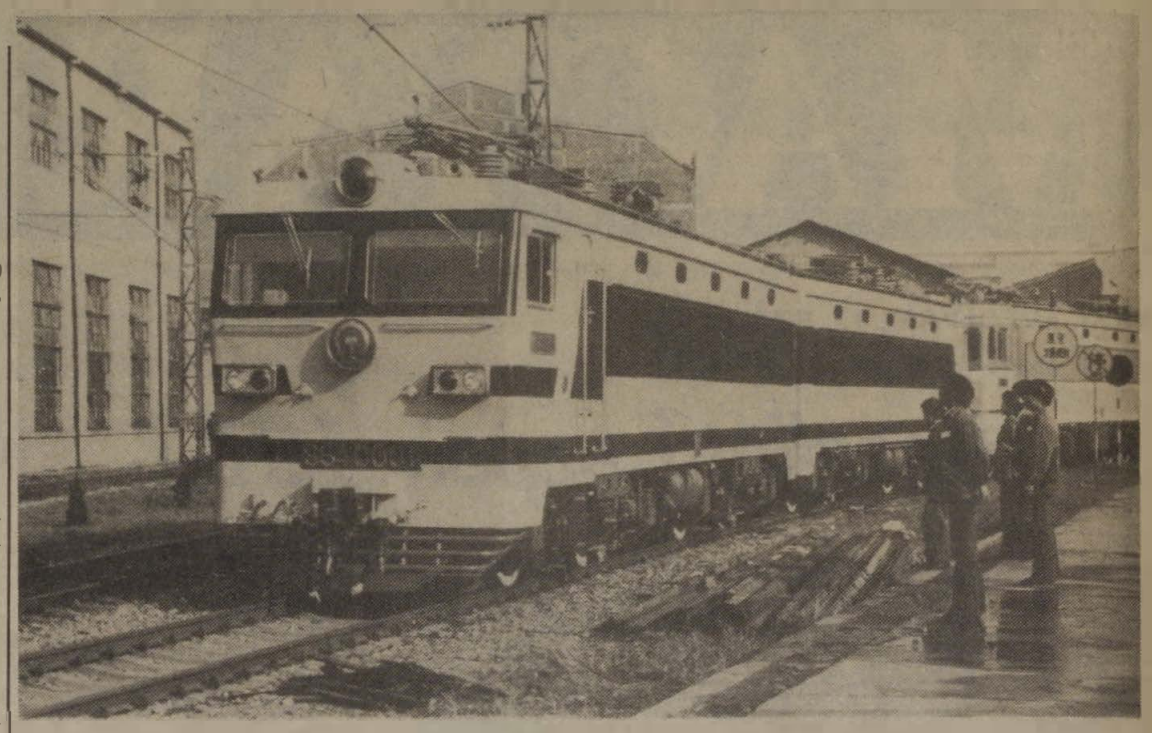
Életfontosságú a leszerelés

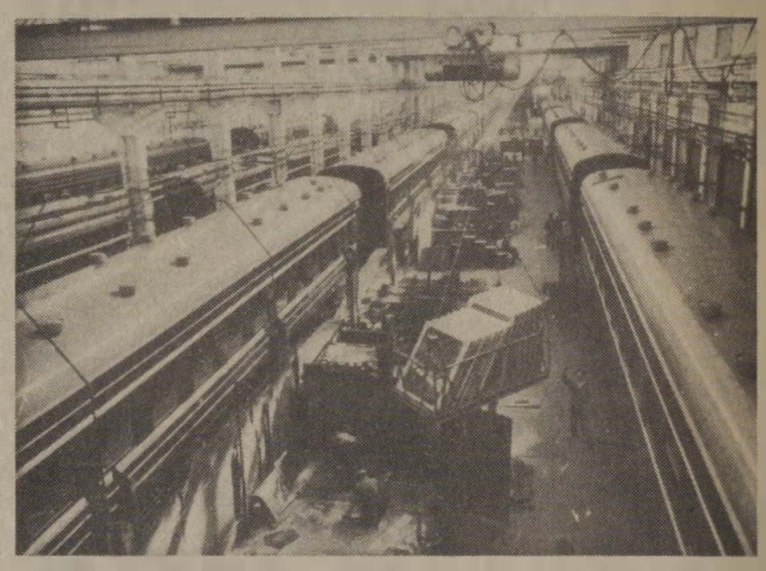
Elengedhetetlen tehát, hogy a szakszervezetek és valamennyi békeszerető erő figyelembe ne vegye azokat a gátakat, amelyek a fegyverzetek korlátozását és a leszerelést akadályozzák és még erőteljesebben mozgósítsák a nemzetközi közvéleményt azok elhárítására.

Ami pedig a szakszervezeti békeakciókat illeti, egymáshoz közeli véleményen vannak a nemzetközi és regionális szakszervezeti szervezetek. A Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének május 1-jei kiáltványa többek között megállapította, hogy „életfontosságú kérdés a békéért, a biztonságért és a leszerelésért vívott harc folytatása és erősítése". Az Európai Szakszervezeti Szövetség egyetértését fejezte ki tagszervezeteinek a békeakciókban való részvételével. Ugyanígy tett más regionális és országos szervezet nagy többsége, amelyek egyben üdvözölték az „eurórakéták" kivonásával kapcsolatos megegyezés jövőbeni lehetőségeit.

A XI. világkongresszus béke és leszerelési bizottsága hangsúlyozta, hogy *„amikor az emberiség túlélése a tét, akkor már semmi értelme sincs az ideológiai és egyéb nézeteltéréseknek"* A bizottság azt is megállapította, hogy a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének kampánya a „Kenyérért, a Békéért és a Szabadságért", amelyet 1983-ban oslói kongresszusán meghirdetett és a Szakszervezeti Világszövetségnek a „Foglalkoztatásáért, a Békéért és a Társadalmi haladásért" indított kampánya hasonló célokat fogalmaz meg.

Baranyai Zoltán

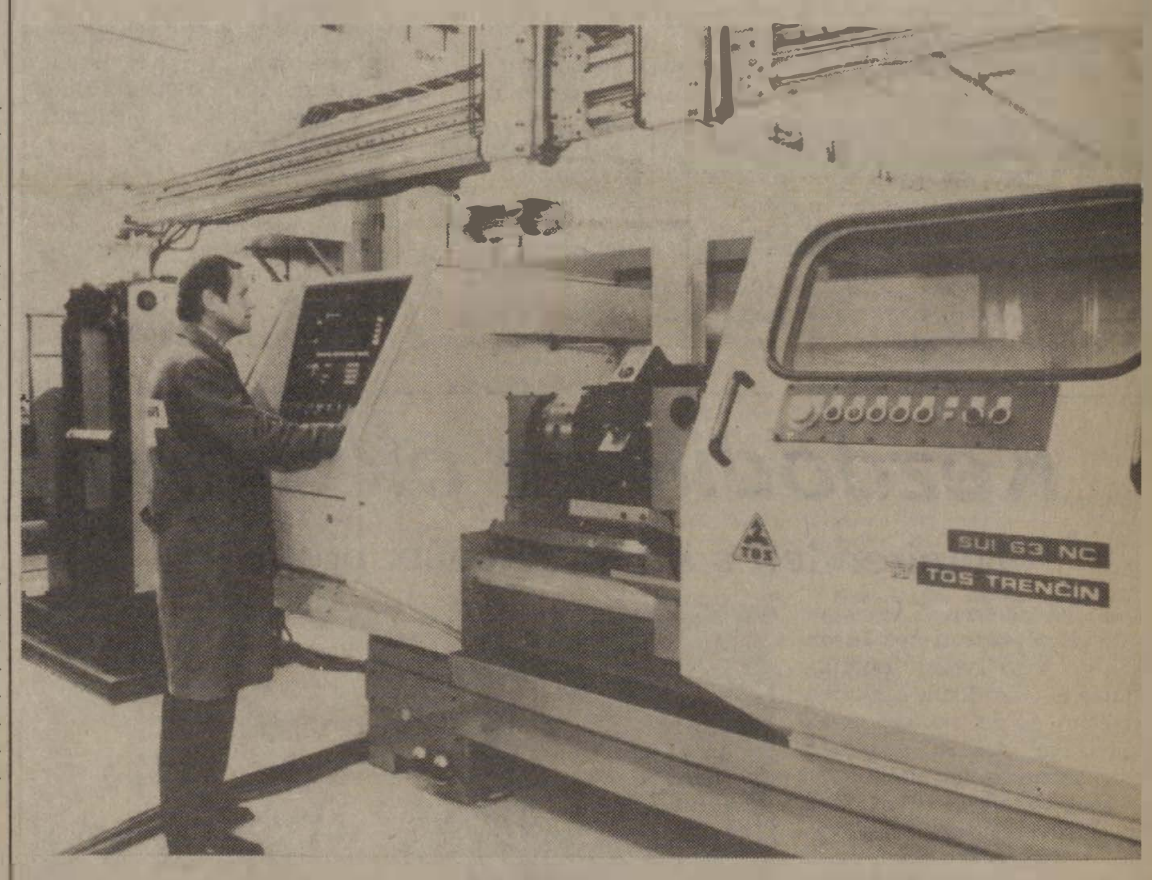




Kínában a Villanymotorok Kutató Intézete és egy vasúti gördülőanyaggyár közös terveinek és kivitelezésének eredménye a felső képünkön látható 6400 kilowattos villanymozdony, amely a kínai mozdonyok közül a legnagyobb teljesítményű. Másik képünkön az északkeletkínai város vasútikocsi-gyárának egyik szerelőcsarnoka látható. A gyárban az 1981-től 1985-ig terjedő hatodik ötéves tervben 3200 pullmankocsit készítettek

(MTI külföldi képszolgálat)

Vásárnyitás Brnóban



Csehszlovákia és Magyarország az együttműködésben ez ideig a legjobb eredményeket a gépipar területén érte el. Fontos szerepük van a gépipar korszerűsítésében a nagy teljesítményű megmunkálógépeknek. Ilyenek vannak például a jászkiséri építő és gépjavító üzemben és a tartalékalkatrészeket gyártó északi járműjavító csarnokaiban. A képünkön látható SUI 63 NC gépet például a szlovákiai Trencsénben gyártják. A korszerű gépek vására lesz szeptemberben Brnóban, ahol természetesen a magyar gépipar is kiállítja legjobb termékeit

Békemenet

Huszonhét európai ország különböző irányzatú szakszervezeteinek 394 fiatalja vett részt közös utazáson, az „Európai szakszervezeti ifjúság a kölcsönös megértésért és a párbeszédért" jelszó jegyében szervezett meneten július 6-a és 9-e között. A békemenet a Párizs—Berlin—Brest—Moszkva—Picunda—Minszk útvonalon halad végig.

Július 5-én nyolc nyugat-európai ország 110 szakszervezeti fiatalja a CGT Montreuil-i székhelyén nagygyűlésen találkoztak, majd útjuk első állomására, Berlinbe utaztak.

A berlini nagygyűlésen felszólaltak az FDGB és a CGT képviselői, és támogatásukról biztosították az európai szakszervezeti fiatalokat abban a törekvésükben, amely szerint mindent megtesznek, hogy megakadályozzák egy újabb háború kirobbanását Európában.

Moszkvába utazásuk előtt az „Európai békemenet" a Brest körzeti szakszervezetek székházában nemzetközi barátsági találkozón vett részt.

Moszkvában az eszmecserét követően a szovjet szakszervezetek képviselői nyíltan és őszintén válaszoltak a fiatalok számos kérdésére, amelyet a Szovjetunióban végbemenő mélyreható változásokkal, a Szovjetunió külpolitikájával és a szakszervezetek szerepével a szovjet fiatalok problémáinak megoldásával kapcsolatban feltettek.

Moszkva után a fiatalok a Fekete-tenger melletti híres üdülőhelyre, Picundára utaztak, hogy ott közel egyhetes szemináriumon vegyenek részt. A vélemények és nézetek sokfélesége ellenére a viták résztvevői egyetértettek abban, hogy mindezen célok eléréséhez békére van szükség a világban, meg kell állítani a fegyverkezési versenyt, küzdeni kell Európában és egész Földünkön a széles körű párbeszéd kibontakoztatásáért és a kölcsönös megértés szellemének általánossá tételéért. A beszélgetésben részt vevők többsége az európai szakszervezeti fiatalok hasonló jellegű találkozóinak folytatása mellett foglalt állást.

Július 18-án a fiatalok repülőgépen Minszkbe utaztak, a Belorusz SZSZK fővárosába, ahol a vasutasfiatalok szakszervezeti kultúrházában szovjet ifjúmunkásokkal találkoztak.

A Szovjetunióban töltött utolsó napon a fiatalok részére látogatást szerveztek a Katin nevű mártírfalu emlékhelyére, ahol a nácik 1942-ben az egész lakosságok kiirtották. Az elutazó küldötteket a minszki fiatalok ezrei kísérték ki a vonathoz.

B. Z.

DOMUS

LAKBERENDEZÉSI ÁRUHÁZ VÁLLALAT

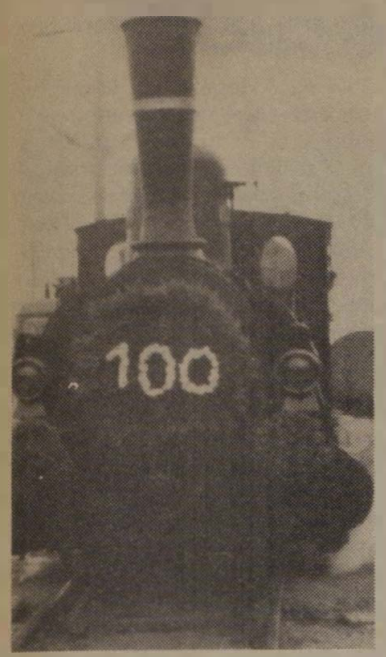
Hazai és importbútorok, lakberendezési cikkek széles választékával várjuk kedves vásárlóinkat. Megrendelhető a közkedvelt, olcsó árfekvésű Garzon és Barba bútorcsalád.

OTP-ügyintézés, szállítás a helyszínen!

Cím: Budapest XV., Sipos D. u. 9.
Az áruház megközelíthető a 25-ös gyorsjárattal, a 70-es és a 170-es autóbuszokkal.
Nyitva tartási idő: hétköznap 10—18 óráig
péntek 9—18 óráig
szombaton 9—13 óráig

Jubileumi emlékülés

Százéves a vasút Mátészalkán



A mátészalkai vasútért az első komolyabb lépést *Abonyi Lajos* tette 1884-ben, aki engedélyt kapott a Nyíregyháza—Mátészalka között létesítendő vasútvonal előmunkálataira. Egy évvel később Nyírbátorban a helybéli *Mandel Pál* már ismertette az 57 kilométer hosszúságú vonal terveit, illetve várható költségeit. A megye, a környező települések egyremásra jegyezték a részvényeket. *Mátészalka akkori polgárai 10 ezer forintot szavaztak meg a vasútépítésre.* A munkálatok 1886-ban kezdődtek a Gregersen cég közreműködésével, végül *Zimonyi Schwarz Ármin* fejezte be 1887. augusztus 18-án. A bejárás után Mátészalkán fogalmazták meg azt a jegyzőkönyvet, amelyben 1887. augusztus 20-tól megnyitották nyilvánították a Nyíregyháza—Mátészalka vasútvonalat.

□□□

A vasútvonal centenáriumára lelkiismeretesen készültek Mátészalkán. A 37. vasutasnaptól kezdődően egy hónapig tartó rendezvénysorozatot szervezetek, amelyhez a két érintett város vezetői sokoldalú segítséget nyújtottak.

Augusztus 15-én nosztalgiavonat haladt végig a százesztendős vonalon. A matuzsálemi gőzös a régi idők fapados kocsijaiból vontatott hármat. A jubileumi vonat vendégei és utasai jelenlétében emléktáblát leplezték le a város polgára és a helybeli vasutasok. *Az emléktábla avatása után a Zalka Máté Művelődési Központ nagytermében emlékülés következett.* Elsőként *dr. Forgács András,* a városi pártbizottság első titkára tartott előadást Mátészalka gazdasági, társadalmi és kulturális fejlődéséről. *Szabó Menyhért* a vasútvonal történetét ismertette. *W. Vityi Zoltán* „Mátészalka évszázadai a közlekedésfejlődés tükrében" címmel tartott előadást. A vasútvonal jelenéről és jövőjéről *Erdőhegyi György,* a debreceni vasútigazgatóság igazgatóhelyettese tájékoztatta a résztvevőket.

Az emlékülés vendégei voltak a Közlekedési Múzeum vezetői is. *Hütl Pál* főigazgató-helyettes *Balázs Györgynek, Puskás Istvánnak* és *Szabó Menyhértnek* emlékplaketteket adott át az elmúlt években végzett gyűjtő- és helyreállító munkájukért.

(Zsoldos)

Nem maradtak egyedül

Gyerekek a pótvizsga előtt

A kovácsolt vaskapu ezekben a napokban gyakran nyílik. Kisdiákok és köztük néhány szülő lépkednek be előttem. A vaskerítésen belül, az emeletes épület falánál idegesen cigarettázó férfi pillant rám fürkészve. Később megtudom, hogy ő is egy gyerekéért izguló apa.

— *Bácsi kérem, tessék mondani hány óra van?* — kérdezi a bejárat előtt várakozó, vizsgadrukkos kisdiákok egyike. A kvarcóra szerint: augusztus 17-e, délelőtt 10 óra 20 perc.

Az emeleti folyosó tele várakozó iskolásokkal. A köztük ülő szülők, nagyszülők csöndes szavakkal igyekeznek feloldani a gyerekekben lévő feszültséget. Figyelemre méltó az unokát egyedül nevelő nyugdíjas nagymama fáradozása. Az unokával együtt járt az órákra.

Az igazgatóval be-bekukkantunk a termekbe. Az egyikben magyar nyelvtanból írnak felmérő dolgozatot, a másikban cirill betűket rónak a papírra. A következőben felsős kislány krétájával írja a számokat a táblára, szorgosan dolgozik a matekpélda megoldásán. Van helyiség, ahol már az összesítésnél tartanak.

A dátumból is lehet következtetni, hogy nem iskolai vizsgán vagyunk. A felmérő dolgozatok készítésének színhelye a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház. Az eseményről *Szabóné Nagy Júlia* megbízott igazgató ezeket mondja:

— Egyéb feladataink mellett fontosnak tartjuk a vasutasok gyerekeivel való törődést. Évközben csoportos szakköri, a nyári szünidőben pedig 40-50 gyerek részvételével — egész napos foglalkozásokat tartunk. *Most először utóvizsgára való felkészítésre vállalkoztunk.*

— Ez tehát új kezdeményezés?

— Igen. A nagy iparvárosban mi vállalkoztunk először erre, de valójában a győriek példáját követtük. Az ő tapasztalataikat hasznosítottuk. A városi tanács művelődési osztályának jóváhagyásával körlevél és személyes találkozások alapján kerültünk kapcsolatban az iskolákkal. *Ennek hatásaként száz iskolást, túlnyomó részben felsősöket igyekeztünk felkészíteni a pótvizsgákra.* A diákokat 7-12 tagú csoportokba osztottuk. Ez lehetővé tette az egyéni jellegű foglalkozást.

A művelődési ház vezetője. s a pedagógusok magas mércét állítottak önmaguk elé. Keményen és odaadással dolgoztak. mégis elégedetlenek.

Mi bántja őket? Az iskolákra jellemző esetek itt is — szinte kísértetiesen — megismétlődtek. *Akadt szülő, aki a befizetett 600 forint tanítási díj fejében elvárta, hogy sikeres legyen a vizsga. Más szülőket levélben értesítettek, hogy a gyerek elmarad az órákról.*

Sorra kérdezem a pedagógusokat: ha ők vizsgáztatnának, hány gyereket engednének át? Azt válaszolták, hogy tizenkettő közül általában hatot, kilencet. Ha nem vettek volna részt az előkészítőn, esetleg egy-kettő átment volna. Ez már sikernek könyvelhető el.

Az igazi próba még hátravan. Minden gyerek levelezőlapot kapott, amit pótvizsga után kell postáznia. Akkor lehet lemérni majd a kezdeményezés igazi eredményét.

Csorba Barnabás





Ópusztaszeren már hagyomány az augusztus 20-i munkás-parasztt találkozó. Az idén harmincadszor emlékeztek a honalapításra, az első országgyűlésre, az új kenyérre. Sokan látogattak el Ópusztaszerre. Mintegy harmincezer ember hallgatta meg Szűrős Mátyás ünnepi beszédét, majd részt vettek az egész napos szórakoztató rendezvényeken. Képriportunkban e nap eseményeiből örökítettünk meg egy-egy pillanatot.

(Zelman)

Mesterek és tanítványok

Szombathelyen találkoztak az egykori vasutas kisinasok

A nyár egyebek között az iskolai osztálytalálkozók évadja is. Olyan találkozó azonban igazán ritka, mint amilyet a közelmúltban Szombathelyen rendeztek. A résztvevők 30 éve végeztek az egykori MTH-ban. A kocsilakatos- és mozdonyszerelő-tanulók a gyakorlati foglalkozásaiknak egykor a szombathelyi járműjavítóban és a fűtőházban tettek eleget. Ők voltak az utolsó egyenruhások, és az első hároméves tanulmányi képzést kapó ipari tanulók.

— Hogyan jött létre a találkozó? — kérdeztem a három fő szervezőt: a járműjavítóból *Csóka Mihályt* és *Varga Lászlót,* valamint a vontatási főnökségről *Rápli Pált.*

— Öt esztendeje merült fel a negyedszázados találkozó megtartásának a gondolata — mondja *Csóka Mihály.* — Nagyon lelkes, összetartó kisinasok voltunk. Ezért bíztunk abban, hogy sikerül megszervezni a találkozót. *Megszereztük az egykori osztálynaplót és abból kiírtuk osztálytársaink akkori lakcímeit.* Segített a találkozó szervezésében az egykori tanulótárs. *dr. Tóth László,* a Pécsi Városi Rendőrkapitányság helyettes vezetője is. Öt évvel ezelőtt a találkozó a vártnál jobban sikerült. Akkor határoztuk el, hogy megismételjük.

A kezdeti négy osztályból — részben az 1956-os események hatására — két csoport végzett, közel 60 tanulóval. Az országban ilyen jellegű képzés Debrecenen kívül csak Szombathelyen volt. Ide iskolázták be a pécsi, a dombóvári, a kaposvári, a nagykanizsai, a tapolcai, a veszprémi és a komáromi diákokat.

— Milyen emlékei vannak a vasi megyeszékhelyről, az itt töltött időről? — kérdezem *Vincze Lajost,* a pécsi igazgatóság katonai osztályának vezetőhelyettesét, az igazgatóság tűzvédelmi vezetőjét:

— Szép emlékek fűződnek azokhoz az évekhez. Örültünk, hogy nagy nehezen felvettek bennünket. A régi *Rózsa Ferenc* körúton volt a kollégiumunk. Először alig találtuk meg a járműjavítót. *A mozdonyok füttye után igazodtunk el.* A hideg teleken két vödör szénnel fűtöttük a 30-40 személyes hálótermeket. Reggel 4 órakor keltünk. Sokat játszottunk és természetesen csibészkedtünk is. A városra most alig ismertem rá.

Megható élménye volt az ország minden tájékáról érkezett egykori tanulóknak a szállásuk megpillantása.

Az egykori diákok elmondották, hogy a találkozót tanáraik, mestereik tisztelete és megbecsülése is motiválta. Itt van közöttük *Molnár István* osztályfőnök. Édesapja vasúti kalauz volt, ő maga a járműjavítóban fizikai munkát végzett. A felszabadulás után fejezte be tanulmányait. Büszke arra, hogy a szombathelyi iparitanuló-képzés első mérnök tanára lehetett.

— *Nem voltam 30 éves, amikor ezeknek a fiúknak az osztályfőnöke voltam* — emlékezik. — Örültek az ide kerülők, ha felvették őket. Illemtudó, fegyelmezett gyerekek voltak. Büszke vagyok rájuk.

Szőcs Imre 26 éve megbecsült tmk-lakatos a Latex szombathelyi gyárában:

— Kezdetben a vasúti biztosítóberendezéseknél dolgoztam — mondja. — Sokat kellett vidékre utaznI, ezért hagytam ott a vasutat.

Várallai Károly a járműjavítóban a tanulók műhelyfőnöke volt. 1950-től 1978-ig szakoktató.

— *Egy-egy esztendőben előfordult, hogy kétszáz gyerekkel is foglalkoztunk* — jelenti ki. — Felvételkor figyelembe vettük a gyerekek vasutas származását, de leginkább a bizonyítvány nyomott sokat a latba. Akkor még szerencsére lehetett válogatni.

Markó István szakoktató, 50 esztendőt „húzott" le aktívan, majd nyugdíjasként a szombathelyi fűtőházban.

— 27 évig foglalkoztam tanulókkal — mondja. — *Mindegyiket úgy kezeltem, mint a saját gyerekemet. Ezt az „atyai" gondoskodást ők érezték, és munkájukkal, fegyelmezett magatartásukkal hálálták meg.*

A fiúk testnevelő tanára *Tóth István* volt. Később tíz esztendeig a KISZ megyei bizottságának a sportfelelőseként tevékenykedett. Ő is lelkesedéssel beszélt azokról az évekről.

A szervezők elmondták, hogy öt év múlva ismét találkoznak. Most nem volt teljes a létszám. Hiányoztak a budapesti, a miskolci és a szolnoki társaik. Felkutatásukat folytatják. Bíznak abban, hogy a mostani harmincas létszám 1992-re tovább bővül.

Sz. Jakab István

INFORMÁCIÓ

Arra gondolva, hogy a vonat olcsóbb mint a repülő, felhívtam a MÁV Nemzetközi tudakozóját, hogyan és mennyiért lehet Budapestről Párizsba utazni?

— Nyolc negyvenotkor indul a vonat a Keletiből — válaszolta egy hölgy.

— Mennyibe kerül a jegy?

— Nem tudom, tarifával nem foglalkozunk.

— Akkor ki tudja?

— Hívja a közönségszolgálatot vagy az IBUSZ-t.

— Tudtommal a vonatokat a MÁV üzemelteti.

— Igen, de mi tarifával nem foglalkozunk. Már mondtam magának, ez nemzetközi információ.

— Hálókocsi van a vonaton?

— Igen, Bécstől.

— Megrendelhető a jeggyel együtt?

— Nálunk nem. Továbbá közlöm mielőtt megkérdezné, nem tudom, hogy mennyibe kerül.

— Persze, hiszen önök tarifával nem foglalkoznak.

— Pontosan, milyen jól tudja . . .

Félórával később a Népköztársaság úti MÁV Közönségszolgálati Irodában a párbeszéd csaknem szó szerint megismétlődött

— Akkor hol tudhatnám meg, mennyibe kerül a jegy Párizsba? — kérdem végső elkeseredésemben.

— Hívja fel a nemzetközi tudakozót vagy estleg az IBUSZ-t.

— Az nem lesz jó, minthogy már tudom: a nemzetközi tudakozó tarifával nem foglalkozik, hívom az IBUSZ-t.

— Tessék, IBUSZ.

— Párizsba szeretnék utazni vonattal . . .

— Kérem szépen, a vonat 8.45-kor indul a Keletiből, Bécstől van hálókocsi ennek árát valutában kell fizetni, de itthon forintban is kiváltható — körülbelül 1500-ba kerül. Rendelhet fekvőhelyes kocsit is, az háromszáz forint éjszakánként. A menetjegy ára 800 forint. Az Orient Expresssz 13.34-kor van Bécsben, ott lesz másfél órája, majd — Salzburgon, Münchenen, Stuttgarton és Strasbourgon át — másnap hajnalban ¾ 2-kor érkezik Párizs-Est-re . .

Gondoltam felhívom a MÁV Nemzetközi tudakozóját és bediktálom a fentieket, hátha rajtam kívül más is akar vonattal Párizsba utazni, kíváncsi rá, mennyibe kerül. Végül mégsem informáltam az információt, valószínűleg ők is tudják mindezt, s csak azért nem mondják, mert — ugyebár — tarifával nem foglalkoznak.

K. H. J.

Üzemlátogatáson Záhonyban

Az utóbbi hónapokban több oktatási intézmény hallgatói jártak üzemlátogatáson Záhonyban. Legutóbb a Budapesti Műszaki Egyetem rendszerszervező szakos hallgatói ismerkedtek a záhonyi, eperjeskei, fényeslitkei üzemviteli létesítményekkel és tekintették meg az egyedi átrakóberendezéseket, rakodási folyamatokat. Az utóbbi években már elmaradhatatlan a látogatás a számítástechnikai központban és az állomási információs bázisokban, ahol a gyakorlatban tanulmányozhatják az automatizált információs rendszert

Az üzemigazgatóság munkája iránt megnyilvánuló érdeklődést jelzi, hogy a közelmúltban a Mechwart András Közlekedési Szakközépiskola, a MÁV Tisztképző Intézet és a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola hallgatói is ellátogattak Záhonyba

(kj)

Ajánlom magam

Kenusként cseperedő, kungfuzó egyetemista fiú munkát keres, miután nyáron nincs ösztöndíj és 22 évesen röstell a szüleitől kunyizni strandbelépőre, pohár sörre valót is. Szülei javaslatára — ők is voltak fiatalok és egyetemisták — a pályaudvarokon érdeklődik rakodást vállalna, jó pénz reményében. A sokadik elutasítás után a Ferencvárosi pályaudvar rakodási főnökségén kedves női hang már-már reményt kelt. De mindössze másodpercekre, mert gyorsan kiderül: „Csak órabéres munka van — egy műszakra 210 forintot fizetünk —, teljesítménybérbe sajnos, nem vehetünk fel alkalmi munkásokat."

A jól megtermett leendő történelemtanár szelíden megköszöni a felvilágosítást, leteszi a kagylót, és már egyáltalán nem szelíden a szüleire támad:

— *Miféle országot csináltatok ti itt? Nyolc órában elvégezhetek háromórai munkát — mert így a többi időt biztos, hogy ellógom én is, más is —, de három óra alatt nem? Mi fog itt így kibontakozni?*

Mit mondjon a szülő? Netán azt, hogy ülj fel fiam a 11-es buszra, s ahol építkezést látsz, ott szállj le, jelentkezz a maszek kőművesnél. Ott dolgozhatsz is, kereshetsz is sokkal többet.

(medve)

Kitüntetések

Augusztus 20-a alkalmából — kiemelkedő munkája elismeréseként — a művelődési miniszter **Szocialista Kultúráért** kitüntetést adományozott *Bilinszky Ferencnének,* a Landler Művelődési Ház vezető könyvtárosának.

Zeltner Imre, a gyöngyösi kitérőgyártó üzem szakszervezeti titkára, a Vidrócki táncegyüttes vezetője **Kiváló Munkáért** kitüntetést kapott.

Rozgonyi Péterné, a MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli főosztályának munkatársa, és *Daczi Sándor,* a kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség jegyvizsgálója **Miniszteri Dicséret** elismerésben részesültek.

JÓZSEFVÁROS

A konténer-pályaudvaron jártunk

Kevés az újfelvételes — Nagy géppark, gyakori alkatrészhiány — Sértődött gépkocsivezetők — Intézkedett az igazgató

Az utazóközönség, vagy az utca embere, aki csak kívülről látja a józsefvárosi pályaudvart, nem gondolja, hogy a viszonylag kicsi felvételi épület és a hat személyforgalmi vágány mögött hazánk második legnagyobb konténer-pályaudvara van.

— Ott a sínek végénél forduljon jobbra és menjen a konténerek mellett egy kilométert. A vámhivatal mellett megtalálja az irodát — igazított útba egy vasutas, amikor az állomásfőnököt kerestem.

Nos, az az egy kilométer — inkább kettő... Balra konténerhegyek, jobb kéz felől nyolc vágányon teherkocsik. *Bakdaru dolgozik a közelben. Éppen egy szerelvényről rakodnak le.* A munkások gyakorlottan akasztják a daru horgait a helyükre, egy intés, és már emelkedik is a konténer. Mozgásuk gyors, fegyelmezett; fejükön a becsatolt sisak.

Alföldy László 1978 óta az ötödik józsefvárosi főnök. Azt hiszem, joggal vetődik fel a kérdés, hogy miért váltották egymást ilyen sűrűn az állomás vezetői.

— *Ez egy kereskedelemcentrikus pályaudvar, ahol az áruforgalomhoz képest elenyésző az utasforgalom* — magyarázza *Alföldy László.*

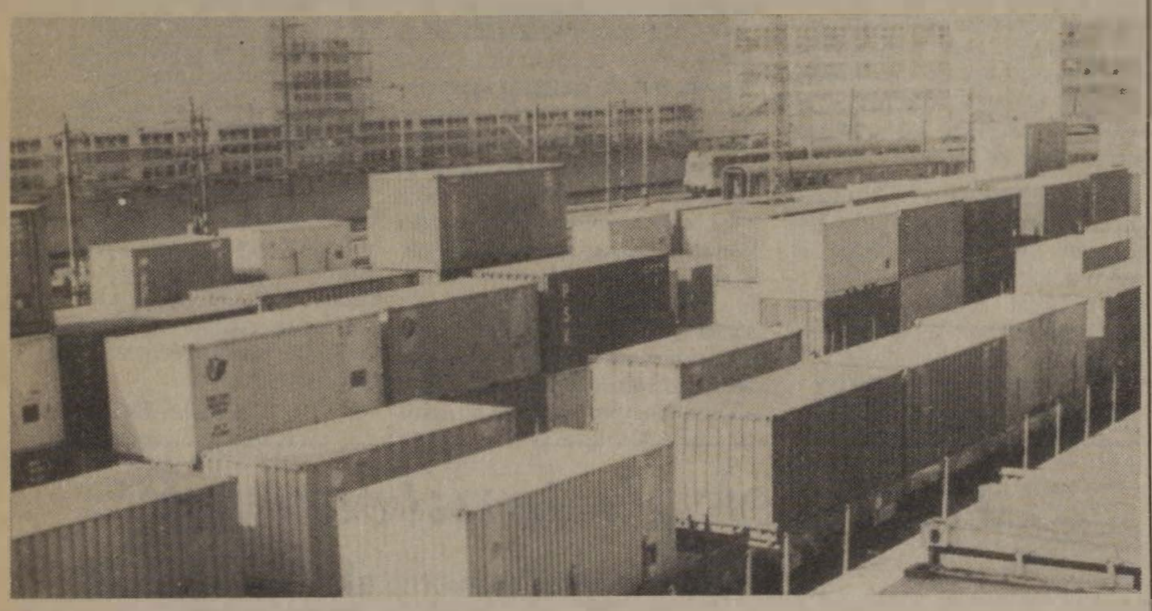
— Az itteni munka olyan speciális vasúti ismereteket követel, amit csak hosszú idő alatt, és csak itt lehet megtanulni. Amikor aztán valaki már beletanult a munkába, akkor „elszívja" az Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság, a vezérigazgatóság 11 főosztálya, vagy a budapesti igazgatóság kereskedelmi osztálya. Emiatt viszonylag rövid idő alatt fél tucat jól képzett tisztviselőt vesztettünk el. Jelenleg ötszáznegyven ember dolgozik itt, de jóval többnek is tudnánk munkát adni. Sajnos, alig van kiképzésre váró újfelvételes. De — áll fel — menjünk ki a területre, tekintsük meg a terminált.

A konténerfal s a vasúti kocsik közti utcában egy Hyster targonca hozza-viszi az óriási ládákat.

— *Nálunk három van belőle, de egy mindig áll alkatrészhiány miatt. Itt sokkal hamarabb használódnak el, mint bárhol a világon. Kénytelenek vagyunk túlhajtani őket* — magyarázza az állomásfőnök.

Megnézzük a bakdarukat is. Az egyik 25, a másik 35 tonnás. Szélesre terpesztett lábuk alatt több sorban állnak kirakásra váró Ks és Rks kocsik. Rajtuk, mellettük konténerek a világ minden tájáról. Van itt lengyel, hongkongi, szovjet és amerikai.

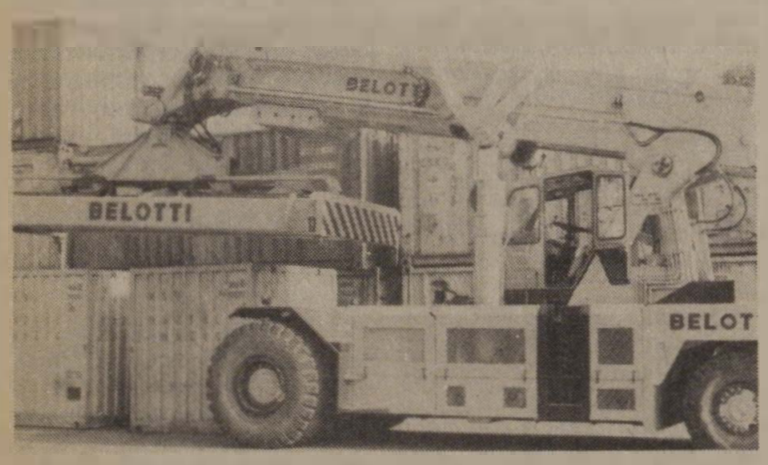
— Hogyan lehet ezt a nagy forgalmat áttekinteni?



Enyhült a zsúfoltság mióta Józsefvárosban megnyílt a konténer terminál

Ferenczy Tibor műszaki állomásfőnök-helyettes válaszol:

— A konténer-nyilvántartást számítógép segíti. A gép kapacitása azonban kicsi, ezért az adatok napi összesítése közel másfél óráig tart. Jó lenne egy nagyobb teljesítményű kompjuter! Akkor a raktár, a konténernyilvántartó és a pénztár dolgozói pillanatok alatt megtudhatnák, melyik küldemény éppen hol található.



A Belotti 240 ezer dollár értékű (A szerző felvételei)

— Az állomás legnagyobb gondja, hogy nem tud terjeszkedni, rakodóhelye korlátozott, s a vezérigazgatóság, a budapesti igazgatóság és az ISZI egymástól függetlenül vállal munkát. *Az egyeztetés hiánya miatt sokszor valóságos forgalmi dugó van a Józsefvárosban.*

Hernádi Márton terminálvezető megismertet a 20 és 40 lábas transzkonténerek forgalmával, ami erőteljesen fejlődött az utóbbi években. A terminál legfontosabb feladata, a Budapestre és környékére küldött konténerek fogadása és házhoz szállítása. A konténerek is megsérülnek, legtöbbször a megrendelőknél, fuvaroztatóknál. Ilyenkor — ha a vasút idejében észreveszi a sérülést — a javítási költségeket rájuk hárítják. Ha nem, a pályaudvaron kell kijavítani. *A vezetők panaszkodnak, hogy nincs konténerjavító bázis, kicsi a javítóműhely. Pedig a géppark nagy.* Van itt három 40 tonnás mobildaru, Klaus önrakodó berendezések, a Belotti, további Liazok, Skodák, Lancerek... Ám sok gép áll alkatrészhiány miatt.

— Úgy tudom, hogy a szombathelyi konténerterminálon működő Belotti alatt összetöredezett a beton. Itt nincs ilyen veszély?

— A Belotti fel tud emelni egy 40 tonnás konténert nyolc méter magasra. Ilyenkor a tengelynyomása 72 tonna. Ehhez a terheléshez 35 centiméter vastag betonaljzat szükséges, bár ez itt sincs meg, de legalább kötött az altalaj — magyarázza *Ferenczy Tibor.*

— Külső fuvarozókat is foglalkoztatnak?

— Annak ellenére, hogy vannak saját gépkocsijaink, külső fuvarozókkal is dolgoztatunk, köztük maszekokkal. A MÁV a rakott konténer szállításáért jobban fizet, tehát a magánfuvarozónak jobban megéri, ha visszáruról is gondoskodik, így nagyobb hatásfokkal dolgozik. Ez néha feszültséget okozott.

Sok gépkocsivezetőnk kilépett, teherautót vásárolt, majd visszajött konténert szállítani. Egyre kevesebb a gépkocsivezetőnk, és a szerelők is kevesen vannak. Főleg a hidraulikaszakértők hiányoznak. Ezekhez a világszínvonalú rakodógépekhez speciális szaktudásra van szükség. A vezérlő elektronikák javításához nem elég egy villáskulcs meg egy csavarhúzó. A megnövekedett nemzetközi forgalom kiszolgálásához nem elég a beruházás: a bajok orvoslását a szakemberképzéssel kell kezdeni.

(A riport nyomdába adása előtt kaptuk a hírt, hogy a budapesti vasútigazgató döntése alapján felemelik a gépkocsivezetők teljesítménybérét, ami a cikkben említett feszültségeket remélhetően enyhíti majd.)

Demeter Kálmán

Új épületben — új szemlélettel

Az angyalföldi pft-nél javult a munkamorál

A Keleti pályaudvar tároló vágányainak szomszédságában, a Kerepesi út mellett egy új irodaház látható. Messziről nézve inkább egy óriási silóra hasonlít. Az ötemeletes épületben kapott helyet az év elején az angyalföldi pályafenntartási főnökség központja, amelynek területe nyolc pályamesteri szakaszból áll; 500 kilométer pálya, ezen belül 1100 csoportkitérő karbantartását végzik. Vonalhálózatuk a Keletitől Pécelig, Rákostól Maglódig, Angyalföldtől Esztergomig, Esztergomtól Almásfüzitőig terjed. Hozzájuk tartozik még az Úttörővasút, a Pilisvörösvár—Piliscsaba közötti alagút, az északi összekötő híd és az északi körvasút karbantartása is.

— A költözés, vagyis január óta mi változott területükön? — kérdeztem *Krekács János* vezető mérnököt.

— Mindenekelőtt: elrendeltük a rendszeres műszaki megbeszéléseket, megköveteltük a helyszíni ellenőrzéseket. *Felmértük a műszakiak képességeit, és mindenkit olyan feladattal biztunk meg, aminek elvégzésére a legalkalmasabb. Ennek nyomán többen más beosztásba, illetve más területekre kerültek.* Az eddig végzett munkák főbb fázisait összegezve: az első félévben csaknem 4 ezer aljat raktunk le, tavaly ez a szám 2437 volt. A tervezett 5568 méter sín helyett 13 ezer métert cseréltünk ki. A tavalyi munkaértékhez viszonyítva 10 millió forinttal többet teljesítettünk. Sereghajtókból a legjobbak közé kerültünk, bár gondjaink azért még jócskán vannak. Főleg a munkaerő hullámzása szorít bennünket. *Az idén 142-en léptek ki, és 134-en jelentkeztek felvételre.* A fluktuációt megfelelő teljesítménybérezéssel próbáljuk megállítani. Terveink között szerepel az is, hogy valemnnyi pályamesterünk megszerezze a felsőfokú végzettséget.

— Az átszervezésben milyen szerepet vállalt a szakszervezet?

Kemenes László normatechnológus, a pft. szb-titkára így válaszolt:

— Első lépésként összehívtuk a testület vezetőségét, a bizalmiakat, és tájékoztattuk őket az új tervekről. *Nem volt könnyű meggyőzni az embereket. A legutóbbi fizetésemelésnél például átlagban egy személyre 160 forintot adtunk.* Dolgozóink kevesellték, nehezen tudtuk megmagyarázni, hogy a főnökségünk a bértömeget azért tartja vissza, hogy ezen a módon többet fizethessen azoknak, akik jobb munkát végeznek mennyiségben és minőségben egyaránt. A korábbi években az egy órára jutó teljesítményprémium összege átlagban 1.5 forint volt, most a duplája. Napi nyolc órai munkával számolva 300 forinttal emelkedtek a jövedelmek. Ami azonban még ennél is fontosabb: javult a munkamorál, növekedtek a teljesítmények.

(Séra)

Rákosrendezői hétköznapok

A Szegedi úti ABC melletti apró parkban szemét szemét hátán. Fekete trikós férfi Diana sósborszeszes üveget emel szájához, nagyot kortyol belőle, azután piros selyemkendős asszonyának nyújtja. A szürkére vakolt kockaház falán karvastagságú mázolmány: „Folyik a bostoni vér... a gonosz..." Odébb jól látszik az állomásépület sárga betűs felirata: *Rákosrendező.*

A sínek között pályamunkások dolgoznak, a gurítónál olykor egy-egy magányos vagon gördül le. Nyilván a hely szelleme teszi, hogy a tragikus sorsú költő sorait idézem föl magamban: „Tehervonatok tolatnak, / a méla csörömpölés / könnyű bilincseket rak / a néma tájra." Halálának körülményeit ismerve — bármennyire is szörnyű ezt kimondani —, József Attila szerette a pályaudvarokat, vonatokat.

— Vigyázz erre a kocsira, nagyon könnyen törik a csontja — hallik valahonnan az „égből". Kísérőm csodálkozásomat látva, a dombon álló házikó felé mutat, onnét érkezik a hang, s nyomában a vagonok.

Marticsek János, gurításvezető, akár egy pilóta ül a vezénylőpult mögött, s pillanatonként beleszól a mikrofonba. A gurításvezető háta mögött izmos, szikár férfi paprikás krumplit kanalaz, ám az ebédet nyomban félbehagyja, amikor Marticsek int neki:

— Feri, először a jugoszláv kocsikat akaszd szét, aztán meg billentsd a kövest!

A kocsirendező hatalmas aggatófával lát a munkához. Mintha egy közlekedési múzeumban lennénk, olyan a gurításvezető birodalma. Szerinte százötven éve így van már ez. Marticsek János viszont azt mondja, hogy ezeket a berendezéseket a hatvanas évek elején cserélték ki. Hiszek neki, hiszen 1964 óta ül ebben a székben.

— Öreg ez a pályaudvar, nem véletlenül forgatnak itt időnként századelőn játszódó filmeket — mutat körbe *Lipták József,* a rendező fiatal párttitkára.

Elveszettnek érzi magát az ember a gurító kígyózó sínlabirintusában. Jönnek, egyre csak jönnek lefelé a kocsik, ám embert alig látni. Eszembe jutnak *Baritsa Bálint* körzeti üzemfőnök szavai, aki szemléletesen a postai Toshiba levélválogató rendszerhez hasonlította a rendezőpályaudvar működését. Igen ám, de a Toshiba egy feletté modern automatizmus, amihez hasonlót itt Rákosrendezőn legfeljebb nyomokban tapasztalni. A rendező „agyának" elismert irányítóban *Dobok Alajos* előtt tíz telefont számolok meg. Alighanem már a fiatalember születése előtt is hasonló körülmények között vezérelhette a rendező munkáját elődje. Az irányító, akár csak a mai túr agytrösztjének majd minden tagja, ahogy Lipták József nevezi: „kísérleti". Doboknak, és a forgalmi szolgálattevő *Dallos Edének* ez az első szolgálata ezen a poszton. Mindenesetre kollégáik bizalmát élvezik, legalábbis erre enged következtetni a Dallos háta mögött elhelyezett, krétával írt fatábla: „Ede, a csodafegyver."

A telexszobában a csinos kisasszonyt arról kérdezi a párttitkár, hogyan bírja a megengedett értéknél magasabb decibeleket. Ő vállát megvonva mosolyog, s töretlen optimizmussal válaszolja, hogy mire nyugdíjba megy remélhetőleg fölépül már az új irányítótorony. A kisasszonynak tehát nemcsak kedélye, de türelme is páratlan, kivált ha meggondoljuk, hogy húszas éveinek elején jár.

Szóval, alig látni tevékenykedő embert a sínek között, amiből a laikus akár arra is következtethetne, hogy a technika száműzte a sarusokat. *Marticsek András,* kocsimester, a gurítás szakszervezeti főbizalmija — akinek csak annyi köze van Jánoshoz, a gurításvezetőhöz, hogy mindketten Ceglédről járnak be — gyorsan kiábrándít:

— Ami itt van, az már nem is állapot. Pillanatnyilag ebben a fordában az előírt tizenhárom sarus helyett mindössze hét dolgozik, s a váltókezelői létszámunk is siralmas.

A párttitkár mindehhez még hozzáteszi, hogy ebben a mostani túrban valamennyi sarus kirendelt dolgozó, vagyis más főnökségektől vezényelték át őket néhány hónapra.

— Tisztelet a sajnos egyre ritkább kivételnek, de ezek az emberek nem úgy dolgoznak, mint otthon. Bizonyos szempontból érthető is, hogy nem érzik sajátjuknak a rendezőt. A távollét a családtól szintén csak fokozza a feszültségeket.

Pedig a rákosrendezői üzemfőnökség saját lehetőségein belül igyekszik a legtöbbet nyújtani az ide vezényelt „idegeneknek". Baritsa Bálint üzemfőnök szerint a kocsirendezők jövedelme itt közel másfélszerese az országos átlagnak. Mégis nehéz dolgozókat toborozni. Hiába hallani itt is ott is a létszámleépítésekről, vállalatok, üzemek megszűnéséről, a munkaerőt most is lasszóval kell fogni. A forgalom persze mit sem törődik az „emberi tényezőkkel". *A kocsik egyre csak jönnek és mennek, s a napi közel kétezer vagont, ha törik, ha szakad, át kell engedni.* A vasutasok pedig lassan itt is a hívőkhöz lesznek hasonlatosak, s egyre csak a csodát emlegetik. No, és olykor-olykor indulatosan fakadnak ki. Mint például most is egy szakállas fiatalember, *Kovács Gyula* kocsirendező.

— Nem tudom, hogy mi lesz velünk, ha jön majd a jövedelemadó... Jómagam havi 240 órát teljesítve havonta körülbelül hét és félezeret viszek haza. Túlóra nélkül ennek a felét sem keresném meg, de ahogy fejtegetik az emberek nem nagyon lesz érdemes túlórázni, ha elviszi az adó.

Tódor János

A MÁV ÉPÍTÉSI GÉPTELEP FŐNÖKSÉG
PÁLYÁZATOT HIRDET
TERV- ÉS ÜZEMGAZDASÁGI ÖNÁLLÓ
CSOPORTVEZETŐI
MUNKAKÖR BETÖLTÉSÉRE.

A csoport fő feladata: a gazdasági tervezés, ezen belül a főnökség teljes és befejezett termelési, a nyereség, az önköltségi és a munkaügyi tervének elkészítése.
Olyan jelentkezők pályázzanak, akik középfokú politikai végzettséggel, szakirányú egyetemmel vagy főiskolai végzettséggel. (Közgazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Főiskola, BME, Közlekedésmérnöki kar, KTMF, gazdasági mérnök, mérnök-közgazdász), felsőfokú vasúti szakképzettséggel és 5 éves szakmai gyakorlattal rendelkeznek.
A munkakör betöltésének időpontja: 1988. január 1.
A kinevezés három évre szól, utána meghosszabbítható.
A pályázatot 1987. november 15-ig kell a főnökség személyzeti és oktatási osztályára eljuttatni.
Budapest X., Kőér utca 2/d.
Havi alapbér: 4200 forinttól 10 500 forintig határok szerint kerül megállapításra, a munkakör premizált.
A pályázat tartalmazza:
— a jelenlegi munkahelyet, beosztást, havi alapbérét és jövedelmét,
— eddigi munkahelyeinek és munkaköreinek részletes felsorolását (év, hó, nap megjelölését)
— idegen nyelvtudást, kitüntetéseit, esetleg tudományos fokozatát,
— részletes önéletrajzot,
— szakképzettségeit, politikai végzettségét és egy más végzettséget tanúsító okirat másolatait,
— terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.
Bővebb felvilágosítás Fehringer Károly személyzeti és oktatási osztályvezetőnél a 71-31 üzemi vagy a 472-558 portai telefonvonal 131 számú mellékállomásán.

Centenáriumi bélyeg

A vasúttisztképzés centenáriuma alkalmából a posta szeptember 4-én 4 forint névértékű általános forgalmi bélyeget adott ki, ami *Forgács Miklós* grafikusművész terve alapján, többszínű ofszetnyomással, az Állami Nyomdában készült. A bélyegen a tisztképző intézet épülete látható, fölötte a MÁV korabeli és jelenlegi emblémája, valamint a kibocsátás alkalmára utaló felirat.

A 22-es csapat

A nehézgépkezelők délben reggeliznek

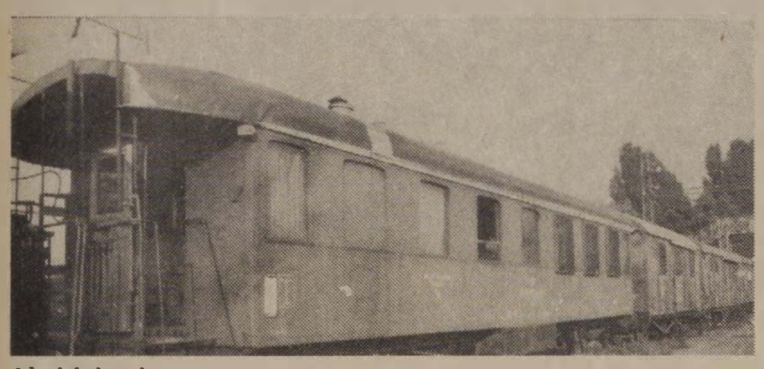


Ritka pillanat, majdnem együtt a brigád

Mintha nem lett volna idő Nagykátán arra, hogy a háború után helyrehozzák a romos állomást, pedig a felvételi épület előtt az autóbusz-megálló tiszta, virágos. Látszik, hogy van gazdája. Az elhanyagolt állomás mögött az első vágányon sorakoznak az ütött-kopott lakókocsik. Itt élnek most a jászkiséri építőgép-javító üzem gépkezelői, a pályaépítők. Munkájuktól függ a sínpárokon elérhető sebesség, a pálya minősége, tartóssága. Évente ez a csapat kétezer kilométeren szabályozza a pályát. Munkaidejüket a vágányzárak szabályozzák. Miután a gépek jó kihasználása a fontos, rendszerint éjszaka dolgoznak.

— Meg lehet szokni ezt a beosztást?

— A nyolc+hat — mondja *Zakar Ferenc* művezető — azt jelenti, hogy péntektől péntekig éjszakai munka. Ezután hat szabadnap következik otthon, a családi körben. *Itt a 22-es csapat a tízórás vágányzár alatt hat géppel végzi a pálya javítását. Ez a legkorszerűbb gépfok is van a kocsikban!* — annak könnyebb, aki nem, az már tízkor újságot olvas. *Délben reggelizünk, estére főzünk valamit. Azt nevezzük ebédnek. A vacsora mindenkinél akkor van, amikor éppen megéhezik éjszaka.*



Ahol laknak

— Megszámolták már, hogy hány betonalj van egy kilométeren?

— Nem is egyszer — veszi át a szót *Csöke László*. — Arra is van adatunk, hogy a gép két lábpedálját hányszor kell lenyomni egy műszak alatt. Ezerszer működtetjük a pedálokat. Egy kilométeren 1600 aljat számoltunk.

— Tudnak nappal pihenni?

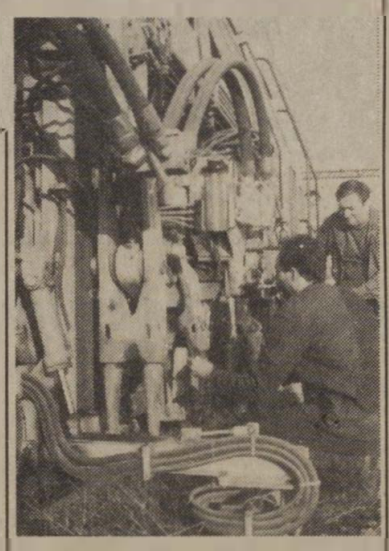
— Ha melegen süt a nap, szinte lehetetlen.

— Bizonyosan, mindig nagyon várják a hat nap pihenőt?

— *Igen. Az otthon mégiscsak otthon. Kényelem, reggeli, ebéd, vacsora a maga idejében, a feleség kedvessége. Ezt nem lehet pótolni.* Alig akad köztünk legényember. Azok akik építkeznek, a hat nap pihenőből hármat gmk-ban töltenek. Ferencvárosban építik a Keleti rendezőt, mert kell a pénz.

— Nem keresnek jól az éjszakai munkával?

— Nem keresünk rosszul — szól közbe *Fischer István* —, de a pénz sosem elég. Mi is OTP-kölcsönnel építkezünk.



Egy kilométeren 1600 aljat számoltunk

— Mikor jut idő a művelődésre?

— Csak otthon lehet igazán kikapcsolódni, művelődni — válaszol *Varga Miklós* szakszervezeti bizalmi, és közben bekapcsolja a televíziót a „kultúr" kocsi végében.

— Láthatja milyen itt a kép? De nem is nagyon bánjuk, mert a híradó kezdetekor mi már a pályára indulunk. Marad az olvasás és egy kis zene. A gépkezelők saját pénzen vettek magnót és kazettákat.

— Milyenek itt a szociális körülmények?

— Tisztálkodni remekül tudunk. Van hideg-meleg víz. A kocsikban négy-négy vaságy, hokedli, olajkályha. WC minden állomáson található. Csak az állapotuk rossz.

Kép és szöveg: Zelman Ferenc

Hét profil gazdái

Az asztaltól a vasbetonig

— Hát itt sincs senki? — kérdezte *Szentimrey Gyula* főmérnök *Demjén Jenő* lakatostól, a szak- és szerelőipari főnökség fémüzemében augusztus 23-án, a vasárnapi munkanapon, azután, hogy átjöve a telepen láttuk: csak néhányan jöttek be dolgozni.

— A többiek kint vannak a MÁV kórházban — válaszolt a lakatos. — Most végzik a hegesztési varratok röntgenvizsgálatát.

A MÁV kórházban ugyanis egy hatalmas vasszerkezettel kötnek össze több szintet, hogy a készülő mentőút közepén lévő tartógerendákat kiválthassák. *A szak- és szerelőipari főnökség hét nagy profil gazdája. Mindent készítenek és javítanak az asztaltól a vasbetonig.*

Körbejárjuk a telepet. Rend és tisztaság fogad az udvaron és a munkahelyeken. Először a nemrégiben elkészült fürdőket és öltözőket nézzük meg. A tágas helyiségekben almazöld szekrények vannak, barna lambéria takarja a bordáscsöveket, a falon tükrök.

— *A vidékre helyezett dolgozóinkhoz hetente jár ki a kocsi. Bármire van szükségük, rövid idő alatt el tudjuk juttatni hozzájuk. Van itt minden, még szikvizes ballon is* — mutat körbe *Kun Imre* anyagkiadó.

Miközben a vasbetonüzemet járjuk végig, a főmérnök elmondja, hogy a kutatási-fejlesztési program keretében kidolgozták a támfalas szabványárok-burkoló elemek hegesztett hálós armatúrával történő gyártását, aminek *használata 50 százalékos betonacél és 40 százalékos élőmunka-megtakarítást eredményezhet. A sorozatgyártásra felkészültek; várják a megrendelést.*

— Anyaghiány nem hátráltatta a munkájukat?

— Nem, mert sikerült mindent időben beszerezni. Az első félévben az anyagmentes termelési érték 116,4 százalék volt a tervhez képest. Az állóeszközfenntartási tervünket azonban nem tudtuk teljesíteni; ez a második félévre maradt.

A vasbetonüzemben *Cselei Endre* tempósan megtörli a kezét, a főmérnökhöz lép és engedélyt kér, hogy a vállalt két kommunista műszak után egy harmadikat is megtarthassanak. Röviden megbeszélik a részleteket, majd bekopogunk *Mikolai Lajos* üzemvezető irodájába. Ő leginkább a létszámhiányra panaszkodik. *Mint mondja, olyan szigorúak az egészségügyi előírások, hogy képtelen felvenni gépkezelőt.*

— Talán a *Farkas Bercit* kellene elhívni, ő megfelelne — nevet keserűen. — Tíz éve nem jött ide vasbetonszerelő. Dolgozóink nagy része ingázó, s bár a főnökség az építőiparhoz hasonlóan fizet különélési pótlékot, a betonüzem dolgozóinak ez nem jár. *Munkásszállást sem tudunk mindig biztosítani.* A MÁV kórházon dolgozó külföldi vendégmunkásoknak kell a hely, s ez is távol tartja a jelentkezőket.



Cselei Endre vibrátorral tömöríti a betont

Szentimrey Gyulától a szociális helyzet iránt érdeklődöm.

— Minden üzemrészben van meleg vízzel, hűtőszekrénnyel ellátott étkezőhelyiség. *A vidékre telepített dolgozók lakókocsiját is felszereljük rádióval, hűtőszekrénnyel, televízióval.* A MÁV számára mi építjük ezeket a kocsikat. Azt hiszem legegyszerűbb, ha megnézzük, hogyan készülnek.

A tmk-üzem kocsigyártó részlegének vezetője *Tóth Ferenc*, megmutatja azokat a selejtezett személykocsikat, amelyeket szétbontanak és átalakítanak lakó- és fürdőkocsivá. Egy négytengelyes átépítésén dolgoznak éppen. Természetesen hőszigeteléssel látják el, hiszen sok embernek télen is ez a második otthona. Két- és háromágyas fülkéket alakítanak ki, de lesz itt zuhanyozó, konyha, kazán és széntároló is.

Nagy Kálmán, fűtés- és gázszerelési építésvezető mindehhez azonban hozzáteszi, hogy ha hosszú időre települnek valahová, visznek magukkal műhelykonténert, fürdőkocsit, de előfordult már, hogy a vasútállomáson nem állt rendelkezésükre a 220 volt. *A legtöbb helyen nincs közműcsatlakozás a fürdőkocsi számára. Marad tehát a lavór, mert az állomáson csak korlátozott mennyiségű vizet engedhetnek le a földre.*

Zajgóvári Károly, elektromos építésvezető szerint nem olyan tragikus a helyzet, mert az állomásokon a dolgozók rendelkezésére állnak a szociális létesítmények. Ő inkább azt nehezményezi, hogy kifőzdék, vendéglők számláit elfogadja a vasút, de nem fizet adminisztráció mentesen étkezési hozzájárulást. Sokan dolgoznak a nyílt pályán, ahol a közelben nincs étterem, s a legközelebbi falu is kilométerekre van. Itt egy-egy ember jár el bevásárolni. Ezt a munkások a saját zsebükből fizetik. Nem értik, miért kell arról igazolás, hogy ők azalatt a — teszem fel — egy hét alatt valóban ettek!

A műhelyben vascsöveket darabol *Tóth János*, fűtés- és gázszerelő.

— Ha kinn dolgoznak a területen, megfelelő körülmények közt laknak? Van például egészséges ivóvizük?

— Nézze, kérem, mi az állomások vizét, utasárnyékszékeit használjuk. S nekünk még szerencsénk van, mert sok községben nincs egészséges ivóvíz, míg a vasút hálózata rendelkezésünkre áll. A szállásról annyit: *mi préridolgozók vagyunk.* Váltófűtés-szereléskor a legközelebbi falu is jó órányira van, tehát ellátnak bennünket mindennel. Szerintem, az igényekhez képest kielégítő a szociális ellátásunk.

D. K.

A vezető jegyvizsgáló

A Déli pályaudvaron ismerkedtem meg *Gerák Andrea* vezető jegyvizsgálóval. Andrea csinos, szőke, karcsú fiatal nő, aki úgy tudja viselni az egyenruhát is, mintha az egy párizsi szalon modellje volna.

Beszélgetésünk elején elmondta, hogy a *Szász Ferenc* kereskedelmi szakmunkásképzőben végzett, s a MÁV álláshirdetésére jelentkezett vasutasnak 1983-ban.

— Nem bánta?

— Nem, dehogy! Nagyon szeretem a munkámat. *Mindig vonzott az utazás, az emberekkel való kapcsolatteremtés.* Ezért aztán elvégeztem a vonatvezetői és jegyvizsgálói tanfolyamot, és azóta mindkét munkaterületen dolgozom. Az utasokkal kevés problémám van, bár a távolabbra utazók talán kulturáltabban viselkednek, mint a helyi járaton utazók. Nehézséget inkább a tájékozatlanságuk okoz. Felszállnak gyors-, vagy expresszvonatra gyorsvonati pótjegy, sőt helyjegy nélkül.

— Mik a tervei?

— Jelenleg a *Mechwart András* szakközépiskola harmadik osztályát végzem levelezőn. Szeretnék minél többet tudni a vasútról és egyszer magasabb beosztásba kerülni.

— Mint szakember jobban látja, hogy milyen kívánságai vannak az utazóközönségnek, mi az, amin jó lenne változtatni. Mit gondol, hogyan lehetne visszacsábítani azokat az embereket, akik inkább az autóbuszt, vagy a gépkocsit választják?

— Az első, hogy kulturált körülményeket kell biztosítani az utazáshoz, tehát a piszkos kocsikat, a világítási és fűtési hibákat nem szabad elnézni. Sok probléma adódik a vonatok késéséből is. *Ezek rendszerint emberi mulasztásból adódnak: például nem biztosítanak előnyt a személyvonatoknak, nem ügyelnek a fontossági sorrendre.* Nyáron a balatoni vonalon a megnövekedett utasforgalom miatt nem egy percet áll a szerelvény az állomáson, ahogy az a menetrendben elő van írva, hanem sokszor 4-5 percet is a le- s felszálló tömeg miatt.

— Sok külföldi jár vonattal a Balatonra?

— Sok bizony, de kollégáim közül igen kevesen beszélnek nyelveket.

— És ön?

— Angolul tanultam, s a munkámhoz elegendő a beszédkészségem.

— Mit gondol, lenne értelme nyelvtanfolyamokat indítani a MÁV-nál?

— Nem hiszem. Kevesen járnának. Viszont be lehetne vezetni a Lehár expressznél már bevált magnós idegen nyelvű tájékoztatást az állomásokon is.

Fodor Andorné

A szolnoki körzeti üzemfőnökségen

Több utast szállítottak, csökkent a teherforgalom

A vállalatok inkább kocsiállásért fizetnek

Elkészült az első félév forgalmának összegzése a szolnoki körzeti üzemfőnökségen. Az adatok azt mutatják, hogy a személyforgalom minimális mértékben emelkedett, a teherforgalom viszont visszaesett az elmúlt év hasonló időszakához képest.

A fizető utasok száma — akik az üzemfőnökséghez tartozó állomások valamelyikén váltották meg menetjegyüket — valamivel több 4,5 milliónál, 170 ezerrel több mint amennyire a vasút számított az I. félévben. *Az utazási feltételek nem romlottak, de nem is javultak számottevően. Valamivel kevesebb lett a késés* — 0,08 százalék —, ami önmagában ugyan nem túl jelentős előrelépés, de ha hozzászámoljuk, hogy az év eleji ítéletidő félnapos késései is benne vannak ebben az átlagértékben, akkor már másként érzékelhetjük ugyanezt.

A II. negyedévtől szokás szerint sűrűsödtek a vasútfelújítások és a vágányzárak, amelyek akadályozták a forgalmat, nehezítették a vonatközlekedést. *A teherforgalom kisebb volt, mint 1986 első felében. Az érkező és itt újrarendezett kocsik száma öt, az átmenő vonatoké pedig 13 százalékkal volt kevesebb, mint tavaly,* és népgazdasági szempontból ez a nagyobb, a jelentősebb tétel. Ugyanakkor viszont a körzeti üzemfőnökség területén 30 ezer tonnával több árut raktak be, mint egy évvel korábban, így *árufeladási tervét 106 százalékra teljesítette Szolnok és körzete.*

A teherforgalmat sokkal látványosabban érintette a téli rossz időjárás, mint a személyszállítást, hiszen a személyszállító vonatok mindvégig elsőbbséget élveztek a forgalomban. Így az a tény, hogy a félévben — kisebb-nagyobb késéssel — minden fuvaroztató igénynek meg tudtak felelni, és minden felkínált árut el tudtak szállítani, jónak ítélhető.

Exportra viszont csak valamivel kevesebb, mintegy 57 ezer tonna árut raktak be és indítottak útnak a szolnoki körzeti üzemfőnökség területén. *Ez csak 90,9 százaléka a tavalyi I. félévinek.*

Hetvennel csökkent a késetten kirakott vasúti kocsik száma, a gazdálkodó szervezetek által kifizetett vasúti kocsiállás-pénz összege viszont 6 millió forintról csaknem 10,5 millióra nőtt. Ez egyértelműen jelzi, hogy a kirakodási késések időtartama lett sokkal hosszabb. *Úgy látszik, hogy sok vállalat még mindig inkább kifizeti az álláspénzt, mintsem túlműszakot szervezzen egy-egy hétvégi kirakodásra.* Különösebben az előszállítási időszak kedvezményei sem ösztönözték a fuvaroztatókat. A kampány nem hozta meg a várt eredményeket.

A vasút létszámhelyzete évek óta rossz, és emiatt több munkaterületen nagyarányú túlóráztatással lehet csak megoldani a feladatokat. A szolnoki körzeti üzemfőnökség állományában jelenleg 1078-an dolgoznak. Ez a létszám azonban nem elegendő a technológiai feladatok elvégzéséhez, és a kollektív szerződés szerinti munkaidő-beosztás betartásához.

Önfegyelem, türelem, kitartás

JÓGÁZNI JÓ!

— Az emberek általában keveset törődnek egészségükkel, a mentálhigiéniáról nem is beszélve — vallja Karády Ildikó, aki négyéves kora óta táncol, de nem ismeretlen az artisták világában sem, újabban pedig a „jóga királynője" kitüntető címmel illetik.

— A jógát újra és újra felfedezik Európában. Nálunk az utóbbi tiz-tizenöt évben kezdett szélesebb körben elterjedni. Egyre többen felismerik, hogy a jóga segítségével önfegyelemre,



türelemre, kitartásra lehet szert tenni. Ezekre az erényekre a mai világban különösen szükség van, hiszen közismert, hogy mindenki rohan, mindenki türelmetlen és ideges. A fizikai, a szellemi és lelki egyensúly nem elérhetetlen, a sok módszer között aligha nem a jóga a legalkalmasabb.

— Mióta foglalkozik jógával?

— A hetvenes évek eleje óta, korábban ugyanis tiltották. Büszke vagyok, hogy tanithattam Dely Károllyal, aki az első hazai szakkönyvet irta. Párizsban részt vettem egy jógatanfolyamon, ahol indiai mesterek tanitottak. A tanfolyamnak olyan világhirü hallgatói voltak mint például: Roger Moor, a Beatles tagjai stb. Itt tanultam meg, hogy a jóga nemcsak gimnasztika, hanem az elmélyült gondolkodás, a meditáció művészete.

— Hogyan lehet a jógával megismerkedni?

— Néhány szakkönyvet ajánlhatnék, bár legfeljebb antikváriumokban lehet megszerezni. A legegyszerűbb módszer: október elsején indul egy tanfolyam a Törekvés művelődési házban. Bárki beiratkozhat, négyéves kortól nyolcvanévesig. Várom a jelentkezőket!

(Tüttő Tibor felvételei)

Kelenföldi brigád

Tízen egy csapatban

— Kis türelmet kérek, azonnal visszahívlak. A gyorsteher kész, óra tízkor indulhat Hegyeshalomba. *Zsuzsa*, hol a mozdonyom? A húszason?! Hozd sürgősen a tizennyolcasra!

A kelenföldi rendezőben mindenki távirati stílusban beszél. Gyors mozdulatokkal nyúlnak a kapcsolókhoz, s mindig azzal



Ludvai Lászlóné rádión diktálja a kocsik adatait

a tudattal, hogy itt tévedni nem szabad. Súlyos következményei lehetnének, ráadásul nemcsak pénzben, hanem akár emberéletben is.

Both Ferenc rendelkező forgalmistának *Czékus Lászlóné* segít a panorámatábla előtt, közben megnyugtatja társát. *Teszárek Lászlót*, aki a kettes táblánál figyeli a vágányokat.

Szóka Lászlóné a fuvarleveleket írja. Még nem tagja, csak jelöltje a brigádnak *Ludvai Lászlóné*, aki teljes odaadással dolgozik, rádióra diktálja a kocsik adatait, hogy gépi feldolgozással mielőbb a mozdonyvezetőhöz jusson. *Ölvedi Mátyásné* a tv-s gépet kezeli, de ha a munka úgy kívánja, beül a rendelkezőpulthoz is.

— Most tízen vagyunk a csapatban — magyarázza *Both Ferenc* —, korábban többen voltunk, társaink közül négyen más területre kerültek. Egyébként KISZ-titkár vagyok és *Ölvedi Mihályné* brigádvezető helyettese. Rengeteget dolgozunk; a ferencvárosi rendező átépítése miatt forgalmunk megduplázódott. Előfordul, hogy



Alig van szabad pillanat

naponta közel nyolcszáz kocsit kell rendeznünk. A hétvégek különösen nehezek; rendezni, fogadni, átereszteni és indítani sok egyszerre. Szerencsére a brigádunk nagyon összetartó, nagy felelősségérzettel dolgoznak valamennyien, ennek köszönhetjük, hogy eddig még nem történt végzetes hiba. Reméljük, ez így lesz a jövőben is.

— Brigádélet? — kérdeztem kicsit tétován, mert munkájukat megfigyelve arra gondoltam, hogy erre aligha jut idejük.

— Amíg a ferencvárosi rekonstrukció be nem fejeződik, nem gondolhatunk tartalmas brigádéletre. A szolgálat végére elfáradunk. Legfeljebb arra jut időnk, hogy értékeljük a munkanapot, megállapítjuk, hogy rendben mentek a dolgok, nagyobb baj nélkül elmentek a vonatok.



Madártávlatból

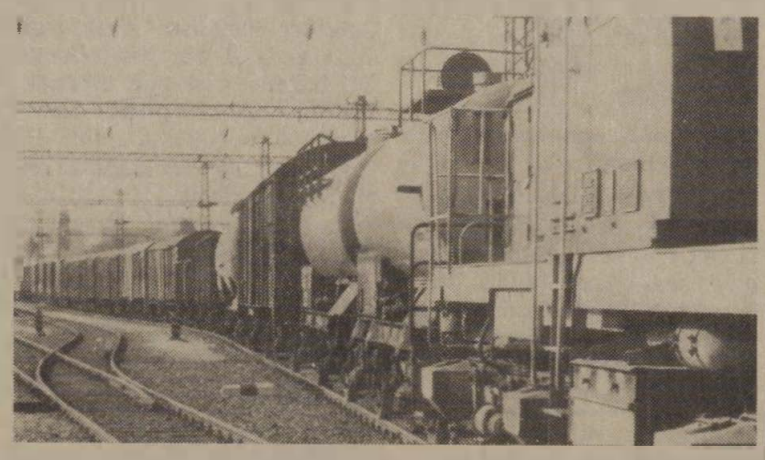
— A mai napon hány kocsit rendeztek?

— Hétszázötvenet . . ez már több a soknál . . Beláthatja, hogy ennyi munka után az nincs az embernek kedve, és főleg energiája az úgynevezett brigádéletre. Még a magánéletre sem tudunk elégséges időt fordítani.

Both Ferenc megköszöni a szolgálatot, megállapítja, hogy a második doboz cigarettából sem maradt egy szál sem. Iszik egy erős kávét, majd elköszön:

— A holnapi viszontlátásra!

Kép és szöveg: Zelman



Újabb szerelvény érkezik

A vasút szerelmese

A mese úgy kezdődik, hogy egy hajdani repülőgép-szerelő a vasparipákba, a mozdonyokba lett szerelmes. S a folytatás? *Kiss Róbert*, a zalaegerszegi vontatási főnökség vezetője az idei vasutasnapon vette át a 40 éves törzsgárdatagságért járó elismerést.

Az országos csúcstartó 1947. május 5-én, mozdonylakatosként kezdett Szombathelyen, s 1957. június 17-től megszakítás nélkül, elsőszámú vezetőként irányítja a zalai megyeszékhelyen több száz ember munkáját.

— *Mintha tegnap történt volna, amikor egy 424-es mozdony hajtórudazatát először a kezembe fogtam. Ma meg ezeket a jó öreg gőzösöket jószerivel csak vasúti múzeumokban látni.* Érdekes, csak a feleségem ágán volt kapcsolatunk a vasúttal, de én remélem, hogy az unokáim közül talán valamelyik megszereti ezt a csodálatos világot.

Már tíz éve párttag volt, amikor egy nehéz időszak után, 1957 elején alig tucatnyian megalakították a zalaegerszegi fűtőházi pártszervezetet. Tisztelettel emlékezik akkori társaira, akik közül bizony már nem sokan élnek.

— Még azon a nyáron megjavítottuk az első mozdonyt, majd megtanultuk a motorkocsik szerelését, és így tovább. Ma már biztos megélhetést nyújt a fűtőház az embereknek — mondja ősz haját borzolva, aztán kifakad:

— Szörnyű időszak volt, amikor egyre többet foglalkoztak a vasút megszüntetésével. Én ennek ésszerűségében soha nem hittem, inkább azzal nyugtattam társaimat, hogy ahol jó munkások vannak, ott mindig lesz munka. *Nos, a zalaegerszegi személyvonatok vagonjai évente 18 ezer kilométert is megtesznek. A jól felkészült szakembergárdát ez a teljesítmény egyértelműen dicséri.*

Lelkesedésére jellemző, hogy a vasutasok sporkörében — amelynek 1963-tól elnöke —, vállalati támogatás nélkül működik. Igaz, a tagsági díjon kívül a szocialista brigádok is sok-sok társadalmi munkával járulnak hozzá a szabadidő hasznos eltöltéséhez szükséges feltételek megteremtéséhez.

S a leltár még közel sem teljes. *A vasutasok vöröskeresztes alapszervezetének elnökeként büszke arra, hogy a mozdonyvezetők, a fűtők és a szerelők a hívó szóra azonnal indulnak véradásra.* Alapító tagja, s egyben társelnöke a KTE Zala Megyei Szervezetének, s 45 elfogadott újítását ismerték el.

Befejezésül hadd mondjuk el: *Kiss Róbert* barátja a tömegtájékoztatásnak, sőt, munkatársának tekinti az újságírókat.

— Miért? *Hát az újságíró nem a közvélemény, a társadalmi lelkiismeret képviselője?* Hiszen akiről jót írnak, az feldobódik, akiről meg rosszat — remélem, más is így van —, az megpróbál változtatni. Én fontosnak tartom, hogy mindig őszintén tájékoztassuk az újságírón keresztül a közvéleményt. Sokat segít a nyilvánosság, bár sokan félnek is a közszerepléstől. Ezt ugyan rám nem foghatják, bár az őszinteség miatt sokszor voltak kellemetlen perceim . . . Tény, hogy a sajtó sokat segített — amikor például a személyvonatokban szerteszét guruló brikettekről írtak, egyszeriben megkaptuk az olajkályhákat! —, mert a bírálatra odafigyelnek az illetékesek.

Nos, mi ezt a jellemző okfejtést is fontosnak tartjuk leírni *Kiss Róbert* műszaki főtanácsos szavaiból.

Takáts Sándor

Szentesi nyugdíjasok

Szentesen hatszáznegyven nyugdíjas szakszervezeti tag van. Főbizalmijuk, *Csák Imre* — aki huszonhat bizalmija segítségével azzal a 300 volt vasutassal is tartja a kapcsolatot, akik nem tagjai a szakszervezetnek —, a nyugdíjasok minden gondját ismeri. És gond van bőven.

A hatszáznegyvenből 139-nek 2000 forint alatt van a nyugdíja, s a teljes létszám 52 százalékának családjában 2000 forint az egy főre eső jövedelem. A legtöbb nehézséget az okozza, hogy a nyugdíjak reálértéke egyre csökken. Igaz ugyan, hogy az aktív dolgozók kommunista műszakjaiból és egyéb forrásokból az elmúlt évben 229 ezer forint szociális támogatást kapott 276 idős ember, de ez is kevésnek bizonyult: 1986-ban egy személyre csak 830 forint jutott.

A szentesi nyugdíjasok olyan nyugellátást várnak, amely jobban biztosítja a megélhetést, amely követi az árváltozásokat. Úgy tartják, az lenne az igazságos, ha munkát vállal egy nyugdíjas, a keresete ne számítson bele a személyi jövedelemadóba, hiszen csak az alacsony nyugdíjjal rendelkezők kényszerülnek erre.

A városi hőközpontokban több mint negyven egykori vasutas dolgozik. Az idei fűtési szezonra szóló szerződések megkötése előtt még bizonytalankodnak, és egyelőre csak év végéig szándékoznak munkát vállalni. Mi lesz, ha jövőre az új adózási rendelkezések mellett nem fognak dolgozni azok, akiknek a munkaerejére még szükség van?

Barcs János

Álmomban szépet gondolok

Zuhog a zápor, szuszog az est,
denevér alszik a rag alatt,
ól felé surran egy fürge nyest,
a háziak már mind alszanak.

Kutyánk is alszik, nyála csorog.
A nyest már a tyúkokat nézi: —
S míg álmomban szepet gondolok
a törpe-kakast megigezi.

Zuhog a zápor, hajnalodik.
Denevér reszket a rag alatt,
parton kondul egy halaszladik,
s a hajnal már csak egy pillanat.

(Köszöntjük a 60. születésnapját ünneplő szerzőt!)

Közművelődési kiállítás



Közművelődési kiállítást rendeztek a közelmúltban a záhonyi üzemigazgatóság központjában, ahol az utóbbi időben örvendetesen szaporodtak az ilyesfajta kezdeményezések, amelyekre nagy szükség is van, hiszen a várótermek, oktatási és szociális létesítmények kitűnő színterei az efféle közművelődési munkának. A kiállítások hatásos eszközei az ismeretterjesztő munkának, s fejlesztik az esztétikai befogadókészséget.

A területi művelődési bizottság tárlóiban ezúttal zenei és sporttárgyú válogatást mutatnak be a rendezők. A könyvkiadásban sokáig mostohagyerekként kezelt területen az utóbbi években látványos fejlődés következett be, sorra-rendre jelennek meg a legkülönfélébb hézagpótló kiadványok. A gyűjtemény tanulságos keresztmetszetét nyújtja a napjainkban egyik legolvasottabb műfaj bő egy évtizedes termésének.

A most bemutatott anyagot — amelyet október közepéig tekinthetnek meg az érdeklődők —, a *Kazinczy Ferenc* Szocialista Brigád és az *Új Tükör* klub tagjai gyűjtöttek és válogatták.

Kép és szöveg: Sipos A.

Ünnepi előadás a Thália Színházban

Szakszervezetünk szervezési és kultúrosztálya a Thália Színházzal való együttműködés 25. évfordulója alkalmából rendezvénysorozatot szervezett. Több nagy vasúti csomóponton köszöntötték vidám, zenés műsorral a szocialista brigádokat a színház vezető művészei. A jubileumi évad első előadását szakszervezetünk és a színház igazgatósága ünnepélyes keretek közt tartja meg. A műsortervben szereplő egyik sikeres darab zenéjét *Mikó István* szerezte, és ő alakítja a főszerepet is.

Október 18-ára, vasárnapra teltházas előadást szervezünk a Thália Színház *Gyalog a holdsugáron című* zenés játékának délelőtt 11 órai előadására. Jegyeket október 1-jéig az igazgatósági székhelyen működő művészeti propagandabizottságoknál lehet igényelni a szakszervezeti bizottságokon keresztül.

Jegyzetfüzetemből

Két gondolat

Divat és tehetségtelenség. A tehetségtelenség és a divat valamiképpen összefügg egymással. Régóta gyanítom, hogy a divatot majmolók köre fogyatékos tehetségű emberekből áll.

A divat szigorúan vett lényege az, hogy csupán az emberek egy kisebb csoportja hódol neki, a többség csak útban van feléje. Vége a divatnak, ha például mindenki úgy öltözködik, ahogy eredetileg csak némelyek tették. A fogyatékos tehetségű ember mindig a kisebb csoport tagja akar lenni. Úgy gondolja, hogy ily módon különbözik a „nagy átlag"-tól. Ruháit bizonyos önelégültséggel hordja; úgy érzi: mégiscsak van rajta valami különleges, feltűnő. Ez persze azt jelenti, hogy belsőleg üres és önállótlan. Egyéniségnek hiszi magát, mert nem ismeri föl: ugyan a többi ember előtt jár, ám pontosan azon az úton, ahová mindenki tart . .

A nehézszavúak védelmében. Mindenki tudja: a szó arra való, hogy nevén nevezzük a dolgokat. A dolgok elrejtésének azonban korántsem a hallgatás a bevált módszere. Sokkal inkább: a fölösleges szavak.

Nem tagadom: kábultam már szavak színpompás varázsától. Naivul azt hittem, hogy aki minden helyzetben képes megnyitni szavainak bő forrását: igaz ember, kulturált ember, akire érdemes figyelni. Pedig csak a megfelelő szavakra érdemes figyelni. Ha egyetlen szó is hamis: már dől a szavak épülete, és az ember rádöbben, hogy becsapták. A mellébeszélés a valóság körmönfont elrejtése.

Ne legyünk elnézőek! A fölösleges szavak mesterei nem jobbak a bűnözőknél. (A mellébeszélők azonban többnyire megúszzák börtön nélkül.) Náluk a szó sohasem tett — éppen a cselekvést helyettesíti. A cselekvőket megvetik, a nehezen szólókat lenézik.

A nehézszavúak talán nem ismerik a nyelv rejtelmeit, de nem tartoznak a lapító hallgatók közé sem. Szólnak, ha érzik, hogy szavaik nyomán változik az élet. Ők tudják: a megfelelő szó — tett!

A nehézszavúak pártján vagyok.

Sárközi Gábor

Képeslapok, könyvek, régi menetrendek

Külsejére nézve még rendezetlen, ám máris megvan a vevőköre, annak a vasúti nosztalgiaboltnak, amelyet a MÁV Vezérigazgatóság reklám- és propagandaosztálya nyitott meg június elsején Budapesten a Belgrád rakpart 26. szám alatt. Az üzletben mintegy húszféle utazással kapcsolatos szórólapot kínálnak az érdeklődőknek ingyen.

Emellett természetesen számos kuriózumot találhatnak a vasutat kedvelők. Kapható ott egyebek között nyolcféle vasutat ábrázoló képeslap, darabonként öt forintért. Nyolcvan, illetve százhetvenöt forint az ára a nemrégen magyarul és németül megjelent Régi vasútállomások című könyvnek.

Az új profilú MÁV-üzletet, noha még működése kezdetén tart, máris különleges kérésekkel ostromolják a vevők. Palcsó Jánosné, a bolt vezetője elmondta, hogy gyakran keresnek például régi menetrendet, a felszabadulás előtti vasúti jelvényeket, alapító okiratokat, korabeli vasutasruhákról képeket stb.

A további fejlesztésről a bolt vezetője azt is elmondta, hogy a későbbiekben a keresett árukat úgy próbálják beszerezni, hogy felkeresik majd azokat az idős vasutasokat, akiknek a birtokában megtalálhatók az említett tárgyak és nyomtatványok. Ezekről képeket, másolatokat csináltatnak és a vásárlók rendelkezésére bocsátják. A bolt jobb és stílusosabb reklámja érdekében pedig a bejárata fölé helyezik cégér gyanánt annak a mintegy három méter hosszú 246-os számú mozdonynak a dombormakettjét, amely most még a budapesti vasútigazgatóság épületének az első emeletét díszíti.

(séra)

József Attila Színház

Bérleti előadás

Megkezdődött a színházi évad. A József Attila Színház első vasutasbérleti előadása október 4-én, vasárnap délelőtt 11 órakor lesz.

A műsoron *Dorio Fo:* Nem fizetünk, nem fizetünk című bohózata szerepel. A főbb szerepeket *Szabó Éva, Horváth Sándor, Borbás Gabi, Zsolnai András* és *Újréti László* alakítják.

A vers és a mozdony

Az idei vasutasnap szegedi ünnepségén rendkívül megnyerő hangú fiatalember, *Váczi Mihály:* Pályaőrök című versével aratott nagy sikert. A versmondóval, *Almási László* szegedi mozdonyvezetővel egy fárasztó éjszakai szolgálat után ültünk le beszélgetni pályafutásáról, a vershez való kötődéséről.

— Hogyan kezdődött?

— Már általános iskolás koromban is szerettem a verseket, különféle iskolai ünnepségeken szavaltam — pergeti vissza az idő fonalát. — Aztán a Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskolába iratkoztam be, elektromos szakmát szerettem volna tanulni, de a gépész szakra vettek fel. Magyartanárom, *Faragó Péterné* felfigyelt hangomra és „megagitált", hogy kapcsolódjak be a diákszínpad munkájába. *Lényegében itt kerültem közel a vershez, amelynek megértésében Váradi Laci bácsi, a diákszínpad vezetője is segített. Nekik sokat köszönhetek.*

— Főleg az iskolai rendezvényeken szerepeltünk, verset, prózát adtunk elő. De emellett készítettünk olyan műsorokat is, amelyekkel versenyeken is részt vehettünk. Feldolgoztuk *Moldova György:* Akit a mozdony füstje megcsapott című könyvét. Műsorainkkal eljutottunk az ország több részére, felléptünk az Erkel diákünnepségen, ahol szép sikert értünk el. 1979-ben a középiskolások *József Attila* szavalóversenyének országos döntőjébe is bekerültem. Ez mérföldkő volt életemben, aztán az jött az érettségi.

— Ezután a vontatási főnökségre kerültem gyakornoknak — folytatja —, majd 1983. április 1-jétől önálló mozdonyvezető lettem. Megszereztem a villanyés a dízelvezetői vizsgát. Jelenleg állomási tartalékon szolgálok.

— És a versek?

— *Néha felkértek egy-egy helyi ünnepségen szavalni, de lényegében nem nyílt lehetőségem a bizonyításra. Aztán tavaly Békéscsabán, az igazgatóság vers és prózamondó versenyén 3. lettem kedvencemmel, Szilágyi Domokos: Bartók Amerikában című versével.*

— Segít valaki a versek kiválasztásában?

— Nem, magam választom ki. Egyedül tanulom, mindig hangosan mondva.

— Sikeres volt az idei éve.

— Igen. Tavasszal Siófokon, a József Attila szavalóversenyen indultam. Kötelező versként *József Attila:* Karóval jöttél, míg a szabadonválasztottak közül *Petőfi:* Országgyűléshez című versét mondtam el. A két szám után az élen holtverseny alakult ki, amelynek sorrendjét egy újabb vers elmondása döntötte el. Én *József Attila* Kései siratóját mondtam el, de csak negyedik lettem.

— Csalódott?

— Nem, mert elnyertem a legszebb magyar beszédért járó különdíjat. S, amit elértem, azt magamnak köszönhetem.

— Van-e alkalma további fellépésekre?

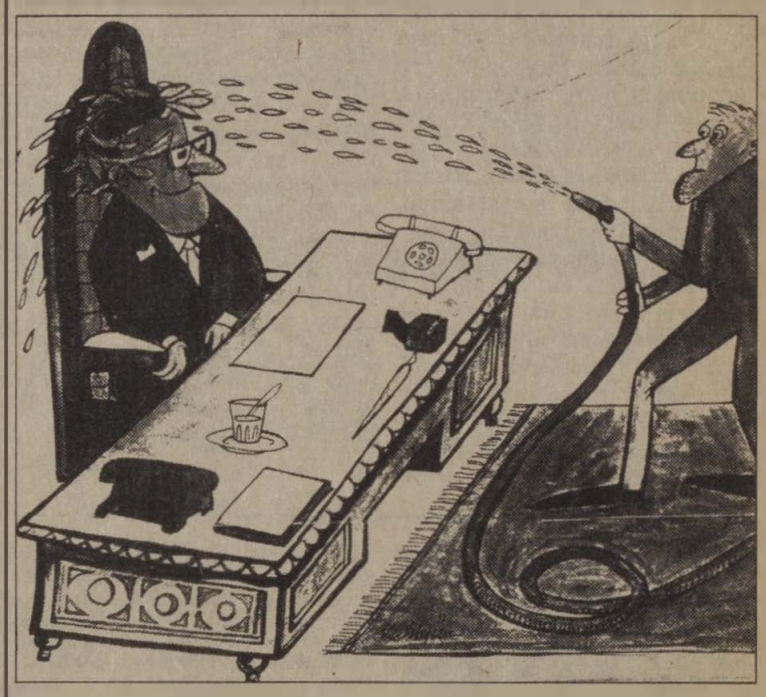
— Egy párszor itt Szegeden, az Ifjúsági Házban szerepeltem, de vidékre a szolgálat miatt nem nagyon mehetek.

— Marad tehát a mozdony?

— Én úgy gondolom a mozdony és a vers jól megfér egymás mellett.

Az előbbi a munkám, amelyhez a versek felszabadultságot és sok örömet nyújtanak.

Gellért József



Kép szöveg nélkül

(Kesztyűs Ferenc karikatúrája)

Moldova György

Építkezünk

❶

Meg a vasutat szolgáltam, mikor az egyik vasutasnapon meghívtak egy új pályaudvar felavatására. Különvonattal mentünk le, vittünk magunkkal államtitkárt, miniszterhelyettest, vezérigazgatót; azt fölösleges külön mondani, hogy ez a különvonat is késett egy jó félórát, én a magam részéről nem bántam: ultiztunk vasutas „testvéreimmel", és erős nyerésben voltam.

Leértünk a tetthelyre. Az építkezést vezető főmérnök fogadott minket, lendületes beszéddel üdvözölte a magas vendégeket, aztán körbejártunk a márvánnyal borított csillogó-villogó épületben. A főmérnök arca ragyogott a büszkeségtől, de egyszer csak odalépett hozzá az egyik beosztottja, és a fülébe súgott valamit, ettől úgy elsápadt, hogy még a vezérigazgató is észrevette.

— Mi baj van?

— Vezérigazgató elvtárs, jelentenem kell önnek: súlyos mulasztás történt.

— Micsoda? Ferdék a falak?

— Elfelejtettük lerakni a pályaudvar alapkövét!

— És mit lehet tenni ilyenkor? Hiszen kész az épület.

— Ezt akkor is pótolni kell.

Azonnal neki is láttak, az előcsarnokban légkalapáccsal feltörték a márványpadlót. Vésték az aljzatbetonba egy gödröt, abba aztán letették az alapkövet, a pályaudvar tervrajzát, újságcikkeket az építkezésekről — és így tovább. Hadd lássa az utókor, hogy mi adtunk a rendre!

❷

Egyszer valamiben tönkre kell menni! — gondoltam, és beszálltam egy társasház-építkezésbe. A dolgok aztán jobban alakultak a vártnál, alig hat év alatt tető alá került a ház, már csak apróbb munkák maradtak hátra: csempe, parketta és így tovább.

Megkérdeztem a házon dolgozó egyik kőművest, hogy vállalja el ezeket a pótlásokat. Egon, mert hogy is hívhatnának másképp egy kőművest, egy balmazújvárosi suszter kilencedik fiát, vállat vont:

— Moldova úr, nekem este kilencig tart a munkaidőm, ha utána megfelel, én szívesen megcsinálom. Azt viszont megmondom előre, hogy a betont magának kell hordania a kezem alá. És kérek 2500 forint előleget.

Megegyeztünk. Ahhoz nem fült a fogam, hogy a vaksötétben nekiálljak lapáttal betont keverni, a szomszédunkban is folyt egy építkezés, felkeltettem Bukszát, az egyik segédmunkást. Be volt rúgva úgy, hogy se hang, se kép. De ötven forintért beindította a betonkeverő gépet, nekem csak hordani kellett. „Csak", árkon-bokron, domboldalon keresztül kilenctől éjfélig három napon át, de a végén elkészült a parketta, és felraktuk a csempét is.

Utána leültünk elszámolni. Egon papírt-ceruzát vesz elő:

— Ennyi meg ennyi beton lerakása és parkettázás 1300 forint, ennyi meg ennyi négyzetméter csempe 900 forint, az összesen 2200 forint, kaptam 2500-at, tessék vissza 400.

Közbeszóltam:

— Egon, rosszul számolt, csak háromszáz jár vissza.

Egon a fejét rázta:

— Nem, nekem megért száz forintot, hogy maga volt a segédmunkásom!

Hm, ahogy utánaszámolok, nem is kaptam olyan magas órabért.

Jó leszállást Miki!

Indulhat a nemzeti bajnokságon



Újra a földön

Annak ellenére, hogy már két évvel ezelőtt a vitorlázórepülő MNK-ban — alig húszévesen — megszerezte az I. osztályú minősítést, s másfél éves sorkatonai szolgálata idején (parancsnokai engedélyével folytathatta a repülést) is tartani tudta jó formáját, még klubtársai sem bíztak benne, hogy élete első nagy versenyén, az V. Kohász Kupán a legjobbak közé tudja küzdeni magát. Ez az év ugyanis meglehetősen kedvezőtlenül kezdődött az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub vitorlázórepülői számára. Amíg számos más klubban túl voltak az év eleji „bemelegítő" repüléseken, a vasutas sportrepülők géphiány, alkatrészgondok miatt háromhetes késésbe kerültek. Azután pedig a mostoha időjárás nehezítette a gyakorlást, a versenyekre készülést.

Gazdag Miklós ezüstkoszorús vitorlázórepülőt, a MÁV Nyugati pályaudvar ifjú targoncaműszerészét azonban mindez nem csüggesztette el. *Összes szabad idejét, figyelmét arra fordította, hogy kihasználjon minden alkalmat, lehetőséget a verseny előtti elméleti és gyakorlati felkészülésre.* Hiszen évek óta várta az alkalmat, hogy egy ilyen jelentős versenyen bizonyíthassa képességeit — önmagának is. S ezúttal a sportszerencse sem hagyta el. Az első versenyszámban 2. helyen végzett, a második fordulótól pedig a vezetést is átvette. Ezt a helyezést azután a verseny végéig megtartotta, s mint a klub kategória — első versenyesek — legjobbja lehetőséget kapott arra, hogy jövőre induljon a magyar vitorlázórepülők legnagyobb hazai erőpróbáján: a nemzeti bajnokságon. *Természetesen, eredményével egyben az I. osztályú szintet is megszerezte.*

Amikor visszatért a dunaújvárosi versenyről, az MHSZ farkashegyi repülőterén szinte gyűrűbe fogták a gratuláló klubtagok. Ő pedig folyton azt ismételgette:

— Ahhoz, hogy ez sikerült, nagyban hozzájárult munkatársaim, munkahelyi vezetőim megértő, segítőkész támogatása. Amint bemegyek dolgozni a Nyugati pályaudvarra, első dolgom lesz, hogy megköszönjem a segítséget. Természetesen szüleimről és oktatóimról sem feledkezem meg.

Ez érthető. Négy éve dolgozik a MÁV-nál, a jelenlegi munkahelyén, a repülés szeretetét pedig édesapjától örökölte, aki 1955-től 1972-ig szintén a motornélküli repülés szerelmese volt, s 1981-ben — mint a klub régi tagja — épp az ő bátorítására jelentkezett idősebbik fia a MÁV repülőklubba. Ahol aztán Mikiből nemcsak jó repülőt, hanem — szülei szavaival — „embert is faragtak". *Néhány évvel később pedig a kisebbik Gazdag fiú, Sándor is csatlakozott az aktív vasutasrepülőkhöz.* Jelenleg ugyan a BM Határőrségnél teljesíti sorkatonai szolgálatát, de eltökélt szándéka, hogy leszerelése után újult lendülettel igyekszik édesapja és bátyja nyomdokaiba lépni.

Büki Péter

Focifesztivál Záhonyban

Nagykanizsa nyerte az 1987. évi országos döntőt

Az időjárás is kegyeibe fogadta azt a tizenhárom labdarúgócsapatot, akik egy-egy területet képviselve a 40 éves fennállását ünneplő Záhonyi Vasutas SC meghívására látogattak el a keleti határszélre, hogy a munkahelyi olimpia keretében megmérkőzzenek az ez évi bajnoki címért.

A Vasutasok Szakszervezete szervezési és kulturális osztálya szervezésében lebonyolított versenyen az ünnepélyes megnyitóra felsorakozott csapatokat *Verba Ferenc,* a záhonyi területi IB titkára köszöntötte. A megnyitót követően a szervezőbizottság által korábban három csoportba besorolt csapatok kitűnően előkészített, minden igényt kielégítően felszerelt pályákon kezdték meg a küzdelmeket.

Már az első fordulókban a labdarúgás sava-borsát felvonultató összecsapásokra került sor. Minden csapat a legjobb pozíciókat próbálta kiharcolni, hogy a folytatásban a minél jobb helyezésekért küzdhessen. Ez legjobban a Központi Hivatalok IB, a Pécsi TIB képviseletében versenyző nagykanizsai és a záhonyi TIB-et képviselő vontatási főnökség csapatainak sikerült, akik veretlenül kerültek a csoportjaik élére, kiharcolva a nagydöntőbe jutást, az első három helyért való versenyzés jogát.

Az egyes számú pályán, ahol a döntő küzdelmei folytak, és ahol a hazaiak is érdekelve voltak, nagy számú közönség is verbuválódott. Ezen a verőfényes szombat délelőttön minden biztatás kevésnek bizonyult, mert *a nagykanizsaiak valamennyi ellenfelüket legyőzve, veretlenül nyerték a tornát.* A záhonyiak a szépen csillogó ezüstéremmel kellett hogy megelégedjenek, a harmadik helyen az eddig legjobb teljesítményüket nyújtó budapestiek, a Központi Hivatalok csapata végzett.

A torna végén az ünnepélyes eredményhirdetésen a csapateredményeket elismerő díjak mellett külön tiszteletdíjakat is átadtak. A torna legeredményesebb játékosa büszke címet *Megyeri Ferenc,* a járműjavító IB békéscsabai csapatának tagja nyerte, 12 góllal terhelve az ellenfelek hálóját. A torna legjobb kapusa a debreceni TIB csapatából *Horváth Lajos* lett. A nagyközségi tanács és KISZ-bizottság e két különdíját *Borbély Károly,* a tanács elnöke adta át.

A legsportszerűbb csapat címet és az őket megillető kupát az *Egészségügyi Szakszolgálat* IB csapata nyerte, amelyet *Verba Ferenc* adott át, majd megköszönte mindenkinek a részvételt, a sportszerű vetélkedést.

(Székely)

Lengyel sportlövők Gyöngyösön

A gyöngyösi kitérőgyártó üzem MHSZ-lövészklubja 30 éves jubileumi versenyén, a Gyöngyös Kupán, amely egyben a megyei bajnokság egyik fordulója is volt, krakkói sportlövők is részt vettek. A versenyen melyet a vendéglátók nyertek meg, tizenegy klub sportolói léptek lőállásba, és két új lőtércsúcs is született. A krakkói és gyöngyösi klub megállapodása alapján jövőre a kitérőgyári lövészek utaznak Lengyelországba, hogy összemérjék tudásukat sportbarátaikkal.

Jubileumi évkönyv

Jubileumi évkönyvet jelentetett meg a Záhonyi Vasutas Sport Club. A fennállásának 40. évfordulóját ünneplő egyesület kiadványa több mint száz oldalon ismerteti a klub történetét, a különböző szakosztályok életét, és tartalmazza a ZVSC 1990-ig szóló sportszakmai programját is. Az olvasmányos könyvet részletes statisztikai anyag és terjedelmes fotómelléklet egészíti ki.

A kilenc versenyszakosztállyal működő egyesület az elmúlt években különös figyelmet fordított a tömegsport fejlesztésére. A minden igényt kielégítő létesítményhálózat évente sok ezer vasutas és családja számára biztosítja a sokoldalú testedzés lehetőségét, az aktív pihenést. E célt szolgálják a nagyközségi tanáccsal és az üzemi KISZ-bizottsággal közösen rendezett nagyszabású tömegsportnapok is. A hagyományos nyitott és fedett létesítmények mellett egyébként szauna, kondicionálóterem, 2 sávos fedett tekepálya, sőt télen 1200 négyzetméteres jégfelület fogadja az érdeklődőket. Visszatérően rendeznek aerobic- és önvédelmi tanfolyamokat és speciális korosztályos versenyeket is.

S. Á.

Mozgás = egészség

A SZOT testnevelési és sportosztálya, valamint a Liget SE szeptember 13-án „Mozgás = egészség!" mottóval futó-, kocogó-, gyaloglónapot rendez a Városligetben. A közös bemelegítés után a különböző korosztályok 2,5 illetve 5 kilométert futnak, majd dzsesszbalett-, BMX-, break-, rögbibemutatókkal szórakoztatják a megjelenteket. Nevezni a Petőfi Csarnokban lehet reggel 8 órától.

Kabala-pályázat

Totóklub a Landler Művelődési Házban

A Landler Jenő Járműjavító Művelődési Házában működik az ország első totóklubja. A Sportfogadás című totó-lottó hetilap a közelmúltban hirdette meg Kabala-pályázatát, amelynek keretében a totót-lottót kedvelő játékosok a szerencsével kapcsolatos népművészeti tárgyakat, régóta őrzött kabalákat és a szerencsével foglalkozó irodalmi alkotásokat küldhetnek be a klub címére. (1045 Budapest, Elem u. 5—7.)

A pályázatok beérkezési határideje október 15., de máris sok-sok pályamunka érkezett a klub címére. Az eddigi játékkedvről érdeklődtünk Sándor Gézától, a Landler Művelődési Ház igazgatójától:

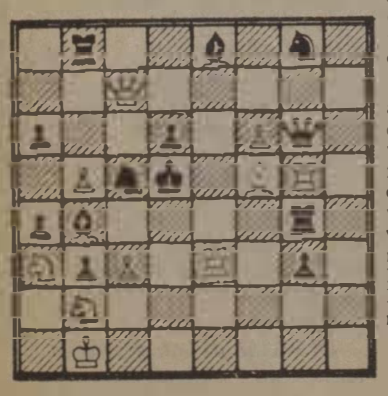
— Érdekes, hogy főleg irodalmi alkotásokat, verseket küldtek a pályázók, bár kaptunk egy bélyegsort is, amelynek minden egyes motívuma a szerencsével kapcsolatos. Hogy pontosan mit ábrázol ez a sorozat? *Ez maradjon egyelőre titok,* legalábbis addig, amíg a zsűri el nem bírálja a pályamunkákat. Egyébként a beérkező pályamunkákat természetesen szívesen fogadjuk postai úton is, ám a legjobban akkor örülnénk, ha budapesti játékosaink személyesen keresnének fel bennünket klubnapjainkon, vagyis minden péntek délután és szombaton délelőtt.

— A pályázat fődíja?

— *Egy színes televízió!*

SAKK

11. SZ. FELADVÁNY
P. L. Makarenko
(SU — Jermentau)
Matt 2 lépésben



Szeretettel köszöntjük 11. sz. feladványunk szerzőjét abból az alkalomból, hogy e hónapban ünnepli születésének 60. évfordulóját. Jó egészséget és sok sikert kívánunk neki a következő esztendőkben!

A. Fetmaksz javítást küldött május 14-én közölt 4. sz. feladványához: a d2-n álló sötét huszárt áthelyezte c3-ra, b3-ra pedig világos gyalogot tett fel. Kérjük fejtőinket, szíveskedjenek a javítást is elemezni!

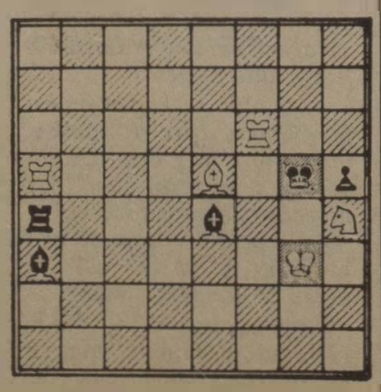
A júliusban közölt két feladványunk közül a 7. sz. **(Fehlmann)** kulcslépése 1.Hf6 (2 pont), amely után 2.Hg4 lépés fenyeget mattal. A lehetséges sötét védekező lépések közül mindegyikre tud adni világos valamilyen mattot, sőt 1. — Ve4-re kettőt is (dual, a jelzésért 1 pontot adunk). 2.Hf7 és 2.Vxf4. Az 1 — Bf4 védekezésre is duál következik (1 pont): 2.Vxf4 és 2.exf4.

Voltak olyan fejtőink, akik jeleztek, hogy a feladványnak látszólagos játéka is van (az alapállásban lehetséges sötét lépésekre világos mattal válaszol). Az 1. — Bxg5 2.Ff6 matt fontos csak ezek közül, mert a kulcslépés után erre a sötét lépésre másmatt következik. (A fejtői jutalom 1 pont.)

Sok dicséretet kapott a 8. sz. **(Pilcsenko)** feladvány. Ennek van egy kitűnő megtévesztése: 1.H6? (1 pont) négy mattválaszt eredményező sötét védekezéssel. Az egyetlen védelem 1. — He4! — Az 1.Hcd6! kulcslépés (2 pont) után az előbb már szerepelt védekező lépésekre (Bh4, exf5, Ff4 — de d5 helyett b5!) rendre másmattok következnek. A két sötét gyaloglépésre **en passant** ütéssel mattol a világos.

Az 1.hfd6? világos próbálkozás csak **azért nem megtévesztés, mert két védekező lépés (1. — Ff4! és 1. — f5!) is van ellene. Két fejtőnk jelezte, hogy az** f6-on álló sötét gyalog helyett g5-ön **egy világos gyalog szerepeltetése ezt a** világos lépést is megtévesztéssé tette **volna. Ez esetben pedig a feladvány** megfelelt volna testvérlapunkban, a Pedagógusok Lapjában meghirdetett **Istokovics Emlékverseny** témakövetelményének.

12. SZ. FELADVÁNY
R. Notaro
(I — Napoli)
Matt 2 lépésben



A júliusi megfejtések értékelése után **Szemők István** (Budapest) és **Czéh György** (Lajoskomárom) lettek jutalmaink nyertesei.

HÍREK

— **Kiváló brigád.** A veszprémi körzeti üzemfőnökség több szocialista brigádja a nyár folyamán is segítette az iskolák és gyermekintézmények rendbehozását. A patronálók közül kiemelkedett a József Attila szocialista brigád, amely a többéves munkáért nemrégiben megkapta a Kiváló Brigád címet.

— **Véradók.** A Szombathelyi Járműjavító Üzemben a Vöröskereszt és a szakszervezeti bizalmiak felhívására 184 önkéntes véradó segített a rászolulókon a nyár a folyamán.

— **Felújított híd.** Somoskőújfaluban új technológiával 8,5 méteres nyílásúra bővítik és vasbeton teknővel megerősítik a vasúti hidat, s így a legnagyob tengelynyomású vasúti kocsikat is elbírja majd. Az építkezés költségei meghaladják a nyolcmillió forintot.

— **Villamosítás.** Megkezdték a GySEV Sopron és az ausztriai Ebenfurt közötti 36 kilométeres vonalszakaszának villamosítását. Körülbelül 600 oszlopot állítanak majd fel, s a villamos felsővezeték hossza az állomások hálózatával együtt mintegy 60 kilométer lesz. A munkát gyorsított ütemben végzik, hogy 1988 májusától már ezen a vonalszakaszon is villanymozdonyok közlekedhessenek.

— **Gyémántlakodalom.** Házasságkötésük 60. évfordulóját ünnepelték a közelmúltban Kecskeméten Polgár Sándor nyugalmazott MÁV-felügyelő és felesége, Ensel Réső Ilona. A Kárpát utcai lakásban összegyűlt nagy család tagjai szeretettel köszöntötték a 89, illetve 85 éves, ma is jó egészségnek örvendő házaspárt.

— **Lövészverseny.** A Magyar Honvédelmi Szövetség Kaposváron rendezte meg a XIX. országos sportlövő bajnokságot, amelyen 33 egyesület 400 versenyzője vett részt. Rajthoz állt a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem MHSZ klubjának 12 sportolója is és több versenyszámban elsők lettek, illetve dobogós helyezést szereztek.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága és gazdasági vezetése a közelmúltban nyugdíjas-találkozót tartott Pásztón. Ezúttal a Selyp és Somoskőújfalu állomások között lakó nyugdíjasok gyűltek össze, akiket az szb-elnök szeretettel köszöntött, majd Juhász Imre munkaügyi vezető ismertette velük a vasút területén végbement változásokat. Sándor József nyugdíjastársai nevében megköszönte a tájékoztatást és a velük való törődést.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Kvell János halálára (1934—1987)

Nem hiszem el, hogy ilyen az élet rendje, és azt sem, hogy hirtelen meg kell válnom olyan embertől, mint Kvell János, aki a pécsi vontatási főnökség tmk-vezetője volt.

Amikor először készítettem vele riportot, várt a pályaudvaron. Végigkísért munkaterületén, pedig már letelt a munkaideje. Bemutatta a kocsimosót — ők építették. Később az orvosi rendelőben találkoztunk, de nem mint betegek — azt is ők alakították ki nehéz körülmények között. Mindig olyan munkát vállalt, amit nehéz volt megcsinálni. Élvezte a megoldhatatlannak látszó feladatokat. Kollektívája elnyerte a Közlekedés Kiváló Brigádja és a MÁV Kiváló Brigádja címet, ő pedig a Munkaérdemrend arany fokozatát kapta.

Valamennyien szerettük embersége miatt, nyíltságát, őszinteségét. Most már csak az emléke marad. Hozzátartozói, tisztelői augusztus 31-én kísérték utolsó útjára a pécsi köztemetőben.

Z.

Lakáscsere

Balatonfenyvesi 50 négyzetméteres, kertes szolgálati lakásom budapesti tanácsi vagy öröklakásra cserélném, nyugdíjassal, vagy MÁV-dolgozóval. Telefon: 499-702 Szalontai.

Elcserélném Budán a Vérmező közelében lévő kettőszobás összkomfortos telefonos bérlakásomat MÁV-dolgozóval egy szoba garzon öröklakásra, vagy egy és félszobás szövetkezeti lakásra. Telefon: 568-022. Reggel 9-ig, este 20 óra után lehet érdeklődni. Magyar István

Elcserélném Budán lévő 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, gázfűtéses, erkélyes, korszerű tanácsi lakásomat, 2 szobás, étkezőkonyhás, korszerű MÁV-bérlakásra (budai előnyben). Érdeklődni lehet: Opavszkiné, 34-21 üzemi, vagy 425-968 városi telefonszámon.

Eladnám Gárdonyban Kisfaludy utca 58. szám alatt lévő, 124 négyszögöles telken lévő nyaralómat, egy szoba, két hálófülkés, komfortos (víz, villany, gáz). Érdeklődni hétvégeken a helyszínen vagy hét közben a 01-23-03 üzemi telefonszámon Szabó Albertné

Elcserélném a Balatontól 15 kilométerre központi helyen lévő 2 szobás, komfort nélküli, keretes családi házamat budapesti MÁV-, vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 01/25-28 üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti Baross téren lévő 50 négyzetméteres világos, gázfűtéses, komfortos, parkra nézó MÁV-bérlakásomat, komfortos lakásra vagy házra, vidéken is. Érdeklődni Filep György 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. 40. Telefonüzenet: 370-897.

Eladó Szekszárdon a hegyen, bő termést adó szőlő, gyümölcsfákkal, jól felszerelt présházzal és pincével. Érdeklődni lehet levélben: Klein József, 2120 Dunakeszi, Állomás sétány 15

Elcserélném Budapest XV. kerületi 49 négyzetméteres összkomfortos, villanycserépkályha-fűtéses, kertes zöldövezeti MÁV-bérlakásomat, 2 szobás MÁV-, vagy tanácsi komfortos lakásra (VI., VII., VIII., XV. kerület előnyben). Érdeklődni: Balázs Ferenc Bp. XV., Csanádi György u. 15. szám földszint 2. 81-30 üzemi telefonszámon.

Elcserélném Kál községben 644 négyszögöles bekerített vegyes gyümölcsöst (víz, villany megoldható) jutányos áron főleg vasutasoknak. (Irányár: 80 000 forint). Érdeklődni Ficsár Ferenc, Kál, Lehel vezér u. 55.

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: 42.— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1547. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. SZEPTEMBER 24.

Ülést tartott a központi vezetőség

Csökkent a létszám, hiány a frekventált munkakörökben

Szeptember 8-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége, majd a központi vezetőség. Az elnökség jóváhagyása után a következő napirendeket terjesztették a központi vezetőség elé: a MÁV munkaerő-gazdálkodásának idei tapasztalatai és a legfontosabb tennivalók; a vasutasok 1987. évi keresети arányainak változásai, ezzel összefüggésben az idei keresetfejlesztés hatása a frekventált munkakörökben foglalkoztatott dolgozók helyzetére, a béртartalékok felhasználása. A testület — Tolnai Ildikó titkár előterjesztésében — tájékoztatót hallgatott meg az 1987-ben kísérleti jelleggel alkalmazott tagdíjfizetési rend első félévi tapasztalatairól, majd egyéb napirendeket tárgyalt.

A testület *Feleki Pál* elnöklетével kezdte meg munkáját. Az első napirendhez *Ambrus András* vezérigazgató-helyettes fűzött szóbeli kiegészítőt. Elmondotta többek között, hogy a VI ötéves terv időszakában a vasút létszáma folyamatosan csökkent, öt év alatt a teljes munkaidőben foglalkoztatottak száma 4,1 százalékkal (5394-gyel) apadt. Ezért a VII. ötéves terv — a munkaerő-gazdálkodás szempontjából — gondokkal kezdődött. *A MÁV munkaerőhelyzetét egyidőben létszámhiány és -felesleg jellemezte. A munkaerőhiány különösen a kulcsfontosságú munkakörökben jellemző.*

A szellemi foglalkozásúak száma kismértékben növekedett. 1985-ben és 1986-ban — a központi intézkedések hatására — javult az üzemfőnökségek munkaerő-utánpótlási tevékenysége Két év alatt a teljes munkaidőben foglalkozottak létszáma összesen 1006-tal növekedett. A létszámnövekedés elsősorban, 1985-ben, a szellemi foglalkozásúakra volt jellemző.

Létszámhiány és -felesleg

Az elegyrendezői és az utazói létszám tovább csökkent. Az elmúlt év jelentős munkaerő-gazdálkodási intézkedései közé sorolható a szellemi foglalkozásúak ötszáz személlyel való csökkentése, amelyet 1986 decemberére végrehajtottak.

Az elmúlt két év is bizonyította, hogy a kulcsfontosságú munkakörökben és a hiányszakmákban dolgozók kiemelt ösztönzése önmagában nem eredményezi a munkaerőhelyzet javulását, ha ehhez nem kapcsolódik a kedvezőbb munkakörülmények, a jobb szociális ellátás, valamint a munkaerő-megtartást befolyásoló egyéb tényezők. Nyilvánvalóvá vált, hogy a létszámhelyzet ellentmondásainak megszüntetése csak a foglalkoztatás hatékonyságának növelésével és a termelési struktúra átalakításával lehetséges.

Napjainkban a legfontosabb cél, hogy növeljük a kulcsfontosságú munkakörökben dolgozók számát. A vasútra ez évtől a bértömeg-szabályozás érvényes amelynek lényeges eleme, hogy létszámleépítés esetén nem csökken a felhasználható bértömeg. Vagyis a „leadott" dolgozók bére az ott maradók ösztönzésére fordítható.

Az idei első félévben a létszám alakulása a MÁV-nál lényegesen eltér a tervezettől. *Hat hónap alatt a vasúton a teljes munkaidőben foglalkoztatottak száma 4693-mal, azaz 3,6 százalékkal csökkent. Sajnos a fizikai létszám csökkenésének aránya (4,42 százalék) meghaladja a szellemi foglalkozásúakét, amely 1,37 százalék.*

Kevesebb a túlóra

Az idei első félévi statisztikai adatok tehát azt bizonyítják, hogy a bázisidőszakhoz képest 2694-gyel kevesebb vasutas állt rendelkezésre a szállítási feladatok teljesítésére. A teljes munkaidőben foglalkoztatott létszámon belül a fizikai dolgozók száma 1894-gyel, a szellemi foglalkozásúak száma pedig 800-zal lett kevesebb a bázishoz képest.

A MÁV ipari tevékenységi körébe tartozó feladatok ellátására 699-cel kevesebb dolgozó állt rendelkezésre, mint 1986 első félévében. A közlekedési tevékenység félévi átlagos létszámának csökkenése 1945. Az építési területen dolgozók száma lényegében stagnált. *Összességében megállapítható, hogy a vasút létszámának változása eltér a tervezettől a spontán módon bekövetkezett létszámleépülés miatt.*

Pozitívan kell értékelni, hogy a csökkenő létszám ellenére is mérséklődött a túlórafelhasználás, és jelentősen csökkent az igazolt és az igazolatlan hiányzások miatt kiesett munkaidő. Ez azt bizonyítja, hogy a főnökségek alkalmazzák a munkaidőalap fokozott védelmére hozott intézkedéseket. A főnökségek többsége ugyanakkor nem tudta stabilizálni létszámát.

Az okokat elemezve megállapítható, hogy a létszámhiánnyal küzdő főnökségek vonzáskörzetében továbbra is a munkaerő iránti túlkereslet a jellemző. A tanácsok által közvetített dolgozók többsége vagy nem vállalta a felajánlott munkakört, vagy alkalmatlan annak ellátására.

Rendkívül kedvezőtlenül alakult a fluktuáció az első félévben. A munkaviszony megszűnésének száma 1329-cel meghaladta a bázisidőszak azonos mutatóját. Az újfelvételesek száma 2709-cel elmaradt az előző év azonos időszakához képest. Növekedett a munkaviszonyukat jogellenesen, illetve felmondással megszüntetők száma is. *A kilépési okok között a kedvezőtlen munkaidő-beosztás, a veszélyes munka, a kevés szabad idő, valamint a tényleges havi munkaidőhöz viszonyított kevés kereset szerepelt.*

Veszélyben az elegyrendezés

Majdnem háromszorosára növekedett a fegyelmileg elbocsátott dolgozók száma. A fegyelmi vétségek esetén a főnökségek következetesen alkalmazták az elbocsátás fegyelmi büntetést. Az újfelvételesek számának csökkenése annak a következménye, hogy az adminisztratív, ügyviteli munkakörökben mérsékelték a felvételeket, de a létszámhiányos munkakörökben sem törekedtek a létszám minden áron való növelésére. Szigorúbban vizsgálták a jelentkezők szakmai-erkölcsi alkalmasságát.

A vasút nem megfelelő kiképzési rendszerének, illetve a beilleszkedési gondoknak a következménye, hogy az első félévben 1670 újfelvételesnek a próbaidő alatt, vagy után megszűnt a munkaviszonya. *Minden ötödik újfelvételes kilenc hónapon belül búcsút mondott a MÁV-nak.*

A nagyarányú létszámcsökkenés eddig még nem okozott nagyobb gondokat a vasút üzemvitelében. *A kulcsfontosságú munkakorokben tapasztalható létszámhiány azonban néha az elegyrendezés lassulásával jár.* E munkakörök létszámának további csökkenése kritikus helyzetet idézhet elő. A frekventált munkakörökben 1500-zal dolgoznak kevesebb

(Folytatás a 3. oldalon.)

A vasút erőpróbája

Az őszi forgalom sikere az egész évi eredményes munka feltétele. Különösen helytálló ez a megállapítás az idei esztendőre. Köztudott ugyanis, hogy a népgazdaság az év elején, a kemény tél miatt bekövetkezett termelési és szállítási elmaradások pótlására nagy erőfeszítéseket tesz. Ugyanakkor a mezőgazdasági termények betakarítását is sürgeti az idő.

Az áruszállítás a MÁV-nak nemcsak kötelessége, hanem alapvető vállalati érdeke is. Ezért az őszi szállítási kampány kezdetén minden évben sor kerül a teendők és a kapacitások számbavételére, az eredményességet biztosító stratégia kidolgozására. S ami a legfontosabb: ezek megvalósításához meg kell nyerni a vasutas kollektívákat és a fuvaroztató partnereket egyaránt.

Mint ismeretes, a MÁV 1987-ben 118 millió tonna áru elfuvarozását tervezte. Gazdálkodási stratégiáját az árufuvarozásban ennek a tervnek a teljesítésére dolgozta ki. *Az első félévben csak 53 millió 826 ezer tonna árut fuvarozott a MÁV, 2,5 millió tonnával kevesebbet a tervezettnél.* Ezért arra kell számítani, hogy a negyedik negyedévben több lesz az áru.

Az őszi fogalom időszakában a szállítandó árukból 41,1 millió tonna a fuvarelőirányzat, amelyhez hozzáadva az eddigi elmaradást — mintegy 44 millió tonna áru fuvarozására kell felkészülni. Ezen belül a kocsiigényes árufuvarozás 77,5 százalékos arányt képvisel, így a várható mezőgazdasági termés-eredmények, és az ipari termelés együttes hatásaként *mintegy 33,2–33,8 millió tonna áru vasúti feladására lehet számítani.* Ezért a vasút az idén is nehéz őszi forgalmi feladatok előtt áll. A szállítandó áruk várható nagyságrendje még nem teljesen ismert, ezért csak a legjellemzőbbeket soroljuk fel.

Cukorrépából hazai feldolgozásra vasúton 2,5 millió tonna vár beszállításra. A Jugoszláviába irányuló exportmennyiség 0,4 millió tonna. Összesen tehát közel 3 millió tonna elszállítása a feladat, beleértve a gyárak üzemeltetéséhez szükséges energiahordozókat és adalékanyagokat is, amelyek szállításának ütemessége a tavalyinál kedvezőbb. A cukorrépa-szállítás a szokásosnál három héttel később, október második felében kezdődik.

A késői aratás miatt öt hónap alatt kell elszállítani a gabonát. A Szovjetunióba 760 ezer tonnát exportálunk, amelyből júliusban mintegy 50 ezer tonnát már elszállítottak.

Az Agrimpex terven felül közel 100 ezer tonna napraforgómagot szállíttat a Szovjetunióba.

Nagy feladat a mintegy 350 ezer tonnát kitevő szovjet almaexport, amelynek túlnyomó többségét széles és csak kisebbik hányadát tervezi a MÁV normál kocsijaiban szállítani. Ezen belül mintegy 235 ezer tonnát konténerben fuvaroznak el.

A tímföldszállításban jelenleg mintegy 27 ezer tonna lemaradás van. A hátralévő mennyiség elszállítása minden eddiginél nagyobb feladatot jelent.

A mezőgazdasági termékeken kívül várható az ipari termékek exportjának növekedése is.

Az őszi forgalmi feladatok megoldását az is nehezíti, hogy a vasút technikájában ugrásszerű javulás nem várható. Ezért fontos szerep jut a tervszerű felkészülésnek, a meglévő belső tartalékok feltárásának.

A szolgálati helyek vezetőinek és a kereskedelmi dolgozóknak a nagyobb fuvaroztatókkal még szorosabb kapcsolatot kell tartani. Ennél is fontosabb feladat a vasutasok mozgósítása. Ez annál is inkább lényeges, mert a szocialista munkaverseny keretében évtizedes hagyományokkal rendelkező őszi forgalmi versenyt az idén nem hirdették meg.

A vasutas szocialista brigádok részére a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója alkalmából indult jubileumi munkaverseny. Ez április 1-jétől szeptember 30-ig — két negyedéven át — tart. Az utasítás VI. fejezetének 3. pontja a következőket tartalmazza: A „Jubileumi munkaverseny" továbbfolytgatásaként az őszi forgalom sikeres lebonyolításában résztvevő üzemviteli és járműjavítói tevékenységet folytató szolgálati főnökségek területén az október 1-jétől kezdődő IV. negyedévre további vállalások készíthetők. Az értékelést az előzőekhez hasonlóan 1988. január 10-ig kell elkészíteni.

Ennek eredményei alapján 50—80 brigád részesül az az „Őszi forgalom élenjáró brigádja" oklevél és személyenként 1000 Ft jutalomban.

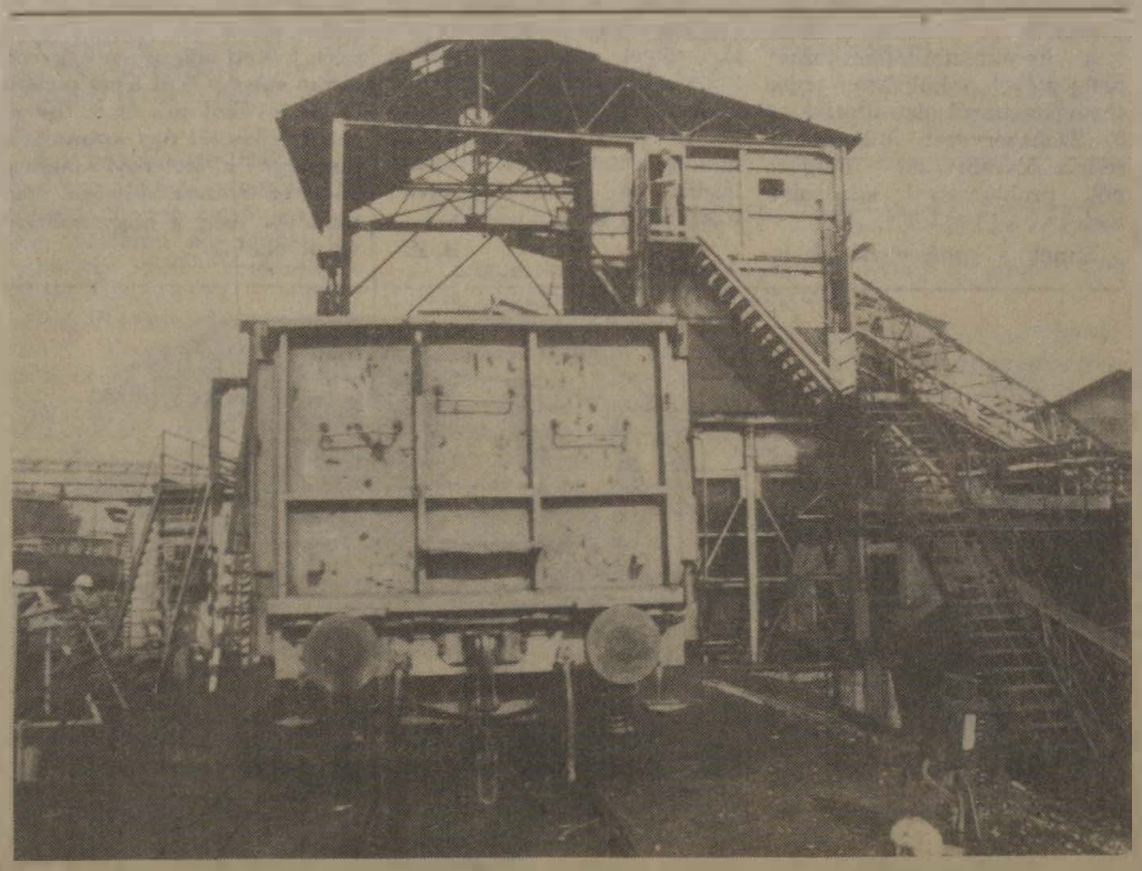
Az évtized végétől új nyomvonalon

A debrecen—füzesabonyi, illetve a debrecen—tiszalöki vasútvonal megyeszékhelyet átszelő szakaszának áthelyezésével kapcsolatos hitelszerződést írtak alá július 22-én a debreceni városi tanácson

Mint ismert, igen régi elképzelés az — egészen az 1900-as évek elejéig nyúlnak vissza az első javaslatok —, hogy a város nyugati, északnyugati részén áthúzódó vasúti nyomvonalakat kihelyezzék, javítva ezzel az érintett városrészek közlekedési feltételeit. *Nehány éve döntés született arról, hogy az áthelyezés tovább már nem halasztható.* Debrecen fejlődése is diktálta ezt, hiszen a jelenlegi nyomvonal keresztülszeli és elválasztja a megyei kórház régi és a nemsokára átadásra kerülő új épületszárnyait. Ezenkívül az érintett lakóterületeken — közöttük a Tócóskertben és a jelenleg épülő Tócó-völgyben — hatvan-hetvenezer ember közlekedésében okozott és okozna a jövőben is kisebb-nagyobb fennakadásokat a vasútvonal, ha azt nem helyeznék át.

Az 550-600 millió forint összértékű beruházás, amelyből csupán az áthelyezés költsége 250-300 millió forintot tesz ki, eredetileg a hetedik ötéves tervidőszakban kezdődött volna el, de mert sem a közlekedési tárcáknak, sem a MÁV-nak nem áll rendelkezésére elegendő anyagi forras, számolni lehetett azzal, hogy a munkálatok áthúzódnak a nyolcadik ötéves tervidőszak éveire. A tanács azonban szeretné megygyorsítani a vasút kihelyezését és ezért az 1986—90-es középtávú tervében foglaltakon kívül, közel 100 millió forinttal többet — összesen 150 millió forintot — áldoz a beruházásra. A közelmúltban aláírt 167 millió forintról szóló hitelszerződés további fedezetet nyújt ahhoz, hogy még a jelenlegi tervidőszak végén, 1990. december 31-ig befejeződjenek a munkák (a vasút áthelyezése, az új nyomvonal és a 4-es számú főút kereszteződésében megépüljön a felüljáró, a Kis-hegyesi út és a Bartók Béla út közötti területen a Nagy Sándor-telep szomszédságában felépüljön az új állomás és az bekapcsolódjon a város közlekedési rendszerébe), *és az évtized végén már az új nyomvonalon megindulјon a közlekedés.* A szerződés értelmében a Magyar Hitelbank Rt. 1989-ben 101, 1990-ben 66 millió forint értékű hitellel finanszírozza a beruházást. A hitelt és a kamat összegének felét 1991-ben a MÁV fizeti vissza, míg a városi tanács a kamatterhek másik felét vállalta magára.

A szerződést *dr. Ács István*, a debreceni városi tanács elnöke és *dr. Püspöki Pál*, a Magyar Hitelbank Rt. debreceni igazgatóságának igazgatója látta el kézjegyével.



A dorogi vasutasok és bányászok együttműködéséről szóló riportunk az 5. oldalon

Ötvenéves a Francia Államvasutak

A kormány szemérmesen hallgat

Vasutasstandok a L'Humanite ünnepségén

La Courneuve színes emberforgataga távolabbról szemlélve vidám hangulatú vásár benyomását kelti. Ám ha közelebbről szemléljük e sokszínű kavalkádot, azonnal szembetűnnek a kisebb-nagyobb pavilonok és sátrak oldalait beborító feliratok és transzparensek. S ezekből kiderül, hogy többről van itt szó, mint könnyű, gondtalan szórakozásról: *ez politikai demonstráció.* Természetesen ezt a nagy népi megmozdulást is a franciás könnyedség jellemzi.

A hatalmas területen fiatalokat és öregeket egyaránt ezernyi szórakozási lehetőség várja, de a komolyabb dolgok iránt érdeklődők sem unatkoznak. Lépten-nyomon hangulatos kis éttermek és pecsenyesütők sorakoznak, ahol megtalálhatók a francia föld legrejtettebb zugának speciális ételei és zamatos borai. A központi nagyszínpadon politikai és kulturális programok vonzzák az emberek ezreit. *Három évvel ezelőtt itt lépett fel a Törekvés táncegyüttes nagy sikerrel.*

A hullámzó tömegben sok helyütt, kis szigeteket alkotva, kisebb-nagyobb csoportokba verődött férfiak és nők vitatkoznak, körülöttük vidáman futkározó gyerekhad teszi még élénkebbé a hagyományos *L'Humanité ünnepséget.*

Ebben az évben éppen úgy, mint a megelőzőekben, aki ezen a Párizstól északra fekvő külvárosban járt, az előzőekben leírt képpel találkozhatott. Talán csak az FKP és a CGT által megfogalmazott jelszavak változtak, mivel azok mindig a francia dogozók aktuálius követeléseit tükrözik.

Az idén érdekes színfoltjai a La Courneuv-i eseményeknek a vasutasok életét és küzdelmeit bemutató kiállítások. Egyébként nem véletlen, hogy az ünnepség rendezői ebben az évben külön figyelmet szenteltek a vasutasoknak.

Ennek oka egyrészt az, hogy augusztus 31-én volt annak fél évszázada, hogy létrejött az SNCF, a Francia Államvasutak. De erről most a francia kormány mélyen hallgat, hiszen az államvasúttal kapcsolatos terveibe az államosításról való megemlékezés nem illik bele. Ugyanis az elmúlt időkben jelentős vasúti tevékenységi területek kerültek át magánkézbe a vasutasok tiltakozása ellenére. *Ezért az ötven évvel ezelőtti lépés, a köztulajdon erősítése, ma szemérmes hallgatásra készteti a kormányt.*

A másik ok, az elmúlt téli nagy vasutassztrájk hosszan tartó politikai hatása, amely az egész francia társadalom érdeklődését felkeltette és különböző indulatokat váltott ki. A francia dolgozók jelentős része szolidáris volt a vasutasok követeléseivel. (Magyar Vasutas 1987. január 29-i száma.)

A francia vasutasok ezekben a harcokban nem csupán saját, közvetlen napi érdekeikért léptek az országos sztrájkmozgalom élére, hanem a vasútnak mint köztulajdonnak a védelmére is. Felléptek például 1947-ben is a szocialista *Jules Moch* „közlekedéspolitikája" ellen, amely tízezer munkahely és húszezer kilométer hosszúságú vasútvonal megszüntetését tervezte. Napjainkban a *„Guillaumat-terv"* tűzött ki hasonló célokat.

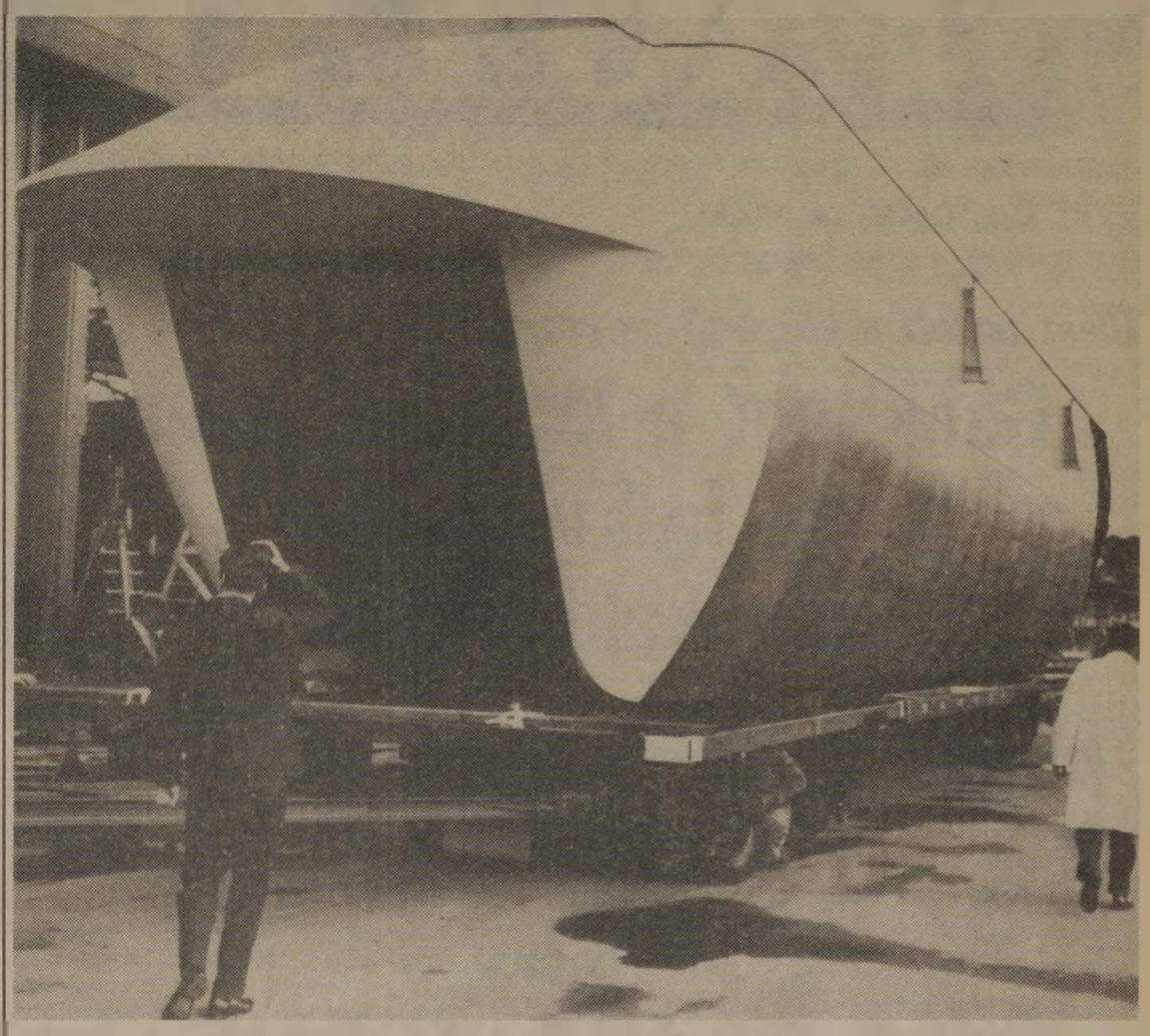
A L'Humanité-ünnepség színhelyén négyszáz négyzetméteres alapterületen állították fel azt a kiállítást, amely egyidejűleg mutatja be a világ élvonalában álló francia vasutak technikai fejlődését és a vasutasok harcát az SNCF-ért.

A kétnapos rendezvényen, amelyen legalább 400 ezren vettek részt, az említett kiállításon kívül számos „vasutasstand" mutatta be képekben a vasutasok életét és munkáját, sikereiket.

A francia dogozók politikai és gazdasági követelései az idén is megfogalmazódtak a transzparensek feliratain. Köztük a vasutasok szlogenjei sajátos hangsúlyt kaptak. Közülük az egyik önmagáért beszél s így hangzik: „A modern ember a vasutat védi!"

Baranyai Zoltán

BRIT LÉGPÁRNÁS VONAT



Az angol Vickers művek több mint tíz évvel ezelőtt jelentkezett azzal a hírrel, hogy elkészítették az első légpárnás vonatot — amelynek egyik kocsija a képen látható — de azóta nem érkezett új információ, hogy mi lett a kísérletek végeredménye. A korábbi hírek szerint ez a légpárnás vonat elérte a 300 kilométeres óránkénti sebességet. A jármű hossza 24 méter, magassága alig nagyobb a mai személyszállító kocsikénál. Első útját ez a kivételes jármű gépkocsin tette meg a Husting donshire-i kísérleti pályáig.

Világkongresszus Moszkvában

A nemzetközi nőmozgalom reális tényezője a politikának

Mihail Gorbacsov beszéde a konferencián

Ez év nyarán, Moszkvában zajlott le a nők világkongresszusa. A kongresszuson különböző országos, regionális és nemzetközi szervezet közel háromezer küldötte vett részt.

A kongresszust *Freda Brown,* a Nemzetközi Demokratikus Nőszövetség elnöke nyitotta meg és üdvözölte a küldötteket, valamint a neves vendégeket, köztük *Mihail Gorbacsovot,* továbbá a szovjet kormány és közélet más személyiségeit.

Mihail Gorbacsov beszédében kiemelte a nők szerepének fontosságát a béke és a társadalmi fejlődés terén. Többek között kijelentette: *„Vitathatatlan, hogy a nemzetközi nőmozgalom erősítette a békeszerető és jó szándékú erőket. Arra késztette a világot, hogy nagyobb figyelmet szenteljen a nők mozgalmának, amely napjainkban reális tényezője már a politikának. Azt, hogy a nők mit adnak a társadalomnak, az attól függ, hogy a társadalom milyen mértékben képes tényleges jogokat, társadalombiztosítási juttatásokat és a megérdemelt elismerést számukra megadni. A nők egyenjogúságának szintje az egész társadalom egyenjogúságának természetes mértéke."*

A kongresszus munkája nyolc bizottság keretében zajlott le. A bizottságok a következő témákat tárgyalták: *A nők a békéért és a leszerelésért; A nő és a munka; A nők és a technológia; A nő, a gyermek és a család; A nők részvétele a nemzeti felszabadításért és függetlenségért folyó harcban; A nők és a fejlődés problémái; A nők és a hírközlés; A nem kormányszintű szervezetek szerepe és együttműködése a Nairobiban elfogadott stratégia megvalósításában.*

A Szakszervezeti Világszövetség delegációjának kezdeményezésére a nők világkongresszusának napjaiban „kerekasztal-beszélgetést" hívtak össze A dolgozó nők és a szakszervezetek címmel a szovjet szakszervezeti főiskolán.

Ezen a vitafórumon 24 ország 38 szervezetének 94 képviselője volt jelen. A találkozó résztvevői egyöntetűen hangsúlyozták e világkongresszus jelentőségét, mint olyan összejövetelét, amely lehetőséget ad a különböző vélemények cseréjének és a kölcsönös megértésnek a nők jogaiért folyó harcban.

A tanácskozás során számos ismertető hangzott el a nők helyzetéről a világ különböző térségeiben. A hozzászólók egyebek mellett megállapították, hogy a nők valódi emancipációjáért folyó harcnak össze kell kapcsolódnia az imperializmus elleni küzdelemmel, a békéért, a népek biztonságáért, az imperializmus politikai és gazdasági beavatkozása, a transznacionális társaságok, a faji megkülönböztetés minden formája elleni harccal, a demokráciáért és a társadalmi haladásért s egy új gazdasági világrendért történő egységes fellépéssel.

A „kerekasztal-tanácskozás" befejeztével a küldöttek teljes támogatásukról biztosították az 5. Szakszervezeti Világkonferencia összehívását a dolgozó nők problémáival kapcsolatban.

Ennek a konferenciának lehetőséget kell adnia a különböző orientációjú szakszervezetekhez tartozó nők találkozására, hogy kölcsönösen áttekinthessék azokat a gondokat, amelyekkel napjainkban minden dolgozó nő szembetalálja magát.

A konferenciának egyúttal módosítania kell majd a *Dolgozó Nők Chartá*-ját, amelyet a 4. Szakszervezeti Világkonferencia fogadott el 1979-ben. Ugyancsak szükséges egy újabb akcióprogram kidolgozása, amely a nők fejlődése és kibontakozása érdekében teendő intézkedéseket tartalmazná.

A legnagyobb probléma, amellyel a „kerekasztal-tanácskozás" és a különböző bizottságok résztvevői foglalkoztak, a béke kérdése volt. *Béke nélkül lehetetlen a fejlődés.* Véget kell vetni a fegyverkezési versenynek. Ezért a küldöttek erőteljesen hangsúlyozták, hogy együtt kell harcolni a világ békeszerető erőivel annak érdekében, hogy a fegyverzetek felhalmozására fordított anyagi eszközöket az éhínség, az analfabétizmus és a betegségek felszámolására, az emberiség javára használják fel.

B. Z.

Távirányítású mozdony

A Moszkva környéki Scserbinkában, a Vasúti Kutatóintézetének kísérleti pályáján sikerrel kiállta a próbát az automatikus mozdonyvezérlési rendszer.

Olyan érzés volt, mintha trükkfilmben lennénk. Hirtelen felzúgott a dízelmotor, megszólalt a duda, a kormánymű bekapcsolódott és a nulláról magától átállt az „előre" jelzésre, s a dízelmozdony elindult az acélpályán. A mozdonyt a kísérleti pálya irányítási épületéből vezérlik rádiópultról.

Előre megyünk majd hátra, aztán hátra és megint előre. Megállunk, be- és kikapcsoljuk a fényszórót, a motort, különböző tolatási manővereket végzünk. Pontosabban, megfigyeljük, hogyan végzi el mindezt a rádióirányítású mozdony. Átadjuk a kabinban a helyet a soron következő megfigyelőknek, mi pedig átmegyünk a vezérlőhelyiségbe.

— *Indulás!* — mondja *A. Pirov,* a műszaki tudományok kandidátusa, a rádióirányítású mozdonyokkal foglalkozó tudományos-termelési komplexum vezetője, miközben benyom egy gombot a vezérlőpulton. A hangszóró közvetíti a dízelmozdony kabinjának „lélegzését", a motorzúgást, a dudálást, a kormánymű kattogását. Az ügyeletesszoba ablakából jól látható, hogy a mozdony — miután füstöt eresztett — elindult.

— Menjünk ki a szabadba — javasolja *Pirov,* — onnan jobban látni. — *És kézbe veszi a kis rádiókészülékhez hasonló vezérlőpultot, majd kimegy a kilátóteraszra, ahonnan jól látni az egész kísérleti pályát, a mozdonyokat, a vagonokat, a vasúti berendezéseket.*

A vezérlőpulton kigyúlt egy piros lámpa.

— A rendszer 15 másodpercenként automatikusan jelzi a mozdony állapotát. Jelenleg, amint látja, minden rendben van —, magyarázza a komplexum vezetője. — De tegyük fel, hogy valami rendkívüli esemény történt: üzemzavar, vagy mondjuk elromlott a rádióirányítás.

Megnyom egy gombot. Vörös vonal halad felfelé fokozatosan, a vészfék leállította a mozdonyt.

A kísérleti bizottság tagjainak kívánságára a műveleteket megismétlik, a mozdony pontosan végrehajtja az automata irányító utasításait.

— Ez egy kísérleti játék, vagy pedig egy mintapéldány?

— Kurgánban — mondja *Pirov, — a dél-urali vasútvonalon már működik néhány ilyen rendszerű lokomotív. A kísérleti üzem 100 ilyen komplett készüléket gyárt ebben az évben, jövőre pedig már ezret.* Technikai gondok nincsenek, de új irányítási technológiát kell kidolgozni, és meg kell szervezni az üzemeltetők és a szerelők kiképzését is.

Az ilyen automatikus rendszerek bevezetése a gyakorlatban jelentős előrelépést ígér nemcsak a mozdonyok, hanem más közlekedési eszközök irányításában is.

Lehetőség nyílik majd arra is, hogy számítógép segítségével központilag programozzák be a szállítóeszközök irányítását.

A scserbinkai kísérleti pályán nemcsak a műszaki rendszert próbálták ki. Meghatározták lehetséges felhasználási területeit is. A különböző iparágakhoz tartozó vállalatok képviselői saját szempontjukból kísérték figyelemmel az újdonságot. Olyan szituációkat tételeztek fel és hoztak létre, amelyekbe — véleményük szerint — ez az ember nélküli mozdony kerülhet.

A vizsgáztatók szerint az automata irányítórendszert nemcsak a vasutakon lehet felhasználni, hanem mindenütt, ahol szükség van az állandóan ismétlődő rutinműveletek automatizálására.

Mihail Iljin

Szovjet szupervonat

A harkovi és moszkvai tudósok olyan szupravezetésen alapuló mágneses vasúti rendszert fejlesztettek ki, amely lehetővé teszi a négyszáz kilométeres sebesség elérését is. A nyomvonal felett keltett mágnesen negyven tonna súlyt is fent lehet tartani és azt továbbítani. Az új típusú vasút fejlesztői úgy számoltak, hogy egy kilométernyi mágnespálya építésének költségei nem haladják meg a hagyományos vasútvonalakét.



Négyezer lóerős a képen látható nyugatnémet dízelmozdony

A MÁV Kiskunhalasi Pályafenntartási Főnöksége

SZAKASZMÉRNÖKI (VONALKEZELŐI), PÁLYAMESTERI KÉPZETTSÉGGEL

rendelkező munkatársakat keres. Lakást, beosztástól függően, biztosítunk. Bérezés: az érvényben lévő rendelkezések alapján, megegyezés szerint. Jelentkezni lehet: a MÁV Pályafenntartási Főnökségen Kiskunhalas, Kossuth u. 49. 6400

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG ÜLÉSE

(Folytatás az 1. oldalról.)

ben. A vasút vezetői az első félévi tapasztalatok alapján sürgős intézkedéseket tettek. Kezdeményezték többek között, hogy az igazgatóságok és az üzemfőnökségek toborozzanak a leszerelés előtt álló katonák körében. A tömegkommunikációs eszközök felhasználásával népszerűsítik a vasutat. A kulcsfontosságú munkakörökbe felvettek kiképzés alatti alapbérét 3000 forintról 3500-ra emelték. A szakvizsgáikat határidő előtt megszerzett dolgozók háromezer forint kiképzési jutalmat kapnak. A létszám növeléséhez szükséges bértömeg a vasútigazgatóságok rendelkezésére áll.

E napirend vitájában elsőként szólalt fel *Tatár Árpád*, a ferencvárosi vontatási főnökség részlegvezetője. Elmondotta többek között, hogy a járműfenntartásban dolgozó műszakiak és szakmunkások létszámát a jövőben az előirányzottnál nagyobb mértékben kellene növelni, hiszen nélkülük a belső tartalékokat sem lehet feltárni, hasznosítani. *Előreláthatólag a MÁV-nak néhány év múlva sem lesz több pénze fejlesztésre, a mozdonyok sem lesznek korszerűbbek.* A rendelkezésre álló pénzt a fejlesztésre, a szellemi tőkebefektetésre kellene fordítani. Ez utóbbit a MÁV műszaki gárdája képviseli.

Képzés gondokkal

A szakmunkásgárda létszámának tervezett emelkedése minimális. Elképzelhető, hogy a kevés fizetés miatt néhány év múlva még kevesebben lesznek.

— Ha az iparral akarunk konkurálni — mondotta —, akkor jó lenne anyagilag is vonzóbbá tenni ezt a pályát. A szigorúbb minőségi követelményeket csak a jól felkészült szakemberek tudják teljesíteni. Ha kevés a mérnök, a lakatos, akkor a műhelybe küldött mozdonyokat, kocsikat a szolgálati hely vezetője kevésbé jó állapotban is kénytelen a forgalomba küldeni. *A javítóműhelyekben manapság két-három ember teszi azt, amit tíznek kellene.*

Tatár Árpád szólt a szakmunkásképzés gondjairól is. Amikor a munkahelyre érkeznek, kiderül, hogy nincsenek felkészítve az életre. A termelő munkában nem lehet megvalósítani azt, amit nekik oktattak. *Ebből következik, hogy a jelenlegi oktatási rendszer rossz.* A mozdonyvezető-képzés korszerűsítése sem érte el célját. Jó műszaki gárda nélkül a vasút nem tud eleget tenni a kor követelményeinek.

Pereg János, a hatvani vontatási főnökség féklakatosa a hatvani kocsiszolgálat dolgozóinak gondjait tárta a központi vezetőség elé. A főváros munkaerőelszívó hatása miatt náluk is kevés a vasutas. *Ráadásul a hatvani kocsiszolgálatnak 39 kirendeltet kell küldenie Ferencvárosba. Emiatt a túlórák száma havonta meghaladja az 1200 órát.* Ferencvárosban 1985-ben bevezették az úgynevezett hármas túrt. Ez a kirendeltek nagyon kedvezőtlen, tovább növelte a túlórák számát. Ez nagy idegi megterhelést és családi gondokat is okoz. Pihenőidő szinte alig van.

Szeretnék, ha a négyes túrt visszaállítanák Ferencben, de ehhez megfelelő létszámra lenne szükség. Ha felére csökkentenék a kirendeltek számát, akkor Hatvanban megszűnne a túlórázás. Kérte az illetékeseket, hogy foglalkozzanak ezzel a kéréssel, hiszen a vasút látná kárát, ha emiatt esetleg többen más vállalathoz szegődnének.

Kovács Győző, a celldömölki építési főnökség főbizalmija az építési szakszolgálat munkaerőgondjait vázolta a testület előtt.

— A forgalombiztonság feltétele a jól megépített pálya — kezdte hozzászólását. — *Főnökségeinken 5,1 százalékos a létszámcsökkenés a tervezetthez képest, ami 541 dolgozót jelent. Ebből 501-en hiányoznak a fizikai létszámból.* Általában pályamunkásból és iparos szakmunkásból van hiány. Az elvándorlás legfontosabb okai: a rossz munkakörülmények, illetve az alacsony jövedelmek, ami az építőipari átlag alatt van. A legjobb vasúti szakemberek még mindig több munkahelyből válogathatnak. A kifogástalan munkához megfelelő létszámra van szükség és egyenletes munkaelosztásra. Az idei tervet százmillió forinttal csökkentették, amit csak július 16-án hagytak jóvá. A munkák nagy részét a második félévben kell elvégezni, amely különösen nehéz feladatok elé állítja az építési főnökség dolgozóit.

Korszerűsíteni a technológiát

A vitában elhangzottakat *Ambrus András*, illetve *Tolnai Ildikó* kv-titkár foglalta össze. *Tolnai Ildikó* rámutatott többek között, hogy a népgazdaság mai helyzetében nem lehet hosszabb távra tervezni a vasút munkaerő-gazdálkodását. A korábbi erőfeszítések nem tudták ellensúlyozni a kedvezőtlen tendenciákat. A jövőben valamennyi igazgatóságnál folyamatos létszámelemzéseket kell végezni, hiszen *az a cél, hogy tervszerű és hatékony legyen a vasút munkaerő-gazdálkodása.* Ezt a szakvonali vezetők követeljék meg a munkaerő-gazdálkodásban érdekelt vezetőktől. A hatáskörök decentralizálása, a gazdálkodó szervezetek felelősségének növelése révén a MÁV-nak meg kell felelni az 1988-as követelményeknek.

Fontos feladat megakadályozni azt is, hogy a kulcsfontosságú munkakörökben a létszámhelyzet rosszabb legyen. Vállalni kell azt a népszerűtlen feladatot is, hogy a kevésbé leterhelt munkakörök számát csökkentsük. Kiemelt szakszervezeti feladat a foglalkoztatásban az egyéni érdekvédelmi munka javítása is.

A munkaerő-gazdálkodási törekvésekben a szakszervezet támogatja a MÁV vezetőit. Cél a túlórák csökkentése, és a kirendeltek helyzetének vizsgálata is.

A jövőben munkaerőt kiváltó fejlesztésekre nem számíthatunk, de a munkamódszerek és a technológia korszerűsítéséről nem mondhatunk le. A hatékony munkaerő-gazdálkodás pedig nem képzelhető el korszerűbb bérgazdálkodás nélkül.

Teljesítmény és ösztönzés

A központi vezetőség ezután — elfogadva az előterjesztést — áttért a második napirendi pont megvitatására. Az írásban kiadott anyaghoz *Ambrus András* fűzött szóbeli kiegészítőt. Bevezetőjében rámutatott, hogy a vasút első félévi bérgazdálkodása kiegyensúlyozott volt, a gazdálkodó szervezetek többsége bértartalékkal rendelkezik. Ennek elsődleges forrása a terven felüli létszámcsökkenés volt. A tartalék nagy része a gazdálkodó szervezetek hatáskörében van, amelynek felhasználását az őszi forgalmi feladatok ellátására, illetve létszámfeltöltésre akarják felhasználni.

A bérintézkedéskor és az előirányzatok kialakításakor lekötött összeg tartalmazza a záhonyi üzemigazgatóság létszámkorrekcióját, a pedagógusok, szakoktatók ötszázalékos bérfejlesztését, továbbá az üzemirányító központ létszámfeltöltését is.

A még szabad rendelkezésű tartalék (forrása a terven felüli létszámcsökkenés bérének 10 százaléka) *terhére akarják a MÁV vezetői megoldani a mozdonyvezetők béremelését. Tekintettel arra, hogy hatezer személyről van szó, a javasolt összeg július 1-jétől átlagosan 20 forint béremelkedést tesz lehetővé.*

A vezérigazgató-helyettes elmondotta, hogy a havi premizálás tapasztalatait illetően jellemző a központilag előírt mutatók lebontásának nehézkessége, valamint az, hogy a kitűzött alapösszegeknél kisebb a kifizetés. Ez azonban nem jelenti azt, hogy intézkedni kellene a szabályzat megváltoztatására. *Az már megállapítható, hogy javult a teljesítmények és az ösztönzés kapcsolata.* A száz százalék alatti kifizetés a teljesítmények elmaradásának a következménye.

A kollektív pályázatokhoz hasonlóan a vasút az idei keresetkoncepció keretében meghirdette az egyéni pályázati rendszert. A rendszer működtetéséhez, az érdekeltségi alap ösztönzési célú kereteiből elkülönítettek tízmillió forintot. A MÁV — a vasutasok szakszervezetének egyetértésével — elkészítette a működési szabályzatot is, amely a MÁV Értesítőben megjelent.

Az első értékelési időszakban (április 1-jétől június 30-ig) negyven pályázat érkezett. A pályaművek értékelését a kijelölt szakzsüri határidőre elkészítette. Sajnos sok az elutasított pályaművek száma. Az általános tapasztalat, hogy a formális szervezet kötöttségeitől mentes munka lehetőségének megteremtése megmozgatta a vasutasok alkotó fantáziáját.

A második félévi feladatok sorában nagyon fontos a jogszabályilag lehetséges egyszerűsítések végrehajtása. *Ez a törekvés az áttekinthetőbb, a tényleges munkavégzéshez jobban igazodó bérszerkezet mellett a személyi jövedelemadórendszer bevezetéséhez kapcsolódó bérbruttósítás végrehajthatóságát is segítik.*

Nyereség helyett év végi jutalom

Ambrus András ismertette a kollektív szerződést módosító javaslatokat is, többek között az érdekeltségi alap ösztönzési rendszereiről szóló részeket. A változás leglényegesebb eleme az év végi jutalmazási rendszer bevezetése, amelynek alapelveit az idei keresetpolitikai koncepció keretében már kidolgozták, s azt a központi vezetőség elfogadta. A rendszer célja a feladatvégzéssel, a teljesítményekkel arányos jutalmazás lehetőségének biztosítása. *A csekély ösztönzőerővel ható nyereségrészesedést az év végi jutalmazás rendszere váltja fel.*

A vitában felszólalt *Tóth György*, a szolnoki vontatási főnökség villamosmozdony-vezetője, főbizalmi, aki többek között a teljesítménybérek ösztönzőbbé tételéről és a túlórák csökkentésének lehetőségeiről beszélt. *Radványi Géza* miskolci kv-tag javasolta, hogy a 2. napirendi pont bérbruttósításról szóló anyaga társadalmi vitára bocsátás után ismét kerüljön a központi vezetőség elé.

A vitákon elhangzottakra *Tolnai Ildikó* és *Ambrus András* válaszolt, majd a központi vezetőség kiegészítésekkel elfogadta a javaslatot.

Ezután a testület elfogadta az 1987-ben kísérleti jelleggel alkalmazott tagdíjfizetési rend első félévi tapasztalatairól szóló tájékoztatót, a kv, az elnökség és a titkárság második félévi munkatervét, majd személyi kérdéseket tárgyalt.

K. S.

A tettek számítsanak, ne a külsőségek!

Befejeződtek a brigádvezetői tanácskozások a debreceni igazgatóság szolgálati helyein

A vasutas szocialista brigádok VI. országos tanácskozására készülve augusztus végére a debreceni igazgatóság területén is befejeződtek a helyi brigádvezetői tanácskozások, amelyek többségét a szakszolgálatok összevontan tartották.

A tanácskozások jó alkalmat teremtettek arra, hogy a körzetben dolgozó brigádvezetők megismerjék az igazgatóságon működő 636 szocialista brigád 6387 tagjának (a létszám 43 százalékának) véleményét, elképzeléseit a mozgalomról.

A brigádvezetői fórumokon sok okos javaslat, hasznos észrevétel és bíráló szó hangzott el. Több helyen elmondták, hogy a gazdálkodás mai gondjaiért, a vasút rendellenességeiért nem lehet, illetve nem tisztességes a brigádmozgalmat hibáztatni. Nem a mozgalommal van baj, hanem a gazdálkodással, a munkaszervezéssel, a nagy értékű eszközök rossz hatásfokú kihasználásával, a munkaerő nem célszerű foglalkoztatásával. A műszaki színvonal romlása, a vonó- és vontatott járművek javításához szükséges alkatrészek hiánya, a gazdasági vezetők döntési bizonytalansága — mind-mind hatottak a brigádmozgalomra.

Valamennyi tanácskozáson fő téma volt az alkalmazkodás kérdése: *mit tehet a brigádmozgalom a rosszabbodó gazdasági körülmények között?*

Többen javasolták, hogy az évi vállalások helyett célszerűbb lenne a szakaszos, rövidebb időre szóló vállalások megszervezése, mivel ezek nagyobb lehetőséget adnának a tervfeladatokhoz kapcsolódó célok összehangolására. A brigádvezetők közül sokan az úgynevezett vállalkozói szerződések megkötését szorgalmazták.

Többen bírálták a mozgalommal összefüggő ösztönzési rendszert; hangsúlyozták, hogy csak a többletmunka érdemeljen nagyobb elismerést; a keretjellegű, egy személyre meghatározott elismerési forma megváltoztatását kezdeményezték.

A hozzászólásokból egyértelműen kiderült, hogy a brigádmozgalom, a munkaverseny a jövőben csak akkor válhat a gazdálkodás érdemi tényezőjévé, ha a brigádokat rendszeresen tájékoztatják a konkrét feladatokról; ha pontosan ismerik munkahelyük megoldandó feladatait. *Elhangzott még, hogy a műszakiaktól, a középvezetőktől több segítséget várnak a brigádok, mert úgy gondolják, hogy a verseny csak ott lehet eredményes, ahol a vezetők felismerik a munkahelyi közösségek kezdeményezéseiben rejlő új elgondolásokat, megteremtik a vállalások teljesítésének feltételeit.*

Sok szó esett a brigádmozgalom formális, bürokratikus vonásairól: a brigádnapló kötelező vezetése, és helyenként az értékelésben betöltött túlzó szerepéről is. *„Ne a brigádnaplót nézzük, hanem a brigád kézzelfogható eredményeit!"* — hangzott el több helyen. Nem szabad megengedni, hogy az adminisztráció „ügyessége" döntse el a brigád munkájának megítélését. A brigádokat ne csak önmagukhoz, hanem másokhoz is viszonyítani kell. A tettek számítsanak, ne a külsőségek!

A tanácskozásokon arra a meggyőződésre jutottak, hogy az MSZMP KB július 2-i állásfoglalásának, a gazdasági-társadalmi kibontakozás programjának sikere elképzelhetetlen a szocialista brigádok munkája nélkül.

Volosinovszki János

Miniszteri munkalátogatás a záhonyi üzemigazgatóságon

Az ipar és a közlekedés kapcsolatát, a korszerű szállítási módok, elterjedését tanulmányozta a záhonyi átrakókörzetben szeptember 7-én *Urbán Lajos* közlekedési miniszter. A programon részt vett *Bánóczi Gyula*, a Szabolcs-Szatmár megyei tanács elnöke és *Tatai Ilona*, a Taurus Gumiipari Vállalat vezérigazgatója is.



A miniszter megszemléli az épülő műtrágyarakodót

Záhonyban a közelmúltban megvalósult beruházásokról, a korszerű fuvarozási módokról *Rigó Zoltán* üzemigazgató adott rövid tájékoztatást. Ezt követően megtekintették a tengelyátszerelő csarnok munkáját, Eperjeske átrakón a konténerszállítás gépi eszközeivel ismerkedtek. Meglátogatták a MÁV és az Agrotek Vállalat beruházásában, állami támogatással épült műtrágya raktárbázist.

A mintegy kétszázmilliós, átadás előtt álló létesítmény alkalmas arra, hogy a Szovjetunióból érkező nagyobb szállítmányokat is fogadja, felkészüljön a raktározásra, a megrendelők igényei szerinti csomagolásra.

Megtekintették a Hungarofruct külkereskedelmi vállalat tuzséri telepét is, ahol közvetlenül széles nyomtávú szovjet kocsikba rakják az almát. A vagonok előkészítésére a MÁV külön kocsimosó berendezést üzemeltet. A korábbi kézi, zsákokban való átrakást küszöbölték ki a Taurus Carbonpack leányvállalat kialakításával. *A tuzséri koromfogadó állomásra speciális tartálykocsikban érkezik az évi 26-28 ezer tonna gumiipari korom.* A telepen mód nyílik a környezetvédelemre, a konténeres közúti és vasúti továbbszállításra. Ehhez a beruházáshoz a rakodásfejlesztési alapból járult hozzá a közlekedési tárca. A látogatás a nyíregyházi gumigyár megtekintésével ért véget.

A program befejezésekor *Urbán Lajos* közlekedési miniszter elmondta, hogy útja során a szállítás azon módjaival ismerkedett, amelyek a holnapot jelentik. A záhonyi körzetben speciális raktározó és csomagoló bázisok, vámszabad területek kialakításával lehet teljesebbé tenni a szállításhoz kapcsolódó szolgáltatásokat. Mindez azt is mutatja, hogy a MÁV az ipari és kereskedelmi vállalatokkal közösen olyan üzleti vállalkozásokba fogott, amelyek biztonságosabbá teszik a szállítást és átrakást, lehetőséget teremtenek a korszerű csomagolási és árutovábbítási módszerek terjesztésére.

L. B.

Megújítani a mozgalmat

A budapesti igazgatóság szocialista brigádjainak brigádvezetői is a közelmúltban tartották tanácskozásukat, amelyen megjelent *Pady Géza*, az igazgatóság pártbizottságának titkára, valamint a központi szolgálat osztályvezetői.

Az értekezletet *Léhárt Károlyné*, az szb elnöke nyitotta meg, majd *Márton András*, a személyzeti és munkaügyi osztály vezetője méltatta a szocialista brigádok szerepét a társadalmi, gazdasági életben. Egyebek között utalt a napjainkban tapasztalható reformokra, amelyekhez az elkövetkezendő időben a brigádmozgalmaknak is alkalmazkodni szükséges.

A hozzászólásokból kiderült: *a brigádmozgalom megújulását mindenki követeli; az érdekeltek tudják, hogy a régi formák a jelenlegi helyzetben nem tarthatók.*

Domok Istvánné, az üzemviteli osztály csoportvezetője hozzászólásában elavultnak tartotta a plakettek, jelvények vásárlását. Helyette csak oklevelek adományozását javasolta, s az így megmaradt összeget fordítsák más, hasznosabb célokra.

Bencsik László, a gépészeti osztály képviseletében adta közre a brigádmozgalommal kapcsolatos tapasztalatait. Elmondta, hogy a tavalyi értékelésnél a brigádok 70 százaléka nem tette meg az éves felajánlását. Ebből arra lehet következtetni, hogy gazdasági vezetők nem adtak kellő útmutatást, érdemben nem támogatták a mozgalmat.

(séra)

Tisztképzés Záhonyban

A MÁV Tisztképző Intézetének kihelyezett kurzusaként tíz év után ismét tisztképző tanfolyamot rendeznek Záhonyban. A 170 órás levelező tanfolyamra azokat a dolgozókat vették fel, akik gépipari technikusi végzettséggel rendelkeznek és irányítói, szervezői vagy ügyintézői munkakörben dolgoznak.

A tanfolyamon a rendezők és az előadók is vizsgáznak, hiszen a siker mintegy előfeltétele a későbbiekben újra megrendezendő kétéves rakodásgépesítési tisztképzésnek, amely már a dolgozók nagyobb körét érinti.

ÜNNEPSÉGSOROZAT

A vasúti tisztképzés centenáriumán

Az intézet kiállta az idők próbáját

A kiegyezést követően a magyar gazdaságpolitika egyik jelentős eseménye volt a magánvasutak államosítása. Végrehajtásában nagy szerepet vállalt és érdemeket szerzett *Baross Gábor* a „vasminiszter", aki azt is felismerte, hogy a MÁV-nak ebben a helyzetben magas színvonalú munkát kell követelnie. Ezért javaslatot tett a szervezett szakoktatás bevezetésére, javaslatot terjesztett a képviselőház elé a vasúti tisztképzésre, amely száz évvel ezelőtt megkezdte működését.



A vezérigazgató beszédét mondja

A vasúti tisztképzés centenáriumán, szeptember 5-én ünnepségsorozatot rendeztek. A mai MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet falain tablók sorakoztak, előttük vendégek, látogatók, öreg diákok. A centenáriumi ünnepségen jelen volt *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára és *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója, valamint a kerület párt- és tömegszervezeteinek képviselői.

Dr. Várszegi Gyula vezérigazgató mondott ünnepi beszédet. Hangsúlyozta, hogy a száz éve született elhatározás nyomán olyan tisztek nevelődtek, akik teljesítik kötelességüket, élethivatásukat. Ez a képesítés biztosította a vasúti hivatalnokok kiképzését és a további fejlődés lehetőségét is. A tanfolyam 1914 végéig megszakítás nélkül működött. A kereskedelemügyi miniszter 1919 végétől felfüggesztette a tanfolyam működését, de a harmincas évek válságos idejében is folytatódott a tisztképzés, és mindig újjászületett.

Igazi arculatát — folytatta az értékelést a vezérigazgató — a felszabadulás után vette fel, amikor megteremtették a vasúti szakmai oktatás átszervezésének, ezen belül a tisztképzési és a tisztképzés múltját. A centenáriumi tábla alá elsőnek *Urbán Lajos* közlekedési miniszter helyezte el a kegyelet koszorúját.

Az ünneplők ezután a Baross-szoborhoz vonultak, ahol az intézet igazgatója méltatta a „vasminiszter" munkásságát, majd a szobor talapzatán elhelyezték az emlékezés koszorúit,



Koszorúzás

Kitüntetések

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet centenáriuma alkalmából eredményes szakszervezeti tevékenységük elismeréseként *Józsa József,* az intézet társadalmi szb-titkára, szakoktató a Szakszervezeti Munkáért arany fokozata, *Csapó Józsefné,* szakszervezeti bizalmi, személyzeti és munkaügyi vezető a Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozata, *Halmi Gábor,* szb-tag, karbantartó műszerész a Szakszervezeti Munkáért Oklevél kitüntetést kapta.

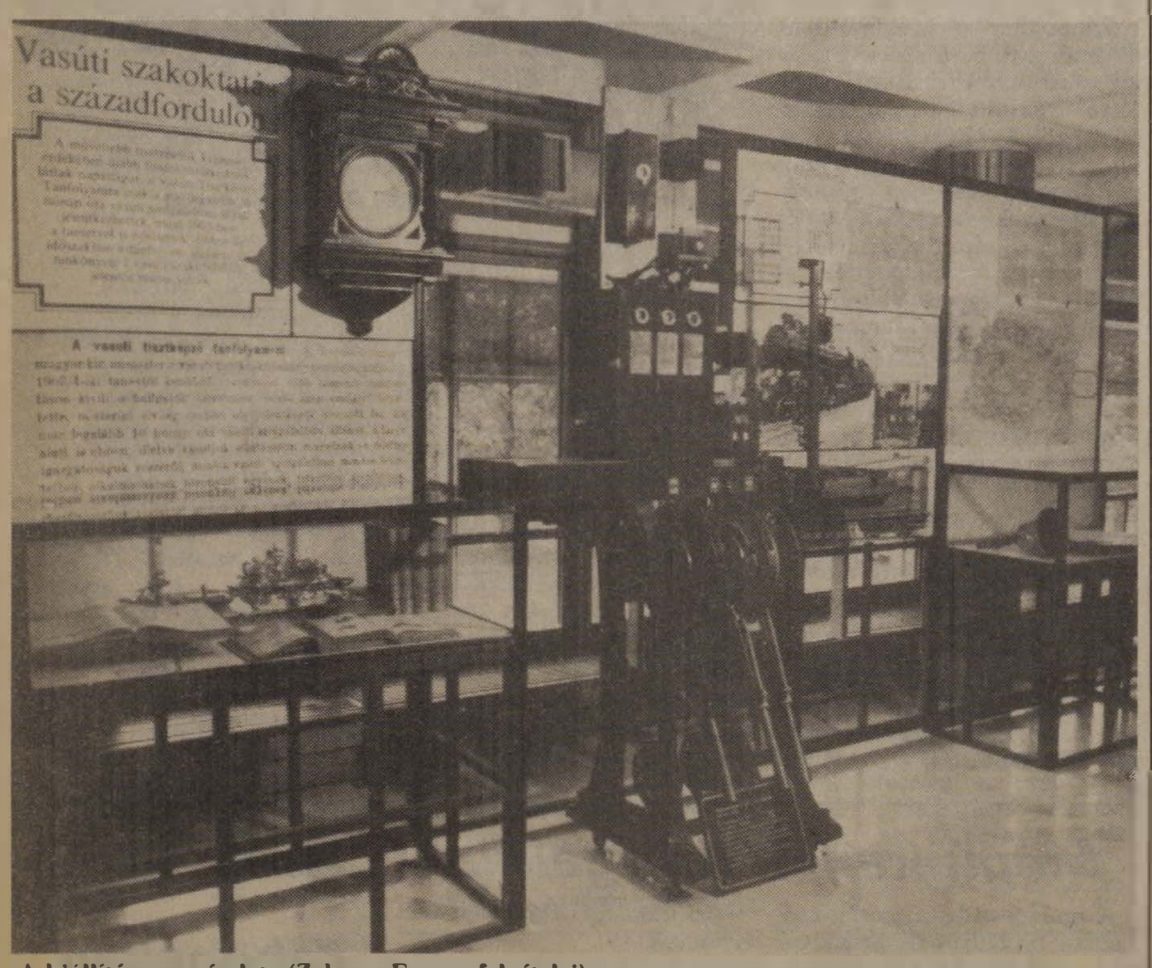
A kitüntetéseket *Koszorus Ferenc* főtitkár adta át.

virágait. Tiszteletüket fejezték ki ez alkalommal a *Baross Gábor* nevét viselő szocialista brigádok küldöttei is.

Délután a Közlekedési Múzeumban megnyílt *„A vasúti szakoktatás 100 éve"* című kiállítás, amely október közepéig tekinthető meg. Avatóbeszédet *Veres István,* a múzeum főigazgatója mondott. Kedves színfoltja volt az ünnepségsorozatnak, hogy *Tóth László* vezérigazgató-helyettes centenáriumi emlékplakettet adott át 170 volt hallgatónak, és az intézet fejlesztésében jelentős részt vállalt személyeknek. A Keleti pályaudvar Utasellátó éttermében az ünnepi ebéd mellett társaloghattak a volt növendékek, a tanárok és az igazgatók.

az alma mater öreg falán emléktáblát avattak. *Tóth László* vezérigazgató-helyettes méltatta *Baross Gábor* eredményeit

Horváth Károly



A kiállítás egy részlete (Zelman Ferenc felvételei)



Emlékezés neves diákokra

A vasúti tisztképző munkásmozgalmi hagyományai

Történelmi fejlődésünk sajátosságaként a vasúti tisztek Magyarországon — Erdei Ferenc találó kifejezésével „úri középosztályi minőségben váltak szakszerű értelmiséggé". A vasúti tiszti pálya úri karakterét azoktól a dzsentri származású értelmiségiektől nyerte, akik az 1880-as évek derekától a MÁV szolgálatába léptek. Ugyanakkor az ugrászszerűen megnövekedett vasúti forgalom parancsolóan írta elő az ő számukra is a vasútüzem követelte fegyelem és szaktudás elsajátítását.

1889-től a vasúti forgalmi és kereskedelmi szolgálatban a hivatalnoki kinevezés feltétele lett a Vasúti Tisztképző Tanfolyam elvégzése. Később növedekett közöttük a vasutasszármazékok aránya, de maradt a pálya úri tekintélye, társadalmi presztizse. Mégis számos vasúti tiszt csatlakozott a munkásmozgalomhoz, s lett a Magyar Tanácsköztársaság meggyőződéses híve. A tisztképző fennállásának 100. évfordulóján illő, hogy legalább néhányuk emlékét felidézzük.

Az 1905/1906. tanévben a tanfolyam hallgatója volt *Lőrinczy Mihály* (1877—1958) építési és pályafenntartási mérnök, aki 1898-ban műegyetemi diplomával lépett a MÁV szolgálatában. *A századelőn Lugoson került kapcsolatba a szociáldemokrata párttal és vezető szerepe volt az 1904-es vasutassztrájkban.* 1917-ben — üzletvezetőségi főmérnökként — egyik kezdeményezője a vasúti mérkökök szocialista tömörítésének.

1918 novemberében két szakszervezet is központi vezetőségébe választotta: az Alkalmazott Mérnökök Országos Szövetsége és a Magyarországi Vasutasok Szövetsége (MVSZ). 1918 végén az elsők között csatlakozott a Kommunisták Magyarországi Pártjához és *aktív résztvevője volt a szocialista forradalomért vívott küzdelemnek.* A Tanácsköztársaság megdöntése után letartóztatták. A MÁV elbocsátotta. 1945 tavaszán az MKP tagjaként szervezte a Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezetét, s az általános mérnök szakosztály elnöke lett.

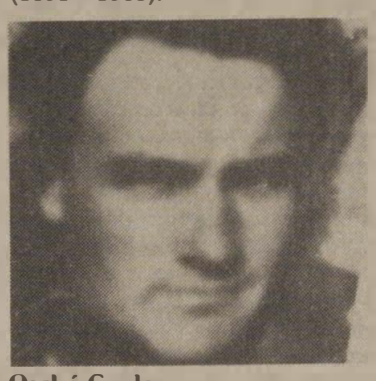
Dr. Stingli Kálmán (1884—1971) 1902-ben jogi doktorátussal került a MÁV-hoz, és az 1906/1907. tanévben volt a tisztképző tanfolyam hallgatója. (Apja akkor Debrecen állomásfőnöke volt.) A tanfolyam elvégzése után rövid állomási és üzletvezetőségi szolgálat következett. Az első világháború előtt, a MÁV Igazgatóság (ma: vezérigazgatóság) létszámába kerülve a nyugdíjintézet és a jótékony alapok ügyeit intézte.

Közel került a Magyar Vasutas köré tömörült illegális vasutasmozgalomhoz, s amikor a polgári demokratikus forradalom győzelme után lehetőség nyílt a legális vasutasszakszervezet megalakítására, azonnal csatlakozott ahhoz. 1918 decemberében őt választotta elnökévé a MÁV Igazgatóság közel 2000 tagot tömörítő helyi csoportja. A MVSZ 1919 januári közgyűlésén, a felügyelő választmány tagjaként beválasztották az országos vezetőségbe is. A Tanácsköztársaság megdöntését követően elbocsátották a vasúttól. Később sikerült elhelyezkednie a MÁV Első Biztosító és Segélyegyleténél, ahol újra aktívan tevékenykedhetett a vasutasok érdekében.

1945 februárjában — Budán még folytak a harcok — ő már a vasutas-szakszervezet újjászervezésén munkálkodott a Kenyérmező utcában. Tagja lett az első ideiglenes központi vezetőségnek.

Erdély Gyula (1867—?) is az 1906/1907. tanévben volt a tisztképző tanfolyam hallgatója. 1918—1919-ben főfelügyelő, az MVSZ szaktisztviselői szakosztályának elnöke, a Forradalmi Kormányzótanács megbízottja a Magyar Szállításvezetőségnél. *Erdély* fáradhatatlanul és felelősségteljesen dolgozott a munkáshatalom e nehéz posztján. Az ellenforradalom győzelme után természetesen őt is elbocsátották.

Terjedelmi korlátok miatt az első világháború előtti tisztképzősök közül ezúttal csupán két további munkásmozgalmi vezető nevét említhetem. Az 1911/1912. tanévben végezte el a tisztképzőt a szocialista vasutasmozgalom és a magyar forradalmi munkásmozgalom — hosszú ideig „kiátkozott" — kiemelkedő egyénisége, *Weisshaus Aladár* (1887—1963), akinek apja déli vasúti kalauz volt, s az 1912/1913. tanévben volt a tanfolyam hallgatója a teregovai MÁV-állomás-elöljáró fia, a később négy ország forradalmi munkásmozgalmában tevékenykedő *Bebrits Lajos* (1891—1963).



Oszkó Gyula

A Tanácsköztársaság alatti tevékenységükért több ezer vasutast bocsátott el a MÁV. A fehérterror idején sokan haltak mártírhalált. A belügyi szervek százakat internáltak. A bíróságok — mai ismereteink szerint — öt vasutast ítéltek halálra és közel félezerre szabtak ki több mint ezer évnyi börtönbüntetést. Mindezek ellenére már az 1920-as években nyilvánvaló volt, hogy a kiterjedt és drasztikus megtorlás ellenére sem sikerült felszámolni a vasutasok osztályharcos mozgalmát. Mégis szenzációt keltett 1932 őszén, hogy a kommunista szervezkedés miatt a vádlottak padjára ültetett fiatal értelmiségeik között ott volt a Vasúti Tisztképző Tanfolyam egyik abszolvált, képesítés előtt álló hallgatója, *Oszkó Gyula* MÁV forgalmi díjnok is.

Szülei a Vas megyei Karakón látták meg a napvilágot, de csak az amerikai autógyártás fellegvárában, Detroitban ismerkedtek meg, és találtak egymásra a századelőn. Az apa asztalosüzemben, az anya dohánygyárban dolgozott. *Hazatérésük után 1908-ban Karakón született első fiúk, a későbbi Mód Aladár. Oszkó Sándor az USA után Budapesten próbált szerencsét.* Először vasúti pályamunkás, majd raktármunkás lett. Magánúton elvégezte a négy középiskolát, s 1917-ben már évi 1200 korona fizetéssel kinevezett raktárnok Bp. Nyugati pályaudvaron. (1941-ben főraktárnokként onnan ment nyugdíjba.) Telket vásárolt Újpesten és a gróf *Vécsey Károly* u. 104. alatt saját házat épített. Ott nevelkedett forradalmárrá a két *Oszkó* fiú.

A MÁV-raktárnoki fizetésből csak *Aladár* egyetemi oktatására telt. Az 1912. február 23-án született *Gyula* a Bolyai reáliskola elvégzése után felvételét kérte a MÁV-hoz. 1930. szeptember 15-én értesítette a MÁV szombathelyi üzletigazgatója, hogy felvette *„a tisztviselői előképzettséggel bíró napidíjasok részére megállapított illetményekkel forgalmi díjnokká",* és szolgálattételre Mezőlak állomásra osztotta be. Egyben kötelezte arra, hogy „az előírt távirda-, forgalmi- és kereskedelmi szakvizsgát 3-3 havi időközben letegye, az önálló forgalmi szolgálatra való felhatalmazást megszerezze, valamint a vasúti tisztképző tanfolyamot elvégezze és ott a képesítő vizsgát sikerrel letegye . . . Ha a felsorolt kötelezettségeknek eleget tett és a 3 évi szolgálati idejét megszakítás nélkül kifogástalanul betöltötte, állandó alkalmazottá válik.

A szakvizsgák letétele után, 1931 szeptemberében *Oszkó Gyulát* berendelték a Vasúti Tisztképző Tanfolyamra és Mezőlakról Bp. Rákosrendező pályaudvarra helyezték. Ott volt a tisztképzősök laktanyája, de ő engedélyt kapott arra, hogy szüleinél, Újpesten lakjon. *Így lehetővé vált, hogy egyetemista bátyja révén aktívan bekapcsolódjon a Rajk László, Fejtő Ferenc, Olt Károly körül tömörülő fiatal értelmiségiek, egyetemisták kommunista szervezkedésébe.* 1932. június 13-án őt letartóztatták. A vádtanács elutasította *Oszkó Sándor* kérését, hogy két fiát óvadék ellenében helyezzék szabadlábra.

1932. október 3-án *dr. Szemák Jenő* elnökletével kezdődött a 18 fiatal értelmiségi perének nyilvános főtárgyalása. A bíróság október 8-án hirdetett ítéletet. E szerint *Oszkó Gyula* letartóztatásban levő 20 éves, r. k. vallású, újpesti lakos, középiskolai érettségit és vasúti tiszti vizsgát tett, MÁV forgalmi díjnok bűnös az 1921. évi III. tc. 1. §-ának 2. bekezdésében meghatározott állam és társadalom törvényes rendjének erőszakos úton való felforgatására és megsemmisítésére irányuló vétség elkövetésében. *Három hónapi fogházbüntetésre ítélték, de az ítélet végrehajtását 3 évi próbaidőre felfüggesztették. A MÁV azonban azonnal elbocsátotta.*

Oszkó Gyula 21 hónapos vasúti szolgálata véget ért, de párttagsága ettől kezdve folyamatos. Először egy kőfaragó műhelyben dolgozott, majd fényező és mázoló szakmunkás lett. 1934-től a rákospalotai, 1936-tól az újpesti ifimozgalomban vett részt, s a kultúrgárdát vezette.

A felszabadulás után Újpest rendőrkapitánya. 1947-től a belügyminisztériumban dolgozott. 1949-ben törvénytelenül letartóztatták és koholt vádak alapján elítélték, 1954-ben rehabilitálták, s visszakerült a belügyminisztériumba. 1958 után gazdasági területen tevékenykedett. Az 1973-as nyugdíjazását megelőző évtizedben az ikladi Ipari Műszergyár igazgatója volt. A Szocialista Hazáért Érdemrend, a Munka Vörös Zászló Érdemrend és a Szocialista Magyarországért Érdemrend tulajdonosa.

A tisztképző centenáriuma alkalmából tisztelettel emlékezünk azokra, akik jó szakemberekké és a munkásmozgalom önzetlen harcosaivá is váltak.

Gadanecz Béla

Ünnepi találkozó

A pest—szolnoki vasútvonal megnyitásának 140. évfordulója alkalmából szeptember 3-án találkozót rendezett Szolnokon a nyugdíjas szakszervezeti csoport vezetősége. *Szép Ferenc* a körzeti üzemfőnökség szb-titkára mondta a megnyitó beszédet és köszöntötte a nyugdíjasokat, valamint a megjelent *dr. Mészöly Ferencet,* a MÁV Nyugdíj Hivatal helyettes vezetőjét és *Hajdú Bélát,* a debreceni területi intézőbizottság nyugdíjas szervezőjét. *Balku Béla* állomásfőnök és *Grenczer János* vontatási főnök ismertette az üzem jelenlegi helyzetét és terveit.

Az ünnepi vacsora után debreceni nótaénekesek és egy bűvész szórakoztatta az idős embereket.

Irányvonatok Dorogról

Vasutasok és bányászok őszi próbatétele



Naponta 1500 tonna szén (A szerző felvétele)

A dorogi vasutasok legfontosabb feladata a szénbányák brikettüzemének kiszolgálása. Az ideérkező szenet fogadják, irányvonatokba rendezik és az ország egész területére szétküldik. Gondoskodni kell a megfelelő kocsikról, és azok javításáról is. *Évente mintegy félmillió tonna szén érkezik, és ugyanennyi készterméket adnak fel a bányászok.*

A vasutasok és a bányászok együttműködése példamutató. Tudják, hogy rajtuk múlik az ország tüzelőellátása, az eredményeknek együtt örülnek. A vasutasnapokon ott vannak a bányászok, a bányásznapokon pedig a vasutasok is.

Szabados Jenő 1973-ban került Dorog állomásra. Nyolc éve főnöke a csomópontnak. Nem panasszal kezdte a beszélgetést.

— Öt évvel ezelőtt még közúton szállították ide a feldolgozandó szenet. Ma már nemcsak a külföldről diszponált szenet, hanem a hazait is vasúton szállítjuk. Szénirányvonatok jönnek és mennek naponta Dorogról, *csendesebb napokon 1400-1500 tonna, amikor nagyobb az igény, akkor 2200-2300 tonnát is fuvarozunk az ország különböző állomásaira.* Tőlünk a szénirányvonatok Szolnokra, Rákosrendezőre és Ceglédre indulnak.

— Van elegendő kocsi?

— Ha jól gazdálkodunk az érkezett és a kocsijavítóból visszakapott kocsikkal, akkor nincs nagyobb gond, de ez nem mindig ilyen egyszerű. Néha próbára teszi a munkatársakat.

— Milyen a brigádmozgalom?

— Ilyen létszámhiány mellett, túlórákkal terhelt vasutasok örülnek ha helyt tudnak állni a munkahelyeken. Növeli a gondokat, hogy a vasutasok közül alig van dorogi, mind bejáró.

— Hová lettek a dorogiak?

— *Jobb körülményeket biztosít a bányászat, biztosabb megélhetést. Ha valaki a bányához megy és tíz évet aláír, egy éven belül lakáshoz juthat. Hát ezért nem jönnek a vasúthoz.*

— Ez a pálya is elnőiesedik?

— Minden posztra nem állíthatunk nőt, de azt mondhatom, hogy ahol jelenleg ők látják el a feladatot, ott nincs baj. Precízek, pontosak.

Lőrinczi Györgyné párttitkár is megerősíti főnöke állítását.

— Sok ember hiányzik? — kérdezem.

— A nyolcvanas évek elején évente 8-10 emberünk ment nyugdíjba. Rövid idő alatt 30-40 személyt kellett volna pótolni, de ez nem sikerült. Sajnos semmi vonzerő nincs ezen az állomáson. Olyan szolgálati hely is van itt, amit megnézni sem érdemes. A jelenlegi létszám 60 százaléka nő.

— Milyenek a szociális körülmények?

— *Jó az üzemi konyhánk, és az egészségügyi ellátás is remek. Fogászati rendelőnk is van.*

— Nincs pénz az állomás felújítására?

— Ezt a kérdést másnak kellene címezni. A VII. ötéves tervben szerepel az állomás felújítása, ami 15 millió forintot emésztene fel. Sajnos egyelőre csak a tervben szerepel.

Dorog állomást most is javítják. A munkakörülmények azonban nem változnak lényegesen. Ellenőrökből nincs hiány. Felírnak, beírnak, kritizálnak. A felügyeleti könyv tele van észrevételekkel. Augusztusban tizenegy ellenőr járt az állomáson.

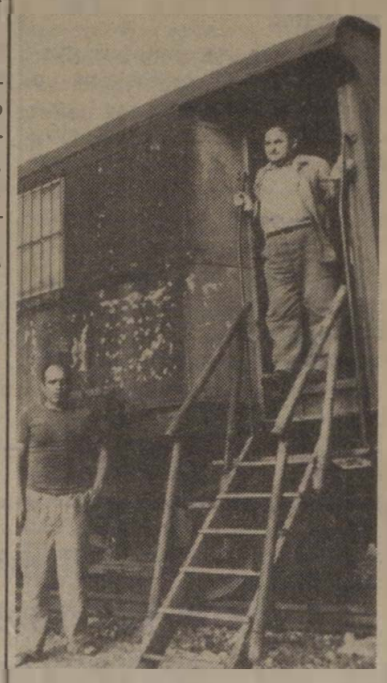
A gyárak, üzemek bérszínvonalát a vasutasok csak túlórákkal tudják megközelíteni. A dorogi vasutasok évente háromszázmillió forint értékű munkát végeznek . . .

Zelman Ferenc

„Szabolcs megyéből jöttünk . . .”

Élet a lakókocsiban

Tizenhárom kábelfektető ■ Az előítélet nagy úr Zuhanyozó, víz nélkül ■ Betört ablakok



Ütött-kopott vagonok. Rövid szerelvény, néhány kocsi, gép sem előtte, sem mögötte.

Lakókocsik.

A ferencvárosi teherpályaudvar Keleti rendezőjének egyik mellékvágányán bukkantam a mozdulatlan szerelvényre. A távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség (TBÉF) dolgozóinak szállása. Tizenhárom kábelfektető segédmunkás otthona hétfőtől péntekig.

— A Duna Intercontinentál valamivel kényelmesebb . . . — próbálok humorizálni, de nem nagy sikerrel. *Sohajda László* csoportvezető azért „veszi a lapot”:

— *Fölösleges luxusszállót emlegetni, a MÁV Aszódi úti munkásszállója alig száz méternyire van tőlünk. Ha nagyon kérnénk, esetleg lakhatnánk ott is, de mi megszoktuk a lakókocsit.* Hosszú évek óta változó munkahelyeken dolgozunk, gyakran távol a „civilizációtól”, kint a prérin. Most viszonylag jól megy sorunk, közel vannak a boltok, kocsma is akad a közelben. Ne értsen félre! Nem vagyunk mi részegesek, de szórakozás is kell az életben. Munka után beülünk a közeli „Sport” vendéglőbe, pár üveg sör mellett elbeszélgetünk. Esetenként meg a televíziót nézzük. Ennyi a mi szórakozásunk.

— Többre, másra nem is futná pénzünkből — magyarázza belvárosba egyáltalán nem járunk, nekünk az drága. Józerint alig ismerjük a fővárost. Estére elfáradunk, s a fáradt ember nem kíváncsi semmire sem. Lehet, hogy ez igénytelenség, de tízórai kemény munka után talán érthető, hogy nincs erőnk sétafikálni, nézegetni a gyönyörű épületeket.

— Tény, hogy a mi életformánkat sokan nem vállalnák — kapcsolódik a beszélgetésbe újra a csoportvezető. — *Nem kertelek, tudom, hogy sokan lenéznek bennünket. Az előítélet nagy úr, pedig még nem is mondtam, hogy a brigádom tagjai, engem kivéve, cigányok valamennyien.* Most ezt adja össze: szabolcsiak is vagyunk, ráadásul még cigányok is . . .

— Furcsa cigányok vagyunk mi — jegyzi meg keserűen *Horváth Gyula*, aki már 16. éve tagja a brigádnak. — Kreolbőrűek vagyunk, szabolcsi tájszólásban beszélünk, de cigány nyelven egyetlen szót se tudunk, illetve csak annyit, amennyit mindenki tud. Ilyen szavakra gondolok: *csaj, meló, lóvé* . . .

— Húsz éve dolgozom cigányokkal — mondja *Sohajda László* —, de szorgalom, kitartás, szolidaritás tekintetében nekünk minden megfelel, „ahogy esik, úgy puffan”. Akármilyen szegényesnek is látszik környezetünk, nem hagyjuk, hogy teljesen „nullára” menjen. Bár sietek hozzátenni, az akarat néha kevés.

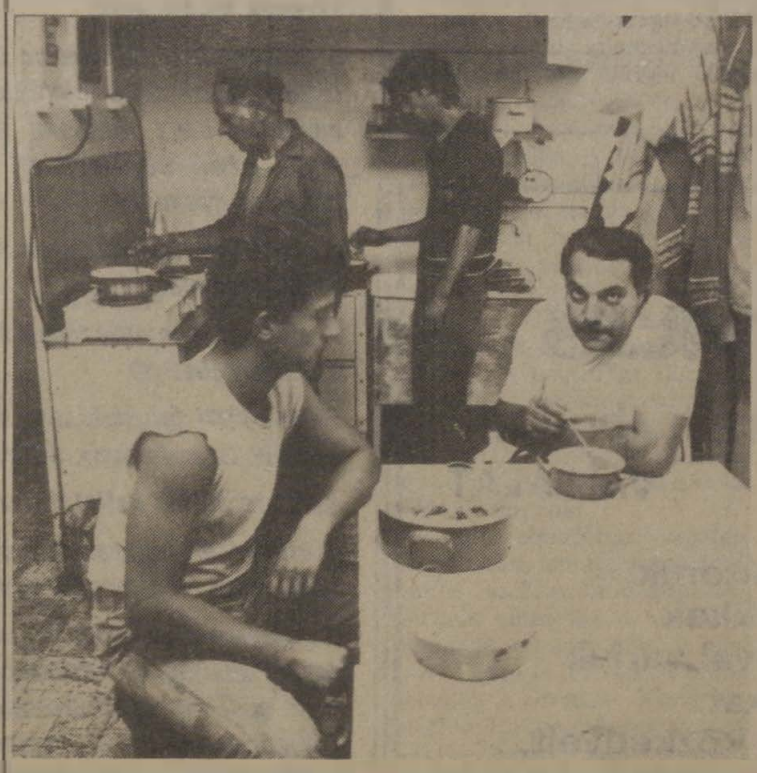
— Mondok egy példát — szól közbe *Balogh Gusztáv*, aki már Szovjetunióban is dolgozott egy-két évet —, gondolja el, hogy van egy príma rádiója, csillogó-villogó sok-sok kapcsolóval, ám nincs hozzá elem vagy áramforrás. Így vagyunk mi is, ha a lakókocsira vonatkoztatjuk a példát. *Van a kocsiban zuhanyozó, csak éppen nincs bekötve. A vizet ócska, az ötvenes években gyártott tűzhelyeken kell melegíteni. Beszerelték a központi fűtést is, csak éppen nem szuperál. Néhány ablak betörött, hetek óta képtelenek vagyunk elintézni, hogy beüvegezzék. Hamarosan jön a tél, ha továbbra sem történik semmi, alighanem megfagyunk, pedig amúgy meglehetősen bírjuk a „gyűrődést”.*

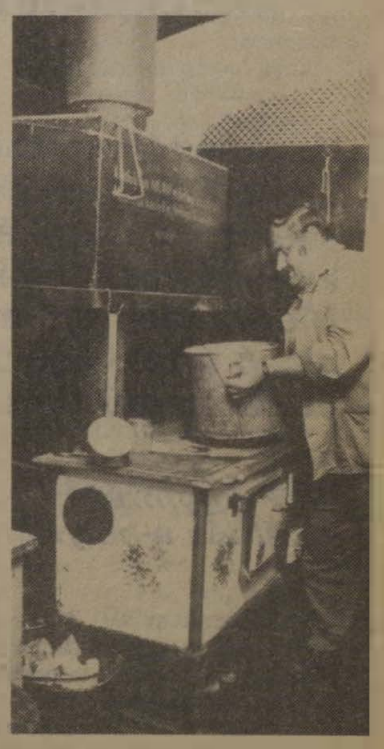
— *Guszti* bácsi beszélj a munkaruháról is! — figyelmeztet egy „húsbavágó” témára *Varga Bálint.*

— Igazán nem kenyerem a panaszkodás, de a munkaruhaellátásunk azt hiszen a legroszszabb a MÁV több „cégéhez” viszonyítva. Rossz minőségű, könnyen szakad, néhányszori mosás után már egyáltalán nem használható. Aki elrendelte, bizonyos, hogy fogalma sincs a kábelfektetésről . . .



— Ha már szóba került a munkánk, hadd panaszkodjak én is egy sort! — mondja a csoportvezető. — A ferencvárosi rekonstrukcióról sokat írnak az újságok, ám a TBÉF-ről egyszer sem olvashattunk. Pedig megtesszük a magunkét, s ez a későbbiekben is így lesz. Legalább még egy évig a Fradi lesz a munkahelyünk, azután majd jön egy mozdony és elvontat bennünket más munkahelyre . . .





Varga Bálint. — Nagyobbrészt családos emberek vagyunk, a fizetést, 6—7 ezer forintot haza kell adnunk, hiszen a feleség és a gyerekek otthon élnek.

— Hol van ez az otthon?

— Mindannyian Szabolcs megyéből jöttünk, Nyíregyháza, Kisvárda környékéről — veszi át a szót *Budai István.* — A családdal csak hétvégeken találkozunk, hetente 700—800 kilométert vonatozunk. *Kevés pénzt hozunk magunkkal, csupán annyit, amiből ételre, egy kis italra, cigarettára telik.* A nem szólhatok rájuk egyetlen rossz szót sem. Az évek hosszú sora alatt persze akadtak renitenskedő munkatársaim, de hát ilyenek a magyarok között is vannak. Nem tagadjuk azt sem, hogy a brigádunkban most is van egy fiatalember, aki képtelen alkalmazkodni, nem tartja be kis közösségünk szabályait. *Többet iszik a kelleténél, nem jár rendszeresen dolgozni stb.* A 15-ös csoport — mert így hívják brigádunkat — máris döntött: *hamarosan megválunk a fiatalembertől, keressen máshol munkát, ha nem változtat magatartasan, úgysem fog gyökeret ereszteni sehol sem.* S ez egyáltalán nem „cigánykérdés” . . . Ami pedig az igénytelenséget illeti: ne higgye, hogy

Szöveg Sárközi Gábor, fotó Horváth Zoltán

Augusztusban

Mérsékelt fuvarozási teljesítmény

Augusztusban a vasúti áruszállítást mérsékelt fuvarozási igények jellemezték. Az elszállított 9 millió 676 ezer tonna áru a tavaly augusztusinak és a tervezettnek egyaránt 96,7 százaléka volt. A fuvarigény csökkenése következtében a belföldi forgalomban feladott 5 millió 632 ezer tonna a bázisnak 95,7, a tervezettnek pedig 97,9 százalékát jelentette.

A nemzetközi áruszállítások közül az exportforgalom továbbra is a megfelelő mértékben alakult. Az országból vasúton kiszállított áruk mennyisége 100,4, illetve 100,5 százalékos volt a viszonyítási alapokhoz képest. Az importforgalom hosszú idő óta először kismértékben emelkedett. A tervezett szintet ugyan még csak 95,8 százalékra közelítette meg, a tavaly augusztusinál viszont 4,5 százalékkal volt magasabb. Az elmúlt hónapban tovább csökkent a tranzit áruforgalom. Az országon átmenetben szállított áruk mennyisége a bázisnak 85,2 százaléka, a tervezettnek pedig 88 százaléka volt.

A tranzitszállítások lemaradása következtében az átlagos áruszállítási távolság is csökkent, így az árutonnakilométer-teljesítmény a bázishoz viszonyítva 93 százalékos, a tervet alapul véve 95,5 százalékosan alakult.

A záhonyi átrakótérség áruforgalma a tavaly augusztusihoz képest emelkedett. Az országba belépett széles nyomtávú, rakott teherkocsik mennyisége 15 százalékkal, a megrakott normálnyomtávú teherkocsik száma 27 százalékkal, az ezekbe berakott árumennyiség pedig 12 százalékkal volt nagyobb, mint a bázisidőszakban.

Az áruszállítás minőségi mutatói kedvezőtlenül alakultak. *A kocsiforduló-idő a bázishoz viszonyítva 2,8 százalékkal, a tervet alapul véve 16,9 százalékkal növekedett. Kedvezőtlen volt a szomszédos vasutak fogadási készsége is.* A kilépő vonatfeloszlatások száma közel kétszerese volt az előző év augusztus havi értéknek. A gépvárás száma kedvezően, 34 százalékkal csökkent, a gépácsorgások száma viszont 60 százalékkal emelkedett. *A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása a tervezettnek megfelelő volt.* A napi haszonkilométer-teljesítmény értéke villanymozdonyoknál 100,8, a kisteljesítményű dízelmozdonyoknál 101,5, míg a nagyteljesítményű dízelmozdonyoknál 99,6 százalékos! A teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett napi termelékenysége 95, illetve 93,8 százalékosan alakult a viszonyítási alapokhoz képest.

Előzetes adatok szerint augusztusban 18 millió 500 ezer utast szállított a vasút. Ez 99,2%-os bázis és 97,4%-os terveljesítésnek felel meg. Az utaskilométer-teljesítmény 96,2, illetve 97%. A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése az elmúlt év augusztusinál 0,3%-kal volt alacsonyabb. Az egy késetten közlekedő személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő értéke 1,8 perccel csökkent

Szabadjegycsere

Új mintájú szabadjegy kerül forgalomba november elsejétől a MÁV törzsgárdajelvény arany fokozata elismerést kapott törzsgárdatagok, illetve a 30 év a MÁV szolgálatában elnevezésű szabadjeggyel rendelkezők részére. A jogosultak a nyugdíjnyilvántartó főnökségtől kérhetik a cserét, a régi szabadjegy és a nyugdíjfolyósítási szelvény felmutatásával. A cseréhez fél évnél nem régebbi, 4 × 4-es fénykép is szükséges. A szabadjegyek cseréje augusztus 15-én megkezdődött. 1988. január 1-jétől már csak az új mintájú szabadjegyek érvényesek

Kiváló „vasutas"-század

A vezérigazgató-helyettes is beosztott

Kéklett az égbolt, de a hűvös szeptemberi szél már az ősz közeledtét jelezte. *Farkas József,* a budapesti VI. kerületi *Bokányi Dezső* munkásőregység „vasutas"-századának parancsnoka a keskeny földútról figyelte, hogyan gyakorolják beosztottjai szakaszonként a blokírozást és a kutatást. Amint nézte a munkásőr egyenruhába öltözött vasutasokat, elégedetten elmosolyodott. A harmadik napot töltötték a terepen, de egy sem akadt közöttük, aki a nehéz körülményekre, fáradtságra panaszkodott volna. A századából alig néhányan maradtak távol — betegség, illetve halaszthatatlan munkahelyi elfoglaltság miatt — az egység háromnapos gyakorlatáról. Ebben vitathatatlan szerepe van a munkásőregységre jellemző jó légkörnek is.

Farkas József ma is tisztán emlékszik arra a kora tavaszi napra, amikor a MÁV Nyugati pályaudvari pártbizottsága felhívására belépett a VI. kerületi munkásőrzászlóaljba. *A Nyugati pályaudvariak mellett a MÁV Vasúti Főosztályához tartozó vasutasokból is létrejött egy szakasz. De ha szükség lett volna rá, a jelentkezőkből egy újabb alegységet is szervezhettek volna.*

Először úgy gondolta, addig teljesíti ezt az önként vállalt szolgálatot, amíg teljesen helyreáll az országban a rend. Ám, ahogy teltek a hónapok, úgy erősödött az elhatározása, hogy továbbra is tagja marad a nehéz próbatételek között összeforrott kollektívának. Rajparancsnok lett, majd a szakasza élére állították. A 70-es évek elején a MÁV Központi Szervek PB szervezésében újabb, vasutasokból álló munkásőrszakasz jött létre, amelynek eredményeként 1973-ban megalakult a vasutasok százada. Két évvel később ő lett a parancsnoka.

A kollektíva felkészültségére, tettrekészségére jellemző, hogy azóta hétszer is elnyerték a Kiváló Század címet a szocialista versenymozgalomban. Közben őt is, beosztottjait is számos alkalommal részesítették elismerésben, kitüntetésben. *Háromszor kapta meg a Kiváló Parancsnok kitüntető jelvényt, s a Közbiztonsági Érem arany fokozata után a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatával is kitüntették.* De akárcsak a többi munkásőr, ő is leginkább arra büszke, hogy a fegyveres szolgálat mellett a munkahelyén is becsülettel megállja a helyét. Úgy érzi, hogy az idei vasutasnapon kapott Kiváló Vasutas cím a négy évtizedes helytállásának az elismerése.

A napokban töltötte be 60. életévét, ami egyben azt is jelenti, hogy még az idén meg kell válnia a MÁV Anyagellátási Igazgatóság személyzeti vezetői munkakörétől, a munkahelyi közösségtől, s belép a nyugdíjasok sorába. Felesége és a fia továbbra is a MÁV dolgozói maradnak. A munkásőrségből még nem nyugdíjazzák, hiszen egyelőre jól bírja erővel és energiával.

Ács László, a század legidősebb tagja immár 74 éves, de változatlan aktivitással vállal részt a feladatokból. Hozzá hasonlóan megőrizte fiatalos lelkesedését a 68 éves *Tóth Péter* is, aki alapító munkásőrként kezdte a szolgálatát. De *Lovicska József* alapító munkásőr sem fáradt még bele a szolgálatba. Van hét nő is a században, akik a gyakorlatokon sem maradnak le a férfiaktól. Köztük van az alegység legfiatalabb tagja, *Tompa Zsuzsanna,* aki két évvel ezelőtt, alig húszévesen lépett a munkásőrök közé.

Annak ellenére, hogy az utóbbi években egyre inkább előtérbe került a családokban a pénzkeresésre törekvés, a MÁV illetékes pártbizottságainak változatlanul nem okoz gondot, hogy biztosítsák az utánpótlást. *Sőt, ebben az évben még egy vasutasokból szervezett géppuskásszakasszal is erősödtek.* Nem beszélve arról, hogy az egység egy másik századában is van egy vasutasokból álló szakasz.

A század tagjai közt a váltókezelőtől a vezérigazgató-helyettesig (*Ambrus András* sem tartja rendkívülinek, hogy itt csupán egy beosztott munkásőr a többi között) szinte minden szintű, rangú vasutas megtalálható. Ez közelebb hozza egymáshoz az embereket. Mert aligha van jobb alkalom a tapasztalatok cseréjére, az emberi kapcsolatok közvetlenebbé tételére, elmélyítésére, mint a fegyverkarbantartások, gyakorlatok, lövészetek. *Itt mindenkit az foglalkoztat, hogy az egység, a század elé kitűzött célt sikerüljön minél előbb elérni.*

A századparancsnok éppen *Tóth János* szakaszánál fejezte be a gyakorlat ellenőrzését. Több éve már ez az alegység a század egyik legjobb szakasza, s parancsnoka is az egység egyik legrátermettebb, legtapasztaltabb munkásőrének számít. S nemcsak azért, mert *Tóth* elvtárs éppen 25 éve teljesíti példamutatóan munkásőri szolgálatát.

Az egység háromnapos gyakorlatának befejezéseként a munkásőrök századonként gyakorolták a „diverzánsok" elfogását. S amint azt már megszokták tőlük, a „vasutasok százada" most is kiválóan teljesítette feladatát.

A fegyveres erők napja alkalmából nekik, s valamennyi fegyvertársuknak sok sikert, eredményes munkát kívánunk.

Büki Péter

Katonák a síneken

A vonat csikorogva fékez, majd lassan megáll. Az utasok közönyösen veszik tudomásul, bár mindez a nyílt pályán történik. Megszokott dolog, vágányzár van. A veszteglő szerelvény előtt gépek és emberek dolgoznak. Félmeztelenek, a hátuk csokibarna, zöld katonanadrágot és bakancsot viselnek. A pályamunkások *Hurai József* százados vasútépítő századának katonái.

— Csak az egyik szakaszom dolgozik itt, Hatvan környékén — mondja a százados. — A többiek a miskolci és az ózdi vonalon találhatók.

— *A munka nem gyerekjáték, a hőmérő legalább 35 fokot mutat. Ráadásul vasutat építeni még ma is inkább kézi erővel lehet.* Vannak ugyan nagyon okos és bonyolult gépsorok, a csákányt, a lapátot és a gombos villát azonban még nem sikerült száműzni a pályaépítés kelléktárából. Egy betonalj két mázsánál kezdődik, egy sínszál száznegyven méternél. Bizony meg kell markolni mindkettőt.

Hajnali 4.45-kor van ébresztő a laktanyában. Bő két óra múlva már Hatvanban kell lenniük. A távolság a két hely között egyórányi — vonaton. *Aztán nyolc óra kemény munka után indulás vissza a laktanyába, ahol várja a fiúkat az ebéd. Egészen pontosan tizenhat órakor.*

— Sajnos — mondja a századparancsnok — az elhelyezési körlet és a munkaterületek között elég nagy a távolság, így ebédet csak beérkezés után tudunk adni. Mivel azonban ez a munka megköveteli a kalóriát, kiemelt, bőséges tízórait ehetnek a fiúk.

Az ebéd után — heti három napon — kiképzés. A hétvégén, szombaton például lövészet lesz, arra kell készülniük.

— A napi munka és utazás után bizony már nehéz odafigyelni a kiképzésre — mondja *Körfy Péter* tizedes, rajparancsnok. — De hát katonák vagyunk. Mikor munka van, vasutasok, utána már katonák.

A tizedes egyszer talán tényleg igazi vasutas lesz, mások azonban csak felcserélték a kék egyenruhát a zölddel. Üveges István honvéd például kalauz volt, leszerelés után azonban a mozdonyszerelő csarnokba szeretne menni dolgozni. Sinkó Bonifác honvéd határozottan állítja, hogy a vasút a mozdonyból nézve sokkal szebb. Ő tudja, hiszen vonatvezetőként dolgozott. *Varga István* honvéd nem szereti a változatosságot: bevonulása előtt is azt csinálta, amit most, és talán leszerelés után is ennél marad.

A katonák között viszonylag kevés civilt látni, jobbára gépkezelőket, előmunkásokat és a művezetőt, *Antal Gyulát,* aki annak idején szintén ennél az alakulatnál katonáskodott.

— Olyan gyakorlatot szerezhettem itt, amit az iskolában, könyvből nem nagyon tanulhattam volna meg — mondja a fiatal szakember. — Nagy szükségünk van a katonák munkájára, hiszen itt is háború előtti síneket cserélünk ki. Egy idő után a vasút is elhasználódik, ide pedig nem nagyon jönnek az emberek dolgozni. Ezért talán nem túlzok, ha azt mondom, hogy a katonák nélkül leállna a forgalom.

A vasútépítő katonák között van mindenféle ember: diplomás és hat osztályt végzett, „nehézfiú" és zenész. Mikor a közösségről, az egymás közti viszonyról kérdezem őket, mégis csodálkozva néznek rám.

— Nálunk nincs öreg és fiatal — állítják —, legalábbis a steken nincs. Itt annyit ér az ember, amennyit teljesít.

H. I.

A Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem pályázatot hirdet munkaügyi csoportvezető munkakör betöltésére

Feladatköre:
— az Üzem munkaerő- és bérgazdálkodásának összefogása, a munkaügyi csoport irányítása.

A munkakör betöltésének feltétele:
— pénzügyi-számviteli főiskolai végzettség,
— felsőfokú munkaügyi tanfolyam,
— erkölcsi feddhetetlenség.

A munkakör betöltésének időpontja:
— azonnal betölthető.

A pályázatot 1987. október 15-ig a Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem személyzeti és oktatási osztályára (1045 Budapest, Elem u. 5—7.) kérjük megküldeni.

A beérkező pályázatokra 1987. október 30-ig választ adunk. Bérezés a MÁV kollektív szerződés szerint — gyakorlattól függően: 6500—8500 Ft-ig, plusz prémium.

A beküldendő pályázat tartalmazza:
— az eddigi munkakörök, tevékenységek felsorolását,
— a jelenlegi munkahelyet, beosztást, havi alapbért és jövedelmet,
— a megpályázott munkakörre vonatkozó elképzeléseit, terveit,
— részletes önéletrajzot.

A pályázattal kapcsolatban felvilágosítást ad: Dávid László 01/83-16-os üzemi és 692-561-es postai telefonon.

A MÁV SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁGÁNAK MŰSZAKI OSZTÁLYA

pályázatot hirdet

a Tapolcai Pályafenntartási Főnökség vezető munkakörének betöltésére.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások: középfokú politikai képzettség, szakirányú egyetemi vagy főiskolai diploma, felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés, 10 éves szakmai gyakorlat.

A munkakör betöltésének időpontja: 1987. december 1.

A pályázat benyújtásának határideje: 1987. október 30.

Helye: MÁV Igazgatóság, személyzeti és munkaügyi osztály, Szombathely, Savaria u. 2. 9701.

Bérezés a MÁV kollektív szerződés szerint.

A kinevezés határozott időre — 5 év — szól, alkalmasság esetén meghosszabbítható.

A pályázat tartalmazza a pályázó munkhelyét, beosztását, munkaköri besorolását (alapbérét) és jövedelmét, eddig munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását, szakmai és társadalmi munkáját és annak eredményeit; idegennyelv-tudását, kitüntetéseit, részletes önéletrajzát; szakképzettségeit, politikai iskolai végzettségét, egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát, valamint a pályázat tartalmazza terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.

Lakásmegoldás lehetséges.

A pályázatról részletes felvilágosítást ad Siklósi József szakfelügyelő, személyzeti ügyintéző. Telefon: 07/13-18. A zárt borítékot kérjük „Pályázat" felirattal ellátni.

DOMUS

LAKBERENDEZÉSI ÁRUHÁZ VÁLLALAT

Hazai és importbútorok, lakberendezési cikkek széles választékával várjuk kedves vásárlóinkat. Megrendelhető a közkedvelt, olcsó árfekvésű Garzon és Barba bútorcsalád.

OTP-ügyintézés, szállítás a helyszínen!

Cím: Budapest XV., Sipos D. u. 9.
Az áruház megközelíthető a 25-ös gyorsjárattal, a 70-es és a 170-es autóbuszokkal.
Nyitva tartási idő: hétköznap 10—18 óráig
péntek 9—18 óráig
szombaton 9—13 óráig

Az ÉPTEK ezt várja a MÁV-tól

Az Építőipari Termelőeszköz-kereskedelmi Vállalat, ismertebb nevén az ÉPTEK, három nagy teleppel, illetve raktárbázissal rendelkezik a Budapest X., Jászberényi úton és a gubacsi hídfőnél, valamint Alsózsolcán.

A vállalat fő feladata, hogy a magyar építőipar, valamint az ÉPTEK Házépítők boltja hálózatán keresztül építőanyaggal lássa el a lakosságot, illetve segítse a magánlakás-építkezéseket. A vállalat három nagy telepén külön-külön vasútüzemmel rendelkezik. Évi forgalma 20-25 ezer vagon. A három konténerterminál évi forgalma 7000 tíz köbméteres konténer.

Vállalati tervünket az év eleji nehéz téli hónapok ellenére az I—III. negyedévben túlteljesítettük. Annak érdekében, hogy az építőipar s a lakosság részére is megfelelő ellátást tudjunk biztosítani, arra van szükség, hogy a vasutasok az év hátralévő részében a már hagyományos, jó munkatársi kapcsolatokkal is segítsék munkánkat.

A várható vagonfeladási igényünk a következő:

	IX—X. hó	XI—XII. hó
Vagonfeladás:		
Jászberényi út	280— 300 db	450 db
gubacsi hídfő	200— 250 db	370 db
Alsózsolca	200— 230 db	350 db
Feladott súly:	21 000 t	31 000 t
Vagonleadás:		
Jászberényi út	900—1000 db	1500 db
gubacsi hídfő	300— 400 db	600 db
Alsózsolca	450— 600 db	750 db
Leadott súly:	45 000 t	60 000 t
Konténerfeladások (10 m³)		
Jászberényi út	480— 500 db	750 db
gubacsi hídfő	240— 260 db	390 db
Alsózsolca	20— 30 db	45 db
Konténerleadások (10 m³)		
Jászberényi út	100— 120 db	180 db
gubacsi hídfő	100— 120 db	160 db
Alsózsolca	40— 50 db	70 db

(X)

László Ferenc,
az ÉPTEK műszaki igazgatója

Magyar filmek hónapja

Ha nem is hivatalosan, hiszen a hagyományos évi filmszemlén már régen túl vagyunk, mégis október hónapját a magyar filmek hónapjának nevezhetjük. A műsorrend szeszélyéből ugyanis úgy alakult, hogy az öt hét mindegyik csütörtökjén a három, illetve négy új film között egy-egy magyar bemutatót is láthatunk.

A sort *Mészáros Márta* nyitja meg. A külföldön — kiváltképpen Nyugaton — rendkívül népszerű rendezőnő tervezett Napló trilógiájának ezúttal középső, az ötvenes évekről szóló része (Napló szerelmeimnek) kerül a közönség elé. *A nagyszabású vállalkozás igényes korrajz, amely alapvetően számos átélt, megszenvedett fordulatra épül, s ez adja meg hitelét, varázsát.* A már megismert hősök sorsának újabb stációival találkozhatunk. Nyomon kísérhetjük *Juli, Magda* és *János* életútját Sztálin halála előtt és utáni időszakaszban. A főbb szerepeket a gyermektehetségből igazi jellemábrázolóvá fejlődött *Czinkóczi Zsuzsa,* a lengyel *Jan Novicki* és *Anna Polony,* a szép *Kovács Adél* meg Kútvölgyi Erzsi játssza.

A kettős jelölésekről, pontosabban a közélet demokratizálódásáról napjaink gondolati problémáiról szól a legtöbbször aktuális és „rázós" kérdésekkel foglalkozó *Kovács András* rendező új filmje, a frissiben elkészült *Utóvédharc,* amely szerzői film, hiszen a forgatókönyv is az ő munkája. A népes szereplőgárdából emeljük ki a nemrégen Miskolcról a Katona József Színházba szerződött *Blaskó Pétert,* a Napló szerelmeimnekben is látható *Szemes Mari,* valamint *Töreky Zsuzsát, Mádi Szabó Gábort* és az erdélyi származású *Incze Ildikót,* valamint *Szélyes Imrét.*

Történelmi tematikájú *Hankiss Ágnes* forgatókönyve nyomán készült az *Érzékeny búcsú a fejedelemtől* című film. Rendezője a dokumentáris alkotásai alapján jól ismert *Vitézi László* ezúttal a XVII. század első felének Erdélyébe vezet, s a két pogány közt egy hazáért időszakát idézi. A hiteles dokumentumokra építkező dráma olyan jeles nagyságokat vonultat fel, mint *Bethlen Gábor, Kemény János, Báthory Gábor, Brandenburgi Katalin* és viszontláthatjuk benne nagy művészünket, *Bessenyei Ferencet, Avar Istvánt, Cserhalmi Györgyöt* és két külföldi vendéget: *Hanna Mikucot* és *Krzysztof Wakulinskit.*

Két mesefilm is szerepel a programban. Az első, *Dr. Minorka Vidor nagy napja,* amolyan badar história gyerekeknek egy csodálatos beszélő háziszárnyasról, *Dr. Minorka Vidorról,* akinek *Haumann Péter* kölcsönözte a hangját. A tehetséges kis *Boldoghy Bori,* a gyermekhősnő partnerei: *Margitai Ági, Ujlaky Dénes, Hollósi Frigyes* és *Tábori Nóra.* Tehetséges operatőrje új ember: *Mertz Lóránd.*

A hónap közepén mutatják be a másik mesefilmet *Hol volt hol nem volt* címmel. *Gazdag Gyula* rendező azonban szemmel láthatólag e munkáját inkább a felnőtteknek, mint a gyermekeknek szánta. A mese csak köntös, forma, a hangsúly inkább az álom és valóság összefonódásán, egy tízéves emberpalánta gondolat- s érzelemvilágának kibontakozásán van. Hőseit *Vermes Dávid* (a gyerek), *Csákányi Eszter, Varga Mária* és a csehszlovák *Frantisek Husák* eleveníti meg. A költői szépségű, szokatlan filmet a magyar filmszemle alkalmával a nyugati újságírók és szakemberek rendkívüli elismeréssel méltatták.

A magyar filmek dömpingje mellett természetesen jócskán akadnak külföldről származó érdekes produkciók is. Mindenekelőtt három amerikai film. Igaz az egyik némileg európai fogantatású, hiszen rendezője *Ivan Passer* csehszlovák művész, akit az új hullám tett ismertté. A *Cutter útja* egy erőszaktévő gyilkos megzsarolásának története, de a krimi forma kisvárosi társadalomrajzzal párosul, hiszen a bűnelkövető nem akárki, és a zsaroló sem hivatásos bűnöző.

Régi, közismert históriát — amelyet többször is megfilmesítettek — dolgoz fel *Roger Donaldson* rendező *(Bounty).* A hajdani legendás hajólázadás szereplőit *Mel Gibson, Anthony Hopkins* és *Sir Laurence Olivier* (az admirális szerepében) személyesítik meg. Külön kell szólni a szárazföldi felvételek színhelyéről, a festői déltengeri Tahiti szigetéről.

Vissza a jövőbe — ez a címe a mesés sci-fi filmnek, amely *Robert Zemeckis* rendező irányításával egy időutazást választ témául. A többszörösen megcsavart cselekmény az ötvenes évekbe vezet vissza, bemutatva az akkori amerikai időszak képét. A zeneileg igen hálás film tele van meglepetéssel, örökzöld slágerekkel.

A műsorösszeállítás jóvoltából mintha mesedömping is lenne. A hónap ugyanis egy korábban már feldolgozott Grimm-mesével indul, a *Rigócsőr királyfi*-val. A csehszlovák színes, szinkronizált produkció készítője *Miloslav Luther.* Ugyancsak mese műfaj a brazil *Mauricio de Souss* munkája, egy visszhangos nemzetközi siker *A hercegnő és a robot.* S, hogy a szárnyaló képzeletnek semmi se szabjon korlátot az alkotás animációs rajzfilm!

Az én kis falum csehszlovák film. Róla szinte elegendő volna csak annyit mondani, hogy a színész-rendező a világhírű Jiri Menzel alkotása. Külön érdekesség, hogy a sajátos hangulatú, kitűnő színészeket felvonultató história főszereplője magyar színész: *Bán János.* Mellette ott láthatjuk az egykori *Svejket* is, a magyar filmen is megjelent *Rudolf Hrusinsky*-t.

Szovjet ifjúsági kalandfilm *A megállíthatatlan vonat,* rendezője *Alekszandr Grisin.* Hőse egy bátor fiatalember. Derűs vígjáték az NDK-s *Roland Oehme* meghökkentő komédiája a *Kisvárosi bigámia,* amelynek központi figurája két nővel teremt meglehetősen szabálytalan boldogságot.

Végül két krimi is akad a műsorrendben októberben. Az egyik a tévéből jól ismert NSZK-s *Tetthely* sorozat nyomozó főszereplőjének *Schimanski* felügyelő-nek (ez a film címe is) új kalandját meséli el, a másik a szovjet *Cinkosok* rendezője, *Ina Tumanjan* egy ügyészségi nyomozó és tolvaj „védence" furcsa históriáját meséli el. Képregény adaptáció az olasz *Tex és a szakadék ura* (Rendező: *Duccio Tessari*) a főszereplők *Giuliano Gemma* és *William Berger.*

Ábel Péter

KÖNYVESPOLC

Vesztőhely

Csingiz Ajtmatov regényéről

Már hónapokkal megjelenése előtt irodalmi szenzációnak számított nálunk Csingiz Ajtmatov új regénye. A Szovjet Irodalom és a Magyar Ifjúság részleteket közölt a könyvből, amely egyébként a Novüj Mirben való, 1986-os közlését követően, Rab Zsuzsa nagyszerű tolmácsolásában szinte a szovjet kiadással egy időben jutott el a magyar olvasóhoz.

Sokan a szovjet „új hullám", a glasznoszty szellemének legmarkánsabb irodalmi-művészeti megnyilatkozásaként üdvözölték a kirgiz író regényét. S valóban, a Vesztőhely olyan, korábban tabunak számító kérdések és jelenségek okát kutatja, mint amilyen például a kábítószerezés vagy a megkövesedett ideológia és az ennek nyűgeit nyögő gazdaság kapcsolata.

Csingiz Ajtmatov írásművészete révén a Vesztőhely természetesen sokkal több, mint a társadalom életét megnyomorító aktualitások puszta számbavétele. Túlzás nélkül állíthatjuk, hogy a XX. század második felének egyik legfontosabb regénye született. Mítosz és valóság olyan egyetemes minősége, amit eddig jószerével csak a latin-amerikai próza tudott felmutatni.

Tragikus, kudarcra ítélt sorsokat ábrázol ebben a regényében is Ajtmatov. Ördögi körben mozognak a regény hősei, s akárha egy görög sorstragédia elevenedne meg a napégette, kopár sztyeppén és a vad hegyekben. Az emberi lélek brutális elvadulásának idejét éljük, sugallja a kirgiz író, amikor is mindennél nehezebb és kockázatosabb érző és gondolkodó embernek megmaradni. A társadalom farkastörvényeit, az érdek kegyetlen játékbarlangjának szabályait nem ismerő modern Messiásnak ma esélye sem lehet. A vadkenderrel kereskedő nepperek megtérítésére vállalkozó Avgyij, a kicsapott papnövendék eltökélt hite kevésnek bizonyul a valóság romlottságával szemben.

Mintha csak Dosztojevszkij Miskin hercegének egyszerre szánalomra és szeretetre méltó, misztikusságában is borzasztóan naiv téblábolását látnánk viszont. A Vesztőhely eme epizódjába beépített Krisztus-Pilátus parabola ugyancsak arra int: az emberek közötti szeretetre apelláló vakhit magasztos elhivatottsága ellenére is tehetetlen a létezés mélyén munkáló pokoli erőkkel szemben.

Avgyij harca az anasa (a vadkenderből készülő kábítószer neve) ellen a pusztulásba visz. Mint ahogy az átkos végzetszerűség vezércsillaga irányítja a Vesztőhely másik történetének eseményeit is. Boszton, a hegyi pásztor, aki eltökélten járva a maga útját a több évszázados szokásrendnek üzen hadat, kisfiát veszti el. A farkaskölyköket elrabló Bazarbajjal, aki primitív önhittségével a közösségre hozza a bajt, Boszton végez.

Ajtmatov könyvében farkasok beszélnek, gondolkodnak emberként, s nemegyszer az embernél nemesebbül. Fájdalmas vonításuk azonban nem talál visszhangra a vesztőhellyé vált embervidéken.

(Európa Könyvkiadó 1987.)

Tódor János



Páyamunkások (Durkó Gábor rajza)

A MÁV a Ferroglobus legnagyobb szállítója!



A FERROGLOBUS VAS- ÉS ACÉL- TEK. VÁLLALAT TELEPEI ÉS VISZONTELADÓ HÁLÓZATA

„Nagyüzem" a szegedi Petőfi Művelődési Házban

Művészeti csoportok — Kiállítások Politikai kaszinóklub — Sokezres könyvtár

Nyáron, a művelődési intézmények jobbára szünetet tartanak. Szegeden, a MÁV Petőfi Sándor Művelődési Házban *Benkő Andrásné* igazgató arról tájékoztatott, hogy náluk az elmúlt nyári hónapokban is nyitott kapuk fogadták az érdeklődőket. A klubfoglalkozásokon kívül, nyári napközis táborokat szerveztek, augusztus 15-ig különféle gyermekfoglalkozásokkal, filmvetítésekkel, vasúti munkahelyek meglátogatásával igyekeztek kedveskedni a vakációzó diákoknak.

A nyár elmúltával megélénkült az élet, ismét „nagyüzem" van a házban. Művészeti csoportjaik elkezdték a próbákat, némelyik csoport már az első szereplésen is túl van. A fúvószenekar, a Szentes—Kunszentmárton vasútvonal megnyitásának centenáriumára rendezett programsorozat keretében, szeptember 13-án Szentesen területi fúvószenekari találkozón vett részt — nagy sikerrel. *A nagy múltú „Hazánk" kórus pedig október végén jugoszláviai vendégszereplésre utazik.* (Ez része annak a kulturális együttműködési szerződésnek, amelyet a Novi Sad-i vasútigazgatósággal kötöttek korábban.)

Jól működik a képzőművészeti kör is. Szerepeltek az országos vasutas képzőművészeti kiállításon; az elmúlt hetekben Szentesen állították ki legszebb alkotásaikat.

Örvendetes, hogy egyre többen kérik felvételüket a nyáron ezüst fokozatot szerzett gyermek-citerazenekarba, illetve -néptánccsoportba

A művelődési ház segíti a KISZ-esek munkáját is. Otthont adnak például az ifjúsági szobának, de szerveztek egy vezetőképző tanfolyamot is, amelynek résztvevői tizenkét foglalkozás keretében — egy pszichológus és egy logopédus segítségével — ismerkedtek meg a téma alapvető gyakorlati és elméleti kérdéseivel. Volt egy másik kezdeményezésük is: politikai *kaszinót* szerveztek, hogy kedvet csináljanak a mindennapi politizáláshoz. Egy-egy előadáson *dr. Nógrádi György,* (a haditudományok kandidátusa) vezetésével 30-40 fiatal vitatta meg a politika aktuális kérdéseit.

Ide tartozik még, hogy a művelődési ház a városrész egyetlen kulturális intézménye. Műsoraikat nemcsak a vasutasok, hanem a környék lakossága, a szomszédos iskolák diákjai is látogatják. Sok érdeklődőt vonz a 16 ezer kötetes könyvtáruk is. Az viszont kár, hogy az olvasók ritkán találkozhatnak kedvenc íróikkal. Korántsem a művelődési ház hibájából . . . Egyre nehezebb a neves írók, művészek honoráriumát megfizetni. Érdeklődés pedig lenne . . .

(Gellért)

Kosárlabda

Ezüstérmes a PVSK



Az ezüstérmes csapat

Kosárlabdában Baranya megyét, Pécs városát közel harminc éve a vasutas sportolók képviselik. A pécsi VSK több játékost adott a magyar válogatottnak korábban is, napjainkban pedig *Hollós, Sztojkovics, Balázs* és *Halász* kapott többször meghívást a válogatott keretbe.

A női csapat fiatal, tehetséges gárda. A 80-as évek elején a középmezőnyben szerepelt, de ezzel a teljesítménnyel nem elégedett meg a szakosztály vezetése, ezért — több intézkedés mellett — visszahozták a Zalaegerszegre került *Varga Ferenc* edzőt, aki néhány éves zalai munkájával 1983-ban „Az *év edzője*" címet érdemelte ki. *Varga Ferenc* vezetésével komoly munka, átgondolt csapatépítés kezdődött. *Ennek eredményeként a női csapat már 1984-ben előbbre lépett, és megszerezte a hatodik helyet, majd a következő évben, a csapat történetében először felléphetett a dobogó harmadik fokára.* Ezután — sérülések miatt —, kicsit visszaestek a lányok, de az 1986/87-es bajnokságra beérett a többéves kemény munka: a csapat a szezon elejétől a tabella második helyén tanyázott.

A döntőbe jutásért a tavalyi — és sokszoros — bajnok BSE ellen küzdöttek, egy olyan gárda ellen, amit eddig még nem tudtak legyőzni. A jég azonban megtört: *Pécsett, majd Budapesten is sikerült megnyerni a mérkőzéseket, ezzel maris ezüstérmes lett a PVSK.* Már csak a döntő volt hátra. A bajnokság utolsó két mérkőzésén a rutinosabb Tungsram csapata bizonyult jobbnak, így ők lettek a bajnokok.

A pécsi vasutascsapat ezzel a szép eredménnyel kivívta a jogot, hogy a Ronchetti Kupában képviselheti a magyar kosárlabdasportot.

Zalavári László

A GAZDA GONDOSSÁGÁVAL

Vízszintes: 1. Követendő látásmód. 13. Terményt takarít be. 14. Petrarca szonettjeinek nőalakja. 15. Nőszirom, kardliliom. 16. Folytonossági hiány, népiesen. 17. Forradás a testen. 18. Kígyó páratlan betűi. 20. Találat a vívásban. 21. . . . gimento, zenei kifejezés. 23. A Dunával egy a hangja. 25. Hangtalanul tűz. 27. Kérdőszó. 28. Formoza. 30. Knock out. 32. Gyarapodott. 34. . . . Ivor (1842—1910) publicista és politikus. 35. Velem szélei. 36. Kis csapat. 38. Ázsiai ország. 40. Vízi állat. 41. Kúszónövény. 42. Község a Fertő tó partján. 44. Férfinév. 45. Mozdít. 47. Ruhát tisztítat. 49. Nem innen. 50. Sínszélek. 51. A dohányos füstölője lehet. 53. Finn-. . . nyelvcsalád. 55. Zene fele. 56. . . . T. Iván akadémikus. 58. Az egyik szülőm. 59. A gallium kémiai jele. 61. Piros, németül. 62. Attila legkisebb fia. 65. Víznyerő. 67. Ír szeparatista szervezet. 69. Német érc. 70. Régi űrmérték. 72. Van ilyen olaj. 74. Szabad választási jog. 76. Pozitív elektród.

Függőleges: 1. Az egyik oldal. 2. Férfinév. 3. Világtalan. 4. Ilyen lap is van. 5. Serleges emelő és szállító szerkezet. 6. Olasz tó. 7. A réz vegyjele. 8. Heves megyei község. 9. Japán város. 10. Sír. 11. Pusztít. 12. Menekvés. 17. Ateisták ellentétei. 19. Vízzé válik a jég. 21. . . . della. körbástya. 22. Lett páratlan betűi. 24. A hét vezér egyike. 26. A vízszintes 1. egyik megnyilvánulása. 29. Mahagónifa. 31. Csillagkép. 33. Így hívták a 411-es sorozatú mozdonyt. 35. Európai „főváros." 37. Nyakmelegítő. 39. Besorolásban van. 40. Testrész. 43. Szovjet város. 46. A legtöbb ítélet ilyen. 48. Nem értékes drágakő. 51. Bírósági ügy. 52. Ilf szerzőtársa. 54. Vízi állat. 57. Római 501. 60. Gyűlésterem, díszterem. 63. . . . Johan Philipp (1834—1874) német fizikus. 64. Európai nép. 66. Hangtalanul tilt. 68. Becézett apa. 70. Kanapédarab. 71. Helyhatározó. 73. Csecsemősírás. 75. Csúz szélei. 76. Rangjelző.

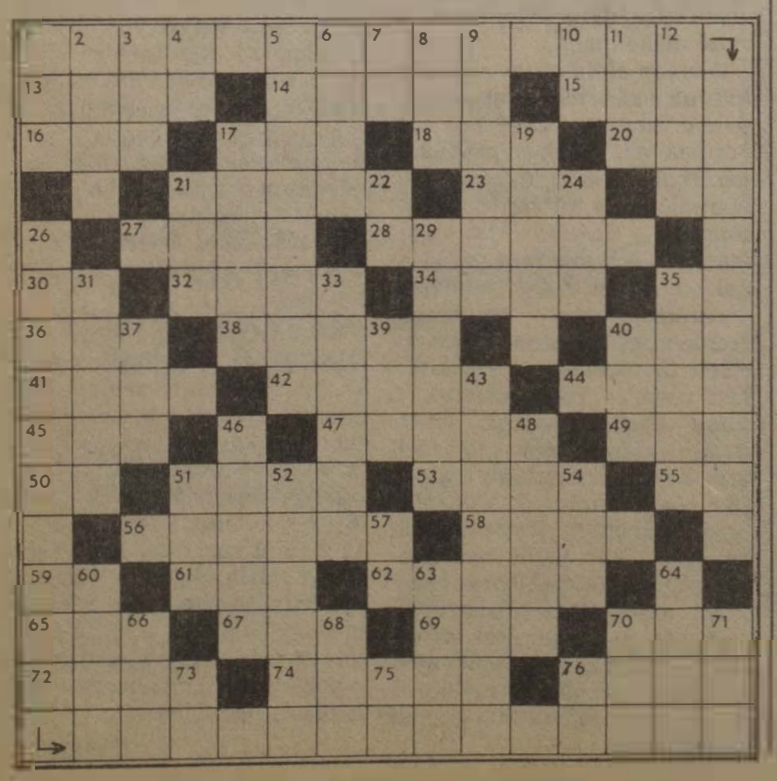
Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 26.

Beküldési határidő: október 16.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az időben adott pontos információ megnyugtatja az utasokat.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 16. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szabó Sándor, Pitvaros, József A. u. 22., Kondics Árpádné, Bodajk, Vasútállomás, Tóth Ferenc, Szeged, Juharfás u. 7/A., Simon Endréné, Veszprém, Stromfeld u. 7/C., Dömötör Gyula nyugd., Sopron, Mikes K. u. 11.



UTASELLÁTÓ NAPOK

Mint arról lapunk 17. számában beszámoltunk, augusztus végén hetedik alkalommal rendezték meg az utasellátó napokat a balatonkenesei MÁV-üdülőben.

A rendezők úgy állították össze a programot, hogy mindenki találjon kedvére való szórakozást. A főzőverseny, az „ízek csatája" még a tapasztalt, sokat látott és sokat evett zsűrit is nehéz helyzetbe hozta, akárcsak a férfi és a női szépségverseny.

A férfiakkal viszonylag hamar „végeztek", de csak másnap, a közönség bevonásával tudták eldönteni, hogy a hölgyek közül ki a legszebb. A rendezvények egymással párhuzamosan több helyen játszódtak. Amíg az egyik színtéren szinte karneváli volt a hangulat, a másikon csend honolt. Itt, elhúzódva a világ zajától, a sakkbarátok mérték össze erejüket. A futballpályán persze szintén pezsgett az élet: elszántan kergették a labdát a hétköznapi munkától megfáradt dolgozók.

Az utasellátó napok fődíját — a különböző versenyekben elért pontok összesítése alapján — akárcsak tavaly, a szombathelyi igazgatóság csapata nyerte a budapesti, illetve a székesfehérvári együttes előtt.



Készül a halászlé



Poór Sándor sakkmester szimultánt játszik



A győztes szolnoki női focicsapat



Gyarmati Andrea, a szépségverseny 2. helyezettje

(Tüttő Tibor felvételei)

HÍREK

Hangulatos üdülés

Pintér Lajos, vácrátóti olvasónk üdülési élményeiről számolt be szerkesztőségünknek írott levelében. Két hetet töltött a közelmúltban Hajdúszoboszlón, az EBSE üdülőjében.

Többek között ezeket írta kedves hangú levelében:

„A idős korosztály itt boldognak és fiatalnak érezte magát! Köszönet a vezetésnek, hogy változatos programok szervezésével hangulatossá tette az üdülést, illetve gondoskodtak a beutaltak színvonalas szórakozásáról."

— **Technikusképzés.** Továbbra is képeznek vasúti távközlőberendezési technikusokat Szegeden, a Bebrits Lajos szakközépiskolában. Részletes tájékoztatást levélben (6724 Szeged, Marx tér 14.), vagy távbeszélőn (06+14-08) adnak.

— **Szakmunkások.** Fellendült a szakmunkásképzés a záhonyi üzemigazgatóságon az utóbbi években. Két év alatt megnégyszereződött a tanulók, gyarapodott a tanulható szakmák száma és növelték az oktatásba-képzésbe bevont jól felkészült foglalkozásvezető szakmunkások arányát.

— **Elnökválasztás.** A Vasutasok Szakszervezete szegedi nyugdíjas csoportjában rendkívüli elnökválasztást tartottak szeptember másodikán. Az ezerhétszáz tagot számláló nyugdíjascsoport új elnöke Hernádi János lett. A választáson megjelent dr. Lugosi József TIB-titkár meleg szavakkal köszönte meg Kondász István, a korábbi elnök munkáját, aki 13 évig vezette a csoportot.

— **Közművelődés.** Bővítik a közművelődési szolgáltatásokat a záhonyi állomás kultúrvárótermében. A 7.30-tól 19 óráig nyitva tartó teremben 12 féle napilapot és folyóiratot olvashatnak a várakozók. Időnként különböző művészeti és ismeretterjesztő kiállításokat rendeznek majd, és a művelődési bizottság védnökségével rendszeresen videovetítések is lesznek.

— **Üzemszemle.** A hatvan—salgótarjáni pft-főnökségen már augusztusban megkezdték a téli forgalomra való felkészülést. A főpályamesteri szakaszon megvizsgálták a hóakadályok elhárításához szükséges szerszámok állapotát és üzemszemlét tartottak a szolgálati helyeken is, hogy a feltárt hibákat még a tél beállta előtt megszüntessék.

— **Mobildaru.** Közúti konténerdarut állítottak munkába Záhonyban. A Belotti márkájú olasz berendezés hidraulikus emelő- és rakodószerkezetével nyolc méter magasra is fel tudja emelni a negyven tonnás konténereket, s mozgékonysága nagy előnye a telepített darukkal szemben.

— **Dinnye Kálból.** Befejezéshez közeledik a görögdinnye rakodása Kál-Kápolna vasútállomáson. Idén a fuvaroztatók — a helyi Károlyi Mihály Termelőszövetkezet és a Zöldért — kevesebb terményt szállítanak el, mert a kedvezőtlen időjárás miatt kisebb volt a dinnyehozam és az NDK-ba irányuló kamionforgalom erős konkurensként lépett fel. A vasút csak a Csehszlovákiába, illetve Lengyelországba indított exportszállítmányok továbbításában volt monopolhelyzetben.

Halálozás

Szeptember 11-én váratlanul elhunyt Krusinszky Kristóf, a budapesti igazgatóság munkatársa. 43 éves volt. Pályáját kocsirendezőként kezdte 1963-ban, később volt forgalmi szolgálattevő és állomásfőnök is. 1976-tól dolgozott a budapesti igazgatóságon, személyszállítási csoportvezetőként. Hozzátartozói, munkatársai szeptember 15-én kísérték utolsó útjára a verőcemarosi temetőben.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Lakáscsere

Elcserélném balatonfenyvesi 50 négyzetméteres, kertes szolgálati lakásom budapesti tanácsi vagy öröklakásra nyugdíjassal, vagy MÁV-dolgozóval. Telefon: 499-702 Szalontai.

Elcserélném Budán a Vérmező közelében lévő kettőszobás összkomfortos telefonos bérlakásomat MÁV-dolgozóval egy szoba garzon öröklakásra, vagy egy és félszobás szövetkezeti lakásra. Telefon: 568-022. Reggel 9-ig, este 20 óra után lehet érdeklődni. Magyar István.

Elcserélném Budán lévő 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, gázfűtéses. erkélyes, korszerű tanácsi lakásomat, 2 szobás, étkezőkonyhás, korszerű MÁV-bérlakásra (budai előnyben). Érdeklődni lehet: Opavszkiné, 34-21 üzemi, vagy 425-968 városi telefonszámon.

Eladnám Érdligeten levő 3 szoba összkomfortos családi házamat, 150 négyszögöles telekkel. Készpénz, plusz OTP-átvállalás. Érdeklődni lehet az esti órákban a 06-27-41032 telefonszámon.

Eladnám Gárdonyban Kisfaludy utca 58. szám alatt lévő 124 négyszögöles telken lévő nyaralómat, egy szoba, két hálófülkés, komfortos (víz, villany, gáz). Érdeklődni hétvégeken a helyszínen vagy hét közben a 01/23-03 üzemi telefonszámon. Szabó Albertné.

Elcserélném a Balatontól 15 kilométerre, központi helyen lévő 2 szobás, komfort nélküli, kertes családi házamat budapesti MÁV-, vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 01/28-28 üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti Baross téren lévő 50 négyzetméteres világos, gázfűtéses, komfortos, parkra néző MÁV-bérlakásomat, komfortos lakásra vagy házra, vidéken is. Érdeklődni: Filep György 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. 40. Telefonüzenet: 370-897.

Eladó Szekszárdon a hegyen, bő termést adó szőlő, gyümölcsfákkal, jól felszerelt présházzal és pincével. Érdeklődni lehet levélben: Klein József, 2120 Dunakeszi, Állomás sétány 15.

Elcserélném Budapest XV. kerületi 49 négyzetméteres összkomfortos, villanycserépkályha-fűtéses, kertes zöldövezeti MÁV-bérlakásomat, 2 szobás MÁV-, vagy tanácsi komfortos lakásra (VI., VII., VIII., XV. kerület előnyben). Érdeklődni: Balázs Ferenc, Budapest XV., Csanádi György u. 15. szám földszint 2. 81-30 üzemi 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 igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1603. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
2 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

Ára: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. OKTÓBER 15.

Ülést tartott az elnökség

Napirenden a vasút helyzete

Szeptember 14-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége, amelyen megjelent dr. Tóth László közlekedési minisztériumi államtitkár és Ónozó György közlekedési miniszterhelyettes is. Az elnökség megtárgyalta a vasúti közlekedés helyzetéről és gondjairól szóló tájékoztatót, majd a szállításszervezési és ésszerűsítési program előterjesztését.

A vasúti közlekedés helyzetével, gazdasági szabályozási gondjaival az elmúlt két évben az Allami Tervbizottság kétszer, az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottsága pedig egyszer foglalkozott. A MÁV helyzetében időközben bekövetkezett változásokról, valamint a több évre szóló közgazdasági feltételrendszer kialakítására tett javaslatról az ÁTB részére előterjesztés készült. A közelmúltban tárgyalta az Országgyűlés építési és közlekedési bizottsága is a vasút helyzetét és problémáit.

A vasúti és a közúti közlekedés 1968-ban célszerűnek ítélt munkamegosztása mintegy 10 év alatt alakult ki. A jelenleg elfogadott előrebecslések szerint a jövőben a vasúti közlekedés részesedése az 1985-ös 53,6 százalékról 2000-ig várhatóan 51,3 százalékra csökken. *A szállításigényesség mérséklődésével a közúti közlekedés részesedése is kevesebb lesz, így lényegében a vasút-közút közötti munkamegosztás kialakult arányai nem változnak.*

A vasút személy- és áruszállítási feladatai várhatóan hosszabb távon megmaradnak, és fokozódni fog a kombinált fuvarozás — az úgynevezett gördülő országút — szerepe. Külföldi tapasztalatok igazolják, hogy ez a szállítási mód gazdaságos, környezetkímélő, jelentős útépítési és útfenntartási munkák takaríthatók meg viszonylag kis vasúti beruházások árán. Alkalmazásával a közúton csökken a tehergépjármű forgalom.

A szállítási feladatok egyre magasabb színvonalú ellátása érdekében a vasút műszaki-technikai fejlesztését komplex műszaki fejlesztési koncepció keretében kell előkészíteni, a közlekedés hosszabb távú fejlesztési koncepciójával összhangban.

A MÁV-nak a gazdasági egyensúly megteremtéséhez a kialakult közgazdasági feltételek mellett minimálisan 1,8 milliárd forint nyereségre lenne szüksége. Ezzel szemben az elmúlt évben — a folyó támogatás tizenegy, a belföldi és az export-import tarifák hét-, illetve tízszázalékos emelése mellett is — csak az említett összeg fele folyt be, ami lehetővé tette ugyan, hogy legalább az anyagi ösztönzés és a lakásalap az adózott nyereségből kitelljen, de változatlanul nem adott fedezetet az egyszerű újratermeléshez sem. *Meg kell jegyezni, hogy az optimálisan elérhető 1,5—2 százalék körüli bevételarányos nyereséghányad mértéke olyan csekély, ami önmagában is gazdálkodási bizonytalanságot okoz.*

A tervezett 8 milliárd forint helyett a MÁV csak 7,4 milliárdot fordított beruházásokra, mivel a járművásárlás egy részét beszerzési nehézségek miatt nem tudta teljesíteni. Az adott beruházási színvonal mellett tovább romlott az állóeszközök állapota.

A népgazdaság és a MÁV helyzetében bekövetkezett változások szükségessé tették a VII. ötéves tervidőszak gazdálkodási feltételeinek felülvizsgálatát. Az ÁTB a múlt év októberében tudomásul vette, hogy a MÁV gazdasági egyensúlyát csak az évenként növekvő beruházási költségvetési támogatással, a termelői árak növekedését meghaladó mértékű tarifaemeléssel és a szervezettebb vasúti munkával, a hatékonyabb költséggazdálkodással lehet megőrizni. Egyúttal megállapította a támogatások és tarifaemelések 1987-re érvényes mértékét is. E feltételek alapján a MÁV erre az évre tervezett nyeresége 600 millió forint, amely az ÁTB határozatában megjelölt értéknek alig egyharmada, annak ellenére, hogy eredményesen megkezdte a racionalizálási program végrehajtását.

(Folytatás a 3. oldalon.)

Elkötelezetten, igényesebben dolgozni

Megtartották a vasutas brigádvezetők VI. országos tanácskozását

Október 3-án (szombaton) rendezték meg a Landler Jenő Járműjavító Üzem Művelődési Házában a vasutas szocialista brigádvezetők VI. országos tanácskozását. A közel hatezer brigádot kétszáz küldött képviselte. Rajtuk kívül mintegy száz meghívott, köztük gazdasági vezetők, párt- és szakszervezeti tisztségviselők is részt vettek a fontos eseményen. Megjelent a tanácskozáson Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, Szemők Béla, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese és Tolnai Ildikó, a vasutas-szakszervezet titkára is.



Szemők Béla szóbeli kiegészítőjét mondja

A tanácskozás részvevőit *Kövér Imre*, a Landler Járműjavító igazgatója köszöntötte, majd *Szemők Béla* tartott szóbeli kiegészítőt.

— Bizonyára önök közül sokan emlékeznek rá, hogy ezt a munkaverseny-mozgalmat olyan kor szülte, amikor a nem létező alapok előteremtése, a hiányok megszüntetése volt a követelmény — mondotta bevezetőjében. — A mozgalom abban a gazdaságpolitikában kereste helyét, amely egyrészt jelentős mértékben alapozott az emberek lelkesedésére, öntudatára, másrészt a ténylegesen elért eredményeket — a kerül, amibe kerül, de meg kell termelni kényszer hatására — a munkaerővel, az anyaggal és energiával egyaránt pazarló módon érte el.

Napjainkban ismét előtérbe került a gyorsítás, az anyagi alapok megszilárdítása, a termelésben és a foglalkoztatásban tapasztalható anomáliák mérséklése, felszámolása és az emberek öntudatos, cselekvőkész magatartása. A különbség azonban számottevő. Most korántsem a mennyiségi csúcsok ostromlásával, hanem az ésszerűség, a minőség és a gazdaságosság mindenek előtti szem előtt tartásával szeretnénk úrrá lenni gondjaink megoldásán.

Ebben a helyzetben a munkaversenytől, a szocialista brigádmozgalomtól azt várjuk, hogy aknázzák ki a tartalékokat és többleteredményeket létrehozva a kollektívák járuljanak hozzá a kitűzött célok megvalósításához. *A vezetők pedig — minden szinten — gondoskodjanak arról, hogy a többletmunkát erkölcsileg és anyagilag egyaránt honorálják.* A versenyben tartósan kiemelkedő eredményt elérő brigádok ne érezzék úgy, hogy egész évi teljesítményüket csupán azzal egyenlítik ki, amit egy-egy kitüntetési időszakban kapnak. A szolgálati helyeken olyan körülményeket kell teremteni, amely tovább növeli az élenjáró kollektívák rangját. Semmiképpen sem szabad olyan utat választani, melynek eredményeképpen az anyagi érdekeltség és a szocialista elvek érvényesítése kettéválna.

Mindannyiunknak érdeke — különösen most —, hogy valóban azok kerüljenek fel az anyagi, társadalmi és morális megbecsülés ranglistájára, akik munkájukkal naponta kiérdemlik azt.

Szemők Béla ezután röviden szólt a MÁV első félévi munkájáról és a bevételek alakulásáról. Mint mondotta: a vasút 53,8 millió tonna árut szállított, 5,3 százalékkal kevesebbet a tervezettnél. Az elmaradás mértéke az import és a tranzit forgalomban volt a legnagyobb. A lemaradás oka az év eleji rendkívül kemény tél, továbbá az, hogy a hálózaton lelassult az elegymozgás, s a határállomások elégtelen fogadókészsége miatt a múlt évihez képest kétszeresére emelkedett a kilépővonat-feloszlatások száma. Emiatt 4,63 napra, a tervhez képest 3,1 százalékkal növekedett a kocsiforduló-idő.

Ezek és még számos nehézség játszott közre abban, hogy az összes bevételek 1,6 százalékkal elmaradtak a tervezettől.

A személyszállítás a tervezett szint körül alakult. Az elszállított utasok száma ugyan nem érte el, de az utaskilométer kismértékben meghaladta a tervezettet.

A munkaerőhelyzet alakulásával kapcsolatban elmondotta, hogy az első félévben, főleg spontán folyamatok eredményeként, a tervezettnél nagyobb és attól eltérő jellegű létszámcsökkenés következett be. *A teljes munkaidős dolgozók létszáma az egész évre tervezett 700-zal szemben 2700-zal csökkent.* A fizikai foglalkozásúaknál a csökkenés a tervezett 220-szal ellentétben 1900 volt. A legnagyobb mértékű létszámleépülés az ipari tevékenységnél, ezen belül a járműjavító üzemekben mutatkozott. Az üzemviteli szakszolgálat kulcsfontosságú elegyrendező és utazó munkaköreinek létszámhiánya helyenként továbbra is kritikus és a csökkenés már-már kapacitáskorlátozó tényezővé válik.

Az ilyen nagymértékű változás okai a munkaerőpiac hatásain kívül arra vezethetők vissza, hogy a főnökségek elsősorban az adminisztratív, ügyviteli, valamint a kisegítő munkaterületen visszafogták a felvételeket, szigorúbban vizsgálták a jelentkezők alkalmasságát, és emellett határozott intézkedéseket hoztak a munkafegyelem javítására. *Ez utóbbi következménye, hogy az első félév során majdnem kétszer annyi dolgozónak szűnt meg a munkaviszonya fegyelmi felmondás miatt, mint tavaly egész évben.*

A továbbiakban a negyedév legfontosabb feladataira hívta fel a figyelmet a vezérigazgató-helyettes.

— A személyszállítási terveinket várhatóan teljesíteni tudjuk. Ezen belül azonban nagyobb gondot kell fordítani a szolgáltatások, a kulturáltság és a hatékonyság javítására. Mérsékelni kell a fűtési szezonban általában jellemző hiányosságokat, a téli időjárás által előidézett késéseket.

Az áruszállításnál a lemaradás csökkentése érdekében jelentős erőfeszítésekre van szükség. *Az év végéig várhatóan mintegy 33 millió tonna áru zökkenőmentes elfuvarozása a cél.* Ennek teljesítése az üzemviteli és járműfenntartási szakszolgálatok — de nem utolsósorban az irányítás részéről rendkívüli koncentrációt igényel.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében a V 43 sorozatú villamos mozdonyok üzemkészségi szintjének el kell érni 81 százalékot és minden eszközzel elő kell segíteni a kocsiforduló-idők csökkentését. A forgalmat nagymértékben zavaró pályafelújítási, -fenntartási munkákat a lehetséges módon maximálisan mérsékelni kell. Fokozott gondot kell fordítani a vezénylési munka, a fuvarszervezői tevékenység színvonalára.

A kulcsfontosságú munkakörök létszámhiányának mérséklésére a rendelkezésre álló eszközök igénybevételével kell az eddiginél hatékonyabb intézkedéseket tenni. A bérgazdálkodásban a tartalékok teljesítményhez kötött felhasználását kell megvalósítani.

A feladatok vázlatos ismertetése után a brigádmozgalom helyzetét elemezte:

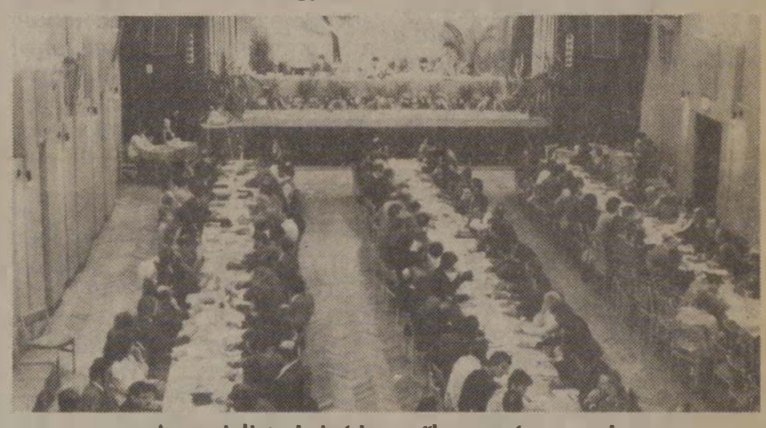
— Azt mindenképpen meg szeretném erősíteni, hogy a MÁV vezetése ezekben az években sem nézte tétlenül a mozgalom „vajúdását". Igyekeztünk változtatásokat, új kezdeményezéseket becsempészni, mellyel legalább a szinten tartást sikerült elérni. *Azt is be kell ismerni, hogy az új formák, a vetélkedők nem mindenkinél váltottak ki egységes lelkesedést.* Találkoztunk kritikával, számtalan módosító javaslattal, melyeket egy-egy ciklus lezárását követően is megszívleltünk. Annyi bizonyos, hogy az eredményekről teljes mérleget nem tudtunk készíteni, de minden brigádvezető magában elvégezheti az értékelést és felteheti a kérdést: mi történt volna a brigádja életében, ha ezek az események nem mozgósítják újra és újra a kollektívát?

Hogy mi lett volna, azt én nem akarom elemezni. Ami lett, ami van, az viszont magáért beszél. *A mozgalom a vasút területén közel 6000 brigádot és 60 000 dolgozót tömörít, ami óriási erőt jelent.* Óriási erőt, de mégsem eleget ahhoz, hogy a vasút üzemviteli munkájában és racionális gazdálkodásában felül tudjunk kerekedni évek óta sanyargató gondjainkon.

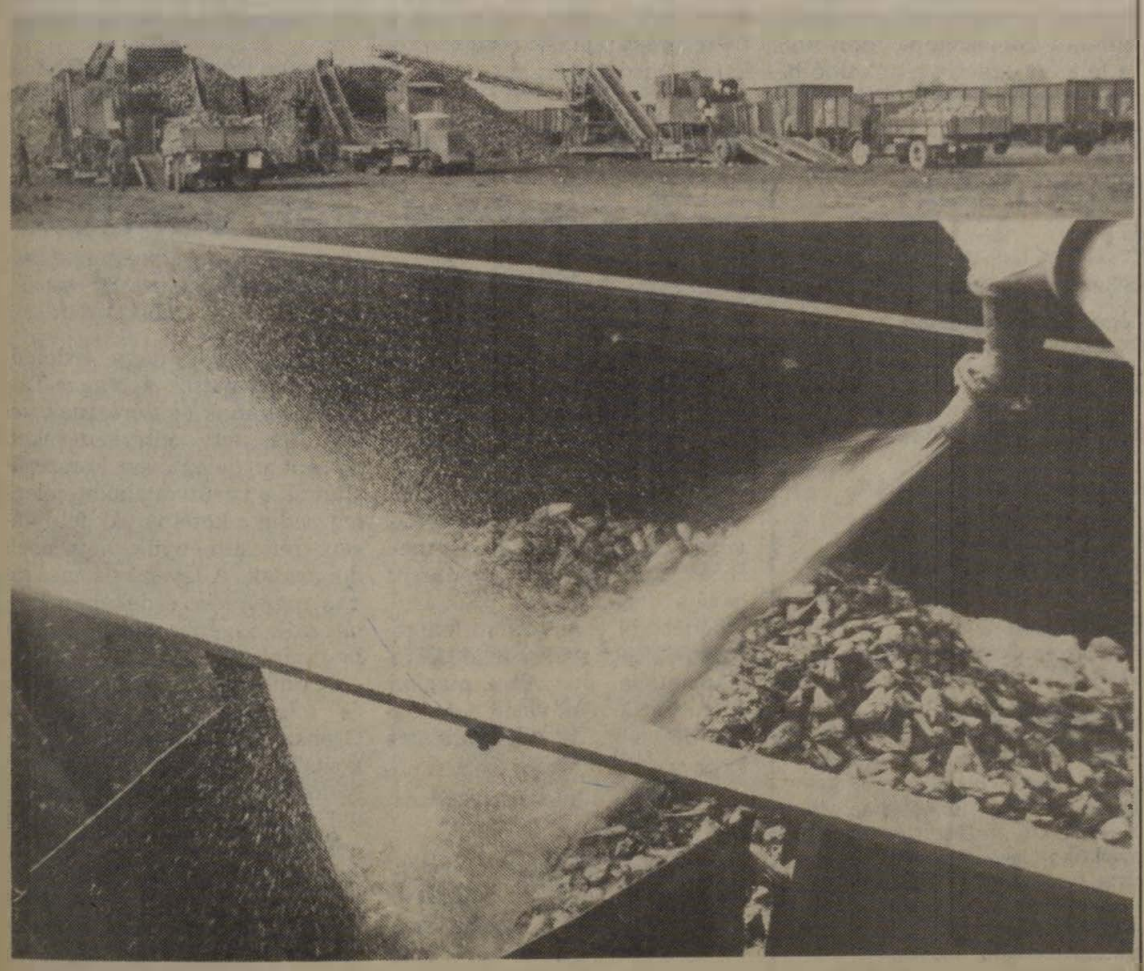
Tudjuk, hogy néhány munkakörben krónikus munkerőhiánnyal küzdünk, ami közvetlenül visszahat az üzemviteli brigádok „életképességére" is. Meg vagyok azonban győződve arról, hogy az itt dolgozó brigádok, kollektívák inkább túlóráznak, minthogy agitatív magatartásukkal új dolgozókat toborozzanak maguk köré. Azt már nem is említve, hogy megtesznek-e mindent az új felvételes, vagy pályakezdő dolgozók beilleszkedése, megtartása érdekében. Pedig mindannyian tudjuk, hogy ekkora vállalatnál, ahol a fluktuáció révén évente szinte öt másik nagyüzem létszámát kitevő dolgozó cserélődik, és a felvettek 20 százalékának a vasút az első munkahelye, milyen nagy szerepük van a befogadó közösségeknek. A létszámstabilizálást rangján kell kezelnünk, még akkor is, ha jelenleg a bérfejlesztés egyik forrása a létszámcsökkentés.

Ehhez azonban elengedhetetlen, hogy a munkánkban tapasztalható selejteket a minimálisra csökkentsük. Eredményt hozó teljesítményeink legyenek meggyőzőbbek, *fordítsunk nagyobb gondot a menetrend betartására, előzzük és akadályozzuk meg a káreseményeket, leplezzük le az értékes küldeményeket fosztogatókat, legyünk az utazóközönséggel minden szinten és minden poszton az eddiginél sokkal előzékenyebbek és udvariasabbak!* Így és csak így erősíthetjük jelenlegi pozíciónkat és szerezhetjük vissza a közvélemény és a tömegkommunikáció által gyakran megtépázott hitelünket és tekintélyünket. Lehet, hogy ezek eléréséhez még többletvállalásokra sem lenne szükség, csak arra, hogy a brigádtagok még nagyobb szakmaszeretettel és elkötelezettséggel végezzék mindennapi munkájukat, legyenek igényesebbek szűkebb munkahelyi környezetükben.

(Folytatás a 4. oldalon.)



A szocialista brigádvezetők a tanácsteremben



Országszerte megkezdődött a cukorrépa betakarítása és szállítása. Képünkön: fordavonatokkal viszik a répát Szigetvárról Jugoszláviába feldolgozásra

(Zelman Ferenc felvétele)

Intellektuálisabb kapcsolat komputerekkel, robotokkal

A technikai fejlődés hatása a továbbképzésre

Szeptember közepén nyílt meg Genfben a negyedik európai regonális konferencia. A tanácskozás napirendjén szerepelt többek között *a technikai-technológiai fejlődés hatása a szakmai képzésre és továbbképzésre* című téma. A téma keretében felvetett gondolatok számunkra is érdekes tanulsággal szolgálhatnak. A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal jelentése újszerű jelenségre hívja fel a figyelmet: a munka világának munkásokra és alkalmazottakra történő hagyományos felosztása helyett a munkavállalók köréből a dolgozók két új és jelentős kategóriája kezd kibontakozni.

Az egyik kategóriába azok tartoznak, akik rendelkeznek az új számítógépes technológiához szükséges képzettséggel, a másik kategóriába azok, akik nem rendelkeznek ezzel. *Fennáll tehát annak veszélye, hogy polarizálódni fog a munkaerő, ha az oktatási és képzési rendszerek nem fejlődnek kellően.* Ez a folyamat végül is káros hatást gyakorolhat a munkahelyekre, az egyéni jövedelmekre s végső soron az adott ország fejlődésére.

„Általában elismerjük azt a tényt, hogy Európa bizonyos lemaradást mutat az Egyesült Államokhoz és Japánhoz képest az informatika és az új technológiák elterjesztése terén" — húzza alá a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal jelentése.

„Ha az öreg kontinens válaszolni akar a tengerentúli kihívásra, akkor nagyobb jelentőséget kellene tulajdondítania a magasabb szakmai képzettség megszerzésének".

A helyzetre általánosságban az új technika befogadására, ellenőrzésére és felhasználására alkalmas személyzet súlyos hiánya a jellemző. Például az Egyesült királyságban egy vizsgálat során arra a megállapításra jutottak, hogy öt vállalatból egy (saját véleménye szerint), a kvalifikált, informatikai szakemberek hiányát, a vállalat létét fenyegető tényezőnek értékelte.

Számos munkahely betöltetlen marad, mert nincs elegendő olyan munkaerő, amely képes lenne „intellektuálisabb kapcsolatra" az új berendezésekkel, amelyek bizonyos matematikai ismereteket tervező, előrelátó képességet követelnek meg.

Európában a „nagy képzési célok gyökerei még mindig a tegnap világából erednek", az oktatási és képzési rendszerek elképesztő távolságban vannak a modern ipar realitásaitól és igényeitől. Ezek a rendszerek általában korszerűtlenek és hiányzik belőlük a rugalmasság, a korszerűség és az aktuális munkaerőpiachoz való alkalmazkodás képessége. Ezekhez az elvi hiányokhoz egyéb gond is hozzájön: a tanítók és oktatók hiánya, az oktatási anyagok és berendezések elégtelensége, a pénzügyi eszközök szükségessége és az elavult oktatási programokhoz való ragaszkodás.

A numerikus vezérlésű szerszámgépek, az ipari robotok, a rugalmas gyártási rendszerek és a számítógépes tervezés, valamint a nagy mennyiségű papírt nem igénylő elektronikus irodagépek megjelenése az oktatási módszerek számára is új lehetőségeket jelentenek.

Az informatika elsajátítása rendkívül fontos és gyakorlatilag valamennyi európai ország megkezdte tanulását. A képzés és továbbképzés azonban nem összpontosulhat kizárólag csak az informatikára, mivel a számítástechnika csak korlátozott számú szakemberre tart igényt, például programozókra, rendszertervezőkre és karbantartókra.

Éppen ezért a szakoktatási programoknak a szakmák által megkívánt minden olyan szakágazatot fejleszteni kell, amely továbbra is lehetőséget ad a munkavállalásra.

A holnap üzemeiben az alkalmazottak többsége szakmunkásokból fog állni, többek között például szerszámgép-specialistákból. A rugalmas gyártási rendszerekkel kapcsolatos feladatok nagy része megoldható a végrehajtó személyzet folyamatos váltásával, míg bizonyos programozási és fenntartási funkciókat rá lehet bízni a gyártási rendszeren kívül álló személyzetre.

Ezekre a körülményekre az érdekelteknek kétféleképpen kell felkészülniük. *Az oktatási és képzési rendszereknek ösztönözniük kell a kreativitást, a rugalmasságot és az alkalmazkodóképességet.* Ezeknek a rendszereknek öncélú elszigeteltsége már időszerűtlen. Lényegében új távlatokat nyitó úttörői kell hogy legyenek az innovációnak és a műszaki haladásnak az iparban. A másik dolog, amire fel kell készülni: a tanítók és az ipari-üzemi tapasztalatokkal rendelkező oktatók sorainak erősítése. Új mechanizmusokat kell létrehozni és új pénzügyi forrásokat keresni ahhoz, hogy megfelelő oktatási és szemléltetőanyag álljon rendelkezésre. Emellett az oktatási programokat folyamatosan felül kell vizsgálni, hogy az mindig tükrözze a munkaerőpiac realitásait.

A szakmai képzés céljainak, valamint e célok elérésének meghatározását csak úgy lehet jól elvégezni, ha egy „három félből álló rendszerben, akár decentralizáltan, állandó együttműködés alakul ki az iskola, az ipar, a szakszervezetek és a dolgozók között", állapítja meg a jelentés.

Az újító szándékú vállalatoknak szükségük van olyan szakképzett dolgozókra, akik képesek az új berendezések kezelésére és karbantartására. A vállalati oktatás és képzés lehetővé teszi, hogy gyorsan kielégítsék a különleges szakképzettségű munkaerő-keresletet.

Ugyanakkor a dolgozóknak meg abban van érdekük, hogy széles skálájú alapképzést kapjanak, amely növeli elhelyezkedési esélyeiket. Ezt a fajta képzést a legjobban csak a szakiskolában és intézetekben lehet megszervezni, amelyek azonos feltételek között lehetőséget nyújtanak az új számítógépes technológiák elsajátítására.

A nyugat-európai technológia és struktúraváltás által okozott munkanélküliség főleg az első munkahelyes fiatalokat és a racionalizálások első számú áldozatait, a nőket, valamint a hanyatló iparágakban foglalkoztatott idősebb dolgozókat sújtja. A vállalati képzésekben részt nem vevők többsége könnyen *„technikai alkalmazkodásra alkalmatlan"*-ná válik, akik számára nincs más választás, mint a szociális támogatás igénylése, vagy rosszul fizetett és kilátástalan jövőjű, nehéz munka vállalása.

Amire tehát ma szükség van, az a „dinamikus egyensúly" megteremtése a vállalatok és intézmények által ajánlott két, egymást kiegészítő oktatási rendszer között, számításba véve a helyzetet és minden egyes ország saját szükségletét.

„És ami még talán a legfontosabb — teszi hozzá az előterjesztés — *meg kell tervezni és ki kell dolgozni az előrelátó oktatási és képzési politikát azért,* hogy a jövő nemzedék fel legyen vértezve szilárd alapképzettséggel, valamint a társadalom és a munka iránti pozitív magatartással".

Az európai oktatási és képzési rendszereknek mélyreható átalakuláson kell keresztülmenniük, hogy szembenézhessenek az új kihívásokkal és lehetővé váljék az iskoláknak és a szakintézeteknek, hogy sikerrel állják meg helyüket a második ipari forradalomban — állapítja meg a NMH anyaga.

A jelentés burkolt üzenetet is tartalmaz: készüljünk fel az új, számítógépes technikára, hogy biztosítsuk jövőnket!

Baranyai Zoltán



A közelmúltban rendezték Brnóban a 29. nemzetközi gépipari vásárt, amelyen több mint 2700 kiállító mutatta be új termékeit. Magyarország is többfajta elektronikai és gépipari berendezést állított ki. Képünkön a vásár madártávlatból

Rugalmas munkaidővel a munkanélküliség ellen?

Bár a rugalmas munkaidő gondolata nem új, az utóbbi időkben a nyugat-európai országok mégis vérmes reményeket fűznek hozzá a nagyarányú munkanélküliség felszámolásában. Ezek a remények tükröződtek többek között a nemrégen lezajlott tanácskozáson is, amelyen az EGK (Európai Gazdasági Közösség) 12 országa dolgozóinak és munkaadóinak képviselői vettek részt. A tanácskozás optimista következtetései ellenére a gondok megoldásának számos gyenge pontja nem maradt rejtve.

A növekvő munkanélküliség megfékezésére hozandó hatékony intézkedések keresése során, az EGK területén a vizsgálatba bevont vállalatok fele alkalmazta a rugalmas munkaidő valamelyik formáját, miközben szem előtt tartották a rentabilitás követelményét.

A vizsgálat első eredményei rámutatnak annak szükségességére, hogy tovább kell keresni az „ideális" munkanapbeosztást. A megkérdezett egyének közül (összesen 12 ezer, azaz a közösség minden országából ezer) a fele azt válaszolta, hogy a jelenlegi munkanapbeosztás számára nem megfelelő. A dolgozók egyharmada egyetértene a munkaidő csökkentésével, bérük változatlanul hagyása mellett; 70 százalék egyetértene a munkaidő meghosszabbításával, a többi viszont elégedett a jelenlegi helyzettel *Az EGK országaiban a dolgozók élénk érdeklődést tanúsítottak a heti munkaidő 30 óra alá csökkentése iránt, amelyet jelenleg az EGK összességében a dolgozóknak kevesebb mint négy százaléka élvez.*

Ami a rugalmas munkaidőt illeti, a dolgozóknak több mint a fele ért egyet a munkaidő-beosztás megváltoztatásával. (A százalékos megoszlás országonként változó: Görögországban 73%, Belgiumban 62%, Luxemburgban 33%, az NSZK-ban 3%.) A dolgozók kétötödének megfelelne bizonyos számú fix munkaóra, amely lehetővé tenné a napi munkaórák olyan beosztását, ami figyelembe veszi a dolgozók és a munkaadók kölcsönös érdekeit.

A tanulmány másik fele a munkaadók válaszait tartalmazta. Ezekből a válaszokból ugyancsak a téma iránti nagyfokú érdeklődés volt tapasztalható, természetesen más jellegű motivációk következtében. *A közel nyolcezer megkérdezett vállalkozó többsége egyetért a rugalmas munkaidővel, mert ez lehetővé tenné számukra a termelői kapacitások jobb kihasználását és a termelés jobb megszervezését.*

A munkaadók állítása szerint, ha megvalósíthatnák elképzeléseiket a munkarend és a munkaidő megváltoztatására vonatkozóan, *akkor a munkahelyek száma átlagosan három százalékkal növekedne évenként.* A közel 800 ezer teljes munkaidejű munkahely megosztása csökkentett munkaidejűre az EGK-n belül fontos szempontja az új munkahelyek létesítésére irányuló erőfeszítéseknek. A vizsgálat szerint ez a megoldás a teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozók hat százalékának felelne meg, akik készek lennének elfogadni a heti munkaidő csökkentését 30 óra alá. bérük csökkenése mellett.

Felmerül viszont egy kérdés: a munkaidő csökkentése annak érdekében, hogy két vagy hetán három csökkentett munkaidejű hely jöjjön létre, vajon nem új formája-e a rejtett munkanélküliségnek?

Elgondolkoztató, hogy akkor mi a rugalmas munkaidőre vonatkozó intézkedések igazi jelentősége és mik a kilátásai. Végeredményben több nyugati országban tanúi vagyunk a rugalmas munkaidőre vonatkozó intézkedéseknek, nevezetesen Olaszországban és Franciaországban. *1987-ben az EGK területén működő vállalatok és társaságok fele tervezi a rugalmas munkaidő széles körű bevezetését.*

Természetesen az EGK vizsgálatai nyomán a munkanélküliség felszámolására ajánlott „gyógyszernek" több, gyakran ismeretlen, másodlagos hatásai is vannak. Először is nehéz előre látni a rugalmas munkaidő széles körűvé válásának következményeit a dolgozók és családjaik „munkán kívüli" szférájában. *Számos szakértő szkeptikus ebben a kérdésben, mondván, hogy ilyen módon orvosolva a gondokat, nem lesz könnyű a válság hosszú évei alatt felgyülemlett komplex problémák megoldása.*

Ugyancsak teljesen bizonytalan, hogy azok, akik egyetértésüket fejezték ki a heti munkaidő 30 óra alá csökkentésével csökkentett bér mellett, vajon továbbra is ezen az álláspontonmaradnának, ha ezt az intézkedést bevezetnék. Az sem biztos, hogy a munkaadók találnának az állásnélküliek között az újonnan létrehozott munkahelyekre magasan kvalifikált szakembereket. Végül az is teljesen bizonytalan, hogy az EGK országaiban a szakszervezeti szervezetek a munkaidő csökkentéséért cserébe, elfogadnak-e erőltetett egyezményeket, és békésen belenyugszanak-e a dolgozók tömeges átszervezésébe.

B. Z.

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁGA PÁLYÁZATOT HIRDET

kereskedelmi osztályvezetői munkakör betöltésére.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások.
Középfokú politikai végzettség, szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség, felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés, nyolcéves szakmai gyakorlat.

A munkakör betöltésének időpontja:
1987. december 1.
A pályázat benyújtásának határideje:
1987. október 30.
A pályázat benyújtásának helye:
MÁV Igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztály
Szombathely, Savaria u. 2. 9701.

Bérezés a MÁV Kollektív Szerződés szerint. A kinevezés határozott időre (5 év) szól, alkalmasság esetén meghosszabbítható.
A pályázat tartalmazza a pályázó munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását (alapbérét) és jövedelmét, eddig munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását, szakmai és társadalmi munkáját és annak eredményeit, idegen nyelvtudását, kitüntetéseit, részletes önéletrajzát, szakképzettségeit, politikai iskolai végzettségét, egyéb végzettséget tanúsító okirat hiteles másolatát, terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.
Szükség esetén lakásmegoldáshoz segítséget adunk.
A pályázattal kapcsolatban részletes felvilágosítást nyújt Szabó László a személyzeti és munkaügyi osztály vezetője a 07/16-07 telefonszámon.
A zárt borítékot kérjük „Pályázat" felirattal ellátni.

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁGA PÁLYÁZATOT HIRDET

közgazdasági osztályvezetői munkakör betöltésére.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások: Középfokú politikai végzettség, szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség, felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés, nyolcéves szakmai gyakorlat.

A munkakör betöltésének időpontja:
1987. december 1.
A pályázat benyújtásának határideje:
1987. október 30.
A pályázat benyújtásának helye:
MÁV Igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztály
Szombathely, Savaria u. 2. 9701.

Bérezés a MÁV Kollektív Szerződés szerint.
A kinevezés határozott időre (5 év) szól, alkalmasság esetén meghosszabbítható.

A pályázat tartalmazza:

a pályázó munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását (alapbérét) és jövedelmét, eddigi munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását, szakmai és társadalmi munkáját és annak eredményeit, idegennyelv-tudását, kitüntetéseit, részletes önéletrajzát, szakképzettségeit, politikai, iskolai végzettségét, egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát, terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.
Szükség esetén lakásmegoldáshoz segítséget adunk.
A pályázattal kapcsolatban részletes felvilágosítást nyújt Szabó László, a személyzeti és munkaügyi osztály vezetője a 07/16-07 telefonszámon.
A zárt borítékot kérjük „Pályázat" felirattal ellátni.

Előadás-sorozat

A csehszlovák vasút ma és holnap

A Csehszlovák Kulturális és Tájékoztató Központ szervezésében *Ladislav Szojka,* a Keleti Vasút mérnök-osztályvezetője a közelmúltban Miskolcon, Füzesabonyban és Budapesten tájékoztatót tartott *A csehszlovák vasút ma és holnap* címmel. Előadásában átfogó képet adott hazája vasútjának múltjáról, fejlődéséről és a holnap lehetőségeiről. A figyelemfelkeltő tájékoztatóban beszélt a magyar és a csehszlovák vasút sokoldalú. de nem problémamentes kapcsolatairól és összehasonlította az elmúlt időszak gazdasági eredményeit.

A 13 114 kilométeres vasúthálózat mintegy 25 százaléka villamosított. Sok gondot fordítanak a pályafenntartásra. valamint a közlekedés biztonságára. bár az utazáskultúra tekintetében náluk sem jobb a helyzet.

A jelenlévők nagy érdeklődéssel hallgatták a Magas-Tátra faunájának és flórájának védelmére tett intézkedéseket. Korábban jelentősen korszerűsítették a vasútvonalakat, jelenleg pedig a kötélpályák felújításán, teljesítményük növelésén dolgoznak. A levegő tisztaságának megőrzése érdekében korlátozzák a gépkocsiforgalmat a hegységben.

A rendezvényeken részt vett, és felszólalt *Ivan Vrabel,* a Csehszlovák Kulturális és Tájékoztató Központ igazgatóhelyettese is, aki további adatokkal illusztrálta a két ország együttműködését.

A tájékoztatókat élénk eszmecsere követte, és számos hozzászólás tette még hasznosabbá az északi szomszédaink képviselőivel való találkozást.

Csikay Miklós

Napirenden a vasút helyzete és a szállításszervezési program

(Folytatás az 1. oldalról.)

Az ÁTB határozata a gazdálkodási feltételek meghatározása mellett előírta, hogy a vasút idei beruházásai legalább az 1986-os szintet érjék el. A tervezettet meghaladó tavalyi nyereség, további hitelek felvétele és a kibocsátandó 300 millió forint értékű második lakossági kötvény révén a MÁV eléri, sőt kismértékben meg is haladhatja a tavalyi beruházási színvonalat.

Speciális szabályozás

A VII. ötéves terv eddigi tapasztalatai igazolják, hogy a MÁV sajátos körülmények között működve speciális szabályozást igényel. A sajátos körülmények és feltételek abból adódnak, hogy a MÁV az ipartól eltérően nem tudja struktúrakorszerűsítéssel bővíteni tevékenységi körét, így növelve gazdálkodása hatékonyságát. Viselnie kell jelentős eszközállományának terheit, ezért igen magas az állandó költségek aránya, s a tevékenységének 30 százalékát kitevő személyszállításnál nagyobb a vesztesége, mint az áruszállításban elért nyeresége, ezért beruházásaihoz, az állóeszköz-állomány fenntartásához *nem nélkülözheti a költségvetési támogatást.* Az adó- és árreform hatására tovább fog nőni a MÁV vesztesége a személyszállításban, ami végső soron a vasút beruházásainak finanszírozásánál jelenik meg, mint forráshiány. A számítások szerint a következő három évben ez a hiány évi 3 és 4 milliárd forint között lesz.

A munkaerőhelyzetről, a létszámgondokról szólva a tanácskozáson megállapították, hogy a vasúti munka vonzerejét csökkenti a folyamatos munkarend, az elmaradott szociális ellátás, az alacsony bérszínvonal, amely különösen a másutt is hasznosítható szakmáknál okoz nehézséget. Ezért a vasút a központi keresetszabályozási rendszeren belül lehetőséget kapott arra, hogy a fizetéseket az általános adómentes keresetnövelési lehetőségen felül még másfél-két százalékkal emelje. Az elmaradás felszámolásához azonban ez az intézkedés nem volt elegendő. *Az elmúlt évben a keresetnövekedés 1,3 százalékkal volt magasabb az iparban, mint a MÁV-nál*

Romlottak a pozíciók

Az elnökségi ülésen leszögezték, hogy a vasút jelenlegi műszaki állapotának kialakulásában közrejátszott az is, hogy az állami támogatás a VI. ötéves tervidőszakban alig érte el a tervezett egyharmadát, a nyereségági pénzforrás pedig mindössze 38 százalékát adta a korábban számítottnak. A vasút beruházásai öt év alatt ily módon 15 százalékkal maradtak el a tervezettől. Így évről évre növekedett a lemaradásunk a korszerű vasutaktól a villamosítás, a biztosítóberendezés- és állomásfejlesztés tekintetében. A gondokat növeli, hogy a vasúti hidak felújítása évtizedek óta elmarad, miközben a lassújelek, sebességkorlátozások száma egyre gyorsabb ütemben nő. Jelentős veszteségforrás az elavult rendezőpályaudvari és csomóponti rendszer is.

Sajnálatos tény, hogy a vasút pozíciói az elmúlt években a tranzit és az exportszállítások terén jelentősen romlottak. Ez részben a külkereskedelmi forgalom visszaesése, részben az erős verseny, és a MÁV alacsony színvonalú szolgáltatásai miatt következett be. További gondot jelent, hogy 1990-től a nyugati vasútforgalomban a 90 km/h minimális tehervonati alapsebesség kötelező lesz, és ezt az értéket 1995-ben várhatóan 100 km/h-ra emelik. *Kocsiparkunk mintegy 70 százaléka alkalmas az ilyen sebességgel való közlekedésre, de csak 18 tonna tengelyterhelés mellett,* míg az európai vasutak egyre inkább a 22,5 tonnás tengelyterhelésű kocsikat alkalmazzák.

A járműpark fejlesztését nagyon megnehezíti, hogy a Ganz-MÁVAG a tervezettnél magasabb árakat szab. Például az elővárosi forgalom modernizálásához szükséges villamos motorvonatok árát a prototípushoz képest 60 százalékkal kívánják emelni. A vontatójárművek karbantartásához szükséges alkatrészgyártásban a Ganz-MÁVAG-nak és a Ganz Villamossági Műveknek kulcsszerepe van. *Ám a két gyár évek óta nem elégíti ki a vasút igényeit sem mennyiségben, sem választékban, sőt a szállítás ütemességében sem,* és ez rontja a vontatójárművek üzemkészségét.

Ésszerűsítő eljárások

A tanácskozás második napirendi pontjaként az elnökség megtárgyalta a szállításszervezési és ésszerűsítési program előterjesztését is. E program végrehajtásához szükség van a dolgozó kollektívák támogatására; a helyi technológiák és a gyakorlati munka ismeretén nyugvó ésszerűsítő eljárások kidolgozására. *Ebben nagy segítséget nyújthat az újító- és munkaverseny mozgalom, amely a vasutasok legjobban képzett, a változó követelményeket, igényeket követő legaktívabb rétegét tömöríti.*

Az újító-, és a munkaverseny-mozgalom területén egyaránt szükséges azonban különféle ösztönzőkkel is támogatni a szállításszervezési és ésszerűsítési program végrehajtását. Az újítómozgalomban ez jelenthetné az újítási versenyek meghirdetésekor a munkaerő-, az anyag- és energiamegtakarítást eredményező kezdeményezések támogatását, az újítások magasabb díjazását. A munkaverseny-mozgalmat ugyancsak a programot segítő irányban szükséges továbbfejleszteni.

A program várható eredménye és az általa biztosított lehetőségek azonban nem értékelhetők a vasút műszaki, gazdasági helyzetétől, lehetőségeitől függetlenül. A korlátozott lehetőségek miatt számos esetben a program kedvező hatása csak kisebb területekre terjedhet ki, de ez is jelentős előrelépés a mindeddig kihasználatlan tartalékok feltárásában, hasznosításában.

A Vasutasok Szakszervezete — a termelést, gazdálkodást segítő tevékenységének keretében — sajátos agitációs és propaganda-eszközeivel továbbra is segíteni, támogatni kívánja a szállításszervezési és ésszerűsítési program végrehajtását.

Két évtized a mozgalom élvonalában

130 éve született Schneider András

A Balatonfelvidéken, a Veszprém megyei Vöröstón született 1857. október 4-én *Schneider András,* aki 1899. június 19-én csavarmetsző szakmunkásként került a MÁV Nyugati Főműhelyébe. Vagyis abba az 1847-ben létesített vasúti műhelybe, amelynek 1905-től MÁV Istvántelki Főműhely, 1950-től pedig MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem a neve. Az újpesti illetőségű s a Mária u. 25. szám alatt lakó *Schneider András* akkor már meglett, kétgyermekes családapa volt. 1881-ben kötött házasságot *Varga Katalinnal,* aki két leánnyal ajándékozta meg: 1888-ban *Rózával,* 1892-ben *Júliával.*

A főműhelybe kerülő új műhelymunkás már gazdag munkásmozgalmi tapasztalatokkal rendelkezett. 1894-ben egyik szorgalmazója volt a Magyarországi Szociáldemokrata Párt (MSZDP) újpesti szervezete megalakításának, amelynek vezetőségébe is beválasztották. Az újpesti szociáldemokraták küldötte az MSZDP 1899. áprilisi kongresszusán fel is szólalt. *Határozottan visszautasította azokat a vádakat, amelyek a hazafiatlanság bélyegét akarták rásütni a szociáldemokratákra.*

Schneider a szocialista munkásmozgalom nagy vérvesztesége után került a főműhelybe. Az önálló vasutas-szakszervezet megalakításának szükségességét kimondó 1896. szeptember 20-i gyűlésen való részvétel miatt ugyanis egyszerre 71 ismert osztálytudatos munkást bocsátottak el onnan. Ő csatlakozott azokhoz, akik folytatták az elbocsátottak mozgalmi munkáját, a vasutasok szabadszervezetszerű szervezését.

Tevékenységének elismeréseként egyhangúlag korelnökké választották az első legális vasutas-szakszervezet, a Vasúti Munkások Országos Szövetségének (VMOSZ) 1906. május 6-i alakuló közgyűlésén, s tagja lett a szervezet központi vezetőségének is. Számos helyi csoport, például a debreceni, a szabadkai, a lugosi alakuló közgyűlésén ő ismertette a szövetség célkitűzéseit. *1906. december 2-án a szegedi Japán Kávéházban közel félezer vasutas jelent meg azon a gyűlésen, ahol a tudósítás szerint meggyőző szavakkal ecsetelte a szervezkedés szükségességét, s hangsúlyozta: „legelőször is az általános, titkos választójogért kell küzdeni, mert csak így szólhatunk bele sorsunk intézésébe”.*

A VMOSZ 1908. novemberi feloszlatását követően *Schneider András* részt vett a Magyar Vasutas körül tömörülő illegális vasutasmozgalom irányításában. 1910 tavaszán a fővárosban két nyilvános vasutasnagygyűlés részvevői mondták ki határozatban, hogy szükségesnek tartják a Magyar Vasutasok Országos Egyesületének megalakítását, s őt választották meg az előkészítő bizottság elnökének. Az elfogadott alapszabály-tervezetet *Schneider* terjesztette a MÁV elnöke elé. Az új, legális vasutas-szakszervezet megalakítására azonban még sokáig nem nyílt lehetőség.

Az 1910-es évek elején az illegális vasutasszervezet harcot indított a MÁV Nyugbérpénztár reformjáért. Az anyakönyvi laphoz csatolt büntetéskivonat tanúsága szerint *Schneidert* két évtizedes vasúti szolgálata során csupán ebben a mozgalomban való részvételéért büntették meg. Az 1912. január 17-i bejegyzés szerint a „megdorgálás” oka: *„A Magyar Vasutas szerkesztőségétől kapott felszólításból kifolyólag a nyugbérszabályzat módosítása tárgyában a szegedi vasúti munkásokkal értekezletet tartott, s utána Temesvárra utazott hasonló célból, de ott csak információkat adott”.*

Május 1-jét a világháború alatt 1917-ben, a cárizmus bukását követően ünnepelték először munkaszünettel. Mintegy hatezer vasutas jelent meg a fővárosi Nagy Amadeuszhoz címzett vendéglő kerthelyiségében, ahol *dr. Landler Jenő* és *Schneider András* szólt hozzájuk. Azokban az években az értelmiségi *Landler,* aki nemcsak elvtársa, hanem barátja is volt a műhelymunkásoknak, ellenállhatatlan hatással volt őrá is. *Schneider* indítványozta korábban, szavazzanak meg tiszteletdíjat *Landlernek,* mert a háború alatt megszaporodtak a fegyelmi ügyek, s jóformán mással sem tud foglalkozni, nem kívánhatják, hogy pusztán szocialista lelkesedésből lássa el a védőügyvédi teendőket. *Landler* azonban mosolyogva hárította el a gondoskodást, hangsúlyozván, hogy amíg polgári perekkel megkeresi a mindennapi kenyerét, addig a szervezettől nem fogad el díjazást.

Miután az 1917. május 23-tól június 2-ig tartó vasutassztrájk az akkordbérek 50 százalékos felemelésével ért véget, előtérbe került a szervezkedési szabadságért folyó küzdelem. Augusztus 26-án a vasúti munkások országos értekezletet tartottak akkori helyiségükben, az építőmunkások otthonában. A tanácskozás elnöke és „A nyugbérpénztár reformja” című napirendi pont előadója *Schneider András* volt.

A háborúellenes harc nemzetközi színteréről sem hiányzott: 1917 október elején a szervezett vasutasok képviseletében vett részt Bernben a semleges országok és a központi hatalmak szakszervezeteinek békekonferenciáján, amely az azonnali békekötést követelte és a szakszervezeti egység helyreállítását szorgalmazta.

Tagja volt annak a tárgyalóbizottságnak, amely a vasúti munkások 1917. december 14-i, forradalmi jellegű fellépésére támaszkodva elfogadtatta a MÁV Igazgatóság vezetőivel a vasutasok követeléseit.

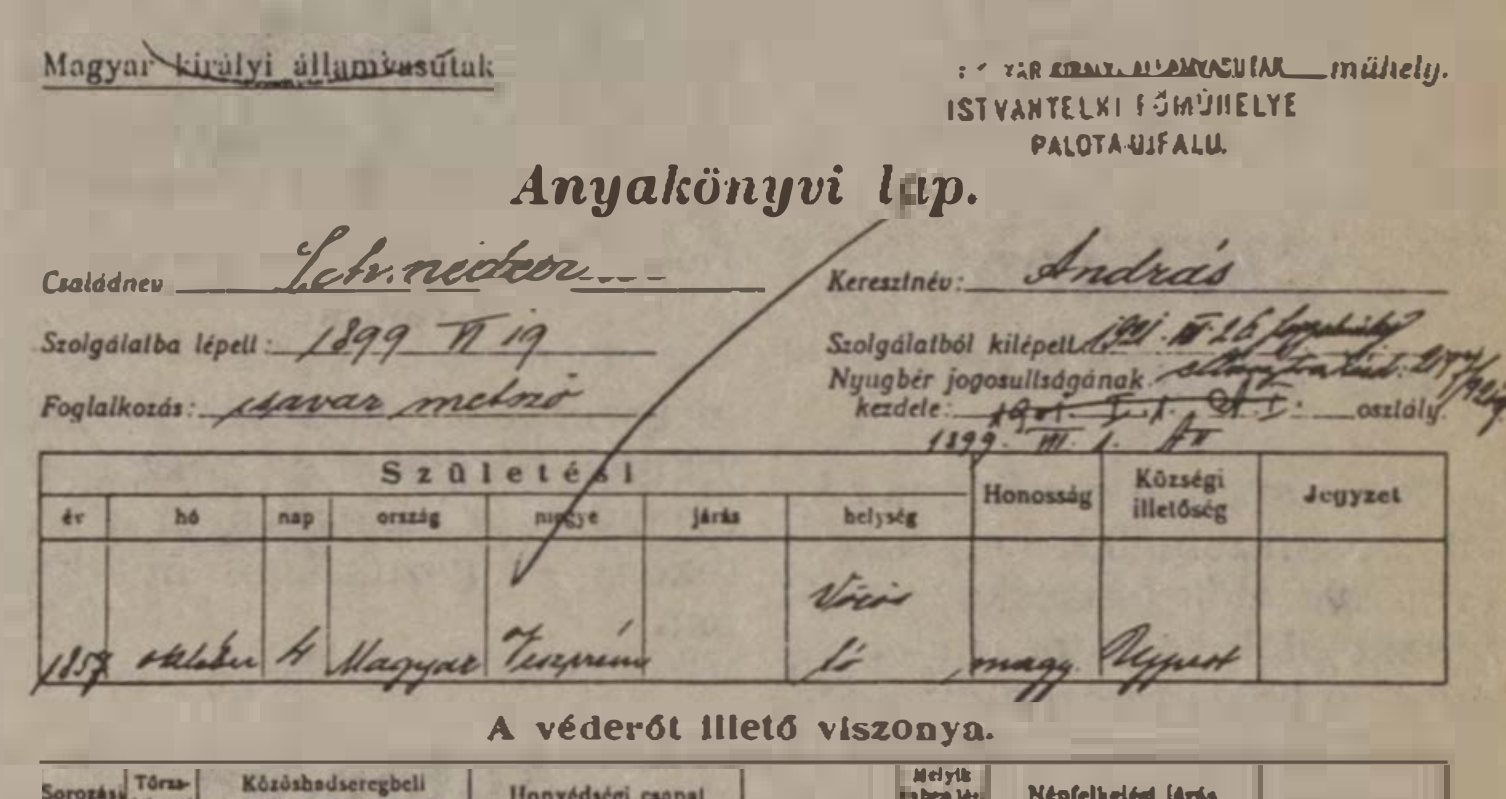
Az őszirózsás forradalom győzelme után újra legálissá válhatott a vasutasok szocialista szervezkedése. A Magyarországi Vasutasok Szövetségének 1918. november 24-i alakuló közgyűlésén *Schneider Andrást* megválasztották a 35 tagú ideiglenes központi vezetőség tagjává. Az Istvántelki Főműhelyből szabadságolták, hogy a vasutas-szakszervezet függetleníthesse. Korára való tekintettel — elmúlt már 61 éves — voltak, akik az akkor már *Tisza István* Munkapártjának *Károly* (ma: Tanács) krt. 3. alatti egykori klubjában székelő vasutasszakszervezeti központ nyugalmasabbnak ígérkező gondnoki teendőivel akarták megbízni. Ő azonban mint előadó és szervező kívánt segítséget adni a helyi csoportok megalakításához, működéséhez.

Szívügyének tekintette a vasutasok megismertetését a tudományos szocializmussal. *„Olvastam Marx könyveit és más szocialista írók, bölcsészek könyveit és előadásaimhoz onnan merítettem tudományomat”* — vallott erről később. Az első magyar munkáshatalom fáradhatatlan harcosaként munkálkodott annak erősítésen. Részt vett a dunántúli részleges vasutassztrájk leszerelésében, illetve továbbterjedésének megakadályozásában.

A Tanácsköztársaság megdöntése után letartóztatásáig újra az Istvántelki Főműhelyben dolgozott. A proletárdiktatúra támogatása, a Központi Üzletvezetőség helyi csoportjának 1919. áprilisi ülésén mondott beszéde miatt, izgatás bűntette címén, gyorsított törvényszéki eljárással egyévi börtönbüntetésre ítélték. A börtönből 1921. február 15-én szabadult. A MÁV augusztus 26-án, jogos nyugbérétől megfosztva, fegyelmileg elbocsátotta. Az Istvántelki Főműhely lakótelepén levő, Német u. 5. földszint 1. alatti lakását is el kellett hagynia.

Két évtizedig haladt az osztálytudatos vasutasmozgalom élvonalában, s életét — feleségével együtt — továbbra is a szocialista jövőért folytatott küzdelemnek szentelte. Méltó arra, hogy emlékét megőrizze az utókor.

Gadanecz Béla


Magyar királyi államvasutak ... műhely.
ISTVÁNTELKI FŐMŰHELYE
PALOTA-UJFALU.

Anyakönyvi lap.

Családnév: Schneider — Keresztnév: András
Szolgálatba lépett: 1899 VI 19 — Szolgálatból kilépett:
Foglalkozás: csavar metsző — Nyugbér jogosultságának kezdete: — osztály

Születési							Honosság	Községi illetőség	Jegyzet
év	hó	nap	ország	megye	járás	helység			
1857	október	4	Magyar	Veszprém		Vörös tó	magy.	Újpest	

A véderőt illető viszonya.

KITÜNTETÉSEK

A fegyveres erők napja alkalmából — a honvédelmi felkészítés és a polgári védelem szervezése, fejlesztése és a feladatok végrehajtása terén több év óta végzett eredményes tevékenységük elismeréseként a honvédelmi miniszter a

Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozata

kitüntetést adományozta: Danajka Béláné, polgári védelmi törzsparancsnoknak, Szolnok KÜF, Flór László, osztályvezetőnek, Szombathely Vasútigazgatóság, Horváth Alajos, főosztályvezetőnek, MÁV Vezérigazgatóság, Pocsai Endre, szállítmányirányítónak, Miskolc Vasútigazgatóság üzemirányító központ, Szigeti Sándor, igazgatónak, Celldömölk Ép. Főn.

Haza Szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozata

kitüntetést adományozta: Bolf József, osztályvezetőnek, Pécs Vasútigazgatóság, Tóth János, ügyintézőnek, Debrecen Vasútigazgatóság.

A Haza Szolgálatáért Érdemérem bronz fokozata

kitüntetést adományozta: Csernus Tibor, csoportvezetőnek, Bp. Vasútigazgatóság üzemirányító központ, Benkő András, ügyintézőnek, Szeged Vasútigazgatóág, Povázsai Lászlóné, ügyintézőnek, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.

Honvédelmi Érdemérem (10 év után)

kitüntetésben részesült: Bogáth Zoltán, szertárfőnök-helyettes, Szombathely Osztószertárfőn., Éber József, termelésirányító, Bp. Ép. Főn., Kakuk Péterné, katonai munkaerő-gazdálkodó, Bp. Vasútigazgatóság, Kiss István, állomásfőnök, Kaposvár Üzemfőnökség, Kinceli Antal, igazgatóhelyettes, Dombóvár Ép. Főn., Szabó Istvánné, katonai nyilvántartó, Hatvan-Füzesabony Pft., Szabó Jenő, polgári védelmi törzsparancsnok, Kiskunhalas KÜF, Szekeres László, forgalmi oktatótiszt, Kaposvár Üzemfőn., Tajti Lajos, raktárvezető, Kecskemét KÜF

Honvédelmi Érdemérem (15 év után)

kitüntetésben részesült: Füle Jánosné, polgári védelmi törzsparancsnok, Cegléd KÜF, Gibba István, ügyintéző, Szombathely Vasútigazgatóság, Gonda Lajos, osztályvezető, Záhony Üzemig., Hegyközi Pál, irányító polgári védelmi törzsparancsnok, Szeged Vasútigazgatóság, Latecska Kálmán, függetlenített polgári védelmi törzsparancsnok Bp. Ferencváros KÜF., Ludányi László, függetlenített polgári védelmi törzsparancsnok, Szeged KÜF, Németh Béla, művezető, Celldömölk Ép. Főn., Orosz József, ügyintéző, Miskolc Vasútigazgatóság, Sándor István, ügyintéző, Záhony Üzemig., Simon András, körzeti tűzvédelmi felügyelő, Miskolc KÜF., Szabolcsi József, polgári védelmi törzsparancsnok, Nyíregyháza KÜF., Szentes László, üzemfőnök, Nagykanizsa KÜF., Vadászy Pál, osztályvezető, MÁV Északi Járműjavító Üzem.

Honvédelmi Érdemérem (20 év után)

kitüntetésben részesült: Alföldi János, anyaggazdálkodó, Dombóvár KÜF, Csabai László, polgári védelmi törzsparancsnok, Pécs KÜF., Csapó Lajos, ügyintéző, Szombathely ÉHF., Dienes Zoltán, irányító polgári védelmi törzsparancsnok, Záhony Üzemig., Fehér János, ügyintéző, Hatvan—Salgótarján Pályafennt. Főn., Gyura Zoltán, anyagbeszerző, Budapest Gépjav. Üzem, Hécz József, függetlenített polgári védelmi törzsparancsnok, Győr KÜF., Horváth István, polgári védelmi törzsparancsnok, Veszprém KÜF., Rostás János, raktárnok, Pécs KÜF, Szabó Bozsó Imre, rendészeti vezető, Szeged KÜF., Szabó Ferenc, függetlenített polgári védelmi törzsparancsnok, Rákosrendező KÜF

Honvédelmi Érdemérem (25 év után)

kitüntetésben részesült: Béki Károly, kereskedelmi részlegvezető, Miskolc KÜF., Egry Lászlóné, TÜK-kezelő, Miskolc, MÁV Járműjav. Üzem, Himmer Géza, polgári védelmi törzsparancsnok, Budapest MÁV Kórház és Közp. Rend. Int., Munkácsi Illés, ügyintéző, Debrecen Vasútigazgatóság, Priskin Pál, pályamester, Püspökladány KÜF., Szegedi György, állomásfőnök-helyettes Debrecen KÜF., Szenteleki János, kereskedelmi hivatalnok, Szombathely KÜF

Honvédelmi Érdemérem (30 év után)

kitüntetésben részesült: Baráz Péter, művezető Füzesabony Vont. Főn., Bodor Miklós, csoportvezető Záhony Üzemig., dr. Drávucz Ferdinánd, csoportvezető, Budapest Vasútigazgatóság, Joó József, főművezető, Szolnok MÁV Járműjavító Üzem, Kiss László, függetlenített pártvezetőség titkára, Debrecen KÜF., Létrik Endre, vezénylőtiszt, Püspökladány KÜF., Maróti János, főpályamester, Kecskemét Pft.

A belügyminiszter

A Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozata

kitüntetést adományozta. Schneider Sándor, őrségparancsnoknak, Pécs KÜF

A Haza Szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozata

kitüntetést adományozta: Léránt Gyula, polgári fegyveres őrnek, Budapest-Ferencváros KÜF.

A Haza Szolgálatáért Érdemérem bronz fokozata

kitüntetést adományozta: Treszka Ferenc, polgári fegyveres őrnek, Záhony Üzemigazgatóság.

Közbiztonsági Érem arany fokozata

kitüntetést adományozott: Csapó József, osztályvezető-helyettesnek, Bp. Vasútigazgatóság.

Közbiztonsági Érem ezüst fokozata

kitüntetést adományozott: Boros Imre, váltásparancsnoknak, Szolnok KÜF, Sarkadi Lajos, őrségparancsnoknak, Pécs. KÜF.

Közbiztonsági Érem bronz fokozata

kitüntetést adományozott Deregi Balázs, váltásparancsnok-helyettesnek, Záhony Üzemig., Szalmási János, polgári fegyveres őrség váltásparancsnoknak Budapest-Ferencváros KÜF.

TANÁCSKOZTAK A VASUTAS BRIGÁDVEZETŐK

(Folytatás az 1. oldalról.)

Kérem, ne vegyék ünnepróntásnak az elmondottakat — mélyeket eddigi munkánk kritikájaként is értelmezhetünk —, hisz úgy gondolom, hogy az őszinte helyzetfeltáráshoz ezek ugyanúgy hozzátartoznak, mint a pozitívumok — fejezte be kiegészítőjét a vezérigazgató-helyettes.

A brigádmozgalom léte nem lehet vitakérdés

Szemők Béla szóbeli kiegészítője után *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára mondott nagy érdeklődéssel kísért korreferátumot.

Bevezetőjében utalt arra, hogy a vasutas szocialista brigádvezetők V. országos tanácskozása óta eltelt négy esztendő rendkívül fontos politikai, társadalmi és gazdasági események időszaka volt. Kongresszusok, reformtörekvések társadalmi vitái és döntései jellemzik ezt az időszakot. Tanácskozásunk idején sem kisebb jelentőségű társadalmi-gazdasági változásoknak vagyunk tanúi.



Tolnai Ildikó előterjeszti a korreferátumot

Csökkent az érdeklődés

Egy hónappal ezelőtt fejeződtek be a szolgálati helyeken a brigádvezetők tanácskozásai. *A beszámolók, a viták hű képet adtak a brigádmozgalom jelenlegi állapotáról.* Kifejezésre jutott, hogy az előbbi években tapasztalt stagnálás ellenére a vasutasok közel 50 százalékát tömörítő brigádmozgalom jelenleg is meghatározó a vasút életében. *Egyértelművé vált, hogy a brigádmozgalom léte nem vitakérdés.*

— Tény azonban, hogy a brigádmozgalom megtorpant, a versenymozgalmak iránti érdeklődés csökkent, a brigádok többsége nem tudott az új feltételekhez igazodni — folytatta a kv-titkár. — A gazdasági szabályozórendszer sem oldotta a kötöttségeket. *A brigád jelenleg nem eléggé vonzó a dolgozók számára, többen a jobb keresetet kínáló kisvállalkozások felé orientálódnak.* A brigádmunka elismeréseként adható, az évi bér 1-2 százalékát kitevő egyszeri jutalom elenyésző az elért jövedelmekhez képest. A brigádok nem jutottak túl több formai megoldáson, mint például a napló, az önértékelés, vagy a vállalat részéről mérhetetlen adminisztrációt és költséget jelentő oklevelek, jelvények kiosztása. Tapasztaljuk, hogy a tudás leértékelődik, szellemi értékek mennek veszendőbe, csökken a közösségi művelődés iránti igény.

— A brigádmozgalom alapvető célja a vállalati tervek valóra váltása, a termelés, a szállítás hatékonyságának és minőségének javítása, a tartalékok feltárása, hasznosítása. *A brigádoknak nagy szerepe van a munkára nevelésben, az új dolgozók beilleszkedésének segítésében, a közösségek alakításában.* A dolgozók tehetségének, szorgalmának kamatoztatása nem szabad, hogy csak lehetőség maradjon, hiszen ez előrejutásunk alapvető követelménye is. A cél az, hogy a szellemi tartalékok feltárásának, az önálló kezdeményezéseknek az eddigieknél jobban legyen színtere a brigádmozgalom. Hasonlóan fontos számunkra, hogy a mainál sokkal jobb viszonyt alakítsunk ki az ember és a munka, ember és ember között. A munkaverseny gyakorlatát időről időre szembesíteni kell mindazokkal a változásokkal, amelyek végbemennek a munkahelyeken.

A szocialista munkaverseny céljának, tartalmának fejlesztése, a gazdaságpolitikai követelményekkel való összehangolása vállalati irányítási és szervezési feladat. Ez megköveteli az ösztönzési rendszer helyes alkalmazását, a vezetői szemlélet és magatartás változtatását, a munkaerkölcs javulását. Ennek szellemében törekszünk egy olyan munkaversenyrendszer kimunkálására, amely csökkenti vagy végleg megszünteti a formalizmust, jobban érdekeltté teszi az egyént és a kollektívákat a hatékony és gazdaságos munkában.

Autonóm csoportok

Az 1983-ban kiadott Mt-SZOT-KISZ KB munkaversenyre vonatkozó közös határozat a verseny szervezésének, irányításának feladatait munkahelyi kategóriává nyilvánította. A jövőben az a feladatunk, hogy ezt a munkahelyi jelleget erősítsük, és a munkaverseny alapvető formájává a brigádmozgalmat tegyük. *Ennek feltétele az, hogy a munka és a munkamozgalom egységét megteremtsük.* Mind a tervek készítésénél, mind pedig a teljesítések értékelésénél figyelembe kell venni a munkaversenyfelajánlásokat.

— A beszámolóban is szó van az egyösszegű utalványozási, illetve szerződéses munkavállalási rendszer kedvező tapasztalatairól — folytatta *Tolnai Ildikó.* — Szakszervezetünk ezeket a kezdeményezéseket hasznosnak tartja és támogatja e formák további munkaterületeken való alkalmazását, illetve fejlesztését. *A szocialista brigádok, vagy munkabrigádok vállalásainak, felajánlásainak át kellene alakulniuk szerződéses megállapodási formákká, amelyekben konkréttá lehet tenni a munkát, annak feltételeit és a díjazást.* Ezzel közvetlenül meg lehetne szüntetni a munka és a munkaverseny közötti elkülönülést, koncentrálhatnánk az anyagi eszközöket.



Továbbgondolva a munka és a munkaverseny egységéből származó előnyöket, javasoljuk a brigád és a munkaszervezeti csoport, valamint a brigádvezető és a munkacsoport-vezető funkcióinak egy személyben való egyesítését. Ehhez természetesen elengedhetetlen, hogy a munkacsoport-vezetőt a brigád válassza. A munkabér, a versenyjutalom, a prémium felosztásáról pedig a brigádtanácskozás határozna. Helyes lenne a szocialista brigádok autonóm csoportként való működtetése, amit az előzőleg vázolt szerződéses formánál magasabb szintű szerveződésnek tekintünk.

Az autonóm munkacsoportok az önirányítás és a dolgozók kezdeményezte belső szervezések útján kialakult munkaszervezeti formák, amelyekben a termelésirányító feladatokat is a kollektívák látják el. A munkacsoport és a szervezet magasabb szintjén lévő gazdasági vezetők között szerződésben rögzíthetnék a munkacsoport belső munkamegosztását, a be- és kilépő dolgozókkal kapcsolatos eljárásokat, a bérezés módját, a szabadságok, pihenőnapok kiadását, a fegyelmi vétségek elbírálását, valamint a többletteljesítmények díjazását.

Az ilyen — egyébként munkáltatói feladatokat is ellátó — brigádoktól azt reméljük, hogy hatékonyabban, nagyobb felelősséggel dolgoznak, megszűnne az egyoldalúság, az egykor modern munkaszervezésnek tekintett megoldások nyomán bekövetkezett monotónia. Ezek a formák arra is alkalmasak, hogy a vállalkozói kedvet erősítsék és a vállalati kisvállalkozásokat integrálják a brigádmozgalomba. *Sok brigádvezető jogosan állítja, hogy ugyanolyan, vagy hasonló díjazás mellett elérnék a vgmk-k teljesítményét.*

A szakszervezeteknek is az az álláspontja, hogy főmunkaidőben, jó bérreformmal biztosítható a gazdasági növekedés, és javulhat a hatékonyság. Az 1988. évi keresetszabályozás lehetővé teszi, hogy már a közeli jövőben elinduljunk ezen az úton. A MÁV bérszerkezet-átalakításának terveibe már most be lehet illeszteni az autonóm munkacsoportok alap- és mozgóbéreinek keretét.

Konkurencia és együttműködés

A versenymozgalom továbbfejlesztését szolgáló elképzelések nem újkeletűek. A korszerűsítés folyamatát már évekkel ezelőtt elkezdtük, de a körülmények most arra késztetnek bennünket, hogy ezt a folyamatot felgyorsítsuk.

A központi vezetőség titkára ezután a MÁV-Volán komplex brigádokról beszélt. Mint mondotta, a magyar vasút áruszállítási teljesítményeinek mintegy 40 százaléka a nemzetközi forgalomban tizennyolc határállomáson realizálódik. Ebből adódóan a speciális kereskedelmi, műszaki és egyéb feladatok nagy hányada is ide koncentrálódik.

A két szállítási vállalat — a MÁV és a Volán — szocialista brigádjainak együttműködése több mint két évtizede erősíti a fuvarozók és fuvaroztatók jobb kapcsolatait. *Ne feledjük, hogy a verseny közepette is szükség van a közlekedési vállalatok közötti együttműködésre, különösen a brigádok összehangolt tevékenységére.* Konkurencia és együttműködés nem egymást kizáró fogalmak, hanem a brigádélet velejárói.

Felszólalók a mozgalom megújításáért

A vitában elsőként kapott szót *Szabó Andrásné,* a debreceni körzeti üzemfőnökség fuvarozásszervezője. Tizenháromezer tagú kollektíva nevében foglalta össze a brigádmozgalomról alkotott véleményt, a megújulás lehetőségeit. Hangsúlyozta többek között, hogy e mozgalomban nagy erő rejlik, vannak még tartalékok.

— *Senki sem becsülheti le az eddig elért eredményeket* — mondotta —, *hiszen a brigádmozgalom harminc év alatt anyagi és erkölcsi lehetőséget teremtett az alkotáshoz, a tartalmas életvitelhez. Amíg a hatvanas években a „miből éljünk?" kérdés foglalkoztatta a dolgozókat, napjainkban a hangsúly a „hogyan éljünk?"-ön van.*

A gondokról szólva elmondotta, hogy a forgalmi-kereskedelmi szolgálatnál dolgozók havi 300-350 óra munkával tudják csak elvégezni a feladatokat. Ez fizikailag és szellemileg megviseli a vasutasokat. Vissza kellene szerezni a főmunkaidőben végzett munka becsületét úgy, hogy növelnék az alapbért. Akkor talán többen jönnének a vasúthoz, és kevesebb lenne a túlóra.

A brigádok kezdeményezőkészségét bizonyítva elmondotta, hogy a debreceni KÜF Zrínyi Ilona személypénztárosi brigádja havonta háromszor ellátogat a termelőszövetkezet üdülőjébe, és ott — a turnusváltások idején — helyben adják el a menetjegyeket. Több iskolai kollégiumba is elviszik a menetjegyeket, bérleteket. Ez az ötlet havonta ötvenezer forint bevételt jelent a MÁV-nak.

A Március 15. kereskedelmi brigád a teljesítmények növelése érdekében javasolta, hogy a hétvégi rakodások darabáruszámlálását a szabadnapos dolgozók is segítsék megfelelő ösztönzés ellenében. Egy szabadnapos kereskedelmi dolgozó egyetlen napon kétszeres bevételhez juttathatná a MÁV-ot. A jelenlegi óradíjas darabszámlálás után kifizetett összeg nem éri el a napi 300 forintot, amelyért jelenleg nem lehet segédmunkást kapni. Sajnos, sok a nem eléggé felkészült darabszámláló is. Emiatt a vasút által kifizetett károk egyharmada téves darabszám-megállapítás következménye.

Károlyi János a szombathelyi igazgatóság pályafenntartási szakszolgálatának brigádjait képviselte a tanácskozáson. Szóvá tette, hogy a főnökségek munkásszállító buszai, és a tehergépkocsik műszaki állapota már nagyon rossz, gyakran elromlanak, emiatt a dolgozókat sokszor nem tudják időben a munkahelyre szállítani. Szükségük lenne kisgépekre, kavicsvillákra, talpfafúrókra is. Ezek nélkülözhetetlen munkaeszközök a minőségi munka feltételei.

Kifogásolta a brigádok anyagi ösztönzésére jutó kevés pénzt. Sokszor az anyagi források szabnak határt a jó brigádok elismerésének. Javasolta, hogy a brigádok jutalmazására felhasználható összeget már az év elején kapják meg a gazdálkodó egységek. Ebből év közben is jutalmazhatnák a többletmunkát vállaló közösségeket.

Lászka Lajosné a budapesti igazgatóság központjában dolgozó brigádok nevében kért szót. Bevezetőjében leszögezte, hogy *a hivatalokban működő brigádoknak is van létjogosultsága.* Nagy szerepük van a gazdasági célkitűzések elérésében, a jó munkahelyi légkör megteremtésében. A brigádnapló helyett egy könnyebben áttekinthető értékelőlap bevezetését javasolta. Elavultnak tartja a brigádjelvények adományozását. Helyettük elegendő lenne egy oklevél.

Több hozzászóló kiemelte a jó munkahelyi légkör fontosságát, a vezetők ellenőrző-segítő szerepét, a vasutasok tenniakarását.

Joó István, a MÁV Építési Géptelep Főnökség brigádvezetője a mozgalom gondjairól beszélt.

— *A brigádmozgalom harminc év alatt sokat vesztett lendületéből* — mondotta. — *Formálissá vált, a tagok már nem veszik komolyan a versenyfelhívásokat.* Sokan azt tekintik fontosnak, hogy a brigádnapló rendben legyen, hiszen annak alapján értékelik a munkát. Náluk az a gyakorlat, hogy a fizikai brigádok megkérnek egy jól fogalmazó, szépen író adminisztrátort, hogy a naplót gondozza, az adatokat rögzítse. A napló nem mindig az igazi teljesítményeket tükrözi, ezért kevesebb szerepet kellene neki szánni.

A továbbiakban az adminisztratív létszám csökkentését és a fölösleges statisztikák, kimutatások, a sok munkát igénylő iratáramlás megszüntetése mellett emelt szót. *A fiatalokról szólva elmondotta, hogy többre is képesek lennének, de csak jelszavakra, öntudatra hivatkozva ma már nehéz teljesítményt növelni, nagyon fontos a személyes érdekeltség.* Az útkeresésnél ezt nem szabad figyelmen kívül hagyni. A brigádok képesek többet és jobban dolgozni, ha a lehetőségeik korlátai is tágabbak.

Micskó Lajosné a komáromi körzeti üzemfőnökség brigádjainak képviseletében kért szót. Oroszlány állomáson dolgozik. Örömmel számolt be arról, hogy az áru- és személyszállítási bevételeket eddig sikerült teljesíteni, sőt az idegen kocsik tartózkodási ideje is csökkent. Ezek az eredmények az állomás kollektívájának összehangolt munkáját dicsérik.

Varga András, a hatvani vontatási főnökség küldötte arról beszélt, hogy fontos feladat a fiatalok megnyerése a mozgalom számára. *Nem mindegy, hogy miképpen illeszkedik be egy kollektívába és jó vasutas lesz-e belőle. A gyakorlat sajnos az, hogy sok kiváló minősítésű brigád nem szívesen fogadja a fiatal dolgozót, mert félnek a „felhígulástól."* Nem minden a pénz sem! Ahol jók a szociális körülmények, kedvező a munkaidő-beosztás, van szabadidő és a munkahelyi légkör is jó, ott szívesen dolgoznak a fiatalok is.

A brigádvezető kifogásolta, hogy a kommunista műszakokért járó bevétel ötven százalékát a miskolci igazgatóság elvonja, pedig az egész összeg felhasználása a helyi brigádokat illetné.

Nagy István, a záhonyi gépesített rakodási főnökség küldötte arról beszélt többek között, hogy területükön 140 brigád működik 1460 taggal. *Az országos átlagtól eltérően náluk nem csökkent, hanem növekedett a brigádok száma. Ez véleménye szerint annak köszönhető, hogy a vezetők szívügyüknek tekintik az új brigádok megalakítását, patronálását.* Az idei első félévben a brigádok több mint 17 ezer óra társadalmi munkát végeztek és 364 széles kocsi rakományát rakták át társadalmi munkában.

Körmendi Géza a miskolci KÜF Ságvári Endre szocialista brigádja nevében javasolta a tanácskozás résztvevőinek, hogy *a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulójára indított jubileumi munkaversenyt terjesszék ki 1988-ban a KMP megalakulásának 70., illetve a brigádmozgalom 30 éves évfordulója tiszteletére.*

Fogas Pál, a szentesi építési főnökség munkaügyi vezetője felszólalásában méltatta többek között a főnökség brigádjainak helytállását, legújabb munkasikereit. Jó példaként említette, hogy a főnökség legeredményesebben dolgozó brigádtagjai év közben 8-12 ezer forintot kapnak a termelési célfeladatok teljesítéséért. Szeretnék, ha erre a jövőben is lehetőség lenne.

Beszédének további részében elemezte a mozgalom megújulásának lehetséges útjait, a belső tartalékok hasznosítását.

A vitában 21-en szóltak fel, mondták el jobbító szándékú véleményüket, majd *Szemők Béla* vezérigazgató-helyettes foglalta össze a tanácskozás tapasztalatait és válaszolt a legfontosabb kérdésekre, javaslatokra. Ezután a brigádmozgalom kibontakozásának 30. jubileuma és a vasutas szocialista brigádvezetők VI. országos tanácskozása alkalmából a közel három évtizede eredményes munkát végző brigádok, valamint brigádvezetők és munkaverseny-ügyintézők részére kitüntetéseket adományozott a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete. A kitüntetéseket *Szemők Béla* és *Tolnai Ildikó* adta át.

Huszonegyen vették át a MÁV Kiváló Dolgozója kitüntetést. Húsz szocialista brigád elismerő oklevelet kapott.

A tanácskozásról tudósítottak: Kaszala Sándor, Visi Ferenc, Demeter Kálmán.
Fotó: Laczkó Ildikó.

Beszélgetés két küldöttel

A tanácskozás szünetében a folyosón megkértünk néhány küldöttet, hogy beszéljenek az őket leginkább foglalkoztató gondokról.

— Mindazok a problémák, amik eddig elhangzottak, többé-kevésbé nálunk is előfordulnak — mondta a szolnoki járműjavító dolgozója, *Németh Péter.* — Mi is egyre inkább azt tapasztaljuk, hogy a pénz felé fordul mindenki, mert a vállveregetésből nem lehet megélni. Miért mondom ezt? Mert igaz, ugyan, hogy jó dolog az autonóm szakcsoport, de arról még nem szólt senki, hogy milyen hátulütői vannak. *Mi is akartunk ilyet szervezni, de a járműjavító nem tudta biztosítani az anyagot, például az áramszedő szereléséhez. Így a mai napig nem lehetett beindítani, pedig jó lett volna főmunkaidőben többet keresni.* Úgy vélem, a szakcsoport működése ott gazdaságos, ahol csak néhány munkafolyamat váltja egymást, tehát egy járműjavítóban nem, hiszen olyan szerteágazó a munkánk, hogy minden mozzanatra megállapítani a feltételeket, a „miért, menynyi"-t, óriási adminisztrációt kívánna.

A szintén szolnoki *Szekeres Mihály* a következőkkel egészítette ki a kollégája szavait:

— Ma már az értékeléskor a pontok nyolcvan százalékát a gazdasági munkáért adják. Tehát jóval kisebb hangsúly jut a másik két jelszóra, a szocialista módon élni és művelődni-re. *Ezért sok brigád csak a munkára koncentrál, egyrészt anyagi okokból, másrészt szükségből, mert olyan szorosak a tervfeladatok.* Így egyre kevesebb a patronálás, egyre kevesebb ember vállal közéleti tevékenységet, ami pedig a mozgalom alapja lenne. Tehát azok, akik még tesznek valamit, kénytelenek még többet vállalni. Azzal én tisztában vagyok, hogy nem lehet minden brigádtagtól egyenlő teljesítményt elvárni, hiszen sokan objektív okok — például otthonteremtés — miatt kénytelenek pluszmunkát végezni, de felvetődik a kérdés: *mikor tudnak szórakozni, a családjukkal foglalkozni azok, akik mások helyett is húznak?*

Falubéliek ha összefognak

Mád állomáson nem félnek az ősztől

Mád vasútállomása aprócska szolgálati hely a Tokaj-hegyaljai szőlők tövében. Tizenkét évvel ezelőtt még itt rakták vagonokba a világhírű tokaji borokat. Az állomás neve azóta már nem annyira ismert. Helyette inkább Tolcsvát emlegetik, a palackozóüzemet.

— Mád állomás azért továbbra is fontos szerepet játszik a vidék közlekedésében — mondja *Körtefai István* állomásfőnök. — A hetvenes évek után kezdett nagy ütemben fejlődni az Országos Érc- és Ásványbányák mádi műve, s ez azt jelenti, hogy évente mintegy 85 ezer tonna különböző ásványt, ásványi terméket adnak fel.

Az állomás szomszédságában látható a feldolgozó üzem, ahol éjjel-nappal őrlik a környék bányáiban kitermelt ásványokat. A teherkocsik közvetlenül a raktárak előtt állnak meg, ezért gyorsan, kényelmesen rakodhatnak.

— Milyen a vasút kapcsolata a bányákkal?

— Ezt talán egy számmal tudnám legérthetőbben érzékeltetni. Augusztusban mindössze 5100 Ft volt a kocsiállás-pénzük. A jó együttműködés természetesen abból is adódik, hogy itt mindannyian falubéliek vagyunk. Jómagam együtt jártam iskolába az ásványbánya igazgatójával, *dr. Hajdú Gyulával*, így mi egymás között beszéljük meg gondjainkat, sikereinket és ha netán valami rendellenesség adódik, nem szaladunk mindjárt a felsőbb szervekhez.

— Mád tehát az ásványok állomása, vagy szállítanak mást is?

— Itt rakodik még az erdőgazdaság és a Rákóczi szakszövetkezet is. Ennél azonban lényegesebb a személyforgalmunk. Az ebből származó bevételünk olykor meghaladja a havi 100 ezer forintot is.

A régi állomás területét, a hozzá tartozó felvételi épületet a MÁV régen eladta az ásványbányáknak. A szállíttató partner használja az épületet, de tiszteletből a „MÁD" feliratot nem tüntette el, amit 1905-ben festettek fel. Az óépülettől nem messze épült az új állomás, ahol azonban az illemhelyen nincs nagy rend: a vízcsapok letörve, az öblítők rosszak.

— Ezen változtatni kell — mondja restelkedve a főnök. — Augusztus 17-én a KÜF-szemle ellenőrei előírták, hogy hat héten belül rendet kell teremtenünk. Ezért úgy döntöttünk, hogy ha majd kijavítanak mindent, zárat szereltetünk az ajtókra és az utolsó személyvonat után minden helyiséget lezárunk, úgy, ahogy ez külföldön is szokás.

— Milyennek ígérkezik az idei őszi forgalom?

— Ennek a szezonnak nálunk nincs nagy jelentősége, mert a bányák egyenletesen dolgoznak. Talán majd a télen kell jobban odafigyelnünk, főleg akkor, ha olyan zord idők lesznek, mint amilyenek januárban és februárban voltak . . .

Séra Sándor

A vasút fejlesztéséről tárgyalt a Vas megyei párt-vb

Horváth Miklós első titkár vezetésével rendhagyóan kezdődött szeptember 8-án, az MSZMP Vas megyei párt-végrehajtó-bizottságának ülése. Szombathelyen megtekintették az állomás átépítését, majd komfortkocsival Celldömölkre utaztak. Ott megnézték a padló alatti kerékesztergát, a B-típusú kocsijavító és a tanműhely építési munkálatait.

Ezek után kezdte meg tanácskozását a testület, amelynek ülésén részt vett és felszólalt *dr. Várszegi Gyula*, a MÁV vezérigazgatója is.

Elsőként *Kapronczai János* vasútigazgató adott tájékoztatót. Elmondotta többek között, hogy a MÁV megyei eszközállománya három milliárd forintra tehető. *Az igazgatóság 1700 kilométeres vágányhálózatából 333 kilométer található itt. A 188 közforgalmú vasúti átjáróból 124 már korszerűnek tekinthető.* A közelmúltban befejezték a Szombathely—Szentgotthárd, a Celldömölk—Sárvár és a Kőszeg—Szombathely közötti vonalak korszerűsítését. A megyeszékhelyen befejezték a vontatási telep rekonstrukcióját, elkészült az A és a B vágány, megkezdődött a magasperonok építése.

A VII. ötéves tervben a népgazdaság, ezen belül a MÁV beruházási lehetőségei is csökkentek, de folytatják a nagyobb állomások korszerűsítését, a biztosítóberendezések, a távközlő- és utastájékoztatók felszerelését.

Boba állomáson és a Boba—Celldömölk között átépítik a pályát. Megkezdődik a mikroszámítógép által vezérelt biztosítóberendezési rendszer kiépítése is. A VII. ötéves tervben befejezik a 357 millió forintba kerülő celldömölki kocsijavító építését, és megkezdik a celldömölki rendezőpályaudvar korszerűsítését. Új hidak ívelik át a jövőben Sárvár mellett a Rábát. Környezetvédelmi beruházásokat is terveznek.

Horváth Miklós első titkár elismeréssel beszélt a vasutasok példamutató helytállásáról.

Sz. J. I.

Évente 130 ezer látogató

A MÁV-pavilonnak sikere volt a BNV-n



A Budapesti Nemzetközi Vásár számítógépes információs irodájában két komputer segítette a gyors, pontos tájékoztatást, ám egyik sem, sőt az egyébként szolgálatkész hölgyek sem tudták megmondani, hol van a MÁV-pavilon! „Lehet, hogy most jelentkeztek először a vásárban, és valami miatt nem kaptuk meg az adatokat" — vélték.

— Tizenkét éve van pavilonunk a BNV-n! — mondta *Moldován Tamásné*, a MÁV reklámfőnöke. — *Bár ekkora területünk még nem volt: hetven négyzetméterrel lett tágasabb az épület.* Annak idején a vasúti menetjegyek lebélyegzése miatt jelentünk meg, s akkor merült fel, ha már úgyis itt vagyunk, készítsünk egy kiállítást, amivel bemutatjuk munkánkat az érdeklődőknek. *Évente körülbelül 130 ezer látogatónk van, s mi igyekszünk minden alkalommal újat, érdekeset nyújtani.*

— Most például meghirdettük az 5+1 totót — folytatja. — A hat kérdés a különböző vasúti kedvezményekre vonatkozik, és a totó kitöltéséhez elegendő, ha valaki figyelmesen végigjárja kiállító területünket. A helyes választ adók között különféle értékes nyereményeket sorsolunk ki, például kétszemélyes háromnapos bel- és külföldi MÁVTOURS-utakat, hétnapos turistabérletet.

A századeleji várótermi pad előtti asztalkára halmozott színes prospektusokban gyerekseregváltogat.

— Ez is a propaganda munkánk része — folytatja *Moldován Tamásné* —, de az ilyen jellegű közönségtájékoztatás mellett üzletfeleinkkel is rendszeresen találkozunk a vásárokon. Meghívjuk a nagy fuvaroztató partnereinket és érdekegyeztető tárgyalásokon megbeszéljük az előszállításokkal, valamint az őszi forgalommal kapcsolatos nehézségeket, esetleg új szerződéseket kötünk. Régen bebizonyosodott, hogy érdemes itt megjelenni, s így lesz ez a jövőben is.

Igen ám, de hány év kell ahhoz, hogy a vásár rendezői is tudomást szerezzenek a MÁV jelenlétéről?

D. K.

Aktívaértekezlet Szombathelyen

A gazdasági kibontakozás programjáról először a Szakszervezetek Országos Tanácsa tartott nagyaktíva ülést a fővárosban. A vasutasok részére elsőnek a szombathelyi igazgatóság nagyaktíva értekezletén szóltak a következő hónapok közvetlen feladatairól.

Szeptember 29-én a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Háza nagytermében 170 gazdasági, párt-, szakszervezeti vezető és propagandista képviselte a nagygyűlésen a 15 ezer nyugat-dunántúli vasutast. Ott volt a tanácskozáson *Molnár István*, az MSZMP Vas Megyei Bizottságának titkára és *Nagy Lajos*, a Szakszervezetek Vas Megyei Tanácsának vezető titkára.

Az aktívaülésen *Koszorus Ferenc* főtitkár tartott előadást amelyben a gazdasági kibontakozásról, a kormányprogramról, az adórendszer változásáról és a szakszervezetek ezzel kapcsolatos állásfoglalásáról adott részletes tájékoztatót a megjelenteknek. Ismertette a szakszervezetek feladatát: az időszerű ideológiai, agitációs és propaganda-feladatokat.

Szentes—Kunszentmárton

Rendezvénysorozat a százéves vasútvonal jubileuma alkalmából



A szentesi vasúti csomóponton a Szentes-Kunszentmárton vasútvonal 100 éves fennállása alkalmából kulturális és politikai rendezvénysorozatot tartottak. Az ünnepségeken jelen volt *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese és *Tolnai Ildikó*, a vasutasszakszervezet titkára is.

A rendezvénysorozat egyik hangulatos eseménye a vasutas fúvószenekarok hangversenye volt, amelyet Szentesen, a Kossuth téren rendeztek szeptember 13-án. Bemutatkozott a békéscsabai, a kiskunhalasi, a szegedi és szentesi fúvószenekar.

A helyi vasutas kultúrotthonban szeptember 15-én képzőművészeti kiállítás nyílt. Másnap ugyancsak a vasutas kultúrotthon adott helyet a fórumnak, amelyen *Szemők Béla* és *Tolnai Ildikó* időszerű szakszervezeti és gazdaságpolitikai kérdésekre válaszoltak.

A helyi Tóth József Színházteremben szeptember 17-én *Halló itt vagyunk — Szervusztok régi barátok* címmel vidám zenés műsorral szórakoztatták a vasutasokat a fővárosi művészek.

A nyugdíjas és tényleges vasutasok találkozóját szeptember 18-án tartották.

Az ünnepségsorozat egyik leglátványosabb eseménye szeptember 19-én volt, amikor Szentes állomásán felavatták a fiatalok munkájával rendbehozott motorkocsit. *Dóczi Gábor* tanácselnök ugyanezen a napon centenáriumi emléktáblát avatott fel. Az emlékmű *Szabics Ferenc*, szentesi művész alkotása.

Az avató ünnepség után a résztvevők nosztalgia vonattal indultak Kunszentmártonba, ahol az állomáson szintén centenáriumi emléktáblát avattak.

„Ilyen volt a mi nyarunk"

Egyik hetilapunkban egy érdekes cikkre bukkantam. A festékszóróval falra firkálókról szólt, s megtudhattam belőle, hogy ezek a feliratok, ábrák népművészeti alkotások; a városi folklór termékei. A cikkíró a továbbiakban azt fejtegeti, hogy bár bumfordiak a betűk, mégis érdekesek, mert élettelibbé teszik a környezetet. Ám nem akar senkit rábeszélni erre, mert tudja, hogy „sokan szebbnek látják az unalmas, üres márványutánzatot a furcsa és ijesztő — tehát »csúnya« — ábráknál"

A magam részéről nem kívánok sem esztétikai, sem szociológiai vitába szállni az említett írással, de azt hiszem, hogy nem azzal a céllal tervezik meg egy felújított városrész összképét, vagy egy vasútállomás, egy aluljáró burkolatának színösszeállítását, hogy a falakon rövidesen megjelenjenek a feltűnési viszketegségben szenvedő kulturálatlan fiatalok kedvenc együtteseinek — *Ragály, Terror, Pokolgép* — nevei.

Miért is hozom ezt szóba? Mert nemrégiben az agárdi megálló pénztárosa, *Boróczki Józsefné* így panaszkodott:

— Nincs egy hete, hogy lemosták az aluljáró falát, de már újra összefirkálták. Tudja, most volt egy koncert itt a strandon. *A három nyári hónap nemcsak a megnövekedett forgalom miatt nehéz. Ilyenkor lejönnek a pesti fiatalok a hangversenyekre, és éjszaka részegen törnek, zúznak. A napokban üvegezték újra a váróterem ajtaját, ablakait, de még a padokat és a kályhát is megrongálták.*

Felkapom a fejem.

— A kályhát is?

— Persze, elvitték a kályhacsövet . . .

Nagy Jánosné málházó ekkor a hangosbeszélőhöz lép, és figyelmezteti az utasokat, hogy az állomáson gyorsvonat halad át, és kéri, a vágányok mellett vigyázzanak.

— Nem lehet sok dolga egy málházónak ilyen kis állomáson — fordulok hozzá.

— *Sajnos, ki kell ábrándítanom. Rengeteg poggyászt adnak fel a nyaralók. Sokszor 14-15 biciklit, sátrakat kell egyszerre kivinnem a vonathoz, és ilyenkor nagyon kell vigyázni.* A vezér ugyanis nem mindig az „állj" táblánál áll meg, én pedig hurcolhatom a paklikocsi után azt a rengeteg holmit. Ez ugye időveszteség, amiatt mindenki morog, nekem meg a rakodáson felül még arra is kell ügyelnem, nehogy valaminek lába keljen.

— Az árukezelő nem segít?

— Ha valamelyik ismeri az embert, akkor igen. Egyébként, ha valami nagyon nehéz, például a negyvenkilós filmes ládák, amik a helyi mozi számára érkeznek, megkérek egy-egy utast, hogy segítsen.

Kinézek az iroda ablakán. Kőhajításnyira van a strand, szikrázik a víz, a túlparon a Velencei-hegység karéja látszik. Szép látvány. *Boróczki Józsefné* észreveszi, hogy gyönyörködöm, s a kérdést meg sem várva, nevetve mondja:

— Ne gondolja, hogy van időnk mélázni! Vegyünk egy átlagos hétvégét példának. Huszonhat vonat jön Fehérvárról, huszonkilenc Pest felől. Minden vonat érkezésénél bemondjuk a hangosba, hogy az utasok most váltsák meg a jegyet visszafelé, hogy az esti tülekedést elkerüljük. Ehelyett mindenki rohan a partra, délután pedig az utolsó pillanatban kapkodnak a pénztár előtt. Addigra azonban már ötvenméteres a sor, a vége kinn van az aluljárónál. *Ilyenkor elkelne két pénztár is . . .* Én meg ülök a szép nyári kánikulában, az ablakon betűz a nap, a pult túloldalán meg a türelmetlenül tipródó, szitkozódó tömmeg. Hát ilyen a mi nyarunk.

Elköszönök, s átmegyek a már említett aluljárón. A falon — nyilván a rövidlátók kedvéért — öles betűkkel: *Szikora Robika, R-Go.*

Érdemes volt takarítani. Viselkedéskultúra, ó!

(demeter)

Párbeszéd a fuvaroztatókkal

Az őszi szállítási feladatok végrehajtásáról, a vasút és a fuvaroztatók együttműködéséről volt szó azon a tanácskozáson, amelyet a szegedi igazgatóság a területéhez tartozó Csongrád és Szolnok megye nagyobb fuvaroztatóinak bevonásával rendezett szeptember 18-án Szegeden, a vasutas művelődési házban. *Harmati János*, az igazgatóság kereskedelmi osztályának vezetője tájékoztatójában elmondotta, hogy az év utolsó négy hónapjában *az igazgatóság területén több mint 4,5 millió tonna áru vár elszállításra, ebből közel hárommillió tonna a kocsiigényes áru.* A területükön berakandó áruk mintegy 25-28 százalékát Csongrád és Szolnok megye területén adják fel. E nagy árumennyiség indokolja a fuvaroztatókkal való megbeszélést.

A vasútigazgatóságnak a legnagyobb munkát most is a cukorrépa elszállítása jelenti. Az előzetes tervek szerint az igazgatóság területéről majdnem egymillió tonna répát kell elfuvarozni. A feldolgozandó „édes" árut 39 állomáson rakják vagonokba és öt cukorgyárba — Mezőhegyesre, Sarkadra, Szolnokra, Hatvanba és Kabára — továbbítják. Az említett gyárakon kívül a Dél-Alföldön megtermelt répából várhatóan 120 ezer tonnát irányítanak át feldolgozásra Kaposvárra és Sárvárra. A mezőhegyesi gyár pedig 90 ezer tonnát exportál Jugoszláviába. *Úgy tervezik, hogy az elszállításra varo mennyiség 75-80 százalékát irány- és fordavonatokkal továbbítják.* Cukorrépán kívül gabonából 350 ezer, kavicsból 250 ezer, ásványolajból 125 ezer, egyéb áruból 960 ezer tonna vár továbbításra, s ehhez jönnek még az élelmiszerek, a fűtőanyagok és más olyan áruk, amelyek fuvarozása sürgős és időszakonként fontos lesz. Ahhoz, hogy az áruk időben a rendeltetési helyükre jussanak, szükséges, hogy a fuvaroztató felek áruikhoz a kocsikat időben rendeljék meg, azokat késedelem nélkül berakják, és az érkező küldemények kirakásáról is folyamatosan gondoskodjanak.

A tanácskozáson felszólaló fuvaroztatók elismerően szóltak a vasút munkájáról. Különösen azt a tényt emelték ki, hogy az általuk igényelt kocsik közel 95 százalékát időben megkapták. A rakodások zavartalan végzése érdekében kérték, hogy a vasút az érkező küldeményekről időben és pontos értesítést adjon.

G. J.

Romhányi csendélet

Zsebeimben vonatjegyem ellenértéke után kutatok, guberálva rakom össze a forintokat. Közben meg-megállok, ösztönösen felpillantok, nincs-e veszély, hiszen mégiscsak sínek között haladok. De az állomás és környéke csendes. Néhány álmos vagon vesztegel a külső vágányokon, körülöttük bátran szökik a magasba az erős gyom. A csendet a közeli kerámiagyárból ideszűrődő tompa zúgás foglalja keretbe.

Idejövet Diósjenőnél szálltam át. Barátságos, kövér vasutast kérdeztem, hányadik megálló Romhány. A hányadik szónál még érdeklődve figyelt, koncentrált a számolásra, de amikor a nagyközség nevét kiejtettem, megkönnyebbülve elmosolyodott.

— *Az a végállomás. Tovább nem megy a vonat.*

Mint később kiderült, ebből a nógrádi faluból semmilyen vonat nem megy tovább, csak visszafelé.

Vasutasélet gondokkal

Az öreg állomásépület forgalmi irodájában *Juhász Sándorné* egy sokrubrikás könyvből emeli fel a fejét, amikor belépek. Jegyet ráérek venni, mondja, hiszen a vonat indulásáig van még másfél óra.

— Addig beszélgethetnénk — javaslom, de ő szabadkozva ingatja a fejét és az előtte fekvő könyvre mutat.

— Jaj, nem érek rá most erre. Nemsokára árupénztárosi vizsgám lesz, arra kell készülni.

Azután mentőötlete támad, talán némi kajánság is van a hangjában, amikor ezt mondja: — *Menjen, beszéljen inkább a főnökkel.*

Egy kopott ajtóra mutat, amelyen ott díszeleg a felirat: Állomásfőnök. Az ajtó és tokjának rossz viszonyára utal a köztük csukott állapotban is meglévő ujjnyi rés. Feltehetően az eddigi beszélgetést hallották odabentről, mert csendes káromkodás fakad a szolgálattevő ötletére.

A szobában az asztal mögött egyenruhás fiatalember, az állomásfőnök. Harminckét éve ellenére dús haja, amely egyenes, mintha mágnes húzná fölfelé, majdnem teljesen ősz. De a bajusza fekete, és ha nevet, szétfut az orra alatt.

Varga László 1975 óta vasutas és 1982-ben lett a romhányi állomás és az ide tartozó egységek főnöke. Fél évtizednyi tapasztalat birtokában mesél arról, milyen a mellékvonal végállomásán dolgozó vasutasok élete.

— Előnye egy ilyen kis állomásnak, hogy a személyforgalom viszonylag kicsi. Huszonnégy óra alatt körülbelül tizenöt vonatunk van. *A teherforgalom viszont jóval nagyobb, hiszen többek között a Romhányi Építési Kerámiagyár iparvágánya is innen halad tovább. Nyáron vagy a hétvégeken, amikor nagyobb a turistaforgalom, nálunk is több szerelvény érkezik az állomásra.*

Hogy mi a gond egy ilyen kis helyen? *Varga László* nem sokáig töri a fejét a válaszon. Igaz, előbb feláll, és jó erősen becsapja az ajtót. No nem méregből, hanem szükségből. Mert az állomás épülete több mint húsz éve nincs tatarozva, karbantartva. Többek között a nyílászárók is felmondták a szolgálatot.

Sok baj van a telefonnal is, panaszolja. Két állomás között igen nehéz megteremteni az összeköttetést. A vonal azelőtt légvezetékes volt, mondták, jobb lesz a légkábeles. Hát nem lett sokkal jobb.

— Én nem tudom, más hogyan lesz vasutas — meséli később, amikor az életéről faggatom —, de nekem a szüleim is a MÁV szolgálatában álltak. Amikor leérettségiztem, forgalmi tanuló, majd szolgálattevő lettem. Később elvégeztem a MÁV-tisztképzőt és most itt vagyok. Huszonöt ember van a kezem alatt, mert ide tartozik Bánk állomás is.

Felelősség jogkör nélkül

— Állomásfőnöknek lenni ilyen fiatalon, szép karrier — próbálkozom, remélve, hogy örvendetes dolgokat hallok majd.

Somolyog a bajusza alatt. Lejjebb csúszik a széken, kicsit az asztal alá. Mondjam, ne mondjam? Ezt gondolhatja magában.

— Bizonyos szempontból jó, bizonyos szempontból nem — mondja diplomatikusan. — *Egy biztos, ma az állomásfőnöknek nincs akkora tekintélye, mint régen. Nincs megfelelő fegyelmi jogköre. A vezetők elvárják, hogy a feladatokat teljesítsük, de nekem nincs jogköröm, hogy ezt számon kérjem a dolgozóktól.*

Ami igaz, az igaz. A főnökök utasításait teljesíteni és a létszámgondokkal küszködő vasút dolgozóinak is a kedvében járni egy időben, nem kis feladat. A törzsgárdaállomány bizony elöregedett, mondja az állomásfőnök. Nem is a fizetéssel van a baj, hanem a munkaidővel. A fiatalok nehezen veszik tudomásul, hogy a vonatnak karácsonykor és szilveszterkor is menni kell, és a vasutas akkor is dolgozik, ha éjszaka van, meg akkor is, ha fagy vagy éppen kánikulai a forróság.

— Az alapbér és a különböző műszakpótlékok, túlórák általában 6800-8000 forintos keresetet tesznek lehetővé. A kötelező óraszám 176-193 óra. Ezzel szemben a forgalmi szolgálattevők havonta 220-250 órát is dolgoznak.

Varga László azon is csak csóválja a fejét, mert ezt sem érti, miként lehetséges az, hogy azok közül az érettségizett, katonaviselt, olykor jogosítvánnyal is rendelkező fiatalok közül, akik vasúti szolgálatra jelentkeznek, az orvosi vizsgálaton sokan alkalmatlannak találtatnak, és így nem foglalkoztathatják őket egy sor munkakörben.

— És milyen előrejutási lehetősége van az állomásfőnöknek, aki végül is még csak harminckét éves?

— *Tanulmányaimban a következő lépcsőfok az lenne, ha elvégezném a közlekedési főiskolát. De a jövedelmem akkor se lenne több, úgyhogy ráérek még ezen gondolkodni. Különösen, hogy kétgyermekes családapa vagyok, és építkezem itt Romhányban.*

Mindenhez papír kell

Aki azt hiszi, hogy a beszélgetés közben az állomásfőnök keresztbefont karral ült a székben és az ujjaival malmozott, téved. Tőle jobbra és balra nyomtatott szabályzatok halmai, amelyekbe bele-belepillant, miközben szorgalmasan töltögeti egy hatalmas füzet különféle rovatait.

— A vasútnál újabban követelmény, hogy a vezetők minél több időt töltsenek kint a területen. De az adminisztráció nem lett kevesebb. *A munkaidő háromnegyed részét a papírmunka tölti ki.* Sok az utasítás, módosítás módosítást követ. Állandóan naprakészen kell lenni. Ha intézkedem, arról is papír kell, hogy később tudjam bizonyítani.

— Most éppen milyen intézkedését dokumentálja?

— *Lassan beindul a téli forgalom, a rosszak helyett két új kályha kellene. Erről írok feljegyzést. Lehet, hogy nem lesz kályha, de ha ellenőriznek, igazolnom kell, hogy mindent megtettem a téli felkészülés érdekében.*

— Mi van akkor, ha nincs papír, de jön a kályha?

Szétfut az arcán a mosoly.

— Olyan nincs. Ez csak álom . . .

Az állomásfőnökök tevékenységi jegyzékébe nem pillantottam bele, így nem tudom, hány esetben kell „intézkedniük", de felteszem, alaposabb és átgondoltabb megfogalmazás után nem válnának az állomásfőnökök aktagyártó hivatalnokokká, és több idejük lenne a valóban gyakorlati feladatok megoldására, az emberi kapcsolatok kiépítésére.

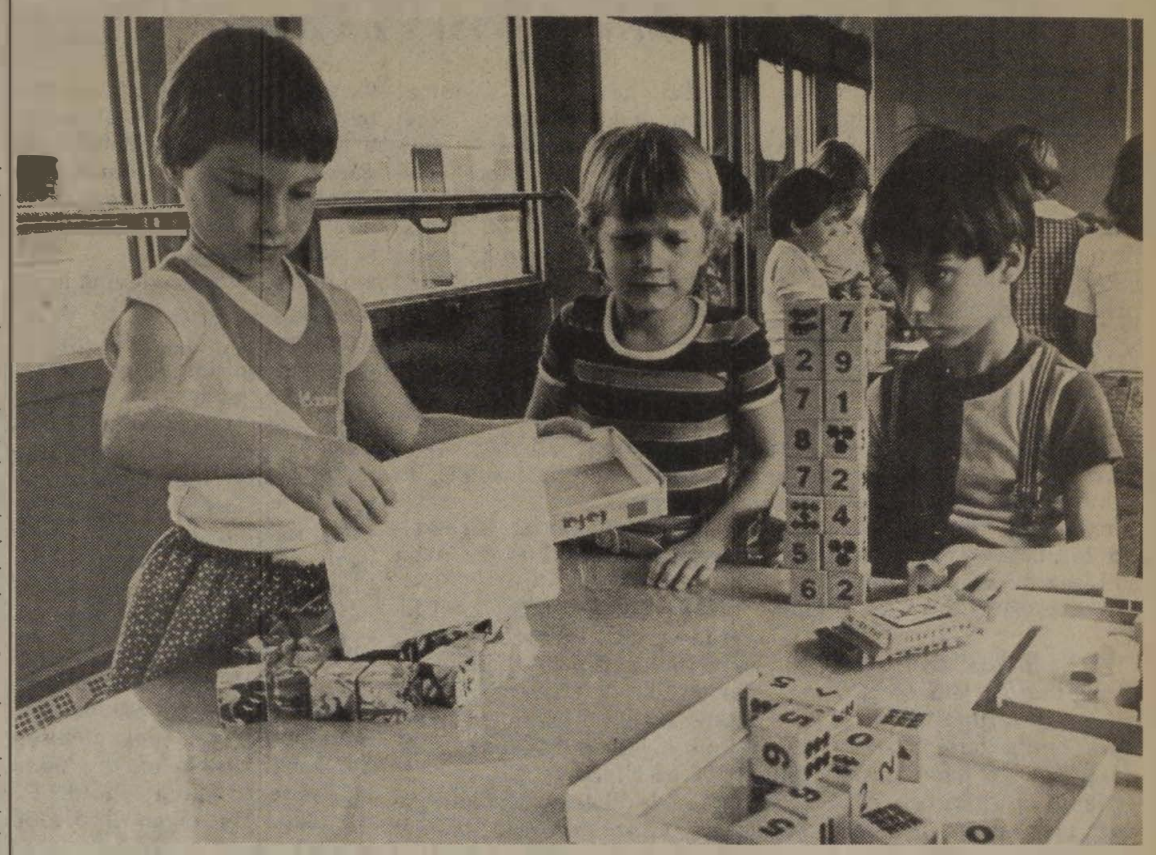
Kint a forgalmi irodában egyre sűrűbben csapódik egy kis ablak, amelynek másik oldalán a váróterem van. *Juhász Sándorné* is abbahagyja a tanulást, most éppen ő a pénztáros. Még nem fáradt, dél sincsen. Igaz, hogy hajnali négykor kelt, de messze van még este tíz óra. Ekkorra ér majd haza ötven kilométerre lévő otthonába Ipolyvecére. Tizennyolc éve van a vasútnál, és most, ha az árupénztárosi vizsgát is leteszi, végre „igazi" szolgálattevő lehet.

A szerelvény már a síneken vesztegel. Mondják, szerencsém van, nem kell átszállni, bevisz egészen Vácig. Kicsit izgulok, hiszen alig egy perc van az indulásig és az állomásfőnök még egy igazolványképet keres a számomra. Mondom is *Juhásznénak*, nélkülem el ne indítsa a vonatot. Mosolyog.

Amikor a szerelvény kigördül velem az állomásról, némi büszkeséggel nézek az órámra. Három percet várt rám a vonat. Hogy az órám siet, azt csak Vácon tudom meg.

Pataki Kálmán

Játszókocsi a nosztalgián



A Budapest—Esztergom közötti vonalon az utazók már jól ismerik azt a 22 022 számú vonatot, amely március 26-tól november elsejéig közlekedik gőzös vontatással szombat, vasárnap, valamint ünnepnapokon. Azt azonban kevesebben tudják, hogy ezen a nosztalgiaszerelvényen ez év június 27-e óta egy úgynevezett játszókocsit állítottak be a budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi szakvezetőinek ötlete alapján.

A guruló játszószoba azóta teljes helykihasználtsággal járja útját. Ez talán érthető, hiszen a kocsiba szerelt videokészülék változatos meseműsorokkal várja a kis utasokat (14 éves korig). Emellett természetesen sokféle játék között is válogathatnak a gyerekek. Az igazgatóság vezetői gondoltak a nebulók szakszerű felügyeletére is. A helyi óvoda pedagógusai *Tóth Tünde* és *Gardáné Rimóczi Ildikó* felváltva foglalkoznak a játékosan utazó gyerekekkel.

Az eddigi tapasztalatok azt igazolták, hogy a játszókocsi ötlete megnyerte a kisgyerekes szülők tetszését. Ezért — nem hivatalos forrásból — megtudtuk, hogy a jövőben ehhez hasonló kocsit szándékoznak beállítani más vonalakon is.

S. R.

A vonalfelügyelőségen még nem volt üzemzavar

Fertőszentmiklós vasútállomáson *Takács Antal* forgalmi szolgálattevő igazított útba. Az egykori fűtőházat kerestem.

— Két perc járásra megtalálja — magyarázta —, de jól figyelje a feliratot, mert a fűtőház megszűnt.

A forgalmista igazáról hamar meggyőződhettem. Az egykori fűtőházból villamos vonalfelügyelőség lett.

— Miért éppen Fertőszentmiklóson? — kérdeztem *Fülöp Géza* gépészmérnöktől, a vonalfelügyelőség vezetőjétől.

— *A telephelyet a teljes villamosított vonal középpontjához közel kellett kijelölni, ezért választották Fertőszentmiklóst, de a helykiválasztásnál gazdaságossági szempontok is számítottak.* A fűtőház évek óta használaton kívül volt, a tervezők ezt az épületet alakították át, illetve bővítették.

— Hányan dolgoznak az új munkahelyen?

— Ötvenen. Többségük felsővezeték-szerelő. Mindössze négy dolgozónknak nincs szakmunkás-bizonyítványa. Az átlagéletkor 30-35 év. Jó csapat a miénk, bár még egy éve sem dolgozunk együtt, igaz: *eddig még nem volt üzemzavar*, napjaink lényegében csendesen folydogálnak. A munka feltételei jók. A volt fűtőház főépületében vannak a karbantartó műhelyek, az irodák, illetve a szociális helyiségek újonnan épültek. Mindkét épület víz- és melegvíz-ellátást, csatornázást, elektromosenergia- és telefonellátást kapott.

— Kik építették?

— A Fertődi Építőipari Szövetkezet. Igazán jó munkát végeztek, s ami szintén fontos: határidőre! A költségekről nem tudok nyilatkozni, de az bizonyos, hogy nem volt olcsó mulatság. A telep körülkerítését, a belső terület parkosítását mi végeztük társadalmi munkában.

— Üzemzavar esetén mivel vonulnak a helyszínre?

— *Van egy csapatszállító IFA gépkocsink és két Lada Niva személygépkocsi.* Mint már utaltam rá: működésünk nyolc hónapja alatt nem történt „esemény", jó lenne, ha ez így maradna továbbra is. A téltől félünk egy kicsit, bár szerelőink többsége a tavalyi rendkívüli hidegben és hóban megmutatta, hogy mire képes. Szóval: „csend" van most nálunk, de így is jó. Ha sokat emlegetnek bennünket, az bajt jelez . . .

(sárközi)

Előadás Celldömölkön

Szeptember 25-én Celldömölkön a negyvenöt tagú Baranya Táncegyüttes adott műsort a Kemenesaljai Művelődési Központban.

A körzeti üzemfőnökség, a vontatás szakszervezeti, közművelődési bizottságai, valamint a csomóponti pártbizottság szervezésében 370 vasutast láttak vendégül. A társadalmi munkák és a kommunista műszakokból származó bevételekből fizetett előadáson aktív szocialista brigádtagok és nyugdíjas vasutasok vettek részt.

Szállítási értekezlet

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség tanácstermében szeptember 9-én, az érdekelt fuvaroztató vállalatok képviselőinek részvételével szállítási értekezletet tartottak, amelyen *Szűcs György* kereskedelmi üzemfőnök-helyettes ismertette a főnökség 3,8 millió tonnás szállítási tervét. *Beszámolójában hangsúlyozta, hogy Székesfehérvár állomás villamosítása miatt nehezebb körülmények között kell a feleket kiszolgálni.* A kocsipark hasonló a tavalyihoz, sőt egyes típusokból kevesebb lesz, ezért kérte a vállalatokat, hogy a kocsiforduló-idő csökkentése érdekében a kiállított kocsikat gyors rakodással minél előbb adják át a forgalomnak.

A KÜF jelentős exportszállításoknak tesz eleget. A kereskedelmi üzemfőnök felhívta a vállalatok figyelmét arra, hogy reálisan mérjék fel az exporttervük teljesítéséhez szükséges teherkocsik mennyiségét a kiegyensúlyozottabb szállítóeszköz-elosztás érdekében.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása politikai és népgazdasági érdek, hiszen a vállalatok évi tervének teljesítése a határidőre való szállítástól függ. Ennek érdekében *Szűcs György* azt kérte a fuvaroztatóktól, hogy nagyobb figyelmet fordítsanak a gépi rakodásokra, mert sok kocsi ilyenkor rongálódik meg, s a javítás idejére kiesik a forgalomból.

(Tunyogi)

A MÁV Mátészalkai Pályafenntartási Főnökség pályázatot hirdet pályamesteri munkakör betöltésére.

Olyan jelentkezők pályázzanak, akik műszaki tiszti tanfolyammal, vagy vasútépítési és pályafenntartási technikusi oklevéllel, vágánygépkocsi-vezetői, valamint egyszerűsített forgalmi vizsgával rendelkeznek, és vasútorvosilag a pályamesteri munkakör ellátására alkalmasak.

A munkakör betöltésének időpontja:

1987. november 1.

A pályázatot 1987. október 25-ig kell a főnökség vezetőjéhez eljuttatni. Mátészalka, Kölcsey u. 3. 4700.
A pályamesteri munkakörhöz Nyírbátor állomáson szolgálati munkaköri lakást biztosítunk.
Bérezés a MÁV Kollektív Szerződés szerint, a gyakorlati idő figyelembevételével.

A pályázat tartalmazza:

a jelenlegi munkahelyét, beosztását, havi munkabért, eddigi munkahelyeinek és munkakörének részletes felsorolását, részletes önéletrajzot, szakképzettségeit, politikai végzettségét és egyéb más végzettséget tanúsító okiratok másolatát.
Bővebb felvilágosítást a pályázattal kapcsolatban a 03/52-85, 51-86 és 51-89 üzemi, vagy a 66 postai telefonon lehet kérni.

Rendkívüli közgyűlés

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete 1987. október 14-én, délután 16 órakor saját helyiségében (Budapest VI., Rudas László u. 75.), határozatképtelenség esetén pedig 1987. október 24-én (szombaton) délelőtt 11 órakor tartja 89. rendkívüli közgyűlését a MÁV Budapesti Igazgatósága (Budapest VIII., Kerepesi út 3. sz. alatti) kultúrtermében, B épület I. emelet.

A rendkívüli közgyűlésre az egyesület valamennyi tagját szeretettel meghívjuk. A rendkívüli közgyűlés határozatképes, ha azon a tagoknak legalább a fele megjelent. Mivel az első közgyűlés előreláthatólag határozatképtelen lesz, a második közgyűlés (melyet október 24-én tartunk) a megjelent tagok számára való tekintet nélkül határozatképes, s a napirendre tűzött tárgysorozat felett érvényesen dönt.

(Az egyesület választmánya)

Az utastourist üzletek túlteljesítették a tervet

Teljesítették ez évi dollár árbevételi terveiket az Utasellátó Vállalat Győr-Sopron, Vas és Zala Megyei Területi Igazgatóságának utastourist üzletei. Az 1987. évi terv több mint tíz százalékkal haladta meg a tavalyit.

A korai tervteljesítést a nyugati turistaforgalom lényeges emelkedése tette lehetővé. Sok helyi intézkedés is született a három megye területén a konvertibilis valutabevételek növelése érdekében. Új tárolási lehetőségeket alakítottak ki. A nyitva tartási idők bővítésével, szakképzett dolgozók foglalkoztatásával jobban alkalmazkodtak a nyugati és a tőkés valutával rendelkező hazai vásárlók igényeihez és szokásaihoz Nyugat-Dunántúlon.

(jakab)

Illegálisan Chilében

Wallraff és Littín, avagy a „besurranók"

A valóság megközelítésének mikéntje az író vagy a filmrendező számára nem pusztán stiláris kérdés. Lényegibb dolog: az elkötelezettséget, a szándék morális komolyságát jelzi. A „fecsegő felszínről" a „hallgatag mélybe" merészkedni, vállalva a „búvárélet" minden kockázatát, kínkeservét, valódi alkotói-emberi (s a kettő aligha választható külön) megméretés. Nincs ennél nehezebb, ugyanakkor felemelőbb.

Az igazi tényirodalom (film) ritka, mint a fehér holló. *Tom Wolfe*-nek a hatvanas években született riportjai, *Truman Capote* és *Norman Mailer* felkavaró bűnügyi szociográfiái a belülről megélt valóság gyöngyszemei. Európai méltó örökösük az a nyugatnémet író-újságíró, aki a hetvenes évek legelején a Bild-Zeitung piszkos ügyeinek kiteregetésével szerzett hírnevet.

Günter Wallraff, a besurranó riporter azóta is konzekvensen ragaszkodik jól bevált munkamódszeréhez. *Legutóbb, nálunk megjelent könyvében például török vendégmunkásnak maszkírozza magát, s két évig éli Aliként a legkitaszítottabbak életét.* A *Legalul* című riportkönyv egy velejéig rothadt és korrupt valóság megrázó dokumentuma. A vendégmunkás az indusztriális társadalmak modern rabszolgája, a kizsákmányoltak legnyomorultabbja. Több százezer török munkás él Nyugat Németországban, már amennyiben életnek nevezhető ez a létalatti vegetáció.

Megjelenése idején botránykőnek számított *Wallraff* könyve, s nem kevésbé az a film, amit adatgyűjtés közben irányításával forgattak. A befolyt jogdíjakból a riporter a vendégmunkások jogainak képviseletére, érdekvédelmi szervezetet alapított. Tevékenysége miatt természetesen *Wallraff* szálka az ipari jogállam szemében. *Merész és meghökkentő írói fricska, hogy legújabban saját rendőrségi megfigyelésének dokumentumai alapján készül könyvet írni.*

Ami *Wallraffnál* egyedülállóan hiteles munkamódszer, az *Miguel Littín* chilei filmrendező esetében körülmények szülte kényszerűség.

Littín, aki az ötezer száműzött egyikeként, az *Allende-kormány* elleni puccs után emigrált hazájából, 1985-ben illegálisan hat hétig forgatott Chilében.

E nem mindennapian kalandos és hősies forgatás történetét a világhírű kolumbiai író, a filmrendező barátja, *Gabriel García Marquez* vetette papírra.

A *Titokban Chilében* című riport szinte egy időben jelent meg az azonos címen hetekkel ezelőtt, a televízióban sugárzott filmmel.

A filmrendező uruguayi üzletembernek adva ki magát „surran be" Pinochet-bitorolta hazájának valóságába. Egymásról mit sem tudó három (olasz, francia, holland) stábot mozgat, irányít, szervez, nem egyszer bizony szubjektív érzéseinek engedve, az illegális konspiráció szabályait megszegve. De hát végtére is, ő nem megfontolt ellenálló, „csupán csak" egy szuperérzékeny, s a szabadság iránt végletekig elkötelezett művész. Maga Littín mondta — idézi a riport előszavában *Marquez*: *„Nem ez a leghősibb tette életemnek, de a leginkább emberhez méltó . . ."*

(Tódor)

Kiállítás

Olvasóink előtt nem ismeretlen *Osváth Miklós* vasutas festőművész neve, aki erdélyi szülők nyolcadik gyermekeként, Szegeden született 1935-ben. A Képzőművészeti Alap tagja 28 éves kora óta. Első kiállítása mintegy három és fél évtizede volt. Azóta szerte az országban, sőt határainkon kívül is sokszor bemutatkozott; mindenütt kedvező fogadtatással.

Pályafutásának legújabb nyilvános állomása szeptember 2-án volt a Belügyminisztérium Művelődési Házában. Kiállítását *Pribojszki Mátyás* citeraművész barátja nyitotta meg. A most bemutatott képek száma közel ötven. Az akvarellek elsősorban hazai tájakat, öreg falusi házakat és műemlékeket ábrázolnak, de találkozunk külföldi témákkal is.

Domonkos Lajos újságíró, a katalógus szerzője, munkásságát méltatva egyebek között megjegyezte, hogy a festőművész átérzi a hazáját szerető ember szelíd indulatait. És mert művész, arra is képes, hogy mindezt kifejezve átadja nekünk. A lágy akvarelleket nézve elképzelhető, hogy alkotójuk, ha akarja, társalogni is tud a lombjukat hajtó fákkal, szomorkodni képes a faluszéli házakkal, merengeni ódon templomokkal, megerősíteni bennünket szülőföldünket szerető hitünkben.

A kiállítás alkalmával színvonalas műsort adott *Bánffy György* kiváló művész — aki egy rodostói képpel kapcsolatban *Mikes Kelemen* leveleiből is idézett —, és a spanyol nagydíjas *„Tisza '83"* tiszakécskei citerazenekar.

Osváth Miklós negyven alkotását felajánlotta a Belügyminisztérium művelődési munkájában kimagasló eredményeket elérő, ifjúsági közösségek jutalmazására.

H. K.

Amazonas do Brasil

Második vagy talán harmadik alkalommal szerepelt hazánkban a brazil táncegyüttes szeptember végén, ezúttal egy nyugat-európai turné után. Míg legutóbb a Budai Parkszínpadon telt ház előtt léptek fel, most félház volt a Budapest Sportcsarnokban.

A táncosok és zenészek vérbeli profikhoz méltóan dolgoztak, és mindent elkövettek a közönség megénekeltetéséért ami végre az „Az a szép, az a szép" kezdetű eredeti dél-amerikai dallal sikerült is. A színvonai azonban minden igyekezet ellenére hullámzó volt. Láthattunk szinte poétikus és vásári-harsány pillanatokat, de a szünet után már érezhetően engedett a fagy a nézőtéren. Az utolsó szám a riói karnevál színes forgatagát idézte. Ekkorra a hangulat alaposan felforrósodott, s ezért a lányok (táncosnők) keményen megdolgoztak, ahogyan ez képeinken is látható.



Vasutasbérlet

Traviáta az Erkelben

Verdi, Traviáta című operáját mutatják be október 25-én, vasárnap délelőtt 11 órakor az Erkel Színházban, a vasutasbérlet első előadásán. A címszerepeket Pitti Katalin, Barlay Zsuzsanna, Kéri Zsuzsanna, Kelen Péter, Ütő Endre és Póka Eszter éneklik.



Kép és szöveg: **Demeter**

Moldova György

A francia mester

(Történetek Kertész úrról)

I.

A féllábú Kertész szabóról úgy tudták a Kiskörben, hogy kint Franciaországban sakkmesteri címet szerzett — ez az értesülés a lehető leghitelesebb forrásból eredt: maga Kertész mondta.

Délután öt óra felé Kertész bezárta szabóműhelyét, gondosan áttörölte a cipőjét — műlábán is fekete magas szárú cipőt viselt —, aztán kezében az összetekert sakkvászonnal és a figurákat tartalmazó zacskóval, megjelent a betonból öntött padoknál. Pénzbe játszott, kontrával-rekontrával, mint a kártyások.

Kertész végigverte a kisebb tétű menőket: „Morphyt", a közértest, „Főtisztelendő"-t, a nyomdászt, aki táskájában egy feszületet és egy sakktáblát hordott, mégis osztatlan megdöbbenést keltett, mikor bejelentette, hogy szívesen játszana a Kulich Gyula tér koronázatlan sakk-királyával, Vak Frédivel. A kibicek között egy sem akadt, aki a legkisebb esélyt is adta volna Kertésznek. Frédi már a háború előtt főtornajátékos volt és mint rikkancs, a „Lapterjesztők" sakkcsapatának első tábláján játszott.

Frédi megkapta a kihívást, már a következő napokban megjelent a Kiskörben. Kertész épp játszott valakivel. Frédi vastag szemüvege mögül egy pillantást vetett az állásra:

— Maga szeret sakkozni?

— Igen.

— Akkor miért nem tanul meg?

Kertész nem vitatkozott, tudta, hozzátartozik Frédi taktikájához, hogy gorombaságaival megpróbálja felbosszantani az ellenfeleket. Átültek egy másik asztalhoz, és Kertész felállította a készletet, senkinek sem tűnt fel, hogy egy sakkvászon helyett kettőt fektetett egymásra.

— Mibe játszunk? Tíz forintba?

— Tíz forint az alap, kontrarekontrával. De csak egy partit játszok magával.

— Miért csak egyet?

— Mert nem akarom rontani a formámat. Nem jó, ha az ember hozzászokik a könnyű győzelmekhez.

A nyitás jogát Kertész udvariasan átengedte Frédinek, aki Evans kapitány romantikus cseljátékát választotta. Meghúzta b4-et, és összedörzsölte a kezét.

— Ha akarsz egy aforizmát,

— Csókold meg a farom izmát! — mondta ez a közönséges ember.

Kertész leütötte a felkínált gyalogot:

— Ráztam a Kohnt.

— Kontráztam — jelentette be Kertész, és öngyújtóját a vászon mellé tette, hogy a partner később ne tagadhassa le a kontrát.

Vak Frédi meglepődve felnézett, ez a mondás annyit jelentett, hogy Kertésznek most már mindenképpen nyernie kellett, döntetlennél is Frédi kapja a pénzt, aztán vállat vont.

— Kontra? Éljen, aki mondta.

Frédi rágyújtott, cigarettáját a feje fölé emelte és le-leverte róla a hamut, feje búbján nemsokára szürke kupac gyűlt össze. A cseljáték szellemében Frédi a királyszárnyon támadott, de Kertész, a francia mester pontosan és higgadtan védekezett, visszaadta a cselgyalogot, de ezen az áron sorra lecserélte a tiszteket. Az állás leegyszerűsödött, a két királyon kívül csak egy-egy szabad gyalog maradt a táblán, de Frédinek így is nyernie kellett, mert az ő gyalogja előbbre járt, hamarabb elérhette a nyolcadik sort, ahol vezérré változhat át és eldöntheti a játszmát. Vak Férdi összedörzsölte a kezét.

— Kelkáposzta túróval — jövök már a túróval! Rekontra! — és maga mellé tette az öngyújtót, de Kertész azonnal visszahúzta:

— Szubkontra!

Ez a mondás százforintos alapon már nyolcszázat jelentett, Vak Frédi értetlenül nézett előbb a táblára, aztán Kertészre, nem mert fellebbezni, tolt egyet a gyalogon.

Kertész jobb kézzel lépett, bal kezével pedig az egymásra fektetett két sakkvászon közül, alig észrevehetően, maga felé húzta az alsót, a hosszanti mezők száma nyolcról kilencre növekedett, Vak Frédi gyalogja egy mezővel távolabb került az átváltozástól. A rövidlátó főtornajátékos nem vette észre a trükköt, pedig már derékig előre kellett hajolnia az asztalon. A nézők látták, de a Kiskör íratlan törvényei szerint senki sem szólhatott.

Kertész még kettőt rántott az alsó vásznon, ennyi elég volt hozzá, hogy az ő gyalogja érjen be hamarabb és bemattolja Frédi királyát. Mikor sietve összedobta a figurákat és a vásznakat, elvette Frédi pénzét, aztán szivarra gyújtott.

— Még kint, Franciaországban doktor Aljechin ellen nyertem egy ilyen partit — ha az urak nem tudnák, akkoriban ő volt a világbajnok . . .

II.

A Kiskörben mindenki elismerte, hogy a féllábú Kertész szabónak srófra jár az esze. Egyszer bement a boltjába egy gyászoló asszony, egy fekete ruhát akart venni, amiben eltemetik a férjét. Kertész rábeszélt egy sportöltönyt két nadrággal.

Az 1950-es években Kertész nemcsak szabás-varrással foglalkozott, műhelylakása előtt gyakran megálltak a téren idebárban egy aranyrúddal akarta kifizetni a pezsgőjét, az üzletvezető kihívta a rendőrséget, az egész szervezet összeomlott, és még azon az éjszakán Kertész műhelye előtt is megállt a nagy fekete Volga.

A nyomozók legnagyobb csodálkozásukra sem pénzt, sem eldugott árut nem találtak a műhelyben, Kertész nem mai mákos volt, a nap minden órájában számított a lebukásra. A féllábú szabót letartóztatták és bevitték a gazdasági rendőrségre, hosszú hetekig vallatták, de Kertész csak annyit mondott: utoljára akkor látott aranyat, mikor a szomszéd felesége átjött hozzá — azt ugyanis Weisz Aranynak hívják.

Végül a detektívek fáradtak bele a küzdelembe, átadták Kertészt az osztály legrettegettebb vallatóemberének, Csizmás Kandúrnak. Kandúr egyetlen, de ellenállhatatlan módszert szokott alkalmazni: nehéz, vasalt bilgeri csizmájával ráléptett az áldozat lábára és kilencven-száz kilójával néhányszor ugrált rajta, ez a kezelés a legmakacsabb hallgatást is megtörte.

Kertész cellatársaitól már előzetesen tájékozódott Kandúr stílusáról, rezzenéstelen arccal vette tudomásul, hogy őhozzá kerül. A szabó leült a székre és nyugodt mozdulattal előrenyújtotta a műlábát, Kandúr kéjes mosollyal rátiport. Kertész torokból, de visszafogott hangon szisszegett néhányat. Kandúr megdöbbenve nézett rá, üvöltéshez, könnyekhez szokott, most már mind a két csizmájával ráugrott a szabó lábfejére, Kertész úgy gondolta mindenképpen illendő, hogy megeresszen egy rövidebb jajgatást, de többet nem, mert a vallató vérszemet kap.

Egyórányi kihallgatás után, mikor a teljesen kimerült Kandúrt a két beosztottja támogatta ki a szobából, a szabót mint végképp reménytelen esetet elengedték. Kertész kint, a kapitányság előtt megállt, táskájából egy rongyott vett elő és bosszús arccal, de gondosan fényesíteni kezdte összetiport cipőjét.

III

Kertész nős ember volt, de meglehetősen rosszul élt a feleségével. Házasságuk elején az asszony állandóan féltékenykedett rá, minden reggel egy női kombinét kötözött fel rá az ing alá — abban reménykedett, hogy Kertész így sehol sem mer levetkőzni napközben, esténként pedig minden csomót végigellenőrzött a kombinén. Később is folyton nyomozott utána, minden fillérről elszámoltatta, ha egy fél órát elmaradt, már telefonált a mentőkhöz, a rendőrségre, a tűzoltókhoz.

Kertész hamar belefáradt, ajánlotta, hogy váljanak el, de az asszony csak úgy egyezett volna bele, ha neki marad a lakás, teljes berendezésével együtt, sőt havi apanázst is követelt — ezt Kertész mindenképpen soknak találta. A házaspár évekig élt együtt a közös lakásban, gyűlölködve és keresve az okot, hogy ki marhassa a másikat.

1956 novemberében osztatlan megdöbbenést keltett a Kiskörben, hogy Kertész eltűnt, hamarosan kiderült, hogy disszidált. Egy Bécsből érkező sofőr üzenetet hozott tőle, a feleségével Kertész azt tudatta, hogy találkozott régi üzletfeleivel, behajtotta kintlevőségeit, és már megalapozta az egzisztenciáját, de nagyon magányos, könyörgött az asszonynak hogy menjen utána: azt ígérte: tejben-vajban fogja fürdetni. A sofőr vállalta, hogy az asszonyt átsegíti a határon

Hosszú töprengés után Kertészné úgy döntött, hogy megéri, becsomagolt, lezárta a lakást, és elindult a sofőrrel, még aznap éjszaka átjutott a határon.

Másnap reggel Kertész kissé borostásan, de makulátlanul ragyogó cipőben megjelent a Kiskör fái alatt, egy ismerős lakatost keresett, megkérte, hogy reszeljen új zárat a lakása ajtajára. Az emberek hüledezve néztek rá.

— Hát maga nem disszidált, Kertész úr?

— Én kérem?! Kispesten töltöttem néhány napot a barátaimnál, de minden percemről el tudok számolni. Sajnos szegény feleségem megszédült, elkapta a kalandvágy és lelépett, hűtlenné vált szocialista rendszerünkhöz, ha esetleg visszajönne, természetesen nem fogadom be a lakásomba, és a független magyar bíróság nekem fog igazat adni.

Kertész alig titkolva elégedettségét, elmosolyodott.

— Egyébként csak annyit akarok még mondani az uraknak, hogy a buta ember roszszabb, mint a halott.

Vasutas atléták Olaszországban

Mintegy a magyar atlétikai bajnokság záróakkordja volt vasutas sportegyesületeink válogatott atlétáinak olaszországi szereplése szeptember 4. és 12. között. A BVSC jó kapcsolatokat alakított ki a modenai tartományi sportszövetséggel, s ennek eredményeként vendégszereplésre hívták a legjobb vasutas versenyzőket, öt egyesület tagjait.

A magyar csapatok Cesena elővárosában, Cesenaticóban, a tengerparton szállásolták el. Itt készültek fel a modenai atléták is a különböző versenyekre, így a római világbajnokságra is. *A kisváros polgármestere fogadást adott a magyar csapat számára, ahol ismertette a város történetét, a sporttal való kapcsolatát.* Elmondotta, hogy a jó természeti adottságok ellenére költségvetésük mintegy tíz százalékát fordítják sport- és kulturális célokra. Nagyon szoros az iskolák és az egyesületek kapcsolata, s a felnőttek jobbára abban az egyesületben sportolnak tovább, ahol gyermekként kezdték.

A versenyeket Castelfrancóban, az UNITA fesztivál részeként tartották meg. Maga a fesztivál igazi népünnep, amelyet az olasz kommunista párt szervez tagjai és a a vele szimpatizáns tömegek számára.

Eredményeink:

100 m-es női gáton harmadik *Bokor Edina* (HVSE). A férfi rúdugrásban első *Makó Ernő* (DMVSC).

A férfi 100 m-es síkfutásban a harmadik *Radványi Ákos,* az ötödik *Kovács János* lett, mindketten a BVSC versenyzői. A második futamban *Bagyura Nándor* (BVSC) a negyedik helyre futott be.

A férfi diszkoszvetésben első *Horváth Attila* (HVSE), a nők közül *Tóthné Csőke Katalin* (BVSC) végzett az első helyen.

A 800 m-es síkfutásban harmadik *Mollár Zsolt,* hatodik *Egyed Sándor,* mindketten a BVSC sportolói.

Kalló Gábor (BVSC) szerezte meg a harmadik helyet a férfi távolugrásban, a nők közül *Fekete Ildikó* (BVSC) lett az első.

A 400 m-es síkfutásban *Csapó Lajos* győzött (DMVSC), második *Szűcs József* (BVSC).

1500 m-en első *Visnyei Márta* (SVSE), 3000 m-en *Brutolczy Judit* (BVSC) szerezte meg az első helyet.

A 4×100-as női váltóban a *Gazdag—Balázs—Könye—Nagy* csapat futott be elsőnek, a 4×100-as férfi váltót *Bagyura—Kovács—Karlik—Radványi* nyerte meg.

Tízezer méteres síkfutásban a harmadik *Szabó János* (BVSC), gerelyhajításban az első *Mikó Tamás* (BVSC) lett.

Férfi versenyzőink 46, a nők 45 pontot szereztek a vendéglátók 36, illetve 24 pontjával szemben.

Németh Gyula

Vasútitechnikus-képzés

Már ismert, hogy Békés megyében állami oktatási intézményben is biztosított a vasutasok szakirányú középfokú továbbképzése. 1979-től Békéscsabán a Kemény Gábor Szakközépiskola Vasútforgalmi Ágazat levelező tagozatán tanulhatnak a békéscsabai körzeti üzemfőnökség dolgozói.

E képzési formán az 1987/88. tanévben újabb 24 tanulni vágyó — többségében fizikai foglalkozású dolgozó — kezdte meg a sok lemondással járó munka mellett a tanulást. *Szeptember 1-jén tartották* — a már hagyományá vált — *munkahelyi tanévnyitót.* Itt részletes tájékoztatást kaptak a továbbtanulók kedvezményeiről, a tanulmányi szerződésben vállalt kötelezettségek teljesítéséről, az azt sértő magatartás következményeiről.

Anyagi támogatásként az üzemfőnökség művelődési bizottsága egy-egy egység füzetcsomagot adott át az általános műveltségüket, és szakmai képzettségüket gyarapító vasutasoknak.

A levelező tagozat mellett 1987/88-as tanévtől a nappali tagozaton is tanulhatnak a jövő vasutasai. Ők negyvenen már az új képzési formán — vasútüzemi technikusi ágazaton — kezdhették meg középiskolai tanulmányaikat, és öt év múlva mint vasútüzemi technikusok léphetnek a MÁV szolgálatába.

Felújított állomások

A MÁV Jobbparti Épületfenntartó Főnökség székesfehérvári 2-es számú építésvezetősége már több éve végzi a Budapest—Székesfehérvár vonal állomásépületeinek felújítását, tatarozását, kiemelten kezelve a velencei-tavi állomásokat. Már 1982—83-ban felújították Agárd, Velence-Fürdő, Velence megállóhelyeket. Utoljára maradt a tó „fővárosa", Gárdony állomás felvételi épülete.

Az előzetes tervek szerint 107 munkanapra számítottak, de a szigorú és hosszú tél miatt mindössze 74 nap állt a felújítók rendelkezésére, hogy a munka az üdülési szezon kezdetéig, az üzemmenet biztosítása mellett elkészüljön.

A szocialista brigádok, az építésvezetőség dolgozói június végére elvégezték az épület tmk-szerű főjavítását, úgyhogy július 3-án, amikor az állomáson kiállított 424-es gőzmozdony avatását tartották, teljesen felújított felvételi épület fogadta az ünnepség résztvevőit.

A kivitelező úgy oldotta meg a szolgálatot teljesítő dolgozók teljes szociális ellátását biztosító belső átépítést, hogy a 48 éves épület külsejét nem kellett megváltoztatni.

HÍREK

— **Házépítés összefogással.** Dombóváron tizenhat vasutascsalád épít családi házat a MÁV által biztosított 96 négyszögöles telkeken. A vasút 100 ezer forint kamatmentes kölcsönnel támogatta az építőket. A lakások többsége összefogással, kalákában készül.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A miskolci járműjavítóban az idén harmincnégyen vonultak nyugdíjba. A tiszteletükre rendezett találkozón Siklósi László szb-titkár köszönte meg több évtizedes munkájukat, majd átadták nekik az üzem és a munkatársak ajándékait.

— **Szakember-utánpótlás.** Bár még néhány év eltelik addig, hogy Nagykanizsáig eljusson a villamosítás, a MÁV már megkezdte a szakemberek képzését. Szeptemberben tizennégyen kezdték el a tanulást, hogy a majdani sikeres vizsga után vasútvillamossági szerelők legyenek.

— **Sikeres felvételik.** Jó eredménnyel felvételiztek a felsőoktatási intézményekben a továbbtanulni szándékozó Záhonyi vasutasok. Különösen közgazdasági egyetem különböző szakjai és a gazdasági főiskolák iránt nőtt meg az érdeklődés.

— **Kirándulás.** A vasutasszakszervezet albertirsai nyugdíjas csoportja a közelmúltban Gyulára szervezett kirándulásán több mint százan vettek részt. A vár és a város megtekintése mellett a gyógyfürdő felkeresése is szerepelt a programban.

— **Nyugdíjasklub.** Ismét megkezdte működését a szombathelyi járműjavító nyugdíjas klubja, amely hétfőnként változatos programmal — filmvetítés, élménybeszámoló, kirándulás — várja a tagokat és hozzátartozóikat. A közeljövőben lesz gesztenyesütés, és Katalin-bál is.

— **Játék óvodásoknak.** Komoró állomás szocialista brigádja a helyi óvodát patronálja. A közelmúltban társadalmi munkában új játékot készítettek, a régieket pedig felújították, s rendbehozták az óvodakertet is.

Hibaigazítás

Lapunk legutóbbi számában *Megújítani a mozgalmat* címmel cikket közöltünk, amelynek egyik mondata helyesen a következő: *„A brigádoknak mintegy 70 százaléka tette meg az évi vállalását".*

Lapunk 18. számában a központi vezetőség üléséről adtunk tájékoztatást. A 3. oldalon a harmadik hasáb első bekezdése helyesen a következő:

„A még szabad rendelkezésű tartalék (forrása a terven felüli létszámcsökkenés bérének 10 százaléka) terhére, akarják a MÁV vezetői megoldani a mozdonyvezetők béremelését. Tekintettel arra, hogy hatezer személyről van szó, a javasolt összeg július 1-jétől átlagosan 200 forint béremelkedést tesz lehetővé."

Halálozás

Hatvanhét éves korában elhunyt Gulyás József nyugdíjas jegyvizsgáló, adácsi lakos. Mint szakszervezeti tisztségviselő, több éven keresztül végzett társadalmi munkát az adácsi nyugdíjas csoportban. Hozzátartozói, munkatársai, valamint a csoport tagjai szeptember 1-jén kísérték utolsó útjára a helybeli temetőbe.

A fegyveres erők napján

Ünnepségek, béke nagygyűlés

A debreceni járműjavító üzemben *Tóth Tivadar* szb-titkár üdvözölte a fegyveres erők napja alkalmából rendezett ünnepségen megjelenteket. A megnyitó szavak után *Erdélyi Géza* pb-titkár mondott beszédet, akit a közelmúltban a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatával tüntettek ki. *Erdélyi Géza* kiemelte a fegyveres testületek jelentőségét békés körülmények között is, és szólt azokról, akik a munka mellett látnak el fegyveres szolgálatot. Az ünnepség végén kitüntetéseket és jutalmakat adtak át.

Vértesi Lajos MHSZ üzemi titkár a Honvédelmi Érdemérem 35 éves fokozatát kapta, hat munkásőr egységparancsnoki dicséretben részesült. A munkában és szolgálatban élenjáróknak *Kövessy István,* az üzem osztályvezetője pénzjutalmakat osztott ki.

■

Béke nagygyűléssel ünnepelték a fegyveres erők napját Ferencváros pályaudvar művelődési házában. *Hajnal Lajos* MHSZ-klubtitkár és *Regös János,* a csomóponti párt vb-tagja nyitották meg a Szovjetunió 70, és az MHSZ 40 évét bemutató kiállítást, majd elkezdődött a politikai nagygyűlés, ahol *Fodor István,* az Országos Béketanács titkára mondott beszédet. Az ünnepség után kitüntetéseket adtak át.

Gyöngyösi lövészek sikere

A Magyar Sportlövő Szövetség szeptember elejei országos bajnokságán a Kitérőgyártó Üzem lövészklubja szép eredménnyel szerepelt.

Az ifi fiú sportpuska 60 lövéses fekvő számában első lett a *Nagy, Bujáki, Bognár* összeállítású csapat, egyéniben *Bujáki* a harmadik helyet szerezte meg. Ugyanebben a számban a *Megyesi, Jakab, Peidl* ifi leány trió a harmadik helyen végzett. Egyéniben *Megyesi* és *Jakab* elérték az aranyjelvényes szintet.

A 3×20 lövéses standard puska versenyszámban az ifi fiú csapat ismét remekelt: másodikak lettek, s egyéniben *Nagy* bronzérmet kapott.

A favorizált FAVORIT



A hazánkban is közkedvelt csehszlovák Skoda új típussal jelentkezett a Brnói Nemzetközi Vásáron. A Skoda 781-es Favorit, Lux és Superlux néven kerül majd a nemzetközi piacokra. Az új ötajtós fronthajtású személygépkocsi a maga kategóriájában — négy méternél rövidebb, nagy csomagtérrel rendelkező és kis fogyasztású — eléri a nemzetközi szintet, sőt egyes paramétereivel az első helyre kerülhet.

A Favoritot egy 1300 köbcentiméteres motor hajtja, amely közvetlen az első kerekekkel van kapcsolatban, a karosszériával nem is érintkezik, ezért az utastérben alig hallani a motor zaját. Teljesítménye 46 kW és ezzel a mindössze 840 kg-os kocsit 150 kilométeres óránkénti sebességgel viheti. Ha kényelmes tempóban utaznak a kocsival — 90 km/h — akkor csak 5,2 liter benzint fogyaszt. Benzintartályába 47 liter üzemanyag fér és ezzel több mint 700 kilométeres útra képes. Gyorsulása is kiváló, 0 kilométerről 100 km sebességre 14 másodperc alatt képes felgyorsulni.

Jövőre már 40 ezret gyártanak belőle, 1990-ben pedig 181 ezer készül.

(Zelman)

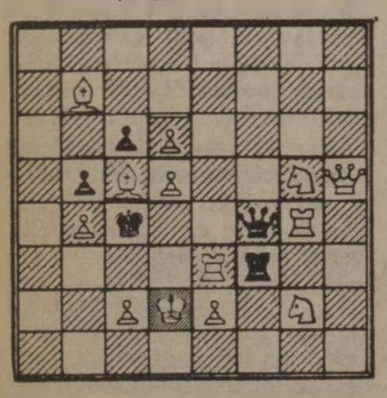
Vasút-egészségügyi sportnapok Kenesén

Immár hetedszer rendezte meg a vasút-egészségügyi intéző-bizottság sportbizottsága hat sportágban (asztalitenisz. tenisz. úszás, kispályás labdarúgás, kézilabda, sakk), 140 sportoló részvételével az ez évi sportnapokat.

A versenyek a szép balatoni környezetben, sportszerű, baráti légkörben zajlottak. A legeredményesebb csapat ismét a szolnoki MÁV Kórház válogatottja lett. megelőzve a budapesti MÁV Kórház és a Bp. TEK csapatát. *Így a Vándorserleget újabb egy évig a szolnokiak őrizhetik.* A legeredményesebb sportoló is szolnoki. *Dr. Csontos Gábor* három aranyérmet szerzett, és ezzel elnyerte a MÁV vezérigazgatója által felajánlott tiszteletdíjat.

SAKK

13. SZ. FELADVÁNY
Ny V. Grigorjev
(SU — Odessza)
Matt 2 lépésben



A május 14-i rovatunkban közölt tájékoztatásunkat, amely szerint a közlésre kerülő eredeti feladványainkat a megfelelő időpontban majd **Kiss János,** köztiszteletben álló mesterünk fogja elbírálni. módosítanunk kell. **Kiss János** mester számára a Pedagógusok Lapja feladványrovata nemzetközi témaverseny megrendezését tette lehetővé. Az ő ottani elfoglaltsága következtében a mi 1987/88. évi versenyünket a brazil **Caetano Belliboni** bírálja majd el.

Köszönettel nyugtázzuk két figyelmes olvasónk helyreigazítást kérő észrevételét, amely szerint az 5. sz. feladványunkban az 1. Hd3? megtévesztés ellen 1. — f6? nem véd, hanem 1. — Bxd2! a helyes védelem.

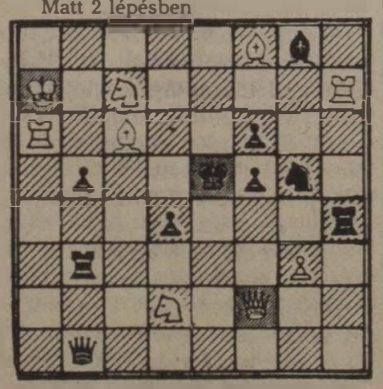
9. sz. **(Hoffmann)** feladványunk kulcslépése (1. Be7) utat nyit a világos vezérnek. Fenyeget 2. Ve5. Ha a király az alapállásban is meglevő szabad helyére kilép (1. — Kd5) 2. Ve4 matt következik. — A témaszerű megtévesztésben (1. Fb5?) a futár nyit utat a vezérnek. Fenyeget 2. Vd3, 1. — Kd5-re 2. Vc4 matt.

Nem témaszerű megtévesztések is találhatók a feladványban: 1. Be6? Hf7! — 1. Be5? Fd2!

A 10. sz. **(Pankratyjev)** feladványnak megfigyelésre érdemes látszólagos játéka: 1. — Bb6+, Bc7+ 2. Hxb6, Hxc7 matt. — A megoldásban (1. Vg5!) ezekre az ellensakkokra 2. Kxb6 és 2. Kxc7 más mattok következnek.

Érdekes az 1. Ka7? megtévesztés, amely után a 2. Hb6 és 2. Hc7 lépések egyaránt mattal fenyegetnek. Egyetlen védelem 1. — Fg4! (Aki az 1. — Hg4?-et is védelemnek nézte, kérjük, vegye figyelembe az erre következő 2. Vhl mattlépést!)

14. SZ. FELADVÁNY
E. Petite
(E — Oviedo)
Matt 2 lépésben



E havi jutalmazott megfejtőink **Géczi Dénes** (Gyula) és **Tóth Imre** (Tahi). Gratulálunk nekik, és kívánjuk, hogy továbbra is sok örömet találjanak feladványaink megoldásában.

A mai két feladvány elemzését október végéig kell postára adni szerkesztőségünk címére: 1068 Budapest. Benczúr u. 41.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti IX., kerületi Gyáli út 15/B. 80 négyzetméteres magasföldszinti 3 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, kettő egyszobás komfortos tanácsi, vagy egy szoba komfortosra plusz ráfizetéssel. Érdeklődni telefonon: Batu Emma 472-089.

Elcserélnénk kettő MÁV-bérlakást Pest-környéki kertes családi házra. Az egyik lakás 37 négyzetméteres, Budapesttől 27 kilométerre, a másik 58 négyzetméteres Budapesttől 33 kilométerre. Érdeklődni levélben: özv. Kiss Károlyné 6090 Kunszentmiklós, Madách Imre u. 8.

Elcserélném 2 szobás 86 négyzetméteres telefonos, komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat a Keletinél, két egyszobás, komfortos lakásra, az egyik lehet MÁV-bérlakás is. Érdeklődni telefonon: Országzky Károly 338-495.

Elcserélném budapesti XV. kerületi másfél szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat Kiskőrösi, vagy Kiskunhalasi egy szoba összkomfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni munkaidőben: Nagy Lajosné 06/52-88 üzemi telefonszámon.

Elcserélném balatonfenyvesi 50 négyzetméteres, kertes szolgálati lakásom budapesti tanácsi vagy öröklakásra nyugdíjassal, vagy MÁV-dolgozóval. Telefon: 499-702 Szalontai.

Elcserélném Budán a Vérmező közelében kevő kétszobás összkomfortos telefonos bérlakásommal MÁV-dolgozóval egy szoba garzon öröklakásra, vagy egy és félszobás szövetkezti lakásra. Telefon: 568-022. Reggel 9-ig, este 20 óra után lehet érdeklődni. Magyar István.

Elcserélném Budán lévő 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, gázfűtéses, erkélyes, korszerű tanácsi lakásomat, 2 szobás, étkezőkonyhás, korszerű MÁV-bérlakásra (budai előnyben). Érdeklődni lehet: Opavszkiné, 34-21 üzemi, vagy 425-968 városi telefonszámon.

Eladnám Érdligeten levő 3 szoba összkomfortos családi házamat, 150 négyszögöles telekkel. Készpénz, plusz OTP-átvállalás. Érdeklődni lehet az esti órákban a 06/27-41032 telefonszámon.

Elcserélném a Balatontól 15 kilométerre, központi helyen lévő 2 szobás, komfort nélküli, kertes családi házamat budapesti MÁV-, vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 01/28-28 üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti Baross téren lévő 50 négyzetméteres világos, gázfűtéses, komfortos, parkra néző MÁV-bérlakásomat, komfortos lakásra vagy házra, vidéken is. Érdeklődni: Filep György 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. 40. Telefonüzenet: 370-897

Eladó Szekszárdon a hegyen, bő termést adó szőlő, gyümölcsfákkal, jól felszerelt présházzal és pincével. Érdeklődni lehet levélben: Klein József, 2120 Dunakeszi, Állomás sétány 15.

Elcserélném Budapest XV. kerületi 49 négyzetméteres összkomfortos, villanycserépkályha-fűtéses, kertes zöldövezeti MÁV-bérlakásomat, 2 szobás MÁV-, vagy tanácsi komfortos lakásra (VI., VII., VIII., XV. kerületi előnyben). Érdeklődni: Balázs Ferenc, Budapest XV., Csanádi György u. 15. szám földszint 2. 81-30 üzemi 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 igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42.— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1694. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
2 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

Ára: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. OKTÓBER 29.

Hűtött áru szállítása gyorsan, megbízhatóan

Nemzetközi fuvaroztatói értekezlet Budapesten

A Hűtöttáru Szállítmányok Nemzetközi Vasúti Társaság (INTERFRIGO) és a MÁV Vezérigazgatósága a szolgáltatások továbbfejlesztése, a szállítóeszközök és felhasználási lehetőségeik megismertetése céljából, október 20-án — Magyarországon első ízben — fuvaroztatói értekezletet tartott Budapesten.

A rendezvényt a MÁV és az INTERFRIGO vezérigazgatósága nevében *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Beszédét a társaság bemutatásával kezdte.

Az INTERFRIGO 38 évvel ezelőtt, 1949. október 24-én alakult meg belga jog szerint, Brüsszel székhellyel és bázeli vezérigazgatósági központtal. Az alapító okmányt nyolc vasút — francia, belga, angol, olasz, holland, svájci, NSZK és dán — írta alá. Jelenleg a tagvasutak száma 26. Európában csak a lengyel és a szovjet vasutak nem tagjai a közösségnek.

A MÁV 1964-ben kötött megállapodást az INTERFRIGO-val. Egy évvel később, mint tagvasút lépett be a közösségbe. Az elmúlt évben pedig — élve az alapszabály biztosította jogával — kérte felvételét az igazgató tanácsba. A közgyűlésen a tagvasutak megszavazták a MÁV igazgatótanács-tagságát. A képviseletet *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes látja el.

Mi az INTERFRIGO célja?

Mindenekelőtt a vasúti fuvarozásra feladott gyorsan romló küldemények, erre a célra gyártott hűtőkocsikban történő szállítása a termelőhelytől a kiszolgáltatásig. A célok között szerepel a vasúti szállításokhoz szükséges fuvareszközök és korszerű létesítmények építése, bérbe adása, illetve gazdaságos üzemeltetése, szoros együttműködésben a tagvasutakkal.

A budapesti tanácskozást is azzal a céllal rendezték, hogy *Wolfgang Gritz*, az INTERFRIGO vezérigazgatója, továbbá a társaság kereskedelmi vezérkara tájékoztassa a magyar külkereskedelmi vállalatok és az érdekelt termelőüzemek vezetőit a nemzetközi vasúti hűtöttáruszállítási szolgáltatásokról.

Ezzel kapcsolatban *Szemők Béla* megnyitó beszédében a következőket mondotta:

— *Az INTERFRIGO-forgalomból részesülő nagyságrendünk is megköveteli* — ötödik helyen állunk a tagvasutak között —, *hogy magyar szállítmányozófeleinkkel még szorosabbra fűzzük kapcsolatainkat, tovább növeljük a szállítás biztonságát, gyorsaságát és bővítsük szolgáltatásaink körét.* Az INTERFRIGO-nak részben már megvalósítás alatt álló másik fő célja, hogy még jobban kidomborodjon értékesítési szervezet jellege. Mibe kerül mindez nekünk, fuvaroztatóknak? — kérdezhetné bárki. Kétségtelen, nem mindig ez a legolcsóbb fuvarozás, de a kiegészítő szolgáltatások igénybevételével magas színvonalú és megbízható.

— Önök jól tudják — folytatta Szemők Béla —, hogy a vasút, közlekedési alágazat a nagyobb mennyiségekre, a tartósabb fuvaráramlatokra van inkább berendezkedve. Ennek a jellegnek a tartós ügyfélkapcsolatok felelnek meg a legjobban. Nyilvánvaló, hogy az INTERFRIGO a fejlesztések, vagy akár hűtőkocsiparkja folyamatos megújításával sokkal jobban figyelembe veszi a MÁV és az önök érdekeit, igényeit, ha építhet a tartós kapcsolatokra.

Szemők Béla megnyitója után előbb *Wolfgang Gritz*, az INTERFRIGO vezérigazgatója, majd *Hennig Nyaadrd* kereskedelmi igazgató tartott tájékoztatót a szállítóeszközök felhasználási lehetőségeiről, illetve a szolgáltatásokról. A tájékoztatókat színes, hangos diabemutató kísérte.

R. V. F.



Köszöntjük a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulóját!

SZOMBATHELY

Helyzetelemzés év vége előtt

Sokat késtek a vonatok — Körültekintőbben szervezni a fuvart — Kevesebb túlóra — Takarékosabb energiafelhasználást

A közelmúltban rendezte meg szokásos őszi értekezletét a szombathelyi igazgatóság. A 250 gazdasági, párt-, KISZ- és szakszervezeti vezető előtt *Kapronczai János* vasútigazgató mondott szóbeli kiegészítőt az előre kiadott írásos anyaghoz.

Hangsúlyozta többek között, hogy vissza kell állítani a személyszállítás rangját, pontosságát: *az első félévben 6900 perccel növekedett a késések száma, elhúzódtak a vágányfelújítási munkák. A legtisztább távolsági vonatok a szombathelyiek.* A szerelvények belső tisztaságáért azonban még van mit tenni. Kijelentette, hogy udvariasabban kell viselkedniük a jegypénztárosoknak, a jegyvizsgálóknak és valamennyi utazó dolgozónak. Az utasok jogos igénye, hogy tiszta vonatokon, pontosan érkezzenek célba.

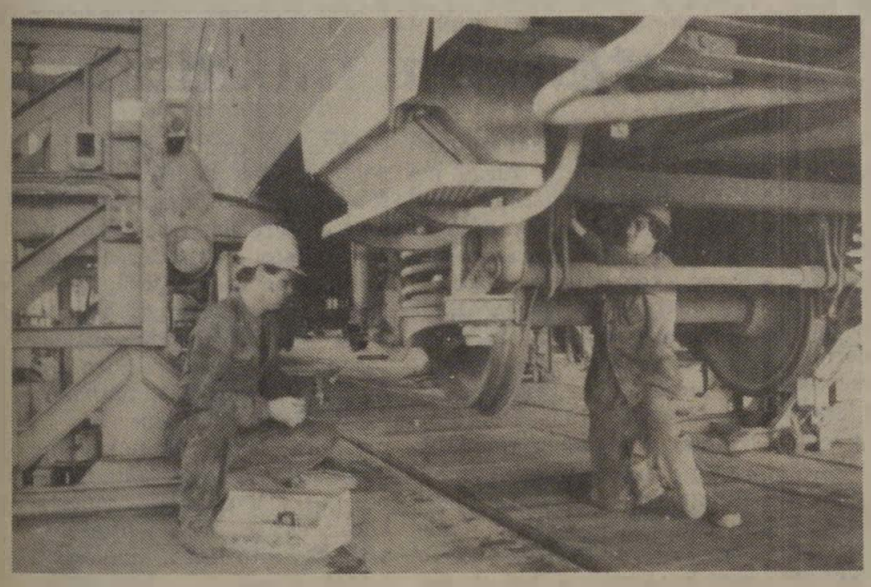
Az öt megyében egyébként januártól augusztus végéig egymillióval kevesebb utas szállt vonatra. Ennek ellenére a személyszállítási bevétel 2,5 millió forinttal emelkedett. *Az év hátralevő részében 6,4 millió utas elszállítását tervezik.*

Ebben az évben kevesebb szenet termeltek a bányák. Kedvezőtlenül érintette az igazgatóság munkáját a VÁÉV szanálása is. Szeptember elsejétől december 31-ig 4,4 millió tonna áru, anyag vár elszállításra, ezért jobb, aktívabb fuvarszervezői munkára van szükség az évi terv teljesítése érdekében.

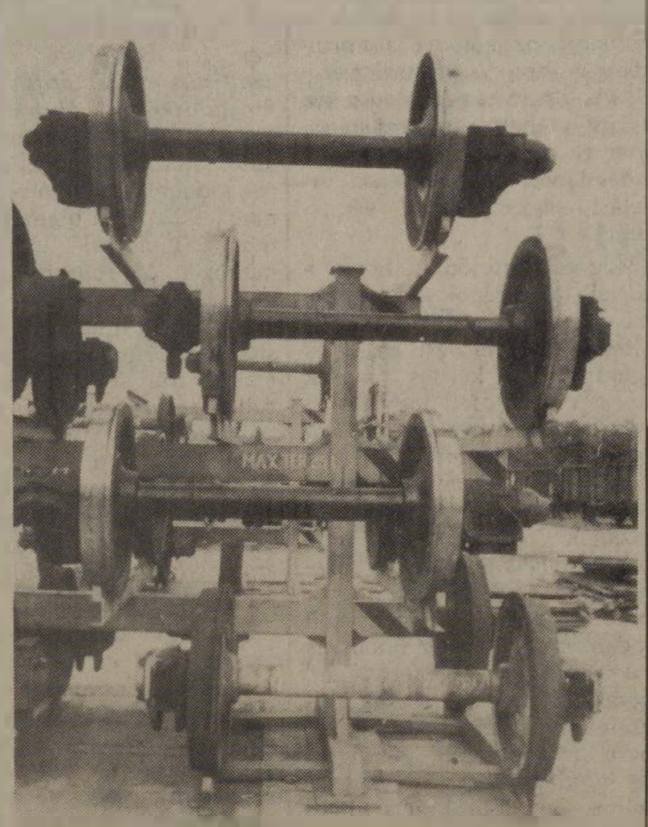
Az igazgatóság létszáma további kétszáztízzel csökkent. Ugyanakkor örvendetes, hogy az év első nyolc hónapjában a tavalyinál 57 200-zal kevesebb túlóra volt, és nyolcvannal kevesebb, összesen 182 fegyelmi határozat született Nyugat-Dunántúlon.

Szabó Zoltán műszaki igazgatóhelyettes az energiagazdálkodásról beszélt. Az igazgatóság évi energiamegszabása 700 millió forint. Ennek időarányos teljesítése 101 százalékos. Az Ipari Minisztérium és az Országos Energiafelügyelet a Magyar Államvasutak számára viszont 1,5 százalékos energiamegtakarítást írt elő. Ennek érdekében felül kell vizsgálni a szerelvények nagyságát, kihasználtságát, és szigorúan be kell tartani az előírt hőmérsékletet az épületekben és a vonatokon. Természetesen a takarékosság nem mehet az utazóközönség és az áruszállítás rovására.

Sz. J.







A kocsijavítók helytállását és a pécsi vasutasok év végi munkáját bemutató képeink és írásaink a 4. oldalon. A hatvanéves MÁV-kórházról szóló riport-összeállításunk az 5. oldalon.

Október 8-án

Ülést tartott a központi vezetőség

Október 8-án ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége. A testület egyetlen napirendi pontként megtárgyalta a vasutas dolgozók bérszerkezetének egyszerűsítését, s a MÁV kollektív szerződés ezzel összefüggő módosítását.

Mint arról lapunk 18. számában már beszámoltunk, a KV szeptember 8-i ülése foglalkozott a vasutasok bérszerkezetének egyszerűsítésével, az ösztönzési rendszer módosításával. Az ezekre vonatkozó javaslatokat a központi vezetőség elveiben elfogadta, s azt követően a VSz rétegbizottságai és a területi intéző bizottságok, szb-k a javaslatokat megvitatták.

A viták során az eredeti előterjesztéstől eltérően a vasútigazgatóságoknál az elegyrendezői teljesítménybér megszüntetését is javasolták. .

Az utazószemélyzet teljesítmény-bérrendszerének módosítására vonatkozó javaslatok közül többen azzal a változattal értettek egyet, amely szerint az utazók teljesítmény-bérrendszere változatlanul marad, de a vonattovábbítást kevésbé befolyásoló utazói munkakörökben (vonatvezető, kirakó, levelező, jegyvizsgáló, vizsgáló-főkalauz, utazó mozdony-, illetve kocsifelvigyázó) *a teljesítménybéreket alapbéresítik.*

A központi vezetőség október 8-i ülésén a vasutasok bérszerkezetének korszerűsítésével, illetve a MÁV kollektív szerződés módosításával kapcsolatban az alábbi határozatot hozta.

A KV egyetértett a vasutasok bérszerkezetének egyszerűsítésére előterjesztett javaslatokkal, továbbá az év végi nyereségrészesedés megszüntetésével, helyette az év végi jutalmazási rendszer bevezetésével.

Az év végi jutalmazási keret képzésének és felhasználásának szabályait a vita alapján átdolgozott szövegezéssel fogadta el.

Tudomásul vette az egyes utazói munkakörök teljesítménybérének alapbéresítésére előterjesztett javaslatot, hangsúlyozva, hogy az utazók képviselői (vontatási szb-k, utazói rétegbizottságok, KV-tagok) részéről valamennyi utazói munkakörben a teljesítménybérek alapbéresítésére tett indítvánnyal ért egyet.

A testület a mozdonyvezetők — vonatvezetők, vezető-jegyvizsgálók, fékezők stb. — bérrendszerének 1987. október 31-ig előírt korszerűsítése kapcsán a teljeskörű alapbéresítést a szakszervezet részéről előterjesztett reális alternatívának tekinti.

Kölcsön lakásra

Fontos feladatának tekinti dolgozóinak otthonhoz jutását a szombathelyi igazgatóság. 1987-ben erre a célra közel 19 millió forint áll rendelkezésre. Az idei év első felében ebből az összegből 83 vasutasnak nyújtottak kölcsönt családi ház építéséhez, illetve társasház vásárlásához. Ezeken kívül 24 alkalmazottjuk jutott MÁV szolgálati lakáshoz.

A 83 anyagilag támogatott lakás közül hatvanegyet fizikai dolgozók, ötvennégyet a 35 éven aluliak, kilencet a nagycsaládosok kapták. Az év második felében várhatóan még 20 családi házhoz és 36 lakásvásárláshoz nyújt pénzbeni támogatást az igazgatóság.

Konferencia Moszkvában

A nagy októberi forradalom és korunk szakszervezeti mozgalma

A jövőben is jelentős társadalmi erő lesz

Százhuszonkét ország és négy nemzetközi, valamint regionális szervezet szakszervezeti képviselői vettek részt az év elején Moszkvában azon a nemzetközi szakszervezeti konferencián, amelynek témája a nagy októberi forradalom 70. évfordulója és korunk szakszervezeti mozgalma volt. A konferencia vitájában több mint százan vettek részt. A hozzászólók egyöntetűen adtak hangot azon véleményüknek, hogy az októberi forradalom utat nyitott a dolgozók több generációjának követelései előtt, amelyek a kizsákmányolás és a nemzeti elnyomás megszüntetésére irányultak.

Számos hozzászólás és beszámoló alapgondolatát képezte az októberi forradalom által kinyilatkoztatott békés egymás mellett élés elve az eltérő társadalmi berendezkedésű országok között, valamint a szocializmus elvi kötődése a legszélesebb körű nemzetközi együttműködés gyakorlatához.

A felszólalók egyhangúlag megállapították, hogy az elmúlt 70 évben a Föld első munkásállama volt a politikai enyhülés és nemzetközi együttműködés legkövetkezetesebb előmozdítója. Ugyancsak az októberi forradalom érdeme annak bizonyítása, hogy a háború ellentétes a munkásosztály és szervezeteinek alapvető érdekeivel, céljaival. A dolgozók nemcsak hogy semmiféle hasznot nem húznak a háborúkból, ellenkezőleg, e háborúk során ők szenvedik el a legsúlyosabb emberi és erkölcsi veszteségeket. Ezért a szovjethatalom mindig hangsúlyozta, hogy a dolgozók csak békés körülmények között gyakorolhatják maradéktalanul jogaikat.

Az októberi forradalom nem csupán véget vetett a tőke osztatlan uralmának a Föld egy részén, hanem nagymértékben módosította a tőkés országok dolgozói társadalmi, gazdasági és politikai követeléseinek tartalmát. Az októberi forradalom alapvetően új helyzetet teremtett, mivel egy jobb élet konkrét reményét ébresztette fel a tömegekben. Megmutatta, hogy véget lehet vetni azoknak a társadalmi bajoknak és nehézségeknek, amelyek még mindig nyomasztják számos ország népét: a túlzott kizsákmányolásnak, a munkanélküliségnek, a nemzeti elnyomásnak, a nyomornak, az analfabetizmusnak.

Ennek a forradalomnak a győzelme bátorította fel a gyarmati és félgyarmati országok lakóit, hogy harcoljanak nemzeti függetlenségükért. Kiindulópontja volt annak a mélyreható válságnak, amely az imperializmus gyarmatrendszerének a bukásához vezetett.

Az októberi forradalom és az azt követő időszak egyértelműen bizonyította a munkásosztály felszabadító szerepét, de egyúttal rávilágított mindazokra a nehézségekre és felelősségre, amely az új társadalom építésében ehhez az úttörő szerephez kötődik. A szocialista rendszer növekvő térhódítása a világgazdaságban az elmúlt 70 év nemzetközi munkásmozgalmának egyik nagy eredménye.

Az októberi szocialista forradalom alapjaiban változtatta meg a szakszervezetek jellegét azokban az országokban, amelyek a szocialista út követése mellett kötelezték el magukat. A szakszervezetek első ízben alakultak át a hatalmon levő munkásosztály szervezeteivé, védve a dolgozók érdekeit, de nem az állam ellenében, hanem vele aktív együttműködésben.

A szocialista országok népei október eszméit a gyakorlatba átültetve jelentős eredményeket értek el gazdasági, tudományos, nevelési és kulturális téren, nem is szólva a társadalmi téren elért jelentős haladásról.

A konferencia jelentős teret szentelt a fegyverkezési verseny társadalmi-gazdasági hatásainak az elemzésére. *Ebből nyilvánvalóvá vált, hogy a világ sorsát nem szabad néhány politikai vezetőre bízni.* Napjainkban a háborúellenes mozgalom társadalmi összetétele egyre sokrétűbbé válásának és a benne részt vevők növekvő számának vagyunk tanúi — hangsúlyozták többen. Ebben a mozgalomban a szakszervezetek egyre aktívabb szerepet játszanak.

A tanácskozás figyelemre méltónak minősítette a CES (Európai Szakszervezeti Szövetség) végrehajtó bizottságának ez év február 12-i „Nyilatkozat a békéről, a biztonságról és a leszerelésről" című állásfoglalását, amelyben elrendelte tagszervezeteinek: vizsgálják meg a kapcsolatok létesítésének lehetőségeit a kelet-európai országok szervezeteivel annak érdekében, hogy javuljon a kölcsönös megértés és erősödjék az egymás iránti bizalom.

Az erőviszonyok általános alakulása a világban azt mutatja, hogy a tőkés országok vezető köreinek rendkívül veszélyes lenne, ha lebecsülnék az osztályharc kiéleződésének a lehetőségét. Éppen ezért az októberi forradalom után számos tőkés ország uralkodó osztálya inkább némi engedményeket tett a dolgozóknak — különösen a bérezés és a társadalombiztosítás terén, semmint hogy mindent elveszítsen. Ilyen módon a szovjet dolgozók szociálvívmányai jelentős mértékben befolyásolták a tőkés országok dolgozói követeléseinek még a jellegét is.

A konferencián szintén hangsúlyt kapott az a megállapítás, hogy a monopóliumok egyáltalán nem mondtak le arról, hogy „társadalmi revans"-ot vegyenek, tekintettel arra, hogy a jelenlegi mély válsággal elérkezett erre a kedvező alkalom. *Több szakszervezeti vezető alátámasztotta, hogy az eltelt évtized folyamán a termelési technológia struktúraváltása a tőkés országokban rendkívül negatív hatást gyakorolt a dolgozókra.* Az uralkodó körök kizárólag a dolgozókra szeretnék áthárítani a válság terheit, tömeges és krónikus munkanélküliség formájában és a társadalmi programok megnyirbálásával, hogy fedezhessék a növekvő katonai kiadásokat.

Annak érdekében, hogy ezt a regressziós gazdasági és társadalmi politikát kierőszakolják, a tőkés országok kormányai és munkáltatói heves támadásba kezdtek a szakszervezetek ellen. Ezek a támadások olyan méreteket öltöttek több nyugati országban, hogy a küldöttek összehangolt akciókat sürgettek a szakszervezeti jogok védelmében.

Ilyen körülmények között a 80-as évek elejétől olyan tendencia tapasztalható, hogy néhány szakszervezeti vezető „békésen" megegyezik a monopóliumokkal. Dániában például a kollektív szerződéseket — annak ellenére, hogy gyakorlatilag nem tükrözik a dolgozók követeléseit — egyes ágazati szakszervezeti vezetők aláírták a munkáltatóval. Ez a körülmény megosztotta a dolgozókat és érezhetően meggyengítette a szakszervezetek akcióképességét.

Ezzel egyidejűleg mind változatosabbá válnak azok a harci formák, amelyekhez a dolgozók társadalmi konfliktus esetén fordulnak. A sztrájkokat egyre gyakrabban kíséri az érintett gyár termékének és szolgáltatásainak bojkottja; tüntetések és sztrájkőrségek felállítása a gyárak kapuinál, követelések eljuttatása a hatóságokhoz. A dolgozók rendszeresen folyamodnak gyárfoglaláshoz a tömeges elbocsátások elleni tiltakozásként.

Az NSZK-ban rugalmas taktikát alkalmaznak, amely „figyelmeztető sztrájkok" meghirdetéséből áll. Franciaországban, Olaszországban, Nagy-Britanniában és Japánban ugyanazon társaság gyárain belüli „forgó sztrájkok" és sztrájkőrségek, vagy a közszolgáltatásban — többek között a közlekedésben — jelentős sikereket hoznak és hatékonynak mutatkoztak.

A konferencia munkájában helyet kapott a szakszervezeti mozgalom jövőjével foglalkozó érdekes és őszinte párbeszéd is. A felszólalók azon a véleményen voltak, hogy a szakszervezeteknek újra át kell tekinteni a társadalomban betöltött helyüket és szerepüket mind nemzeti, mind pedig nemzetközi szinten.

A nyugati szakszervezetek befolyása hanyatlóban van. Ennek okát többek között abban látták a hozzászólók, hogy a növekvő munkanélküliség megfosztotta a nagy hagyományokkal rendelkező ágazati szakszervezeteket tagságuk jelentős részétől. Továbbá a munkaadók és a kormányok nyomást gyakorolnak a dolgozókra, hogy elijesszék őket a szakszervezetbe történő belépéstől. Jellemző erre egyes országokban — például az USA-ban és Nagy-Britanniában — szakszervezet-ellenes törvények bevezetése. *A szakszervezetek befolyása csökkenésének egy másik oka a monopóliumoknak a szakszervezeti jogok és a dolgozók érdekei ellen indított széles körű, heves támadásában gyökerezik.* Ehhez a problémához kötődik a körülmény is, hogy a szakszervezetek túl lassan reagáltak azokra a mélyreható változásokra, amelyek a munkásosztály összetételében és általában a termelési viszonyokban végbement.

Magától értetődik, hogy a szocialista országok szakszervezeteinek problémái is szóba kerültek a konferencián. Az egyik legfontosabb kérdés annak kapcsán merült fel, hogy a politikai, társadalmi és a gazdasági átalakulás során milyen legyen a szakszervezeti munka módszere és formája. A szocialista országok szakszervezeteinek több képviselője annak a véleményének adott hangot, hogy a továbbiakban új módon kell megközelíteni a hagyományos szakszervezeti tevékenységet, vigyázva arra, hogy a szakszervezetek továbbra is járuljanak hozzá a társadalmi igazságosság mind teljesebb érvényesüléséhez és a bürokrácia elleni harchoz.

A konferencia résztvevői egyetértettek abban, hogy a szakszervezeti harcoknak változatlanul, továbbra is legfontosabb eszköze a szolidaritás. A szakszervezeti mozgalom a jövőben is korunk egyik legjelentősebb társadalmi ereje lesz.

Baranyai Zoltán

Az értékek átértékelése

A szovjet személy- és áruszállításban a vasút játsza a főszerepet. Ugyanakkor a 70-es években és a 80-as évek elején komoly gondok merültek fel az ágazat munkájában. A feladott áruk gyakran késve, vagy egyáltalán nem érkeztek meg, a szerelvények kilométerek ezreit tették meg üresen. Ezenkívül az ágazaton belül a gazdaság egészére jellemző helyzet alakult ki: lassú volt a technológiai megújulás és a nehéz fizikai munkák gépesítésének folyamata, nem a kellő mértékben használták ki a gazdasági ösztönzők szerepét.

Ilyen helyzetben kezdődött meg a vasúti fuvarozás gazdasági mechanizmusának átalakítása, amely három szakaszra osztható. Az első szakaszban az úgynevezett „belorusz kísérlet" elveit terjesztik ki az egész ágazatra. A kísérlet lényege az, hogy a tudomány és a technika vívmányainak széles körű alkalmazásával, különböző szakmák összevonásával és a szolgáltatások kibővítésével sikerült azonos szinten tartani a szállítások ütemét, kisebb létszámú dolgozógárda mellett. Ez azt jelenti, hogy nőtt a munka termelékenysége, és ily módon megoldódott a szűkös szakember-utánpótlás kérdése is.

Ez év januárjában kezdődött az átalakítás második szakasza. Ez olyan területeket érint, mint a tervezés és a munka gazdasági ösztönzése.

Radikálisan csökken a tervezésben azoknak a mutatóknak a száma, amelyek alapján megítélik a vállalat teljesítményét. A megmaradt mutatókat két csoportba sűrítették.

Az egyik csoport a fuvarozás összmennyiségének mutatóit foglalja magában. Az utasforgalom nagyságának a kimutatására csak egy adat fog szolgálni: az összutasszám. Ahhoz, hogy teljesüljön ennek a szakágazatnak a terve, emelni kell a szovjet vasutak által nyújtott szolgáltatások színvonalát. Ami pedig az áruszállítást illeti, az új gazdálkodási körülmények közepette növekszik a vasút felelősége nemcsak a szállítási fegyelem területén, hanem a nomenklatúra szerinti szállítási terv teljesítésében is.

Egyébként a modern körülmények közepette, jelentősen nő a csúcstechnológiák alkalmazásának jelentősége. Hiszen az ágazat gazdasági tevékenységének megítélésekor figyelembe veszik az árufuvarozás biztonságát, a szállítás önköltségét, a munkatermelékenység és a nyereség növekedését. Bevezetnek majd olyan mutatókat, amelyek az anyag- és üzemanyag-felhasználás csökkenését fogják regisztrálni.

A munka anyagi ösztönzésének a tökéletesítése érdekében, egy stabil, ötéves periódusra kiterjedő normatívarendszert fognak bevezetni. Ez azt jelenti, hogy a nyereségből bizonyos nagyságú részt elvonnak, és ebből képeznek bér-, szociális, kulturális és lakásépítési alapot. Ezenkívül az előbb említett nyereségrészből fedezik az anyagi ösztönzőket, valamint a termelési fejlesztéseket is.

Ennek köszönhetően a szállító vállalatok kollektívái már jóval korábban fogják tudni, milyen eszközök állnak a rendelkezésükre a különböző munkafeladatok dotálására.

Az ágazat vállalatai és szervezetei számára megállapították a fizetésemelés normatíváját: *minden egyes százaléknyi teljesítménynövekedés után a bér 0,6 százalékkal nő.* Az anyagi ösztönzők nagysága összefüggésben van a nomenklatúra szerinti áruszállítás negyedéves tervének teljesítésével. Ha megfelelőek az ez irányú mutatók, akkor az anyagi ösztönzők alapja 15 százalékkal növekszik. Viszont a nem teljesítés minden egyes százalékára az alap három százalékkal csökken.

Végül, de nem utolsósorban a vállalatvezetők jogot kaptak az iskolai végzettség szerint adható pótlékok megemelésére, egyéni fizetésemelésre (amely a legjobb munkásoknak adható), valamint olyan fizetéskiegészítés megállapítására, amit mérnökök, technikusok és egyéb alkalmazottak kaphatnak. Ez nem lehet több a betöltött állás szerinti fizetés 50 százalékánál.

Várható, hogy a hozott intézkedések egyrészt segítik ösztönözni a vasutasok pontos munkáját és megszüntetni a hibákat, másrészt megteremthetik az átalakítás harmadik szakaszának reális alapját. Ez azt jelenti, hogy 1988 januárjában a szovjet vasút és kapcsolódó szervezetei átállnak a teljes önelszámolás és önfinanszírozás rendszerére.



A BAM építésén dolgozó egyik ifjúsági brigád

Együttműködési program

A KGST-országok vállalataival és tudományos kutatószervezeteivel való közvetlen termelési kapcsolatok fejlesztése lényegesen segíti majd a testvéri államok 2000-ig szóló komplex műszaki-tudományos haladási programjának sikeres megvalósítását.

A vasutasok együttműködése ennek a programnak a keretében a szocialista országok szállítási minisztériumainak a megállapodása alapján valósul meg. Ez az egyezmény „Az automatikus irányítási rendszerek kidolgozása és bevezetése a nemzetközi és a nemzeti vasúti teherszállításban" témára vonatkozik. A program igen széleskörű. Magában foglalja az automatizált munkahelyek létesítését, előirányozza az információs és irányító rendszerek létrehozását a rendező és a teherpályaudvarok, vontatási főnökségek számára. Automatikus irányító rendszert készítenek a határmenti átrakóállomások, a közös vagonpark, a nemzetközi személyforgalmi helyfoglalás és jegyeladás részére is.

A szovjet vasúti kutatóintézet szervezi és koordinálja a program feladatainak végrehajtását. A tudományos kutatómunkát a részesedés szerint finanszírozzák. A partnerek közötti munkamegosztásnál figyelembe veszik az egyes résztvevők lehetőségeit és eddig elért eredményeit. A kutatások akkor bizonyulnak a leghatékonyabbnak, ha szerződést kötnek azokra. A szigorúan egyeztetett munkaterv pontosan meghatározza az összes résztvevő szervezet kölcsönös kötelességeit, a határidőket és a munkák értékét. A szerződéses rendszerre való áttérés növeli a partnerek felelősségét és segíti a nemzetközi szocialista gazdasági integráció elmélyítését.

A szovjet vasutasok számára ennek a rendszernek az alkalmazása azért is lényeges, mert összefügg a gazdasági mechanizmus általános átalakításával, az önelszámolási rendszerrel, a vállalatok és az egyesületek önállóságának bővítésével. *A Szovjetunióban bevezették a szakemberek új kiküldetési rendszerét a KGST-tagországokba. A kiküldetésről a vállalat vezetői döntenek, nem pedig a minisztériumok.*

Történelmi mozdony

Leningrádban elkészítették annak a „Provornij" (fürge) nevű Stephenson márkájú régi gőzmozdonynak a hasonmását, amely 1837 októberének végén először közlekedett Oroszország első vasútvonalán. Ez a történelmi mozdony lesz a főszereplő azokon az ünnepségeken, amelyeket a vasúti vonal megnyitásának 150. évfordulója alkalmából tartanak majd. Ez az első vonal Pétervárt (a mai Leningrádot) és az orosz cároknak a város közelében lévő rezidenciáját, Carszkoje Szelót (most Puskinváros) kötötte össze.

A régi gőzmozdony hasonmásának elkészítésekor alapul vették azt a modellt is, amelyet az első vasútvonal megnyitása után két évvel készítettek és jelenleg múzeumban őriznek. *A frissen festett, rekonstruált gőzmozdony mindenhol ragyog, hatalmas faküllői vannak, magas a kéménye és a kazánját hőszigetelő vörös fával vonták be.* A mozdony olyan benyomást kelt, mintha 150 évvel ezelőtti eredetijéhez hasonlóan éppen most erkezett volna hajón Angliából.

A „tüzes masina", amelyet *Franz Anton Herschner* cseh származású osztrák mérnök vezetett, annak idején valamivel több mint 20 kilométert tett meg 35 perc alatt. A fővárosi újságok nagy lelkesedéssel tudósítottak az eseményről: *„Nem lehet szavakkal leírni, hogy ez a félelmetes óriás milyen méltóságteljesen indult útjára lángot, füstöt ontva magából és forró vizet fröcskölve . . ."* A mozdony nem vagonokat húzott maga után, hanem nyolc, egymásba kapcsolt gyorspostakocsit és az „óriás" fűtéséhez szükséges tűzifával megrakott nyitott kocsit.

Az orosz főváros kottaüzleteiben hamarosan a „Gőzmazurka" kottáit kezdték árulni. *Oroszország volt az ötödik olyan ország Európában, és a hatodik a világon, ahol megindult a vasúti közlekedés.* Ezenkívül, akkor ez a vasútvonal volt a legészakibb vaspálya az egész világon.

A „Provornij" gőzmozdonyt és a kocsik másolatait az egyik leningrádi pályaudvaron fogják kiállítani, ahol novemberben korhű kosztümös előadáson is felelevenítik az oroszországi vasúti közlekedés 150 évvel ezelőtti megindulását.

Közös ügyünk a cukor

Hatvanban az idén jó a kocsiellátás

Amikor *Piroska Józseffel*, a hatvani üzemfőnökség szakszervezeti titkárával fölbaktattunk a felüljáróra, nem értettem a dolgot. Mit keresünk itt a magasban, ahonnan valóban pazar panoráma tárult a szemünk elé. Mindamellett engem elsősorban a cukorrépa útja érdekel, dörmögtem magamban, miközben szaporáztunk fölfelé.

A titkár a kevés szóból sokat értő emberek fajtájából való, akinek esze ágában sincs vendégét bizonytalanságban tartani, legalábbis túl sokáig nem, egyszer csak intett és balra mutatott: — *Ha répát akar látni, hát tessék!* — S valóban, mintha cukorrépából terítettek volna két szemhatárig nyúló szőnyeget; ott várakoztak az egymás melletti vágányokon, várva a cukorgyárba való bebocsátásra.

Folyamatos a szállítás

Mezei Mátyás állomásfőnök szabadkozik, hogy csak rövid időre állhat rendelkezésemre, mert az aluljáró-építés vezérigazgatósági biztosával kell hamarosan értekeznie.

— A pályaudvar átépítése az elmúlt évben bizony „rázós" forgalmi helyzetet teremtett, s ez természetesen éreztette hatását a „répafronton" is. *Az idén már valamivel könnyebb a dolgunk, és folyamatos a szállítás.* A személypályaudvar területén négy répavágányt működtetünk, s a rendezőn is kijelöltünk egy irányvágányt.

Az állomásfőnök elmondja még, hogy naponta 100-110 kocsit raknak ki, s lekopogja, hogy eddig zökkenőmentes a cukorgyár kiszolgálása. Persze, teszi aztán hozzá elgondolkodva, hol van még december 23-a, a cukorkampány várható vége.

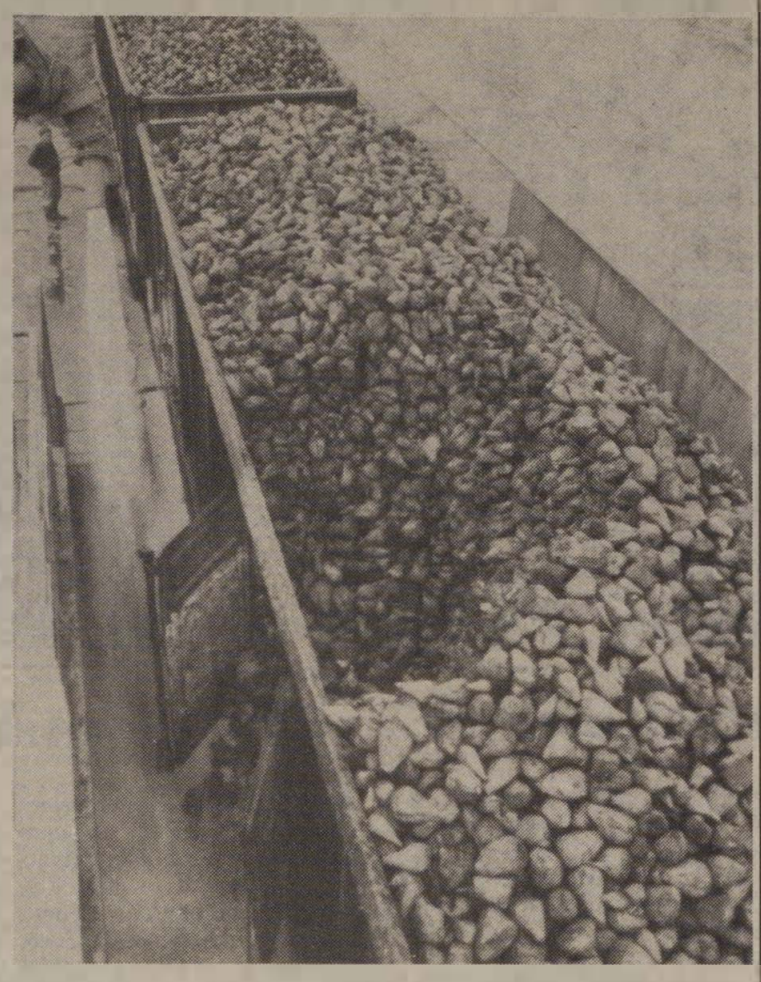
— *Nekünk itt, Hatvanban létérdekünk a Mátravidéki Cukorgyárakkal való gyümölcsöző kapcsolat, hiszen valamiképpen mi is a cukorból, pontosabban a szállítmányozásból élünk* — magyarázza a szigorú érdekeltség mibenlétét *Piroska József*, aztán az órájára pillant, hogy ideje mennünk: a gyárban már várnak bennünket.

Az állomásépülettel átellenben, alig ötven lépést kell gyalogolnunk az egyik oldalbejáratig. A *Mátravidéki Cukorgyárak Hatvani Gyára közvetlenül a pályaudvar mellé épült. Színültig pakolt répavagonok tolatnak le-föl mellettünk.* Csípős időnk van, de nem érezzük a hideget, mert „találkahelyünk" szomszédságában egy tüzesre izzott vashordó ontja magából a meleget.

Már jó ideje téblábolunk, amikor az egyik rendész észrevesz bennünket, aztán megmutatja az irodaépület felé vezető utat.

Megyünk a répa után, „szambázva" a sínek és tócsák között. Hirtelen fehér „hegy" állja utunkat. Értetlenül nézek — a mai napon immár másodszor — a szakszervezeti titkárra, aki a répafrontra először bevetett tudósítónak elmagyarázza, hogy amit látok, az mészkő, és a cukor fehérítéséhez szükségeltetik.

— Látja — mutat *Piroska József* a távolba, ahol már állnak a vagonok, s fölülről, akárcsak a régi gőzmozdony „itatókból", vízsugár spriccel az anyaföld rögeitől sáros répakupacokra — *az ott az elfa, ott ér véget a répa vasúti útja.*



Úgy teszek, mint aki cukorgyárban nőtt fel, hozzáértő arcot vágok, *ha elfa, akkor elfa,* majd csak kiderül, hogy mi is az . . .

„Szavunk sem lehet"

A zuhogó víz egy másfél méter széles betoncsatornába mossa a répát; a vagont pedig egy, a sínmagasságban fölszerelt dupla drótkötél csörlőzi ki az elfából, vagyis a répamosóból. Már itthon tudom meg, hogy az elfa az elefántról kapta a nevét, mert a mosószerkezet feltalálója leginkább a derék ormányoshoz találta hasonlatosnak. Remélem, hogy tájékozottságom nem zagyvaság, bár a répával kapcsolatban még ennek is van némi létjogosultsága, hiszen a cukorgyár az ipari vizet a Zagyvából nyeri.

— *Szavunk nem lehet, mert a vasút mindent megtesz, hogy a kampány 88 napja alatt ne legyen fennakadás* — kezdi rögtönzött sajtótájékoztatóját *Adorján Tibor*, a gyár fiatal szállítási ügyintézője.

Sajtótájékoztatót írtam, nem véletlenül. A fiatalember felkészült alapossága meglepi az elzárkózó, otromba bizalmatlansággal naponta találkozó tollnokot. Előadásából átfogó képet kapok a „répafrontról". Az összes répa kétharmada vasúton érkezik a gyárba, ami a számok nyelvén közel *négyszázezer* tonnát jelent. *A budapesti, debreceni, miskolci és szegedi igazgatóságok területéről érkezik a cukor alapanyaga, mintegy 14 és fél ezer hektáros termőterületről.*

A Mátravidéki Cukorgyárakba érkező répa utazik országos viszonylatban a legtöbbet: *az átlagos szállítási távolság 130 kilométer. Előbbiből következik, hogy tetemes, közel százmillió forintra rúg a szállítási költség.*

Személyes munkakapcsolat

— Még nem fordult elő, hogy felsőbb szervekhez kellett volna fordulnunk, hogy a felmerülő problémákat orvosoljuk. Személyes a munkakapcsolatunk *Kovács* és *Mezei* elvtársakkal, kölcsönösen keressük egymást — teszi hozzá *Adorján Tibor.*

— Közös ügyünk a cukor — kapcsolódik a beszélgetésbe az Adorjánnál aligha idősebb gyári szakszervezeti titkár, aki kéri, hogy hadd maradjon inkognitóban. — A főkönyvelőnk tájékoztatása szerint az utolsó dekádban csökkent a kocsiállás-pénz.

— *Szokatlanul jó az idén a kocsiellátás* — mondja a szállítási ügyintéző —: az igényelt darabszám általában már 3-4 nappal előbb rendelkezésünkre áll.

Szóval, kérdem már a gyárból kifelé jövet *Piroska Józsefet*, itt, a répafronton semmi probléma.

— Nos, lehet, hogy a konfliktusokhoz szokott újságíró számára túlzottan is idillikus a gyár és a vasút viszonya, de most tényleg így van. Persze — teszi némi töprengés után hozzá — a Mátravidéki másik gyárban, Selypen már biztosan nincsenek velünk így megelégedve. Jó lenne, ha odáig is elkészülne a villamosítás, mert a jelenlegi kényszerű mozdonycsere, s az ebből adódó időkiesés bizony nagy gondot jelent a selypieknek.

Tódor János

Törvénysértő intézkedés

A jogsegélyszolgálat közbelépett

A Keleti KÜF létszámába tartozó *B. Károly* 1987. május 6-án ügyfélfogadási napon megjelent a budapesti jogsegélyszolgálatnál, és lakásügyében kért felvilágosítást. Elmondta, hogy 1981. október 25-én költözött be családjával együtt a bérlő hozzájárulásával egy VIII. kerületi 71 négyzetméteres alapterületű, kétszobás és mellékhelyiségekből álló tanácsi bérlakásba. A lakásban vele együtt él felesége és két kiskorú gyermeke is.

A kérelmet elutasították

A lakás bérlője 1986. november 7-én elhunyt. Ügyfelünk az illetékes lakásügyi osztálytól kérte, hogy részére a lakást a tanács utalja ki. Előadta, hogy 1981. október 25-én beköltözött a lakásba és ott lakott, de a személyi igazolványába bejegyzett adat szerint állandó lakcímbejelentéssel csak 1982. március 29-e óta rendelkezik. *Ő és családja viselte a lakás rezsiköltségét és balesete után ápolta az ágyhoz kötött, combnyaktörést szenvedett idős bérlőt.* Bár a bérlővel tartási szerződést nem kötöttek, mégis ápolták és gondozták, valamint gondoskodtak a teljes ellátásáról. Kérte azt is, vegyék figyelembe, hogy az egyik gyermeke ötéves, a másik mindössze kettő.

Az első fokú lakásügyi hatóság ügyfelünknek a kérelmét elutasította, megállapította egyúttal, hogy jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználók és elhelyezésükre biztosított egy plusz félszobás, komfort nélküli, 40 négyzetméteres bérlakást, azzal, hogy háromszoros összegű lakáshasználatba-vételi díjat kötelesek megfizetni. A határozat megállapítja, hogy az elhunyt bérlő és a kérelmező között egyeneságbeli rokoni kapcsolat nincs, és a tanács által lefolytatott bizonyítási eljárás során is bebizonyosodott, hogy a család 1982 óta lakik csupán a lakásban.

Az ügyfél még jogi képviselő nélkül fellebbezte meg az első fokú határozatot a Budapest Fővárosi Tanács V. B. lakásügyi főosztályához, kérve, hogy méltányosságból az általuk eddig lakott lakást utalják ki, a felújításra jelentős összeget fordítottak és a kiutalt lakás komfortfokozata és alapterülete is lényegesen eltér a másik lakásétól. *A lakásügyi főosztály határozatával az első fokú határozatot helyben hagyta.*

Nem látta bizonyítottnak azt a tényt, hogy *B. Károly* már 1981. október 25-től ténylegesen a lakásban lakott és csupán a személyi igazolványába bejegyzett adatot fogadta el valósnak. Hivatkozik a határozat a lakások elosztásáról és a lakásbérletről szóló módosított kormányrendeletre is, amely szerint a tanácsi bérlakásban jogcím nélkül visszamaradt jóhiszemű személyt a lakásügyi hatóság a lakás bérlőjéül — kérelmére — akkor is kijelölheti, ha a lakás a lakásigénye mértékének alsó határát nem haladja meg, és az említett személy a volt bérlővel 5 évnél rövidebb ideig lakott együtt.

Az említett rendelkezés mérlegelési jogkörben ad lehetőséget a kiutalásra, azonban méltányosságot nem gyakoroltak az ügyfelünkkel szemben és biztosítottak részére egy másik bérlakást az elhelyezésére.

Elrendelték a kiköltözést

Ilyen előzmények után *B. Károly* és családja részére az első fokú lakásügyi osztály elküldte a kiköltözésre kötelező határozatot is és a végrehajtás „foganatosítását" 1987. június 10-re tűzte ki. *A helyzet kritikussá vált, mert ügyfelünknél egyik este ismeretlen házaspár csengetett be, közölték, hogy ők a lakás új bérlői és szeretnék azt megtekinteni.* Helyzetét kilátástalannak látva fordult segítségért a jogsegélyszolgálathoz.

Az államigazgatási eljárás során nem láttunk reményt arra, hogy a jogerős határozat ellen rendkívüli perorvoslatot nyújtsunk be a fővárosi tanács vb-titkárához, így a bírói út igénybevételét választottuk. *A legsürgősebb feladat a határozat végrehajtásának felfüggesztése volt.*

A jogerős határozatok ellen keresetet nyújtottunk be a Pesti Központi Kerületi Bírósághoz, kérve, hogy a bíróság a jogszabálysértést állapítsa meg, és a határozatokat helyezze hatályon kívül és kötelezze az alperest új eljárásra és új határozat hozatalára. A jogsegélyszolgálat ügyintézője személyesen eljárt a kerületi bíróságon, annak érdekében, hogy a határozatok végrehajtásának felfüggesztését mielőbb elérje.

A kerületi bíróság 1987. május 15-én kelt végzésében elrendelte a végrehajtás felfüggesztését, ami azt jelenti, hogy B. Károlynak és családjának a bírósági eljárás jogerős befejezéséig már nem kell kiköltözni a lakásból, a pert megnyerik, abban véglegesen is maradhatnak.

Az első fokú lakásügyi hatóság telefoni érdeklődésünkre közölte, hogy felfüggesztő végzést nem kapott és a határozatot végrehajtják. Személyesen kellett eljárni a tanács érdemi ügyintézőjénél és csatolni a végrehajtás felfüggesztését elrendelő végzést.

Bizonyítási eljárás

A kerületi bíróság előtt indult államigazgatási perben a felperesnek azt kellett bizonyítania, hogy öt évet meghaladóan lakik a lakásban, és így jogosulttá vált a bérleti jogviszony folytatására. *A kerületi bíróság a keresetnek helyt adott és ítéletében a Fővárosi Tanács V. B. lakásügyi főosztály által hozott határozatot az első fokú határozatra is kiterjedően hatályon kívül helyezte.*

A bíróság a lefolytatott bizonyítási eljárás után megállapította, hogy a felperes 1981. október 25-én költözött a lakásba, mert a személyi igazolványába bejegyzett adat ellenkezőjét tudta bizonyítani. A lakások elosztásáról és a lakásbérletről szóló módosított 1/1971 (II. 8.) Korm. sz. rendelet 114. §. (1) bek. értelmében, ha tanácsi bérlakásban a lakásbérleti jogviszony megszűnése után olyan jóhiszemű személy marad visszsza jogcím nélkül, aki abban legalább öt éve, állandó jelleggel a bérlővel együtt lakott, vagy jogcím nélkül lakik és a lakás a lakásigénye mértékének alsó határát nem haladja meg, a lakásügyi hatóság köteles a lakást részére — kérelmére — kiutalni.

Tekintettel arra, hogy ügyfelünk a bérlővel több mint öt éve lakott állandóan, annak haláláig és a lakás lakásigényének alsó határát nem haladta meg, *a bíróság megállapította ítéletében, hogy a lakásügyi osztály törvénysértő módon utasította el a kiutalás iránti kérelmét.*

A jogszabály, de az állandóan követett bírói gyakorlat szerint is tehát a lakásbérleti jogviszony folytatására az jogosult, aki állandó jelleggel, életvitelszerűen — akár lakcím-bejelentkezés nélkül is — ténylegesen a lakásban lakott.

Az a tény, hogy valaki a lakásba bejelentkezik és állandó lakcímeként a személyi igazolványába az állandó lakásként van feltüntetve, még nem alapozza meg azt az igényét, hogy hasonló esetben a bérleti jogviszony folytatója legyen. Sajnos, a köztudatban ez utóbbi helytelen felfogás tudatosodott és az állampolgárok hasonló ügyekben mindig a lakcímbejelentés időpontjára hivatkoznak. Lényeges körülmény, hogy nem ez a perdöntő, hanem a tényleges együtt lakás időpontja, amit azonban megfelelő módon bizonyítani kell.

Dr. Dóra Béla

A DOROGI SZÉNBÁNYÁK IGAZGATÓSÁGA

kéri a Magyar Államvasutak vezetőit és dolgozóit, hogy elegendő vasúti kocsival segítsék a Dorogi Szénbányákat feladatainak, kötelezettségeinek teljesítésében.

Az első nyolc hónapban 222,5 kt szenet és 439,3 kt brikettet szállíttatott a Dorogi Szénbányák.

A IX—XII. hónapra várható vasúti árutonna feladása (kt)

	IX.	X.	XI.	XII.	Összesen:
szén: Tokod	56	48	46	47	197
brikett: Tokod	44	45	44	44	177
brikett: Tokod	100	93	90	91	374
brikett: Dorog	44	44	38	40	166
Összesen:	144	137	128	131	540

Dorogi Szénbányák Igazgatósága

Ifjúsági tagozatok

Október 5-én az MSZMP Hajdú-Bihar Megyei Bizottsága mellett működő Ifjúsági Bizottság a debreceni területi intézőbizottság előterjesztése alapján tűzte napirendre az igazgatóság területén megalakult ifjúsági tagozatok eddigi tevékenységének értékelését. A tanácskozáson részt vett *dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet titkára is.

Az intézőbizottság területén 26 szakszervezeti bizottság működik, tizennyolc szakszervezeti bizottságnál alakult ifjúsági tagozat. Nyolc szakszervezeti bizottságnál a korábbi ifjúsági felelősi rendszer működik.

Az ifjúsági tagozatok létrehozásának szükségességét kezdetben többen megkérdőjelezték, pedig csak arról van szó, hogy a választott testületek jobban érezzék magukénak az ifjúság gondjait, bátrabban képviseljék jogos érdekeit.

A megalakulás időszakában és azt követően is a debreceni területi intézőbizottság a nagyobb csomópontokon, Debrecenben, Nyíregyházán, Szolnokon, Püspökladányban, Mátészalkán aktívaértekezlet keretében adott tájékoztatást a tagozatok szerepéről és kapcsolatáról a társszervekkel. Ma már a kétkedők is megértették, hogy nem a KISZ-szel való versenyzésről van szó, hanem az eddigieknél jobb és értelmesebb munkamegosztásról és együttműködésről.

A helyi pártszervezetek is segítették a határozatok megvalósulását, igyekeztek megteremteni a KISZ-szervezetekkel való helyes kapcsolat feltételeit. Az ifjúsági tagozatok megalakulása óta rövid idő telt el. Több üzemfőnökség és valamennyi vontatási főnökségnél az első fél évben alakultak meg a tagozatok. A vasutas-szakszervezet elnökségének határozata alapján a tagozatok elkészítették működési szabályzatukat, a munkaterveket. Több alapszervezetnél jogosítványt kaptak arra, hogy az évi bérfejlesztés elveinek és arányainak kialakítása előtt tegyenek javaslatot a fiatalok bérezésével kapcsolatban. *Előzetes egyetértési jogukat érvényesítették a fiatalok lakásépítési, lakásvásárlási, kamatmentes vállalati kölcsön odaítélésében, az üdültetésben és segélyezésben.* A szakszervezeti bizottság figyelembe vette véleményüket.

A püspökladányi vontatási főnökségnél a KISZ-szervezettel együtt beszélték meg és értékelték a KISZ által indított *„Jövőnk a tét"* akció eredményességét. A szolnoki KÜF-nél a pályakezdő fiatalok helyzetét, a debreceni KÜF-nél az ifjúsági munkaverseny tapasztalatait értékelték.

A nyíregyházi vontatási főnökség, a szolnoki BFF, programjában a szabadidő hasznos eltöltésével kapcsolatban végeznek felméréseket és szerveznek különféle kulturális és sportrendezvényeket.

Volosinovszki János

„Apu, holnap este sem leszel itthon?"

Pécsbánya rendezőn fáradtak a vasutasok

Minden kézre szükség van

A pécsi vasútigazgatóság legnehezett helyzetben levő állomása Pécsbánya rendező. Itt a legnagyobb a létszámhiány. A felvételi épületben régóta — s meglehet, hogy még sokáig — ott a hirdetőtábla: *felveszünk váltókezelőt, kocsirendezőt, forgalmi szolgálattevőt.* Pontosabban felvennének, ha volna kit. Ugyanis, mint azt *Dudás Bernátné,* a rendező főbizalmihelyettese elmondta, közigazgatásilag Pécshez tartoznak, és a pécsi nagyvállalatok elvonják a munkaerőt, a MÁV pedig kénytelen megelégedni azzal, ami marad. Az itt dolgozók véleménye szerint az lenne az ideális, ha három jelentkező közül választhatnák ki azt az egyet, aki alkalmasnak látszik, de maguk is tudják, hogy ez csak vágyálom. Jelenleg 50 ember hiányzik innen, a megszabott létszám egyharmada. Hogy mi lenne a kiút? *Horváth Lajos* állomásfőnök így vélekedik:

— Meggyőződésem, s ezt már többször hangoztattam az igazgatóságon is, hogy vissza kellene térni a hatvanas évek gyakorlatához: a frekventált munkakörökben dolgozó vasutasokat ne hívják be katonákat. Egyéb tényezők is nehezítik versenyképességünket más vállalatokkal. *Kevés a munkásszállás, és a négyes forduló helyet hármasban kell dolgoznunk. A kötelező 182 túlóra felett az emberek még 30-40 órát teljesítenek gmk-ban, s így nem csoda, hogy elfáradnak, elfásulnak.* Ráadásul csak egy tartalékot tudok kiállítani, éjszakára néha kettőt. A következmény: lassul a vonattovábbítás, növekszik a fordulóidő.

— Ilyenkor ősszel több a munka?

— A cukorrépaszezon derekán vagyunk, de nálunk nincs csúcsforgalom, mert egész évben teljes kapacitással dolgozunk.

A vágányok közt járva örömmel látom, hogy nyoma sincs hulladéknak, a főnök mégis szinte röstelkedik:

— *Régebben, amikor a szocialista brigádoknak még volt idejük takarítani, az állomás területe is szebb, tisztább volt.*

A kettes őrhelynél feltűnés nélkül megnézem a váltókat. Tiszták.

— Van egy váltógondozónk, de vonatmentes időben a váltókezelők is tisztítják a váltókat — magyarázza a főnök.

Az őrhelyen a kocsimester asztala mögötti Siemens rendszerű blokkolókészüléket még a két háború között gyártották. Az oldalán régies betűk: *Telefongyár RT Budapest.* Hitetlenkedő kérdésemre *Horváth Lajos* határozottan állítja, hogy ez az öreg szerkezet megállja a helyét.

„Megszerettem ezt a helyet"

A szomszédos helyiség a kocsirendezők melegedője. A vakolat repedezett, foltos, kormos a fal. Az őrhelytől kőhajításnyira keresztezi a rendezőt a mohácsi országút. A tízperces tolatás alatt ötvenhat jármű gyűlt össze a sorompók két oldalán. A tolatómozdony, egy M43-as „Dácia" elhúz előttünk; a baromfi-feldolgozóba megy az iparvágányt kiszolgálni. Addig, mivel nincs még egy tartalék, áll a munka. Van időm szót váltani *Pontyos Zoltán* tolatásvezetővel. Felteszem a provokatív kérdést:

— Miért nem a bányába megy dolgozni? Ott több juttatást kapna.

— Itt legalább félre lehet ugrani, ha baj van. Meg aztán tizennyolc év alatt megszerettem ezt a helyet. Az unokatestvérem bányász, így tudom, hogy a fizetése a munkakörülményekhez képest kevés, bár az is igaz, hogy ő sem cserélne velem.

Rádió helyett zászló

Amíg rágyújt, hóna alá veszi a sárga zászlót.

— Nincs rádió a mozdonyon?

— *Már amelyiken. Ezen ugyan van, de most meg az enyém nem szól, hát marad a zászló.*

— Említette, hogy egy bányász fizetése kevés a munkakörülményeihez képest. És a vasutasé? Ön elégedett?

— A bérrel és a bérfejlesztéssel én sem vagyok megelégedve. A túlóradíj alacsony, s az elveszett szabadidőt ennyivel nem lehet megfizetni. A gyerek mindig megkérdezi: *„Apu, hát holnap este sem leszel itthon?"*

— Mikor volt utoljára kéthetes szabadságon?

— Egészen pontosan meg tudom mondani: amikor megnősültem! Azóta csak három-négy napot tudok kivenni egyszerre. A négyes túr mellett aranyéletünk lenne — jelenti ki, és már ugrik is fel az érkező mozdonyra.

Eljött a váltás ideje. *Mózsi István* mozdonyvezető behajol motortérbe, figyeli a gép járását, bütyköl valamit.

— Baj van a motorral?

— Semmi különös, de én még gőzösön kezdtem, és azon megszoktam, hogy mindent ellenőrizzek, az apróbb dolgokat megjavítsam. Most csak a kenőolajszűrőt forgattam meg.

— Elégedett ezzel a mozdonnyal?

— *Lassúbb, mint a Bobo és gyengébb. A Bobóval egy fogással elmenne az, amit ezzel csak kétszerre tudunk elvégezni.*

Az őrhelyeken nincs meleg víz

Horváth Lajossal a korszerű, jól felszerelt szociális épület felé tartunk. Menet közben megjegyzi, hogy a felvételi épületben és az őrhelyeken nincs egyetlen melegvíz-csap, és nincs központi fűtés sem. Pedig az állomás mögött 500 méternyire van a pécsi hőerőmű, s lehetne kazánt telepíteni a felvételi épület pincéjébe is. Egy szezon alatt megtérülne a beruházás — magyarázza.

Illés Pistának eltűnt a cipője, amíg zuhanyozott! — kiáltja a főnöknek egy vasutas.

Az öltözőben derültség fogad.

— Dehogy tűnt el, csak valamelyik „gazember" eldugta — nevet *Illés Pista,* aki inkább *Pista* bácsi, hiszen már 64 éves is elmúlt, és több éve nyugdíjas volt, amikor visszajött a rendezőbe.

— Én itt 30 évet és 15 napot szolgáltam le egyvégtében. Tavasszal, amikor ide került a főnök, üzent, hogy bírom-e még a munkát, mert minden kézre szükség van. Így aztán főorvosi engedéllyel visszajöttem. Saruzok, váltót állítok, segítek a tolatásnál, mert minden a kisujjamban van. Az a kis reuma, meg a 4300 forintos nyugdíj nem tart otthon.

— Nem fárad el műszak végére?

— Hát fáradtnak látszom én? Egyébként persze hogy nem megy úgy mint régen, bár ma már jobbak a körülmények. Valamikor gőzös mellett dolgoztunk; abból folyt a víz, télen tükörjégen saruztunk.

Összenézünk a főnökkel.

— Lenne csak ötven ilyen emberem — mondja —, és négyes fordulóban dolgozhatnánk. Az lenne a mennyország!

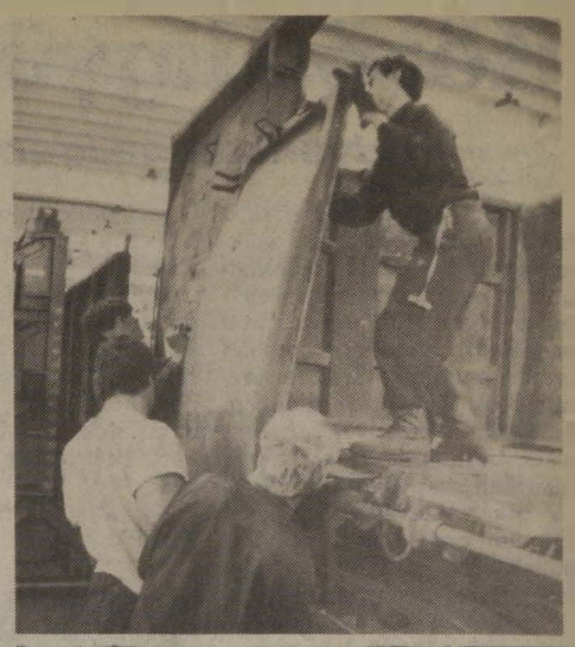
D. K.

Kocsijavítók között

Sok fiatal dolgozik a pécsi kocsijavító műhelyben. A főnök, Kovács László is alig haladta meg a harmincat. Két éve két műszakban javítják a kocsikat. Nyolcvan dolgozó néha 50-55 kocsit is kijavít egy műszak alatt. Az első félévben túlteljesítették a tervüket. A négytengelyesek javításából százegyvenet terveztek és kettőszázhetvenkilencet teljesítettek. A kéttengelyes vagonokból százegyolcvan volt a terv, de háromszázhuszonhatot adtak vissza a forgalomnak. A két műszakban három szocialista brigád dolgozik. A legrégibb, a leggyakorlottabb a Kossuth Lajos nevét viselő kollektíva. A munkacsapatok tevékenységét minden héten értékelik. A teljesítmények arányában kapják a prémiumot.

(Fotó: Zelman)







Akikre számíthatunk

A Szakszervezetek Baranya Megyei Tanácsának titkára, *Neubauer József* éppen egy tanácsülésről érkezett, amikor bekopogtattam irodájába. A megye vasutasaival való kapcsolatról, helyzetükről érdeklődtem.

— Az ülésen is szó esett a vasutasokról — mondja. — Szociális szempontból az ő helyzetük megnyugtató, lakásgondjaik pillanatnyilag nincsenek. Megyénkben a nehézipar a vezető ágazat, pontosabban: a szénbányászat. Évente a mecseki bányák 2,3 millió tonna szenet hoznak a felszínre. A szenet el kell szállítani! *A vasút ezt a feladatot példásan ellátja.* A vasút és a szállítók közötti kapcsolat alakításában az SZMT is tevékenyen részt vesz. Elsősorban koordinációs feladatokat látunk el. Az igazgatóság vezetőivel is hagyományosan jó a kapcsolatunk. Legutóbb az őszi forgalommal kapcsolatos tennivalókat beszéltük meg. Az együttműködésre persze más példát is mondhatok. A vasutasok kitűnő fúvószenekarát rendszeresen foglalkoztatjuk szakszervezeti rendezvényeinken. Eddig még sohasem hagytak cserben bennünket. *A vasutasokra mindig lehet számítani.*

Kihasználjuk a lehetőséget

— Az első fél évben teljesítettük a kocsiigényes áruk szállítási tervét és azt szeretnénk, ha az ősszel is így lenne — magyarázza irodájában Fényes József, a pécsi igazgatóság vezetője. — Bár ismeretes, hogy Baranyában nagy károk voltak a mezőgazdaságban, csökkent az exportszállítás. Ezekben a hónapokban sok cukorrépát szállítunk, folyamatos a kő- és kavicsfeladás Gyékényesen, Adonyban, Komlón és Nagyharsányban. *Sajnos, a tranzitszállításban ötszázezer tonna lemaradás van.* A mozdonyok üzemkészségét és a járműpark javítását magasabb szintre kell emelni. Minden fuvarlehetőséget ki kell használni. Ötszázharmincnyolc olyan szerződést kötöttünk, amelyik többletbevételt jelent a MÁV-nak.

— A városi tanács kezdeményezésére — folytatja — egy MÁV-szálloda építésével is foglalkozunk, ami nemcsak a vasutasainknak lesz jó a nyári és téli pihenés időszakában, hanem akár külföldi vendégek fogadására is megfelel. Mi is ki szeretnénk használni azokat a lehetőségeket, amit a vasúti munka mellett más területen is gazdaságosan lehet kamatoztatni.

Kevés a munkásszálló

A pécsi igazgatóság szociális helyzetéről az állomás melletti tízemeletes épületben beszélgettünk *Paku Lajos* TIB-titkárral és *Józsáné László Ilonával,* a KÜF szb-titkárával.

— Az igazgatóság egészét tekintve a munkásszállások színvonala megfelelő — mondja *Paku Lajos.* — Ebben az épületben a 380 személyes öltözőfürdő mellett még hetvenöt személyes munkásszállás is van. Ezenkívül Dombóváron, Dunaújvárosban, Siófokon van egy-egy munkásszállónk, s egy Nagykanizsán, éppen felújítás alatt.

— Bár Pécsett a legjobb a szociális ellátottság a KÜF területén — veszi át a szót *Józsáné László Ilona* —, munkásszállást mégsem tudunk mindenkinek biztosítani, pedig igyekszünk bővíteni a kapacitást. Például az itt rövidesen kiürülő irodákat szálláshelynek rendezzük be. Gondjainkat enyhítené az is, ha Pécsbánya állomáson megkaphatnánk azt a háromszobás szolgálati lakást, amit *egy* személynek utaltak ki, de az illető már több mint egy éve nem lakik ott. Ha ez sikerülne, tíz-tizenkét dolgozót helyezhetnénk el a létszámhiány által leginkább sújtott területen.

— Ebben az épületben két korszerűen felszerelt orvosi rendelő van — folytatja a tájékoztatást az szb-titkár. — A betegeket két műszakban látják el az orvosok. Külön előny, hogy a közelben van a MÁV-rendelőintézet is, ahol a legmagasabb színvonalú ellátásban részesülhetnek a rászorulók, s ami igen fontos, a kevés szabadidővel rendelkező vasutasoknak: ott sosincs tumultus. Irigyelnek is érte a pécsiek!

Jó szomszédság...

Azt mondják „Rossz szomszédság, török átok", de nem jellemző ez a pécsi pályaudvarra és az Utasellátóra. Mindketten megférnek egymás mellett. Ezt bizonyította *dr. Melis Béla,* az Utasellátó területi igazgatója is.

— Mi segítjük egymás munkáját. Az állomás átépítése után éltünk a lehetőségekkel. Az új autóbusz-megállóban, kihasználva az állomásépület holt terét, kialakítottunk egy utcapresszót, vagy ahogy a vasutasok mondják, járdapresszót. A várakozó utasok igénybe vehetik szolgáltatásainkat. Az új teraszt nagyon megkedvelték.

— Úgy hallottam, hogy kitűnő ételeket kínálnak?

— Igen. A törzsvendégek már jól ismerik *Köves György* szakácsot, aki 1961-ben itt tanulta a mesterséget. Azóta nálunk dolgozik. Hiányzott is amikor másfél évig Bécsben főzött. *Olyan szakembergárda dolgozik mellette, akik egy országos döntőn is megállják a helyüket.* Kaposvári, dombóvári és szekszárdi egységeinknél is nagyon jó a konyha, sok a vendég.

A Baranya Megyei Utasellátónak 51 üzemegysége van. Évi forgalmuk 17-20 millió forint. Melléküzemággal is foglalkoznak. Van egy műszaki boltjuk a városban, ahol tartós használati cikkek árusításával növelik bevételeiket.



Az új járdapresszó

A FŐBIZALMI

Szabó Pál vonatvezető a pécsi üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának elnöke, Siklóson főbizalmi. Életútja szokványos vasutasféletút. Ő is leszolgálta havonta a maga 400 óráját az ötvenes években, de hogy nem akárhogyan dolgozott, bizonyítják a kitüntetései. A tengelyen eltöltött 33 év alatt kétszer lett kiváló dolgozó, kitüntették többek között a Munka Érdemrend ezüst és a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatával.

Testes, jó kedélyű ember *Szabó Pál.*

— Szeretek jó hangulatban dolgozni, de a fegyelmet megkövetelem — magyarázza. — Jövőre, ha lehet, korkedvezménnyel nyugdíjba megyek, de addig is hajtok, mert ahhoz, hogy másoktól követeljek, előbb nekem kell példát mutatnom. A szakszervezeti mozgalomban 68-tól aktívan részt veszek. *Talán azért is választottak meg akkor vezetőségi tagnak, mert soha nem hallgattam el az észrevételeimet.* Öt évvel később pedig a siklósi szb titkára lettem.

Fiai nem vasutasok. Miközben fájós lábát kinyújtja, arról beszél, hogy a vasutasnak nincs családi élete.

— Sok a túlóra. A vasutasok több megbecsülést érdemelnének — sóhajtja, s kinéz a vágányokra, mialatt az ölében tartott sapkán végigsimítanak erős ujjai.

D.

Bővítik a MÁV-kórházat

Le a kalappal az építők előtt

A rekonstrukció ideje alatt a gyógyítás folyamatos



A laboratóriumban

Óriásgém, hatalmas daru forgolódik zsebkendőnyi területen. Építőanyagot, kevert betont emel a tető fölé, hogy a másik, még szűkebb udvarban lerakhassa. A régi kórházi épület nyitott függőfolyosóján két fiatalasszony, karjukon néhány napos csecsemővel. Nézik a fejük felett szinte a felhőkig magasodó karcsú acélszerkezetet, beszélgetnek. Hangjuk nem jut messzire, mert a közelben a földbe fúródik a légkalapács. Nagy a zaj, épül a MÁV-kórház.

Amikor itt járt az építésügyi és városfejlesztési miniszter, látva a munkát, elismerően hümmögött. Mondta is, annak idején kivitelező korában nem mert volna belevágni. De az az igazság, hogy most se kezdene hozzá szívesen . . .

Kivitelezés gondokkal

— Hogy mióta tart ez az építkezés? *Viola János*, a MÁV Vezérigazgatóság Beruházási Felügyelőségének vezetője végigsímítja a tarkóját.

— Azt, hogy a kórházban tarthatatlan a helyzet, már 1969-ben megállapították. *A kórtermek zsúfoltak, a gyógyítórészlegek elavultak voltak. A rekonstrukcióra kiírt pályázat, melyet 1974-ben a MÁVTI nyert meg, alapfeltétele volt, hogy bővíteni csak a legkorszerűbb módon lehet, a régi intézményt pedig egy színvonalra kell hozni az újjal.* Mindezt úgy, hogy a működő kórház egy pillanatra se állhat le és a betegeknek, valamint a kórház dolgozóinak a lehető legkevésbé szabad észrevenniük, hogy itt hatalmas munka folyik.

Az már a kezdet kezdetén nyilvánvaló volt, hogy a rekonstrukciót egy nekifutásra nem lehet megoldani. Ezért a tervek is egy-két éves előretekintéssel készültek. Az építők legnagyobb gondja volt, és ma is az, hogy alig van talpalatnyi hely, ahol a lábukat megvethetnék, amikor a falakat emelik. Az is menet közben derült ki, hogy ezen a helyen valamikor a Rákos-patak egyik mellékága kanyargott, úgyhogy tizenhét méter mélységig falat kellett húzni, hogy a vizet a majdani épületek alól kiszorítsák. *Csupán ez a munka került ötvenegy millió forintba a nyolcvanas évek elején.*

Épülhetett volna ez a kórház tágasabb, építészetileg kedvezőbb helyen is. Hogy mégis a régit bővítsék, annak egyik alapvető indoka az volt, hogy itt, a város közepén könnyebben megközelíthetik a vasutasok.

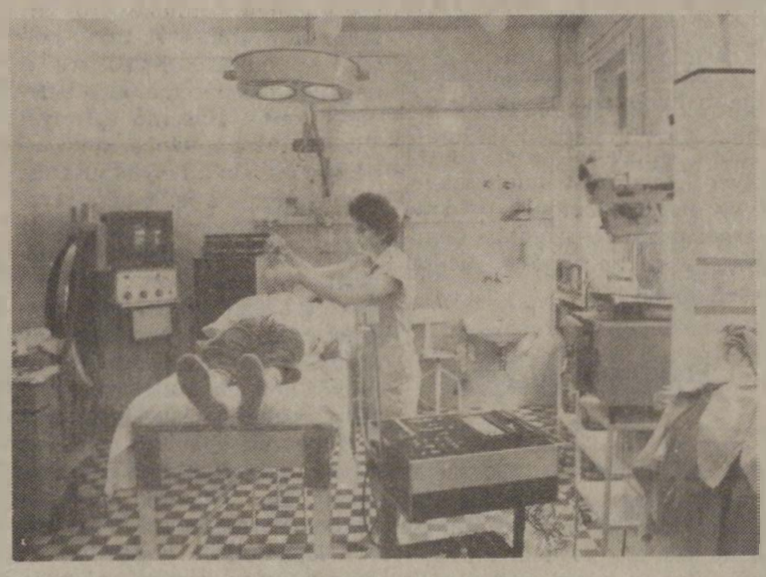
Úgy tervezik, az építés első fázisát 1990-re befejezik.

Már megvoltak a nagyszerű tervek, szép álmok, milyen is lesz egykoron a MÁV-kórház, kivitelezőt azonban még lasszóval sem lehetett fogni. Nem láttak benne fantáziát, nemhogy nyereséget. Ekkor a MÁV „megbízta" magasépítési főnökségét, szervezze meg, hangolja össze a kivitelezést.

csúcsforgalomban poroszkáló lovas kocsi.

A MÁV-kivitelező veszteségét, amibe belebukna egy építési vállalkozó, lenyeli a MÁV.

Induláskor egymilliárdra becsülték az építés költségeit. Ma, amikor az árak alakulása egyre követhetetlenebb, az illetékesek is csak találgatják, öt- vagy hatmilliárdba kerül, majd a teljesen kész egészségügyi komplexum. A beruházó jó ideje úszik szemben a hullámokkal, és a partot sokáig nem látják még.



EKG-vizsgálat

A munka nem nyereséges

A magasépítési főnökség műszaki osztályvezetőjével, *Varsányi Lászlóval Viola János* szobájában beszélgetünk. A generálkivitelező sokáig keresgéli a szót, míg végre kiböki:

— Mi tulajdonképpen ellenfelek vagyunk. — Azzal a beruházás vezetőjére mutat. *Viola János* barátságosan bólogat. Úgy tűnik, nem először kerül szóba ez a téma.

— *A magasépítési főnökségnek és a többi MÁV-résztvevőnek ez a munka nem nyereséges, mint ahogy a körülményeket ismerve egyetlen kivitelezőnek se lenne az.* Tíz éven keresztül, 1986-ig maximált áron kötöttük a szerződéseket, amelyeket hiába módosítunk időről időre, a lemaradást úgy tűnik, nem tudjuk behozni.

A MÁV-nál az építés tulajdonképpen rezsiköltség. A MÁV-beruházó érthetően szeretné a minimumon tartani, a MÁV-kivitelező pedig ugyanilyen érthető módon szeretné a kor követelményeihez igazítani. A hajdanán megállapított szabályok — akkor még senki sem gondolt arra, hogy kórházukat „házilagos" kivitelezésben fogják létrehozni — a mai gazdasági életben hasonló képzeteket keltenek, mint egy világvárosi gondját szaporítja az olykor ötven alvállalkozó tevékenységének összehangolása, mi mást tehetne, reménykedik. Reménykedik abban, hogy a jövő évtől kezdve ők is szabad áron vállalhatnak munkát. És azok a MÁV-dolgozók, akik a kórház építésén részt vesznek?

Szélsőséges órabérek

Színhely az épülő kórház három egymás melletti helyisége. Mindegyikben burkolók dolgoznak. Képzettségük, életkoruk nagyjából egyforma. E pillanatban a lényeges különbség köztük, hogy az egyik teremben harminc, a másikban ötven, a harmadikban hetvenvalahány forintos órabérért rakják fel a falra ugyanazt a csempét. *Hetvenforintos órabérért egy kisszövetkezet burkolói illesztik a mázas lapokat, ötvenért az ORSZAK dolgozói. Na és a legkevesebbért?* . . .

Amikor az első MÁV-dolgozó átszerződött a kisszövetkezethez és fizetési borítékját lobogtatva átjött volt kollégáihoz, a vezetés jobbnak látta az egész csapatot átvezényelni más munkahelyre.

A múlt év végéig a kórház építkezésén dolgozó MÁV-alkalmazottak bérét különféle pótlékokkal igyekeztek némileg szinkronba hozni más vállalatok dolgozóinak keresetével. Ez a pótlék ebben az évben megszűnt.

Valamikor a tizennegyedik században, amikor a kölni dómot építették, a környék püspöke meglátogatta az építőket, és sorra kérdezett néhány munkást.

— Na fiam, hogy megy a munka? — szólt az egyikhez.

— Jaj, uram! Kemények a kövek, nehéz a munka — panaszkodott a megkérdezett. A püspök továbbment és a másik munkást faggatta. Az hasonlóképpen válaszolt.

— Feltörte a kezem a kalapács, és a családomat is régen láttam.

A püspök bármerre járt, mindenütt csak panaszokat hallott. Végül megszólította az utolsó útjába akadó embert.

— Hogy érzed itt magad, fiam?

— Ó, remekül — mondta az. — Hiszen a kölni dómot építem.

Szöveg: Pataki Kálmán
Fotó: Zelman Ferenc



Az intenzív osztály is korszerű



A személyzet ebédlője



Átadás előtt

Hatvanéves a vasutasok kórháza

Beszélgetés dr. Vajda György főigazgató főorvossal

Kórház sok van Magyarországon, de olyan, mint a MÁV-kórház, csak egy. Nincs más egészségügyi intézmény, amelyiket ennyire a magukénak éreznének a betegei, és nincs még egy kórház, ahol az orvosok így ismernék a gondjaikra bízottakat.

A kórház most hatvanéves. Embernél ez tisztes kor, egészségügyi intézménynél tekintélyszerzésre alkalmas idő.

Rendelet írta elő 1923-ban, hogy a magyar vasutasoknak önálló általános biztosítási intézetet kell létrehozniuk. *A tervezés 1927-ben kezdődött és az intézmény magja, a rendelőintézet 1927-ben már fogadhatta az első betegeket, októberben pedig az akkor még csak ötvenágyas kórházi részbe befekhettek az első rászorulók.*

Az alapítás óta eltelt hatvan év három, egymástól jól elkülöníthető szakaszra oszlik.

Az első 1927-től 1945-ig tartott. E korszak végén az intézet napi betegforgalma elérte a három, négyezret, a kórháznak pedig már négyszáz ágya volt. 1943-ban a Rippl-Rónai utcai C épületben megnyílt az öreg vasutasok és családtagjaik nyugdíjasháza. A háború alatt ez az épület kórházként szolgált, majd elpusztult.

A háború után a kórház a vasutasok áldozatkészségének köszönhetően hamarosan újra üzemelni kezdett. 1945 végén már százötven ágy fogadta a beteg vasutasokat. 1947-ben szülészeti és nőgyógyászati osztálya nyílt az intézetnek. Ezt követően a kórház saját erőből jelentős fejlesztéseket hajtott végre. Többek között, az országban elsők között hoztak létre intenzív osztályt és koronária őrzőt.

1976-ban az új rendelő megnyitásával a kórház történetének második szakasza lezárult. Ettől kezdve az események felgyorsultak, elkezdődött a napjainkig tartó hatalmas rekonstrukciós munka, amely nagy nehézségek árán már eddig is sok olyan részeredményt produkált, hogy a kórház gyógyító-megelőző munkája XXI. századi színvonalúvá vált.

■

Vasutasbeteg, vasutasorvos. Sajátos fogalmak ezek a magyar egészségügyben. *Dr. Vajda György*, a MÁV Kórház és Rendelőintézet főigazgató főorvosa úgy érzi, az itt dolgozók és betegek között példamutató a kapcsolat.

— Azt az egészségügyi ellátást, amit a magyar állam is ad, mi igyekszünk jó szóval, emberséggel tetézni. Ismerjük a vasutasok speciális gondjait, és ők is a mi problémáinkat. *Intézetünk feladata többek között a szakorvosképzés is, de mi nem csupán orvosokat, hanem vasutasorvosokat képzünk.* Minden szakvizsga előtt álló kollégánk kisebb-nagyobb időt tölt a területi egészségügyi központokban, hogy a vasútüzem és üzemorvos munkáját megismerje. A budapesti területi központból is jönnek hozzánk csereorvosok. *A területről visszatért orvosok már többé-kevésbé vasutasorvosoknak vallhatják magukat.* Nem ismeretlen számukra a sok különös vasutaskifejezés, tudják mi az, hogy sarus, váltókezelő, forgalmista csm-es. Ismerik a vasútüzemet és az itt dolgozók sajátos gondjait, betegségeit. Közvetlenebbé válik a kapcsolat a beteg és orvosa között.

— A kontaktus érdekében a mi munkánkat is megismertetjük a MÁV többi orvosával — folytatja *dr. Vajda György.* — *A MÁV-kórház bemutatkozik* címmel nagy sikerű szakmai napot rendeztünk. Az intézet jó hírének bizonyítéka, hogy az ország és a szakma legprominensebb képviselői szívesen tartanak nálunk előadásokat, továbbképzéseket. *A mi munkánkban nemcsak a gyógyítás, a megelőzés is rendkívül fontos dolog. A beteggondozás színvonalában az országban, úgy érzem, az elsők között van az intézet, hiszen gyakran modellként említik az itteni gyakorlatot és a módszereket.* Rendszeresen felkeressük az üzemeket, a betegeket. Az intézet orvosai a területi egészségügyi központokban személyesen szerzik be az információkat a gondozottakról.

■

A hatvanéves, egyre fiatalodó, korszerűsödő kórház rekonstrukciójának nagy állomásához érkezik a következő évben. A vasutasnap alkalmából adják át azt a bennfentesek által csak hotelnek nevezett nyolcemeletes, háromágyas, fürdőszobás kórtermekből álló épületszárnyat. A MÁV-kórház férőhelyeinek száma ezzel megközelíti az ezernégyszázat.

P. K.

Az állomásfőnök egy napja

Hamvas László 51 éves vasutas 1954 óta áll a MÁV szolgálatában. Érettségi után forgalmi tanuló volt, majd 1959-ben elvégezte a tisztképzőt. Évekig dolgozott menetirányítóként Szombathelyen. 1982-ben nevezték ki Kőszeg állomásfőnökének. Hamvas László büszke arra, hogy az állomásfőnökök sorában ő az első, aki kőszegi születésű. Az állomáson tizennyolc vasutas munkáját irányítja, de ő intézi a környék százhetven vasutas nyugdíjasának ügyeit is. Lánya, a tizennyolc éves Beatrix is a vasutat választotta élethivatásul. Hamvas László szabadidejében a kőszegi Concordia énekkarba jár heti két alkalommal.



Kora reggel szól a vekker



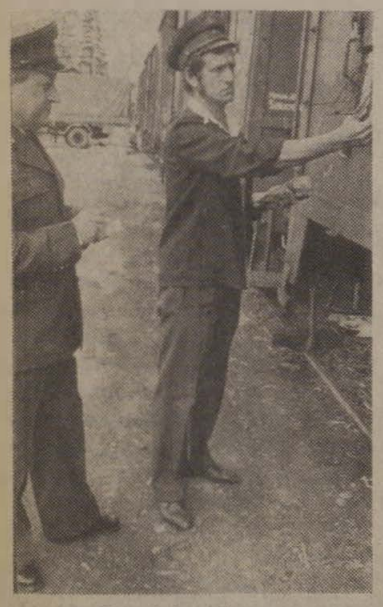
A szolgálatban ápoltan jelenik meg



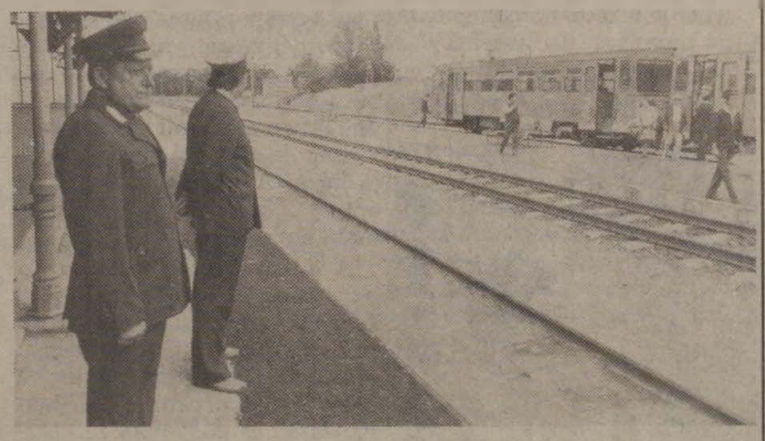
Reggeli eligazítás



Kényszerű adminisztráció



Kocsivizsgálaton



Szombathelyről megérkezett a személyvonat



Uzsonna



Énekkari próbán az állomásfőnök

(Horváth Zoltán képriportja)

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példamutató szolgálatáról, társadalmi-közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

Kelet-Magyarország

Az újfajta kereskedelmi szellem megérintette a Magyar Államvasutakat is. Szeretnének mind több nagy fuvaroztatóval olyan kapcsolatokat kiépíteni, amelyek mindkét fél számára előnyösek. Ennek keretében kötött megállapodást a MÁV és az ERDÉRT az úgynevezett szigorított visszterhes fuvarozásra. A megállapodás lényege, hogy az ERDÉRT egyes telepei — köztük megyénkben a mátészalkai, vásárosnaményi és a forgácslapgyár — két hétre előre leadják a kocsirendelést. *Ennek fejében a vasút vállalja, hogy a kért vagonok legalább 70 százalékát az adott napon, de a teljes igényt mindenképpen a kéthetes perióduson belül kiállítja.*

A szerződés szerint az ERDÉRT a többletszolgáltatásért kocsinként száz forintot fizet. A MÁV, ha nem teljesíti a megállapodást, akkor kocsinként kétezer forint kártérítést ad. Mindez megkívánja a jobban szervezett munkát, hiszen az ERDÉRT-telepeknek úgy kell alakítaniuk a termelési programot, hogy az adott időben rakodni tudjanak.

A debreceni igazgatóságon újabb fuvarozási megállapodások kialakításán dolgoznak. Több vállalattal szeretnének olyan fuvarozást kifejleszteni, hogy minden negyven kilométernél nagyobb szállítási távolság esetén az olcsóbb vasutat vegyék igénybe.

Petőfi Népe

Rozmanits Sándor akkumulátortöltő-kezelő a Kunszentmiklós—Tass állomáson. Alig tizenöt évesen, fizikai munkásként kezdett dolgozni a vasútnál. Ennek most negyvenkét esztendeje.

A felszabadulás után fél évig vonatkísérő volt, azután 1946 februárjában Kunszentmiklós—Tasson lesz szemaforlakatos. Két évvel később az állomás létszámába kerül. Tizenkilenc évig raktári munkás volt, majd akkumulátortöltő-kezelő lett. Gondoskodik az akkumulátorok javításáról, karbantartásáról, de ha a szükség úgy hozza, segít a gázolaj lefejtésénél, a dízelmozdonyok üzemanyagvételezésénél is.

Jól érzi magát a MÁV-nál.

— Soha máshová nem mentem volna el, s ha újra kezdhetném — mondja —, megint csak a vasúthoz mennék.

A jövő tavasszal nyugdíjba vonul. Becsületes munkáját több elismerés fémjelzi. Kapott már vezérigazgatói dicséretet, kétszer Kiváló Dolgozó kitüntetést, és megkapta a 40 évi szolgálatért járó Szolgálati Emlékérmet is.

Most a jubileum alkalmából a MÁV vezérigazgatója emlékzsebórát adott át *Rozmanits Sándornak.*

Pest Megyei Hírlap

A budapesti igazgatóság vezetői különvonaton való utazásra hívták meg a Budapest—Szob vasútvonal mentén fekvő községek tanácsi és pártvezetőit.

A találkozó résztvevői részletesen megbeszélték az érintett települések vasúttal kapcsolatos gondjait. Dunakeszről *dr. Kancskár Sándor* vb-titkár például a dunakeszi-alsói és a nagyállomás peronjának a befedését kérte. Hasonló igénnyel állt elő *Gáspár Gábor* gödi tanácselnök, aki a helyiek utazási kényelmének a javítására javasolta mindhárom megállóban a fedett várók és peronok kialakítását. Nagymaroson, mint azt *Fekete László* vb-titkár megfogalmazta, sokat segítene egy autóparkoló kialakítása, és az, ha közületi telefonnal szerelnék fel a vasútállomást. Ugyancsak a távbeszélő létesítése lenne az egyik legfontosabb Verőcemaroson, ám *Versényi Péter* tanácselnök más javaslatot is tett.

Felajánlotta, hogy ha a nagyállomás peronjának befedését a vasút még ebben az ötéves tervben elkészíti, a költségek felét a helyi tanács fedezi.

Felmerült, hogy Verőcemaros és Nagymaros között, a kóspallagi elágazásnál egy megállóhelyet kellene létesíteni. Zebegényben s szinte valamennyi érintett településen a peronok jobb kialakítását, megmagasítását kérték. *Flaskay Kálmán* vb-titkár felajánlotta a helyiek segítségét is. Szobon a szob-alsói megállóhely áthelyezésére, megfelelő leszállóhely kialakítására lenne szükség.

Vácott más tennivalók a legfontosabbak. A vasútállomás mellett, a MÁV tulajdonát képező területen a tanács autóparkolót alakítana ki, ha sikerülne megegyezni — mondta *Ritecz György* tanácselnök-helyettes. Halaszthatatlan a Csikós József utcai gyalogos-aluljáró megépítése is.

A félnapos tanácskozás befejezése után is még sok nyitott kérdés maradt, de nem is az volt a cél, hogy most minden gondot azonnal megoldjanak. Az együttműködés ilyetén formái azonban végső soron az utasok, az érintett települések lakóinak közérzetét javítják. S mint kiderült, nemcsak ezen a vonalon.

Észak-Magyarország

A Borsod-Abaúj-Zemplén megyei lap egyik olvasójának levelét közölte. Ebből idézünk:

„Ez év elején kezdték meg a Hernádnémeti—Bőcs vasútállomás rekonstrukcióját. Még kora tavasszal kicserélték az ajtókat, ablakokat, kivésték a vezetékek helyét. Azóta nem történt semmi, hacsak az nem, hogy a sóderen kivirított a gyom, a váróteremben kikeltek a kis fecskék — de már ők is elköltöztek.

Sohasem volt itt rózsás a helyzet. Ha egyszer-egyszer kifestettek, előfordult, hogy egy-két hónapra is bezárták a váróterm et. Az utóbbi évek téli hónapjaiban pedig a piszok és széngáz miatt inkább kint várakozott a legtöbb utas. Az idő várhatóan egyre hidegebbre fordul és a hét község utazóközönsége már előre aggódva gondol a hűvös, szeles, csapadékos napokra."

Hegedűs Ferenc

Nagykállói kis káté

Azoknak mondom el akik esetleg nem tudják: Nagykálló a nyíregyháza—mátészalkai mellékvonalon fekszik, a nyírségi „fővárostól" 14, Mátészalkától 43 kilométer távolságra. Innen ágazik el a 23 kilométer hosszúságú nyíradonyi mellékvonal. Kuriózumként kell megemlíteni, hogy Nagykálló 1875-ig Szabolcs vármegye székhelyeként szerepelt és olyan szülöttekkel dicsekedhet, mint *Simonyi József,* vagy *Korányi Frigyes.*

1887-ben azután a vasút is elérte a falut, a „köz" általános megelégedésére. Nagykálló egészen a hetvenes évek végéig a jelentős személyforgalmú állomások közé tartozott, mára azonban visszájára fordult a helyzet. Az az ősi szemlélet, amely a vasutat csak a falu, város külső területein engedte elhaladni. Nagykálló számára is súlyos teherré nőtt, hiszen a sínpár a nagyközségnek éppen csak a peremét érinti. A legjellemzőbb kép a személyforgalmi bevételek vizsgálatánál bontakozik ki: *az utasok tíz évvel ezelőtt a maihoz képest háromszor többet költöttek vonatra, ami nem jelenti az utazási kedv csökkenését. Csak éppen a falu és a megyeszékhely közötti forgalomban monopolhelyzetet teremtett a Volán.* És hiába olcsóbb a vonat, köztudott, hogy az idő is pénz . . .

Szerencsére nem mondható el ennyi negatívum a teherforgalomról. Az idei év az állomás történetének talán legsikeresebb esztendeje lesz. Az első félévi terv 17 ezer tonna berakását irányozta elő, ezzel szemben júliusig csaknem harmincezer tonna áru került kocsikba. Ez a látványos felfutás javarészt a helyi és egyben a megye legnagyobb termelőszövetkezetének köszönhető, amely az állomás közvetlen szomszédságában fafeldolgozó üzemet telepített.

A Záhonyból érkező küldeményeket osztályozzák, feldolgozzák, majd továbbküldik különféle megrendelők címére. Idén volt olyan hónap, amikor csak faáruból négyszáz vagonnyi érkezett Nagykállóra, ám ez még korántsem csúcsteljesítmény. A feldolgozott mennyiség várhatóan tovább növekszik majd az iparvágányra tervezett bakdaru felállításával. *Ez a szerkezet képes egy vagon fát egyetlen fogással kiemelni.*

Az állomás másik komoly üzletfele a Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalat, amely az országban egyedül őröl úgynevezett durumbúzát, amely a tojás nélküli száraztészta-készítmények alapanyaga. Csupán tavasszal ötszáz vagonnal érkezett e gabonafféleségből. A Bőrdíszmű gyáregysége évente 100, a Cipőipari Szövetkezet mintegy 200 vagon áruval javítja az állomás teljesítményi mutatóit. Leadásban évente körülbelül 700 vagon érkezik a hatalmas körzetet kiszolgáló Tüzépnek.

Felügyelet szempontjából Nagykállóhoz tartozik a nyíradonyi vonal Balkány nevű megálló-rakodóhelye. *A községben működő üzem panelházakat, szivattyúberendezéseket, vasszerkezeteket készít a tengizi magyar érdekeltségű építkezéshez, ami havonta kétszáz kocsi megrakását jelenti.*

Ahogy más vidékeken a cukorrépa, a nyírségi vasútállomásokon nemrég még az alma és a burgonya betakarítása jelezte a kampány kezdetét. Egy-egy állomásról naponta indítottak 15-20 vagonos irányvonatokat Záhony felé. Most centralizálták az átvételt, a termelők közúton szállítják az almát Tuzsérra, s ott rögtön széles nyomtávú kocsikba rakhatják. Ami pedig a burgonyát illeti, hát errefelé az idén nem lesz krumplikampány. Az aszály okozta veszteség meghaladja a nyolcvan százalékot és ez csupán Nagykállónak 150-200 vagonos kiesést okoz majd.

Thorday Zoltán

SZOVJET FILMMŰVÉSZET
Mozikalauz

Az évzáró és az évnyitó hónapok — szám szerint négy — főszezonnak számítanak. Ekkor jának a legtöbben moziba. A téliesre fordult időjárás leszűkíti a lehetőségeket. Kisebb a választék, nagyobb a kellemesen fűtött filmszínházak varázsa. Persze bármilyen kellemes is legyen odabenn: a legfőbb vonzóerőt mégiscsak a filmek jelentik.

A tizenegyedik hónapnak azonban van még egy évről évre visszatérő — mondhatni, társadalmi és művészeti-eseménye: *ez a Szovjet Filmek Fesztiválja, amelyet az idén a Szovjet Kultúra Napjai rendezvénysorozat keretében rendeznek.* Ilyenkor alkotókból és közreműködőkből népes delegációk érkeznek, s személyes megjelenésükkel is emelik a rendezvénysorozat színvonalát.

Alkalom nyílik ebben az időszakban nemcsak a négy új filmet megtekinteni, hanem a korábbi mulasztásokat is pótolni. Ugyanis ismét műsorra kerülnek olyan arra érdemes, sikeres produkciók, amelyek valahogyan elkerülték az emberek figyelmét. Érdemes a programban böngészni, mert rejtett kincsek mindig akadnak!

A négy premierből egy, a *Vezeklés,* bármilyen furcsán is hangzik, egy televíziós sorozatműsor befejezése. A Magyar Televízió — gondolom, ezt mindenki tudja — hetek óta *Tengiz Abuladze*-sorozatot sugároz. Ennek jóvoltából megismerkedhetünk a kitűnő grúz rendező korábbi alkotásaival, életművének javával. A legfrissebb darab azonban, amely őt világhírűvé tette: nem került bele a válogatásba.

Ez — a Vezeklés — mintegy mintadarabja annak az új arcú szovjet filmművészetnek, amely az új szovjet politikai vonalat fémjelzi. A történet — mind otthon, mind Nyugaton — hatalmas sikert aratott. *A személyi kultusz korszakát idézi, s kemény hangon ítéli el a zsarnokságot,* annak minden formáját, s a diktátort, akinek maszkja félreérthetetlenül utal olyan történelmi személyiségekre, mint *Berija* és *Sztálin.*

A Vezekléshez hasonlóan szokatlan film *A halott ember levelei.* Rendezője: új név, *Konsztantyin Lapusanszkij* egy képzeletbeli atomháború utáni állapotok kaotikus vízióját vetíti elénk döbbenetes erővel. A felelősségteljes drámai mű — akár a Vezeklés — már megjárta Nyugat-Európát, s ahol csak bemutatták, széles körű feltűnést keltett. Nyomasztó volta ellenére igazi élmény!

A két vezető film mellett a programot két másik alkotás egészíti ki. A *Veszélyes szállítmány* feszült légkörű cselekménye a Nagy Honvédő Háború idején, 1941 szeptemberében (vagyis az első periódusban) játszódik, amikor Leningrád köré német ostromzár feszült, s a védők lőszere fogyni kezdett. Hőseink szüntelen légitámadások közepette próbálják eljuttatni a háromuszálynyi utánpótlást a városba. *Gyermekeknek szól a negyedik produkció, Az elcserélt cárevics Oleg Tabakovval és Valentyina Talizinával a főszerepben.* A kedves, fordulatos történetet derűs, fülbemászó muzsika köríti.

Az elmúlt hónap magyar filmbemutató-dömpingje után novemberben két premiert láthatunk. Az első *Az utolsó kézirat,* a nagy író, *Déry Tibor Vidám temetés* című novellája alapján született, s rendezője *Makk Károly.* A szatirikus élű história egy emlékirat körül bonyolódik. A kézirat mindenki számára kellemetlen (ilyen vagy olyan okokból), s az is természetes, hogy az érdekeltek meg akarják szerezni. A főszerepekben a szlovák *Josef Króner,* a német *Alexander Bardini*t láthatjuk. Partnerük a rendkívül bájos és tehetséges *Nagy-Kálózi Eszter* főiskolai hallgató, s *Psota Irén* meg *Váradi Hédi.*

A második magyar mű szociografikus ihletettségű dokumentumfilm: a kétrészes *Kovbojok — Schiffer Pál* munkája. Témája egy sajátos mezőgazdasági kisvállalkozás, illetve annak tagjai.

A hónap tipikus közönségfilmje az amerikai *Beverly Hills-i zsaru* — rendezője *Martin Brest.* Hőse „magánnyomozást" folytat meggyilkolt barátja gyilkosai után. Az izgalmas cselekménysor központi figuráját a kitűnő néger filmszínész, *Eddie Murphy* formálja meg, a tőle immár megszokott fergeteges tempóval, sok-sok humorral.

Ugyancsak közönségsikerre számíthat a nyugatnémet *Férfiak* című vígjáték. A rendezőnő: *Doris Dörrie* ismeretlen nálunk, de bizonyos, hogy e munkája után nevére felfigyelnek majd itt is. Filmje nemcsak mulatságos — egy házassági viszontagsággal a sztori központjában —, de *Doris Dörrie* azzal a ritka jó tulajdonsággal képes rendelkezni, hogy tökéletesen beleérzi magát főszereplőjének helyzetébe, amit azért kell külön kiemelni, mert nő létére tökéletesen férfi módra tud gondolkozni!

Két egész estés rajzfilmet is találunk a műsorválasztékban: egy japán—amerikait: *A szél harcosai* és egy lengyelt, *A kék lovag kalandjai.* Az előbbi mintegy A halott ember levelei párdarabjának tekinthető hangulatában, témaválasztásában — így műfaja ellenére nem gyermekeknek való alkotás, míg az utóbbi szól inkább a legifjabb nemzedékhez.

Falusi krimi a szovjet *A csegemi bűneset,* ahol egy kifosztott páncélszekrény okozza a bonyodalmakat. Karatefilm a kínai *Vang-Vu a kung-fu hőse;* 1898-ban játszódik. Az önvédelmi harc artistaügyességű hősei történelmi hatalmi harcok megoldásában próbálnak segíteni.

Az NDK-ban készült a *Pályamódosítás* — egy fiatalember története —, akit egy véletlen eset segít ahhoz, hogy megtalálja igazi hivatását: a pedagógusi pályát. Végül két latinamerikai produkció is szerepel majd a mozik műsorán. A kolumbiai, a *Keselyűket nem temetnek naponta* az 1948-as polgárháború korszakába vezet, míg a brazil—amerikai, *A pókasszony csókja* börtöntörténet politikai töltéssel.

Ábel Péter

Kaszala Sándor

Az özvegy

Adél egy csokorra való virágot hozott a kertből. Gondosan megtisztította a sártól, újságpapírba csomagolta és elvitte a temetőbe. A sír, ahová a virágokat helyezi, alig öt lépésre van a kőfaltól és gyorsan megtalálja, mert galambbal és nárcisszal díszített fehér márványkő nincs több a temetőben. Adél gyakran locsolja a virágokat, ha ott van, ezt sohasem mulasztja el.

*

A sírkövet a fia csináltatta. Adélnak vasúti tiszt a fia és Pesten él, néha meglátogatja őt a feleségével. A sírkő nagyon szép, fehér márványból faragták, a betűket pedig arannyal festették át.

Adél már készül a halálra, sírhelyét is pontosan kijelölte, hogy oda senkit se temessenek, csak őt . . . A férje mellett fog nyugodni, ezt ő nagyon jól tudja. Már a kőlapon is ott a neve, alatta pedig a születésének éve és egy kétjegyű szám: 19 . . A hiányzó számokat halála után pótolják majd; a fia gondoskodik róla, és a temetési költséget is rendezi. Később pedig minden évben egyszer elmegy majd a temetőbe. A síron gyertyákat is gyújt . . .

A férje állomásfőnök volt. Szenvedélyesen szerette a vasutat és a virágokat. Otthon, a szépen gondozott rózsakert közepén elkészítette egy igazi vasút szabályosan működő makettjét. Gombnyomásra indultak a vonatok, villogtak a jelzők, sorompók nyíltak és zárultak.

Nyugdíjba vonulása után már csak ennek élt. Naphosszat elüldögélt a kertben, az öreg diófa alatt, és távolból irányította a kisvasút forgalmát. Úgy játszadozott, mint egy gyerek. Adél mellette ült a padon és kézimunkázott. Órákig ültek így egymás mellett, hangtalanul — teljes békességben.

Adélnak gyakran eszébe jut ez a kép.

*

Az esti szürkületben sokat sétál a fejfák között, böngészi a feliratokat, és gyönyörködik a rózsákban. Adél a sírásóval is találkozik néha, és ilyenkor váltanak pár mondatot. A sírásó mindig előre köszön neki, és tapintatosan megkérdezi, hogy eladó-e már a kisvasút? A fiának akarja, de Adél asszony hajthatatlan.

Télen a temető dérütött rózsái a szobája ablakán csillogó jégvirágokhoz hasonlítanak. Ezt ő mondta egyszer Lenkének, a szomszédasszonynak, miközben a kert zúzmarás gyümölcsfáit szemlélte. Ilyenkor otthon ül, és legtöbbször a pici vasúti kocsikat nézegeti. Eszébe jut az utolsó őszi délután, amikor férje harmincöt éves vasúti jubileumát ünnepelték otthon, kettesben. Ennek a napnak az emlékére férje ismét magára öltötte a vasúti egyenruhát. Felrakta a kitüntetéseit is, aztán a langyos, kora délutáni fényben kisétáltak a kertbe, a vén diófa alá. Sándor — egy kis nosztalgiával a szívében — megnyomkodta a kisvasút indítógombját, és az őszi nap cirógató fényében mint varázsütésre — elindultak a pici vagonok. Ezt a pillanatot sohasem felejti el. Az a csodálatos, ráncokkal barázdált arc, áttetsző, kielégült mosolyával — ahogy a múltba nézett — olyan volt, mint egy lenyűgöző festmény. Adél elmerült, feloldódott ebben a mosolyban, s szinte észre sem vette, hogy a ráncok kisimultak, és a tágra nyílt szemek mereven nézik a hatalmas, őszi napot. Csak néhány perc múlva tudta meg — amikor feje oldalra billent — hogy ez a megbékélt, földöntúli derű maga a halál .

*

Az asszony továbbra is gondozza a kertet, és talán észre sem veszi, hogy már őszül a haja. Éjszakánként álmodni szokott. Egyre többet álmodik a kisvasútról, amely árván maradt ott, a rózsák között. Álmában mindig az öreg diófa alatt ül, kézimunkája fölé hajolva, előtte pedig szaladnak a vonatok, villognak a jelzők, sorompók nyílnak és zárulnak. „Elindultak, megint elindultak . . ." motyogja ilyenkor, és úgy érzi, nincs egyedül . . .

Népszava-kiadvány

Balesetekről címmel jelent meg egy könyv nemrégiben a Népszava Kiadó gondozásában. A kötet tizenhat tanulmányt tartalmaz, olyan munkákat, amelyek a foglalkozási, a közlekedési, az otthoni és a szabadidőben bekövetkezett balesetek okairól és következményeiről szólnak. Hazánkban a balesetek a halálozási okok között a hatodik helyen állnak, s egyes statisztikák szerint a balesetet szenvedettek közel öt százaléka megrokkan.

Néhány cím a könyvből: *A foglalkozási betegségekről; Alkohol és közlekedésbiztonság; Az otthoni szabadidős balesetek problémái Magyarországon; Gondolatok a gyermekbalesetek megelőzéséről.*

Folklór

Nemrégiben olvastam valahol, hogy a New-York-i városatyák elvesztették türelmüket a metró képzőművészei iránt, s szigorú pénzbírsággal sújtják a továbbiakban azokat, akik mázolmányaikkal, pontosabban spray-rajzaikkal kívánják díszíteni a subway kocsijait, az aluljárók falát.

Nálunk, a honi és külföldi popsztárokat istenítő, illetve a focicsapatokat dicsérő falfirkák divatja dúl, a városi folklór valamiféle vadhajtásaként.

Keveset beszélünk ellenben e sajátos népi „művészet" egy másik, mindenki által naponta megtapasztalható produktumáról, a toalettek ajtaját, falait elborító, meglehetősen behatárolt tartalmú versecskékről, firkálmányokról.

Ezek a pornográfiát az obszcenitásig kitágító „szövegek" majd minden pályaudvar és állomás illemhelyének szabad felületein megtalálhatók, szemérmetlen kitárulkozással igazolva, hogy a „nép" erotikus képzelete nem ismer határokat.

A szemérmes ember megbotránkozik az illemhelyek primitív és brutális „költészetén", felfordul a gyomra embertársai gusztustalan ajánlkozásaitól, s ajánlataitól. Akad aztán, aki szánalmat érez a zárt ajtók védelmében működő anonimusok iránt, azzal nyugtatva magát, hogy az „alkotók" gyógyíthatatlan betegek.

Aligha érhet viszont bárkit is meglepetésként a tény: az illemhelyek nyilvános „folyóiratába" többnyire a homoszexuálisok tolonganak a megjelenésért; törvényen kívüli létezésüket ekként dokumentálva, igazolva a „normálisak" társadalmának.

A toalettek torz folklórja — mit sem törődve a megvetés bélyegével és a súrolókefével — elpusztíthatatlanul virágzik.

A Fényes Adolf-teremben a honi tetoválásokból rendeztek nemrég kiállítást, a falvédőkről (és szövegekről) a napokban jelent meg a Corvina Kiadó gondozásában egy könyvecske.

Bizonnyal hamarosan akad olyan merész folklorista, aki alámerül a szenvedélyek alvilágába is, s nyilvánosság elé tárja e szubkultúra önkifejezésének néhány gyöngyszemét(szemetét).

Ez az írás is alighanem csak akkor lehetne teljes, ha példákkal támasztanám alá mondanivalómat. Ám ezeket a „szövegeket" egyelőre még nem bírja el az újságpapír.

T. J.

Munkahelyi művelődés

Szeptember végen tartotta negyedéves ülését a területi művelődési bizottság Záhonyban. A munkahelyi művelődést koordináló irányító testület elsőként a szakmai oktatás, továbbképzés helyzetét értékelte, s megfogalmazta továbbfejlesztésének időszerű feladatait.

Az értekezlet résztvevői ezután a brigádmozgalomról, a brigádok kulturális vállalkozásairól hallhattak tájékoztatást. Negyedévenként beszámoltatnak egy-egy üzemi művelődési bizottságot is; ezúttal a vontatási főnökségen végzett munkát elemezték.

A testületi ülésen egyéb aktuális kérdésekről is szó esett, így többek között a TMB és a TIT megyei, illetve városkörzeti szervezetének újjáalakuló kapcsolatairól és a videotechnika közművelődési célú felhasználásáról. Az ülés végén részleteket vetítettek a TMB tavaszi szakmai tanulmányútjáról készített videofilmből.

A MÁV a Ferroglobus legnagyobb szállítója!



Jelmagyarázat

R rúd-idomacél
L lemez
C cső
V vegyesáru
H hidegáru
S szeg
E elektróda
K sodronykötél
Ö ötvözött acél
◉ saját telep

A FERROGLOBUS VAS- ÉS ACÉL- TEK. VÁLLALAT TELEPEI ÉS VISZONTELADÓ HÁLÓZATA

A középiskolai tanuló legyőzte a nagymestert

A Záhonyi Vasutas SC jubileumi rendezvénysorozatában a közelmúltban 25 táblás szimultánversenyt rendezett az egyesület szakosztálya. A sajátos tömegsportverseny mérlege *Sax Gyula* nemzetközi nagymester szempontjából (aki a szabadkai zónaközi döntőben elért győzelmével a világbajnokjelöltek közé került) a következőképpen alakult: 23 győzelem, egy döntetlen és egy vereség.

A világbajnokjelölt egyetlen legyőzője egy 17 éves középiskolai tanuló, Révész Csaba volt. Játszmavezetéséről, kombinációs készségéről a nagymester is elismeréssel beszélt a szimultánt követően.

Az ifjú győztestől megtudhattuk, hogy hétéves volt, amikor vasutas édesapja tanítgatni kezdte a bábuk vezetésére, és mindjárt szép eredményeket ért el. Az úttörőolimpia országos döntőiben a kisdobosok között egy ízben a harmadik helyet szerezte meg, az úttörők csoportjában pedig két alkalommal volt tagja a legjobb 25 versenyzőből álló élmezőnynek. *Ugyanebben az időszakban az egyik korosztályos magyar bajnokságon negyedik lett.* Időközben igazolt versenyzője lett a ZVSC sakkszakosztályának, végleg elkötelezte magát a fekete-fehér bábukkal; a vasutas sportegyesület birkozó- és asztalitenisz-szakosztályában is eredményesen versenyzett.

Később a nyíregyházi *Bánki Donát* szakközépiskolában folytatta tanulmányait, ahol újabb sportágakat kedvelt meg, mindenekelőtt a tornát és a fiatalok között talán legdivatosabb karatét.

Így nem csoda, hogy az utóbbi időben a sakk már csak egy a sok kellemes időtöltés közül; a szimultánra sem készült különösebben. Jelenleg III. osztályú versenyző, s tudását leginkább szakkönyvek tanulmányozásával fejleszti. A 4,4-es tanulmányi eredményén szeretne javítani, mert az érettségi után a Budapesti Műszaki Egyetemre készül.

Sipos Attila

Labdarúgótorna

Néhány éve a záhonyi szertárfőnökség, valamint a debreceni vasútigazgatóság szertárfőnökségei elhatározták, hogy évente labdarúgótornát rendeznek. Az idei viadalt — a vasutas ifjúmunkás napok keretében — a záhonyi szertárfőnökség gazdasági vezetői, a szakszervezeti bizottság és a KISZ-alapszervezet rendezte a területi intézőbizottság és az üzemi KISZ-bizottság támogatásával.

A tornán részt vett Debrecen, Nyíregyháza, Püspökladány egy-egy, Záhony két csapattal, valamint — a szegedi vasútigazgatóságot képviselve — első ízben Kecskemét.

A döntő mérkőzést Püspökladány csapata nyerte 5:0 arányban Nyíregyháza ellen, s így a kupa végleg a ladányiaké lett, mert harmadszor lettek elsők a tornán. Az üzemi KISZ-bizottság által felajánlott másik kupa a legsportszerűbb csapathoz, a Záhony II-höz került.

ÍGY LESZ HATÉKONYABB

Vízszintes: 1. A beruházás hatékonyságát növeli. 13. ... George (Mary Ann Evans) (1819—1880) angol írónő. 14. S-sel a végén Zeusz és Héra fia. 15. Könyvelésben használt toll. 16. Veteményes terület. 17. ...-propos, előszó. 19. Testnedv, névelővel. 20. Vigyázó. 21. Játszóterek. 23. Kotor, a közepén. 24. Tiltószó. 25. Nagy keverék. 26. Betűpótlással elverik. 28. Rangjelző. 29. A szociográfia egyik ága. 32. A kakas némelyik vidéken. 33. Két megyénk. 35. Vas megyei helység. 37. Adakozik. 38. Kis patak. 39. Féltucat vigyázó. 42. Gleda páratlan betűi. 44. Az okozat eredete. 46. Tó az olasz Alpokban. 48. Kettőzve bányaváros. 50. Száz fok felett van a víz. 51. Keverve nyer. 52. Tura közepe. 53. Szabolcs megyei település. 55. A-val a végén madár. 57. Hátad része. 58. Gyermekápoló. 60. Becézett női név. 61. Vissza: mostani. 62. Gyűrűalakú korallsziget. 64. Kanizsában van. 65. A tartó.

Függőleges: 1. Ázsiai folyó. 2. Kezdettől fogva. 3. Értékpapír átruházása más személyre. 4. Pest megyei község. 5. Országos Tervhivatal. 6. Állóvizünk. 7. Észak-afrikai város. 8. Mozgásba hozom. 9. Tetejére. 10. Tatarozás része. 11. Színvonal. 12. ... Garbo. 17. A mitológia százszemű óriása (ék. hiány). 18. Boráról híres helység. 21. Szigetcsoport a Csendes-Óceánban. 22. Orvosi műszer többesszámban. 25. Tibeti állat. 27. Két darab. 29. Beosztás mérőműszereken. 30. Így kiált az indián. 31. Vaskeverék. 32. Veszteség. 34. Állami jövedelem. 35. Ez is a beruházás hatékonyságát növeli. 36. Vissza: mindent egy lapra tesz fel. 39. ... nium, nagy fajsúlyú, négy vegyértékű fém. 40. Növényszár. 41. Sír. 42. Zugszálloda. 43. Nagy költőnk családi neve. 45. Északmagyarországi hegység. 47. Megismerés (görög). 49. Mezőgazdasági gép. 52. Rendelkezésére bocsátá. 54. Hitelező partnere. 56. Latin hold. 57. Gondot visel. 59. Kevert fal. 61. Pipál a közepén. 63. Igekötő. 65. Német elöljáró-szó.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 35.

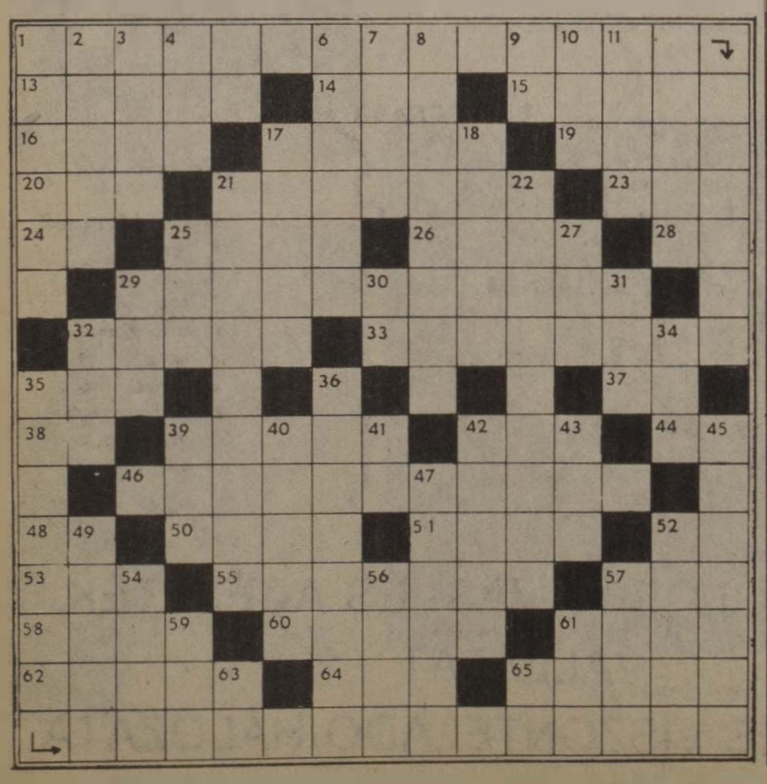
Beküldési határidő: november 12.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Bevételcentrikus szemlélet. A költségkihatás vizsgálata.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 18. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

Szegvári Józsefné 2700 Cegléd, Beloiannisz u. 27., Dienes Rózsa 1078 Budapest, Hernád u. 7., Hajós Zoltánné 6723 Szeged, Hont Ferenc u. 22/A, Kovács Ottó 7300 Komló, Zichy M. u. 6., MÁV Pft. II. Rákóczi Ferenc szoc. brigád, Sátoraljaújhely.



Próbaüzemel az új metrókocsi

Augusztus közepén a Nikex Külkereskedelmi Vállalat és a szovjet Masinoexport Külkereskedelmi Egyesülés, újabb 30 metrókocsi vásárlásáról írt alá szerződést. A szovjet fél 1988-ban szállítja a kocsikat, amelyek az észak—déli vonalon állnak majd forgalomba. A szerződéskötésre annak ismeretében került sor, hogy a Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamossági Művek új kísérleti metrószerelvénye már a próbapályán van.

A Ganz-kooperációban kifejlesztett és legyártott hazai metrószerelvény többéves műszaki fejlesztés eredménye. A hat kocsiból (három ikerkocsiból) álló szerelvény úgynevezett második generációs jármű. *A hagyományos kontaktoros indítású típusoknál lényegesen korszerűbb, elektronikus vezérlésű és jóval kisebb az energiaigénye, fékezéskor visszatáplálja az energiát, ha a hálózat fogadóképes.* Kevesebb mozgó alkatrészt tartalmaz, ezért kisebb a karbantartási igénye, olcsóbb az üzemeltetése, viszont képzettebb kiszolgáló személyzetet igényel.

A szerelvény vajszínű, az oldalán széles piros csíkkal, az ablakok és ajtók sötétbarnák. Nagyobbnak tűnik a megszokottnál, ez talán a szélesebb ablakoknak és a kevésbé robosztus belső kiképzésnek köszönhető. *Egy-egy kocsija 47 ülő és 137 álló utasnak nyújt kényelmes utazási lehetőséget.*

A próbafutások alatt a metróvezetők a legnagyobb elismeréssel szóltak a járműről. Dicsérték kedvező menettulajdonságait és egyszerű vezethetőségét. További előnye, hogy vezetéséhez egy személy elegendő, így nincs szükség segédvezetőre. Igaz, drágább mint a szovjet szerelvény, de korszerűsége miatt az üzemköltségeknél megtérül a magasabb vételár.

Napjainkban a kísérleti járművön a gyártók az utolsó beszabályozásokat végzik. A cikk írásakor a szerelvény a hatósági átadás előtt állt. Az átvételt követően kezdődött a hivatalos próbaüzem, amelynek sikeres elvégzése után állhat forgalomba a szerelvény.

Kép és szöveg:
Mayer György





Új MHSZ-klub a járműjavítóban

Szeptember végén újabb egységgel bővült a Magyar Honvédelmi Sportszövetség. A legfiatalabb klub a miskolci járműjavító sárospataki üzemegységében alakult meg huszonkét főnyi – egyelőre csak férfiakból álló – tagsággal, és a soraikból választott háromtagú vezetőséggel.

Eddig mindössze egy helyiséggel, egy fegyverszobával rendelkeznek, de azt tervezik, hogy a későbbiekben rendezvényeik lebonyolítására alkalmas területet alakítanak ki. Versenyeiket addig is városuk lőterén kívánják lebonyolítani.

FOTÓPÁLYÁZAT

A vasutasváros felszabadulásának 43. és a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója alkalmából a záhonyi üzemigazgatóság művelődési bizottsága, KISZ-bizottsága és a nagyközségi tanács Új Tükör klubja fotópályázatot hirdet *„Záhonyi szociofotó '87"* címmel.

Pályázni lehet olyan színes és fekete-fehér papírképekkel, valamint diapozitívokkal, amelyek a munkahelyről, lakóhelyről, a családi életről adnak információt a nézőknek. A képek mérete 18 × 27 cm vagy ennél nagyobb legyen, mert azokat kiállításon mutatják be a záhonyiaknak.

A helyi pályázók laborálási lehetőséget kapnak. Korlátozott számban fotóanyagot is. Az értékelt anyagokat jutalmazzák a rendezők.

Sportpályákat építettek

Megélénkül a zalaegerszegi vontatási főnökség tömegsportélete. Idén ezer társadalmi munkaórával építettek egy kispályás labdarúgó- és egy kézilabdapályát. A kialakuló sportközpont része az ugyancsak most elkészült egyállásos tekepálya is. A közelmúltban megtartott pályaavató mérkőzésen a vontatásiak öregfiúcsapata 4-2 arányban legyőzte a fiatalok együttesét.

HÍREK

— **Üdülés.** A szombathelyi járműjavító keszthelyi családi üdülőjében idén is kedvezménnyel üdülhettek az üzem volt dolgozói; húsz saját jogú nyugdíjas kapott 300-300 forintos hozzájárulást az őszi pihenéshez.

— **Politikai oktatás.** Mintegy százötven párt-, KISZ- és szakszervezeti propagandista felkészítésével megkezdődött az 1987/88-as politikai oktatási év Miskolcon. A felkészítőn dr. Fordor László, a Népszava főszerkesztője, a SZOT elnökségi tagja a kormány kibontakozási programját ismertette; Flanek Tibor, a lap belpolitikai rovatvezetője pedig az országgyűlés által elfogadott adórendszerről tartott részletes előadást.

— **Nyugdíjas-találkozó.** Immár tizenötödik alkalommal rendezte meg a miskolci járműjavító üzem szakszervezeti bizottsága a hagyományos őszi nyugdíjas-találkozót. A meghívottak közül — akiknek többsége 35-40 évet dolgozott itt — közel kétszázan mentek el, hogy találkozzanak régi kollégáikkal és az üzem mai dolgozóival.

— **Szakszervezeti gyűlés.** Nyugdíjas szakszervezeti gyűlés volt a közelmúltban Kazincbarcikán az állomás várótermében, amelyen a környező települések vasutas nyugdíjasai is megjelentek. A közel száztagú hallgatóság előtt Drahos János elnök elmondta, hogy a legutóbbi gyűlés óta milyen segélyeket, üdülési kedvezményeket utaltak ki számukra.

— **Véradónap.** Hatvanban idén harmadszor volt véradás. A szervezők 32 liter vérre és 80 véradóra számítottak, ezzel szemben 90 donortól 36 liter vért vettek az év utolsó térítésmentes véradónapján.

— **Vasutasnapi ünnepség.** A csehszlovák vasutasnap alkalmából szeptember 18-án Fülek állomás dolgozói ünnepséget rendeztek, amelyen részt vettek a somoskőújfalui vasutasok is, valamint a miskolci igazgatóság és a hatvani KÜF képviselői. Az ugyanekkor tartott kassai rendezvényen is megjelentek Hatvan állomás képviselői, akiket az ünnepség után háromnapos Tátra túrán láttak vendégül a felvidéki vasutasok.

— **Kommunista műszakok.** A sátoraljaújhelyi pft 304 dolgozója sínt, talpfát és betonaljat cserélt a közelmúltban megtartott műszakon, és a 2612 órai munkával 68 434 forintot kerestek. Október 9-én az építési géptelepfőnökség székesfehérvári kirendeltségén is kommunista műszakot tartottak. Huszonhárom gépkocsivezető a napi munkaidejéből 6 órát ajánlott fel, hat órabéres dolgozó pedig a gépkocsik napi szemléjét végezte a telepen.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Lakáscsere

Eladó Farmoson négyszáz négyszögöles telken, szőlővel, az állomástól öt percre azonnal beköltözhető családi ház. Érdeklődni lehet: napközben Paksi, 01/64-00 üzemi, vagy este: a 698-681 városi telefonszámon.

Elcserélném 67 négyzetméteres háromszobás, konvektoros, korszerű MÁV-bérlakásomat MÁV-dolgozóval, korszerű egyszobás vagy garzon tanácsi, vagy öröklakásra, lehetőleg a III. kerületben. Érdeklődni: az 55-05 üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti IX. kerületi Gyáli út 15/B. 80 négyzetméteres magasföldszinti 3 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, kettő egyszobás komfortos tanácsi, vagy egy szoba komfortosra plusz ráfizetéssel. Érdeklődni telefonon: Batu Emma, 472-089.

Elcserélnénk kettő MÁV-bérlakást Pest-környéki kertes családi házra. Az egyik lakás 37 négyzetméteres, Budapesttől 27 kilométerre, a másik 58 négyzetméteres, Budapesttől 33 kilométerre. Érdeklődni levélben: özv. Kiss Károlyné, 6090 Kunszentmiklós, Madách Imre u. 8.

Elcserélném 2 szobás 86 négyzetméteres telefonos, komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat a Keletinél, két egyszobás, komfortos lakásra, az egyik lehet MÁV-bérlakás is. Érdeklődni telefonon: Országzky Károly, 338-495.

Elcserélném budapesti XV. kerületi másfél szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat kiskőrösi vagy kiskunhalasi egy szoba összkomfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni munkaidőben: Nagy Lajosné, 06/52-88 üzemi telefonszámon.

Elcserélném balatonfenyvesi 50 négyzetméteres, kertes szolgálati lakásom budapesti tanácsi vagy öröklakásra nyugdíjassal vagy MÁV-dolgozóval. Telefon: 499-702, Szalontai.

Elcserélném Budán a Vérmező közelében levő kétszobás összkomfortos telefonos bérlakásomat MÁV-dolgozóval egy szoba garzon öröklakásra, vagy egy és félszobás szövetkezeti lakásra. Telefon: 568-022. Reggel 9-ig, este 20 óra után lehet érdeklődni, Magyar István.

Elcserélném Budán lévő 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, gázfűtéses, erkélyes, korszerű tanácsi lakásomat, 2 szobás, étkezőkonyhás, korszerű MÁV-bérlakásra (budai előnyben). Érdeklődni lehet: Opavszkiné, 34-21 üzemi, vagy 425-968 városi telefonszámon.

Eladnám Érdligeten levő 3 szoba összkomfortos családi házamat, 150 négyszögöles telekkel. Készpénz, plusz OTP-átvállalás. Érdeklődni lehet az esti órákban a 06/27-41032 telefonszámon.

Elcserélném a Balatontól 15 kilométerre, központi helyen lévő 2 szobás, komfort nélküli, kertes családi házamat budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 01/28-28 üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti Baross téren lévő 50 négyzetméteres világos, gázfűtéses, komfortos, parkra néző MÁV-bérlakásomat, komfortos lakásra vagy házra, vidéken is. Érdeklődni: Filep György 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. 40. Telefonüzenet: 370-897.

Elcserélném Budapest XV. kerületi 49 négyzetméteres összkomfortos, villanycserépkályha-fűtéses, kertes zöldövezeti MÁV-bérlakásomat, 2 szobás MÁV- vagy tanácsi komfortos lakásra (VI., VII., VIII., XV. kerületi előnyben). Érdeklődni: Balázs Ferenc, Budapest XV., Csanádi György u. 15. szám, földszint 2. 81-30 üzemi telefonszámon.

Eladó Szekszárdon a hegyen, bő termést adó szőlő, gyümölcsfákkal, jól felszerelt présházzal és pincével. Érdeklődni lehet levélben: Klein József, 2120 Dunakeszi. Állomás sétány 15.

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: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1786. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
2 4 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

Ára: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

1987. NOVEMBER 12.

NAPIRENDEN

A közlekedési vállalatok munkája

Aktívaértekezlet a MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóságának konferenciatermében

A Közlekedési Minisztérium október 30-án, pénteken aktívaértekezletet rendezett, amelyen a közlekedési vállalatok, a költségvetési szervek, valamint a tárca felügyelete alá tartozó ipari, építőipari vállalatok gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői vettek részt. A MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóságának konferenciatermében rendezett tanácskozást, melynek elnökségében Koszorus Ferenc, a vasutasszakszervezet főtitkára is helyet foglalt, dr. Tóth László közlekedési minisztériumi államtitkár nyitotta meg.



Urbán Lajos közlekedési miniszter tájékoztatóját tartja (Laczkó Ildikó felvétele)

Az államtitkár megnyitója után *Urbán Lajos* közlekedési miniszter tartotta meg vitaindító tájékoztatóját. Bevezetőjében ismertette a kormány fontosabb megállapításait a népgazdaság helyzetéről, az 1987. évi tervszámok várható teljesítéséről, továbbá tájékoztatást adott — a Minisztertanács által jóváhagyott — 1988. évi népgazdasági terv kidolgozásának irányelveiről, a terv megvalósításának feltételrendszeréről. *E kérdéseken belül részletesen foglalkozott a közlekedési ágazatra vonatkozó elemzések eredményeivel.*

A közlekedés ez évi várható eredményeiről szólva elmondotta, hogy a személyszállításban, a tömegközlekedés területén — a légi közlekedést kivéve — valamennyi alágazatnál bázis alatti teljesítés várható. *Ezzel szemben az áruszállításban a 3 múlt évivel azonos szinten alakulnak a teljesítmények. A vasúti közlekedés teljesítménye csökken, a közúti közlekedésé minimálisan növekszik.*

A nemzetközi szállításoknál sem kedvező a kép. Az import és a tranzit szállítások volumene a tervezetthez képest csökken.

A közlekedési ágazat beruházásaival kapcsolatban elmondotta, hogy a bázishoz mérten szinten tartás várható. Ezen belül a közforgalmú vasúti közlekedési hálózatfejlesztési célcsoportnál az 1987. évi teljesítés — a költségvetési források teljes összegének felhasználása mellett — az előirányzatnak megfelelően alakul. *A vonalvillamosításra előirányzott összegből közel 60 kilométer hosszú vonal építése és 154 kilométer üzembe helyezése valósul meg.* A Pusztaszabolcs—Pécsbánya rendező közötti vonal villamosításának beruházási utómunkái befejeződnek. A Budapest—Szabadbattyán közötti vonalszakaszon pedig az év végéig sor kerül a villamos üzem felvételre. Ugyanakkor Dombóvár—Kaposvár, valamint Szabadbattyán és Keszthely között tovább folytatódik a villamosítás.

Az állomásfejlesztési rekonstrukciók közül kiemelkedik Budapest-Ferencváros Keleti rendezőjének a fejlesztése, valamint Mátészalka, Nagykáta és Siófok állomások korszerűsítése.

A miniszter ezután röviden összefoglalta az 1988. évi terv, valamint a kormány gazdaságitársadalmi stabilizációs programjában a közlekedéssel szembeni elvárások alapján megfogalmazott gazdaságszervező feladatokat, amelyeket közös erőfeszítéssel, jó együttműködéssel lehet végrehajtani. Ilyenek például a népgazdaság szállítási igényeinek maradéktalan teljesítése, a fuvarozás rendszerének korszerűsítése, a devizaszerző és -kímélő tevékenység szélesítése érdekében a kereskedelmi munka fokozása, a munkaerő-foglalkoztatás hatékonyságának növelése.

A közlekedési tárca számításai szerint 1988-ban a személyszállítás teljesítményei varhatóan az ez évi szinten alakulnak. Ezzel szemben a tömegközlekedés teljesítményei elmaradnak az idei évitől. A minisztérium vezetőinek véleménye szerint — ezt *Urbán Lajos* miniszter is megfogalmazta — növekedés csak a légi közlekedésnél és a magán személygépkocsi-forgalomban várható.

Az áruszállításban a teljesítmények minimális növekedésére lehet csak számítani. A vasúti és a közúti szállítások stagnálásával szemben növekedés várható a tengeri, a folyami és a csővezetékes szállításoknál. A miniszer hangsúlyozottan szólt a tranzit szállításokról. Mint mondotta: itt már a csökkenés megállítása is eredménynek számítana.

A beruházások jövő évi alakulásával kapcsolatban elmondotta, hogy a közforgalmú vasúthálózat fejlesztésénél és az úthálózat építésénél számítani kell a folyamatban levő munkák egy részének nagymértékű lassítására, illetve átmeneti leállítására. Ezekkel az építési igénycsökkenésekkel a közlekedésépítési vállalatoknak, főnökségeknek is számolniuk kell a jövő évi tervek összeállításánál. *A vállalati beruházások csökkenése a járműbeszerzési lehetőségeket is érzékenyen érinti.*

A közlekedési vállalatok közötti ésszerű munkamegosztás kialakítása, a vállalatok együttműködésének fokozása, a szállítások szervezettségének növelése mind olyan teendő, amely szorosan kapcsolódik a kormányprogram végrehajtásához.

Az előttünk álló feladatok szükségessé teszik, hogy a vállalatok a korábbiaknál elemzőbben foglalkozzanak belső tartalékaik feltárásával, az olcsóbb, költségtakarékosabb technológiák, módszerek és megoldások bevezetésével. Különösen vonatkozik ez a tervezett beruházások megvalósítására.

A költségtartalékok feltárása csak a vállalatok gazdálkodásának tartalmi felulvizsgálata révén érhető el. Ki kell szűrni azokat a költségnövelő elemeket, melyek indokolatlanul merülnek fel. *Adott esetben sor kerülhet a vállalaton belüli kedvezmények csökkentésére is.*

A vállalatok vezetői tekintsék feladatuknak a vállalkozói szellem erősítését, a belső kibontakozás elősegítését.

A társadalmi szervek vezetői támogassák a munkafegyelem megszilárdítása érdekében tett intézkedéseket.

Urbán Lajos néhány olyan kérdésre is felhívta a vállalatok vezetőinek a figyelmét, amelyeket a jövő évi gazdálkodásra való felkészülés szempontjából is fontosnak tart. Így például minden, a tárcához tartozó vállalatnak hozzá kell járulni a kedvezőtlen népgazdasági mérleg javulásához, a külkereskedelmi egyensúly mielőbbi helyreállításához. Minden körülmények között biztosítani kell az exportszállításokat, hogy az ipar és a mezőgazdaság termékei időben eljussanak a megrendelőkhöz.

A miniszter vitaindító tájékoztatóját kérdések, majd hozzászólások követték.

R. V. F.

Árubemutató

Október 22-én a vasutasok szombathelyi Haladás Művelődési Házában előrendelésekkel összekötött árubemutatót tartott az Utasellátó Vállalat szombathelyi területi igazgatósága.

A mikulási és karácsonyi készülődés jegyében közel 230-féle játékot, bőrárut és kézi készítésű népművészeti terméket, 20-fajta édesipari és ugyanennyi vegyi árucikket állítottak ki. A könyv- és dohányáru-kínálatot 40-40 termék reprezentálta. Az Utasellátó a saját emblémájával ellátott termékeiből húszat mutatott be.

A várható ünnepi ellátásról a két legnagyobb szállítópartner képviselője, *Verrasztó Rezső*, a Kisalföldi Füszért Vállalat szombathelyi fiókigazgatója és *Baranyai Jánosné*, a helyi dohányértékesítő vállalat vezetője adott részletes tájékoztatást a jelenlevőknek.

A három megyéből összejött vendéglátóipari és kiskereskedelmi üzletek több vezetője az év végi árufedezet biztosítása érdekében a helyszínen rendeléseket is leadott.

Háromnegyed évi mérleg

Az idén kevesebb a halálos baleset

Sokan megsérülnek a megmunkálógépek mellett

Az első háromnegyedév foglalkozási baleseteinek statisztikája a tavalyihoz képest néhány százalékkal romlott. Örömünkre szolgál azonban, hogy amíg a balesetek száma miatti táppénzes napok száma csak a GySEV-nél emelkedett, héttel kevesebb halálos baleset történt az idén, mint a múlt év azonos időszakában. *Ezek szerint a MÁV-nál tavaly az első kilenc hónapban huszonegy halálos foglalkozási baleset volt, idén tizennégy.* A GySEV-nél nem változott a helyzet: tavaly is, idén is egy ember halt meg. A súlyos csonkulásos balesetek száma is csökkent a MÁV-nál a múlt évi nyolcról ötre.

A vizsgálati anyagok elemzése azt bizonyítja, hogy a balesetek jellege alig változik: *a legtöbb sérülés továbbra is a munkahelyi közlekedés közben éri a dolgozókat.*

A vasúti járművek javítása és karbantartása közben bekövetkezett balesetek száma és súlyossága azt mutatja, hogy a területen a munkakörülmények javítására csak olyan intézkedések történtek, amelyek nagyobb költségráfordítást nem igényeltek. *Magas a fa- és vasipari megmunkáló gépek mellett dolgozók sérülésének aránya is.* Annak ellenére, hogy a vizsgálatok többsége a gépek állapotát nem kifogásolja, a munkavédelmi ellenőrzések mást mutatnak. Ismereteink szerint a vállalatok a berendezések, munkafolyamatok biztonsági állapotát javították ugyan, ezek az intézkedések azonban csak arra elegendőek, hogy az állapotromlást lassítsák. Így a munkakörülmények tovább romlanak, s ez kétségtelenül növeli a balesetek bekövetkezésének lehetőségét.

A vizsgálatok bebizonyították, hogy a legveszélyesebb technológiai művelet továbbra is az elegyrendezés, ezen belül a siktolatás-gurítás, a legsúlyosabb balesetek ezen a területen fordulnak elő. Több halálos balesetet okozott a sérültek figyelmetlensége és a vágányok közötti szabálytalan közlekedés. Ugyanakkor a balesetek bekövetkezésében közrejátszik az is, hogy a veszélyes környezethez nem alkalmazkodnak.

Mindez összefügg az alacsony hatékonyságú munkavédelmi oktatással, a biztonsági előírások felületes kezelésével. Betarthatóságukat a dolgozók és vezetők jelentős része egyaránt megkérdőjelezi, ami „ideológiai" alapot teremt az előírások figyelmen kívül hagyásához. Továbbra is megoldásra váró gond az ittasság. Ebben az évben a halálos balesetet szenvedettek több mint 40 százalékánál az igazságügyi szervek kimutatták az alkoholos befolyásoltságot.

Az év hátralévő részében a balesetek és a foglalkozási ártalmak csökkentése érdekében erősíteni kell a technológiai fegyelmet, és meg kell gyorsítani a munkavédelmi ellenőrzések alkalmával feltárt hibák felszámolását, valamint javítani kell a munkavédelmi oktatások hatékonyságát.

P. J.

A jubileumi évforduló jegyében

Vetélkedő az Utasellátónál

Az Utasellátó Vállalatnál már hagyománya van a Szovjetunióval kapcsolatos vetélkedők rendezésének. A 70. jubileumi évfordulóra A Nagy Október címmel emlékkiállítást nyitottak. A 10 nagyméretű tablón a Szovjetunió megalakulását, fejlődését, eredményeit és természetesen a vendéglátását mutatták be.

A kiállítást és a szellemi vetélkedőt október 24-én Budapesten, az országos nagyvállalat székházában *dr. Sebes Miklos* vezérigazgató nyitotta meg. Az „agytornára" kilenc területi igazgatóság, a mozgószolgálati főosztály és a vezérigazgatóság két csapata nevezett. A résztvevőknek hat fordulóban kellett számot adni a Szovjetunióval kapcsolatos ismereteikből. Földrajzi, történelmi, irodalmi, zenei és sportkérdésekre kellett válaszolniuk.

A versenyt a szombathelyi igazgatóság csapata (*Tiszolczi István* üzletvezető, *Kovács Zoltán* és *Tóth László* felszolgálók, valamint segítőjük, *Szabó Krisztina* tanuló) nyerte meg. Második helyen a vezérigazgatóság első csapata, a harmadikon a mozgószolgálati főosztály együttese végzett. A győztes szombathelyi kollektíva jutalma: elismerő oklevél, Utasellátó-reklámbaba és 5400 forint! A pártbizottság különdíját a vezérigazgatóság kettes számú csapata, a KISZ-bizottságét a pécsi igazgatóság versenyzői kapták.

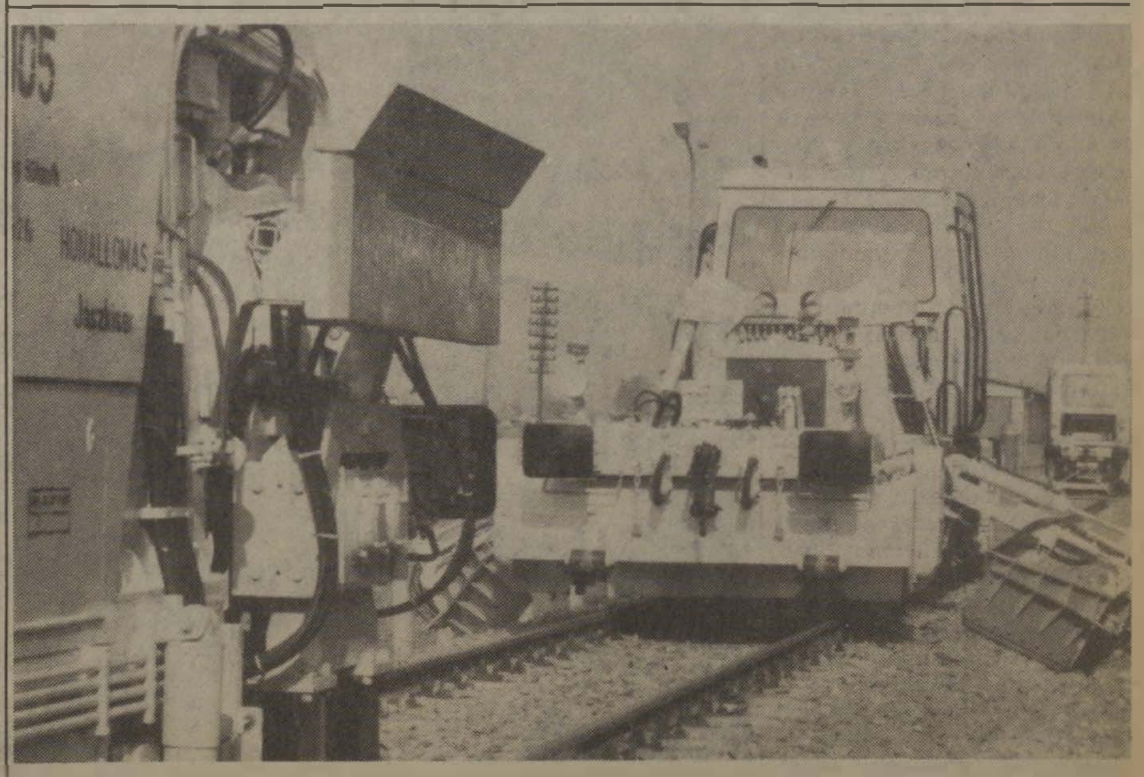
J. I.

Vendégszobák

1974 májusában a Zalabér—Sárvár—Bük vasútvonal megszüntetésével feleslegessé vált a Bajti-elágazás megállóhelyének felvételi épülete.

Az emeletes, kastély formájú épületben a szombathelyi igazgatóság négy szolgálati lakást alakított ki. Az ott lakók azonban 1980-ra kihaltak vagy elköltöztek. Az épület állaga rohamosan romlott. Két esztendeje a vasút az épületen belül egy 25-30 személyes tárgyalótermet, konyhát és 5 vendégszobát épített, beszerelték a központi fűtést is.

Az év elején átadott létesítmény azóta kedvelt találkozóhelye lett a vasutas szocialista brigádoknak: nyugdíjas-búcsúztatókat, konferenciákat is rendeznek az épületben. A vendégszobák kellemes kikapcsolódást és pihenést nyújtanak. Az igazgatóság az épületet más vállalatoknak, intézményeknek is bérbe adja. Természetesen el mehetnek Bajtiba a társigazgatóságok dolgozói is.



Munkában az ágyazatrendező gép. (A jászkiséri építőgépjavító üzemben készült riportunk az 5. oldalon.)

(Zelman Ferenc felvétele)

Megújulási törekvések a kongresszusok tükrében

Az erős szakszervezetek garanciái az erős szocializmusnak

Az utóbbi időkben több szocialista ország szakszervezete tartotta meg kongresszusát. Az SZVSZ havonta megjelenő lapja bőséges tudósításokat adott hasábjain azokról a vitákról, amelyek ezeken a fórumokon lezajlottak. A tudósítások különösen sokat foglalkoztak azokkal a feladatokkal, amelyeket az érintett országok szakszervezetei az elkövetkezendő időszakra maguk elé tűztek.

A kongresszusokon elhangzottak mérlegelésénél nem elhanyagolható az a körülmény, hogy a szocialista országok szakszervezetei a nagyon gyorsan változó hazai körülmények közepette tevékenykednek és a szocialista építés során felmerülő problémák megoldásához egymástól eltérő módon közelítenek.

Változó gazdaság

Mindamellett a jelszavak és az alkalmazott terminológiák különbözőségén túl, ezek a kongresszusok azt mutatták, hogy a szocialista országok fejlődésének egy olyan új szakaszába léptek, amelyet a szakszervezeteknek a társadalom életében betöltött egyre növekvő szerepe és befolyása jellemez.

Napjainkban számos szocialista ország szakszervezete — mindenekelőtt Európában — gyorsan változó gazdasági környezetben fejti ki tevékenységét. Ezt a gazdasági környezetet nem csupán a tudományos-technikai fejlődés felgyorsult kibontakozása jellemzi, amely önmagában is jelentős társadalmi változásokhoz vezet. Például a munkaerő nagy tömegű felszabadulásához, amelynek nyomán a munkaszervezet is megváltozik. *Ez természetesen néha a szakszervezeti struktúrák újrarendezését is megköveteli.* Jellemzője még ennek a folyamatnak a vállalatok növekvő autonómiája is, amelyet a dolgozó kollektívák szerepének megerősödése kísér.

Ugyancsak vitathatatlan tény, hogy a tervezési módszerek tökéletesítésére tett intézkedések, az adminisztratív követelményeket felváltó, főleg gazdasági kritériumokon alapuló vezetési módszerekre történő áttérés; a vállalatok önfinanszírozásának és pénzügyi önállóságának általánossá válása; továbbá a gazdasági vezetők választása s számos más intézkedés bevezetése az eltelt időszak alatt, jelentős hatással volt a szakszervezetek tevékenységére.

Amint azt a tények is mutatták, a szocialista országok szakszervezetei legutóbbi kongresszusaikon tovább keresték pontos helyüket és szerepüket ebben a folyamatban. Nyilván ez azt jelenti, hogy a közeljövőben a szakszervezetek és a munkásigazgatási szervezetek újszerű formái megjelenésének lehetünk tanúi.

Az sem kétségtelen már, hogy maga a szocialista munkaverseny jellege is nagy változásokon fog keresztülmenni. Ez a változás olyan mértékű lesz, amilyen mértékben az önigazgató-munkabrigád szervezetek általánossá válnak és a kapcsolatok más, új formái jönnek létre a munkáskollektívákon belül és a munkáskollektívák között.

A magyar szakszervezeti mozgalom például már évek óta foglalkozik azzal a gondolattal, hogy megváltoztassa a munkaverseny-mozgalom elnevezését, hiszen maga a munka nem atlétikai viadal. De egyelőre a régi szóhasználat helyett nincs jobb, amely megfelelően kifejezné a társadalmi aktivitást.

A szocialista országok szakszervezetei — miközben őrzik és fejlesztik saját funkciójukat — most a dolgozókat közvetlenül védő funkcióikra fordítanak fokozott figyelmet. Természetesen ez nem azt jelenti, hogy ezek a szervezetek eddig „elhanyagolták" volna ezt a feladatukat, amint azt egyes nyugati körök állítják.

Élni a jogokkal

A szocialista országok dolgozói által elért társadalmi és gazdasági eredmények mutatják, hogy a szakszervezetek jelentős sikereket értek el ezeken a területeken. *Napjaink egyik legfontosabb feladata az, hogy a szakszervezetek a társadalmi és a gazdasági élet számos területén a rendelkezésükre álló nagyon széles körű jogaikkal minél hatékonyabban és következetesebben éljenek.* Ennek megvalósulása lehetővé fogja tenni, hogy a szakszervezeti vezetők a vállalati vezetéssel való „összefonódás" helyett, elsősorban szervezetük tagságának jogos érdekeit védjék és érvényesítsék indokolt követeléseiket.

Mindezek érvényesülése a szakszervezeti munka új koncepciójú megfogalmazását igényli és változást követel meg a szakszervezeti aktivisták gondolkodásmódjában és tevékenységében. *Ebben a progresszív folyamatban a szocialista országok többsége elkötelezetten részt kíván venni.*

A kongresszusok előkészítése és lebonyolítása a tagság széles körű mozgósítására adott lehetőséget. A beszámolók és a szakszervezeti vezetőségek választása folyamán a szervezeteken belüli vitákat az őszinte, nyílt kritika és önkritika jellemezte. Az alapszervezetek küldöttei hozzászólásaikban érintették a legtöbb gondot jelentő problémákat. Ugyanakkor konstruktívak és gondolatébresztőek voltak az észrevételek.

A szocialista országok szakszervezetei kongresszusainak új légköre megteremtette annak feltételét, hogy az alapszervezetektől kezdve a legfelsőbb szakszervezeti szervekig új formákat és új utakat keressenek a taság mobilizálására a nevelő és szervező munka terén.

Nagyon fontos tény, hogy az adott országok kommunista és munkáspártjainak vezetői kongresszusi felszólalásaikban szinte kivétel nélkül hangsúlyozták a szakszervezetek növekvő társadalmi szerepét és felelősségét.

A nemzeti sajátosságokat számításba véve valamennyi kongresszuson aláhúzták, hogy az erős szakszervezetek garanciái az erős szocializmusnak. A szakszervezeteknek a szocialista államtól és szervezeteitől teljesen különálló partnerekké kell válniuk, hogy valamennyi társadalmi és gazdasági kérdést rendezni lehessen.

Nyílt viták

Kétségtelen, hogy a megindult folyamat tükrözni fogja valamennyi szocialista ország sajátos nemzeti tradícióit; a nemzetközi szakszervezeti mozgalomnak ezt nagy figyelemmel kell kísérnie, hogy az általános és sajátos vonásait felismerje és elemezhesse.

A lezajlott kongresszusokkal foglalkozó nyugati kommentárok természetesen nagyon eltérő értékeléseket adtak az eseményekről, de mindegyikük kiemelte az új folyamatok megindulását és ezekben a szakszervezetek szerepét.

A szocialista országokban lezajlott kongresszusok újból felhívással fordultak földünk valamennyi munkásszervezetéhez, hogy kezdjenek őszinte, nyílt vitát minden aktuális kérdésről. Ugyancsak felhívták a különböző irányzatú szervezeteket az együttműködésre, a béke megőrzésére, a nemzetközi feszültség csökkentésére, a különböző országok és népek közötti kapcsolatok normalizálása érdekében.

Baranyai Zoltán

Budapesten tanácskozott az állandó munkabizottság

Moszkvában rendezik jövőre a IX. nemzetközi vasutas szakszervezeti szemináriumot

A vasutas-szakszervezetek nemzetközi szemináriumának állandó munkabizottsága október 28-án, Budapesten tartotta 21. ülését. Az állandó munkabizottság — amelynek ülésén tíz ország 17 szervezetének 29 képviselője és megfigyelőként két nemzetközi közlekedési szervezet, az UIS Transport és a FIOST vett részt — a jövő évben Moszkvában sorra kerülő IX. nemzetközi vasutas szakszervezeti szeminárium tartalmi és szervezeti előkészítésével foglalkozott. *A konstruktív légkörben lezajlott vitát követően az egyes delegációk bejelentették, hogy az egyhangúlag jóváhagyott jövő évi vitatémák közül melyiknek a kidolgozását és előterjesztését vállalják.*

Az Állandó Munkabizottság 21. ülésének megszervezésére a VIII. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium Eastbourne-ben (Anglia) megtartott múlt év decemberi tanácskozása kérte fel szakszervezetünket.



Tanácskozik az állandó munkabizottság

(Skoda László felvétele)

Annyit el kell mondanunk, hogy az európai vasutas-szakszervezeteknek ez a fóruma 1967-ben jött létre, és a nemzetközi enyhülési politika egyik „gyümölcseként" értékelhető.

Létrehozásának alapvető célja volt — és az ma is —, hogy a három, eltérő orientációjú nemzetközi közlekedési szervezetet közelebb hozza egymáshoz. A vasutas érdekképviseleti szervezeteknek ez a nemzetközi fóruma kiállta az idők próbáját, mert a legválságosabb nemzetközi helyzetben is fennmaradt tagjai között a dialógus.

B. Z.

Villáminterjúk a tanácskozás szünetében

A tanácskozás szünetében megkértük *Ernst Haar*-t, az NSZK Vasutas Szakszervezet elnökét, aki egyben a szeminárium elnöke is, valamint *Schinkewitsch Ivánt*, a Szovjet Vasutas Szakszervezet elnökét, hogy nyilatkozzanak lapunknak az értekezlet légköréről, az eddigi tapasztalatokról.

Ernst Haar elnök elégedetten beszélt tapasztalatairól.

— A jó feltételek itt Budapesten adottak, hiszen *Koszorús Ferenc* főtitkár már néhány éve tagja a munkabizottságnak, sokat tett a vasutas szemináriumok sikeréért. *Jó barátként dolgozunk együtt. A politikai rendszerek különbözősége ellenére a mai délelőttön teljes egyetértésre jutottunk.* A vasutasok helyzetének megvitatása, a foglalkoztatáspolitika, a környezetvédelem minden országnak fontos. A feltételek lényeges különbözősége ellenére alapokat teremtettünk ahhoz, hogy a következő szeminárium a Szovjetunióban legyen. Az állandó munkabizottság fennállásának 20 éve alatt a huszonegyedik tanácskozást tartjuk.

— Ezeken az üléseken — folytatja az elnök — már személyes kapcsolatok születtek, és *igazi nemzetközi szolidaritásról beszélhetünk.* A politikai követelések most a tőkés országokban a privatizálás ellen irányulnak. Egyre inkább a közpénzekből való beruházásokra törekszenek. Közös célja a bizottságnak a teljes foglalkoztatás megteremtése a különböző országokban.

A szeminárium altémája a veszélyes áruk szállítása, a közúti forgalom növekedésének következményei. Ehhez a napirendhez az országok javaslatokat dolgoznak ki, amelyek lehetővé teszik, hogy olyan szállítóeszközöket állítsunk forgalomba, amelyek a környezetet legkevésbé károsítják, szennyezik.

— Milyen a kapcsolatuk a magyar vasutas-szakszervezettel?

— *Őszintén mondhatom, hogy kapcsolatunk már nem is lehetne jobb, hogy csak néhány példát említsek:* rendszeresek a két szakszervezet ifjúsági tanulmányi delegációinak látogatásai, jó a két szakszervezet vezető szintű együttműködése, családi cserelátogatásokat, üdüléseket szervezünk. Mi, németek hálásak vagyunk azért, hogy magyar barátaink előrenéznek, és nem akadnak el a múlt dolgainál. *Ez a nemzetközi szolidaritás a békét, a megegyezést, a haladást szolgálja.*

— A Vasutas Szakszervezetek Nemzetközi Szemináriumának állandó munkabizottságában a legkülönbözőbb beállítottságú szakszervezetek vesznek részt — mondotta *Schinkewitsch I.* —, a szakszervezetek előtt azonban vannak közös feladatok, közös célok, amelyek megoldásában nézetazonosság tapasztalható. A bizottság most a jövő évben sorra kerülő IX. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium tartalmi és szervezeti előkészítését vitatja meg.

— Milyen témák kerülnek napirendre?

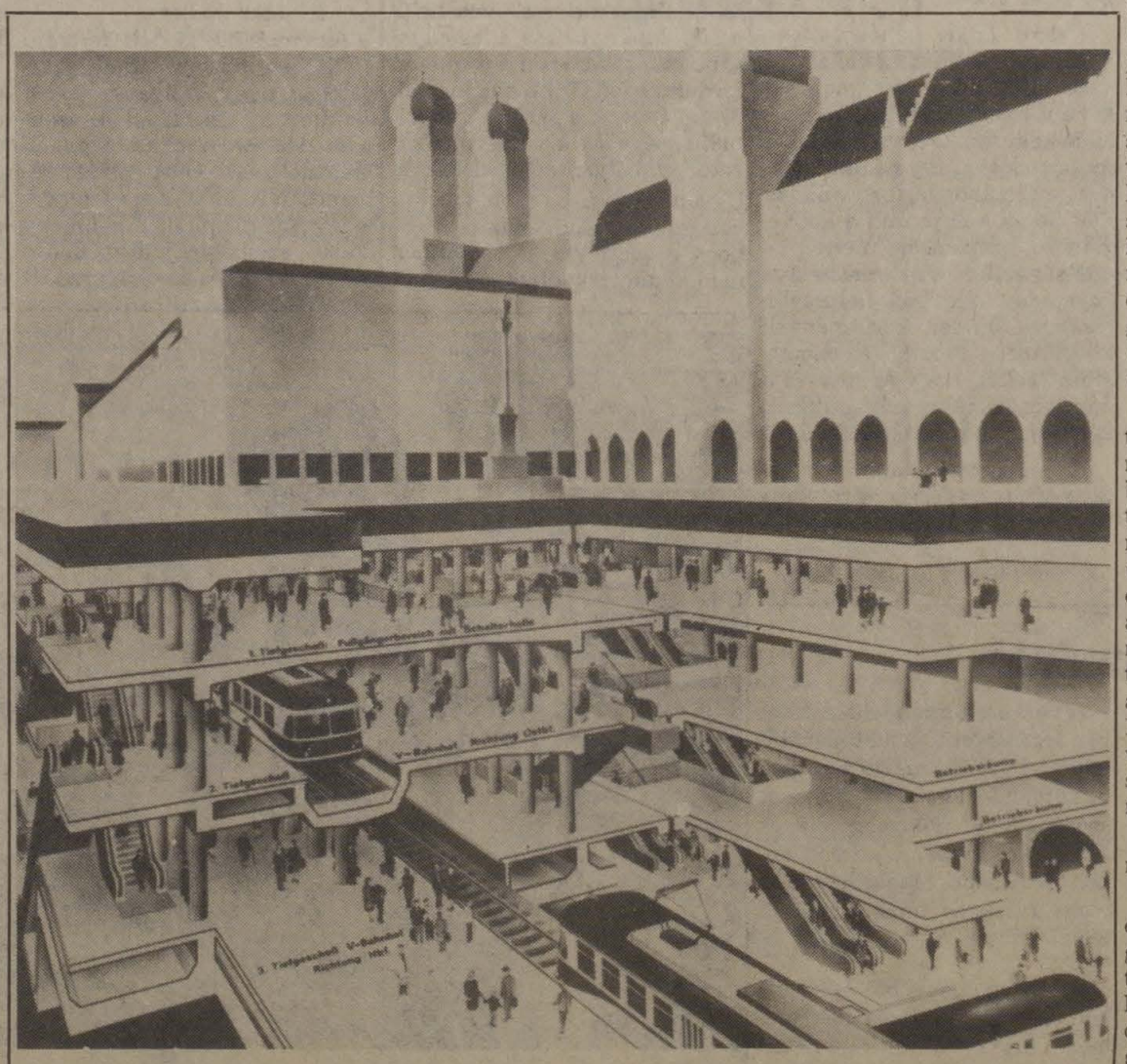
— A munkabizottság tagjai egyöntetűen javasolták (támogatták), hogy a szeminárium tűzze napirendre a vasúti foglalkoztatottság, a környezetvédelem és a forgalombiztonsággal összefüggő kérdéseket. Ezek napjainkban különösen aktuálisak. *A közlekedés racionalizálásával, az átszervezésekkel, a szállítási idő lerövidülésével együtt jár bizonyos létszámcsökkenés.* A környezetvédelem is közös gondja a különböző országoknak. A rossz technológiák, a figyelmetlenség miatt sokszor szennyezzük a környezetet. Ez mindannyiunkat aggasztja. A környezetvédelemben a szakszervezeteknek nagy szerepe van.

— A harmadik téma a közlekedésbiztonság — folytatja a szovjet vasutas-szakszervezet elnöke. — A veszélyes anyagok szállítása — amennyiben az nem szakszerűen történik — a lakosság és a személyzet biztonságát is veszélyeztetheti. Az új vonalak építése, a közlekedési ágazatok közötti tevékenység átcsoportosítása szükségessé teszi a testi épség védelmét, a szigorúbb munkabiztonsági előírások megfogalmazását.

— A témaegyeztetésen kívül miről tárgyal még az állandó munkabizottság?

— *Most délelőtt arról is tárgyaltunk, hogy hány ország küld részletes beszámolót a szeminárium soron következő ülésére.* Ezek az elemzések a vita kiindulópontjai lehetnek, a szakszervezetek nézőpontját tükrözik majd. Moszkvában lesz a IX. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium. Mi is jó feltételeket igyekszünk teremteni a tanácskozásra, hogy sokoldalúan vitathassuk meg a legfontosabb kérdéseket. A magyar vasutas-szakszervezet igazán jó körülményeket biztosított a mostani értekezlet megtartására. Példamutató a szervezés, a pontosság, az előkészítés.

K. S.



A müncheni földalatti vasút kelet—nyugati vonalainak csatlakozási pontja a Marienplatz. Több szinten bonyolódik itt a forgalom. Az utasok mozgólépcsőn jutnak el az egyes szintekre, ahonnan vonatokon folytathatják útjukat. A fel- és leszállás kényelmes, balesetmentes

Felhívás

A MÁV Számítástechnikai Intézet — 1012 Budapest, Krisztina krt. 37/A. — várja a számítástecnika iránt érdeklődő, szakirányú főiskolai vagy egyetemi végzettségűek jelentkezését, akik a számítástechnikai és adatátviteli eszközökön alapuló Szállításirányítási Rendszer (SZIR) szervezési és programozási feladatainak megvalósításán szívesen dolgoznának.

Érdeklődni lehet: személyzeti és oktatási osztály. Telefon: 752-178 vagy üzemi telefon: 01/52-63.

Kitüntetések november 7-e alkalmából

A nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója alkalmából kiemelkedő szakvonali és társadalmi tevékenységük elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Április Negyedike Érdemrend

kitüntetést adományozta: Galgóczi Sándor térfőnöknek, Debrecen, KÜF; Gál József üzemigazgatónak, Debrecen, MÁV Jj. Ü.

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetést adományozta: Bodri József felépítményi munkavezetőnek, Dunaújváros, Pft. Főn.; Dobos Gábor főosztályvezetőnek, MÁV Vezérigazgatóság; Jakli István pályamunkásnak, Székesfehérvár, Pft. Főn.; Kesztheli Zoltán géplakatosnak, Miskolc, Vont. Főn.; Kovács János munkavezetőnek, Budapest, MÁV Ép. Géptelep Főn.; Vincze Antal műszerésznek, Szeged-Rókus BFF.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetést adományozta: Czégér Endre főmunkatársnak, MÁV Vezérigazgatóság; Drávai Mihály vonalkezelőnek, Hódmezővásárhely, Pft. Főn.; Estók Zoltán műszerésznek, Záhony, MÁV GRF.; Gibba István ügyintézőnek, Szombathely, Vasútig., Vágó József tolatásvezetőnek, Budapest-Ferencváros, KÜF.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetést adományozta: dr. Bessenyei Gábor főosztályvezetőnek, MÁV Vezérigazgatóság; Bodnár Pál karbantartó szakmunkásnak, Miskolc, MÁV Vill. Vonalfőn.; Boldog István dízellakatosnak, Szeged, Vont. Főn.; Borgula Sándor villanyszerelő csoportvezetőnek, Budapest, MÁV Hídépítési Főn.; Deák Sándor vezető váltókezelőnek, Debrecen, KÜF; Holpert Lajos kocsivizsgálónak, Celldömölk, Vont. Főn.; Jáhor János állomásfőnök-helyettesnek, Nyíregyháza, KÜF; Kormos Erzsébet osztályvezetőnek, Budapest, MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Kovács Ferenc dízelalváz-lakatosnak, Szombathely, MÁV Jj. Ü.; Kürtösi Vilmos kocsilakatosnak, Győr, Vont. Főn.; Monori Mária személyzeti ügyintézőnek, Budapest, MÁV Anyagell. Ig., Németh Bertalan vonatvezetőnek, Szolnok, KÜF; Pere János darabszámlálónak, Rákosrendező, KÜF; Pusztafalvi Tivadar csoportvezetőnek, Miskolc, Vasútig., Siraky Loránd osztályvezetőnek, Budapest, MÁV Terv. Int.; T. Szabó Lajos tolatásvezetőnek, Szerencs, KÜF; Szabó László vezető váltókezelőnek, Dunaújváros, KÜF; Szász Gergely ügyintézőnek, Budapest, Vasút.; dr. Tari Endre főosztályvezetőnek, MÁV Vezérigazgatóság.

A közlekedési miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozta: Balogh Tibor ügyintézőnek, Miskolc, KÜF; Borsos Gyula tolatásvezetőnek, Pécs, KÜF; Ember Sándor tolatásvezetőnek, Záhony, Üzemig.; Grósz Sándor lakatosnak, Dunakeszi, MÁV Jj. Ü., Horváth József osztályvezetőnek, Landler Jenő MÁV Jj. Ü., Jenei László csoportvezetőnek, Hatvan, Vont. Főn.; Kerbolt József személyzeti vezetőnek, Dombóvár, MÁV Ép. Főn.; Kiss János tolatásvezetőnek, Püspökladány, KÜF; Láncos Ferenc kocsiintézőnek, Budapest-Keleti állomás; Lövei László mozdonyvezetőnek, Zalaegerszeg, Vont. Főn.; Marcz István kardiorespiratorikus laborvezetőnek, Budapest, MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Mátyus Andor áruátvevőnek, Kelebia állomás; Sáfri Sándor gyáregységvezetőnek, Debrecen, MÁV Jj. Ü.; Szanisző György raktárkezelőnek, Budapest, MÁV Szak- és Szer.ip. Főn.; Tari József tmk-lakatosnak, Budapest-Ferencváros, Vont. Főn.; Tasi Gábor osztályvezető-helyettesnek, Szeged, Vasútig.; Tolnai Ildikónak, a vasutas-szakszervezet KV titkárának; Zsiga Ferenc művezetőnek, Nagykaniz.a, Vont. Főn.; dr. Winkler Péter osztályvezetőnek, MÁV Vezérigazgatóság.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Balogh Ferenc osztályvezető-helyettest, Miskolc. Vasútig.; Balogh János tolatásvezetőt, Hatvan KÜF.; Bíró János állomásfőnököt, Nagykanizsa, KÜF; Borbély Lajos munkavezetőt, Miskolc, Pft. Főn.; Deák Ferenc vezetőmérnököt, Nyíregyháza, Vont. Főn.; Enyedi Béla vontatási reszortost, Záhony Üzemig.; Farkas Lajos lakatost, Kiskunhalas, Vont. Főn.; Fazekas Lajos vonalgondozót, Kecskemét, Pft. Főn.; Gaál Sándor kocsirendezőt, Celldömölk, KÜF; Herke Sándor targoncavezetőt, Szeged-Rendező Igazg. Osztószertárfőn.; Hinpi Sándor esztergályost, Debrecen, MÁV Jj. Ü.; Horváth János mozdonylakatost, Dombóvár, Vont Főn.; Kamenszki József szerszámkiadó karbantartót, Budapest, MÁV Szak- és Szer.-ip. Főn.; Kállai Mátyás csoportvezetőt, Budapest MÁV TBÉF; Kubik Róbert műszerészt, Budapest, MÁV Balparti BFF; Márton János csoportvezetőt, Kaposvár, MÁV ÉHF; Meskál György gépállomás-vezetőt, Szentes, MÁV Ép. Főn.: Nyemcsók János ügyintézőt, Budapest. Terézváros Pft. Főn.; Patak József vezető oktatótisztet, Kaposvár, KÜF, Puskás Zoltán esztergályost, Szombathely, Vont. Főn.; Rimaszombati István mozdonyvezetőt, Szolnok, Vont. Főn., Szatmári László főépítésvezetőt, Szeged, MÁV ÉHF; Szuttai Béláné nevelő-tanítót, Kaposvár, MÁV Nevelőotthon; Tanyi Ferencné titkárnőt, Miskolc, MÁV Jj. Ü.; dr. Tarján Péter osztályvezető főorvost, Szolnok, MÁV Kórház és Rend. Int.; Vékony Lajos termelésirányítót, MÁV ÜGH; Virág Barna asztalost, Miskolc. MÁV ÉHF.

Dicséretben

részesítette: Baranyai Gyula mozdonyvezetőt, Debrecen, Vont. Főn.; Bácskay Miklós osztályvezetőt, Budapest, MÁV Számítástechn. Int.; Bognár István váltókezelőt, Szombathely, KÜF; Braum József csoportvezetőt, Miskolc, MÁV Jj. Ü.; Burján Jenő mozdonyvezetőt, Békéscsaba, Vont. Főn.; Dékány Ferenc vonatvezetőt, Dombóvár, KÜF; Gergely Ferenc csoportvezetőt, Budapest, MÁV Magasép. Főn ; Gémesi Lászlóné számviteli vezetőt, Szombathely, MÁV ÉHF; Halvax Béla villanyszerelőt, Budapest, MÁV Gépjav. Ü.; György János főirányítót, Záhony, Üzemig.; Hanisch Károly üzemvezetőt, Budapest, Jobbparti BFF; Haraszti Gábor ügyintézőt· Hertelendy Gábor jegyvizsgálót, Budapest-Déli állomás; Hetesi József vezetőmérnököt, Pécs, Vont. Főn.; Hoffmann László igazgatóhelyettest, Szeged, MÁV TEK; Horváth Istvánné ügyintézőt, Székesfehérvár, KÜF; Horváth Zoltán csoportvezetőt, Székesfehérvár, MÁV Jj. Ü.; Joó József dízelmozdony-vezetőt, Tapolca, Vont. Főn.; Kiss Árpád ügyintézőt, Szombathely, Vasútig.; Kiss Pál kereskedelmi üzemfőnök-helyettest, Hatvan, KÜF; Kisteleki Antalné csoportvezetőt, MÁV Bevételell. Ig.; Koncsik Sándor művezetőt, Miskolc, MÁV Ép. Főn.; Kovács László osztályvezető-helyettest, Budapest, Vasútig.; Kovácsné Tatár Eszter ügyintézőt, Szeged, Vasútig., Kratancsik Károly csoportvezetőt, Székesfehérvár, Vont. Főn.; Kubik Imre lakatost, Szolnok, MÁV Jj. Ü.; Lakatos László kereskedelmi részlegvezetőt, Miskolc, KÜF; Marjai Györgyné kertészeti szakmunkást, Debrecen, MÁV ÉHF; Marton László részlegvezetőt, Budapest, MÁV Ép. Géptelep Főn.; Mező József tolatásvezetőt, Veszprém, KÜF; Nagy Sándor oktatási főnökség vezetőjét, Debrecen, MÁV Okt. Főn . Nemes Mihályné csoportvezetőt, Budapest, Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Németh József szállítmányozási munkást, Győr, KÜF; Ortó László vonatkezelőt, Miskolc, KÜF; Pallagi Gábor adatrögzítőt, Debrecen, MÁV Ép. Főn.; dr. Pethesné Vetési Ilona főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság; Petruska János vonatvezetőt, Szerencs, KÜF; Pusztai József balesetvizsgálót, Budapest, Vasútig.; Radnai Ferencné ügyintézőt, Szeged, Vasútig.; Rezes Kálmán tolatásvezetőt, Nagykanizsa, KÜF; Salamon Sándor csoportvezetőt, Budapest-Nyugati, Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Schaffer Imre hidász főépítésvezetőt, Celldömölk, MÁV Ép. Főn., Senviczki Imréné raktárkezelőt, Miskolc, Osztószertár-főnökség; Somogyi Sándor akkumulátorkezelőt, Vésztő, Vont. Főn.; Sirkó Zsigmond főpályamestert, Budapest-Ferencváros, Pft. Főn.; Szabó Endre csoportvezetőt, Záhony, MÁV GRF; Szabó Imre állomásfőnököt, Pécs, KÜF; Szabó Menyhért személyzeti munkaügyi vezetőt, Mátészalka, KÜF; Tabányi Pál osztályvezető-helyettest, Budapest, MÁV Nyugdíj. Ig.; Újvárosi József csoportvezetőt, Püspökladány, Vont. Főn.; Varga Emilné osztályvezetőt, MÁV Északi Jj. Ü., Városi Béla áliomásirányítót, Záhony, Uzemig.; dr. Zeleney Károly főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság, Zsifkó József tolatásvezetőt, Pécs, KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

Dicséretben

részesítette: dr. Aszalósné Sólyom Éva vezető gyógyszerész-helyettest, Budapest, MÁV Közp. Gyógyszertár; Ádám Sándor kereskedelmi részlegvezetőt, Békéscsaba, KÜF; Baráth Miklós vonalgondozót, Mátészalka, Pft. Főn.; Bálint Istvánné raktárkezelőt, Pécs, KÜF; Bán Károly mozdonyirányítót, Szeged, Vasútig. Üzemirányító Közp.; Bede Sándor tolatásvezetőt, Hatvan, KÜF; Bernád Ákos György központi menetirányítót, Debrecen. Vasútig. Üzemirányító Közp.; Bicsák József vasútépítő és karbantartó szakmunkást, Veszprém, Pft. Főn.; Bogár Mihály vonalkezelőt, Győr, Pft. Főn.; Czirók János pályamunkást, Zalaegerszeg, Pft. Főn.; Csató Károly vágánygondozót, Szolnok, Pft. Főn.; Csobot Antalné vizsgáló főkalauzt, Miskolc, KÜF; Csontos Endre titkárságvez., Budapest, Vasútig.; Debreceni Ferenc csoportvezetőt, Szolnok, MÁV Jj. Ü.; Elek Zoltán ügyintézőt, Záhony, Szállítmány. Főn.; Előry Lajos vonatvezetőt, Veszprém, KÜF; Farkas Józsefné szakácsnőt, Debrecen, KÜF; Fehér János vágánygondozót, Budapest, Terézvárosi Pft. Főn.; Garda Béla utazó mozdonyfelvigyázót, Budapest, Hámán Kató Vont. Főn.; Gál Antal csoportvezetőt, Kiskunfélegyháza, MÁV Vill. Vonalfőn.; Gál Jenő csoportvezetőt, Pécs, Vasútig., Gávrás József csapatvezető előmunkást, Békéscsaba, Pft. Főn., Gottlóz József lakatost, Székesfehérvár, MÁV Jj. Ü.; Gyenei Imre mozdonyvezetőt, Budapest, Hámán Kató Vont. Főn.: Gyetvai Alfrédné raktárkezelőt, Budapest, MÁV Közp. Országos Osztószertárfőn.; Háry Lajos ügyintézőt, Szombathely, Vasútig.; Hoffmann Márton munkavezetőt, Budapest, MÁV Ép. Főn.; Honti Pál tolatásvezetőt, Szob állomás; Huczek János kocsirendezőt, Kelebia állomás; Huszár Lászlóné raktárkezelőt, Hatvan. Szertárfőn.; Ignácz Zsuzsanna ügyintézőt, Vasutasok Szakszervezete Pécsi Terv. Int. Biz.; Jakab Sándor gépjárművezetőt. Jászkisér, MÁV Építőgépjav. Ü.; Juhász János csoportvezetőt, Szeged, Vasútig.; Karacs Lajos felsővezeték-karbantartót, Ebes, MÁV Vill. Vonalfőn.; Katona László tolatásvezetőt, Jászkisér, MÁV Építőgépjav. Ü.; Kiss Ferencné csoportvezetőt, Budapest, MÁV Bevételellenőrzési Ig.; Kiss József tolatásvezetőt, Budapest-Józsefváros állomás; Korycki András tudományos munkatársat, Budapest. VATUKI; Kota József vonalgondozót, Nyíregyháza, Pft. Főn.; Kovács Jánosné személypénztárost, Budapest-Nyugati állomás; Kovács László csoportvezetőt, Szombathely, MÁV Jj. Ü.; Leszkó Mihály csoportvezetőt, MÁV Vezérigazgatóság; Loncsár József kocsirendezőt, Gyékényes, KÜF; Lukács Sándor előmunkást, Kisújszállás, Pft. Főn.; Magyar Józsefné ügyintézőt, Tapolca, KÜF; Marosi Lajosné bérelszámolási ellenőrt, Budapest, Vasútig. Számviteli Főn.; Marozsi Sándor főmenetirányítót, Budapest, Vasútig. Üzemirányító Közp.; Márkus Károly csoportvezetőt, Szerencs, KÜF; Meleg István csoportvezetőt, MÁV Vezérigazgatóság; Mezei Rudolf vonalgondozót, Hatvan, Pft. Főn.; Mészáros Ferencné raktárvezetőt, Győr, Szertárfőn.; Mrenkó András leltárellenőrt, Debrecen, MÁV Számviteli Főn.; Muszták Árpád gyártás-előkészítőt. Budapest, MÁV Gépjav. Ü.; Nacsa Istvánné vezető jegyvizsgálót, Kiskunhalas, KÜF; Novák István géplakatost, Gyöngyös, MÁV Kitérőgyártó Ü., Novodomszky János csoportvezetőt, Miskolc, MÁV Jj. Ü.; Ónodi István osztályvezetőt, Celldömölk, MÁV Ép. Főn.; Palásthy Imréné távgépíró-kezelőt, Budapest, Vasútig. Házgondnokság; Palotai István csoportvezetőt, Záhony, Pft. Főn.; Papp Ferenc átmenesztőt, Pécs, KÜF; Pál Vilmos géplakatost, Budapest, MÁV Magasép. Főn.; Pálfi Tiborné tervcsoportvezetőt, Landler Jenő MÁV Jj. Ü.; Pecze József forgalmi oktatótisztet, Füzesabony, KÜF; Sidlovszky József vonatvezetőt, Cegléd, KÜF; Simon Sándor autóbusz-vezetőt, Budapest, MÁV Ép. Géptelep Főn.; Simon Zoltán számítógéptermi gépkezelőt, Záhony, Üzemig.; Sintár Sándor szerszámlakatost, MÁV Északi Jj. Ü.; Somogyi Gyula műszaki reszortost, Celldömölk, Vont. Főn.; Stehlik Péter üzemfőnök-helyettest, Füzesabony, KÜF; Szadai Jánosné mosónőt, Budapest, Benczur utcai bölcsőde; Tóth János dízelmozdonyvezetőt, Székesfehérvár, Vont. Főn.; Tóth Lajos csoporvezetőt, Miskolc, MÁV Vill. Vonalfőn.; Tugya Jánosné portást, Záhony, Üzemig.; Ugray Mária számviteli vezetőt, Debrecen, MÁV ÉHF; Vadászy Pál főtechnológust, MÁV Északi Jj. Ü.; Vértesi János ügyintézőt, Dombóvár, Vont. Főn.; Vida István üzemvezetőt. Dunakeszi, MÁV Jj. Ü.

Nyugállományba vonulásuk alkalmából, több évtizeden át végzett munkájuk elismeréseként, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozata

kitüntetést adományozta: Ambrus János üzemigazgatónak, Szolnk Jj. Ü.; Zsoldos Ferenc mozdonyvezetőnek, Dombóvár Vont. Főn.

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

kitüntetést adományozta: Bodó József kovácsnak, Miskolc Jj. Ü.; Domszky Pálné távgépírókez., Bp. MÁV BBFF; Seres István csop. vez., Miskolc Vasútig.: Szüle Sándorné közp. kezelőiroda vez., Bp. MÁV Bevételell Ig.; Zsiga Mihályné ügyint., Szentes Vont. Főn

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

kitüntetést adományozta. Horváth Gyula kocsivizsg., Székesfehérvár Vont. Főn.; Kovács István javítólakatos csop. vez., Debrecen Vont. Főn.; Schmidt József csop. vez., Északi Jj. Ü.; Szanyi Imre mozd vez., Szombathely Vont. Főn.; Szekér László motorszerelőnek, Záhony MÁV Gépesített Rakodási Főn.

A közlekedési miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Bartók József építésvez., Bp. MÁV Balparti Épületfenntartó Főn., Beleznay Lászlóné oszt. vez., Bp. MÁV Magasép. Főn.; Csejtei György művez., Szombathely Jj. Ü., Csepreghy Ferenc ügyint., MÁV Vezérig.; Csidey László vez. kocsiintézőt, Szombathely Vasútig. Üzemir. Közp.; Deák Béla lakatost, Bp. MÁV TBÉF, Erdei József főmunkatársat, MÁV Vezérig., Gazsi Lajosné TÜK vez., Szeged Vasútig.; Juhász Andrásné közp. kez. irodavez., Pécs Vasútig.; Kamondi Jánosné takarítónőt, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Kelemen Gábor vonatvez.-jegyvizsg., Bp. Keleti áll. főn.; Kiss Erzsébet pénztárfőn., Cegléd KÜF; Sz. Kovács András vonatvez., Miskolc KÜF; Nagy István csop. vez., MÁV Vezérig.; Németh Pál vonatvez., Békéscsaba KÜF; Pásztor István előmunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.; Pozsár József asztalost, Debreden Jj. Ü.; Sándor Pálné ügyint., Záhony Üzemig.; Sebesi Gyula vizsg. főkalauzt, Celldömölk KÜF; Simor Antal műszerészt, Bp. MÁV BBFF; Sólyom Frigyes csop. vez., Debrecen Vasútig.; Szekeres László üzemi munkaverseny-felelőst, Dunakeszi Jj. Ü.; Tóth Lajosné konyhalányt, Bp. Vasútig. Házgondnoksága; Vajda József művez., Püspökladány MÁV Fatelítő Főn.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Badics Lajos elektrikust, Tatabánya Vill. Vonalfőn.; Balla János műszerészt, Szeged MÁV BBFF; Bocsa Ernő előmunkást, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Bocsi József gépesített mozgó pm. szakasz vez., Miskolc Pft. Főn.; Erdélyi Piroska számvit. vez., Bp. MÁV Jobbparti Épületfennt. Főn.; Fehringer Károlyné rakt. kez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Fekete István vonalgond., Kisújszállás Pft. Főn.; Gárdonyi György leltárellenőrt, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Hervai János ügyint., Bp. MÁV TBÉF; Hubert Sándor vill. mozd. vez.; Bp. Keleti Vont. Főn.; Hugyecz József mozd. vez., Hámán Kató Vont. Főn.; Kalmár Sándor rugókovácsot, Debrecen Jj. Ü.; Kasuba András kocsiintézőt, Szeged Vasútig. Üzemir. Közp.; Kiss Károlyné ügyint., MÁV ÜGH; Kovács Magdolna személyzeti és munkaügyi vez. h., Mátészalka KÜF; Kósa Bertalan motorszerelőt, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Kulcsár István szolg. fön. vez., Szombathely Osztószertárfőn.; Lajos Jánosné statisztikust, Bp. MÁV Bevételell. Ig.; Morvai János hőközpont kez., Hatvan KÜF; Németh István műszerészt, Szombathely MÁV BBFF; Papp József gépkez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Szabó István váltókez., Nagykanizsa KÜF; Szabó István ker. oktatótisztet, Komárom KÜF; Szabó Jánosné kontírozó könyvelőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Szoóh Zsigmond szállítm. részlegvez., Záhony MÁV Szállítmányozási Főn.; Tóth Elemér betan. munkást, Pécs MÁV BBFF; Tyirják András mozd. vez., Békéscsaba Vont. Főn.; Szőlősi József vonatvez., Debrecen KÜF; Tótok Bertalan rakt. kez., Balassagyarmat KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉR-IGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Ángyán Imre asztalost, Tapolca Vont. Főn., Bakány László szakoktatót, MÁV Landler Jenő Vill. Vonalfőn.; Balló András jegykiadó-sorompókez., Pécs KÜF; Balázs Károlyné bérelszámolót, Szentes MÁV Építési Főn.; Bazsik Ferenc mozd. vez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Bárány Tiborné ügyint., Bp. Vasútig.; Boros Ferenc ügyint. MÁV Vezérig.; Csatán Ferencné rakt. kez., Bp. Nyugati Szertárfőn.; Csollák Lajos műszerészt, Szeged MÁV BBFF; Demeter Géza csop. vez., Bp. MÁV Tervező Int.; Dobos András vill. szerelő csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Erdei Ferenc saruzót, Záhony Üzemig.; Földvári Sándor tolatásvez., Bp. Ferencváros KÜF; Gergye József anyagrakt. vez., Szombathely Jj. Ü.; Horváth András szerelő lakatost, Szolnok Jj. Ü.; Horváth László kocsiint. tartalékost, Veszprém KÜF; Kalmár Mihályné személypénztárost, Bp. Keleti áll. főn., Kádár Antal esztergályost, Szeged KÜF; Kádár Lajos számadót, Miskolc Jj. Ü.; Kirzsa Ferenc lakatost, Szolnok MÁV BBFF; Kiss Guba András munkavéd. vez., Békéscsaba KÜF; Konc János vonatvez., Füzesabony KÜF; Laczkó József esztergályost, Székesfehérvár Jj. Ü.; X. Lendvai János tolatásvez., Szolnok KÜF; Lengyel Lászlóné rakt. kez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Létrik Endre vez. tisztet, Püspökladány KÜF; Litkei József vonatvez., Hatvan KÜF; Mag János keresk. áll. főn. h., Miskolc KÜF; Mari István szerszámkiadót, Szolnok Vont. Főn.; Marton József kovácsot, Vác Pft. Főn.; dr. Mészáros Mária főorvost, MÁV Vezérig.; Miklós Béla mozd.vez., Kecskemét Vont. Főn.; Nagy Sz. Ferenc motorszerelőt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Liptay Tiborné csop. vez., Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Orosz Nándorné csop. vez., Bp. MÁV Alk. Első Biztosító és Segélyegyesülete; Ónodi Lajos gépkez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Petró Pálné konyhalányt, Bp. MÁV TBKF; X. Laza Lászlóné ügyvit. alk., MÁV Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Radics Sándor vonalgond., Nagykanizsa Pft. Főn.; Schlitt József vonatfékezőt, Dombóvár KÜF; Soós Ferenc csop. vez., Szombathely MÁV Jj. Ü.; Szabó Rózsa ügyint., MÁV Vezérig.; Szilágyi Lívia ügyvit. alk., MÁV Vezérig.; Tajcs Mihály kőművest, Bp. MÁV Magasép. Főn.; Tóth Ferenc csop. vez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Tóth János pályamunkást, Pápa Pft. Főn.; Tóth János vez. gázszerelőt, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Udvarhelyi Ernő körzeti visszakeresőt, Szentes KÜF: Zakor Gyuláné üzemápolót, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Zsálek Jenőné személypénztárkez., Pécs KÜF.

A VABE közgyűlése

Bürokrácia nélküli ügyintézés
Nyugdíjasok üdültetése
Kétszázezer tag — Tagdíjemelés



Lakatos József beszámol az egyesület eredményeiről

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete október 24-én tartotta rendkívüli közgyűlését a budapesti vasútigazgatóság tanácstermében. A megjelenteket — közöttük *Koszorus Ferencet*, a vasutas-szakszervezet főtitkárát, *Szemők Bélát*, a MÁV általános vezérigazgatóhelyettesét, *Tóth László*, az egyesület elnöke üdvözölte. Bejelentette, hogy a rendkívüli közgyűlés összehívásának egyik oka az volt, hogy *dr. Földesi József*, az 1983-ban választott ügyvezető elnök, aki egyébként 1962-től társadalmi elnök volt, kérte nyugdíjazását és tisztségéről lemondott.

Az egyesület utóbbi négyévi működéséről *Lakatos József* megbízott ügyvezető elnök számolt be. Hangsúlyozta többek között, hogy igyekeztek a vasút szociálpolitikai tevékenységéhez eredményesen hozzájárulni. *Bevezették a bürokráciamentes ügyintézést, ezzel is szolgálva a tagok érdekeit. A szervezett munka következtében nem egészen öt év alatt a tagság száma közel 40 ezerrel, emelkedett, így most már meghaladja a 200 ezret.* A tagdíjbevétel növekedésével nagyobb összegű segélyeket fizethettek; 1984 végén például kétezer olyan tagot, akik nyugdíja a 2230 forintot nem haladta meg, 500 forint rendkívüli segélyben részesítettek. A következő esztendőben pedig a legalább 50 évi tagsággal rendelkezőknek kétezer forintot küldtek.

A balatonfüredi üdülőkről szólva *Lakatos József* elmondta, hogy 1984 óta a holtszezonban mintegy fél éven át száz alacsony nyugdíjú vasutas pihenését biztosítják. Ez a szám októbertől 150-re emelkedik. A költségeket — szerződés alapján — a Vasutasok Szakszervezete fedezi. A téli üdülési gondokat csökkentik az idegenforgalmi vállalatokkal és sportegyesületekkel kötött megállapodások is. Az üdülési választék bővítését szolgálja, hogy az EBSE viszonossági alapon hajdúszoboszlói pihenést is lehetővé tesz.

A többgyermekes családok, az idősebb korúak, a gyermeküket egyedül nevelők, a csökkent munkaképességűek és a hátrányos helyzetűek támogatását kiemelten kezeli az egyesület. Folyamatban van egy újabb biztosítási forma kidolgozása is, amely a betegségi, a kórházi és a nyugdíjsegélyekkel kapcsolatos.

A tagdíjbevételből az utóbbi időszakban segélyek és szolgáltatások formájában 83,6 százalékot juttattak vissza a tagoknak. Az egyesület pénzeszközei szeptember 30-án — kötvényben, OTP-betétben és készpénzben — közel 26 és fél millió forintot tettek ki.

Az alapszabály módosítására vonatkozó javaslatot dr. Szepesvári Ferenc jogtanácsos terjesztette elő. Indokolásul — a többi között — elmondta, hogy a jelenlegi tagdíjakat és segélyösszegeket 1983-ban állapították meg és azóta az árszínvonal nagymértékben növekedett. Ez szükségessé teszi a segélyek emelését, amely viszont a tagdíjak változtatása nélkül elképzelhetetlen. *Novembertől a tagdíjakat havi öt forinttal emelik.* A felemelt, 12-féle segély újabb összegét az egyesület a szervezők és a helyi megbízottak útján hozza a tagság tudomására. A közgyűlés egyhangúlag választotta meg az egyesület ügyvezető elnökévé *Lakatos Józsefet*, aki megköszönte a bizalmat.

A közgyűlés utolsó eseménye a 200 ezredik tag, a záhonyi gépesített rakodási főnökség háromgyermekes fizikai dolgozója. Eszenyi Tibor köszöntése és jutalmazása volt.

Horváth Károly

KISMAMÁK TALÁLKOZÓJA



A találkozó résztvevői

A debreceni járműjavítóban október elején találkozót szerveztek a gyermekgondozási szabadságon lévő dolgozók részére. A gyermekeivel együtt megjelent 17 kismamát tájékoztatták az üzem életéről, majd az üzemorvos egészségügyi kérdésekről, a vezető óvónő pedig az óvodai beilleszkedésről tartott előadást.

A szakszervezeti bizottság ifjúsági tagozatának javaslatára a kismamákat 800 forint egyszeri segélyben részesítették, ezután a Vöröskereszt, a szakszervezeti bizottság, és a KISZ-bizottság képviselői megajándékozták a gyerekeket.

Szigorúak a követelmények

Vizsgázók között a tisztképzőn

A 225-ös ajtó előtt már csak négyen állnak. Kezükben jegyzetfüzet és csomóvá gyűrött papírzsebkendő. Lesik az ajtón kilépőket, a boldogokat, a megkönnyebbülteket, akik már túl vannak a vizsgán. Mert vizsga folyik itt a javából. Ott bent felsőfokú munkaügyi ismereteikről tesznek tanúbizonyságot a vasúti tisztek. És ahol vizsga van, ott hívatlan vendég a vizsgadrukk is, legyen bár húsz- vagy akár negyvenéves a vizsgázó.

A jelesért küzdeni kell

Az ajtó másik oldalán már egyszerűbb a világ. Tétel van és felelet. És persze vizsgabizottság.

— Nos — dől hátra a széken a vizsgabizottság elnöke — rukkoljon ki egy szép felelettel. Beszéljen nekünk azokról a szociális ellátásokról, amelyek a MÁV-dolgozót megilletik. Győzzön meg minket arról, hogy érdemes a MÁV-nál munkát vállalni.

A felelet pontos és a vizsgabizottság rövidesen olyannyira meggyőzött, hogy akár már holnap a MÁV-hoz szegődnének.

— *Jó munkát a Keletiben* — búcsúzik a vizsgabizottság elnöke és átnyújtja az indexet.

Az utolsó sorban valaki puskázik. Szép kerek betűkkel szó szerint átírja pecsétes papírjára az otthonról hozott jegyzetet. Így talán biztosabb a dolgában.

Közben *Juhász Istvánnét,* a szegedi építési főnökség munkatársát szólítják, akinek írásbeli dolgozata kitűnő lett. Most a szóbelin többek között arra kell válaszolnia, milyen munkaerőmérleget ismer. Azután arról faggatják, milyen intézkedéseket tettek munkahelyén a munkaidőalap kímélése érdekében. *Ezután újabb kérdés következik, hiszen a jelesért meg kell küzdeni:* mikor kaphatja meg a dolgozó az étkezési térítést. Ennél a kérdésnél a vizsgabizottság tagjai is vitába keverednek. A vizsgázó türelmetlen, szeretné már mondani a helyes választ, és ismertetni egy jó kezdeményezést.

— Hadd mondjam már el, amit akarok!

A vizsgázó hangjában nyoma sincs az izgalomnak.

— Nálunk plusz tíz forinttal járulnak hozzá a dolgozók étkezéséhez, és ezt az összeget a „kommunista" bérből teremtjük elő.

Élénk derültség a nyelvbotlás miatt.

— *Nem kínozni akartuk magát, csak egy jó feleletet szerettünk volna hallani* — mondja a vizsgabizottság egyik tagja, és átnyújtja az indexet.

Negyvenes hölgy a következő vizsgázó, Kecskemétről érkezett. Leül a „vallatószékbe", jobb lábfejét a balra teszi, azután két másodperc múlva a balt a jobbra.

— *Ha nem tetszik ideges lenni, megmondom, milyen dolgozatot írt* — mondja neki a vizsgabizottság elnöke és belelapoz egy papírhalomba. — Igen — mondja és megáll. — Sok mindent írt, de abból keveset, amiről kérdeztük.

A vizsgázónak most arra kell választ adnia, milyen hiányszakmákat ismer a MÁV-nál. Többen szívesen súgnának, mondja azt, amiből van elegendő. Így lényegesebb, rövidebb lenne a felsorolás. A felelet nem ötös, de nem is rossz. A „vihar" elmúltával személyes kérdésekre terelődik a szó. Megtudjuk, hogy a Balparti Építési Főnökség dolgozójának felvételi kérelmét korábban elutasították. Arra hivatkozva, hogy túlkoros. A vizsgabizottság két férfitagja csóválja a fejét.

— *Egy nő sohasem lehet túlkoros* — mondja egyikük. Hát igen, ez még dukált búcsúzóul a leckekönyvbe bejegyzett négyes mellé.

Öt hónapos előkészítő

Jó *Baross Gábor* ugyancsak csodálkozna, ha ezen a napon a budapesti Luther utca 3-ban járna. Az általa Európában elsőként alapított vasúti középvezető-képző hallgatóinak nagy része nő. Bizony sok MÁV-tiszt visel szoknyát. Mondja is *Fodor István,* az iskola igazgatója, ez a pálya is kezd kissé elnőiesedni. Ezután arról beszél, hogyan is lesz valakiből MÁV-tiszt.

— *A vasúti szakemberek képzésének három alapvető módja van. Az alapképzést a helyi oktatási főnökségek végzik, a középfokú képzést mi adjuk ebben az iskolában. Azok kerülnek hozzánk, akik az alapképzés után legalább egyéves forgalmi gyakorlattal rendelkeznek. Képeznek vasúti szakembereket az állami oktatásban is, például a győri műszaki főiskolán.*

— Az érettségi középfokú végzettség. Mi érdeke fűződik egy fiatalnak ahhoz, hogy még egy középfokú végzettséget szerezzen, amikor felsőbb iskolába is mehetne?

— A helyzet az, hogy hozzánk, legalábbis ami a középiskolai tanulmányi eredményeket illeti, általában nem a legkvalifikáltabb emberek jönnek. Így nem sok reménnyel indulhatnának a felsőfokú állami felvételin. *A MÁV-tisztképző elvégzése azonban ma is rangot ad, előrejutást a vasút hierarchiájában, ahol a dolgozókat öt szakcsoport szerint osztályozzák.* Egy MÁV-tiszt már első osztályon utazhat és ez komoly dolog. Hallgatóinknak egyébként körülbelül tíz százaléka folytatja tovább tanulmányait valamilyen felsőfokú iskolában.

— De egy „fapados" forgalmista sokszor a dupláját keresi, mint egy állomásfőnök, aki fehér huzatú fülesfotelban zötykölődhet Záhonytól Hegyeshalomig . . .

— Ez igaz, de több munkaórát is teljesít.

Nagy érdeklődés

— Könnyű-e, nehéz-e a tisztképző?

— A jelentkezőket, a helyi főnökségek által kiválasztottakat mi még alapos szűrővizsgának vetjük alá. Azt vizsgáljuk, milyen szakmai alaptudással rendelkeznek. A célunk az, hogy amennyire lehetséges, azonos szintről induljanak. Már a tesztvizsgán kiesik a jelentkezők huszonöt-harminc százaléka. *Aki bent marad, öt hónapos levelező jellegű előkészítőn vesz részt, ahol általános tantárgyakat tanul.*

— A tisztképzőn különböző korosztályok képviseltetik magukat egy évfolyamon belül is. Érezhető ez a tanulmányi eredményen?

— Akik több éve vannak a vasútnál, könnyebben elsajátítják a gyakorlati ismereteket. A fiatalabbaknak ezért kicsit nehezebb ez az iskola.

— Hogyan felelnek meg az iskolai követelményeknek a hallgatók?

— A korábbi években egy százharmincas évfolyam egyharmada megbukott a vizsgán. Most az új felvételi rendszer bevezetésével ez tíz százalékra csökkent. A változás oka elsősorban az, hogy maga a felvételi megszigorodott. *Például a forgalmi-kereskedelmi tisztképzőn az előfelvételin százhúsz emberből csak harmincöt ment át az első nekifutásra.* Kerestük, mi lehet ennek az oka. A mi követelményünk túl magas, vagy a vizsgázók képessége gyenge? A jelentkezőknek különórákat adtunk kereskedelmi tantárgyakból. Ennek az lett az eredménye, hogy a százhúszból most már hetvenen tudtak elfogadható előfelvételit produkálni.

— Hosszú évek óta idén indult először műszakitiszt-képzés az intézetben. Mi volt a szünet oka, és mi indokolta az újraindítást?

— *A megszűnés oka 1980-ban az volt, hogy az állami oktatásban is lehetett ilyen jellegű, megfelelő képesítést szerezni.* Ezenkívül a győri főiskolán is képeztek szakembereket azzal a céllal, hogy vasúti középvezetők lesznek. Ez utóbbiak azután vagy nem jöttek a vasúthoz, vagy elméleti szakemberek lettek. Az állami oktatás a közelmúltban visszaminősítette a technikusi képesítést, így már mi sem fogadhattuk el. Ha az érintett dolgozóink a 175 órás továbbképzésen nem vesznek részt, mi is visszaminősítjük őket. Ez a rendelkezés körülbelül kétezer emberre vonatkozik, de közülük már a fele eleget tett az új követelményeknek. A most beinduló műszakitiszt-képzés iránt érthetően nagy volt az igény, és reméljük, hasonló gondjaink nem lesznek ezzel az oktatási formával.

A tudást elismerik

Agárdiné Dancsák Ildikó a Debreceni Épület- és Hídfenntartó Főnökségről, *Kis Tamás* a vezérigazgatóság személyzeti osztályáról és *Barta Kálmán* a budapesti igazgatóságról már túl vannak a vizsgákon. Olyan felsőfokú munkaügyi képesítéssel rendelkező MÁV-tisztek ők, akiknek tudását a pályaudvarok kerítésein túl is elismerik szerte az országban, bármelyik munkahelyen.

Mi másról lehetne kérdezni őket ebben a pillanatban, mint arról, mit is adott számukra ez az iskola.

— *Azt most már mindenképpen látjuk, hogyan kapcsolódnak egymáshoz a lényeges dolgok* — mondja *Kis Tamás.* — Látjuk, érezzük azt is, mi van a felszín alatt.

Ez az iskola minden bizonnyal egyéb dolgokra is kioktatta őket. De ha „csak" annyi volt a tanulás eredménye, amit *Kis Tamás* mondott, már akkor is sikeres volt az oktatás.

Ebben a pillanatban már felszabadultak a tegnap még vizsgadrukkal küszködő diákok. „Kész emberek", komoly vasúti tisztek. Érthetően jó a kedvük, hiszen úgy érzik, holnaptól szebben süt a nap, holnaptól más lesz a világ. Holnaptól ők is első osztályon utazhatnak.

Pataki Kálmán

Múzeumnak is beillik

Idegenforgalmi látványosság

Az országban egyedülálló ez az állomásépület

Messze földön híres a Kalocsa környéki népművészet. Az országban egyedül itt festik, pingálják az asszonyok a lakószobák falát, a házak tornácait, maguk festik a puhafa bútorokat. Minderről az idelátogatók nap mint nap meggyőződhetnek. Két éve újabb népművészeti látványossága van a városnak: a vasútállomás, amelyet a szegedi igazgatóság régi, úgynevezett népies formában állított helyre. A felvételi épületben található népi fafaragások, a váróterem és a perontető egy részének falfelületén lévő virágdíszítésű, virágmintázatú pingálás lenyűgöző látvány. *Nem csoda, hogy a Kalocsára érkező turistákat a Népművészeti ház után elsőként ide hozzák. Van olyan nap, amikor több százan tekintik meg az állomást.*

A pingált váróterem múzeumnak is beillik. Bútorzata a 30-as években készült: nagy asztal, rajta nyitott vendégkönyv, a fal mellett padok. Két vitrinben pedig a Kalocsán gyártott termékekből állítottak össze bemutatót.

— Az átadás óta vendégkönyvünkben 12 ezer belföldi és 4800 külföldi látogató bejegyzése található — mondja nem kis büszkességgel *Wolf Mihály* állomásfőnök. — A külföldi turisták Nigériától Ausztráliáig, Monacótól a Dél-Afrikai Köztársaságig, összesen 39 országból érkeztek, köztük több híres ember is megfordult az állomásunkon.

Egy francia csoport ezt írta a vendégkönyvbe: *„Két földrészt bejártunk, de ez olyan szép, hogy ilyen máshol nincs is!"* Az aláírás: *Verne Gyula* Klub, Nizza. Egy másik látogató, *Bánki Lászlóné* így vélekedett: *„Az országban talán egyedülálló ez az állomásépület."*

— Vigyáznak-e a látogatók az értékekre?

— Igen — feleli határozottan az állomásfőnök. — Vendégeink vigyáznak a rendre, a tisztaságra. Nincs eldobott cigarettavég, papírgalacsin. Váróteremünket a csoportos vagy egyéni látogatók részére mindig kinyitjuk.

Kiskőrös és Kalocsa között naponta hat pár személyvonat közlekedik, napi 500-600 utast szállítva. Takarékossági okokból egy Bz motort közlekedtetnek, amit a lakosság sínautóbusznak nevezett el. Az itt tanuló diákok és a katonák hétvégi utazásakor nagyobb szerelvényekkel indítják a vonatokat. *Bevételeik növelése érdekében szeretnék jobban kihasználni idegenforgalmi lehetőségeiket. Az ide látogatóknak több szolgáltatást nyújtanak.* Jelenleg csak a vezérigazgatóság forgalmazásában megjelent helyi képeslapokat árusítják.

— Áruszállítási feladataink az utóbbi időben növekedtek — folytatja az állomásfőnök. — Plusz feladatot most a cukorrépa Hatvanba szállítása jelent. Legnagyobb fuvaroztatónk a Kalocsa Környéki Agráripari Egyesülés paprikafeldolgozó üzeme, amely a világ minden részébe szállít. Főleg 20 lábas konténerekben utazik a paprika az USA-ba és Kanadába, kocsirakományként pedig a Szovjetunióba. A KAGE-nek van egy agrokémiai központja, napi 10-15 vagon műtrágya érkezik részükre, amit azután innen a megyébe közúton terítenek. A műanyagipari vállalatnak korom alapanyag érkezik.

Feladásaik között a műanyag italosláda a legjelentősebb. Az EKA elektromos készülékek gyára lámpatesteket, burákat, a Budamobil Gépjárműgyár pedig pótkocsikat, nyerges vontatókat küld a megrendelőnek.

— Kapcsolatunk a vállalatokkal eredményes. A rakodásokat az előírt időn belül befejezik — mondja *Pirisi András* kereskedelmi hivatalnok, aki egyben az állomás főbizalmija. — *Mi nemcsak munkaidőben, hanem azon kívül is jó viszonyban vagyunk a felekkel. Közös kirándulást szerveztünk a Volán és a KAGE dolgozóival, s e kapcsolat is hozzájárul a feladatok zavartalan megvalósításához.*

— Márciusban átvettük a Volántól az öttonnás, közepes konténerek szállítását — veszi vissza a szót az állomásfőnök. — Gépkocsikat állítottunk be, amelyekkel Kalocsa, Kiskőrös és Kiskunhalas, valamint a környékükben lévő kisebb települések fuvaroztatóit szolgáljuk ki.

Ugyancsak Kalocsán jött létre az idén tavasszal az igazgatóság második takarítócsoportja, amely Bács-Kiskun megye, valamint szükség esetén a szentesi üzemfőnökségek területén is gondoskodik a felvételi épületek tisztaságáról.

Pirisi Andrástól megtudom azt is, hogy az utóbbi években javult a dolgozók munkakörülménye is, jelentősebb létszámgondjaik nincsenek, az utánpótlás biztosított. Az itt dolgozók munkáját minősíti az a tény, hogy 1976-tól minden évben elnyerték az Élenjáró Szolgálati Hely címet.

Gellért József

A gépészek szeretik a szakmát

Győrött, a közlekedési főiskola vasútgépészeti tanszékén ebben az évben sem okozott gondot a beiskolázás. Gimnáziumokból és a szakközépiskolákból két és félszeres volt a túljelentkezés és ez alkalmat adott a válogatásra. Ez azt jelenti, hogy a vasútgépészek képzésében továbbra is lehet számítani az utánpótlásra.

— Azt mondják a járműjavítókban és más vasútgépészeti üzemekben, hogy a gépészek nem pályaelhagyók, szeretik szakmájukat és ha műszaki megbízatásuk színvonala is kedvükre való, akkor több évre elkötelezik magukat egy munkahelyen. Van ennek a ragaszkodásnak köze az oktatáshoz?

— Reméljük, igen — válaszolja *Simányi Miklós* tanszékvezető tanár, aki maga is húsz esztendőt töltött egy helyen, az Északi Járműjavítóban. — *Ebben az évben már új tanterv szerint készültek hivatásukra a vasútgépészek.*

— Nehezebb az új tanterv anyagát elsajátítani?

— Akik a szakmához közelebb vannak, azoknak egyszerűbb elsajátítani a szinte felefele arányban elosztott elméleti és gyakorlati képzés anyagát. A járműszerkezeti, kocsiszerkezeti, villamos vontatási és dízeles járművek fenntartási és karbantartási anyaga ma már összetettebb, mint korábban volt. Aki hamar el tudja dönteni, hogy melyik ágat választja, az államvizsgára előnyhöz juthat; azaz több ideje jut a választott szakma megismerésére és gyakorlására.

— Milyen a vasútgépészek főiskolai felszereltsége, gondolok itt a korszerű műszerezettségre, ami a tudományos munkát is elősegítheti?

— *Idejében gondoskodott a főiskola a műszerek és a hozzá tartozó gépek beszerzéséről. Van lehetőségük a hallgatóknak a kísérletezésre is.*

— Jó a kétszeres túljelentkezés, de milyen a visszajelzés a már több éve munkában álló hallgatókról?

— Nagyon kedvező, és elmondhatjuk, hogy sokat tudnak segíteni a jövő mérnökeinek képzésében. Mind a járműjavítók, mind pedig a Ganz műszaki gárdája — sok végzett hallgatónkkal — szoros kapcsolatban van a tanszékkel. Nemcsak utánpótlást kérnek, hanem a műszaki fejlődés eredményeiről is érdeklődnek. Reméljük, hogy ezt a kölcsönös bizalmat később is kamatoztatni tudjuk.

— A három évfolyamon milyenek most a hallgatói arányok?

— Harmincöt első évesünk van. Miután meg volt a lehetőség a választásra, reméljük, hogy valamennyien kitartanak elhatározásuk mellett. A másodévesek 15-en. a végzősök 19-en vannak.

Z. F.



Tudományos munkára is van lehetőség



Korszerű műszerek a dízelek méréséhez

Közétkeztetés

Évek óta biztosítanak a vasutasoknak közétkeztetést az Utasellátó Vállalat Győr-Sopron, Vas és Zala megyei igazgatóságának az üzletei. Nagykanizsán az üzemi konyha átépítése idején az ottani étteremben, illetve az innen elvitt ételekből táplálkoztak a jogosultak. Jelenleg szombaton és vasárnap ebédelnek ott a szolgálatban lévő vasutasok. Zalaegerszegen több éve ugyancsak hétvégéken kapnak meleg ételt az igénylők. Körmenden és Sárváron — üzemi konyha hiányában — az Utasellátó látja el a dolgozókat kedvezményes árú előfizetéses ebéddel.

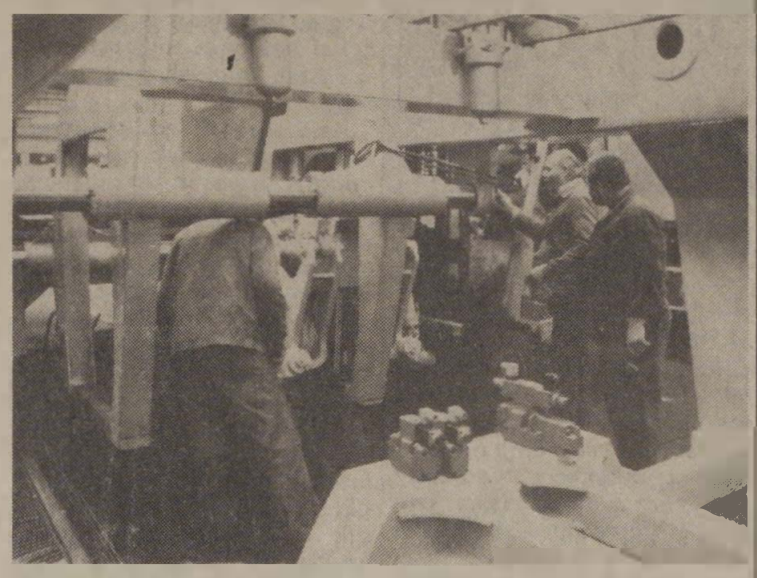
A szombathelyi vasúti üzemi konyha szombaton és vasárnap zárva tart. A vasutasokat október elejétől itt is az Utasellátó látja el meleg étellel.

A jászkisériek sikere

Átadták a vágányszabályozó gépláncot



Az új vágányszabályozó géplánc



Szerelik a következő gépeket

Október 28-án a jászkiséri építőgép-javító üzemben ünnepélyes külsőségek között adták át az első hazai gyártású, középteljesítményű vágányszabályozó gépláncot a pályaépítőknek.

A jászkisériek az osztrák, a svájci és a nyugatnémet gyártó cégektől vásárolt vágányszabályozó gépekkel eddig is bizonyították, hogy azokat maximálisan ki tudják használni, télen pedig mindig kifogástalanul felújították ezeket a bonyolult gépeket. Ezért határozták el a gépláncok gyártását is, amely három év alatt valósult meg.

A géplánc óránként 600 méter vágányszabályozásra képes. A vezérgép végzi a pálya szintezését hossz- és keresztirányban, valamint az aljak aláverését. A gép szabályozási pontossága szintben és irányban plusz-mínusz 1 mm. Technológiai sorrendben ezt a gépet követi az univerzális gyorságyazatrendező, amely az ágyazat profiljának kialakítását oldalaléjével végzi, míg homlokékje elteríti a sínek között a kavicsot, seprűszerkezetével letakarítja a visszamaradt követ, a fölösleget pedig az ágyazat szélére szórja. *Ezután érkezik a vibro-hidraulikus aljzattömörítő gép, amely a zúzott követ tömöríti az aljzat között és a széleken. Egy ilyen karbantartott pályán biztonságosan közlekedhetnek a gyorsvonatok is.*

Az új géplánc nemcsak gyors és pontos munkát végez a vasúti pályán, hanem a vágányzár is rövidebb egy-egy javításnál, mert ezek a gépek gyorsan a helyszínre érnek, hiszen 60 kilométeres óránkénti sebességgel közlekedhetnek. A gépláncot követheti egy ugyancsak hazai gyártású kitérő-aláverő, amelynek paraméterei hasonlóak „testvéreihez" és egy kitérőt 40 perc alatt képes szabályozni.

Az üzemben készült gépek mindegyike megfelel a világszínvonal legújabb követelményeinek. Berendezései, irányító egységei korszerűek, balesetmentesek. Kabinjaik fűthetők, rezgésmentesek, hangszigeteltek.

Ha ezt a négy gépet a nyugati piacról kellett volna beszerezni, akkor 167 millió forintba került volna, valutában számítva. *A hazai gyártásban készült géplánc ára 70 millió forint.* Ebből az összegből mindössze 22 millió forintot kell devizában a még hazai gyártásban nem szereplő alkatrészekért, műszerekért áldozni

A jászkisérieket eddig is több külföldi műszaki delegáció kereste fel, akik elismerően nyilatkoztak munkájukról. A technikailag és műszakilag felkészült gárda évente 10-15 ilyen géplánc előállítására is képes.

Mészáros András, a MÁV vezérigazgató-helyettese az ünnepség után üzembe helyezte az első hazai gyártású pályaépítő gépláncot.

Zelman Ferenc

Elhamarkodott épületátadás

Kinek a szívügye?

Novemberben fűtés nélkül — Eldugult lefolyók — A műszaki osztály átvette — Tűzcsap sugárcső nélkül

Mind ez idáig azt hittem, az építőipar már nem okozhat nekem meglepetést, hiszen láttam néhány frissen átadott lakást. Október utolsó hetében — a fűtési szezon megkezdése után két héttel — azonban felül kellett vizsgálnom álláspontomat. Szolnokon, a tiszai vasúti híd polgári fegyveres őrsége számára a helyi ÁÉV egy bázist épített. Az egyemeletes, mintegy 400 négyzetméteres épületet kétévi munka és többszöri határidő-módosítás után október 9-én vette át a debreceni igazgatóság műszaki osztálya — úgy tűnik, kissé elhamarkodottan.

A gát mellett álló, előregyártott elemekből összerakott épületen messziről semmi feltűnőt nem lehet látni. *A kerítéshez közeledve éri az embert az első megrázkódtatás.* A szögesdrótot a kifelé hajló tartóvasakra úgy tették fel, hogy körülbelül tíz perc alatt bárki leszerelheti: kívülről aggatták fel rögzítés nélkül.

De kerüljünk beljebb. Az étkezőben a mosogató fölött felirat: *„Rossz, ne használd!"* Törött a PVC lefolyócső. A zuhanyozóhelyiségben nem folyik a meleg víz, pedig a bojler működik. Pontosabban, ha kinyitjuk a csapot, folyik, de néhány másodperc múlva elapad a víz. Valahol dugulás lehet.

A WC-t sem lehet használni. Megpróbálták annak idején, de a padlóba süllyesztett szifonból feljött a szennyvíz. Ma már nem is kísérleteznek vele, mert az öblítőtartály sem működik: még a lehúzója is hiányzik.

Sipos András, az őrség parancsnoka jó házigazda módjára kalauzol körbe. *Megmutatja a diópánt nélkül felrakott ablakot, amit csak a zár nyelve és az imádság tart a helyén, majd az emeleti tartózkodóba megyünk. A kézmosócsap itt is nagyon takarékosan folyik: fél óra alatt meg is telik egy pohár friss, hideg ivóvízzel.* Ám hűsítőre — ilyenkor október végén — már nem nagyon áhítozik az ember, inkább a meleg szoba a vágya az őrségből visszatérőknek. A szolgálatban lévő őrség fele ugyanis ebben az épületben van készenlétben.

— A múlt évben szerelték be a kazánt, s a télen már kipróbáltuk — mondja *Sipos András.* — A víz hőmérséklete azonban nem emelkedett 40 fok fölé. Értesítettük a műszaki osztályt, de azt a választ kaptuk, hogy nem értünk hozzá. Most, átadás előtt is volt három próbafűtés, dőlt a füst, de a víz csak nem melegedett. *Ennek ellenére átvette a műszaki osztály.* Végül megszületett a döntés: a kazánt ki kell cserélni. Meg is vették az újat, de ehhez meg nincs rostély, a kereskedelem csak egy-két hét múlva tudja pótolni.

Az új kazán a ház sarkánál kuporog. Ez már jóval bizalomgerjesztőbb, mint az elődje, ám mégis kicsinek tűnik: egy családi ház fűtésére jó lehet, de ide . . .

Ha már úgyis kinn vagyunk az udvaron, megnézzük a tűzcsapot. Már kezdtem abban a hitben ringatózni, hogy újabb meglepetés nem érhet, de most döbbenek csak meg igazán. A tűzcsaphoz nincs kulcs és hiányzik a szekrényből a sugárcső meg a tömlő.

— Megkockáztatom — mondja *Sipos András* —, hogy a műszaki osztálynak nem volt szívügye, hogy ez a ház rendben elkészüljön. Már az építkezés alatt is láthatók voltak a hibák, de ügyet sem vetettek rá. Több mint két hete költöztünk be, de még ma sem tudom, mikor lesz fűtésünk. Van ugyan két villanyradiátorunk, de mi az ekkora épületnek? A műszaki osztály meg csak annyit közölt, hogy az ÉHF átvette az épületet és a „kisebb javításokat" ők, vagyis a szolnoki 12-es építési és hídfenntartó főnökség fogja végezni. Ez eddig rendben is volna, de kérdem én, kis hibák ezek?

(Demeter)

A térfőnök hite

— Október 29-én végleg lejár a mandátum . . . — mosolyog ősz bajsza alatt a rákosrendezői körzeti üzemfőnökség veterán térfőnöke, aki az újságírónak megengedi, hogy a többi kollégához hasonlóan *Rudi* bácsinak szólítsa.

Késő Rudolf főfelügyelő 1947 óta áll a MÁV szolgálatában, s fizikai frissességén, szellemi teljesítményén mintha csak javított volna az eltelt negyven év.

— Napszámosként kezdtem a pályafenntartásnál, és állandó tanulás nyomán haladtam fölfelé. Segédtiszt 1952-ben lettem, később tiszti vizsgát tettem. s itt, Rákosrendezőn a legkülönbözőbb szolgálati helyeken dolgoztam.

A folytonos szellemi megújulás mellett Rudi bácsit hosszú sportpályafutása is örökifjúvá „konzerválta". Különösen az 1955—77 közötti évekre emlékezik vissza szívesen; ekkoriban röplabdázott, asztaliteniszezett, NB III-ban futballozott.

Rudi bácsi arca egy pillanatra megkeményedik, amikor arról faggatom, hogy ő, a tapasztalt vasutas: miben látja a vasút jelenlegi bajainak okait?

— Tartsanak bár vaskalaposnak, mégis azt mondom, hogy *manapság teljesen elhanyagolják a fiatalok öntudatra nevelését.* Nem tudunk hatni az ifjúságra semmivel, illetve csakis a pénzzel. Mi, annak idején nem sokat gondoltunk a pénzre, hivatásnak választottuk a vasutat. Tudja, ha már egyszer annyiból kell gazdálkodni amennyi van, legalább az ösztönzés tartson lépést az élettel. A „melóst" mindig az érdekli, hogy mennyi van a borítékban. Ha rajtam múlna, én az évközi, évvégi prémiumokat hozzátenném a havi illetményhez, elvégre készpénzből ért a magyar. Jól tudom, hogy mindehhez már nincs sok közöm, hiszen pár hét múlva nyugdíjba vonulok. Furcsa lesz, hogy nem kell naponta vonatozni Pilisszentiványról, hiányozni fognak az öreg cimborák is. Mit tehetek? Kárpótol majd a két unokám, no, meg a harmadik, aki már útban van. Ezután majd azt is megengedhetem magamnak, hogy amikor kedvem tartja, kezembe vegyem a horgászbotot . . .

(T. J.)

Környezetvédelem

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének környezetvédelmi munkabizottsága október 13-án Szegeden, — az igazgatóság környezetvédelemmel foglalkozó szakembereinek bevonásával — megvitatta a közelmúltban tartott ellenőrzések tapasztalatait és a soron lévő feladatokat.

Megyik Ferenc, a GySEV igazgatója, a munkabizottság vezetője elmondotta, hogy a vasútigazgatóságok közül legutóbb a szegedi területen vizsgálták a környezetvédelem helyzetét azzal a céllal, hogy felhívják a figyelmet a megoldásra váró feladatokra. *A nagyobb szolgálati helyeken tartott ellenőrzések során vizsgálták az általános környezetvédelmi szempontokat, a tisztaságot, az állomások és munkahelyek környezetét a parkosítást, a vízfelhasználást,a csatornázást, a hulladék elhelyezését és annak megsemmisítésének lehetőségét, a levegőtisztaságot, a zajvédelmet stb.*

A vizsgálatok megállapították, hogy a szegedi igazgatóság területén az elmúlt években — a MÁV anyagi lehetőségeinek függvényében — sokat tettek a környezetvédelem érdekében. Főleg azokon a területeken értek el sikereket, amelyeket szervezési intézkedésekkel megoldhattak.

A tanácskozáson elhangzott, hogy alapvető feladatuknak tekintették a tisztaságot és a rendet.

Az igazgatóság területén már nem üzemel gőzmozdony. Ahol lehetőség van, ott a létesítmények hőszükségletét vezetékes gáz felhasználásával biztosítják. Szentesen elkészült a hulladékégető, amely főleg az olajszármazékok égetését szolgálja.

A munkabizottság tagjai elismerően nyilatkoztak a szegedi rókusi teherkocsimosó telepről, ahol a rendkívül mostoha körülmények ellenére kiemelkedően dolgoznak.

G. J.

Kisújszálláson csökkent a forgalom

Némi túlzással el lehet mondani: egykor Kisújszállásról a szélrózsa minden irányába indultak vonatok. Komoly — vagy talán komor — változást a hetvenes évek hoztak, amikor előbb a csorba—túrkevei gazdasági vasutat szanálták alig valamivel később pedig megszüntették a dévaványai mellékvonalat is. Az idevalósi vasutasok ma is bánatos nosztalgiával emlékeznek a régi idők állomására, hiszen a két említett vonal tagadhatatlanul élénkebbé tette Kisújszállás forgalmát.

— Véleményünk szerint kár volt megszüntetni a vonalakat — mondja *Létrik Endre* vezénylőtiszt, aki idestova harminc éve szolgál Kisújszálláson. — *Ilyen hatalmas mezőgazdasági területen elképzelhetetlen, hogy egy vonalnak ne legyen utas-, de főleg teherforgalma.* Ecsegfalván például nagy mennyiségű cukorrépát raktak vasúti kocsikba. Búza és kukorica is volt bőven. A gazdasági vasút a vonala mentén fekvő összes földterület termékenyét ide hordta az állomásra. Egy baja volt csupán. Pénzhiány miatt a pálya és a járművek már elavultak. Biztos vagyok abban, hogy ha néhány millióért felújítják, mára tízszeresen is megtérült volna a befektetés.

— Volt ezeken a vonalakon személyforgalom is — egészíti ki *Létrik Endre* mondanivalóját *Szentpéteri Istvánné* üzemgazdász. — A környező falvakból annyi diák járt be, hogy tele lett velük egy-egy vonat. *Arról nem is beszélve, hogy aki ma Miskolc, Debrecen, Nyíregyháza felől Dévaványa környékére igyekszik, az óriási kerulővel, Szolnok felé éri el úticélját.*

— Legnagyobb bajunk, hogy a város nem fejlődik — folytatja a vezénylőtiszt. — Ez abból is megállapítható, hogy amíg a hasonló kisvárosok gyors ütemben iparosodnak, nálunk nincsenek termelőüzemek, az iparosítás elkerülte Kisújszállást. *Mikor idekerültem, még hét malom is dolgozott a környéken, most egy sem.* Pedig jó szándékban nem volt hiány. Néhány kisebb gyáregységet a városba akartak telepíteni, de sokan ellenezték.

„Ilyen termőföldre gyárakat építeni?" — háborodtak föl sokan. Nem is lett semmi az egészből, még a kórházat is Karcag kapta. Egyetlen reményünk a téglagyár volt, de a várakozásokkal ellentétben olyan kicsi a termelése, hogy az építőanyagot már a kapuban eladják, ami marad, azt közúton szállítják el. A helybeli téeszek már nem foglalkoznak cukorrépa-termeléssel. Ezek után nem csoda, ha a szolnok—debreceni vonalrészen nekünk van a legkisebb föladási kocsiforgalmunk; naponta legfeljebb öthat vagon.

A személyforgalom is csökken — jegyzi meg *Szentpéteri Istvánné.* — A téeszek ma már saját autóbusszal szállítják dolgozóikat. Nem támaszkodnak sem a Volánra, sem a vasútra. Az utazási kedvet állomásunkon nem növelték a különféle kedvezmények sem.

T. Z.

Utasellátás a Dunán

A Dunán április közepétől október végéig közlekednek a MAHART személyszállító hajói. A belföldi forgalomban közlekedő Táncsicson és Hunyadin, valamint a Budapest—Bécs közötti nemzetközi járatokon az Utasellátó Vállalat mozgószolgálatának hajózási üzeme végzi az utasok kiszolgálását. Három hajón, a Táncsicson, a Hunyadin és az osztrák vizeken Bécs térségében tartózkodó Rákóczin melegkonyhás éttermet üzemeltet a vállalat.

A mozgószolgálat hajózási üzeménél hagyomány már, hogy a főszezon befejeztével a vezetők számvetést készítenek a végzett munkáról. *A számvetésre* — nevezzük inkább rendhagyó termelési tanácskozásnak — *ezúttal október 30-án, pénteken délután került sor a Vigadó téri hajóállomáson horgonyzó Táncsics fedélzetén.* Erre az eseményre mindig meghívják azokat a partnereket is — MAHART, BKV képviselőit —, akikkel tavasztól őszig szolgálják a dunai turizmus érdekeit.

— Hogyan álltak helyt a hajókon az Utasellátó Vállalat mozgószolgálati üzemének dolgozói? — kérdeztem *Virág József* üzemvezetőtől.

— Nálunk a forgalom alakulását nagymértékben befolyásolja az időjárás — kezdte a beszélgetést. — A tavasszal például többször is előfordult, hogy a rossz idő miatt a MAHART nem indított hajókat. Emiatt a májusi és a júniusi forgalmunk nagyon gyenge volt. *A tervet csak 70-80 százalékra teljesítettük.* Sajnos a Bécsben tartózkodó Rákóczi hajón is végig gyér volt a forgalom. Ami azt eredményezte, hogy még a bázis forgalmát sem tudták az ott dolgozó kollégák teljesíteni. *Ezzel szemben a Táncsics és a Hunyadi személyzete túlszárnyalta az előző évi teljesítményt. A szárnyashajók forgalmi adatai is kedvezően alakultak.* Az egy hajóra jutó átlagforgalom 28 százalékkal haladta meg a tavalyit. A travel shop áruértékesítésből származó konvertibilisvaluta-bevételünk még ennél is nagyobb mértékű, 31,1 százalék volt.

— Van-e arra adat, hogy a hajókon hányan vették igénybe az Utasellátó szolgáltatásait?

— *A szárnyashajókon csaknem harmincezren, a belföldi járatokon pedig egymillió-százhatvannyolcezren.*

— Hogyan alakult az üzem áruforgalmi bevétele?

— A tervezett huszonegymillió-háromszázezerrel szemben huszonkétmillió-háromszáznegyvenháromezer forintot értünk el. Bővítettük étel- és italválasztékunkat, és növeltük a szolgáltatások színvonalát. Az egész szezonban jó munkát végzett a Táncsics hajó személyzete. Szinte kivétel nélkül nagy hozzáértéssel végezték nem éppen könnyű munkájukat.

A szezonzáró termelési tanácskozás fehér asztal mellett, baráti beszélgetéssel folytatódott, melyen *dr. Sebes Miklós*, a vállalat vezérigazgatója, *dr. Bognár András* gazdasági vezérigazgató-helyettes és *Paskó György*, a mozgószolgálati igazgatóság vezetője is részt vett.

(Visi)

Valóra vált az álom

Vasutasból történész

A Hadtörténeti Intézet igazgatóhelyettese, *dr. Tóth Sándor* ezredes, a történettudományok kandidátusa a Kapisztrán térre nező szobájában emlékezik vissza a múltra.

— Vasutas voltam ifjú emberként. Soha nem gondoltam arra, hogy miféle ember lehet egy történész, pláne a hadtörténész, s valójában őszintén el kell mondanom azt is: féltem a katonaságtól és éppen e félelem keltette fel érdeklődésemet a vasút iránt. Azért jelentkeztem vasutasnak, hogy ne kelljen bevonulnom!

— A családban voltak vasutasok?

— *Édesapám is vasutas volt. Ő tanácsolta nekem akkoriban: „Fiam, ha nem akarsz a frontra kerülni, légy te is vasutas." Követtem a példáját. Vasutas lettem, forgalmi szolgálattevő. Ennek köszönhettem, hogy még 1949-ben is felmentést adott a vasút a katonai szolgálat alól.*

— Hogyan lett katona?

— Úgy, hogy tartalékos tiszti tanfolyamra hívtak be, s amikor elvégeztem, „megsúgták", hogy hivatásos katona is lehetnék. Ráálltam, s a folyamőrszertárhoz kerültem pénzügyi szolgálattevő beosztásba. Közben elhatároztam, hogy elvégzem az egyetemet, mert akkor már bujkált bennem az, hogy történelemtanár legyek.

— Mi vonzotta a történelemhez?

— Csodálatos dédi- és nagyszüleim voltak. Rengeteget meséltek. *Ámuldozva hallgattam anyai dédnagyanyám elbeszélését arról, hogy 1849-ben szülővárosomon, Pásztón, miként vonult át egy kozák alakulat. Nagyapáimtól pedig egyremásra hallottam a katonaélményeket.* Hát így történt, hogy én, aki azt hittem, mindörökre vasutas maradok, egyszer csak azt vettem észre: hivatásos tiszt vagyok!

— Könnyen ment a tanulás?

— Könnyen, de valami váratlan dolog mégis közbejött. Nevezetesen, hogy már az első évet végigtanultam az esti egyetemen, amikor kiderült, elöljáróim nem is tudtak arról, hogy mire adtam a fejem. Ám akkor már hagyták, csak hadd tanuljak tovább, és kineveztek a Hadtörténeti Levéltár és Múzeum pénzügyi szolgálatvezetőjének.

— Ez még mindig messze volt a történelemtől.

— De bent voltam az intézetben, ahová 1951. november 8-án kerültem és december 10-én már alapszervi párttitkár lettem. *És 1952-ben hamarosan valóra vált a nagy álmom is: átminősítettek hadtörténésszé.* Persze, ez még csak a pálya kezdetét jelentette. Sikeresen államvizsgáztam az egyetemen, majd sorra publikáltam kisebb hadtörténeti cikkeket, tanulmányokat. Az első könyvem 1955-ben jelent meg, s ekkor lettem a hadtörténész alosztály vezetője is.

— Mi érdekelte elsősorban?

— Kezdetben feltétlenül a régmúlt, a kuruckor. Volt parancsnokom, *Vértes Imre* ezredes azonban rábeszélt arra, hogy foglalkozzam a Horthy-hadsereg történetével. El is kezdtem a búvárkodást, de közelgett a felszabadulás tizedik évfordulója, amikor azt mondták: *fogjak hozzá egy, a felszabadító hadműveleteket felidéző könyv megírásához.* Jó katona lévén nekiveselkedtem a feladatnak, megírtam a könyvet, s megjelent. Persze, ha valaki, hát én ismertem a könyvem gyengéit: *ekkor még kevés kutatásra adódott lehetőség.* Ám a könyv megjelenése után hosszú időre ennél a témánál horgonyoztam le. Közben azért írtam a Horthy-hadsereg történetét, tanulmányokat készítettem, publikáltam. Kutatási lehetőséget kaptam a szovjet katonai levéltárban is. 1963 és 1968 között minden évben hónapokat töltöttem Moszkvában, a Hadtörténeti Levéltárban. Mikrofilmről tanulmányozhattam a felszabadító harcokkal kapcsolatos forrásanyagokat. 1965-ben jelent meg a második, *A szovjet hadsereg felszabadító harcai Magyarországon* című könyvem. Ennek megírásánál már igen sok szovjet hadműveleti iratot, sőt német és magyar dokumentumokat is felhasználtam.

— Hogyan, mivel folytatódott a munka?

— *Budapest felszabadítása* címmel jelentettem meg újabb munkámat — tette elém egyik legújabb könyvét *dr. Tóth Sándor* ezredes. — A Magyarország hadtörténete című nagyszabású munkában én írtam a Horthy-kor hadtörténeti összegezését. Most újabb könyv van készülőben. Egy új dokumentumkötet készül Magyarország felszabadításáról, benne lesznek mindazok a fontos szovjet, német és magyar hadtörténeti dokumentumok, amelyek nélkülözhetetlenek a történelmi folyamat teljes megismeréséhez. Ez várhatóan 1990-ben lát majd napvilágot.

— Szerettem mindkét munkahelyemet. *Vasutas éveimre úgy emlékszem vissza, hogy akkor, abban az időben nem is tudtam volna szebbet elképzelni.* De hát az ember arra születik, hogy kiteljesedjen. Nekem ez megadatott. Kutatásaim, történelmi munkáim hozzásegítettek közelmúltunk jobb megismeréséhez. Az a régi váltóállítás, amely életemet más irányba terelte, helyes volt. Csak hálás lehetek a sorsnak, hogy azt csinálhattam egész életemben, amit szeretek, ami kedvemre való.

Takács Tibor

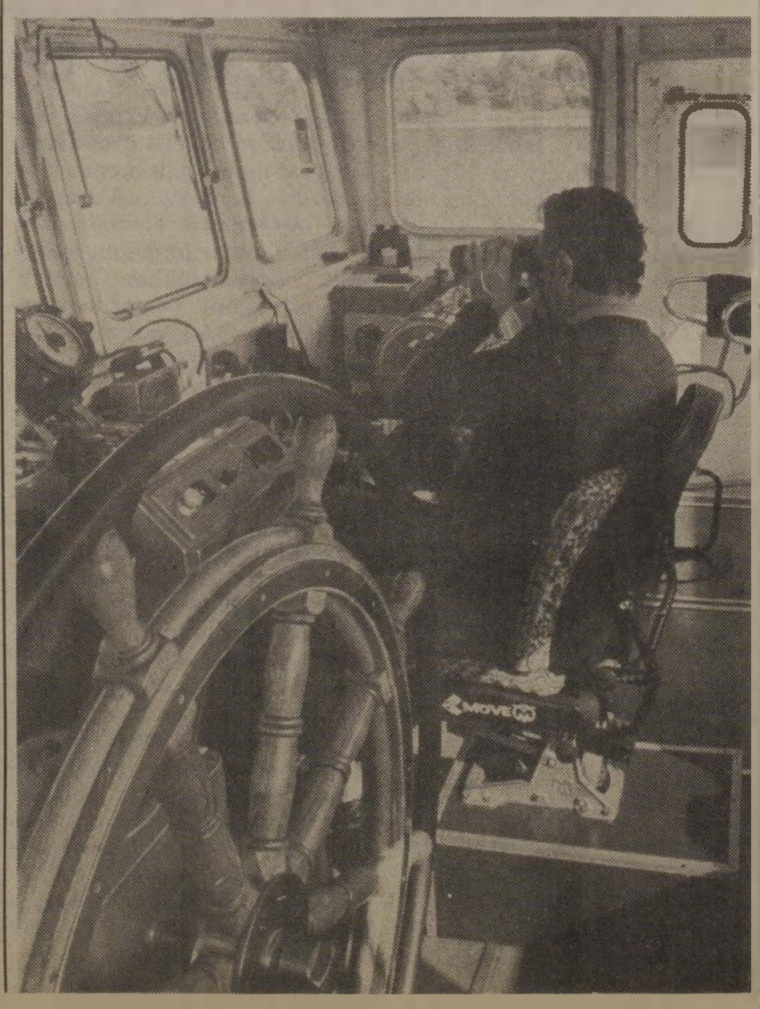
Húsz éve a Dunán



Immár huszadik éve járja a Dunát márciustól októberig a SZOT üdülőhajója, a Budapest. A nagy októberi szocialista forradalom 50. évfordulója tiszteletére bocsátották vízre a Ganz Danubius óbudai hajógyárában, 1967-ben. A két 400 lóerős dízelmotor felfelé 8—10, lefelé 20—25 kilométeres sebességgel hajtja a hajót, amely egy szezonban átlagosan harminc utat tesz kétszázhat üdülővendéggel a fedélzetén

(Fotó: Mayer György)





Szarvasi változások

Szarvas, ez a Körös-parti kisváros az évek során idegenforgalmi központ lett. Kedvelt kirándulóhely, s különösen híres arborétuma vonz sok látogatót. A vonattal érkezők első benyomása kedvező: szép, tiszta állomásépület, virágosított parkok, gondozott környezet.

Földesi Lajos állomásfőnök nem kis büszkeséggel vezet végig az állomáson, amely az elmúlt öt-hat évben teljesen megújult. A vonal átépítését követően 1981-ben készült el az új felvételi épület. Korszerűsítették az állomás térvilágítását, rakterületet burkoltak, utastájékoztató berendezést szereltek fel, három éve pedig új iparvágány épült az állami tangazdaságnak.

Az állomásfőnök irodája valóságos bemutatóterem. A vitrines szekrényekben a város üzemeinek termékeiből gazdag választékot állítottak össze. Van itt lámpa, kávéfőző, vasaló, rizs, vetőmag, műanyag labda, és még sorolhatnánk tovább. *1971-től minden évben elnyerték az élenjáró szolgálati hely címet.*

— A város legnagyobb vállalatai között emlegetik a vasutat is, s mi ennek a rangnak igyekszünk megfelelni — magyarázza a főnök. — *Valamennyi célkitűzésünket rendre túlteljesítjük, s arra törekszünk, hogy az utasok, illetve a szállítópartnerek kedvező véleményt alkossanak munkánkról. Havonta 10-12 ezer a fizető utasok száma.* A városban két főiskola működik. Az ide járó 800-1000 diák utaztatása (főleg a hétvégeken) is a mi feladatunk.

— Évente 190-200 ezer tonna az áruforgalmunk, amit három iparvágányon és az állomás közforgalmú rakodóterületén bonyolítunk le. Legnagyobb fuvaroztatónk a Szarvasi Állami Tangazdaság, amely az elmúlt évben 101 ezer tonna árut szállított vasúton. Őket követi a Vetőmagértékesítő Vállalat évi 18-20 ezer tonnás forgalommal. A mi feladatunk még a szomszédos Békésszentandrás áruforgalmának a kiszolgálása is. Állomásunkon naponta 10-15 kocsit adnak fel, az ide érkezők száma pedig 25 körül mozog. Nagyon jó a kapcsolatunk a szállító felekkel.

Közben belép az irodába *Lakatos Sándor,* a tangazdaság szállítási üzemének vezetője. Megragadom az alkalmat, hogy a vasút és a tangazdaság kapcsolatáról érdeklődjem.

— 1984-ben MEFA-pályázatból iparvágányt építettünk — mondja. — *A MÁV adott 22 millió forintot, mi azt 20 millióval megtoldottuk. Ebből 900 méter hosszú rakodóvágány, négyezer négyzetméter burkolt rakterület, 180 négyzetméter tranzit raktár, vagonkirakó berendezés, 20 tonnás daru épült.* Nyolc vállalattal van megállapodásunk az iparvágány használatára. Évente 100 ezer tonna árut mozgatunk, ebből 25 százalék a saját áru, a többi a nyolc iparvágány-használóé. 1985-től megindult a 20 lábas konténerekben való áruszállítás. Évente 650-700-at kezelünk. Konténerekben jön többek között a borsó, a rizs, a fehérnemű, a cement, s azzal fuvarozzuk innen a Vas-Fémipari Szövetkezet termékeit, a különféle háztartási gépeket.

— Mindig időben kirakják az árut?

— *Igen. Tavaly például 4004 kocsit kezeltünk, s abból mindössze 24 volt a késedelmes kirakás. Idén, az első fél évben csupán egyet adtunk vissza késve.*

— Jól dolgozik a komplexbrigád is — veszi vissza a szót az állomásfőnök. — Tavaly januárban alakult, s vállalásaikat a szállítási feladatok teljesítésére tették meg. Egymás segítése, a rendszeres tájékoztatás, a rakodások mielőbbi befejezése a fő cél, amit eddig sikerült is teljesíteniük.

Gellért József

Kőszeg és Szombathely között

Vonat mint autóbusz

Új — az országban egyedülálló, kísérleti jellegű — személyszállítási forma kialakításán dolgoznak a szombathelyi igazgatóság szakemberei. Kőszeg és Szombathely között vonattal autóbuszrendszerű utasszállítást szándékoznak bevezetni.

Az új személyszállítási rendszer bevezetésének a feltételei adottak. A vasútvonal mentén, útközben nincsen kerülővágány, esetleges keresztezési akadály. A vonatok indulása és érkezése általában azonos időközökben történik. Ezen a szakaszon a Csehszlovákiából importált, úgynevezett Bz motorvonatok közlekednek.

A kilométer-távolságok lehetővé teszik az egységes 4 és 8 forintos, teljes árú menetjegyek bevezetését, amelyeket az utasok — a Volán-jegyekhez hasonlóan — maguk kezelnének. Természetesen a teljes árú jegyek mellett hétféle különböző kedvezményekre jogosító menetjegyek is forgalomba kerülnének. *A vonatokon mikrofon segítségével tájékoztatnák az utasokat a megállóhelyekről, ahol a vonatok csak akkor állnának meg, ha ezt csengővel a leszálló utas jelezné, illetve ha felszálló utas várakozna a megállóban. Induláskor a Volán-járatoknál a már megszokott jelzést használják.*

Az igazgatóság a jegyek árusítására a két MÁV-végállomáson kívül a helyi postahivatalokat és áfész-üzleteket jelölné ki, illetőleg kérné fel.

Az új közlekedési rend számos megállóhelyen és a vonatokon szolgálatot teljesítő jegykiadó, illetőleg jegyvizsgáló munkáját tenné feleslegessé. Az előzetes számítások szerint az évi létszám- és energiamegtakarítás meghaladná a félmillió forintot.

(Jakab)

Komfort az expresszen

A szeptemberi verőfény, mintha igazolni akarta volna, nem véletlen, hogy a vasút a napfényről nevezett el expresszvonatot. Szemünkkel az első osztályú kocsit kerestük, amikor a szerelvény végén megláttuk a feliratot: KOMFORT.

— Te hallottad, hogy kínálták volna a hangosbemondón át? — kérdeztem.

— *Nem. De úgy látszik, csak a tv-ben, drága pénzért merik reklámozni* — összegezte a feleségem.

A kocsikísérő mintha egy török bazárban tanulta volna a szakmát, egy szemvillanás alatt ott termett, csomagjainkat a tárolóba tette, s a kiválasztott helyünkre kísért. Indulásig, egyéb szolgáltatás híján újságokat kínált.

Nem kértünk semmit. Ismerkedtünk a kocsival. Jó volt a csend, az egymásra figyelés, az udvariasság mindenki részéről.

A Nyugati pályaudvarról való kigördülés után *Ocskó Imre* — később tudtam meg a nevét — köszöntötte a vendégeket, ismertette a megállások helyét, a Szegedre érkezés időpontját. Tájékoztatott a szolgáltatásokról, melyek a megváltott jegyekben benne foglaltatnak, s arról is, hogy a video mellett a rádió és a magnó is az utasok rendelkezésére áll.

A videóról, illetve a televízióról feltétlenül szólni kell. Az utóbbit a komfortkocsi két végén helyezték el, de az ülések mind egy irányban voltak, így a hátul lévőt nem nézte senki. A videofilmek feliratosak, középről szinte olvashatatlanok. *Javasolnám, hogy a kocsi közepén függesszék fel a készüléket, mivel az utasok nem fordítják meg a foteleket, hogy ne zavarják a mögöttük ülőket. A videoklip már mindenki számára élvezhető volt képben és hangban egyaránt.*

A percnyi pontossággal érkező Napfény kísérői elmondták, hogy több törzsvendégük is van, s a gyakorlottabb utazók a repülőgépek kísérőihez hasonlítják őket. A Budapest—Szeged közötti járaton *Sánta Antalné, Somlai Gézáné* és *Ocskó Imre* eddig állják az összehasonlítást.

Zs. B.

Intő példa

Minden ünnep előtt azért izgulunk, hogy lesz-e elegendő mentesítő vonat Miskolc, Szombathely, vagy Szeged felé. A halottak napján szeretteinkre emlékezünk. Ilyenkor jóval többen kelnek útra, mint általában. Az idén is zsúfoltak voltak a vonatok, nemcsak a Budapestről indulók, hanem az ideérkezők is. A Déliben pénteken percek alatt megtelt a szombathelyi gyors, a Nyugatiban a szegedi, a Keletiben a még mozgó beérkező vonatra szálltak a Miskolcra utazók — félve, hogy nem jut ülőhely. A koszorúkat, virágokat már az ablakokon adták fel. Intő példa ez a jövőre nézve, hogy valamilyen kapcsolatra mégiscsak szükség lenne utas és vonatszervezők között, mert a mentesítő járatot nem elég egy-két órával az indulás előtt elhatározni.

FELHÍVÁS

A SZOT Balatonfüredi Oktatási Intézet az Egészségügyi Minisztérium és a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság közreműködésével a rendeletek egységes értelmezése és alkalmazása – a rehabilitációs tevékenység színvonalának javítása érdekében *a rehabilitációs bizottsági vezetők és tagok részére tanfolyamot hirdet.*

Az ötnapos oktatás keretében a résztvevők a rehabilitációval kapcsolatos egészségügyi, munkáltatói, tanácsi, szakszervezeti feladatokról, a vállalati rehabilitációs bizottságok működésével, ezen belül ügyvitellel kapcsolatos kérdésekről és a társadalombiztosítási jogszabályokról kapnak tájékoztatást.

Az ötnapos, bentlakásos (vagy bejárásos) tanfolyamról, annak eredményes elvégzéséről a meghirdető szervezetek közös igazolást adnak.

A tanfolyam helye: SZOT Oktatási Intézet, Balatonfüred, Széchenyi út 20., telefon: 43-033.

Részvételi díj: bentlakással: 3300 forint.

Bejárás esetén: 1700 forint.

Időpontok: 1987. december 1—5., 1988. február 23—27., 1988. március 29—április 2.

Jelentkezési határidő: november 1., 1988. január 20., 1988. február 29.

A korlátozott beiskolázási lehetőség miatt kérjük a jelentkezési határidők betartását.

SZOT Oktatási Intézet
Balatonfüredi Igazgatósága

Pályaudvarok

A kispénzűnek titulált (de melyik nem az?) hátizsákos magyar turista számára olyanok a vasútállomások és óriás pályaudvarok, akár a kezdő táncosnak a kályha. Oda érkezik, onnan indul tovább; sokszor a köztes időben is menhelyéül szolgál.

*

Európai csavargásaim során gyakran kényszerültem arra, hogy pályaudvarokon töltsem az éjszakát, így spórolva meg a másnapi továbbinduláshoz szükséges pénzt. *A pályaudvarok szelleme, hangulata, s nem utolsósorban padjai mindenkor mély benyomást tettek rám.* Amikor útjaimra emlékezem, a rangsorolás önkéntelen, de nagyon is praktikus szempontok szerint folyik: abban a bizonyos városban milyen is volt az állomás, mennyire bizonyult toleránsnak a fáradt vándorral szemben.

A leltár természetesen nagyon vegyes. Kedvező és lehangoló tapasztalatok egyaránt szerepelnek benne, ám összességében vallom, hogy a mai hobó számára is biztos pont a vasút, no és természetesen az állomás. Hóban, esőben, metsző szélben olyan, mint a középkorban a templomok. Azylumot, vagyis menedéket ad az elcsigázott „menekülőnek", akinek már minden erejét kivette a városnézés, a hidegen fogyasztott félkész konzerv, vagy éppen a kialvatlanság gyötrő démona.

Kedvenc állomásom a varsói Centrál pályaudvar, amit a lengyel fővárost időnként ellepő magyar üzsesszzarándokok nemes egyszerűséggel „Hotel Márvány"-nak kereszteltek el. Pedig csak műmárvány a burkolata és a kövezete. *Óriási üvegkalitka, amiben vígan repkednek a galambok. Önkiszolgáló étterme mindössze egyetlen órára zár be, rendőrei pedig nem háborgatják a hálózsákba burkolódzó szundikálókat.* Mellesleg a padok eléggé rövidek és kényelmetlenek. Ezért aztán a gyerekek rendszerint a földön (műmárványon) alszanak.

Idei látogatásom, figyelemmel a magánszobák ötezer zlotyis áraira, újabb érdekes tanulsággal szolgált. A Centrál melletti régi állomásépület alagsorában nagyszerűen „felszerelt" váróterem van, három ember hosszúságú, már-már „puha" padokkal. Honfitársaimmal, akik inkább az „elegánsabb" „Hotel Márvány"-t választották, nem volt szívem megosztani felismerésemet.

Egyebek mellett a varsói pályaudvaron fürödni is lehet, feltéve persze, ha a vándor már olyannyira koszos, hogy e köztusolóban van gusztusa.

Tusoló a londoni Victoria-pályaudvaron is van, igaz ott nem lehet aludni. Szorgos színesbőrű felvigyázók kérik el a csellengőtől a peronjegyet. A Victoria méltóságteljes és kopottas, akár az angol szokásrend. Hordárok és vécésnénik minden mennyiségben, itt aztán nincsenek munkaerőgondok. Apropó WC. Amikor asszonyom kivárva a hosszú sort, végre szemtől szembe találta magát a csokiarcú vécéhölggyel, angol nyelvtudását fitogtatva megkérdezte tőle, hogy odabent akad-é toalettpapír. A fekete madam először elsápadt, pontosabban sötétkék lett, aztán meg szemei szikrát lövelltek, és sipítozva kérdezte meg nőmtől, árulja már el, hogy az afrikai vadon mely zugából érkezett.

Magyarországról persze ő sem hallott, ahhoz a brüsszeli egyetemistához hasonlóan, akivel az ottani pályaudvar előtt találkoztunk. *Az utak feltúrva, az alagutakban arab munkások. Épült a metró. Barátunk, kissé kapatos volt már a korai óra ellenére, éppen azt bizonygatta, hogy tegnap este igazságtalanul hagyták helyben ezek az arabok.* Duzzadt orral szipogott s a Hungary szó hallatán előbb azt kérdezte, hogy éhesek vagyunk talán (hungry angolul annyit tesz, hogy éhes), aztán újabb magyarázkodásunk nyomán végre úgy tűnt, hogy dereng neki valami, mert sokat sejtetően nézett ránk, és kijelentette, hogy: *aha, szóval az egy amerikai város.*

*

Brüsszelben a pályaudvar akár egy vásárcsarnok: sárga kockakő burkolat, piacszerű üvegtető és hatalmas faajtó. Vesztünkre hittünk a csomagmegőrzőnek, s hálózsákjainkat nem vittük magunkkal. Ám ígérete ellenére az állomás este tizenegykor bezárt, s mi ott álltunk egy szál trikóban a fagypont körüli éjszakában. Zárt kapualjakban húzódtunk meg, s úgy látszott, hogy ez aztán csövezés lesz a javából. *Szerencsére, még mielőtt megfagytunk volna, kiszúrtunk egy kocsmát, ahova az éjszakai újságosok jártak.* Végül is Brüsszelben nem aludtunk, annál többet Doverban, a kompállomás épületében, némi Calvadostól megtámogatva. Ha arra téved, és szerény valutakeretéből kell gazdálkodnia, ajánlhatom mindenkinek. Előbbihez adalékul: Nagy-Britannia területére lépve a vámtiszt leplezetlen cinizmussal kérdezte meg, hogy fontba átszámolt ellátmányunkkal kettő avagy három napig gondoljuk kihúzni.

Dovert és a másik parton Ostende-t jó szívvel javasolom, ellenben óva intek minden arra járót Dortmund barátságtalan bahnhofjától. Gyanús figurák őgyelegtek az éjszakai nyugvóhelyünkül kiválasztott pad körül, viszont *Derrick* egyenruhás kollégái közül egyet sem láttunk.

Szó se róla, a csövezés nem veszélytelen, habár nyugat-európai turnénk során ekkor tapasztaltuk először a jó- és rosszakaróink által megjósolt fenyegetettséget. Végül is a peron huzatos biztonságát voltunk kénytelenek választani, s a menetrend szerint elsuhanó vonatok zakatolása ringatott bennünket álomba.

Hirtelenjében számba véve Európa nagyvárosait nehéz lenne kiválasztani, hogy hol nem csöveztem. Akinek a külföld nem az IBUSZ-nál kezdődik, nyilván ugyancsak került már hasonló helyzetbe. Szegény ember vízzel főz, feltéve persze, hogy konzervjét van hol megmelegítenie. Meg aztán nálam igényesebb és okosabb embertársaim is szentesítették már a célt az éppen kéznél levő eszközzel. Ennyi moralizálgatás után álljon itt kerek perec, hol nem ajánlatos nyugvást keresni. Közép-Európában maradva Prága eleve kiesik; vis maior, azaz külső erőhatalom avatkozik bele az állomási idillbe: *a pályaudvarokon ugyanis nincsenek padok.*

Zakopánétól, bár pazarul festői fekvésű állomás, azért tanácsolok el mindenkit, mert a milicia jeles egyedei óránként fölkeltik a népet. *Az egyenszürkére mázolt Lipcsében meg sem próbáltunk aludni.* A klasszikus sztalinista építészet egyik műremekének számító pályaudvar büféjében maradandó „élmény" ért bennünket: a kolbászhoz szervírozott mustárt a la' natur a markunkba kanalazták. A lipcsei sokk azáltal lett teljes, hogy — mivel Nyugatról érkeztünk, — a honi márka helyett konvertibilis valutában kérték tőlünk a vonatjegy árát.

*

Végezetül azt mesélem el, hogyan is volt, amikor két és fél éves kislányommal ketten béreltük ki Burgas tengerparti pályaudvarát. Hajnali fél négykor kellett indulnunk a repülőtérre, viszont az éjszakát nem volt hol eltölteni. Hiába tiltakoztam, mutogattam a pici gyerekre, a rend őrei sajnálkozva mondták, hogy nem tehetnek kivételt, és kitessékeltek bennünket a hálóhelyül kiszemelt állomásról.

Tódor János



Október 28-án az Állami Népi Együttes műsorában bemutatták a lakodalom legszebb dalait és táncait Palócföldtől Erdélyig. Ezen kívül a vendégek láthattak hortobágyi pásztortáncokat és dél-alföldi csárdást is. A táncosok mellett a zenekar is kitett magáért: nagy sikerrel játszották el Liszt második rapszódiáját. A zongoraversenyt Berki László vezető prímás hangszerelte át tizenhárom tagú népi zenekarra.

KÖNYVSZEMLE

Közérzetjelentések a 80-as évekből

Három izgalmas és rendkívül aktuális könyv jelent meg az elmúlt hónapokban A közelmúlt (vagy ahogy a hetvenes éveket felmérő antológia címe ezt az időszakot jelölte: folyamatos jelen) egymást követő fiatal generációról, beilleszkedési nehézségeikről tudósítanak ezek a szociográfiák. Sok mindenről szó esik ezekben az írásokban, olyasmikről is, amiket hosszú évekig tabuként kezeltünk, remélve, hogy ha nem beszélünk róluk, nem is léteznek.

A narkomániáról sokáig nem volt szabad írni, mintha csak a kimondás fokozhatta volna a bajt. Boros István és *Vértessy Péter* — a Magyar Nemzet újságírói — *Narkóblues* című esettanulmányukat 1980-ban zárták le, s mindennél többet elárul a társadalmi nézőpontról, hogy ez a kitűnő könyv csupán most kapott zöld utat. Az immár felnőttnek nyilvánított közvélemény megtudhatja a dolgozatból, hogy honunkban a kábítószer- és gyógyszerélvezők (jogi terminussal· visszaélők) száma több tízezer lehet, s sajnos egyre növekszik.

Az elhallgatás következményeként (is) hiányos a gyógykezelő apparátus felkészültsége és speciális kórházi ágyaknak sem vagyunk bőviben. Ezért aztán a narkósok laza bluesait sokáig csak a rend — ez esetben — meglehetősen tehetetlen őrei hallgatták és véleményezték Valószínűtlennek tartom, hogy (folyamatos) jelenünk sok jóval kecsegtet, hiszen az államnak aligha lesz az eddigieknél több pénze az önsorsrontók kigyógyítására.

A margó pedig egyre „termeli" menekültjeit, s korántsincs könnyű dolga az írástudónak, aki a leíráson túl (is) segíteni akar, mert érzi, hogy ez a szolidaritás emberi kötelessége.

E makacs és következetes megszállottak egyike volt *Kőbányai János* is, akinek szociográfiáit, az ifjúsági szubkultúrával és zenével foglalkozó esszéit a hetvenes évek közepe óta olvashatjuk a folyóiratokban. Kérdezheti az olvasó, hogy a recenzens miért fogalmaz múlt időben. Nos, Kőbányai *A margón* című összegyűjtött „művei" utolsó fejezetében önmagáról, saját, az üggyel kapcsolatos kiábrándultságáról szól, mintegy jelezve ezzel, hogy a periféria problémáit a maga részéről befejezettnek tekinti. Kár lenne pedig, ha a Biztosítótű és bőrnadrág újbalos radikalizmussal fogalmazó szerzője, *A könnyű testi sértés* ütleget elszenvedő riportere, a margóra került nemzedék egykori „ideológusa", a dolgok „történésnélküli állapotát" konstatálva magára hagyná a margó elesett népét.

Bizonnyal sokunk emlékezetében él még *Csörsz István* első „hírhedt" munkája, az első magyar hippik, illetve galeritagok nézeteit közreadó *„Sírig tartsd a pofád"* című könyv, amelynek második része — a főszereplőket a hetvenes évek végéig követve — néhány éve látott napvilágot.

A hatvanas évek beat-generációjának dokumentálása után az író a nyolcvanas évek nemzedéki tagozódására, ifjúsági szubkultúrájára volt kíváncsi. Bár, megítélésem szerint, a divatirányok szerinti csoportosítás kissé erőszakolt, az *Elhagyott a közérzetem* című riportkönyv lapjain életszerű hitelességgel szólalnak meg valódi, ál- és intellektuális csövesek, hobók, punkok, valamint az úgynevezett középutasok. Egy nemzedék, amelyik úgy érzi, hogy nem tartozik sehova, amelyből teljességgel hiányzik az egykori beatnikokra olyannyira jellemző identitástudat. Közérzetnélküli sodródó gyerekek beszélnek itt nem éppen eseménydús életükről. Különösen az egyetemista punk-fiú monológja zavarba ejtő: mindennapokra korlátozott totalitási-igény, tudott és beismert eszmei zűrzavar, magány és tanácstalanság . . .

Válságban egy korosztály, sugallják Csörsz interjúi. Rossz zenék, értéktelen „eszmék", üresfejű, felfújt „ideálok", kommersz a köbön. S ami ezzel együtt jár: egy megfáradt (gondolkodásra olykor hajlamos) réteg rózsaszín nihilje.

Szokatlanul kemények ezek a közérzetjelentések, s ha már eljutottunk kimondásukig, jó lenne végre okulni is belőlük.

T. J.

Besze Imre

Pályamunkások

Harangot ránt a dél: eszünk,
verejtékszagú kenyerünk
morzsáin hangyák marakodnak.

Két keskeny csíkban fut az ég
a töltésen. Karcsú nyárfasor
vigyázza merre tart.

Ülünk a sínek oldalán,
a hű acél meg-megremeg:
valahol vonat közelít.

A harapás most megszakad,
társunk jelez. A vas-bika
kerékpatáin elrobog.

Arcunkba mar a csattogás,
hajunkat kékfüst fésüli —
kettéreped a déli csönd.

S bár messze már a vastömeg,
szánkban por feszül s fülünkbe
fészket kontyol a rohanás.

Ülünk a töltés oldalán; —
s verejtékszagú kenyerünk
morzsáin, hangyák marakodnak.

Barcs János

Hajnal csönd

Míg alattuk elballagok,
szólnak a vonat ablakok.
Bár szarkalábakat virágzik,
arcomon napsütés játszik.
Hiszek a tárt ablakoknak;
a füstös hétköznapoknak,
a mozdonyfüttyös hajnal-csöndnek,
ha átkarolja ezt a földet.

Zsirai László

Néha felparázslik

figyelmem táguló barlangrendszerében
lehettem volna masiniszta is . . .
ritkán még egy-egy gőzösre nézek,
vontatmányában cipeli álmaim.
hullik nyomában, hullik a korom,
s kormában néha felparázslik
örök gyermekkorom.



A nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója alkalmából meghirdetett szocialista brigádverseny keretén belül a Szovjetunió életét bemutató fotókiállítás nyílt a közelmúltban az Északi Járműjavító Törekvés művelődési házának szocialista brigádklubjában. A kiállítást a GTAÜ technológiai osztály Kandó Kálmán szocialista brigádja rendezte.

Gergely Gábor búcsúzik

„Nem vagyok a csúcson!”

Utolsó meccset sohasem vesztett

Boglyas haj, lekonyuló bajusz, barátságos tekintet. *Gergely Gábor* kétszeres világ- és négyszeres Európa-bajnok asztaliteniszező, a BVSC versenyzője. Edzés közben kerestem fel. Ha úgy hozza a játék, az asztaltól ‘eltávolodva, három méterről is visszaadja a labdát, védhetetlen lecsapásaikor kétszáz kilométeres sebességgel hagyja el ütőjét a kis kaucsukgömb.

— A sportvilágban egyre fiatalabb versenyzőket lehet látni a csúcson. Hogyan tud 34 évesen ilyen temperamentummal küzdeni?

— *„Fejben” kell ott lenni az asztalnál. Huszonöt évesen is lehet az ember kiégett, és harminc fölött is lehet fenn valaki, bár hozzá kell tennem, hogy nem vagyok a csúcson, nem vagyok válogatott.*

— Miért hagyott fel a profi versenyzéssel?

— Nem szégyenkezve, nem bujkálva kellett hazajönnöm Ausztriából. Azért hagytam abba, mert nem felelt meg a reményeimnek. Mint világbajnokot azért szerződtettek, hogy vigyem a csapatot, de nem volt homogén a gárda, volt aki nem is tudott eleget edzeni, így hiába hoztam az eredményeket, csak nem kerültünk feljebb.

— Miért nem tagja a magyar válogatottnak?

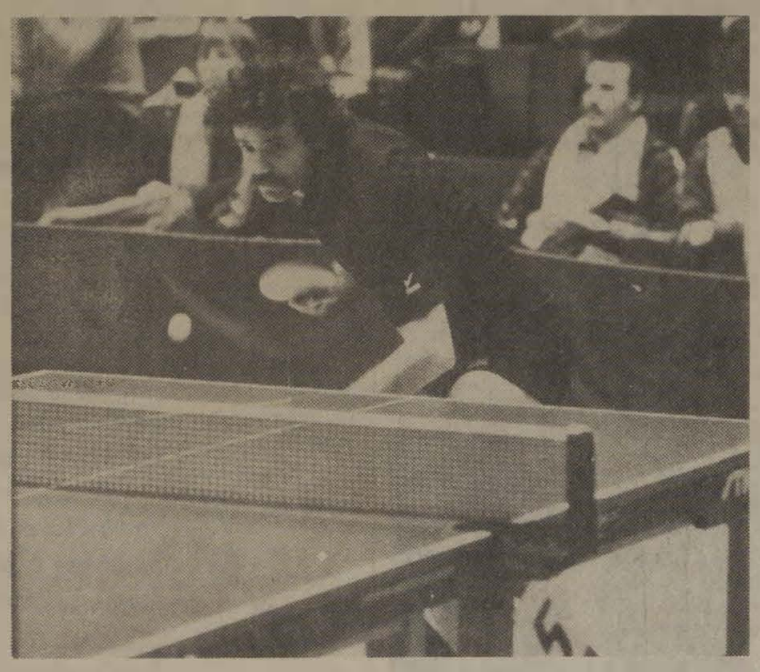
— Az 1985-ös göteborgi vb előtt egy héttel kihagytak az induló csapatból egy — azóta hazát változtatott játékos miatt. *Négy hónappal később már Ausztriában játszottam; kinn éltem, tehát nem indultam a hazai versenyeken és nem hívtak.* Egyébként a napokban kaptam a szövetségtől egy levelet, amelyben értesítenek, hogy november 15-én, a magyar nemzetközi bajnokság keretében, a döntők előtt, elbúcsúztatnak a válogatottságtól.

— Már el akart búcsúzni?

— *Meg sem fordult a fejemben.*

— Mihez kezd, ha pár év múlva leteszi az ütőt?

— Lehetek edző — gyerekekkel szívesen foglalkoznék —, de lehet, hogy egészen mást fogok csinálni. Nem tudom előre. Természetesen a sporttól nem akarok elszakadni.



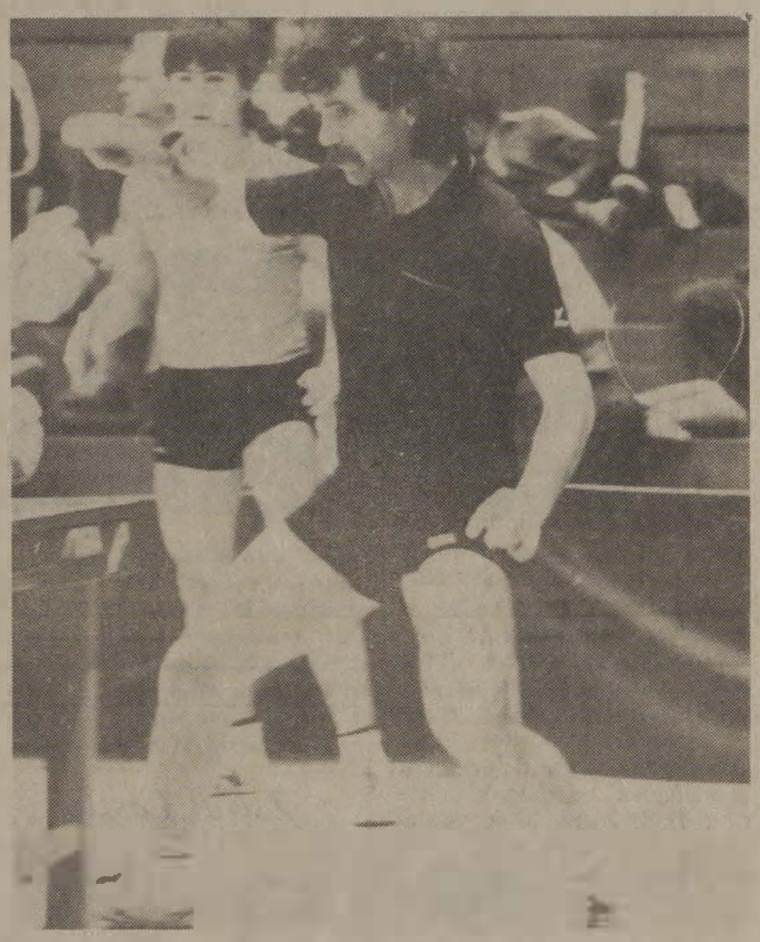
Feszült figyelem

A BVSC-től annyi mindent kaptam — bár adtam eddig is —, hogy szeretném viszonozni.

— Meséljen, kérem valami érdekes történetet!

— Az a helyzet, hogy hál’ istennek nem történik semmi. Vagyis igen: holnap utazik a csapat Franciaországba — és én nem megyek. Ez is egy sztori. Persze érthető, vannak tehetséges fiatalok, utazzanak. Egy hallgatólagos megállapodásunk van *Berczik Zolival,* hogy ahova lehet, a fiatalokat viszik. *Azonkívül én már nem akarom mutatni magam a nemzetközi mezőnyben, mert már nem szándékozom visszatérni a profi világba. Kétszázhetvenszeres válogatott voltam, mindig én játszottam az első és az utolsó meccset, s utolsó meccset sosem vesztettem.* Nagy teher volt ez, hát örülök, hogy végre pihenhetek. Gondolja el: három generációval játszottunk mi hárman *Jónyerrel* és *Klampárral,* illetve négyen, mert *Bercziket,* az edzőnket sem lehet kihagyni. Gyönyörű volt, amit végigcsináltunk, de már elég volt. Megfizethetetlen, hogy a családommal lehetek. Három gyerekem van, s korábban alig láttam őket, mert mindenhol voltam — edzőtáborban, versenyen, útközben —, csak otthon nem.

(d. k.)



Lecsapás



Mérkőzés után (Mayer György felvételei.)

HÍREK

— **Brigádjubileum.** Megalakulásának negyedszázados jubileumát ünnepelte Szombathelyen a MÁV Osztószertár-főnökség Kandó Kálmán szocialista brigádja. A házi ünnepségen Vámosné Kolocz Erzsébet termester, a brigád vezetője számolt be a brigád életéről, munkájáról, elért eredményeiről. A többszörösen kitüntetett kollektíva a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja és a MÁV Kiváló Brigádja címmel is büszkélkedhet.

— **Kiállítás a váróteremben.** A vasutas-szakszervezet nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házának szervezésében a helyi üveggyár termékeiből rendeztek kiállítást az állomás kultúrvárótermében. A kiállítás november 10-ig volt nyitva.

— **Áruszállítási csúcs.** Nagykőrös állomáson az év első kilenc hónapjára tervezett százezer tonna helyett száztízezer tonna árut szállítottak. Ez az eredmény jóval felülmúlja a múlt év hasonló időszakának teljesítményét. Ez egyben azt is jelenti, hogy az árutonnaterv teljesítésében a nagykőrösi vasutasok egy hónap előnyre tettek szert.

— **Győri táncosok sikere.** A formációs tánccsoportok dunántúli területi döntőjét a közelmúltban Székesfehérváron rendezték meg. A győri vasutasok Arany János Művelődési Házának formációs tánccsoportja sikerrel vette ezt az akadályt és biztosította részvételi jogát a Miskolcon decemberben rendezendő versenyre.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A szombathelyi járműjavítóban október 8–án szocialista brigádvezető-tanácskozást tartottak. Elsőként Baranyai László üzemigazgató számolt be az üzem háromnegyed évi eredményeiről. Ezután Márkus Imre tájékoztatta a brigádvezetőket a munkaverseny állásáról, majd Tima Tamás számolt be a vasutas szocialista brigádvezetők VI. országos tanácskozásáról.

— **Névadó.** Október 16-án névadó ünnepséget rendeztek a debreceni járműjavító művelődési házában. Az üzem óvodásainak köszöntője után az úttörők virággal kedveskedtek az édesanyáknak, majd kék úttörő nyakkendőt kötöttek az apróságok nyakába. Az üzem vezetőinek jókívánságait Fekete János tolmácsolta a szülőknek.

— **Kommunista műszak.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség jászboldogházi V. főpályamesteri szakaszának szocialista brigádjai kommunista műszakot szerveztek. A műszak alatt Jászberény állomáson vágánysza bályozást végeztek. A munkájukért járó bért szociális célokra fordítják.

— **Véradás.** A debreceni járműjavítóban október 7-én és 8-án véradónapot tartottak. A két nap alatt az üzem százhetvenkét dolgozója 67 liter vért adott.

— **Vetélkedő.** Évek óta jó a kapcsolat a szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottság és a városban levő Garasin katonai laktanya MN 37-15 számú alakulatának KISZ szervezete között. Legutóbb a vasutas fiatalok látogattak el a laktanyába, ahol vetélkedőn mérték össze tudásukat a katonákkal.

Vasutasbérlet

A vasutasbérlet második előadása december 6-án délelőtt 11 órakor lesz a József Attila Színházban, ahol J. Goldman: Az oroszlán télen című színművét mutatják be. A főbb szerepeket Törőcsik Mari, Garas Dezső, Ivancsics Ilona és Józsa Imre alakítják.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Lakáscsere

Elcserélném szolnoki 2,5 szobás összkomfortos tehermentes lakásomat Budapestire. Érdeklődni· Szabó lakás 143-119 telefonszámon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval Galgamácsa régi állomásépület emeletén lévő 3 szoba komfortos lakásomat, kisebb, gázkonvektoros lakásra (Gödöllő—Miskolc közötti, váci vagy salgótarjánira) Érdeklődni: Szűcs János, 2183 Galgamácsa, Tabán u. 30.

Elcserélném 65 négyzetméteres zuglói, erkélyes, gázfűtésű, kétszobás hívóliftes tanácsi, és 60 négyzetméteres budai telefonos gázfűtésű első emeleti MÁV-bérlakást, 4-5 lakóhelyiséges tanácsi lakásra. Érdeklődni: 569-147 telefonszámon reggel 9-ig és este.

Eladó Farmoson négyszáz négyszögöles telken szőlővel, az állomástól öt percre azonnal beköltözhető családi ház. Érdeklődni lehet: napközben Paksi. 01/64-00 üzemi vagy este: a 698-681 városi telefonszámon.

Elcserélném 67 négyzetméteres háromszobás, konvektoros, korszerű MÁV-bérlakásomat MÁV-dolgozóval, korszerű egyszobás vagy garzon tanácsi vagy öröklakásra, lehetőleg a III. kerületben. Érdeklődni: az 55-05 üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti IX. kerületi Gyáli út 15/B. 80 négyzetméteres magasföldszinti 3 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, kettő egyszobás komfortos tanácsi vagy egy szoba komfortos plusz ráfizetéssel. Érdeklődni telefonon: Batu Emma. 472-089.

Elcserélnénk kettő MÁV-bérlakást Pest környéki kertes családi házra. Az egyik lakás 37 négyzetméteres, Budapesttől 27 kilométerre, a másik 58 négyzetméteres, Budapesttől 33 kilométerre. Érdeklődni levélben: özv. Kiss Károlyné, 6090 Kunszentmiklós, Madách Imre u. 8.

Elcserélném 2 szobás, 86 négyzetméteres telefonos, komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat a Keletinél, két egyszobás, komfortos lakásra, az egyik lehet MÁV-bérlakás is. Érdeklődni telefonon: Országzky Károly, 338-495.

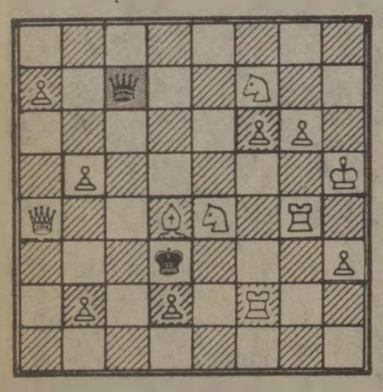
Elcserélném budapesti, XV. kerületi másfél szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat kiskőrösi vagy kiskunhalasi egy szoba összkomfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni munkaidőben: Nagy Lajosné 06/52-88 üzemi telefonszámon.

Elcserélném balatonfenyvesi 50 négyzetméteres, kertes szolgálati lakásom budapesti tanácsi vagy öröklakásra nyugdíjassal vagy MÁV-dolgozóval. Telefon: 499-702, Szalontai.

Elcserélném Budán a Vérmező közelében lévő kétszobás, összkomfortos, telefonos bérlakásomat MÁV-dolgozóval egy szoba garzon öröklakásra, vagy egy és félszobás szövetkezeti lakásra. Telefon: 568-022. Reggel 9-ig, este 20 óra után lehet érdeklődni, Magyar István.

SAKK

15. SZ. FELADVÁNY
A. I. Lobuszov
(Moszkva)
Matt 2 lépésben



Kiss János mesternek azáltal, hogy versenyünk bírói tisztét átadta a brazil **C. Belliboni**-nak, lehetősége nyílt arra, hogy teljesítse **V. Kiszeljov** özvegyének kérését, hogy férje feladványának hibáit mi küszöböljük ki az elhunyt helyett. Itt közöljük (algebrai jelölésben) az átdolgozott feladványt: 2. sz. feladvány (**V. Kiszeljov** és **Kiss János**): Világos: Kb2, Vc2, Bg4, Fa7, Fh1, Hc5, Hf1, a4, a6, b3, b7, d3, d7. (14) — Sötét: Kd4, Vf4, Fc8, Fh8, Ha8, Hb6, g5. (7) — Matt 2 lépésben.

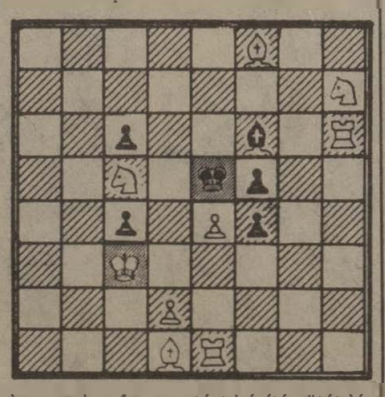
V. Golovkin 6. sz feladványát egy sötét gyalog a7-re helyezésével javította.

Szeptember 10-i feladványaink megfejtése talán egyszerűnek tűnhetett fejtőinknek. A 11. sz. (**Makarenko**) mű megtévesztésében és megoldásában két különböző báb ugyanarra a mezőre lépett (1. Hbc4? Fxa3' és 1.Hac4'). A feladvány a többször is emlegetett **Istokovics** Emlékversenyre készült. De mert a szerző a versenykiírásban megjelölt három pályamű helyett négyet küldött be, ezt átvettük rovatunk anyagába. A témakiírásnak annyiban sem felelt meg, hogy más mattok nem találhatók benne.

A 12. sz. (Notaro) feladvány talán gazdaságossági rekord, hiszen 10 bábbal mutatja be az olaszok kedvelt Chicco-témáját. A téma névadójának **G. Mentasti** igen hasznos könyvében (Prontuario del problemista) közzétett mintafeladványa 18 (11+7) bábot tartalmaz. A 12. sz. megoldása: *1.Be6, fenyeget 2.Ff4. Két változata van: 1. — Fd5/Ff5 2. — Bg6/Hf3.*

Fejtőink figyelmébe ajánljuk, hogy fenyegetést tartalmazó feladványokban csak a fenyegetést hárító sötét lépéseket vesszük figyelembe az elemzésben. Ezért a 12. sz. feladványban duálokról beszélni téves felfogást tükröz.

16. SZ. FELADVÁNY
Bakcsi György
(Budapest)
B: VBel=a7
Matt 2 lépésben



Figyelmesebb fejtőink közölték, hogy a 4. sz. (Fetmaksz) feladvány javításában nem találtak hibát.

A havi fejtői jutalmakat **Kovács János** (Őriszentpéter) és **Istokovics Anita** (Szeged) kapták.

Mai feladványaink elemzését szerkesztőségünk címére kell beküldeni (1068 Budapest, Benczúr u. 41.) két héten belül.

Kiélezett küzdelem

Sakkbajnokság Budapesten

A munkahelyi olimpia egész éven át tartó sakkversenyeinek legjobbjai október végén Budapesten találkoztak, hogy eldöntsék az országos bajnoki cím sorsát. A vasutas-szakszervezet szervezési és kulturális osztályának szervezésében lebonyolított versenyen tíz területi csapat 40 versenyzője küzdött az elsőségért. *A tömegsportversenyek történetében először számítógépes program vezérelte a teljes lebonyolítást, az ellenfelek összesorolását, az eredmények rögzítését, pontos tájékoztatást adva a verseny mindenkori állásáról.*

A szakemberek és versenyzők körében nagy érdeklődést kiváltó programot *Koppányi István* szakbizottság-vezető és *Seres László,* a MÁV SZŰ munkatársa, a sakk sportág elméleti szakemberei állították össze. Az egyébként svájci rendszerben lebonyolított verseny mind a kilenc fordulója éles küzdelmeket hozott, minden partija tartogatott meglepetést.

A kiélezett küzdelemre jellemző volt, hogy az utolsó forduló, utolsó játszmája döntött a győzelemről. A csapatküzdelmek során több fordulóval a befejezés előtt kitűnt, hogy a Szeged TIB csapata a legegységesebb, a legfelkészültebb, így győzelmük egy pillanatig nem volt kétséges. Meglepetést a központi hivatalok és intézmények IB csapata okozta, akik évek óta az élmezőnyben végeztek, most viszont a sereghajtók között szerepeltek.

A verseny zavartalan lebonyolításához és sikeréhez nagymértékben hozzájárult a Vasútépítő Törekvés Sportegyesület sakkszakosztályának, az egyesület vezetésének áldozatos munkája, akik minden feltételt biztosítottak a jó hangulathoz, a kényelmes versenyzéshez.

Eredmények: Csapatban a sorrend: 1. a szegedi TIB, 2. a budapesti TIB, 3. a debreceni TIB.

Egyéniben az első három helyezett: *Schön,* Szeged TIB, 8 pont; *Széchenyi,* Szeged TIB, 8 pont; *Mutshler,* Pécs TIB, 6 pont.

Székely György

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: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1853. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 16 *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

Ára: 1,50 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

1987. NOVEMBER 26.

Kibővített elnökségi ülés

Javaslatok a keresetek bruttósítására

A vasutas-szakszervezet elnöksége a hónap első felében kétszer is ülésezett. A november 3-án tartott ülésén a szocialista munkaversennyel kapcsolatos időszerű ágazati feladatok, a vasutasok ruhaellátásának új rendszere, az 1987. évi üdültetés tapasztalatai, a vállalati munkaügyi döntőbizottságok munkája, a személyi jövedelemadó várható hatása a félszázalékos ÖTA működésére, valamint az alapsegélyezési rendszerének továbbfejlesztése szerepelt a testület napirendjén. Az e témákban készült előterjesztéseket, javaslatokat vitatta meg, és az elhangzott észrevételekkel együtt elfogadta az elnökség. *A felsorolt napirendi pontok részletes ismertetésére lapunk következő számaiban még visszatérünk.*

Egy héttel később, a napirend fontosságára való tekintettel kibővített ülést tartott az elnökség. Ezen, a november 10-én, kedden megtartott ülésen a középirányító szakszervezeti szervek titkárai is részt vettek.

Ambrus András vezérigazgató-helyettes előterjesztésében a kibővített ülés részvevői megvitatták a kollektív szerződés hatáskörébe utalt jövedelemadó 1988. évi bruttósításának részletes vállalati szabályozását tartalmazó előterjesztést. Az alábbiakban tájékoztatásul közöljük azokat a tervezett szabályokat, amelyeket novemberben — véleményezés céljából — az alapszervezeti testületi üléseken is megvitattak, és decemberben a KV-ülés napirendjén kerül.

A MÁV kötelezettséget vállal arra, hogy változatlan egyéni teljesítmény esetén biztosítja a teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozók 1987. évi nettó keresetének megőrzését. Részmunkaidőben, nyugdíjasként, másodállásban, mellékfoglalkozásban foglalkoztatottak esetében pedig olyan arányú alapbéremelésre vállal kötelezettséget, mint amilyen arányban az azonos munkakörben teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozók alapbérét emelik. (A bruttósítás alapjául szolgáló nettó kereset: a dolgozó 1987. évi összes keresete — alapbér, teljesítménybér, prémium, jutalom, pótlék, stb. — csökkentve a ténylegesen levont nyugdíjjárulékkal.)

A bruttósítás keresetelemenként történik. Ez azt jelenti, hogy az alapbér és az előzőekben említett egyéb keresetelemek külön-külön kerülnek bruttósításra.

A 310 forintos bérpótlékot jogszabály alapján kötelezően alapbéresíteni kell, az ily módon növelt alapbért kell bruttósítani. Aki azonban az alapbér százalékában meghatározott pótlékban részesül, a tervezet szerint nem a teljes 310 forintot alapbéresítik, hanem ez az összeg csökken a pótlék kiszámított vonzatával. Azok a bérpótlékok, valamint díjak, amelyek jelenleg is az alapbér százalékában vannak megállapítva, automatikusan „bruttósodnak" az alapbér felemelésének arányában. Ilyenek a túlóra, százalékos műszakpótlék, nyelvpótlék, készenléti díj stb.

Az utazószemélyzet fix összegű műszakpótlék bértételei egységesen 25 százalékkal emelkednek. A melegüzemi pótlék vállalati bruttósítási átlagal, azaz 15,8 százalékkal emelkedik. Ugyancsak ezzel a 15,8 százalékos átlaggal emelkedik a jegyeladási és szolgáltatói jutalék, valamint az ügyeleti díj, különleges szállítmányok kísérésének díjazása.

Az utazószemélyzet teljesítménybérének kivételével a többi központilag, vagy helyileg bevezetett teljesítménybérek bértételeit nem MÁV vállalati átlaggal, hanem a szolgálati hely munkaköri átlagos bruttósítási százalékával kell emelni. Az átvezénylési díj, külföldi állomáson tartózkodás díja 25 százalékkal emelkedik.

Az olyan — évenként rendszeresen nem ismétlődő — egyszeri kifizetések, mint a törzsgárdajutalom, kiváló dolgozó jutalom, munkaverseny-jutalom, egyéni pályázatra fizetett díjazás stb. egyelőre nem kerül bruttósításra, ezek értékmegőrzésére később történik intézkedés. *Ez vonatkozik a kirendelési jutalomra is. A kiemelt forgalmi jutalék bruttósítást igazgatósági szinten, a kollektív szerződés igazgatósági függelékében kell meghatározni.*

Fontos garanciális szabálya a tervezetnek, hogy abban az esetben, ha a dolgozónak több kereseteleme van és az alapbéren kívüli keresetelemek átlagos bruttósítása egyénileg nem nyújtana fedezetet a teljes bruttósítási igényre, akkor e különbözetet az alapbérében kapja meg, már 1988. január 1-jétől kezdődően.

Mint ahogyan azt a Magyar Vasutas október 29-i számában közöltük, október 1-jei hatállyal nem került minden utazói munkakör teljesítménybére alapbéresítésre. A fennmaradt teljesítménybérekkel kapcsolatban — például mozdonyvezető, vonatvezető, vezető jegyvizsgáló, fékező — a vezérigazgatóság az október 8-i központi vezetőségi ülésen jelezte, hogy október 31-ig e teljesítménybérekre korszerűsített változatot készít. Ez azonban a szakszervezet elnökségének november 10-i ülésének időpontjáig nem került előterjesztésre, hanem a hatályos teljesítménybér-tételek fenntartására és az önálló bruttósítására tett javaslatot a vezérigazgatóság.

Tekintettel arra, hogy az elnökség nem hagyhatta figyelmen kívül az érintett dolgozók többségének, illetve rétegbizottságainak az alapbéresítésre vonatkozó javaslatait, alternatívaként ezt is vitára bocsátotta.

Alternatív javaslat került vitára a prémium bruttósításával kapcsolatban is. Az egyik változat szerint az 1987-ben fizetett prémium adóvonzatát beépítenék az alapbérbe és az ily módon megemelt alapbért már 1988. január 1-jétől bruttósítanák, *míg a másik változat szerint a prémium kifizetésekor mint önálló keresetelem kerülne bruttósításra a premizált dolgozó egyéni bruttósítási százalékával.*

Szakszervezeti javaslatra még a következő pontokkal egészült ki a tervezet: Az 1988. január 1-jétől érvényes alapbérről a munkáltató indokolással ellátott értesítést köteles adni a dolgozónak. (A vonatkozó jogszabály szerint ennek végső határideje 1988. január 15.)

A munkáltató köteles 1988. március 31-ig a dolgozó részére az 1987. évi bruttó és nettó keresetéről keresetelemenként és havi bontásban írásos elszámolást adni és ebben részletesen ismertetni az 1988. évi havi keresetelszámolás számításának menetét. *(Lényegében ezen az úton ellenőrizheti majd a dolgozó, hogy azonos teljesítmény mellett ne érje nettó keresetében veszteség.)*

A dolgozó munkaügyi vitát indíthat, ha azonos teljesítmény mellett az 1988. évi nettó keresete nem éri el az 1987. évi nettó keresetét. (Azok a dolgozók, akiknek keresete több keresetelemből áll, azok csak 1988. évi teljes nettó keresetük ismeretében tehetnek összehasonlítást és csak ennek alapján nyílhat joguk munkaügyi vita indítására. Természetesen nem kizárt a munkaügyi vita abban az esetben sem, ha a január 15-ig közölt új alapbért nem a kollektív szerződés szerint számították, vagy abba számítási hiba csúszott.)

Az alapszervezeti viták során kialakított vélemények, észrevételek feldolgozása után kerül kialakításra a végleges tervezet, amelynek elfogadásáról a vezérigazgatóság és a szakszervezet központi vezetősége decemberben dönt

H. Gy.

Háromnegyed évi mérleg

A MÁV kevesebb utast és árut szállított a tervezettnél

Amikor elkészült a vasút 1987 első félévi munkájának értékelése, a szakemberek többsége bízott abban, hogy az áruszállítás 4 millió tonna körüli lemaradását az őszi hónapokban pótolni lehet. Korábban ez rendre így is történt. Bizonyára még sokan emlékeznek rá — hiszen ez a folyamat a hetvenes évek végéig tartott — az őszi forgalom már augusztusban elkezdődött. *Azokban az években nem volt ritka a havi 12 millió tonnát meghaladó teljesítmény. Ezzel szemben ma, jó ha a 11 millió tonnát sikerül megközelíteni.*

Ezt tények is alátámasztják.

A vasút vezetői a harmadik negyedévre csekély mértékű növekedéssel számoltak. Ám a fuvarpiacon még szeptember első felében is alig javult a helyzet. S mivel a várt élénkülés elmaradt, a teljesítményekben sem következett be javulás. *Így a mérleg adatai szerint a vasút háromnegyed évi áruszállítási teljesítménye 83 millió tonna, ami azt jelenti, hogy a bázishoz és a tervhez képest egyaránt 3-4 millió tonna az elmaradás.* Az árutonna-kilométernél ennél is nagyobb a különbség. Ezzel szemben a belföldi forgalomban aránylag kedvezőnek mondható a teljesítés.

A fuvaroztatói aktivitás elmaradásától független minőségi mutatóknál sem következett be lényeges javulás. Pedig a biztonságos, a gazdaságos szállítás elsősorban rajtunk vasutasokon múlik. A teherkocsik átlagos forduló ideje 4,77 nap. Nagyon sok. A fuvaroztatókkal együttműködve ezen is lehetne javítani.

A költségek csökkentése szempontjából viszont nem hagyható figyelmen kívül, hogy a MÁV a bázishoz képest, napi átlagban mintegy 1764 teherkocsival kevesebbel látta el feladatát.

Az áruszállításhoz hasonlóan, a személyszállításban is tovább tart az utasok számának csökkenése. A háromnegyed év alatt elszállított 168 millió utas a bázisnál 2,2 a tervnél 1,5 százalékkal kevesebb. *Ugyanakkor az utaskilométer-teljesítmény a múlt évihez és a tervhez viszonyítva egyaránt elfogadhatóan alakult.*

Ugyanez, sajnos, nem mondható el a személyszállító vonatok menetrendszerűségi mutatójáról. A fajlagos késési idő 33,7 perc, 6 perccel rosszabb az előző évinél. *Különösen a nemzetközi forgalomban közlekednek nagy késéssel az expresszvonatok.* A vonatok külső és belső tisztítása sem javult a kívánt mértékben.

A negyedik negyedév első hónapjában, októberben már, ha kismértékben is, élénkült a fuvarpiac. Ennek eredményeként — az előzetes adatok szerint — a vasút 11 millió 61 ezer tonna árut szállított. Ez a bázishoz viszonyítva 96,3 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Az árutonna-kilométer teljesítménye 98,1 százaléknak felel meg.

A belföldi forgalomban 6976 ezer tonna árut adtak fel a partnerek vasúti fuvarozásra. Ez 99,3 százalékos bázis és 105,2 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Az exportforgalom is kedvezően alakult. Ezzel szemben változatlanul alacsony volt az import- és a tranzitforgalom. A tranzitforgalomban 75,9, illetve 88,9 százalékos volt a viszonyítási alapokhoz képest.

A záhonyi térség forgalma is érdekesen alakult. A széles nyomtávon belépett rakott teherkocsik mennyisége 9,4, a ki-, illetve átrakott kocsik mennyisége pedig 6,4 százalékkal emelkedett a múlt év októberéhez képest. A normálnyomtávú teherkocsikba berakott árusúly viszont 2,3 százalékkal alacsonyabb volt a tavalyinál.

A minőségi mutatók közül a tervezettnek megfelelően alakult a korszerű tehervonati mozdonyok kihasználtsága. A villamos mozdonyok napi hasznos futásteljesítménye 100,8, a nagyteljesítményű dízelmozdonyoké pedig 101,2 százalékos volt.

Ami a személyszállítást illeti, októberben 19 millió 600 ezer utast szállított a vasút. Ez a múlt évihez képest 99,7, a tervhez 98 százalékos teljesítménynek felel meg. A vonatok menetrendszerűsége valamelyest javult, az egy késetten közlekedett személyvonatra jutó fajlagos késési idő értéke a bázisnak megfelelően alakult.

Dinnyés—Székesfehérvár között

Befejeződött a rekonstrukció

Nagyobb utazási sebesség — villamosítás Megkezdődött Siófok állomás átépítése is

Az elmúlt hetekben a MÁV-INFORM jelentéseiből egyetlen nap sem hiányzott, amelyiken ne sorolták volna fel, hogy melyik vonalszakaszon kell az utasoknak pályaépítés, lassújelek, kerülő útirány, vagy autóbuszra való átszállás miatt kisebb-nagyobb késésekkel számolni. A hírekben leggyakrabban a Dinnyés—Székesfehérvár közötti szakasz átépítése szerepelt.

Ez a Budapest—Déli pályaudvar—Szabadbattyán—Murakeresztúr közötti vasútvonal a MÁV törzshálózatához tartozik. Az áruszállítás mellett — a nyári hónapokban — alapvető feladata a Velencei tó, valamint a Balaton déli partja személyforgalmának lebonyolítása. *Ezen kívül a Budapest—Székesfehérvár közötti szakasz, a környéki, s az elővárosi forgalom szempontjából is fontos szerepet tölt be.* Ugyanezen a vonalrészen bonyolódik le a Budapest—Szombathely viszonylatú személy- és teherforgalom is.

A vonalszakasz állapota, a nagy forgalom miatti elhasználódása, a felépítmény korossága, még nagyobb fenntartási munkával sem tette lehetővé a korábbi sebesség fenntartását. A vonalszakasz-átépítést az üdülőhelyi forgalom gyorsítása, korszerűbbé tétele mellett a villamosítás is indokolta.

A vonal-korszerűsítési koncepciót a Tárnok—Szabadbattyán vonalszakaszra még 1981-ben jóváhagyták. E szerint a korábbi 48 kg-os faaljas felépítményt új, nagyobb teherbírású 54,4 kg/folyóméter súlyú betonaljas felépítményre cserélik ki. Ezzel biztosítható a nagyobb utazási sebesség is. A vonal-korszerűsítéssel összefüggésben üzemi, szociális, illetve utasforgalmi célokat szolgáló épületek korszerűsítésére is sor került.

A VI. ötéves tervidőszakban 60 kilométer vágányépítés és 60 csoport kitérő kicserélése, az előirányzatnak megfelelően elkészült. A tervidőszaki munkálatás során már figyelembe vették a vonal későbbi villamosításával összefüggő előírásokat is. A vonali villamosítási program, Budapest—Szabadbattyán közötti szakaszát 1985-ben kezdték meg, befejezésként 1988. végét tűzték ki célul.

A népgazdaság és a MÁV gazdasági helyzete a villamosítás gyorsítására ösztönzött, ezért a munkákat gyorsítva a Budapest—Szabadbattyán vonalszakaszon a villamos üzemet december végéig megvalósítják.

A felsővezeték szerelési munkájával egyidejűleg kerül sor a Dinnyés—Székesfehérvár jobb vágányának átépítésére is. A vágányzárban végzett munkák ideje alatt a forgalom az elmúlt évben átépített bal vágányon bonyolódik. Az október 5-én megkezdett és november 23-ig tervezett — nagy eszközkoncentráltság mellett végzett — munka a programnak megfelelően halad. A vágányzári munka első félidejében elkészült a mintegy 8500 méter hosszú állomásközi vágányszakasz bontása, a zúzott kő ágyazattisztító rostálása, a teljes ágyazati cserére jelölt szakasz kihordása, valamint a vendégsínes vágány fektetése. A munkák haladási üteme biztosíték arra nézve, hogy a tervezett időpontban a villamos üzem megindulhat.

A villamos üzem beindulásával a vasút e vonalának új története kezdődik. A munka azonban nem áll meg. Már megkezdődött Siófok állomás korszerűsítése is.



Ferencváros keleti rendezőjében üzembe helyezték a gurító automatikus célfékrenszerét

(Cikkünk az 5. oldalon.)

(Zelman Ferenc felvétele)

Demokratikus légkörben

Varsóban tanácskozott a vasutas ágazati bizottság



A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének keretében működő vasutas ágazati bizottság szeptember 3-án és 4-én tartotta évi tanácskozását a varsói Tudomány és Kultúra Palotájában. A tanácskozást a nyílt, demokratikus és kreatív légkör jellemezte. Ez tükröződött a napirendek vitájában is.

A konferencia napirendjén szerepelt többek között a csehszlovák vasutasok egészségügyi és társadalombiztosítási ellátásáról szóló tapasztalatok; az angliai Eastbourne-ben 1986-ban megtartott 8. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium tapasztalatainak értékelése; Nyugat-Európa politikai és gazdasági helyzetének áttekintése a vasutak helyzete szempontjából; és végül a vasutas ágazati bizottság információs rendszerének kialakításával kapcsolatos feladatok megvitatása.

A tanácskozáson hét ország: Ausztria, Csehszlovákia, Franciaország, Lengyelország, Magyarország, az NDK és a Szovjetunió vasutas-szakszervezeteinek 15 képviselője vett részt. Szakszervezetünket *Tolnai Ildikó*, a központi vezetőség titkára képviselte A tanácskozást *Csenki Gyula*, a Nemzetközi Szövetség titkára vezette.

Az első napirend vitája során a résztvevők megállapították, hogy a társadalombiztosítás és juttatásainak védelme, továbbá a juttatások reálértékének megőrzése valamennyi vasutasszakszervezet elsőrendű kötelessége. A vasutasok egészségvédelmével és társadalmi juttatásaival foglalkozó programoknak minden országban a szociálpolitika szerves részévé kell válnia. A szakszervezeteknek rendszeresen ellenőrizniük kell ezeknek a társadalmi programoknak a megvalósulását.

A második napirend kapcsán — amelyet a magyar delegáció terjesztett elő — a *küldöttek a vasutas-szemináriumokkal foglalkozva nagyra értékelték azt a szerepet, amelyet ezek a fórumok játszanak a vasutasok érdekében és a Kelet-Nyugat közötti kapcsolatok javításában.* Hangsúlyozták, hogy a szemináriumok fóruma jó lehetőséget teremt arra, hogy a különböző irányzatú nemzetközi közlekedési szövetségek, az UIS, az ITF és a FIOST vezetői és képviselői rendszeres kapcsolatot tartsanak fenn egymással s közös akciókat dolgozzanak ki. Ennek a napirendnek a keretében jelentette be a Szovjet Vasutasok Szakszervezetének a képviselője, hogy 1988-ra elvállalják a 9. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium megrendezését és mintegy 100 küldött fogadását Moszkvában.

A harmadik napirend előterjesztője a CGT-hez tartozó francia vasutas-szakszervezet volt. *A tájékoztató részletes elemzést adott az általános válság eredményeként Nyugat-Európában kialakult társadalmi, politikai helyzetről és azokról a próbálkozásokról, amelyekkel egyes nyugat-európai kormányok a dolgozókra akarják hárítani a gazdasági válság terheit.* Ezek a kísérletek nagymértékben veszélyeztetik a foglalkoztatást és az elért szociális vívmányokat Franciaországban. Például az elmúlt évben 25 ezer munkahelyet szüntettek meg. Erre az évre további 11 ezer felszámolását tervezik.

A vasutas ágazati bizottság végül az információs rendszer kialakításával és működtetésének problémáival foglalkozott.

A résztvevők egyhangúlag megegyeztek abban, hogy elfogadva a Csehszlovák Vasutasok Szakszervezetének meghívását, a következő ülésüket 1988 szeptemberében Prágában tartják. A tanácskozáson részt vevő küldöttek záróaktusként felhívással fordultak a világ valamennyi vasutasához, hogy emeljék fel szavukat egy atomfegyvermentes világért és a békéért.

Baranyai Zoltán

Új vasúti technika

Az NSZK-ban az ICE (Intercity Express = a nagyvárosok közötti gyors, közvetlen összeköttetés) megvalósítása új szerelvényekkel, új vonalakon, új korszak kezdetét jelenti a vonatközlekedésben. 1986 decemberében 345 kilométer/óra sebességet értek el a Hannover-Würzburg pálya egy már elkészült szakaszán. Ha ez a vonalszakasz és a második új, Mannheim és Stuttgart közötti 1991-re elkészül, tíz ICE-szerelvény fog közlekedni.

Az idei hannoveri vásáron számos, az ICE részére kifejlesztett technikai újdonságot mutattak be különböző vállalatok. Az áramszedőt például a Dornier cég fejlesztette ki 350 kilométer/órás, sőt azt meghaladó sebességre. *Lényeges, hogy az áramszedő csúszódarabja meghatározott, de viszonylag kis nyomással érintkezzék a vezetékkel, az optimális érték 100 N.*

Több fontos területen működött közre az AEG. Figyelemre méltóak a kommutátor nélküli — tehát kopásmentes — forgóáramú vontatómotorok. A segédberendezésekhez egy különösen energiatakarékos rendszert fejlesztettek ki az AEG félvezetőkkel. Ez az legújabb technika egyrészt energiát takarít meg, ugyanakkor lehetővé vált, hogy segédüzemi energiaforrásként három helyett csupán két áramátalakítót építsenek be. *Az ICE-n valósították meg először a mikroszámítógépes vonatvezető rendszert, fényvezető-kábelekkel.* Az üvegszálak ismert előnye, hogy az elektromágneses zavarok ellen tökéletesen védettek. Sok segédfeladatot átvesz az „intelligens" vezérlés, például a fékezést ebben a sorrendben: villamos fékezés áram-visszatáplálással, súrlódás nélküli örvényáramú fékezés és — csak végül — súrlódásos fékezés tárcsafékekkel.

(Technische Rundschau, 1987/20.)

Sztrájk Franciaországban

Nemzeti akciónap

A CGT felhívására a francia dolgozók százezrei léptek sztrájkba október 1-jén Franciaország valamennyi nagyvárosában. A CGT által kezdeményezett akciónap középpontjában a vásárlóerő, a foglalkoztatás, a társadalombiztosítás és a szakszervezeti jogok védelmének kérdése állt.

„Az egész országot átfogó, nagyszabású nemzeti akcióról van szó . . ." — jelentette ki a francia szakszervezeti szövetség főtitkára, *Henry Krasucki*, a több mint százezer résztvevővel megtartott párizsi tüntetés alkalmával.

Ezt a nemzeti akciónapot munkaleállítások és sztrájkok jellemezték sok ezer üzemben. A tüntetések és sztrájkok a magánszektorban és annak ágazataiban is tömegesek voltak.

Henry Krasucki hangsúlyozta továbbá, hogy „a CGT kezdeményezésére szervezett október 1-jei megmozdulás saját aktivistáinkon kívül, összefogásra késztette a dolgozó nők és férfiak tömegeit, megteremtve ezzel a követelési akció széles körű kibontakozásának szükséges feltételeit."

B. Z.

Száguldás kísérleti pályán

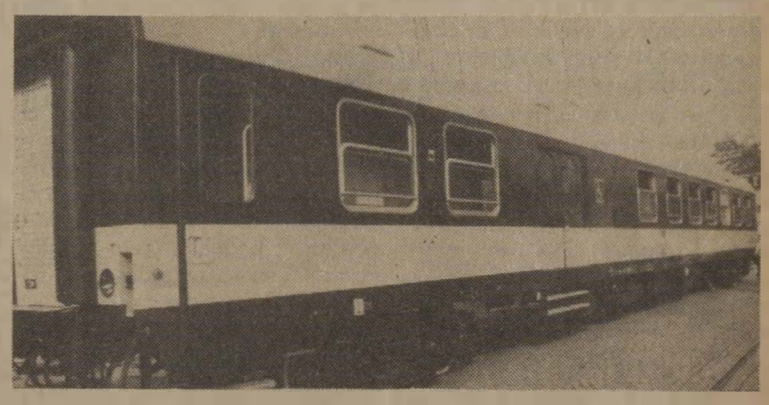
Szárnyak nélküli repülőgéphez hasonlít az a nyugatnémet Intercity vonat, amely 1991-től menetrendszerűen közlekedik majd az NSZK-ban. *Sebessége meghaladja az óránkénti háromszáz kilométert.* Hozzá kell tenni, hogy egyelőre csak kísérleti pályán.

A száguldó ICE (Intercity Experimental) meghajtó motorja egy aszinkron rendszerű 11 400 LE-s gép. A nagy sebességgel száguldó vonatot elektronikusan vezérelt fékberendezés állítja meg. Menetrendszerű közlekedésében információs berendezés tájékoztatja az utasokat a megállókról, az időjárásról és más közérdekű kérdésekről. Az utasok fejhallgatóikat feltéve zenét is hallgathatnak. Videó is van a társalgófülkékben.

Nyugat-Németországban ennek a vonattípusnak háromezer kilométeres pályát terveztek, méghozzá olyat, amelyen a Transrapid 06 mágneses lebegésű szuperexpressz a négyszáz kilométeres sebességet is elérheti. A számítógépekkel és elektronikus műszerekkel vezérelt 54 méter hosszú vonat kétszáz utast szállít majd. Jelenleg a kísérleti pálya Papenburg és Meppen között közlekedik az emslandi szakaszon.

Versenyben a gyorsaságért

A Bautzeni Vagongyár — NDK — két új felépítésű személykocsival jelentkezett a nemzetközi kereskedelemben. Az egyik a mozgássérültek számára készült egészen különleges berendezésekkel. A másik újdonság a 26 400 mm hosszú, fülkés rendszerű, 1. és 2. osztályú kivitelben gyártott személykocsi. Ez utóbbinak — a korábban gyártott és nálunk is futó 19 méter hosszú — több paraméterét megváltoztatták, berendezésein módosítottak. Egyszerűsíthető a takarítása (kisgépekkel), lényegesen jobb és üzembiztosabb a fékrendszere, amire szükség is van, mert ezek a személykocsik már 200 kilométeres óránkénti sebességgel is közlekedhetnek.



Az NDK új, nagy sebességre is alkalmas személyszállító kocsija

A leggyakrabban igényelt és szinte minden áru szállítására alkalmas a Poprádi Vagongyár új kéttengelyes kocsija. A kocsi Es típusú, önsúlya 13 tonna, 27 tonnás terhelése lehet. Rakfelülete 24 négyzetméter, raktere 36 köbméter. Gyorsáruk szállítására is alkalmas, mert 20 tonnás terheléssel akár száz kilométeres sebességgel is vontatható.

A turizmus a fejlődés szolgálatában

A legjelentősebb gazdasági ágazat lehet

Az Idegenforgalmi Világszervezet (WTO) ebben az évben *„Turizmus a fejlődés szolgálatában"* gondolat jegyében, szeptember 27-ét a „Turizmus világnapjá"-nak nyilvánította. A turizmus rendkívül fontos szerepet játszik jelenlegi világunkban. A WTO szerint 1986-ban 340 millió turista járta a világot — 58 százalékkal több mint 1975-ben — és eközben 115 milliárd dollárt költött el. *A turizmus jelenleg közel 5,4 százalékkal részesedik a világkereskedelemből és a harmadik helyet foglalja el a legnagyobb ipari exportőrök mögött.* Több szakértő szerint az évszázad végére a turizmus a legjelentősebb gazdasági ágazattá válhat.

A turizmust általában a gazdasági és társadalmi helyzetet javító tényezőként kezelik, különösen a fejlődő országokban. A tények azonban azt igazolják, hogy a turizmus, amely tisztán társadalmi indíttatású, egyes nemzeti és nemzetközi körök pénzügyi spekulációjának színterévé, új profitszerzési területté vált. A turizmusra rátelepedő nemzetközi tőke stratégiájának célpontjai a fejlődő országok, amelyek emiatt nem tudják saját érdekeiknek megfelelően kihasználni az idegenforgalmi tevékenységből származó előnyöket.

Százmilliók utaznak turistaként a világban, de közben más százmilliók az elmaradottság, a szegénység, az éhenség és betegségek miatt ezt nem tehetik. *Ugyancsak kedvezőtlen azoknak a millióknak a helyzete, akiket az idegenforgalmi szolgáltatásban foglalkoztatnak alacsony bérért és rossz munkafeltételek között.*

A turizmus világnapja alkalmából ki kell emelni a szakszervezetek jelentős közreműködését a tömegturizmus fejlesztésében, amely a dolgozóknak a megfelelő hosszúságú, fizetett szabadságért folytatott sokéves kemény harcának az eredménye.

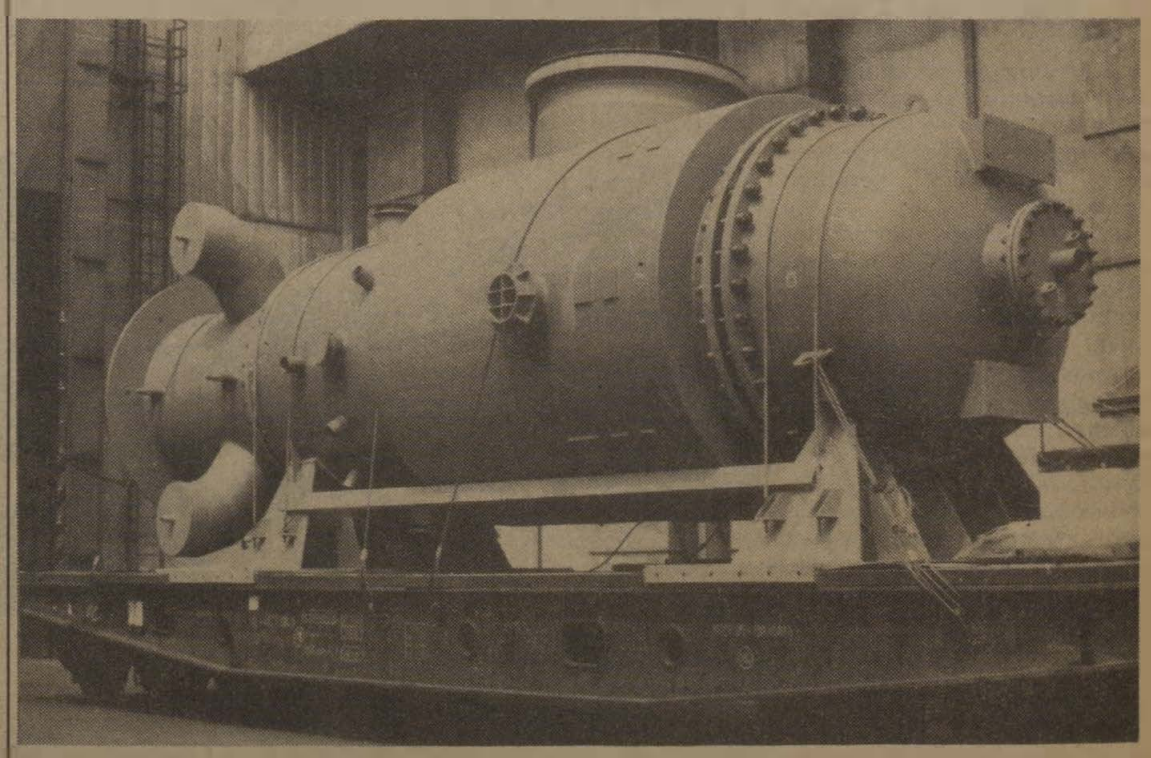
A Szakszervezeti Világszövetség a WTO-hoz intézett üzenetében arra buzdította ezt a kormányközi szervezetet, hogy ítélje el a turizmus területén egyre agresszívabban megjelenő transznacionális társaságok tevékenységét, amelyek csak a profitérdekeket tartják szem előtt és meg akarják fosztani a turizmust társadalmi tartalmától.

Az üzenet sürgeti a nemzetközi leszerelési tárgyalások sikeres befejezését, mert a felszabaduló anyagi erőforrások segítségével jelentősen javítani lehetne a dolgozók élet- és munkakörülményeit és természetesen több lehetőség lenne a szabadidő kulturált eltöltésére.

Ezen a téren fontos szerepe van a WTO-nak, és szorgalmaznia kell a tagállamoknál, hogy nyilvánítsák ki politikai akaratukat annak érdekében, hogy a turizmust a fejlődés és a béke tényezőjeként kezeljék.

A WTO ilyen irányú törekvésében teljes mértékben számíthat a haladó szakszervezeti világmozgalom támogatására, amely kész arra, hogy előmozdítsa a turizmust, úgy mint az egységért, a társadalmi haladásért és a kölcsönös megértésért folyó általános harc eszközét.

(baranyai)



Nem egyszerű egy ilyen méretű tartályt rendeltetési helyére szállítani. Ez az alacsony nyomású melegítőtartály, az egyik csehszlovák vízerőmű „alkatrésze", vasúti kocsira készült. Átmérője 2672 mm, magassága 9653 mm és ötventonnányi a súlya. Az ilyen szállítmányt különös figyelemmel kell vonatba sorolni

OKTÓBER ÖRÖKSÉGEI

Írta: Gáspár Sándor

Világtörténelmi esemény 70. évfordulójára, az első szocialista társadalom megteremtésére, az emberiség jelenét és jövőjét formáló eszmére emlékezünk. 1917 októbere jobb sorsot, igazságosabb életet ígért a Föld népeinek. Ez a győztes forradalom nehéz vajúdásokkal terhes, fáradságos, küzdelmes korszak kezdetét jelezte: megnyitotta a szocialista fejlődés útját a Föld népei előtt. A forradalmi gondolat elterjedését minden igyekezetük ellenére sem tudták megállítani a haladás ellenségei. Ez a gondolat kitéphetetlenül, elszakíthatatlanul belégyökerezett a dolgozó milliók életébe.

A nagy októberi szocialista forradalom szelleme cselekvést ösztönzően hatott az igazságosabb életre vágyó kizsákmányolt tömegekben szerte a világon. Kiszélesedtek és tudatos politikai, gazdasági, társadalmi harccá váltak az anyagi létért korábban ösztönösen folytatott küzdelmek. A szovjet-orosz forradalom hatása teljesedett ki azzal, hogy számos országban a dolgozóké lett a hatalom, hogy a második világháborút követően létrejött a szocialista világrendszer, hogy ma többmilliárdnyi ember valóban emberhez méltó körülmények között él. 1917 októbere oltotta be a becsületes, a gondolkodó emberek lelkébe a közösségi szellemet, az avult dolgok meghaladásának igényét, az új és még újabb célok iránti lelkesedést.

Sokszor hivatkoztak arra, hogy az 1917-ben kivívott proletárdiktatúra rendkívüli, sőt nemzetközi helyzetben jött létre. Ez igaz, de e „történelmi véletlen" az addigi világfolyamat s az orosz fejlődés természetes következménye volt. Jelentősége nem mérhető csupán a szocialista országok létrejöttével, fejlődésével. Hatása nélkül a mai kapitalizmus nem kényszerült volna — történelmileg rövid idő alatt — kifinomult társadalmi-gazdasági „egyensúly" megteremtésére, és jóval sivárabb lenne a fejlődő országok világa is.

Válasz az élet kérdéseire

A forradalom soha nem juthatott volna tartós hatalomra, ha nem kovácsolódik ki a bolsevik párt az az élcsapat, amely elsajátította a haladó európai mozgalmak, a kultúra a tudomány legfőbb értékeit, és amelyet saját történelmének páratlanul küzdelmes tapasztalatai edzettek hatékony, cselekvőképes szervezetté. *Ez a párt a szocialista eszmek alapján — világtörténelmi összevetésben is egyedülállóan képzett vezérkar irányításával — mindenkor képes volt konkrét, hosszú távú cselekvési programok kidolgozására, és ugyanakkor képes volt megragadni a „pillanatot" is.*

A ma élő nemzedékek többnyire tanulmányaikból, tankönyveikből olvasmányaikból ismerik a hét évtizeddel ezelőtt történteket, nem szerezhettek hiteles, megragadó, személyes élményeket a forradalom forgatagos éveiben a hősi kezdet igazi légköre, valóságos hétköznapjai a legutóbbi évekig megközelíthetetlenek voltak számukra, mindnyájunk számára, elméleti, történelmi tanulságai pedig sémákba merevedtek.

Koholt mítoszok, hamis tanúságok rejtik, takarják, miként érvényesítette vitathatatlan vezető szerepét a párt a forradalom hétköznapjaiban. A bolsevikok pártja azért kerülhetett élre, mert *érzékelte a tömegek vágyait, azonosult a tömegek érdekeivel, s vállalta a forradalmi szervezetek programját.* Igyekezett befolyásának növelésére, de nem zárkózott el a maga befolyásolásától. Sohasem volt önhitt, nem hirdette, hogy csak maga egyedül tudja a helyes választ az élet által felvetett kérdésekre. A part nem működött valamiféle egységes „tanári" testületként. A szakszervezetek, a munkás- és katonaszovjetek figyeltek a pártra, követték, de maguk határozták meg saját mozgásuk irányát.

Sajnos a győztes proletárdiktatúrát és intézményesült hatalmi-ideológiai berendezkedését az elméletben és a gyakorlatban egyaránt lefegyverezte a világforradalom elmaradása, illetve veresége. Az 1920—1921-ben megindult korrekciós folyamat, *Lenin* halála után onmagát korlátozva beszűkült. A húszas-harmincas évek fordulójára már erősebb volt a hatalmi-intézményi felépítmény önigazolási szükséglete, mint az össztársadalmi érdek politikai képviseletének, a valós helyzet, a szükséges teendők feltárásának igénye. Október világtörténelmi jelentőségén azonban nem változtat az a tény, hogy a harmincas években sajátosan alakult a Szovjetunió helyzete, hogy október eszméi a személyi kultusz miatt nem tudtak mélyen és sokoldalúan kibontakozni. *Az SZKP felismerte és feltárta a torzulásokat, a gazdasági-társadalmi megújulás igényeit, s ma ez a felismeres határozza meg a cselekvés fő irányát a Szovjetunióba.*

Ma már tudjuk, látjuk, tapasztaljuk, hogy *a világ nem az 1917—23 között megálmodott módon és nem a harmincas-ötvenes évek tankönyveiben megjósolt úton halad a fejlettség magasabb szintjei vagy a szocializmus felé.* Ma már egyre erőteljesebb a felismerés, ha a szocialista országok és az átmeneti társadalmak képtelenek önmaguk megújítására, ez a tehetetlenség nemcsak a világ haladó erőinek róluk kialakított képét, hanem 1917 megítélését és a hozzá való viszonyt is megváltoztathatja.

Mi tudjuk és képviseljük: 1917 nem vesztett érvényéből. A kapitalizmus minden dinamizálódása és humanizálódása ellenére még ma is egy igen szűk csoport, a tőkés elit uralmát jelenti. Az elnyomás akkor is elnyomás, ha mégoly kifinomult és gondosan leplezett formában valósul is meg. Nem kell tehát lehetetlenre vállalkoznunk, hogy 1917 fényei teljes erejükben és minden színükben újra felragyogjanak. *Számunkra orok igazodási pont marad ez a dátum, s figyelmeztetően őrkodnünk kell azon, hogy a valosag sose cáfolhassa meg a tiszta, igaz gondolatokat.*

Tovább a reform útján

A szocialista országoknak ma nem az a közvetlen feladatuk, hogy túlszárnyalják a világ többi részét, hanem az, hogy nagyságrendekkel növeljék gazdasági hatékonyságukat, s társadalmi gyakorlatukban valósítsák meg a szocializmus elveit. Így, ezzel terjeszthetik október szellemét, és vihetik diadalra október eszméit, útmutató tanításait. Mindez állandó figyelmet, éberen kritikus szemléletet, okosan megfontolt cselekvést követel egész népünktől igényli a szocializmus építésének gyorsítását, újabb lendületét, a jobb, bolcsebb munkát, és ígéri a hibák, a torzulások, az illúziók elkerulhetőseget.

Hazánkban a társadalmi rendszer megváltozása, a szocializmus építése sokirányú átalakulást és fejlődést indított el. *Az átalakuláshoz fűződő reményeink jelentős része azonban még nem teljesült — nem is teljesulhetett —, és voltak olyan várakozásaink is, amelyek illúziónak bizonyultak.* A gyorsabb haladásnak gátat vet helyzetünk sajátossága. A szocialista építés a látványos fejlődés ellenére változó eredményű és gyorsaságú gazdasági átalakítással és fejlesztéssel járt együtt. Korlátozott teherbíró képességű, önmegújulásra, a belső és külső negatív hatások kiszűrésére kevéssé vagy alig képes gazdaság jött létre. Jellemzői a termelékenység és a hatékonyság alacsony szintje, az emberi erőforrás rossz kihasználása, az élenjáró technikától, a termelőerők általános fejlődésétől való elmaradottság.

Tapasztalnunk kellett, hogy a fejlődés régi útja már járhatatlan, az extenzív növekedés lehetőségei kimerültek. Rosszul ismertük, illetve mértük fel a gazdasági világválság tendenciáit és következményeit, ezért nem voltunk képesek alkalmazkodni a világgazdasági változásokhoz, és emiatt is lassult gazdaságunk fejlődése. *Tudjuk, hogy fejlődésünkben lezárult egy korszak, hogy másként kell dolgoznunk, hogy valami új kezdődik. A teendők részletei azonban meg nem elég világosak.*

Gondjaink nagyrészt a gazdaságnak immár egy évtizede tartó stagnálásából adódnak. Az egymást követő gazdaságpolitikai koncepciók mindegyike kibontakozást ígért, de ez nem következett be, ezzel szemben egyre nagyobb társadalmi áldozatot igényeltek és igényelnek. *Miközben élt és hatott a reformok fontosságának felismerése, a gyakori változások nem eredményeztek érdemi pozitív változást.* A reform az ellentmondások csapdáit, a buktatókat kerülgetve, csak lassan bontakozott ki. Ezért nem hatott egyenletesen és ezért nem lehetett eléggé mély. A végrehajtásban, a munka minőségének, rendszerességének és fegyelmének felbomlásában megannyi hiba felszínre került.

De nemcsak a még meg nem oldott feladatokat és a tévedéseket látjuk. Az is teljesen világos előttünk, hogy nincs más választásunk: *tovább kell menni az 1968-ban megkezdett úton.* Sikereket azonban csak úgy érhetünk el, ha az eddiginél következetesebben, határozottabb léptekkel haladunk ezen az úton.

A gazdasági stabilitás programjának végrehajtását szocialista megoldásoknak kell fémjelezniük. Találunk-e szocialista megoldást problémáinkra? Ez ma a legfontosabb politikai kérdés. *De szocialista megoldás a társadalom értő közreműködése nélkül aligha lehetséges.* A surgető gazdasági érdekek szükségessé tehetik a társadalom terheinek növelését. Ez azonban csak akkor lehetséges, ha el tudjuk fogadtatni a társadalommal, hogy a nagyobb teherviselés alapvető, hosszabb távú érdekeinket mozdítja elő. Ha garantálni tudjuk, hogy áldozatunk értelmes áldozat lesz és valamennyiünk közös jövőjét szolgálja. Egyértelműen és kendőzés nélkül kell kimondani az áldozatvállalás kényszerét, bízva a társadalomnak a szocialista jövő iránt érzett elkötelezettségében. Csak a nyílt beszéd töltheti ki a bizalom hajszálrepedéseit, csak az őszinteség talaján épülhet újjá a nemzeti közmegegyezés.

Újra kell gondolnunk a szakszervezetek szerepét

Az utóbbi években bizonyos kettősség uralja közgondolkodásunkat és magatartásunkat. Egyrészt a feltételekkel számolni nem akaró radikalizmus, az ökonomizmus, a menedzser- és technokrata illúziók, egy soha sehol nem volt önszabályozó piaci mechanizmus mindent megváltó hite. Másrészt a romló gazdasági helyzet okozta kapkodás, időzavar, a lépéskényszerek sorozata, a problémák megoldására alkalmatlan, átgondolatlan, kidolgozatlan és — lényegében — végrehajthatatlan intézkedések. Mindkét oldal szélsőség, egyik sem megoldás.

A legjobb szándék is meghiúsulhat a társadalom hitetlenségén, passzív ellenállásán. Ha ezen nem sikerül változtatni, csak félmegoldáshoz juthatunk, és számolni kell a feszültségek hosszabb távú fennmaradásával. *Ugyanakkor nem szabad, hogy a változások feszültségeitől, negatív hatásaitól való félelem megbénítson bennünket.* Ám az átalakításban az éles fordulatok sem kívánatosak, és — rendkívüli helyzetet kivéve — nem is képzelhetők el.

Pusztán propagandával nem lehet társadalmunkat a gazdasági stabilizáció, majd a kibontakozás mögé felsorakoztatni. Hiszen az eddigi reformfolyamat sokak tudatában egyet jelent az elosztás szocialista elveinek fokozatos háttérbe szorulásával, a teljesítménytől független jövedelmi különbségek növekedésével, a vagyoni differenciálódás felgyorsulásával. A gazdagok és szegények világának újraszületésével, a társadalmi esélyegyenlőség, a szociális biztonság csökkenésével.

Minden erőnket es figyelmünket arra kell fordítanunk, hogy — a tőkés országok gyakorlatától eltérően — a gazdasági szerkezet átalakulásának nálunk végül is ne legyenek veszteseri. Törekvéseinknek arra kell irányulniuk, *hogy az átalakulás haszna belátható időn belul minden társadalmi csoport számára nyilvanvaló legyen, az óhatatlan rövid távú veszteségek súlyát pedig társadalmi koztehervíseléssel tegyuk elviselhetőbbé.*

A jelen és a jövő feladatai szükségessé teszik, hogy ismét átgondoljuk a szakszervezetek szerepét. A szakszervezeti mozgalom megújulását a tagság és a vezető testületek közötti „bizalmi válság" is sürgeti. A nehezebb gazdasági helyzetben erősebb, keményebb az egyének és csoportok érdekérvényesítési torekvése, csökken a tűrőképesség, fogy a türelem. *Éppen ezért fontos, hogy a mozgalomnak a politikai intézményrendszerben elfoglalt helyét alapvető funkciói határozzák meg, azért és úgy legyenek a hatalom részesei, hogy el tudják látni a bérből és fizetésből élők érdekeinek képviseletét és védelmét.* Erre alapozva fel kellene vázolni a szakszervezeti mozgalom továbbfejlesztésének koncepcióját. Egy olyan koncepciót, amely képes a szakszervezeti tagságot újra integrálni a mozgalomba, s biztosítani tudja a szocialista irányú fejlődés lehetőségébe vetett hit megerősítését. Olyan időszakban kell mindezt elérnünk, amikor a talpon maradás rovid távú, de annál erősebb kényszere a társadalom tagjait differenciálja, nem pedig homogenizálja, s amikor az érdekek inkább a versengést gerjesztik, mint a modern termelőerők által megkívánt magas szintű együttműködést.

Az 1968-ban elkezdett reform — noha lényeges változások erjesztője volt — még nem járt a politikai intézményrendszer átalakulásával. *Nem tisztázódott az állami és a társadalmi-politikai szervezetek munkamegosztása. Mind a mai napig párhuzamosságok tapasztalhatók a dontésekben, a szervezeti felepitésben és a tevékenységben.*

A szakszervezetek a politikai hatalom forrását, legfőbb legitimációs bázisát, a bérből és fizetésből élő dolgozókat s a dolgozók érdekeit képviselik. *Érdekeltek a stabilitás fenntartásában, a haladásban, mert a bérből és fizetésből élő dolgozók alapvető, hosszú távu érdeke a meglévő állapot meghaladása. Ugyanakkor a szakszervezeteknek a rövid távú érdekeket is szolgalniuk kell. Arra kell torekednunk, hogy a lehető legkisebb áldozattal, az elkerülhetetlennél nem nagyobb társadalmi megrázkódtatással állítsuk új fejlődési pályára gazdaságunkat.* Éppen ezért a szakszervezeti mozgalmat — önnön felelősségétől áthatva — növekvő mértékben foglalkoztatja a politikai rendszerben betöltött helye, szerepe.

A szakszervezet funkciójának lenini elveit több évtizedes hibás gyakorlat kompromittálta. A „hajtószíj" csak egy irányban működött.

Az MSZMP politikája 1957-ben új alapokra helyezte a párt és a szakszervezet kapcsolatát, de a múlt tanulságainak ma is figyelmeztető például kell szolgálniuk. Régebben a politikai szervezeteknek azt a szerepet szánták, hogy szelepként levezessék a „túlnyomást", s a döntéseket — magyarázva — fogadtassák el a közvéleménnyel, tagságukkal. Ha a párt a kormányzati munkával a legkisebb részletkérdésekben is azonosul, a szakszervezetek tevékenysége súlytalanná válik, vagy a párttal való konfrontációkra vezethet. Ez nem érdeke a pártnak, nem érdeke a politikai rendszernek. Ez a gyakorlat lejáratja a társadalmi-politikai szervezeteket, visszavonhatatlanul megsemmisíti az embereknek a politikába vetett bizalmát, kiábrándulást okoz, halmozza a feszültségeket.

Szelep és feszmérő

A „politikai szelep" funkcióra természetesen a jövőben is szükség van. De csak abban az értelemben, hogy világossá, kétségtelenné teszi a tagság számára: az általa felvetett problémákat a döntéshozók érdemben figyelembe is veszik. *A szakszervezeteknek be kell tolteniük azonban a „politikai feszmérő" szerepét is. Jelezniük kell a politikai stabilitás állapotát, meg kell akadályozniuk, hogy a kormányzati intézkedéseket eleve a társadalmi tűrőképesség határára tervezték, s emiatt bármely munkahelyen esetleg politikai robbanas következzék be.* A szakszervezeti tagnak éreznie kell, hogy a mozgalom érte van, hogy szándéka és akarata meghatározó, hogy érdekeinek képviseletét maga szervezheti, és ezt nem felülről „engedik meg" neki.

A párt joggal tekinti harcostársának a szakszervezeteket. Számít arra, hogy a jövőben még inkább képesek lesznek megfelelni szerepüknek: segítenek a stratégiai jellegű döntésekhez nélkülözhetetlen ismeretek összegyűjtésében, az alternatívák csoportosításában, önállóan megoldási módokat javasolnak, kérdéseket, érveket sorakoztatnak fel. Tehát szövetségesek a feladatok végrehajtásában, s ezzel a most induló pozitív gazdasági-társadalmi folyamat hatékony serkentői, közreműködői lesznek.

A szakszervezeteknek nemcsak igazodniuk kell a gazdaság, a társadalom mai feltételeihez. Egyben azzal is foglalkozniuk kell, hogy megalapozzák saját jövőjüket, kiformálják sajátos szerepüket. *Szocialista társdalomban a szakszervezetek eredményes működésének alapkérdése, hogy van-e önálló dontési jogköruk, megvan-e a lehetőségük, a képességük a társadalmi és szociális kérdések sajátos megközelítésére. Ilyen lehetőségekkel, képességekkel rendelkezniük kell.* Ezek hiányában munkájuk formálissá sekélyesedik. A szakszervezetek önálló véleményukkel arra késztethetik a szakértőket, a döntéshozókat, hogy addig tökéletesítsék, fejlesszék elképzeléseiket, amíg el nem érik a lehető legnagyobb társadalmi hatékonyságot és támogatást.

A valódi önállóság persze nyilvánvalóan azzal jár, hogy növekszik a szakszervezetek politikai súlya. A szakszervezetek nem önös céllal részesei a hatalomnak. Az eddigi tapasztalatok szerint funkcióik teljesítése rendszerstabilizáló és konfliktustompító eredményekkel járt. Jelen viszonyaink között erre még nagyobbak a lehetőségek.

1957 óta a pártpolitika sikerének egyik legfontosabb eleme, hogy idejében tudta feloldani a társadalomban keletkező feszültségeket. A hatalom gyakorlásának módjában bekövetkezett változás szellemében a párt az érdekegyeztető, konfliktusfeloldó politikájában aktívan támaszkodott a szakszervezetek tevékenységére is. Ez határozta meg a szakszervezeti munka lehetőségeit, jelentős mértékben meghaladva azt a szűk transzmissziós szerepet, amelyet a szakszervezetek a szocialista építés kezdeti időszakában tölthettek be.

Az MSZMP eddigi szakszervezeti politikájára építve éppen nálunk volna lehetőség arra, *hogy bizonyos tanulságokat levonva, most ismét továbbfejlesszük a szakszervezetek a szocialista viszonyok közötti szerepéről és tevékenységéről szóló elméletet.* A szakszervezetek ezért helyesnek tartják, hogy az MSZMP Központi Bizottsága — a mai körülményeknek megfelelően — minden szinten kész újraértelmezni a párt vezető szerepének jelenlegi gyakorlatát.

Ismét előrelépve

A szakszervezet politikai hatalma, e hatalom gyakorlása továbbra is csak a párt támogatásával, a torvények által is szabályozott, a törvényes garanciákra épülő, intézményesített politikai rendszerben valósulhat meg és fejlődhet tovább. Ismételten felvetődik a gondolat: a párt vezető szerepének fejlesztésével párhuzamosan — más országok pozitív tapasztalatai alapján — mérlegelni kellene, hogy hazánkban is továbbfejlesszük a szakszervezetek hatékonyabb működéséhez szükséges jogi garanciákat. Ezen érdemes gondolkodni. A szakszervezetek ugyan széles körű politikai és jogi garanciákkal rendelkeznek, de nem kétséges, hogy a feltételek ilyen módon történő rendezésének döntő hatása lenne a szakszervezetek egész tevékenységére. A mozgalomtól joggal elvárt feladatok teljesítésére, a magyar szakszervezeti mozgalom megújulására, a szocialista építőmunka új szakaszában való hatékony közreműködésre.

A dolgozók nagyon várják, hogy a szocialista társadalmi rend — legyőzve gondjait — ismét szemléltetően bizonyitsa magasabbrendűségét. Olyan sikereket érjen el a gazdasági és társadalmi fejlődésben, az életszínvonal emelkedésében, amelyek *itthon és kulföldön helyreállítják, megerősítik a bizalmat, nemcsak eszmeink igazában, hanem az alkalmazott gyakorlat helyességében is.* Ez nem könnyű feladat, és nem is gyorsan teljesíthető. De hogy teljesítjük, arra biztosíték 1917 októbere szellemének minden nehézséggel dacoló terjedése, előrehaladása.

Hetven esztendő országokat, nemzeteket formált át. Újjárendezte a szakszervezeti mozgalom arculatát is a világban. A szocialista országok útkeresése a szakszervezeti munkában is megjelent, tükrözve az új társadalom építésének eredményeit, botlásait, kudarcait. Ma a kényes egyensúlyú történelmi helyzetben is *van erőnk szembenézni gondjainkkal, van bátorságunk új utakra lépni.* Ez az elmélet által is diktált, újat kereső szándék és tett a hetven év legértékesebb öröksége.

(Megjelent a Népszava 1987. november 7. számában)

A miskolci rendezőben

Minden a szervezésen múlik

A fiatalok is megtalálják számításukat

Miskolc Tiszai pályaudvarról a rendezőbe az egyik villanytartalékkal vitt ki *Ferenczi Illés*, a rendező főnökhelyettese. A mozdonyra csak az egyik oldalon lehetett felszállni. A másik ajtót most nem használják, mert azt körültömködték, szigetelték a mozdonyvezetők, hogy kisebb legyen a huzat. Mintegy



Szobota Miklós és B. Szabó József munka közben

két kilométer megtétele után a négyes őrhelynél szállunk le.

Az őrhelyen a sarokban szeneskályha ontja a meleget, az ablak alatti fűtőtestek hidegek. A központi fűtés építése másfél éve akadozik. Amíg arra várunk, hogy *Boholy János* forgalmi szolgálattevő egy kis lélegzethez jusson, *Ferenczi Illéssel*, a rendező munkájáról beszélgetünk.

— *Annak ellenére, hogy a létszám mintegy negyven százalékkal kevesebb a szükségesnél, nem olyan tragikus a helyzet* — mondja. — *Minden a szervezésen múlik. Sok dolgozónk 4-5 beosztást is ellát egy szolgálatban a pillanatnyi helyzetnek megfelelően.* Ehhez persze jó irányítók, jó térfőnökök kellenek, de az is igaz, hogy idén kevesebb a fuvar, így hétfőnként üzemi szünetet vagy gurítási szünetet tartunk. Ilyenkor adjuk ki a pihenőnapokat.

Boholy János felénk fordul, elmosolyodik a bajsza alatt, úgy magyarázza:

— Néha úgy megszalad, hogy másfél órán át nincs megállás, de most van pár percem.

Mialatt beszélgetünk, egyik szeme a pályán van. Biztos, ami biztos.

— Tavaly végeztem el a segédtiszti tanfolyamot, három hónappal később volt az önállósító vizsga, ami után februárban kerültem ide.

— A tizenkét órás szolgálat alatt nem lankad a figyelme?

— Nem. Meg lehet szokni, meg aztán sokat segít, ha valaki nemcsak érti, hanem szereti is a munkáját — azzal a felcsörrenő telefonhoz fordul, majd a rendelkező mikrofonhoz lép:

— *Pista bácsi, az ötödiken nem üres kocsi az utolsó? Védőkocsi kell a vonat elejére.*

A hangszóró számomra érthetetlen adathalmazt recseg, amivel *Boholy láthatóan elégedett:* ballal felveszi az egyik telefonkagylót, s közben a fejrovatos előjegyzési naplóba ír.

A gurítódomb mellett találkozunk *Múth József* vonalgondozóval. A hatalmas villáskulcsot átveszi a másik kezébe, amikor kezet nyújt. Nyolc éve, tizenhat évesen lett vasutas.

— Azt mondják az öregek, majd meglátjátok mi lesz itt, ha elmegyünk nyugdíjba! *De a vasút nem fog megállni, mert a fiatalok is megtalálják a számításukat* — mondja.

— Ezek szerint ön is . . .

— Nyilván, ha ennyi ideje itt vagyok. Egy kis túlórával a 6 500-at is megkeresem.

— Itt az utánpótlás! — szól oda mellénk érve *Ongai László* vezető oktatótiszt, s a Győrben végzett üzemviteli üzemmérnökök csoportjára mutat, akik a forgalmi vizsgájukra készülnek. Rövidesen a miskolci igazgatóságon fognak dolgozni mindannyian.

— Kétszer egy . . . és kettő — utasítja a gurítódombon *Szobota Miklós* tolatásvezető *B. Szabó Józsefet*, aki egyébként szintén tolatásvezető, de most éppen aggatóként dolgozik. Lassan elfogy a szerelvény, s a kokszkályha mellé húzódnak. Huszonhárom év a korkülönbség köztük, de mint mondják jól kijönnek egymással, nincs generációs ellentét. Miért is lenne, hiszen mindenki tisztában van a rendező feladataival és a munkát csak összefogással, egymás segítésével lehet elvégezni. Mivel mindenki akkor veszi ki a szabadságát, amikor akarja, a dolgozók tisztában vannak azzal, hogy ez csak úgy lehet, ha néha túlmunkát vállalnak. Mindezt természetesnek, magától értetődőnek tartják.

A kettes őrhely a gurítódomb tetején áll. Innen be lehet látni az egész területet, ezért itt van az állomásirányító, a forgalmi szolgálattevő, a gurításvezető, és a nappalos térfőnök irodája.

Focskó Sándor állomásirányító asztala előtti nagy ablakon bámészkodom kifelé. Amennyire a köd engedi, végig lehet kísérni a kocsik futását a gurítódombtól az irányvágányokig.

— Én nem nagyon nézek ki az ablakon — magyarázza *Focskó Sándor*. — A helyzetjegyzékből tájékozódom, annak alapján koordinálom a munkát.

Akárcsak *Boholy János*, ő is telefonon egyezteti feladatait, s ismételten megüti a fülemet egy név: *Erzsébet*.

— Ki az az Erzsébet?

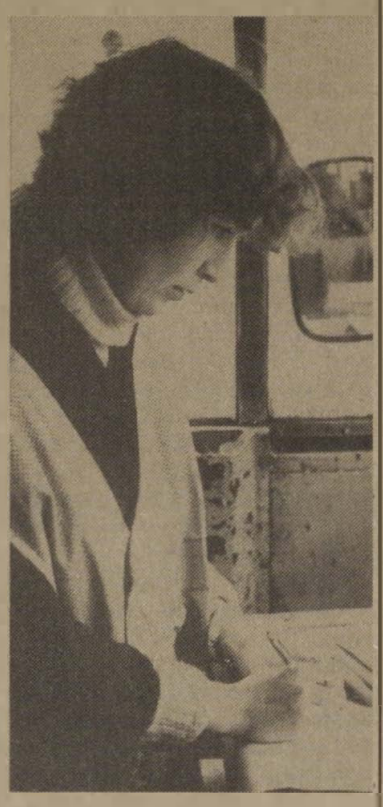
— Ő a jobbkezem. A dominón vezérli a rendező munkáját. Ahhoz képes, hogy fiatal lány és fiatal forgalmista, kitűnően végzi a munkáját. Nagyrészt tőle függ az eredményesség, hiszen úgy kell mozgatnia 3-4 tartalékot, hogy ne zavarják egymást, és a forgalomban se legyen fennakadás. Korábban én is ott dolgoztam: *rendelkező forgalmi szolgálattevő voltam, de ott senki sem bírja négy-öt évnél tovább, akkora a hajtás. Viszont jó előiskola volt, mert megismerhettem az embereket.* Az itteni munkámban mindezt hasznosítom. Tudom, hogy melyik tartalék mit szeret jobban csinálni, mi „fekszik" neki jobban, tehát egy kicsit a kedvükbe járok, hogy jobb hangulattal dogozzanak. Azért is fontosnak tartom ezt, mert naponta 1 800—2 000 kocsi ki- befutását kell irányítani a rendezőn.

Az állomás agyközpontjában a dominó vezérlőasztala előtt ketten ülnek. *Bozsik Antal*, a Tiszai, *Szilágyi Erzsébet* a rendező pályaudvarra felügyel. Mögöttük egy emelvényen, hogy minden vonalat belásson, *Danyikó József* rendelkező forgalmi szolgálattevő dolgozik. Mindhárman meghökkentően fiatalok. A főnökhelyettes nem titkolt büszkeséggel mondja:

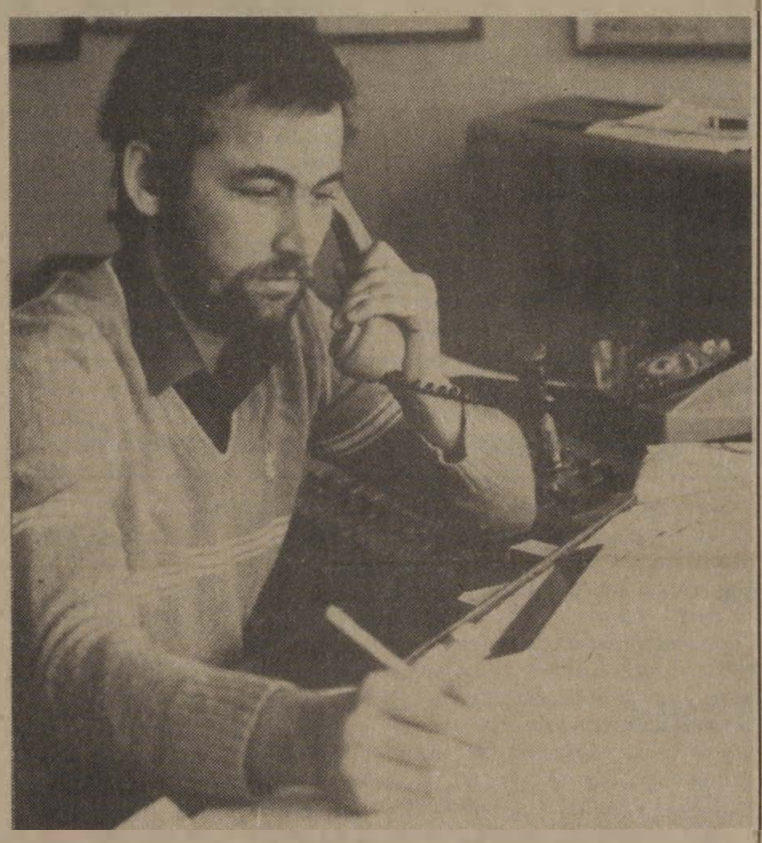
— *Bizonyára észrevette, hogy nálunk sok a fiatal. Szinte mindenki harminc alatt van, a nappalos térfőnök pont harmincéves, itt pedig a legidősebb forgalmista is csak huszonöt.*

Sajnos *Erzsébettel* nem tudok szót váltani. Az itt dolgozóknak a szó legszorosabb értelmében nincs egy szabad percük. Mindazonáltal az a benyomásom, hogy ez a „kölyök" csapat élvezi ezt a sodró, felelősségteljes munkát. Kiegyensúlyozott nyugalommal, szinte ritmikusan dolgoznak. Kapkodásnak árnyéka sincs, mégis mindent időben, a legjobb pillanatban intéznek.

— Tizenkettő—huszonnégyes szolgálatuk van — magyarázza halkan *Ferenczi Illés*. — De azt a feszült figyelmet nem lehet senkitől megkövetelni tizenkét órán keresztül, ezért hat óra után másik őrhelyre mennek, ahol ugyan nem várja őket kevesebb munka, legfeljebb más típusú, így nem fárad ki a figyelmük annyira. De addig! Egy-egy falatot ha le tudnak nyelni. Az átlaghoz képest jól keresnek, de az a véleményem, hogy ezért a munkáért többet, jóval többet kellene fizetni! Nem túlzok, megérdemelnék, hogy megkeressék tisztán a tízezret, mert ha valaki, hát ők sohasem hibázhatnak!



Monyók Józsefné vonatátvevő



Focskó Sándor állomásirányító

(Kép és szöveg: Demeter Kálmán)

Szállítási körkép év vége előtt

A miskolci KÜF üzemviteli vezető mérnökével, Mező Ferenccel a fuvarozási teljesítményekről és a munkaerőhelyzetről beszélgetünk.

— A környékbeli nagyvállalatoknál az utóbbi időben — különböző okokból — leépítések, létszámcsökkentések voltak. Az ily módon felszabadult munkaerőre lecsapott-e a MÁV?

— *Annak idején elmentünk Ózdra, Diósgyőrbe tájékozódni, de sajnos meg kellett állapítanunk, hogy olyan dolgozókat érintett a leépítés, akiket már nem lehet, vagy nem érdemes átképezni. Sok jelentkezőt utasítottunk el, akinek már két-három munkakönyve is megtelt.*

— Úgy tudom, idén kevesebb fuvarjuk van. A megrendelőik mivel indokolták a visszaesést?

— A Borsodi Ércelőkészítő a kohászati alapanyagigény csökkenésére, az LKM a kohóátépítésre, piacszűkülésre, az OKÜ átszervezésre hivatkozott, a Borsodi Szénbányáktól kapott levélben pedig azt olvashattuk, hogy csökkent a szén iránti kereslet a minőség miatt.

— Elegendő kocsival és mozdonnyal rendelkeznek?

— Összességében igen, de a járműpark rossz állapota miatt egyre nehezebben találunk külföldre kiengedhető kocsit az exportszállítmányokhoz. Ráadásul a közúti fuvarozás — aminek gazdaságosságát megkérdőjelezem — egyre erősebb konkurenciának számít.

A miskolci igazgatóság osztályvezetőjéhez, *Hoskó Bertalanhoz* hasonló kérdésekkel fordultunk, s a következőket mondta:

— *Néhány hete azt jósoltam, hogy novemberre szállítási felfutással számolunk. Nos, ez bekövetkezett. November 10-ig 62 ezer tonnával többet szállítottunk a tervben foglaltaknál.* Az első tíz hónap lemaradását azonban nem tudjuk teljes mértékben behozni. Már nem is őszi, hanem év végi csúcsról kell beszélnünk: ez az oka, hogy a szállítási kedv ilyen mértékben megnőtt. Ugyanakkor azt szeretnénk, ha a vállalatok december 31-ig látnának el munkával, és nem huszadikával zárnák az évet, ahogy ez már szokássá vált.

— Az igazgatóság elegendő kocsival rendelkezik?

— Csak három területen nem tudjuk kielégíteni az igényeket. Nincs elég kőszállító, fűtőolajos tartály- és hűtőkocsink.

— A vágányzárak nem hátráltatják munkájukat?

— Hosszú ideje küszködünk ezzel. A személyvonatok menetrend szerinti érkezését sem tudjuk biztosítani, mert az első három negyedévben 7194 vágányzár óra volt az igazgatóság területén, s ebből 2120 óra a fővonali állomásokon, ami több mint négyszerese a tavalyinak.

(d. k.)

Szocialista brigádok baráti találkozója

November 3-án a pécsi vasutas művelődési házban a Szakszervezetek Baranya megyei tanácsa és a vasutas-szakszervezet területi intézőbizottsága baráti találkozót rendezett 34 olyan baranyai szocialista brigád képviselője részére, akiknek brigádneve a NOSZF eseménykörét, illetve történelmi vezetőinek nevét idézi.

A megjelenteket *Paku Lajos* — a TIB titkára — üdvözölte. Megemlékezett az első szovjet munkabrigádok megalakulásáról, termelési eredményeikről. A forradalom hőseit a munka hősei követték. *Az ő munkamódszereik nyomán szerveződtek a szocialista országokban is a munkabrigádok.* A baranyai meghívottak között is — akár a Mecseki Szénbánya Vállalattól, a Pécsi Bőrgyárból, vagy a Bóly és Vidéke AFÉSZ-től érkeztek —, vannak kiemelkedő munkateljesítményű szocialista brigádok.

A találkozó szervezői a kitüntetettek képviselőinek kívántak lehetőséget adni: ismertessék munkatapasztalataikat, beszéljenek azokról a módszerekről, amelyek segítségével sikereiket elérték. A találkozót évente megismételik.

Simon József — az SZMT titkára — elismeréssel beszélt azokról a megyei brigádokról, amelyek a rászorulókon önzetlenül segítettek. A közösségi összefogással született eredményeknek talán soha nem volt nagyobb jelentősége, mint napjainkban. A szocialista módon dolgozni-, tanulni-, élni jelszavakban rejlő húzóerő korunk legfontosabb tényezője.

A tanácskozás szünetében a résztvevők megtekintették a művelődési ház kézimunka-kiállítását, amelyet a nyugdíjas klub asszonyainak munkáiból állítottak össze.

A meghívott szocialista brigádok képviselői a baráti találkozón való részvételről emléklapot kaptak, majd elindultak, hogy a Lenin-szobornál elhelyezzék a megemlékezés vörös szegfűit.

Klencz Tiborné

Egy nap alatt 220 ötlet

A szombathelyi vontatási főnökségen minden esztendőben szerveztek ötletnapokat. Az írásban beadott javaslatoktól a dolgozók többsége idegenkedett. Nem szívesen vetették papírra gondolataikat.

Ezért legutóbb más módját választották az ötletnapoknak. A főnökség területén, hat helyen, az utazóknál, a motor- és kocsijavítóknál, a karbantartóknál, a villamosműhelynél és a gazdasági részlegnél szóbeli lehetőségre adtak alkalmat. Háromtagú zsűri előtt mondhatták el véleményeiket a vasutasok.

Az eredmény minden előzetes várakozást felülmúlt! 220-an nyilatkoztak egy-egy munkafolyamat egyszerűsítéséről, gazdaságosabbá tételéről.

A bírálóbizottság összesen 23 ezer forinttal jutalmazta a jó ötleteket. Az ötletadók több mint 90 százaléka szocialista brigádtag volt.

(Sz. Jakab)

Orvosolták a panaszt

A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökségen az utóbbi időben javult a szociális ellátás. A dolgozók jogos gondjai közé tartozott, hogy a készenléti szolgálat télen, a nagy hidegben is ponyvás, fűtetlen gépkocsiban megy a hibaelhárításhoz. A közelmúltban orvosolták a dolgozók panaszát, és a készenléti szolgálat új UAZ nyolcszemélyes fedett, korszerű gépkocsit kapott, amely kisebb anyagok szállítására is alkalmas.

Nyugdíjban a szakoktató

A közelmúltban a szombathelyi vontatási főnökségen nyugdíjba vonulása alkalmából *Markó Istvánt* köszöntötték. A hivatalos eseményt, az ifjú szakmunkások fogadásával kötötték össze. Ekkor beszélgettem az ünnepelttel, az ipari tanulók egykori szakoktatójával.

— Milyen előzmények után, mikor került a vasúthoz?

— Édesapám 36 évet dolgozott a MÁV-nál, csoportvezetőként ment nyugdíjba. Én a mezőgépgyár elődjénél szerzett lakatos és műszerész szakmával 1937. január 5-én lettem a szombathelyi fűtőház dolgozója. *Minden ide kötött. Közel laktunk az állomáshoz és 13 éves korom óta ott lábatlankodtam a sínek között. Először kocsitisztító voltam, ezután motorszerelőként, majd műszerészként dolgoztam.*

1950-ben elkezdődött a szervezett, újszerű iparitanuló-képzés:

— Sokoldalú képesítésem, gyakorlatom és természetesen a fiatalok szeretete miatt bízták rám az oktatást. Közben magam is tanultam: mester- és művezetői vizsgát tettem. Magam sem tudom, hogy 1977-ig, nyugdíjba vonulásomig hány tanulót oktattam, biztos, hogy ezer fölött van a számuk.

— Tíz esztendővel a nyugállományba vonulása után is dolgozik. Miért?

— *Nézze, 1948-tól veszek rész a párt- és szakszervezeti mozgalomban.* Azóta számos megbízásom volt. Nyugdíjba vonulásom után nem sokáig maradtam tétlen. Előbb a raktárban dolgoztam, 1982-től pedig a Haladás sportolóit kísérem, ha vasúti kocsiban utaznak. Büszke vagyok arra, hogy a munkakönyvemben egyetlen egy munkahely szerepel: a vasút — fejezte be a beszélgetést *Markó István*.

Sz. Jakab István

TERVPÁLYÁZAT

A Közlekedési Minisztérium, a Budapesti Közlekedési Vállalat és a Magyar Államvasutak nyilvános lebonyolításában titkos tervpályázatot hirdet az alábbi témában:

Energiaemésztős rendszerű (közúti, nagy-, és gyorsvasúti) *vágányvégütköző berendezéstípusok kidolgozása.*

A tervpályázat célja a vasúti fejpályaudvarok és a gyorsvasúti állomások vágányvégeinek biztonságos lezárására alkalmas berendezések tervezése. A fokozott személy és vagyonbiztonság megköveteli, hogy az esetleg ütköző járművek minden körülmények között adott távolságon belül megálljanak még jelentős károsodásuk árán is.

A nyertes pályázatok díjazására 540 ezer forint áll rendelkezésre.

A tervpályázati kiírás a MÁV Vezérigazgatóságon (Budapest, VI., Népköztársaság útja 73—75.) fszt. 15-ös szobában vehető át 1987. november hó 15-től. Díja: 200 forint.

Részletes felvilágosítást nyújt: *Sándor Ferenc* 220-660/310, *Haraszti Gábor* 220-660/234.

Próbaüzem Ferencben

Sarusok helyett célfékek



Próbaüzem után ellenőrzik a váltókat

A ferencvárosi pályaudvar keleti rendezőjének műszaki átépítéséről 1984 óta sokat írtak a lapok. Most már a próbaüzemeltetésről beszélhetünk.

— A keleti rendező vágányainak még csak a felén lehet gurítani — magyarázza *Kiss László* főnökhelyettes. — A másik fele is befejezéshez közeledik. Az új célfékrendszer a legnagyobb terhelésű kocsikat is könnyűszerrel megszelídíti. Most még néhány sarust látni a vágányok között, műszaki ellenőrzés miatt. Ha a jobboldali rész is üzemel, nem lesz szükség rájuk.

Üzemel már a Dominó 70 is. *A váltókat gombnyomásra állítják. Az automatikusan működő berendezések olyan finoman megfékezik a guruló kocsikat, hogy öröm nézni.*

— Kezdunk megnyugodni. Az éjszakai műszak — ködben' — már 27 vonatot rendezett az első tizenhaton, több mint 1100 kocsit gurítottak le. Ennél jóval többre is képes lesz ez az új technika. Ha majd mind a két „félpályán" jászhatunk.

A saruk helyett célfékek. Olyanok, mint a gombák. Lábbal is könnyedén le lehet nyomni őket, mégis megfogja a kereket. Muzsikájuk az ütőhangszerekéhez hasonlít.

A ferencvárosi rendezőn tehát megszűnt 120 ember kemény munkája, a saruzás. S ráadásul az automatikákkal biztonságosabbá vált a vagonok lassítása, megállítása. Úgy tűnik tehát, érdemes volt beruházni. Hogy mennyire? Elsősorban az rajtuk, az itt dolgozók felkészültségén és a szorgalmas munkáján múlik.

A pesti villamos száz éve

A fővárosban villamosra szállók közül kevesen gondolnak arra, hogy a tömegközlekedésnek ez a járműve a közelmúltban ünnepelte százéves születésnapját. A Nyugati pályaudvar — Király (Majakovszkij) utca közötti 1000 mm-es nyomtávolságú vasúti pályán három kocsival 1887. november 28-án indult a forgalom. A fővárosban akkor már számottevő volt a járműforgalom. A mai Nyugati, a Keleti és a Déli pályaudvarok már kiépültek. A soroksári és a szentlőrinci helyiérdekű vasutak is részt vettek a tömegközlekedésben. A városon belüli utasforgalomhoz a lóvasút és az omnibuszok teljesítménye kevésnek bizonyult.

A villamos engedélyezésénél a városatyákat az vezérelte, hogy *„célszerűsége gyakorlati úton kipróbáltassék."* Felsővezeték szerelését nem engedélyezték, a városképet féltették a drótháló zattól. *A berlini Siemens-Halske cég alsóvezetékes áramtáplálású rendszere a gyakorlatban fővárosunkban vizsgázott.* A járművek menetsebessége a 10 km-t nem haladhatta meg, viteldíja 5 krajcár volt.

A sikeres próbamenetek után 1889-ben kezdődött a budapesti vonalhálózat építése. A villamosvasút, mint üzleti vállalkozás is sikeres volt. A századfordulón a fővárosban és peremterületein hét vasúttársaság működött.

Az első villamosokat bordóra, barnára, zöldre, kékre fényezték. A járművek általunk megszokott sárga színűket csak az I. világháború után kapták. Az útirányt hosszabb időn át színes lámpák és kerek tárcsák jelölték. A sok közvetlen járat miatt 1910-től bevezették a számjelzést. *Az I. világháborút megelőző 1913-as évben 173 km-es hálózaton 1039 motor- és 484 pótkocsi közlekedett, évente 222 millió utast szállítva.*

A villamosvasutakat 1918-ban vették köztulajdonba. A két háború között számottevő hálózatfejlesztés nem volt. A forgalom gyorsítására megkezdődött a vágányok útközépre helyezése. A közel 50-féle eltérő típusú járműpark felújításával párhuzamosan szabványosították az alkatrészeket, felszerelési tárgyakat. E munkák során mintegy félezer jármű korszerűsítését végezték el.

A felszabadulást követő gazdasági fejlődés növelte az utazási igényeket. *A metróhálózat kiépüléséig a fővárosban közlekedők többségét a villamosok szállították. 1954-ben az évi utasszám meghaladta a 800 milliót.*

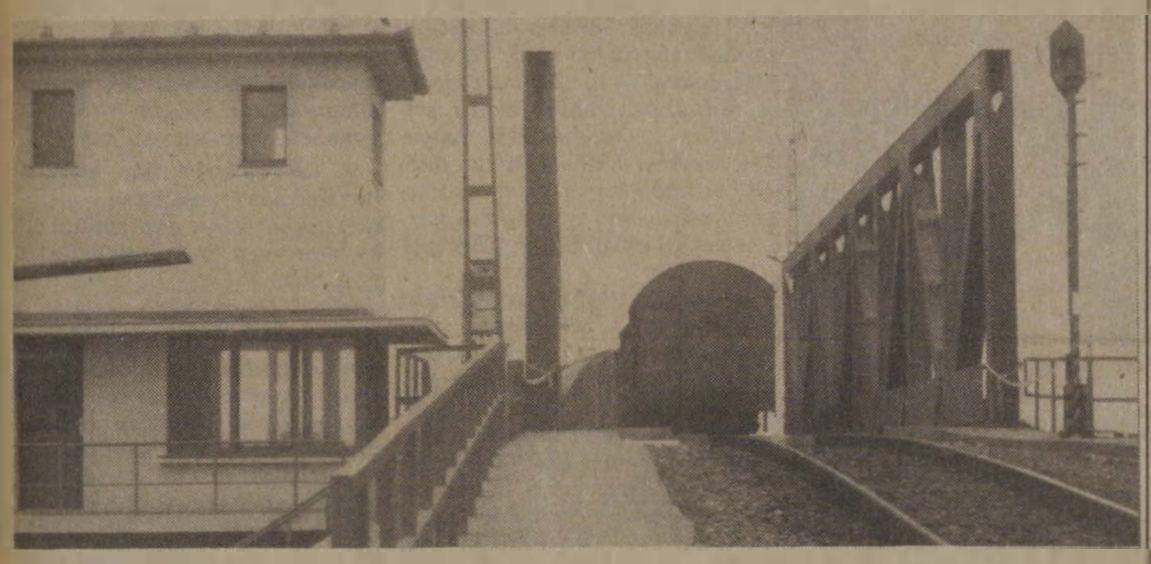
A létszámgondok miatt 1962-től kísérletként megkezdődött a kalauz nélküli közlekedés. A teljes körű bevezetés előfeltételét az 1966. július 1-jétől érvényes tarifareform jelentette, amikor a 36-féle jegyet megszüntetve általánossá vált a vonaljeggyel és bérlettel való utazás.

A járműállomány típusváltásának története már a közelmúlt eseménye. Az 1975-ben elfogadott minisztertanácsi határozat alapján valamennyi kéttengelyes motor- és ikerkocsit selejtezték. A helyükre 322 Tátra villamos lépett.

Napjainkban 99,2 km-en korszerű nagypaneles, tömbsínes és közel 89,5 km-en 48,5 kg-os hosszsínes, hegesztett, Vignol rendszerű felépítményen haladnak a villamosok. A 33 villamosvasút áramátalakítóba telepített 101 korszerű 90—95 százalékos hatásfokkal dolgozó higanygőzös egyenirányító összteljesítménye meghaladja a 134 MW-ot. A korszerű lengőrendszerű munkavezeték hossza 181, a súlyutánfeszített rendszerűé 35,6 km.

A hálózatfejlesztés során 1986-ban a káposztásmegyeri lakótelepig, míg 1987-ben a Hungária körúton a Kacsóh Pongrác útig épült új vasúti pálya.

Keller László



Üzemel az új gurító is

(Zelman)

Kitérőcsere

Messziről látszik a sárga mellénye a vonatot jelző őrnek. Kesztyű van a kezén. Hideg van már novemberben. Még az a szerencse, hogy nem esik. *Magyar Mihály*, a két munkacsapat vezetője is ezt az utolsó észrevételt erősíti meg a kitérőcserénél.

— Figyelmes előkészítést igényel a kitérőcsere, és ez nemcsak az anyagokra, kitérőszakaszokra vonatkozik, hanem az emberekre is. Ki kell használni a vágányzárat. Olyan nem fordulhat elő, hogy a kitérőcserét majd holnap folytatjuk, mert minden átmenő vágányra nagy szükség van a Duna jobb oldalán.

— Itt többen vannak, mint a telepen?

— *Ilyen nagy munkánál együtt dolgozik a két brigád, a Kossuth és a Petőfi, mert a kitérőcseréhez több kézre van szükség. „Otthon", azaz az érdi főpályamesteri szakasz telepén önállóan végzi munkáját a két brigád. Itt 31-en vagyunk.*

— Közben a követ elterítették, kialakult az új kitérő tükre. A felbontott régit daruval felrakták a vagonra, azt bontásra a telepre szállítják. Amit a gyongyösi kitérőben készítettek, lerakásra vár, pedig még csak fél tizenegy. Azt mondják az emberek, hogy ami ezután következik, az már gyerekjáték. Igaz ez?

— Nem egészen. Van itt még mit tenni. Egypercnyi megállásra sincs idő. Nagyon oda kell figyelni a csatlakozó szakaszokra, mert egy rossz illesztés és máris időzavarba kerülünk. Kapkodásról szó sem lehet, mert az erősen növelné a baleset veszélyt. Könnyen megcsúszik a láb ezeken az új talpfákon. Szerencse, hogy novemberben ilyen jó az idő. Esőben még a vas is csúszik.

Tizenkettő. Már két szakaszt összekötöttek, a daru „rámehetett" az új kitérőre és folytathatta a harmadik szakasz beemelését. Szinte milliméterre egyezett az új a régivel. Ekkor már folyamatosan dolgoztak a vasutasok.

— *Itt fél hét óta megállás nélkül dolgozni kell. Ekkor van vége a vagányzárnak. Nincs pihenő, csak néhány percre, és az nem elég még reggelizésre sem. A munka befejezése után ebédelnek majd a munkások.*

Az aláverőgép sokat segített, de azért nekik is meg kellett fogni a zerszám végét. Fél négy után néhány perccel készen lettek. A mellettük lévő áthaladó vágányon megállás nélkül haladt a forgalom. Négykor azon a sínpáron is megindulhatott, amelyen reggel még ott volt az öreg, kopott kitérő a váltóval együtt. Most már az új biztosítja majd a gyorsabb haladást.

— Nagyon elfáradtak?

— Nem annyira, mintha kukoricát kapáltunk volna ennyi ideig. *Itt inkább az fárasztó, hogy nagyon oda kell figyelni egymás testi épségére.* Feszítővassal kell tartani a mászó sínszakaszt, vagy arrébb kell tenni néhány centiméterrel a köveken. Megszoktuk már.

— A sárga mellényt viselő jelzőőr is befejezte munkáját, a forgalmi szolgálattevő kihelyezte a lassújel táblát, mert egyelőre csak csökkentett sebességgel haladhatnak át az új kitérőn a vonatok. Holnap a másik sínpár kitérőjét cserélik az érdiek.



Beemelés után

Az összeillesztés utolsó pillanatai

Kép és szöveg
Zelman Ferenc

Vasutassiker

Tárca szintű vetélkedő

A Közlekedési Minisztérium ifjúsági bizottsága, a KISZ Központi Bizottságával, az Állami Ifjúsági és Sporthivatallal, a Vasutasok Szakszervezetével, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetével közösen *játékos kulturális és politikai vetélkedőt hirdetett a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója tiszteletére.* A nyár közepén elkezdett többfordulós versenyre a közlekedési tárcához tartozó vállalatoktól 64 munkahelyi kollektíva, KISZ-szervezet, szocialista brigád csapata jelentkezett. A tét nem volt kicsi, az értékes pénzjutalmakon kívül az első három helyezettnek külföldi utazást ajánlottak fel.

A vetélkedő a nagy október világtörténelmet formáló eseményeinek megismerésére, politikai, kulturális ismereteik gazdagítására, egyszersmind folyamatos közművelődésre, a brigádok kulturális célkitűzéseinek teljesítésére mozgósította az öttagú csapatokat.

A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV ifjúsági bizottsága is közreműködött abban a tárca szintű teamben, amely a részvételi feltételeket kimunkálta. *Az első két fordulóban az erre a célra szerkesztett és kiadott „KÖZ-LI" című híradóban megjelent kérdésekre kellett írásban beküldeni a válaszokat.* Azok a csapatok, akik a második fordulóba bejutottak, már 1000 forint nevezési díjat is fizettek.

Említést erdemel az az újítás, hogy a szervezők a harmadik fordulóban elsőként alkalmazták tárca szintű vetélkedőn a korszerű technikát. A feltett kérdésekre adott válasz mellé a csapatok tagjait, munkahelyüket, tevékenységüket bemutató, és az évfordulóval kapcsolatosan készített műsorukat tartalmazó videokazettát, valamint a munkahelyük életéről, múltjáról és jelenéről készített fényképes tablót is el kellett juttatni a szervezőbizottsághoz. *Ez nehéz akadálynak bizonyult. Ennek ellenére 24 csapat tett eleget a követelményeknek.*

A versenyben maradó csapatok felét vasutasok alkották.

A vetélkedő döntőjét, amelyen nyolc csapat vett részt, a MÁV vezérigazgatóság konferenciatermében tartották. A Volános, BKV-s és autójavítós csapatok mellett a záhonyi üzemigazgatóság, a dombóvári üzemfőnökség, a pécsi vasútüzemi KISZ-bizottság, és a miskolci vontatási főnökség csapatai képviselték a vasutas színeket.

Az izgalmas versenyre jellemző, hogy a délelőtti elődöntőn 12 pontos, jelentősnek tűnő előnye ellenére a pécsiek, illetve a szegedi Tisza Volán csapata az utolsó politikai, történelmi kérdéscsoportban szerzett kevés pontszámuk miatt nem jutottak a délutáni színvonalas „kis" döntőbe. *Az viszont a vasutas kulturális hagyományok méltó ápolásának és az alapos felkészülésnek az eredménye, hogy az úgynevezett kis döntő négy csapata közul hármat vasutas fiatalok alkottak.*

A döntő legizgalmasabb része a dombóvári és záhonyi csapat vetélkedése volt. Ez a küzdelem végül a jobban hajrázó záhonyi fiatalok javára dőlt el.

A *Klézl Róbert* közlekedési miniszterhelyettes által is megtekintett verseny végén *Győrffy József*, a zsűri elnöke, *Pallos György*, a Vasutasok Szakszervezetének osztályvezetője, *Szűcs István*, a KISZ KB osztályvezetője, *Papp Béla*, a KSZDSZ titkára és *Batsányi Csaba*, az ÁISH főmunkatársa adták át a díjakat.

Az első helyezett záhonyi üzemigazgatóság csapata a KM által adományozott 5 napos leningrádi jutalomutat kapta, amihez a MALÉV ajánlotta fel a repülőjegyeket. A második helyezett dombóvári uzemfőnökség csapata Berlinbe szóló jutalomutat kapott az Állami Ifjúsági és Sport Hivataltól. Ehhez a MÁV vezérigazgatója I. osztályú szabadjegyet ajánlott fel. A harmadik díjként a miskolci vontatási főnökség öttagú csapata aldunai hajóútra szóló beutalót kapott a KSZDSZ-től.

A negyedik helyezett debreceni autójavító vállalat csapata a Vasutasok Szakszervezete 10 ezer forintos díját nyerte.

A további helyezettek a KISZ KB ifjúmunkás tanácsa, valamint a Vasutasok Szakszervezete által felajánlott értékes tárgyjutalmakat kapták.

Orosz Károly

Nem minden a pénzen múlik

A Mátrában, Parádfürdőn, a Magyar Államvasúti Alkalmazottak első Biztosító és Segélyegyesülete (EBSE) üdülője 1959. május elsején fogadta első vendégeit. Azóta — különösen az elmúlt másfél évtizedben — az EBSE jelentős összegeket fordított az üdülő mind otthonosabbá és korszerűbbé tétele érdekében. Így bővült a korábban hatvanágyas épület egy emelettel, majd a Peres úti ház megvételével közel száz ágy áll a vendégek rendelkezésére. A fűtéskorszerűsítés száműzte a kényelmetlen és a legnagyobb elővigyázat mellett is veszélyes kályhákat.

Az ötvenes évek építészete által biztosított lehetőségeket is napjaink kulturális szintjének megfelelően alakították. A szobákat mosdókagylókkal látták el. A csempézett zuhanyozó és toalett közös helyiségnek készült az ötvenes évek végén.

A harmincöt tagú személyzet nemcsak a tisztasággal igyekszik biztosítani az otthonos légkört, hanem a házi ízekkel készített ételekkel is. A jelenlegi üdülővezető elődjének szokása szerint a húst ma is kicsontozzák, s a színhús egy főre eső adagjának a súlya nem kisebbedett. Két menü közül az egyik kímélő étkeket tartalmaz.

A vendégkönyv tanúsítja, hogy az üdülővendégek elégedettek a házilag sütött süteményeket is tartalmazó étrenddel. *Az egy kilométerre lévő Peres úti üdülőből most már nem kell lesétálni a napi háromszori étkezéshez, hanem a nagy üdülő konyhájában készült ételeket helybe szállítják.*

A kényelem mellett az aktív pihenés biztosítását is fontosnak tartják az üdülő vezetői. Mindkét házban televízió, rádió, asztalitenisz-felszerelés, lengőteke is a vendégek rendelkezésére áll.

Nem elég azonban a test regenerálása, a szellemet is karban kell tartani. A két hét alatt a Parádfürdői Gyógykórházzal közösen négy alkalommal kirándulást szerveznek a környező kulturális, történelmi nevezetességek megtekintésére. Így tudják meg sokan, hogy Verpelét és Feldebrő például nemcsak a boráról híres, hanem az előbbi három szép kúriát, egy román, valamint gótikus kori részleteket is mutató templomot, és egy régi „pendelykéményes" kovácsműhelyt is birtokol. Feldebrő is gazdag műemlékekben. *A barokk külsejű temploma alatt XI. századi román stílusú, oszlopkötegekkel tagolt, freskótöredékekkel díszített altemplom látható.*

— Nemcsak az üdülők kényelmének biztosítására törekszünk — mondotta *Farkas András*, az üdülő vezetője —, hanem fontosnak tartjuk dolgozóink jó közérzetét is. Kulturált szociális helyiségek állnak rendelkezésükre zuhanyozóval, mindenkinek külön szekrénnyel.

A parádfürdői EBSE üdülőben jól érzik magukat a szomszédos kisebb üdülők lakói is, akik átjárnak ide étkezni. Vonzerejét nemcsak a szükség jelenti, hanem az, hogy dolgozói — az igazgatótól a konyhai dolgozóktól kezdve — hivatásukat hobbinak tekintik. A tehetség, a jó szándék, a ügy iránti elkötelezettség, az akarat sok nehézséget megold még a nehéz gazdasági körülmények között is.

Dr. Ruzsicska Mária

Minisztériumi értekezlet

A közlekedési minisztérium vezetői október végén Baranya megyébe látogattak, hogy kihelyezett miniszteri értekezleten a helyszínen tárgyaljanak Pécs város és a megye közlekedéséről. Részt vett a tanácskozáson *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *dr. Tóth László* államtitkár, valamint *dr. Nagy Ervin* és *Ónozó György*, miniszterhelyettesek, továbbá a város vezetői, közöttük *dr. Dányi Pál* a városi pb első titkára.

A megye és a város vezetői elmondták, hogy területükön a közlekedésnek sajátos helyzete van. A tömegközlekedés biztosítása nem könnyű feladat. Gondot jelent Pécs belvárosának biztonságos, balesetmentes közlekedését kielégíteni. Utak és felüljárók kellenek az új városrészekbe, Pécs észak—déli közlekedését rövid távon kell megoldani. Az értekezlet résztvevői bejárták a Harkány-Selye közötti kisforgalmú vasútvonalat, majd Szentlőrincről indultak vissza a fővárosba vonattal.

Ünnepi megemlékezés

A nyugdíjas intézőbizottság, valamint a nyugdíjas alapszervezetek aktivistái bensőséges ünnepségen emlékeztek meg a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulójáról.

Kukovicza Árpád, a NYIB titkára bevezetőjében köszöntötte a megjelenteket, közöttük *Koszorus Ferencet*, a vasutasszakszervezet főtitkárát. *Dr. Szabó Miklós*, az intézőbizottság elnöke ünnepi beszédében méltatta 1917 októberének történelemformáló eseményeit.

Az ünnepségen kiemelkedő tevékenységük elismeréseként 11 nyugdíjas alapszervezet vezetője vehette át a vasutasszakszervezet elnökségének elismerő oklevelét *Koszorus Ferec* főtitkártól. Ezután 50 nyugdíjas aktivistát részesítettek jutalomban.



Koszorus Ferenc főtitkár átadja a kitüntetést Kovács Gézának, a gyékényesi nyugdíjas alapszervezet elnökének

Nyugdíjasok között

Az őszi verőfény mintha jutalmazni akarta volna a deres üstökű, várakozó, csoportokban beszélgető embereket. Mátészalkán, a szakszervezeti bizottság udvarán a később érkezőt azok köszöntötték leghamarabb és legharsányabban, akikkel a vasúti munka több évtizede alatt a legszorosabb kapcsolat alakult ki. De a más szakszolgálattól érkezők sem voltak idegenek.

Hogyan is lettek volna, hiszen harminc, negyven év kemény munkája van a pályamunkás tenyerében, a raktárnok iparvágányt járó lábában. Szinte naponta találkoztak.

A felszabadulás után eltelt évek minden sikeres, vagy éppen kevésbé sikeres munkájából kivették a részüket. *Rajtuk nem múlott az újjáépítés, nem sajnálták erejüket, s nem törődtek egészségükkel sem.* Szolgáltak huszonnégy-huszonnégyben, mert így kívánta a vasutasélet. Az asszonyok táskáztak, — *„ki tudja, mikor kerül haza ez az ember"* — mondták a vasutasfeleségek.

Ők még ahhoz a derékhadhoz tartoztak, akik a mindennapi munka mellett tanultak. Volt aki a hat elemit egészítette ki nyolc általánosra, s volt aki a magasabb tudományok megszerzésétől sem riadt vissza.

Az már a fehér abrosszal terített asztal mellett derült ki, hogy sokkal vidámabban, érzelemgazdagabban végezték munkájukat, mint gondolnánk. S ezt az egészséges derűt még ötvenöt, hatvanévesen is megtartották. Azt csak látni és hallani kellett, hogy a „továbbszolgáló" — jóval hatvan év fölötti — ópályiba való *Tarapcsák Miklós* bácsi dóznija, feledésbe merült cigarettasodrása meddig vezette vissza, hány évtizedről fejtette le az emlékezés gombolyagfonalát.

Mindez bárhol történhetett volna az országban, hiszen becsületes, munkában megőszült derék vasutasok az elmúlt években, az idén és jövőre is mennek nyugdíjba. Munkájuk értékelésével, becsülésével törődni, az utókor kötelessége.

Zsoldos Barnabás

Szociális épületet avattak Szegeden

Régi, több mint másfél évtizedes óhaj valósult meg november 11-én Szegeden, azzal, hogy átadták a MÁV Szentesi Építési Főnökség gépállomásának új szociális épületét. Az átadási ünnepségen *Frányó Ferenc*, az építési főnökség igazgatója köszöntötte a megjelent vendégeket — köztük *Tolnai Ildikót*, a Vasutasok Szakszervezete titkárát, *Pál Józsefet*, az építési és pályafenntartási főosztály vezetőjét, *Sajtos Pétert*, a szegedi igazgatóság helyettes vezetőjét, *Töllyné Pogács Rózsát*, az építési főnökség intéző bizottságának titkárát, *dr. Lugosi Józsefet*, a szegedi területi intéző bizottság titkárát —, a tervezésben, a kivitelezésben részt vevő dolgozókat, az ünnepség valamennyi résztvevőjét.

Pál József főosztályvezető méltatta a közös összefogással elkészült új szociális épület jelentőségét. Külön kiemelte az építők jó munkáját, az építési szolgálat és a szegedi ÉHF eredményes együttműködését. *Tolnai Ildikó* felszólalásában szintén elismerően szólt a dolgozók szociális körülményeit javító változásról.

A kétszintes épület kiviteli terveit a Csongrád Megyei Tanács Tervező Vállalata készítette, generálkivitelezője pedig az építési főnökség volt. A központifűtés-szereléshez az ÉHF nyújtott segítséget. *Az építkezés 1986 májusában kezdődött, és jó minőségben, a tervezett költségkereten belül mintegy 10,5 millió forintos ráfordítással fejeződött be.* A gépállomás szocialista brigádjai és dolgozói jelentős társadalmi munkával segítették a kivitelezés mielőbbi befejezését.

Az épület földszintjén 110 férfi és 10 nő részére alakítottak ki öltözőt, mosdót és zuhanyozót. Itt kapott helyett a kazánház, amely az épület központi fűtését biztosítja, a szellőző gépház, a telefonközpont és a raktárhelyiségek.

Az emeleten melegítőkonyha, 72 fő egyidejű étkeztetését biztosító étterem, a konyhai személyzet öltözője, valamint a működéshez szükséges egyéb helyiségek találhatók. Az étterem egy térelválasztó segítségével két kisebb helyiségre osztható, ezáltal oktatási célokra, tanácskozások tartására is alkalmassá tették.

Az új épület a 240 fős tagú gépállomási kollektívának a korábbinál lényegesen jobb szociális körülményeket biztosít. S része annak a fejlesztési folyamatnak, amely során az elkövetkező években vasútépítő-, fenntartó gépek és járművek javításának munkakörülményei is megváltoznak.

G. J.

Kanizsai műszaki napok

Az MTESZ nagykanizsai intézőbizottsága 1972 óta minden év októberében kanizsai műszaki napokat rendez. A rangos rendezvénysorozatnak kezdettől fogva — ez évben immár 16-ik alkalommal — volt résztvevője a nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél működő vasútépítési és pályafenntartási szakcsoport, mint a Közlekedéstudományi Egyesület tagja.

A szakmai ankéton csaknem másfél száz pályafenntartási szakember vett részt, többségük a pécsi igazgatóság területéről, de képviseltették magukat Kecskemét, Budapest, Zalaegerszeg, Tapolca főnökségei is. *Péntek Lászlónak* a nagykanizsai főnökség vezetőjének megnyitóját követően elsőként *Pál József*, a MÁV vezérigazgatóság 6. főosztályának a vezetője tartotta meg nagy érdeklődéssel várt előadását. Bevezetőjében ismertette az építési és pályafenntartási szakszolgálat által a VII. ötéves tervben követendő stratégiát. Nem csupán általánosságban határozta meg a tennivalókat, hanem az új követelményrendszernek megfelelő határozottsággal megszabta a szakszolgálat előtt álló feladatokat, melyek maradéktalan végrehajtására hívta fel a jelenlévők figyelmét.

Ezután *Gulyás Emil*, a 6/A osztály főelőadója tartott előadást a vasúti kitérőkön való közlekedés biztonságos feltételeiről, különös tekintettel az új, korszerű kitérő típusokra. Részletesen ismertette az üzemszerű alkalmazásuk során szerzett gyakorlati tapasztalatokat.

A két előadás után számos hozzászólás hangzott el, melynek során élénk vita alakult ki és nem egy hasznos javaslat született.

A kora délutáni órákban a kis-balatoni 2. számú ülepítőtározó építési munkáit tekintették meg a résztvevők. Laki István, a keszthelyi kis-balatoni üzemmérnökség vezetője előadásban ismertette a műszaki munkákat. Kiemelten foglalkozott a Kis-Balaton hatásával, amelyet kialakítása után a Balatonszentgyörgy-Zalakomár közötti vasútvonalra várhatóan gyakorolni fog. Az előadás nemcsak műszaki érdekességekkel szolgált, hanem a vonalrészt üzemeltető és fenntartó kanizsai főnökségnek a megváltozott körülmények között kialakuló, újszerű feladataira is ráirányította a résztvevők figyelmét.

Az egész napos pályafenntartási ankét hangulatos, baráti légkörű mérnök-technikus találkozóval zárult.

Nagy Antal Géza

Politikai könyvnapok

A kiváló terjesztő

A politikai könyvnapok Fejér megyei ünnepségén, Székesfehérváron Nagy Jenő, a megyei pártbizottság titkára a kiváló terjesztőknek kitüntetéseket adott át. Közöttük volt Barabás Attiláné is, a MÁV székesfehérvári üzemi pártbizottságának munkatársa. Munkájáról, hitvallásáról nyilatkozott lapunknak.

— Tudja, én nem kedvelem különösebben a számokat, az újságban sem olvasom ezeket szívesen, most mégis számokkal kell kezdenem „vallomásomat". Csupán néhány adatról van szó, de úgy vélem ezekhez aligha kell magyarázat. *Tíz esztendővel ezelőtt körülbelül 10-11 ezer forint értékű könyv kelt el a fehérvári vasutasok körében, két évre rá már 22 ezer volt ez az összeg, az idén valószínűleg elérjük az 50 ezer forintot is. Pedig a könyvek árai is emelkedtek az utóbbi években.*

Sokak szerint manapság csak a krimik, az újabban „aluljáróirodalom"-nak nevezett olvasmányok érdeklik az emberek többségét. Tagadhatatlan, hogy „van ebben valami", de az igazságtól mégis messze áll. Huszonöt éves terjesztői múltam jogosít arra, hogy így vélekedjem. A politikai könyvek a tájékozódáshoz nélkülözhetetlenek. Csakis kellő informáltság birtokában lehet okos és felelős döntéseket hozni.

A könyvekre nagyon nagy szükség van, különösen ezekben az időkben, amikor a nyíltság és a kemény viták korszakában élünk. Magam is a könyvek „megszállottja" vagyok, de hát ez természetes, hiszen csak úgy tudok olvasnivalót ajánlani, ha magam is ismerem a könyvek tartalmát. Én mindig elolvasom az új könyv „fülszövegét", átböngészem az előszót vagy a tartalomjegyzéket, szóval: *„vakon" egyetlen könyvet sem ajánlok.* Ha már szóba hoztam a mindennapi életet, elmondom, hogy hosszú évek óta egyedül nevelem a fiamat. Büszke vagyok arra, hogy kamaszodó fiam is szereti a könyveket, bár alapérdeklődése elsősorban műszaki. A november negyedikén rendezett politikai könyvnapok ünnepségére a meghívót a fiam vette át.

Őszintén szólva: nem tulajdonítottam jelentőséget neki, hiszen évek óta részt szoktam venni ezeken a rendezvényeken. Váratlanul ért, amikor a megyei pártbizottság titkára a kitüntetettek névsorában engem is megemlített. A huszonöt éves eredményes terjesztői munkámért *a Kossuth Könyvkiadó diplomáját kaptam.*

Boldogan vettem át, s mi tagadás, kissé zavarban voltam. Nagy öröm érezni, hogy én is tettem valamit azért, hogy a fehérvári vasutasok műveltsége gyarapodott szerény közreműködésemmel.

S. G.

Külföldi társasutazások

A SZOT szociálturisztikai irodája 1988 első negyedévére az alábbi külföldi társasútjait ajánlja az érdeklődőknek:

Négy nap Bécsben március 13—16, illetve 20—23 között. Utazás különbusszal, elhelyezés két- és háromágyas zuhanyozós szobákban. Részvételi díj 5 700 forint. Jelentkezési határidő december 28.

Sitúra az osztrák Alpokban. Utazás különbusszal, elhelyezés Krakauebene községben kétágyas, fürdőszobával felszerelt szállodai szobákban. Teljes ellátás az első napi vacsorától az utolsó napi hideg ebédcsomagig. Részvételi díj 11 900 forint. A március 5—12-i útra a jelentkezési határidő december 30.; a március 26—április 2-i útra január 10.

Öt nap Velencében március 26—30-ig.

Utazás különbusszal, elhelyezés 2-3 ágyas szobákban turistaszállóban. Ellátás: reggeli, vacsora. Részvételi díj 8 400 forint. Jelentkezési határidő december 10.

A részvételi díj a felsorolt utaknál a költőpénzt nem foglalja magában. Érdeklődni lehet a vasutas szakszervezet üdülési csoportjánál a 48-13, a 19-77 üzemi, illetve a 229-872 városi telefonszámon, a 166 vagy a 159-es melléken.

Irodákból — ebédlő

A szombathelyi vasúti rakodógép-karbantartó és szerelő műhely 30 tagú kollektívájának sokáig rosszak voltak a szociális és munkakörülményei.

Az ebédet például egy mindössze 12 négyzetméteres alapterületű, sötét, levegőtlen műhelyben tudták elfogyasztani. November 6-án új ebédlőhelyiséget adtak át a dolgozóknak. A közel 30 négyzetméteres alapterületű ebédlőt fölöslegessé vált irodákból alakították ki, az ott dolgozók segítségével. A helyiség alkalmas oktatások, értekezletek és rendezvények megtartására is.

A gépterem, az asztalos- és festőműhelyek átcsoportosításával tovább javulnak a dolgozók munkakörülményei.

KITÜNTETÉSEK

A nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója alkalmából kiemelkedő szakszervezeti és társadalmi tevékenységük elismeréseként kitüntetéseket adtak át.

A **Munka Érdemrend ezüst** fokozatával tüntették ki: **Teleki László**, a VSz. szombathelyi területi intéző bizottság politikai munkatársát.

A **Munka Érdemrend bronz** fokozatát kapta: **Szabon Mihály** szakszervezeti főbizalmi, a miskolci KÜF forg. szolgálattevője; **Pujcsek József**, szakszervezeti főbizalmi, a nagykanizsai vont. főn. mozdonyvezetője; **Marticsek András**, szakszervezeti főbizalmi Rákosrendező állomás sarus-csoportvezetője; **Munkácsi Ferenc**, a szolnoki vont. főn. szb-tagja, esztergályos.

A **Magyar Népköztársaság Sportérdemérem arany** fokozata kitüntetést kapta: **Székely György** a VSz. szervezési és kulturális osztályának politikai főmunkatársa.

Kiváló Társadalmi Munkáért kitüntetésben részesült: **Reményi Pál**, a VSz. természetjáró szakbizottság vezetője, Északi Jj. Ü. leltározója.

A **Szakszervezeti Munkáért Ezüst** fokozat kitüntetést vehette át: **Lakatos Józsefné**, a VSz. pénzügyi és gazdasági osztály politikai munkatársa; **Sándor Géza**, a Landler Jenő Műv. Ház igazgatója.

*

November 4-én a SZOT székházában a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója alkalmából szovjet kitüntetéseket adtak át.

A XII. ötéves terv élenjáró dolgozója kitüntetést száz magyar dolgozónak, köztük hat vasutasnak adományozták: **Altfatter Jenő**, a ferencvárosi KÜF térfőnöke; **Csorba Józsefné**, a záhonyi GRF. csoportvezetője; **Kiss Vilmos**, a vezérigazgatóság közgazd. főo. csoportvezetője; **Maróth László**, a vezérigazgatóság üzemviteli főo. osztályvezető-helyettese; **Szűcs Lajos**, a vezérigazgatóság munkaügyi és szoc.pol. főo. ügyintézője; **Tóth György**, a szolnoki vont. főn. mozdonyvezetője.

Új utakon

Közgyűlés a miskolci Vörösmarty Művelődési Házban

A miskolci Vörösmarty Művelődési Házban október 28-án tartották a társadalmi vezetőséget megújító közgyűlést. *Szabóné Nagy Júlia* mb. igazgató számolt be az utóbbi öt évben végzett munkáról.

Százkét évvel ezelőtt alakult meg Miskolcon az első vasutas önképzőkör. Ezt követte a többi. A nemzeti kultúra iránti rajongást, a vasutas összetartozást fejezte ki, hogy saját erőből vásárolták, vagy építették meg a kultúra több otthonát. Az idő azonban ezeket az épületeket tönkretette. Ma már csak a harmadik, a kétszintes épület áll, amelyet a miskolci vasútigazgatóság segítségével újítottak fel.

A miskolci vasutasok művelődési házában, illetve a 12 letéti könyvtárban 17 ezer könyv van.

A hét művészeti csoport közül a legnépszerűbb a 35 tagú fúvószenekar, amelyet a Kiváló Együttes címmel is kitüntettek.

Több felszólaló hangsúlyozta az intézmény fenntartásának szükségességét. Ezt azért is ki kell emelni, mert közel 5000 (!) miskolci, s városkörnyéki vasutas adományoz rendszeresen havonta forintokat, elsősorban a fúvószenekar fenntartására.

A művelődési ház többszáz nyugdíjas — közte a veterán klub — második otthona. Sok embernek fáj, hogy — ugyancsak anyagi okokból — kénytelenek voltak megszüntetni a magányosok klubját.

A művészeti csoportok közül kiemelkedik a *Főnix* táncegyüttes, amely 1981 óta sikeresen szerepel, s a *Ficzere* képzőművészeti kör, amelynek tevékenységét sok kiállítás is fémjelzi.

Radványi Géza, a MÁV miskolci pártbizottságának titkára arról beszélt, hogy a művelődési ház a közművelődési célkitűzések megvalósításában jeleskedik. *E közösség tagjai lelkesen dolgoznak, igyekeznek alkalmazkodni a megváltozott körülményekhez, keresik az új utakat.* Ezt több kezdeményezés — a gyerekek nyári foglalkoztatása, a város általános iskolai tanulóinak pótvizsgára való felkészítése, a nők számára fontos tanfolyamok szervezése — fémjelzi. A művelődési házat fenn akarják tartani, s ennek érdekében már születtek ötletek, elképzelések.

Felszólalt a közgyűlésen *Hernádi István* igazgató is. Elmondotta többek között, hogy a művelődési központot tovább kell fejleszteni, hiszen a szellemi és technikai ismeretek, a tudás fejlesztése nélkül a jövő elképzelhetetlen.

Ezután 15 tagú társadalmi vezetőséget választottak. Az új elnök *Cimbalmos István* lett

Csorba Barnabás

Évente 150 ezer látogató

Emlékplakett a kultúráért

Az elmúlt fél évtized tartalmas munkájáról, eredményeiről adott számot *Szőnyi Lajos*, a Dunakeszi József Attila Művelődési Központ igazgatója október 30-án az intézmény társadalmi vezetőség-választó közgyűlésén. A ház kis létszámú szakmai gárdája magas színvonalú rendezvények, előadások sokaságát szervezte meg. A helyi közművelődési feladatok ellátásán kívül politikai, társadalmi ünnepségek, fórumok mellett megyei, országos, sőt számos nemzetközi konferenciának voltak házigazdái.

Szőnyi Lajos beszámolójában kitért az üzemekkel, intézményekkel, városi tömegszervezetekkel kialakított jó kapcsolatukra is. Az üzemek támogatásával el tudták érni, hogy a több mint hatvanéves épület igényesen kialakított helyiségei méltán váltanak ki elismerést a látogatók körében. *Sajnálatos azonban, hogy nincs video és számítógép, valamint az, hogy az előadói estek, sőt a könnyűzenei műsorok sem olyan keresettek, mint korábban.* A két népművelő a társadalmi vezetőségre, az üzemi közművelődési bizottságokra és a közönségszervezőkre támaszkodva igyekszik áthidalni a nehézségeket. Ennek köszönhető, hogy évente 1300—1400 különböző rendezvényen több mint 150 ezer látogató jelent meg.

Nehezíti a helyzetet, hogy növekszik azok száma, akik mind kevesebbet tudnak művelődésre, szórakozásra fordítani, így aztán nincs más lehetőség, mint többek között bútorkiállítások, vásárok szervezése, hogy ezek bevételéből finanszírozni tudják a művészeti csoportokat.

A fúvószenekar az elmúlt öt évben előbb *Aranylant*, majd *Aranylant Diploma* minősítést ért el a koncert fúvós kategóriában. A férfikar is szép eredménnyel szerepel és rendszeres résztvevője a Magyar Rádió Kóruspódium című műsorának. Mind gazdagabb a Pinceszínház repertoárja: a világirodalom klasszikusait mutatják be az országos és nemzetközi színjátszó találkozókon.

A közgyűlés által is tartalmasnak minősített beszámoló után *Kollár Albin*, a Kőrösi Csoma Sándor Általános Iskola igazgatója, a névadójukról készült emlékplakettel köszönte meg a művelődési központnak a tízéves együttműködést. A szakmai munka elismeréseként a városi tanács is emlékplakettel tüntette ki a kulturális intézményt.

Vetési Imre

MOZIKALAUZ

Tizenhét új filmet mutatnak be decemberben, mégsem velük kezdem a műsorrend méltatását, hanem a tizennyolcadikkal: a régivel. Kevésbé költőien éppen három esztendő híján ötvenesztendős. Ennek ellenére mit sem veszített bájából, frissességéből. Figurái ma is éppoly elevenek, mulatságosak, mint születésükkor.

Nem nehéz kitalálni: *Pinocchióról* van szó. *Walt Disney* egész estés rajzjátékfilmjéről, az animációs műfaj egyik klaszszikusáról. Azon, hogy a mester iskolája túlhaladott-e, ma már lehet vitatkozni, de azon nem, hogy amit alkotott: az maradandó, s minden új felnövő nemzedék számára igazi élmény, kitűnő szórakozás!

Ugyancsak a gyermeknézőknek szól — de amíg a Pinocchiót pontosan karácsonyra időzítették, addig a *Kurta farkú Peti cica Americicában* című film már december 3-án látható lesz, Mikulás ajándéknak. A derék macskát gondolom nem kell a gyereknézőknek külön bemutatni, hiszen már volt szerencsénk hozzá. *A svéd rajzfilmsztár ezúttal továbbfolytatja nálunk 1981-ben megkezdett párbaját szülővárosa leghosszabb farkú cicájával,* majd Amerikában (pardon Americicában) köt ki *Stig Lasseby* és *Jan Gissberg* rendezők jóvoltából.

Ifjúsági filmnek nyilvánítható a román—NSZK koprodukcióban a hetvenes években készült *Aranyásók*-at. (Ez a tévésorozat mozváltozata!) Története — *Jack London* regénye alapján — Alaszkában játszódik, hőse: az aranyláz idején szerencsét próbáló *Alan Harnisch* ügyvéd. A rendező a német *Wolfgang Staudte* és a román *Sergiu Nicolaescu*.

Persze ebben a hónapban nemcsak a legifjabb korosztály jár moziba. A műsorrendben vannak tipikus felnőtt filmek is. Ezek közé tartozik a *Lavardin felügyelő*. Műfajára nézve krimi, de az igényesebb fajtákból, amire bizonyos mértékig a rendező neve: *Claude Chabrol* — az új hullám hajdani vezéralakja — a garancia. A történet nemcsak a nyomozást mutatja be, hanem társadalomkritikai éle is van. Főszereplői: *Jean Poiret* (a komikus), *Bernadette Lafont* és *Jean Claude Brialy*.

Világsiker volt *A misszió*. *Roland Joffé* rendező színes, szinkronizált történelmi drámája, amely a mai Argentína, Paraguay és Brazília háromszögben játszódik a tizennyolcadik század közepén, a jezsuita missziók telepein. A spanyol és portugál diplomácia, meg a katonai erők vetélkedése áll a fordulatos cselekmény középpontjában. Két főszereplője: *Robert de Niro* és *Jeremy Irons* remek emberábrázolók.

A *Leszámolás Hongkongban* úgynevezett karatefilm. Fő érdeme, hogy megismerkedünk benne *Bruce Lee* utódával, *Jackie Channal*. *James Glickenhausen* rendező amerikai kalandhistóriája „új téma". Egy társa haláláért bosszút álló rendőrtiszt magánakciójának története.

Előreláthatólag vidám szórakozást nyújt majd az olasz *Hintőpor*, egy kétbalkezes meg egy kitűnő ügynök mulatságos históriája. Erről csak annyit kell elmondanom, hogy kétbalkezes barátunk *Carlo Verdone*, a sokoldalú, s hazájában rendkívül népszerű komikus, míg a rátermett ügynök a szép és vonzó *Eleonora Giorgi*. Gondolom azt mindenki sejti, hogy függetlenül az üzleti eredményektől, szerelem is szövődik a sok mulatságos fordulat közepette. A rendező: ki lenne más, mint maga *Carlo Verdone!*

A *Yesterday* című lengyel fiatalokról szóló életkép — *Radoslaw Piwowarski* munkája — zenés produkció, de társadalomkritikai korrajz is a hatvanas évekről, amikor négy kisvárosi fiatalember zenekart alapít példaképük, a *Beatlesek* mintájára, természetesen utánozva őket mindenben.

Egy felbomló amerikai család áll *Robert Liberman, Asztal öt személyre* című mai históriájának középpontjában. A szereposztás parádés: *Jon Voigt, Richard Crenna*, a hajdan Anna Frankot alakító *Millie Perkins* és a francia *Marie-Christine Barrault*, a világhírű színpadi színész, nem kevésbé híres leánya alakítja a főbb figurákat.

Társadalmi töltésű szerelmi dráma a *Szívfájdalom*. Rendezője: *Donald Shebib*. Viszontláthatjuk benne a szép, s tehetséges *Margot Kidder*-t és a neves színészdinasztia egyik közismert sarját, *Robert Carradine*-t.

Ugyancsak szerelemről szól a budapesti Színház- és Filmművészeti Főiskolán végzett *Eduard Zahariev* fanyar hangvételű története egy meg nem valósult szerelemről, ahol a kisvárosi vezető káder mindent elkövet, hogy a fia ne kerüljön rangján alul egy egyszerű falusi leány „hálójába".

Peremvárosi sivár társadalomkép — nem éppen szilveszteri műsorajánlat, pedig akkor mutatják be — a francia *Tea Arkhimedész háremében*. Rendezője *Medi Charef*. Bevándorlókról, munkanélküliekről szól. Század eleji karriertörténet — egy kedvelt svéd regény adaptálása — *A szerelem és magány játékai*, amelynek cselekménye értelmiségi, pontosabban újságírói körökben bonyolódik. Rendezője: *Anja Breien*. Üzemi történet a szovjet *Fizetéstől fizetésig — Aida Manaszarova* alkotása. A harmincas éveket idézi fel egy rejtelmes história keretében a kínai *Éjféli fantom*, jugoszláv politikai krimi a *Veszélyes nyom*, míg ugyancsak bűnügyi történet a szovjet *Itt nem járnak idegenek*, egy fiatal falusi detektív első esete. A műsort a *Széljáró* című amerikai film egészíti ki.

Ábel Péter

Bonsoir, Paris!

Revü a cirkuszban



A Fővárosi Nagycirkuszban hat hétig szerepel a *Bonsoir, Paris!* című revü, ami felvonultatja a *Folies Bergére* és a *Casino de Paris* sztárjait. Nos, a sztárokról annyit, hogy *Elsa Manet* — aki felöltözve megtévesztésig hasonlít *Liza Minellire*, — énektudása, előadásmódja tényleg rendkívüli, ám a többiek meg sem közelítik ezt a szintet.

Félreértés ne essék, az előadás nem rossz, sőt kifejezetten szórakoztató, de azt az igazi párizsi hangulatot csak húsz percig élvezhettük. Pedig a rendező mindenre gondolt, hogy kiszolgálja a közönséget. Remekül összeválogatott zene „viszi" a produkciót: Az első részben egy kis akrobatika, egy kis mágia, lenge ruhás hölgyek tánca idézte a misztikus keletet, s az argentin ritmuszsonglőrök produkciója kétségkívül világszám.

A második rész *Michael Jackson Bad* című dalára koreografált jazz-balettel indult. A szegecselt bőrruhás táncosok New Yorkot varázsolták ide néhány percre *A klasszikus balettparódiát előadó magyar művészek után megjelenő micisapkás vagány viszont mintha a Quartier Latin, vagy a Montmartre valamelyik kiskocsmájából lépett volna elő:* tangóharmonikán kísérte *Elsa Manet*-t, aki *Edith Piaf* halhatatlan sanzonjait adta elő oly mesterien, hogy a közönség valóban Párizsban érezhette magát, és senki sem lepődött volna meg, ha valahonan besétál *Maigret*.

A kán-kán azonban csalódás volt! Igaz, hogy a finálében pompázatos toll és strasszkollekcióban jelentek meg a lányok, de ennél különb revüt a televízióban is láthattunk már.

Kép és szöveg:
Demeter Kálmán

MEGJELENT

A vasúti tisztképzés száz éve című könyv

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet centenáriumára, a Közlekedési Múzeum gondozásában megjelent egy több mint 300 oldalas könyv, *„A vasúti tisztképzés száz éve 1887—1987"* címmel. A könyv részletesen feldolgozza az intézet történetét *Baross Gábor* korától napjainkig. A könyvet tanulságos statisztikai táblázatok, ábrák és képek színesítik.

A kiadvány 1937-től közli a tanárok, az oktató-nevelő munkát végző dolgozók adatait, a megjelent szakjegyzetek bibliográfiáját és a nappali tagozatokon végzett hallgatók névsorát, évfolyamonként.

Külön érdekessége a jubileumi kiadványnak az intézet épületének történetéről írt rövid beszámoló.

A korlátozott példányszámban megjelent kiadványt csak az intézetben és a Közlekedési Múzeumban lehet megvásárolni. Ára: 200 forint.

Vasutas népművészeti kiállítás

A népművészettel foglalkozó amatőr alkotók száma évről évre több. A november 14-én, Nagykanizsán megnyitott II. országos vasutas népművészeti kiállítás az ő munkáikból mutat be ízelítőt.

A vasutas amatőr művészek nemzeti hagyományaink, népi kultúránk továbbélését biztosítják, s a kiállítás tárgyai bemutatják, hogyan költözik be a népművészet a mindennapi életbe, hogyan gazdagítják mindennapjainkat azáltal, hogy nem csak gyönyörködünk bennük, hanem eredeti funkcióiknak megfelelően használjuk is őket.

A kiállításra 51 alkotótól 420 különféle alkotás érkezett. A zsűri több kiemelkedő munkát talált egy-egy kategóriában, ezért ilyenkor párhuzamos első díjak kiadását tartotta igazságosnak

A fafaragók közül *Kovács János* (Somogyszob) és *Sátori Zoltán* (Szombathely) nyert első díjat. A legszebb hímzéseket *Kálovicsné Molnár Zsuzsanna* (Nagykanizsa), *Győrfy Mária* (Celldömölk) és *Gólya Mihályné* (Budapest) készítették. A szőttes kategóriában *Bátori Józsefné* terve alapján *Salánki Istvánné* által készített erdélyi szőttes volt a legszebb. Az egyéb kategória győztese *Erőss Gyula* lett karcolt, festett tojásaival.



A kiállítás egy részlete

Pécsi Sándorra emlékeztek

Pécsi Sándor-emlékkiállítás nyílt a közelmúltban Kőbányán, az Északi Járműjavító művelődési házában a művész születésének hatvanötödik, halálának tizenötödik évfordulója alkalmából. A gyermekkortól a végső búcsú napjáig számtalan fotódokumentum, tárgyi emlék, és *Cserje Zsuzsa* remek könyve *Pécsi Sándorról*, mind-mind egy rövidre szabott élet gazdag alkotói korszakairól tanúskodnak.

A kiállításon — amely a színészmúzeumi tablót leszámítva az országban az első — *Székelyhidi Ferenc*, a Törekvés Művelődési Ház igazgatója köszöntötte a megjelenteket, majd *dr. Cenner Mihány* színháztörténész idézte föl *Pécsi* emlékét, s megemlítette, hogy nem egészen 28 évi színészi pályáján olyan életművet hagyott reánk, amely a felejthetetlen alakítások sokasága mellett ötvennyolc filmet és tizenhárom televíziós felvételt is tartalmaz. A színész háromszor hal meg, mondotta. Először az utolsó fellépés után, másodszor a testi elmúlásával, s harmadszor, amikor elfelejtik. De *Pécsi Sándor* alakja újra és újra feltűnik a filmvásznon, a képernyőn, tehát nem hal meg egészen, mert nem felejtjük el.

Kiállítás

Több mint százfőnyi érdeklődő előtt nyitották meg Szolnokon a járműjavító művelődési központjában Osváth Miklós festőművész kiállítását október 26-án. A 23 akvarellt bemutató kiállítás házigazdája az üzem szocialistabrigád-klubja volt. A kiállítás sikerét mi sem bizonyítja jobban, mint hogy öt nap alatt 558-an írták alá a vendégkönyvet.

A legjobbak tanítómestere

Korábbi eredményei ismeretében úgy tűnt, az idei év nem hozott nagyobb sikereket *Vértes Róbertnek*, az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub gyémántkoszorús vitorlázórepülő oktatójának. De csak látszólag! Ugyanis mint a vitorlázórepülő nemzeti válogatottkeret edzője egy sor olyan sikert ért el, amelyeket (bár mások nevéhez kötve emlegetnek) szakmai körökben mégsem vonnak kétségbe: a kiugró teljesítményekben meghatározó szerepe volt az edzői munkának.

S itt feltétlenül meg kell említeni, hogy az általa felkészített sportolók közül *dr. Daróczy Éva* bronzérmet nyert a júliusi női vitorlázórepülő Európa-bajnokságon, *Bolla Mária* pedig az értékes 6. helyet szerezte meg. Méghozzá olyan mezőnyben, ahol a vetélytársak többsége a Magyarországon üzemelő típusoknál lényegesen korszerűbb, nagyobb teljesítményre képes repülőgépekkel indult a kontinensviadalon. A másik nagy büszkesége: a huszonkét éves *Gulyás György*, akit tavaly ő hívott meg a válogatott keretbe, s az idén már — a keze alatt — nemzeti bajnokságot nyert!

— *Én már nem török egyéni babérokra* — jegyezte meg az idei esztendő eredményeinek összegezése közben. — Igaz, évente még részt veszek egy-egy versenyen, de elsősorban azért, hogy a mezőny tagjaként gyűjtsek tapasztalatokat a munkámhoz, s közben figyeljem a kerettagokat és a válogatásnál szóba jöhető tehetséges fiatalokat. Nagyon fontosnak tartom, hogy a keret tagjai között minél jobb légkör legyen, s versengjenek egymással, ne pedig rivalizáljanak.

— Annál is inkább — folytatja —, mert a legkiélezettebb nemzetközi versenyeken is vigyázni kell egymásra, be kell tartani a biztonságos repülés szabályait. *Mindig tudják, hol az a határ, amettől már felelőtlenség kockáztatni. Előfordul, hogy másodpercek töredéke alatt kell dönteni, cselekedni.* Rendkívül fontos tehát, hogy a versenyzők minden helyzetben legyenek képesek tudásuk maximumát nyújtani, idegileg és fizikailag egyaránt bírják a fokozott igénybevételeket.

Vértes Róbert szavait 37 éves sportolói pályafutása igazolja. Mert miközben sorra teljesítette a vitorlázórepülő vizsgajelvények különböző fokozatainak követelményeit, s számtalan versenyen végzett az élmezőnyben, a biztonságos repülést mindig szem előtt tartotta. Ennek is köszönhető, hogy ez idő alatt egyetlen esetben sem tört gépet.

Eddig vitorlázó repülőgéppel 5200 felszállásból 2800 órát töltött a levegőben. S ha összeadjuk távolsági repüléseinek hosszát, akkor több mint 45 ezer kilométer jön ki. Azaz, körülrepülhette volna a Földet . . . Közben motoros repülőgéppel is összegyűjtött 3000 felszállást és 900 órát. Több mint egy évtizede motoros repülőgépen is oktat. Természetesen megszámlálhatatlan repülőélménye volt a közel négy évtized alatt.

Közülük a legemlékezetesebbnek azt tartja, amikor 1984. július 3-án — néhány hónappal azután, hogy a MÁV REK edzőjéből a magyar vitorlázórepülő válogatott „mestere" lett — a férfi vitorlázórepülő Európa-bajnokság egyik (erős szél miatti) pihenőnapján 6650 méter magasra emelkedett a Francia Alpok hegyei között. *Ez egyben a gyémántkoszorú magassági feltételének teljesítését is jelentette.* S röviddel később, augusztus 20-án sikerült megrepülnie az 500 kilométeres távolsági feltételt is. Ezzel ő lett a 31. magyar háromgyémántos vitorlázórepülő jelvény — F-vizsga — tulajdonosa.



Az oktató és tanítványai (Kép és szöveg: Büki Péter)

Egyesületi erőnlét

A Ceglédi Vasutas Sport Egyesület jelentős szerepet tölt be a város és a megye sportéletében. Amióta — eredményei alapján — az ország tíz legjobb vasutas-egyesülete közé küzdötte fel magát, a MÁV kiemelt anyagi támogatásban részesíti. Ma ez a megye legnagyobb és — az utolsó négy évben — legeredményesebb egyesülete. Tizenkét szakosztályában napjainkban ezernél többen sportolnak rendszeresen, közülük hatszázan igazolt versenyzőként. A vezetés tizenhárom tagú társadalmi elnökség kezében van.

Ahogy szigorodnak az anyagi körülmények, az utóbbi két évben egyre inkább a működéshez szükséges pénz előteremtése jelenti a fő gondot. Ugyanakkor ezt a sportban kifejtett tevékenység nem sínylette meg, hiszen az asztaliteniszezők, a sportakrobaták, birkózók és súlyemelők nemzetközi viszonylatban is elismertek.

A CVSE működési körülményei jelentős mértékben javultak az elmúlt években. A városi tornacsarnok átadása, saját sportházuk felújítása, a teniszpálya, a készülő súlyemelőterem megnöveli lehetőségeiket. Harmincöt edző és mellékállású alkalmazott gondoskodik a sportolók színvonalas felkészítéséről.

Miután a költségfedezet előteremtése egyre nehezebb, itt az ideje az átgondolt szervezeti reform kidolgozásának. *Az egyesületi struktúra átformálása után ki kell alakítani a hatékonyabb anyagi támogatás rendszerét.* Kedvezőtlenül érintette őket az ISH-nak az a döntése, mellyel 400 ezer forinttal csökkenti a támogatás mértékét.

A gondok közepette mintha az elnökség megfáradt volna. Ülésein többen nem jelentek meg, előfordult, hogy a határozatképességhez szükséges létszám sem jött össze. Ebből haladéktalanul le kell vonni a tanulságokat, és olyan embereket hívni a vezetőség soraiba, akik akarnak és tudnak cselekedni az egyesületért. Annál is inkább, mert az irányító testületnek kell döntenie a szakosztályok differenciáltabb támogatásáról.

Jelenleg kiemelt kategóriában szerepelnek az asztaliteniszezők. A megkülönböztetett kategóriák közül az elsőben tartják nyilván a sportakrobatikát és a súlyemelést, a másodikban a birkózást és a vízilabdát, a harmadikban az atlétikát és a labdarúgást. Alapfokon működik a cselgáncs, a női kézilabda, az ökölvívó, a tenisz- és a természetjáró szakosztály.

A labdarúgók szereplését a közvélemény igen kritikusan fogadja. A szurkolók többet várnak a focistáktól. Az utóbbi időben a szakosztály-vezetőség átszerveződött, és remélhetőleg eredményre vezet a jobb munkamegosztás.

A CVSE és a MÁV helybeli szolgálati főnöksége között jó a kapcsolat, és a városbeli vasutasok közül 428-an pártoló tagként 85 ezer forintot áldoznak a sport céljaira. Az egyesülettel rokonszenvezők baráti kört alakítottak. A sokoldalú kapcsolattartás jellemzi tevékenységüket. A diáksportkörökhöz közelebb kerültek az utóbbi időben, az iskolákkal erősödött az együttműködés. Kár, hogy a testnevelő tanárok közül kevesen vesznek részt a szakosztályok munkájában.

A CVSE működése kisugárzik a vonzáskörzetre is. *Cegléd-bercelen és Albertirsán kihelyezett csoportok működnek atlétikában. Bemutatókkal népszerűsítik a sportmozgalmat Vácott, Gödöllőn, a fővárosban, Kecskeméten, Nagykátán, Abonyban, Jászkarajenőn, Dánszentmiklóson és Tápiószőlősön.* Nem hanyagolhatók el azok a szálak sem, amelyek a vállalatokkal, szövetkezettel kötik össze a sportegyesületet. Ebből lényeges anyagi és erkölcsi eredmény származik.

A Vasutas nemzetközi vonatkozásban is öregbíti a város és a megye jó hírét, részint a Cegléden rendezett versenyekkel, részben külföldi szerepléseivel. A nyilvánosság egyre szélesebb körben értesül tevékenységükről, egy-egy szakosztály eredményeiről, az érdeklődésre igényt tartó versenyekről.

A közelmúltban egész sereg hasznos javaslatot fogalmaztak meg munkájuk továbbfejlesztésére. A szervezeti élet javítását nagyon fontosnak tartják. *Egységes álláspontot szeretnének kialakítani a további lehetőségeiket meghatározó döntések ügyében.*

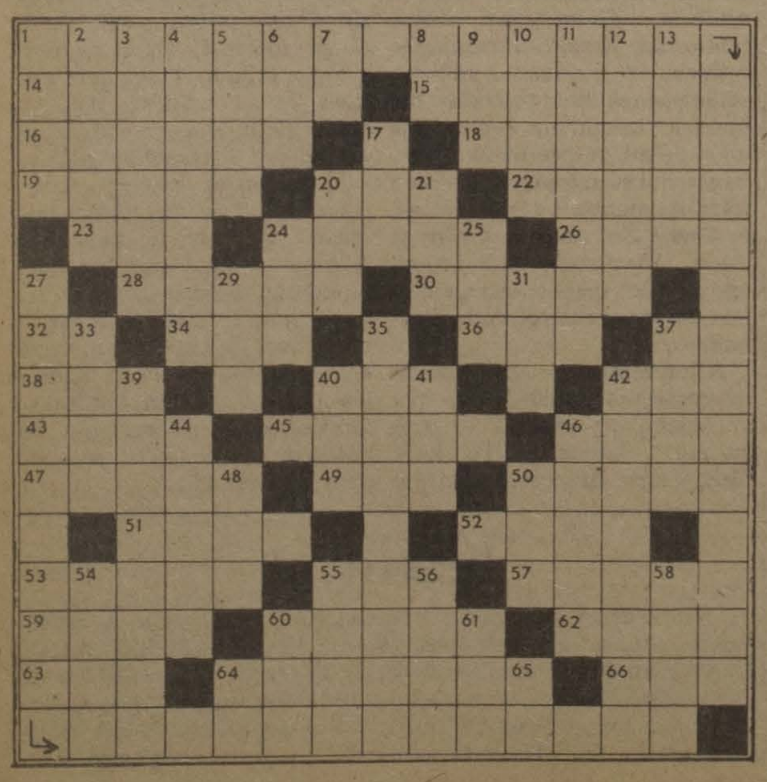
Nemrég a városi párt-végrehajtóbizottság foglalkozott tevékenységükkel. Elismerését fejezte ki az erőfeszítésekért, hiszen az eredmények nagy energiát követelnek, ugyanakkor tudomásul kell venni, hogy végesek az anyagi lehetőségek. A továbbiakban a döntéseket az anyagi alapokhoz kell igazítani, s ennek felelősségét az elnökség viseli. A feltételeket oda összpontosítják, ahol a leghatékonyabban megtérülhet az áldozatvállalás. Ezért is lényeges, hogy megújuljon a Vasutas vezetése. A MÁV-ot és a többi támogatót elismerés, köszönet illeti. A jövőt a realitások alapján kell megtervezni, ám ehhez nélkülözhetetlen a megyei és az országos támogatás.

T. T.

Ha lassabban is, de előre

Vízszintes: 1. A vasut modernizálását segíti. 14. Az egyik megye székhelyén. 15. Magasra növő fa. 16. Földfémek csoportjába tartozó elem. 18. Szorgalmasan ír. 19. Cég, vállalat, idegen nyelven. 20. Ruhát tisztít. 22. Szobainasok formaruhája. 23. Orcám nagyobbik fele. 24. Kína egyik tartománya. 26. Vágj! 28. Tejtermék. 30. Rétes. 32. Római szám. 34. Több, mint hőemelkedés. 36. Ipari növény. 37. Az okozat eredete. 38. A Saale mellékfolyója. 40. Van, németül. 42. MOKÉP közepe. 43. Keverve síel. 45. Az USA egyik állama. 46. Zakopánéban van. 47. Katonai csapategység a rómaiaknál. 49. Női hangnem. 50. Fontos népgazdasági ágazatba tartozó. 51. Latin szerelem. 52. Bevetetlen terület. 53. . . . Vénusz. 55. Járom. 57. Francia estebéd fonetikusan és névelővel. 59. Észak-afrikai város. 60. Idegen női név. 62. Így végződik az Amazonas. 63. Ízesít, 64. Spanyol város. 66. Pláne egy darabja.

Függőleges: 1. Marhahús (angol). 2. Régi muzsikus. 3. Csíkos állatok. 4. Kutyák szőrét ritkítja Angliában. 5. Betűcserével egy hangszert kapunk. 6. Tiltószó. 7. Izomkötő. 8. Fordítva megfelelő. 9. Keleti méltóság. 10. L-lel fűvet eszik. 11. Végtelen sereg! 12. Némely ember kezére mondják. 13. Nem érett. 17. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 20. Béke, oroszul. 21. Heg a testen. 24. Kerek szám. 25. Évszak. 27. Ez is a vasút modernizálását szolgálja. 29. Erdők lakói. 31. Idegen pénz. 33. Ili tulajdona. 35. Dalos madár. 37. Régi idő. 39. Megszégyeníté. 40. Női név. 41. Hangtalanul teheti. 42. Egy zenészre mondhatjuk. 44. Előnév is, utónév is lehet. 46. Fogyó. 48. Ókori azonos betűi. 50. Mint 55. vízszintes. 54. Tejtermék tárgyraggal. 55. Somogy megyei község. 56. Fordítva dunántúli város. 58. Zola regénye. 60. Vissza: időmérő. 61. Női név. 64. Egymást előző betűk. 65. Az asztácium vegyjele.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 27.

Beküldési határidő: december 10.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Megfontolt rangsorolás. Céltudatos felhasználás.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 20. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

Kalina Tibor, 1138 Budapest Karikás Frigyes u. 1/a., Goda Edith, 6771 Szeged, Magyar u. 130., Czapkó Borbála, 5052 Újszász, Tápiógyörgyei u. 31., Nászay György, 1154 Budapest Pöltenberg u. 121., Eszenyiné Takács Borbála, 4625 Záhony, Új Élet út 41.

Patronálás

Tavaly tavasszal alakítottak a fiatalok KISZ-alapszervezetet a szombathelyi vasútállomáson. A Rózsa Ferenc nevét viselő kollektíva ősztől kezdve patronálja a MÁV Kőszegi Nevelőotthon egyik ötödik osztályát.

Ennek folytatása volt egy november 5-i esemény. A KISZ-esek, a nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulójának a tiszteletére vetélkedőt szerveztek Kőszegen. Az osztályt három csapatra osztották. A gyerekeknek 55 kérdésre kellett válaszolni. A legjobb versenyzők jutalmat kaptak.

HÍREK

— **Kiállítás.** Zalaegerszeg állomás kultúrvárótermében vasúttörténeti kiállítást rendeztek, melyet Kiss Róbert vontatási főnök nyitott meg. A kiállításon az egerszegiek két működő terepasztalán kívül a szombathelyi igazgatóság és a celldömölki vontatási főnökség mintegy száz közlekedési emlékét mutatták be.

— **Videoelőadás.** Hétről hétre változatos, színes programmal várja a látogatókat Tapolcán, a Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubja. A közelmúltban színes videoelőadás keretében tekintették meg Móricz Zsigmond Pillangó című darabját. A novemberi programban szerepelt még egy író-olvasó találkozó és egy társasutazás Csehszlovákiába.

— **Kommunista műszak.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség aszódi II-es főpályamesteri szakaszának szocialista brigádjai a közelmúltban kommunista műszakot szerveztek. A 114 órára járó munkabért szociális célokra fordítják.

— **Ki minek mestere.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői vetélkedőt rendeztek. A résztvevők szakmai és általános politikai ismeretekből mérték össze tudásukat. Az első helyet Tóth Attila szakmunkás, az aszódi II-es főpályamesteri szakasz dolgozója szerezte meg. Jutalma: 1500 forint.

— **Öregek napja.** A kecskeméti csomóponthoz tartozó nyugdíjasok a második félévi taggyűlésükkel együtt rendezték meg az öregek napját. A rendezvényen csaknem százhatvanan vettek részt. A jó hangulatot fokozta a citerazenekarral kísért népdalkör műsora.

— **Korszerűsítés.** Tokajban befejezéshez közeledik az állomásépület korszerűsítése. Az 50 millió forint beruházásból az üzemi épületeken kívül még a volt víztorony felújítására is jutott. A víztoronyban ugyanis vendégszobákat létesítettek.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A miskolci körzeti üzemfőnökségtől nemrég nyugalomba vonult 124 forgalmi dolgozó részére nyugdíjas-búcsúztatót rendeztek a Tiszai pályaudvaron. A rendezvényen Gávay Pál üzemfőnök méltatta munkásságukat és köszönte meg felelősségteljes munkájukat.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Olvasóink figyelmébe

Közöljük olvasóinkkal, hogy a Magyar Vasutas 1988. január 1-jétől háromhetenként, évi 17 számban jelenik meg. Az előfizetési díj laponként változatlanul 1,50 forint lesz. Egy évre a lap előfizetési díja 25,50 forint.

Kérjük az előfizetésgyűjtőket, az aktivistákat, hogy ezt az összeget december 15-ig adják postára. Az előfizetés gyűjtésért járó 20 százalékot a helyi szb-k fizessék ki, amit később a vasutasszakszervezet visszatérít az szb-knek. Lapunk következő száma karácsony előtt összevontan, 12 oldalon jelenik meg.

Lakáscsere

Elcserélném balassagyarmati 54 négyzetméteres 2 szoba összkomfortos III. emeleti OTP öröklakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: Kohn Gábor 01/42-34 17 óráig, vagy 17 óra után a 01/40-60 üzemi telefonszámon.

Eladó Szőlőstelepen állomástól 10 percre 662 négyzetméteres építési terület. Érdeklődni: Kvakáné 19-77 üzemi, vagy 221-895, 229-872/118-as mellék városi telefonszámon.

Eladó badacsonytomaji strandtól 50 méterre, 800 négyszögöles szőlőingatlan. Érdeklődni: egész nap 87/31-380 telefonszámon.

Elcserélném budapesti, rákospalotai egy plusz két félszobás lakásom győri szövetkezeti, vagy tanácsi lakásra, esetleg családi házra. Érdeklődni a 697-803 városi telefonszámon. Mikó Imréné.

Elcserélném Budán lévő 37 négyzetméteres, 1 szoba komfortos, gázfűtéses, erkélyes, korszerű tanácsi lakásomat, 2 szobás, étkezőkonyhás, korszerű MÁV-bérlakásra (budai előnyben). Érdeklődni lehet: Opavszkiné, 34-21 üzemi, vagy 425-968 városi telefonszámon.

Eladnám Érdligeten levő 3 szoba összkomfortos családi házamat, 150 négyszögöles telekkel. Készpénz, plusz OTP-átvállalás. Érdeklődni lehet az esti órákban a 06/27-41032 telefonszámon.

Elcserélném szolnoki, 2,5 szobás összkomfortos lakásomat budapestire. Érdeklődni: Szabó lakás 143-119 telefonszámon.

Eladnám orosházi négyszáz négyszögöles telken levő 4 szobás családi házamat, állomástól 10 percre. Érdeklődni lehet: 498-093 városi telefonszámon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval Galgamácsa régi állomásépület emeletén lévő 3 szoba komfortos lakásomat, kisebb gázkonvektoros lakásra (Gödöllő—Miskolc közötti, vagy salgótarjánira). Érdeklődni: Szűcs János, 2183 Galgamácsa, Tabán u. 30.

Elcserélném 65 négyzetméteres zuglói, erkélyes, gázfűtésű, kétszobás, hívóliftes tanácsi, és 60 négyzetméteres budai, telefonos, gázfűtésű, első emeleti MÁV-bérlakásomat, 4-5 lakóhelyiséges tanácsi lakásra. Érdeklődni: 569-147 telefonszámon reggel 9-ig és este.

Eladó Farmoson négyszáz négyszögöles telken szőlővel, az állomástól öt percre azonnal beköltözhető családi ház. Érdeklődni lehet: napközben Paksi, 01/64-00 üzemi vagy este, a 698-681 városi telefonszámon.

Elcserélném soroksári MÁV-állomás 96 négyzetméteres 2 szoba komfortos, fürdőszobás, konyhás, I. emeleti MÁV-bérlakásomat, 1 szoba összkomfortos MÁV-lakásra. Érdeklődni: 588-432 városi telefonszámon.

Elcserélném 67 négyzetméteres, háromszobás, konvektoros, korszerű MÁV-bérlakásomat MÁV-dolgozóval, korszerű egyszobás vagy garzon tanácsi vagy öröklakásra, lehetőleg a III. kerületben. Érdeklődni: az 55-05 üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti IX. kerületi Gyáli út 15/B. 80 négyzetméteres magasföldszinti 3 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, kettő egyszobás komfortos tanácsi vagy egy szoba komfortos plusz ráfizetéssel. Érdeklődni telefonon: Batu Emma 472-089.

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: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—1937. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
2 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

Ára: 2 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXI. ÉVFOLYAM, 23—24. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1987. DECEMBER 15.

Pályaudvaron, vonaton

Gazdag lesz az áruválaszték

Az Utasellátó Vállalat felkészült az ünnepi forgalomra

Az Utasellátó Vállalat munkájának, egyre aktívabb üzletpolitikájának szerves részévé vált az év végi ünnepekre való gondos felkészülés. A karácsony az ajándékozás meghitt családi ünnepe, a szilveszter az óévbúcsúztatás és az újévköszöntés jegyében, vidám szórakozással telik el. Ezekre az ünnepekre mindig sokan utaznak vendégségbe szeretteikhez, ismerőseikhez. S az, aki vendégségbe indul, nem megy üres kézzel.

Az ünnepek közeledtével indokolt a kérdés: *hogyan készül az utazóközönség, pontosan fogalmazva, a fogyasztói, a vásárlói szokások kielégítésére az Utasellátó?* A kérdésre a vállalat szakembereitől kaptunk választ.

Mint megtudtuk, az idén az alkalomhoz illő, kulturált értékesítés biztosítása, az utazóközönség igényeinek kielégítése érdekében a vállalat egész hálózatára kiterjedő ajándékvásárokat rendeznek. Ezeknek a vásároknak már hagymányaik vannak. Az idén például ünnepi könyv- és ajándékkínálatukkal a korábbinál több vasútállomáson jelennek meg.

Ugyancsak régi hagyományokra tekint vissza a mikulás-csomagok értékesítése. E szolgáltatásuk vonzóbbá tételére nyereményakciót hirdettek. *A csomagokba tombola-nyereményszelvényt helyeztek el. A nyeremények között található színes televízió, sztereó magnók, fényképezőgépek, ajándék- és étkezési utalványok. A húzás december 20-án lesz.* Így a boldog nyertes az ünnepi műsort már a tombolán nyert televízióján nézheti.

A vendéglátóegységek étel- és italválasztékában, árukínálatában kiemelt helyet kaptak a regionális igényeket, valamint az ünnepi alkalmak hagyományos fogyasztási szokásait reprezentáló ételek. A cukrásztermékeket árusító üzleteikben, a budapesti intézmények munkahelyi büféiben torta- és sütéményvásárokat, számos üzletben ünnepi estéket, vacsorákat rendeznek.

A kiskereskedelmi üzletek áruválasztékának kialakításához valamennyi területi igazgatóságnál árubemutatót szerveztek. A vezérigazgatóság által ajánlott mintegy 220 árumintán kívül az igazgatóságok helyi beszerzésből is biztosítottak kínálatot. Ez igazgatóságonként eltérő volt, de a legtöbb helyen bőséges ajándékkínálatot jelentett. Különösen a szombathelyi, a debreceni és a szolnoki igazgatóság árukínálata volt vonzó.

A pályaudvari egységeknél még déligyümölcsöt is árusítanak az Utasellátó árudái. Az idén saját beszerzésben behozott 20 tonna datolya minden bizonnyal ritka színfoltja lesz majd a pályaudvari egységeknek. Földimogyoróból 450 mázsát hoznak forgalomba, meghozzá 25 százalékkal olcsóbban, mint az elmúlt évben.

Az utazóközönség ünnepi vásárlásainak elősegítése érdekében különböző ajándék- és könyvvásári kitelepüléseket szerveznek. Ajándékozási célt szolgál az utasellátó márkatermékek bővülő választéka is.

Megfelelő kínálattal rendelkezik a vállalat az ünnepi hangulatot biztosító borokból és pezsgőkből is. A nagy pályaudvarok közül Budapesten a Keletiben, a Nyugatiban és a Déliben pezsgővásárt rendeznek. A nagy választékból elsősorban a palackos érlelésű, félszáraz Utasellátó pezsgőt ajánlják. *Az ünnepekre 3000 palack 0,35-ös pezsgőt is forgalomba hoznak.*

Az italválasztékkal kapcsolatban elmondták a vezetők, hogy az az idén, az eddigieknél lényegesen gazdagabb lesz. Szénsavas üdítőitalból is felkészültek. Meggyüdítőből 100 ezer üveggel, az Úti Sió gyümölcsléből ugyancsak 100 ezer üveggel hoznak forgalomba, hogy csak e két példát említsük.

Az év végi nyitva tartásoknál a vonatok indulását és érkezését is figyelembe vették a vállalat vezetői. Ahol indokolt, ott a nyitva tartás meghosszabbításával gondoskodnak az utazóközönség zavartalan ellátásáról.

V. F.



Kellemes karácsonyi ünnepeket, sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk lapunk minden kedves olvasójának!

Villány megújult

A pécsi körzeti üzemfőnökséghez tartozó Villány vasútállomását — kétszintes, perontetős, vakolatlan téglafalú indóházat — 1870-ben építették. Az eltelt 100 év alatt a komfort nélküli ház teteje megereszkedett, falai felvizesedtek és megrepedeztek, ajtajai-ablakai kilazultak, küszöbei kikoptak, padlózata megsüllyedt. Elöregedett a raktárépület is, ahol a kereskedelmi dolgozók munkahelyei voltak.

Az 1960—70-es években a község körzetében létrejövő ipartelepítés és -fejlesztés, az ehhez tartozó vasúti beruházások, valamint a határforgalom jelentős felfutása korszerűen berendezett üzemviteli és szociális helyiségek kialakítását sürgették.

A megrokkant felvételi épület fokozatosan épült le. Statikai szakvélemény alapján az épület emeletén lévő lakásokat — a födém tehermentesítéséért — meg kellett szüntetni. Hamarosan veszélyessé vált a perontető is, s le kellett bontani.

1975-ben született döntés új felvételi épület létesítéséről. A felépítmény tervezési munkáit a MÁV Tervező Intézet (*Pozár Miklós* építész) készítette el. A már meglévő állomásépület folytatásában kétszintes, magastetős, 750 négyzetméteres hasznos alapterületű létesítményt programozott. Kivitelező hiányában azonban a tervek — 10 éven keresztül — csak tervek maradtak.

A kivitelezési megbízást végül 1985-ben — pályázat útján — a Mohácsi Építőipari Szövetkezet nyerte el. A jóváhagyott beruházási program a létesítmény megvalósítását 1987. december 31-i befejezéssel 25 millió forintos költséggel irányozta elő. *Az építők jól szervezetten színvonalasan dolgoztak és a határidő előtt két hónappal elkészültek. A beruházás keretében a biztosítóberendezés áthelyezését és a távközlési munkákat a pécsi biztosítóberendezési fenntartó főnökség dolgozói végezték.*

Az állomás és környéke kellemes színfoltú látványosság lett. A villányi hegység magasan felhasított fehér sziklafala előtt tájba illően helyezkedik el a magastetős épület. Peronját piros-szürke viacolor kockákkal rakták ki, falai bézsszínűek, panorámaablakait fehér csipke- és zöld sötétítőfüggönyök díszítik, teteje országháztípusú barna palalapokkal fedett. Az állomásépület külső oldalán, az országutat szegélyező óriás platánok most hullatják aranyló leveleiket, de a járdaközök földkockáiban még zöldell az őszi fű. *A régi állomásépület helyére a tanács parkot épít majd. Az állomás dolgozói a tavaszszal folytatják — társadalmi munkában — környezetük szépítését, virágosítását.*

Az új épület földszintjén találhatóak a forgalom- és kereskedelem-, valamint az utaskiszolgálás helyiségei. A tetőtérben szociális övezet — személyzeti öltözők és fürdőszobák —, telefonközpont, forgalmi és kereskedelmi oktatótermek sorakoznak.

Az oktatókban fekete tábla, párnás székek, kétfiókos asztalok.

Kevés állomásfőnöknek jut osztályrészül, hogy szolgálati helyén új állomásépületet vehessen át. *Deák Sándor* villányi állomásfőnöknek kijutott. Az apa *Deák Sándornak*, mert a fiú *Deák Sándor* is állomásfőnök, Magyarbóly állomáson. A villányi *Deák Sándor* 1950-ben kezdte a vasúti szolgálatot. Mezőtúrról került a pécsi igazgatósághoz. Segédtiszti, tisztképző és állomásfőnöki tanfolyamokon szerezte elméleti tudását. Magyarbólyban forgalmi szolgálattevő volt, 1973-tól Villány állomásfőnöke. Fia üzemmérnök, leánya könyvelő — családosak, unokák is vannak.

— Egy kicsit üljünk le, mielőtt az ünnepség megkezdődik — nyitja irodája ajtaját, s úgy helyezkedik széles íróasztala mögé, hogy a nap ne sussön a szemébe.

— *Nemcsak az épület használódott el, egy kicsit én is. Agyérgörccsel vettek táppénzre, kórházban is ápoltak. Most már hamarosan meggyógyulok — szalad szét a mosoly az arcán —, meggyógyít az öröm.* Tudtam én azelőtt is, hogy nekem nagyon jó munkatársaim vannak, de most, hogy itt volt ez az építkezés, én meg nem voltam, felkerestek otthon — azért is, hogy javulok-e, meg azért is, hogy tájékoztassanak.

Az 50 tagú Villány állomásfőnökséghez tartozik még Kistótfalu, Vokány, Palkonya, Villánykövesd és Márok megálló másik 25 dolgozóval. Nincs elég emberem. Számolok magamban, a dolgozók egyötöde hiányzik.

Villány állomáson nincs kihúzó vágány — panaszolja tovább az állomásfőnök. — Az állomási vágányok ráadásul rövidek is, s nem is lehet valamennyin saruzást alkalmazni. A vasút elágazik tőlünk Magyarbóly, Mohács és BCM-Nagyharsány felé. Belföldi és nemzetközi átmenethez kezeljük a kocsikat. Nem megoldott az elegy-előrejelentés. *Az információáramláshoz szükséges távgépíró-telepítés még mindig várat magára.* Kezelésére kiképzett dolgozónk már van, berendezés még nincs. Pécsbánya rendező továbbítja nekünk telefonon az adatokat — pedig ők is létszámhiánnyal bajlódnak. Jobb lenne a közvetlen kapcsolat, mert akkor a vonat megérkezéséig el lehetne készíteni az elegyrendezés forgatókönyvét, ha tudnánk, hogy a kocsik milyen sorrendben következnek a vonatban. A tartalékmozdonynak is kevés az ideje, Bóly állomást is ki kell szolgálnia menetrendszerűen naponta kétszer.

Az ünnepséget *Reményi Ferenc* nyitotta meg, s *Deák Sándor* vette át a létesítményt november 5-én.

K. T.



Húsz V63-as 3600 kilowattos mozdonyt készít a Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamossági Művek a MÁV számára. Az idén szállítandó tizenhárom mozdonyból hat már elhagyta a járműgyárat, a többit folyamatosan, az elkészülés sorrendjében adják majd át. A szintén most épülő háromrészes motorvonat prototípusán már az ellenőrző méréseket végzik, s feltehetőleg még ebben a hónapban megkezdheti a pályán a futópróbát

Borexport Gyöngyösről



A gyöngyösi vasútállomás ez évi áruszállítására nem jellemző a zsúfoltság. Nemcsak azért, mert több áru érkezik a városba, mint amennyit be kell rakni és elszállítani, hanem azért, mert az idén gyengébben gazdálkodtak a szállíttató felek, nincs mit elszállítani

A negyven vasutassal dolgozó állomás főnöke, *Német Lajos*, jól gazdálkodik az ide érkező kocsikkal. A gazdaságokkal is jó partneri kapcsolatot tart, akik rendszeresen szállítanak Gyöngyösről. Mindig van tartalék kocsija, még a bázeli Interfrigó részére is. Ha gyorsan kell fagyasztott árut beraknı, azonnal intézkedik hűtőkocsı ügyében, másnap ındulhat az áru Bécs. Brüsszel vagy Zürich felé.

Sajnos az idei tapasztalatok azt bizonyítják. hogy a zöldségfélék szállítása 20-30 százalékkal visszaesett. Az előre rendelt fagyasztott áru és a borféleségek az ütemezések szerint kerülnek vagonokba. Bár több lenne málnából, meggyből és cseresznyéből — a szépen csomagoltból, mert azt, keresik a nyugati piacokon. Ami nem megfelelő azt nem fogadják. A borféleségekkel nincs gond, mert valamennyit palackozva küldik a termelők külföldre. Legnagyobb szállítójuk a Szőlőskertek Tsz, az idén ötmillió-négyszázezer litert adnak fel év végéig, az állami gazdaság ennek felét küldi megrendelőinek. Zome a Szovjetunió különböző területeire ındul, kevesebb a lengyeleknek és az NDK-ba. Hogy Gyöngyösön nincs őszi csúcs az nem a vasutasokon múlik.

A peresztrojka és a szakszervezetek (1.)

Szociálpolitika, demokrácia, önkormányzat

A párt irányvonala a társadalom minőségileg új fejlettségi fokára való helyezésére, a szociális-gazdasági fejlődés gyorsítása talaján jelentős feladatok elé állította a szovjet szakszervezeteket. Az SZKP XXVII. kongresszusa, a párt programja nélkülözhetetlen impulzust adott az átépítésre, nemcsak a formák és a módszerek újítására, hanem tevékenységük egészére is. Az ilyen társadalmi erő (és a szakszervezetek ma 140 millió embert egyesítenek) nagy mértékben hozzájárulhat a gazdaság fellendítésében, a szocialista demokrácia fejlődésében, a társadalmi viszonyok tökéletesítésében, sok szociális-kulturális probléma megoldásában.

Abban, hogy gyökeres változások menjenek végbe a szakszervezetek munkájában, abban, hogy tudatosodjon bennük helyük abban a hatalmas átalakítási folyamatban, amelyik az országot átfogja, még sok a zavaró elem — még hatással van a szervezőmunkához való sablonos hozzáállás, hiánycikk a nem hagyományos gondolkodásmód, amely megfelelne a jelen követelményeinek.

A szakszervezetek új szerepéről *Baglaj Marat Viktorovics* professzor, a jogtudományok doktora, *M. Sz. Gorbacsov* a Szovjet Szakszervezetek XVIII. kongresszusán elhangzott beszéde, és annak határozatai szólnak. A kongresszus felvértezte a szakszervezeteket az átalakítás programjával, és kötelezte azokat, hogy újragondolják szerepüket a társadalom életében. Erre bátorítanak az SZKP KB 1987. júniusi plénumának határozatai is, amely az ország gazdasági irányítása átépítésében kiemelkedő eseménnyé vált.

V. I. Lenin utalt arra, hogy a forradalom győzelme után a szakszervezetek *„Az új társadalom fő megalkotóivá válnak, mivel ennek a társadalomnak a megalkotói csak a sokmilliós tömegek lehetnek”.*

Leninnek a szakszervezetekről, mint a szocialista építés aktív részeseiről szóló tanítása meghatározta azok helyét a politikai rendszerben. A szakszervezetek olyan szervezet, amely a dolgozók széles tömegeit egyesíti, amely aktívan részt vesz az új társadalom építésében a Kommunista Párt irányítása mellett. A szakszervezetek jelentős munkát végeznek a párt szociális programja megvalósításában, a dolgozók munka- és életkörülményeinek javításában.

Ugyanakkor nem mehetünk el amellett, hogy egy bizonyos időszakban a fejlett szocializmus koncepciójából kiindulva, amelyet sok szakszervezeti vezető úgy értelmezett, mint a szociális aránytalanságok lehetőségének teljes kizárását és minden társadalmi ellentét feloldását, ez szolgált alapul az olyan állítások számára, mint például, hogy *a szakszervezetek szerepének növekedése majdhogynem automatikusan zajlik le, így nő a tekintélyük a dolgozó kollektívákban, erősödik ráhatásuk a gazdasági és szociális területekre.* Ugyanakkor ez nem fedte a valóságot és csak zavarta a szakszervezeti munka fogyatékosságainak feltárásában.

Azokban az időkben a pártkonferenciákon számos bírálat érte a szakszervezeteket, de a kritika visszhang nélkül maradt. Ennek eredményeképpen a helyzet nem változott, a pangásra utaló jelek egyre gyűltek.

Szükség van arra, hogy világosan lássuk azt, hogy a szocialista társadalom életében a szakszervezetek fontos szerepe egyáltalán nem automatikusan következik a szocializmus természetéből, annak ellenére, hogy a hatalom ebben a társadalomban teljes egészében a munkásosztály kezében van.

A szocializmus csak a szükséges feltételeket teremti meg a szakszervezetek akadálytalan tevékenységéhez, növeli társadalmi jelentőségét. A szakszervezeteknek az életben elfoglalt helye és szerepe csak annak a függvényében válhat fontossá és jelentőssé, hogy milyen mértékben tudják a tömegek feletti irányítást megvalósítani, menynyire kötődnek céljaikhoz, mennyire készek a dolgozók érdekeinek védelmére harcra kelni.

Ma létkérdés túllépnünk azon a múltban kialakult gyakorlaton, hogy körmönfont módon felcseréljük a fogalmakat, amikor is a szakszervezetek szerepe és az előttük álló kérdések közé egyenlőségjelet tettünk. De a szerep nem azonos a feladattal, lett légyen az a legnagyobb is.

A meggyökeresedett kedvezőtlen tendenciák a dinamizmus elvesztéséhez, a szó és a tett elszakadásához, az emberek aktivitásának, kezdeményezőkészségének és a hibákkal szembeni kibékíthetetlenségének csökkentéséhez vezettek. *Lenin* is figyelmeztetett arra, hogy: *„Látnunk kell, hogy a szakszervezetek nem ugyanolyan hatóság, mint a népi komisszariátusok, hogy ez az egész egyesített proletariátust képviseli, hogy ez egy különleges hatóság”.*

Eközben a szakszervezetek és más szervezetek irányítási rendszere, — amelyek természetükből fakadóan öntevékenynek kellene, hogy legyenek — egy gazdasági minisztériumra kezdett hasonlítani, annak fő jegyeivel: szerteágazó vertikális szerkezetével, utasításos rendszerével, elszámoltatással, egyszemélyi vezetéssel. A szakszervezetek munkájában és vezetésében kifejlődött a bürokratizmus, a papírgyártás és a formalizmus.

Minderről egyenesen szükséges beszélni, hogy ne kövessük el a múlt hibáit. A szakszervezetek munkája megreformálásának folyamata sokfajta gazdasági, politikai, szociális és ideológiai tényezőt tükrözött, *amelyek megbilincselték a szocializmus előnyeinek kibontakozását és elsősorban a dolgozók részvételét a termelésirányításban.*

Most fontos megérteni, hogy fejlődésünk fékezésének mechanizmusai, (melyek létrejöttek a szakszervezetben) még nincsenek meghaladva, mivel a tapasztalat, szokások, megszokás pszichológiai részét képezik a szakszervezeti dolgozók nem kis részének.

A Szakszervezetek Össz-szövetségi Központi Tanácsa (SZÖKT) az átépítésről már nem egy komoly határozatot hozott, de annak végrehajtása ezekbe a mechanizmusokba ütközik. Éppen ezért a szerkezeti problémákról kell hogy beszéljünk, — a szakszervezetek szerepének új megközelítéséről a jelenlegi helyzetben, — és nemcsak egyszerűen az „elkövetett hibák kijavításáról”.

A szocialista társadalomban a szakszervezetek szerepét a lenini formula a következőképpen határozza meg: *„a szakszervezet legyen az irányítás iskolája, a gazdálkodás iskolája, a kommunizmus iskolája.”* A mi időnkben ez a formula, amely a kommunizmusba való átmenet egész időszakára szól, új tartalommal telik meg az ország társadalmi életének átalakításából adódó feladatok fényében. A társadalmi-gazdasági fejlesztés gyorsításával. Ez alkotó aktivitást, öntevékenységet és önirányítást feltételez a dolgozók részéről. A hatalmas, úgy is mondhatnánk mindent átfogó szakszervezetek (706 ezer szakszervezeti alapszervezet, 636 ezer gyári bizottság és szakszervezeti vezetőség, 3,8 millió szakszervezeti csoport) *mindenki számára az átalakítás iskolájává kell hogy váljanak.*

Ugyanakkor előbb a saját munkánkban kell felszámolni a hiányosságokat. *Lenin teljességgel megengedhetetlennek tartotta az aktatologatást, a hanyagságot, a bürokratizmust, a határozatlanságot a szakszervezeti szervezetekben.* A SZÖKT-hoz és annak kommunista frakciójához intézett felháborodott hangú levelében írta: *„Én sohasem kételkedtem abban, hogy a komisszariátusainkban még nagyon sok a bürokratikus vonás, kivétel nélkül mindenben. De azt, hogy a szakszervezetekben ne legyen kisebb a bürokratizmus, azt nem vártam. Ez hallatlan szégyen”.*

Ezt a betegséget a mai napig nem hevertük ki. A napisajtó nem kevés anyagot közöl számos vállalat szociálpolitikájának jelentős hiányosságairól, ismert ennek a munkának az általános elhanyagoltsága, ami annak a következménye, hogy a termelés „mellékes tényezőjeként” viszonyulnak hozzá.

És tesznek-e valamit a szakszervezetek e téren? Azok messze nem minden esetben lépnek fel erélyesen, abban a mértékben, amit jogaik és kötelességeik engednének. A szakszervezeti szervek egymáshoz való viszonyának rendszere ma még olyan, hogy az alárendelt szervezetek sok kérdésben gyakran előnyben részesítik azt a megoldást, hogy „felülről” várják az utasítást, ahelyett, hogy a párt határozatainak alapján növelnék a tömegek öntevékeny hozzájárulását a problémák megoldásához. Sajnálatos módon szerepük a bürokratizmus elleni harcban még gyenge.

Ezzel kapcsolatban felmerül a szakszervezetek önállósága erősítésének kérdése. *A párt, miközben vezetést gyakorol a szakszervezetek felett, ugyanakkor kiemeli annak szervezeti függetlenségét, kiáll a felette való részletekbe menő bábáskodás ellen.* Úgy tűnne, hogy a szakszervezetek funkcióik teljesítésébe és a belső életükbe való adminisztratív beavatkozással szemben a szilárd jogi garanciák védik. Ezzel együtt azonban a szakszervezeteken belüli vezető funkciókba gyakran ajánlanak és — tényleges választások nélkül — „ültetnek be” nem hozzáértő, „leírt” vezetőket, amivel gyengül a szakszervezetek tevékenysége.

Észrevehető egy másik tendencia is, miszerint gazdasági vezetők szakszervezeti munkába való átirányításával „erősítik meg” a szakszervezeti szervezeteket. De hisz Lenin pontosan az ellenkezőjéről beszélt, arról, hogy a szakszervezetek az állami hatalom „rezervuárja (tartaléka)”, ebben a munkában kell kiérlelni a vezető munkára alkalmas embereket. Vajon nem-e ennek a lenini tételnek az elfelejtéséből adódik az, hogy sok gazdasági vezető, aki nem járta ki a tömegmunka iskoláját, nem viszonyul komolyan a szakszervezeti tevékenységhez?

A gyakorlatban például ritka az a vezető, aki figyelembe veszi a szakszervezeti bizottság véleményét, amikor a vállalat, hivatal vagy szervezetvezető gazdasági pozíció betöltésére neveznek ki személyeket, bár ezt előírja a szakszervezeti bizottságok jogainak helyzetéről szóló törvényerejű rendelet.

Az SZKP XXVII. kongresszusán kifejezésre jutott, hogy számos társadalmi szervezet továbbra sem kellő mértékben kezdeményező. Sok esetben, mindenekelőtt apparátusokkal igyekeznek együttműködni bürokratikus módon kevéssé támaszkodva a tömegekre. Más szavakkal fogalmazva a tömegszervezetek népi, alkotó, öntevékeny jellege messze nem teljes mértékben valósul meg. Ez vonatkozik a szakszervezetekre is.

Jelenleg a szakszervezetek, amelyek a dolgozó kollektívákat egyesítik, az átalakítás középpontjába kerülnek, mintegy belülről érzik, az emberek sorsán keresztül látják meg a társadalmi-gazdasági fejlődés gyorsítási folyamatának egész bonyolultságát és ellentmondásosságát is. Ezek a tömegszervezetek ugyanakkor csak akkor tudják teljesíteni feladatukat, ha a tömegek kezdeményezésére építve, mint teljes mértékben öntevékeny szervezetek lépnek fel.

A szakszervezetek viszonya az állami szervezetekhez kétségkívül bonyolult kérdés. Politikai értelemben a lenini útmutatás alapján ez a kérdés már régóta megoldott, amely kimondja, hogy a két szervezeti forma egy egységes társadalmi alapra épül. Az állam és a szakszervezetek politikájában nincs és nem is lehet bármilyen elvi nézeteltérés, mindketten a párt irányítása mellett közös célok érdekében dolgoznak. *Ez társadalmi és politikai rendszerünk stabilitásának, szilárdságának fontos tényezője.*

A gyakorlatban együttműködésük megvalósítása azonban nem könnyű feladat. A szakszervezeti bizottságok azon régi betegsége, hogy az adminisztrációnak inkább „kényelmes”, mint igazi partnere legyen, továbbra is létezik. A gazdasági és szociális feladatok között objektív alapon létező, nem antagonisztikus ellentmondásokat realitásként kell kezelnünk, amelyet senkinek sincs jogában mellőzni.

Amikor is leegyszerűsítve közelítik meg a kérdést, tehát minden döntésben a gazdasági céloknak van prioritása a szociális feladatokkal szemben, mint ahogy ez például a közelmúltban is történt, akkor ennek következményeképpen a szociális szféra fejlődésében lemaradás mutatkozik. *Ha azonban a szakszervezetek szociális átalakító funkcióját állandóan és következetesen megvalósította volna, lényegesen javíthatott volna a helyzeten.* Hiszen a szakszervezeteknek, lényegét tekintve a vállalatok életében történő bármely szociális-gazdasági lépés megtételénél „vétó”-joguk van.

A szakszervezetek a maguk sajátos eszközeivel arra hivatottak, hogy ellensúlyozzák a szocialista vállalatok vezetőinek irányítási hatalmát és technokrata túlkapásait a gazdaságban, ami különösen fontossá válik a gazdaság intenzív fejlődésre való áttérésénél, az önfinanszírozás, a gazdasági szempontok és a teljes önelszámolás bevezetésénél. Nem a konfliktusok, hanem pont fordítva, a konfliktusmentesség illúziója, a felhőtlenség látszata a káros a szakszervezetek és a gazdasági szervezetek kapcsolatában, az a „lengyel polka”, amelyet *Gorbacsov* képszerű kifejezésével élve, a szakszervezetek szeretnek „táncolni”.

Úgy tűnik, hogy az országban elkezdődött átépítés (peresztrojka) kezdete óta minderről nem kevés hangzott már el. De sajnos a bólogatás szelleme jól láthatóan sokkal mélyebben gyökerezik. Csak most kezdtünk hozzá a két és három műszakra való áttérésre, de máris érezteti hatását a „csinovnyik” hozzáállás ehhez a fontos kérdéshez. A szakszervezeti szervezetek megint messze nem mindenhol álltak a helyzet magaslatán, amikor nem igazították ki a gazdasági vezetők döntését, és nem fordítottak kellő figyelmet a dolgozók szükségleteire.

(Folytatjuk)

M. Baglaj

Tapasztalatcsere Ausztriában

Szakszervezetünk ifjúsági delegációja október végén Ausztriába utazott. Delegációnkat fogadták a szakszervezeti és ifjúsági szervezeti vezetők, emellett a szervezők elegendő időt biztosítottak küldöttségünk számára a kötetlen találkozásokra és a tapasztalatok személyes átadására.

Az Osztrák Szövetségi Vasutak Szakszervezete 98 százalékos szervezettségével kiemelkedik a többi ágazati szakszervezet közül. Az aktív dolgozókon kívül különös figyelmet fordítanak a nyugdíjas vasutasok mozgalomban tartására. A szakszervezeti vezetők a kiemelkedő szervezettség okát egyértelműen a bizalmiak hozzáállásában látták.

A küldöttség azt tapasztalta, hogy az osztrák vasutas-szakszervezet kiemelkedő figyelmet fordít a fiatalok felkészítésére és a munkába történő beilleszkedési nehézségeikre egyaránt.

Az ifjúsági vezetők 17—22 évesek. Ez abból adódik, hogy a tagozat szorosan a szakmunkásképzéshez kapcsolódik, bár felvállalnak olyan problémákat is, mint a munkába állás és a lakáshoz jutás nehézségei.

Az ifjúsági tisztségviselők egyértelműbben érzik azt, hogy a választóiktól függenek. Már a tagozatba való belépéstől (14-15 éves kortól) figyelemmel kísérik a jó vezetői képességekkel rendelkezőket. Ezzel egyrészről a káderutánpótlást is megoldják, mert korán gyakorlóteret, bemutatkozási lehetőséget engednek a fiataloknak. A találkozók alatt megismert ifjúsági vezetők — képesítésük szerint szakmunkások vagy szakmunkástanulók — jó előadókészséggel rendelkeznek, és különösen érdeklődnek a közéleti és a politikai kérdések iránt. A legjobb ifjúsági vezetők közül kerülhetnek aztán ki a felnőtt szakszervezeti vezetők.

Tapasztalataink szerint nagyon jó a propagandamunka, szinte reklámozzák a szakszervezetet. Gyakorlatilag minden taghoz eljutnak az éves kalendáriumok és azok a színes, figyelemfelkeltő propagandaanyagok, amelyek a legfontosabb tudnivalókat tartalmazzák a szervezet felépítéséről, a jog- és hatáskörökről, és hogy milyen problémával, milyen szinten, milyen tisztségviselőhöz érdemes fordulni. (Tartalmazza a tisztségviselők nevét, pontos címét, telefonszámát.)

Küldöttségünk megismerkedett az osztrák vasutasság szociális és munkakörülményeivel.

Az ÖBB-nél szintén különálló társadalombiztosítási rendszer működik, de az ÖBB-nek saját, úgynevezett biztosító egyesülete nincs. A vasutasok az állami alkalmazottakat tömörítő biztosítóintézet tagjai lehetnek. A társadalombiztosítási járulék a jövedelem nagyságától függően progresszíven nő. A nyugdíjkorhatár 55, illetve 60 év. Az ÖBB-nél a forgalomban dolgozók 30, az alkamazottak 35 évi szolgálati idő után kérhetik nyugdíjazásukat. *Az átlagnyugdíj a keresetek 83 százaléka.*

A vendéglátók sok időt és lehetőséget biztosítottak a kötetlen találkozásokra és a tapasztalatok sokoldalú kicserélésére. Mindenütt nagy érdeklődést tanúsítottak küldöttségünk iránt.

Szabó László

Kongresszus Havannában

A Pánamerikai Vasutak Szövetsége november 16—19. között Kuba fővárosában, *Havannában* rendezte meg 17. kongresszusát. A rangos rendezvényen mintegy hatszázan vettek részt. A legnépesebb delegációk Latin-Amerikából, *Brazíliából* és *Argentínából* érkeztek Kubába. Az európai szocialista országok közül a szovjet, az NDK, a csehszlovák és a magyar vasút képviselői voltak jelen. A Magyar Államvasutakat *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes képviselte.

A kongresszust *Ing. Juan Carlos Marchi*, az ACPF elnöke nyitotta meg, majd *Diocles Torrialbas Gonzales*, Kuba miniszterelnök-helyettese, közlekedési miniszter mondott ünnepi beszédet.

A megnyitó, illetve az ünnepi beszéd után előadások hangzottak el. A nyugat-európai vasutak képviselői közül az angol, az NSZK, a svéd, a szocialista országok képviseletében pedig a szovjet és a magyar vasút küldöttségének vezetője tartott előadást.

Az előadók többsége a vasutak gazdasági helyzetével, a közúti konkurencia következményei kivédésének taglalásával foglalkozott. Néhány előadó környezetvédelmi, ergonómiai és közlekedéspszichológiai kérdésekről is beszélt. A legnagyobb érdeklődésssel kísért előadást az NSZK-vasutak képviselője tartotta a nagy sebességű vasúti közlekedés (ICE) feltételeinek megteremtéséről. Ugyancsak élénk érdeklődés kísérte Mészáros András vezérigazgató-helyettesnek, a MÁV helyzetéről tartott előadását. Nemcsak az előadás után, hanem még a másnapi beszélgetések közben is elhangzottak kérdések.

A kongresszus ideje alatt fogadásokra, különböző rendezvényekre is sor került. *Ünnepi ülésen emlékeztek meg például a kubai vasutak 150 éves évfordulójáról.* November 18-án pedig a szocialista országok vasútjainak képviselőit fogadta és ebéden látta vendégül *Diocles Torrialbas Gonzales* miniszterelnök-helyettes, közlekedési miniszter. A fogadáson *Ing Juan Carlos Marchi*, az ACPF elnöke is jelen volt.

A beszélgetések közben a házigazdák részéről igényként fogalmazódott meg, hogy az európai vasutakkal szeretnének szorosabb, gyakoribb és sokoldalúbb munkakapcsolatokat kiépíteni.

V. F.

Példás együttműködés

Csehszlovák—magyar közös bizottság ügyel arra, hogy Rajkán a vasútállomáson legyen elegendő melegedésre alkalmas hely, hogy jól érezzék magukat az itt dolgozó határőrök, vámkezelők és vasutasok. Közös ez a határállomás és erről sok jót tud elmondani *Kassai Zoltán* állomásfőnök. Minkét fél együtt végzi mindennapi munkáját immár tíz éve ezen a határállomáson.

A közelmúltban 1,4 millió forintot fordítottak erre az átkelőhelyre. Megszépült a határforgalmi hatóságok hivatalos helyisége is. Új pihenővel gyarapodott a vasutasok kényelmét szolgáló szociális létesítmény, ahol a magyarok folyamatos műszakban teljesítenek szolgálatot csehszlovák partnereikkel együtt, akik százhatvanan vannak.

A folyamatos munka jó körülményeket kíván, mert télidőben egy-egy tehervonat egyeztetése után bizony szükség van a melegre, a jó ellátásra.

A közelmúltban közös tanácskozást tartottak, amelyen elsősorban a csehszlovák vasutasok helyzetével foglalkoztak. Megállapították többek között, hogy a két főnökség ezután jobb körülmények között végezheti munkáját. Szomszédaink részéről *Balogh Mihály*, a CSD-kirendeltség vezetője mondott köszönetet az elvégzett munkáért, *Kassai Zoltán* rajkai állomásfőnök további együttműködésre, gyors vonattovábbításra és egymás munkájának segítésére hívta fel a figyelmet.

Gyerekekkel Párizsban

„. . . az SNCF (Francia Államvasutak) CGT többségű Központi Vállalati Bizottságának fontos politikai érdeke fűződik a felnőtt- és gyermek-csereüdültetés sikeres lebonyolításához . . . törekvésünk, hogy ezzel is elősegítsük egy valós szocializmuskép kialakítását a francia vasutasok körében . . " Ezek a sorok egy 1986-ban íródott jegyzőkönyvből származnak és kezdetét, illetve folytatását jelzik annak a sokszínű és sokszintű nemzetközi együttműködésnek, amely a francia és a magyar vasutasszakszervezetek között fennáll.

Ennek a kétoldalú kapcsolatnak a keretében részesült 31 magyar vasutas gyermeke egy egész életre szóló élményben ez év nyarán. Ezekből a közös emlékekből villantunk fel néhány képet, emlékmozaikot.

Vízi utazás a főváros körül

A rendelkezésre álló hely szűk keretei mindig szigorúan behatárolják a visszaemlékezések hosszúságát. Oldalakat tölthetnének meg ezek az emlékek, ha csak a párizsi éjszakában a Place Pigalle környékén tett sétánkat idéznénk fel, ahol az ember szemét szinte elkápráztatta a sokféle csillogás és fényözön s egyéb látnivaló . . . vagy Bretagne-ban a „La Clé des Champs" nevű night clubban eltöltött kellemes órákat idéznénk fel. De sokat lehetne beszélni a „Napkirály", XIV. Lajos fényűző versailles-i palotájában, vagy Bretagne fővárosában, Rennes-ben s annak középkori városnegyedében, avagy az épernay-i városháza gazdagon aranyozott házasságkötő termében tett látogatásról.

Mégsem ezekről szólnék, hanem inkább arról az egynapos hajóútról, amelyet egyik nap Párizs körül megtettünk. Ennek ugyanis az adja meg különlegességét, hogy még a Franciaországot megjárt turisták közül is kevesen tudják, hogy nemcsak Párizs bölcsője, a hajdani Lutece hajózható körül a népszerű bateaux-mouche-okon (a francia humor ezeket „légyhajó"-nak hívja), hanem egy sokkal nagyobb, közel 40 kilométer hosszúságú vízi utazás is megtehető a főváros körül.

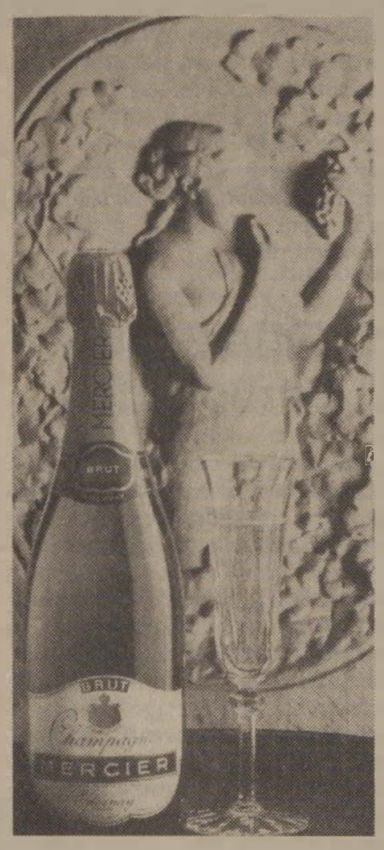
Ez a vízi út Párizs külvárosain, a St. Denis és a St. Martin csatornákon áthaladva, majd a föld alá bújva két kilométeren keresztül vezeti a sétahajót a Bastille téren „július 24-e emlékoszlop" alatt vissza a Szajnába, s itt folytatva útját a kiindulási helyre: a suresnes-i hajóállomásra.

A közel hétórás, sok kanyarral tarkított hajóút során elhaladtunk az Asnieres elővárosához tartozó kis sziget mellett, ahol a híres kutyatemető található, olyan neves „lakóval", mint Rin-tin-tin, a némafilmek kedvelt kutyasztárja. Továbbhaladva a Szajnán, bal oldalon ultramodern épülettömbök törnek a magasba, a XXI. sz. Párizsának előhírnöke: a „La Défense" lakónegyed. *A közel 130 hektáron 25 palota és toronylakóház található.* Nem francia munkások lakják! A hajó mellett elsuhanó tájakon nem csupán szemet gyönyörködtető látványban van részünk. Düledező, kitört ablakú gyárépület-maradványok, omladozó rakpartok. a Renault-gyáróriás maradványainak lehangoló képe.

A Renault cég gazdasági megfontolásokból kivonta tőkéjét erről a területről, és olyan helyre telepítette át, ahol sokkal olcsóbb munkaerő állt rendelkezésre. Az út vége felé közeledve a Párizstól délnyugatra fekvő Sevres városka épületei tűnnek fel a parton. A helység nevét azért jegyzik meg az útikönyvek, mert porcelángyára világhírű termékeket állít elő és itt van a Nemzetközi Mértékhivatal székhelye, *ahol a méter hivatalos és eredeti platina-iridium ötvözetből készült etalonját őrzik.* Az út érdekessége a látnivalók mellett főleg abban van, hogy több mint ötven különböző konstrukciójú híd alatt siklik el a hajó és közben 14 zsilipen megy keresztül.

A hetedik zsilipbe érve a hajó 25 (!) méterrel kerül magasabbra a kiindulási, azaz a Szajna szintjénél. Ezt követően zsilipről zsilipre haladva jut vissza a hajó az eredeti nívóra.

Pincékben érik a pezsgő



A több évszázados hagyománynak megfelelően a hajókalauz minden egyes zsilipnél meghatározott összeget fizet az átengedésért a zsilipőrnek. Utunk végéhez közeledve a Pont de l'Alma kecses íve tűnik fel előttünk, amelynek lábainál a bateaux-mouche-ok kikötője található. Az Alma-híd szobordísze a híres zuáv. Ezen a kőkatonán mérik le a párizsiak, hogy mennyire áradt meg a Szajna. Ha a katona térdén felül, kötésig áll a víz, akkor a kis sétahajók leállnak . . .

Párizstól keletre lépten-nyomon pusztító csaták emlékeivel találtuk magunkat szembe. A föld felszínén a legnemesebb nedű alapanyagát adó lankák, a föld mélye az 1914-es és 1918-as véres ütközetek milliónyi halottjának hamvait őrzik. A Marne folyóval párhuzamosan haladó úton jutottunk el „Pezsgőország" fővárosába, Epernay-be.

A pezsgő alapanyagát adó három szőlőfajtát, a fekete Pinot-t, az ugyancsak fekete Meunier-t és a fehér Chardonnay-t mintegy 15 ezer hektáron termesztik. *A gyors préselés eredményeként még a fekete szőlőből is fehér must lesz, amelyből a fehér pezsgő készül.* Ez utóbbit már Epernay egyik legnagyobb pezsgőgyárának, a Mercier cég csinos női alkalmazottjának magyarázatából tudtuk meg a gyár pincéjében, ahol nemcsak a látottakhoz fűzött megjegyzést, hanem a vendégeket szállító kis vonat mozdonyát is vezette.

A céget *Eugéne Mercier* alapította 1858-ban, aki tősgyökeres champagnei lévén egész életét szülőföldje hírneve növelésének szentelte. A pincelejárat végén a már említett kis vonatszerelvény várja a látogatókat, akik előtt menet közben tárul fel a világon egyedülálló föld alatti birodalom. *A félhomályba burkolódzó föld alatti termek hossza 18 kilométer. A pincehálózat 7 hektáron terül el és 42 pincetermet foglal magába.* A termekben a hőmérséklet (a pezsgő érlelődése szempontjából legkedvezőbb) 10 és 11 °C körül van. Ezekben a pincékben több millió „Mercier" pezsgő pihen és várja a tökéletes érést.

A pezsgő, föld alatti „életének" utolsó előtti állomásán, a „remueur" (borász) kezén megy keresztül, aki hat héten át, naponta 1/4 vagy 1/8 fordulattal forgatja el az állványokon ferde helyzetben fekvő, nyílásukkal lefelé fordított palackokat. Gyakorlott borász ily módon egyetlen nap 50 ezer palackot is képes megmozgatni.

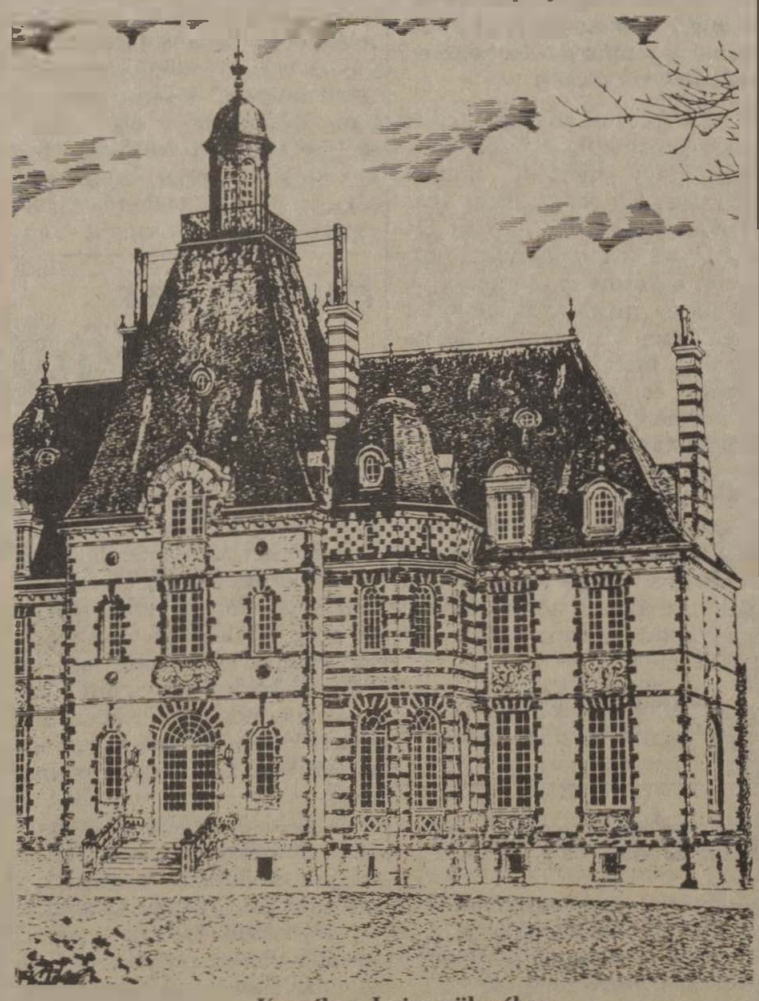
A termek oldalfalain dombormű vek és szobrok láthatók, amelyek e táj művészeinek alkotásai. A pincerendszer egyik legmonumentálisabb alkotása a Mercier hordóóriás. Húsz év alatt készült el és 250 darab, Magyarországról származó százéves tölgyet használtak fel építéséhez. *A hordót két angol és egy magyar kádármester készítette. A művészien faragott, 200 ezer palack űrtartalmú hordóóriást az 1889-es párizsi világkiállításon mutatták be.* A helyszínre 24 ökörrel vontatott fogat juttatta el. A pincelátogatás végén a cég által felkínált pezsgőt vendéglátóink egészségére fogyasztottuk el.

Zsinórra fűzött gyöngyszemek

A XV. század kezdetén, főleg a százéves háború folyamán az angolok arra kényszerítették a francia királyokat, hogy a Loire-tól délre húzódjanak vissza és ezen a területen alakítsák ki udvartartásukat. Ez idő tájtól kezdve a Loire partjain és mellékfolyóinál az udvari élettel együtt egy új, olasz ihletésű kultúra és művészet bontakozott ki.

A korabeli építőmesterek szorgos keze nyomán sorban épültek a szebbnél szebb kastélyok, *s napjainkban mint zsinórra fűzött gyöngyszemek követik egymást a Loire völgyében.* Egyik ilyen gyöngyszem a Chateau d'Amboise, amely közvetlenül a Loire partjára épült és egyike az első királyi rezidenciáknak.

A kastély mozgalmas, sokszor véres múltjának egyik érdekessége, hogy *I. Ferenc* király ide hívta meg a felvilágosodás korának nagy festőjét, szobrászát és feltalálóját: Leonardo Da Vincit, aki élete három utolsó évét e falak között



Kastély a Loire völgyében

töltötte Hamvait a kastély St. Hubert kápolnájában egyszerű sírkő jelzi. Találmányainak mintegy ötven makettjét ugyancsak a kastélyban található Leonardo-múzeumban lehet megtekinteni.

Egy régi breton legenda szerint a kelták, a gall ősök, kőből épített csónakokon keltek át a La Manche-on Nagy-Britanniából. *A néprajzkutatók szerint ez a hiedelem abból származik, hogy a kelták könnyű, favázra feszített marhabőrből készült csónakokon érkeztek Bretagneba, „a Föld végére".* A csónakok egyensúlyának biztosítás érdekében kőtömböket helyeztek el csónakjaik alján, amely egyben ülésként is szolgált. Kikötés után a csónakokat a parton hagyták.

Középkori vígjáték

Ezek azután idővel elkorhadtak és szétszóródtak, s csak a kövek maradtak ott, amelyekhez a késői utódok legendát szőttek. Ezen a legendákból gazdag tájon, a Plougastel-félszigeten, egy csendes kis halászfalu, St. Adrien melletti sportüdülő adott otthont egy héten keresztül a magyar gyermekeknek. Bretagne-nak ez a főútvonalaktól kissé távol eső zuga egyike azoknak a helyeknek, amelyek legjobban megőrizték a breton táj jellegzetességeit. A kanyargós, szűk kis utak és ösvények között haladva házat szinte alig látni; mintha rejtőzködnének a kíváncsi szemek elől.

A középkor vége felé új stílusú színjátszás hódította meg egész Európát, a commédia dell' arte, azaz a rögtönzött vígjáték műfaja. Ebben a műfajban a jellemek állandóságát a szereplők jellegzetes ruházatával is hangsúlyozták. Egyik szálláshelyünkön, Chateau d' Arcy-ban vendéglátóink kellemes meglepetésben részesítettek bennünket: egyik estére meghívták az említett műfaj mai hordozóit, a párizsi „Matamore Társulat" művészeit, akik fergeteges iramú, középkori vígjátékot adtak elő *„Szerelmi párbaj"* címmel. A történet egyszerű: monsieur Pantalon, az öreg, ám kéjsóvár zsugori elhatározza, hogy kihasználva a szép nyári reggelt, heves udvarlással meghódítja szolgálólányát, Smeraldinét, aki viszont a kissé együgyű Trufaldinóba, Scolodandro szolgájába szerelmes. De a sors közbeszól!

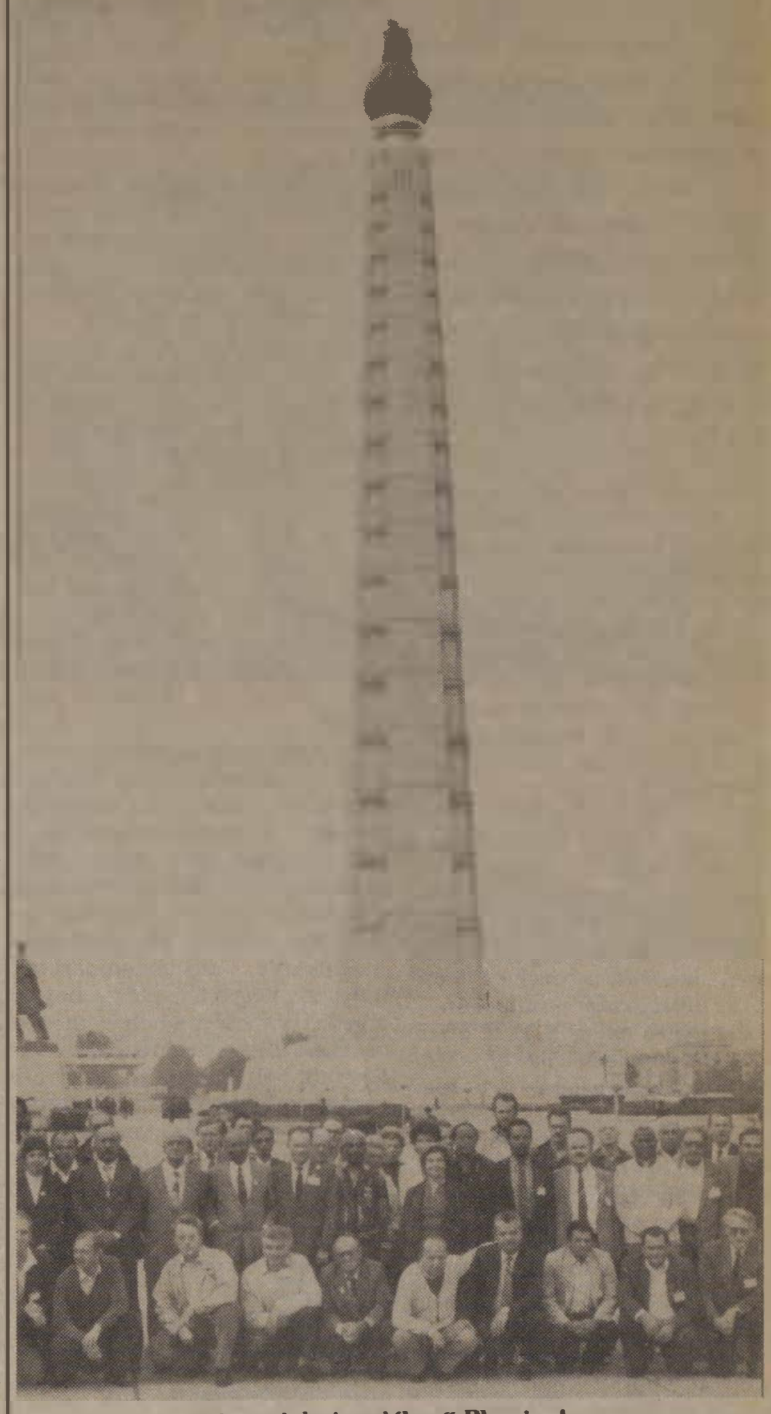
Hirtelen két kérő is megjelenik a színen, akik monsieur Pantalon lányának, Izabellának a kezére pályáznak. A kelle-

mesnek ígérkező reggel kútba esik, s ettől kezdve az események viharos gyorsasággal peregnek. Szenvedélyes viták, félreértések, titokzatos események. Scolodandro Della Velle Inferna, a gyáva, de gátlástalan lovag és a pénzéhes Pantalon késhegyig menő alkudozása Izabella kezéért.

Végül is minden megoldódik, a szerelmes szívek egymásra találnak . . . pontosan követve a műfaj szabályait . . .

Baranyai Zoltán

Phenjanban ülésezett az adminisztratív bizottság



A forradalmi emlékmű Phenjanban

A Koreai Népi Demokratikus Köztársaság fővárosában, Phenjanban került sor a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége Adminisztratív Bizottságának 39. ülésére október 13—15-e között.

Az AB tagszervezeteinek harminckilenc képviselője értékelte a Nemzetközi Szövetség egyéves tevékenységét; a közlekedési szakszervezetek regionális együttműködésének tapasztalatait és jövőbeni feladatait; az 1988. évi költségvetést és egyéb aktuális kérdéseket.

Szakszervezetünket *Tolnai Ildikó* kv-titkár képviselte, aki hozzászólásában többek között felhívta a figyelmet arra, hogy a szövetséghez tartozó vasutasszakszervezeteknek szorosabban kellene együttműködni nemzetközi téren, hasonlóképpen, mint ahogy ez a vasutasszemináriumokon történik.

Az AB-ülés a megfelelő határozatok és állásfoglalások meghozatala után új tagokat választott sorai közé, közöttük *Valerij Shapovalovot,* a szövetség titkárává, *Juan Gallardot* pedig a szövetség alelnökévé iktatták be.

B. Z.

Tüntetés Londonban

Mintegy 75 000 ember vett részt a faji megkülönböztetés elleni tüntetésen Londonban, október végén. A NUR, az angol vasutasok szakszervezetének csoportja volt a legnagyobb ezen a Hyde Parkban lebonyolított megmozduláson. A gyűlésen az Afrikai Nemzeti Kongresszus, a SWAPO, a brit apartheidellenes mozgalom képviselői, valamint szakszervezeti vezetők mondtak beszédet.

Az Utasellátó Vállalat műszaki boltja

VÁRJA A VÁSÁRLÓKAT

Műszaki cikkek, színes televíziók nagy választékban kaphatók. Díjtalan házhoz szállítás.

Színes televízióra, a jelenlegi árakon, jövőre is felvesznek előjegyzést.

***A műszaki bolt címe:* Budapest VIII., Baross utca 12.**

Van mit tanulni a dánoktól

(Ahogy az írek látják)

Négy évvel ezelőtt Dániának, a mai Írországéhoz hasonlóan súlyos gazdasági problémái voltak. A sokban hasonlító két ország közül Dánia most ismét viszonylagos jólétben él, a béklyóiktól megszabadított magáncégeknek, a közkiadások csökkentésének és magas adóknak köszönhetően.

Néhány évvel ezelőtt a kamatláb 21 százalék volt, a bér- és fizetésemelések éves átlagban 10-12 százalékot tettek ki, ugyanilyen mértékű volt az infláció is. A munkanélküliség meghaladta a 10 százalékot, a beruházási ráta egyike volt a legalacsonyabbaknak a fejlett világban. Csak a közületi alkalmazottak száma nőtt. Ez nem Írország, hanem Dánia volt, 1982 őszén.

Most, jó négy évvel később a munkanélküliek aránya 7-8 százalékra csökkent. 1984-ben és 1985-ben a bruttó beruházások növekedése 10,3, illetve 22,8 százalék volt, a bérek és fizetések emelkedése átlagosan 5 százalékra mérséklődött, a magániparban 200 000-rel, az állami szektorban csupán 15 000-rel nőtt az új munkahelyek száma. A kamatláb négy év alatt egyharmadával lett kisebb, és jelenleg 14 százalék.

Hogyan sikerült mindez Dániának, és a hozzá sok tekintetben hasonló Írország javulást célzó kísérletei miért vallottak kudarcot?

Területét és a lakosság lélekszámát tekintve mindkét ország kicsinek számít. Ásványi kincsekkel egyik sem rendelkezik, a legutóbbi időkig a legfontosabb gazdasági ágazatuk a mezőgazdaság volt, mindkettőt csaknem érintetlenül hagyva a többi európai szomszédjuknál végbement ipari fejlődés. Az átlagos dán vállalat ma sem foglalkoztat többet 50 főnél.

Az, hogy Dániának hogyan sikerült 180 fokos fordulatot elérnie a gazdaságban, csak akkor válik érthetővé, ha az elmúlt két évtized politikai és gazdasági fejlődését elemezzük.

A háború befejezésekor a dán összkivitelből a mezőgazdaság 70, az ipar csak 20 százalékkal részesedett. A hatvanas évek elején ez a kép gyorsan változott, a gyors ipari fejlődés hatására ez az arány az ellenkezőjére változott. Az ipar adja a kivitel 70, a mezőgazdaság a 20 százalékát.

Az ipar felszívta a munkaerőfelesleget, sőt vendégmunkásokat is igényelt. Egyedül Törökországból 18 000-en vándoroltak be. *Újabban iráni, iraki, libanoni menekülteket vonz a közismerten magas dán életszínvonal.* Az újonnan érkezettek azonban sokszor magukkal hozzák az otthoni ellentéteket is. Az ebből fakadó súlyos problémák miatt a dán kormányzat fokozatosan szigorítja a bevándorlási feltételeket.

Az ipari fejlődés a hatvanas évek közepén megtorpant, a Dán Iparszövetség szerint azért, mert az egymást követő kormányok az ország erőforrásait nem az ipar, hanem a jóléti állam megteremtése érdekében használták fel. A bővülő munkapiaci kínálatot pedig a közszolgáltatás „drámai terjeszkedése" szívta fel.

Nagyjából hasonlóan alakult a helyzet Írországban is. A közületi szektor Svédország és Hollandia mellett csak Dániában volt nagyobb a nyolcvanas évek elején. Az Ír Iparszövetség igazgatója szerint *„az ország szocialista állammá alakult át anélkül, hogy valaha is erre szavaztak volna".*

Az ír pénzügyminisztérium már 1958-ban riadót fújt, megállapítva, hogy a közületi szektor és a folyó kiadások összege túlságosan nagy, mindkettőt csökkenteni kell, és forrásokat kell felszabadítani a termelékeny magánvállalatok és az infrastukturális beruházások számára.

Mindebből azonban semmi sem valósult meg. A közületi szektor tovább terjeszkedett, ez visszatükröződött az egyre súlyosabb adóterhekben. Jóllehet 1985-ben a bruttó nemzeti termékben az adók aránya az ötvenes évek 20 százalékáról 45 százalékra, a jövedelemadóé 9 százalékról 23 százalékra emelkedett, ez nem volt elégséges a gyorsabban növekvő kiadások fedezésére. 1973-tól a különbséget külföldi hitelfelvételekkel fedezték. A következmény: *Írország egy főre számított adósságterhe az OECD-n belül a legmagasabb, világméretekben csak az Egyesült Arab Emirátusé, Izraelé és Kuvaité nagyobb.*

Írország adósságállománya a nemzeti termék 145, Dániáé nagyjából 40 százalékával egyenlő. Az előbbi helyzetén a két választás és a különböző pártállású kormányok léte sem változtatott. Dániában viszont az 1982-es választások után megalakult szociáldemokrata kormány végre felismerte, hogy a gazdaság letért a helyes útról, és ezért kényszerintézkedésekhez, többek között bérkorlátozásokhoz folyamadott. Ez utóbbi heves ellenállást váltott ki a nagy hatalommal rendelkező szakszervezetekből. A szociáldemokrata kormány lemondott, helyét választások nélkül egy négypárti koalíciós kormány foglalta el.

A szociáldemokraták lemondása kijózanította a választókat. *A társadalmi jólét magas színvonalához szokott, erős szakszervezetekbe tömörült dolgozók ugyan rendszerint minden korlátozással szembeszálltak, most ráébredtek a gazdasági válság súlyosságára. E felismerés hatására készek voltak elfogadni a liberális koalíció korlátozó intézkedéseit.*

A helyzetfelismerést elősegítette a Dán Iparszövetség tömegkommunikációs eszközökön keresztül folytatott kampánya. E kampány fő mondanivalója az volt, hogy csak a termelékenység fokozásával lehet a gazdaságot fellendíteni. A termelés növelését pedig közvetlen kormánytámogatás nélkül kell elérni. Állami tőkét igénylő cég nem is lehet a szövetség tagja, csak az exportban és a műszaki fejlesztésben megengedett az állami támogatás. Egyébként a szövetség ellenez minden államosítást, és *„fenntartja tagjai számára a tönkremenetel jogát".*

Dánia 1970 óta a decentralizáció politikáját folytatja. 273 helyi és 14 regionális hatóság joga a helyi közösségek adóztatása. Ez a szerkezet a svájci mintán alapul. A mezőgazdasági művelésre nagyon kevés területtel rendelkező, természeti kincsekben szegény Svájcot e rendszer segítette hozzá ahhoz, hogy Európa leggazdagabb államává váljon. E helyet elsősorban, a magas hozzáadott értéket és kiváló minőséget megtestesítő termékeikkel vívták ki.

Az állam szerepének korlátozása több ír politikus célja között is szerepel. Az egyik úgy fogalmazott, hogy *„egy kormány számára az a legésszerűbb, ha visszavonul. Nem hiszem, hogy be kellene avatkoznia olyan ügyekbe, amelyeket mások jobban el tudnak intézni."* Az ír kormány azonban „igen nagy mértékben" beavatkozik, minden eredmény nélkül.

„Számos befektetése van, amely veszteséges, emiatt kölcsönöket kényszerül felvenni. Ez értelmetlen. Más országokban meg akarnak szabadulni ezektől a terhektől." Bár sokan osztják ezt a nézetet, az ír állam szerepe csak nőtt az elmúlt években. 1972-ben a kormány a nemzeti össztermék 40 százaléka felett gyakorolt ellenőrzést, ez 1987-re 70 százalékra emelkedett, folyó kiadásai pedig ugyanezen időszak alatt 29 százalékról 59 százalékra nőttek.

Míg más országokban à kormányok úgy próbálják feltartóztatni a munkanélküliséget, hogy magukra vállalják a veszteséges vállalatokat. *Dániában a kormány a munkanélküliek gondját vette magára, a veszteséges vállalatokat pedig hagyta tönkremenni.*

A munkanélküliség nem volt olcsó az adófizetőknek: magas jövedelemadókat (73 százalékos maximummal), hozzáadottérték-adót (23 százalékot még az élelmiszerekre is), rendkívül magas vámokat (személyautókra például 180 százalékot) vetettek ki. Elérték viszont, hogy a költségvetési deficitet a tervezett időnél négy évvel korábban sikerült megszüntetniük.

A dán gazdaság egyetlen komoly gondja az állandósult fizetésimérleg-deficit, amely 1986-ra 32 milliárd dán koronára nőtt. A Dán Iparszövetség vezető közgazdásza ezt a beruházások és a magánfogyasztás magas növekedési rátáinak tulajdonítja. *1985 végén és 1986 áprilisában egyes adófajtákat emeltek, hogy lassítsák a belső kereslet növekedési ütemét. Ha ezek az intézkedések eredményesek lesznek, akkor az 1985-ben a bruttó nemzeti termék 4,5 százalékát kitevő fizetésmérleg-deficit 1987 végére 2 százalékra csökken.*

Az ír gazdasági helyzet ennél sokkal rosszabb, elsősorban az igen nagy mértékű külföldi adósságteher miatt. Az Ír Iparszövetség vezetője szerint Dániától azt kell megtanulni, hogy „nem a kormány, hanem a közületi és magánvállalatok termelik meg a javakat, szolgáltatásokat, biztosítják a munkahelyeket és az életszínvonalat. A kormány gazdaság- és szociálpolitikája csak akkor lehet sikeres, ha az fokozza a vállalatok nemzetközi versenyképességét, de legalábbis nem árt nekik. A cégek munkahelyeket teremtenek, megélhetést nyújtanak, az állami kölcsönfelvétel mindkettő szempontjából hátrányt jelent."

(Megjelent a Műszaki információk vezetőknek című lapban)

Több a vita

A munkaügyi döntőbizottságok működésének tapasztalatai

A szakszervezeti tisztségviselők választásával egyidejűleg, 1985 őszén választották a munkaügyi döntőbizottsági tisztségviselőket. Az azóta eltelt két év időszerűvé tette munkájuk, működési körülményeik átfogó értékelését, további feladataik összefoglalását, valamint annak áttekintését, hogy a gazdasági vezetés és a szakszervezet részéről milyen intézkedések szükségesek ahhoz, hogy a döntőbizottságok — várhatóan számszerűen is növekvő — feladataiknak a jövőben megfelelően eleget tudjanak tenni.

Helyben dönteni

E szempontokat szolgálta, hogy szakszervezetünk elnöksége októberi ülésének napirendjére tűzte a MÁV-nál, az Utasellátó Vállalatnál és a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasútnál működő munkaügyi döntőbizottságokról szóló tájékoztatót. A vállalatok által készített beszámolókat, valamint a szakszervezet jogi irodája által előterjesztett értékelő tájékoztatót és határozati javaslatot az elnökség elfogadta.

A MÁV-nál 165, az Utasellátónál 8, a GYSEV-nél 3 munkaügyi döntőbizottság működik, 1313, 62, illetve 27 tisztségviselővel. A két évvel ezelőtt megválasztott tisztségviselők túlnyomó többsége a munkahelyén megbecsült, munkája, magatartása révén a munkatársak és vezetők bizalmát egyaránt élvező dolgozó. *A beszámolókból megállapítható, hogy viszonylag kevés a 35 éven aluli tisztségviselők száma, amely csak részben magyarázható azzal, hogy ehhez a felelősségteljes társadalmi munkához megfelelő élettapasztalat is szükséges.*

A döntőbizottságok illetékessége rendezett, a kollektív szerződés szabályozza. A MÁV-nál a rugalmasság és ésszerűség szempontjai alapján követik a főnökségek szervezeti változásait. Felmerült egyes MÁV igazgatóságoknál olyan elképzelés, hogy összevonások útján úgynevezett döntőbizottsági „centrumokat" kellene kialakítani. Különböző közigazgatási székhellyel rendelkező főnökségek esetében ennek létjogosultsága megkérdőjelezhető, hiszen *csorbulna az az alapelv, hogy a dolgozó ügyében lehetőleg helyben döntsenek, továbbá nem segítené a munkaidőalap védelmét sem, ha a dolgozónak, delegált tisztségviselőnek, tanúknak is utazgatniuk kellene az ilyen centrumokba.*

A vállalati és szakszervezeti tapasztalatok nagyjából megegyeznek abban, hogy a döntőbizottságok zavartalan működéséhez szükséges tárgyi és személyi feltételek általában biztosítottak. Több helyen azonban nem jelölték ki a munkáltató részéről az állandó jegyzőkönyvvezetőt. Ez visszatérő gondot jelent a tárgyalások időpontjának kitűzésében, zavartalan lebonyolításában. Az állandó jegyzőkönyvvezető feladata lenne a jogszabályok nyilvántartása, a módosítások átvezetése is, amelynek elmaradása azt eredményezheti, hogy a döntőbizottság nem a hatályos szabályok alapján dönt.

Felesleges pereskedés

Egyezik a vállalati és szakszervezeti megítélés abban, hogy a döntőbizottságok érdemi feladataikat általában jó színvonalon látták el. Erre utal az a tény is, hogy határozataik mintegy 90 százalékába a munkáltató és a dolgozó is belenyugodott. A munkaügyi bíróság elé került ügyekben pedig mintegy kétharmad részben a döntőbizottság határozatát hagyta helyben a bíróság.

Gyakori hiba volt viszont a tárgyalás, illetve a határozathozatal jelentős és indokolatlan elhúzódása, főleg néhány nagyobb ügyforgalmat lebonyolító üzemfőnökségi döntőbizottságnál. Ennek fő oka továbbra is az volt, hogy nem alakult ki megfelelő munkamegosztás az elnök és az elnökhelyettesek között. *Nyilvánvalóan tarthatatlan helyzet, hogy ahol évi száz, vagy annál is több tárgyalást kell tartani, ott minden esetben ugyanaz az elnök vezesse a tárgyalást.* Határidőmulasztások miatt az is előfordult, hogy a döntőbizottság elnökét vissza kellett hívni e tisztségéből. Szerencsére azonban nem ez volt a jellemző.

A döntőbizottságok elé kerülő ügyek közül tovább nőtt a dolgozók fegyelmi és anyagi felelősségével kapcsolatos viták száma, illetve aránya, amely nyilvánvaló összefüggésben áll a felelősség érvényesítésének szigorodásával. Az elkövetkezendő időkben viszont a munka díjazásával kapcsolatos ügyek szaporodásával kell számolni.

A növekvő feladatok és a jogszabályok túlburjánzása, gyakori változása a tisztségviselők fokozott szakmai felkészítését igényli. Ugyanakkor a munkaidőalap védelmére irányuló intézkedések gyakran ez ellen hatnak. Az igazgatósági szintű továbbképzések időtartamát számos vasútigazgatóság területén jelentősen csökkentették. Pedig meggyőződésünk szerint csak számolás kérdése, hogy mi visz el több munkaidőt: a továbbképzésre szánt plusz egy nap, vagy a döntőbizottság felkészületlenségéből eredő felesleges pereskedés.

Olyan időszak elé nézünk, amikor a munkaügyi viták szakszerű, gyors rendezésének jelentősége nagymértékben növekszik. Nem célszerű tehát éppen most körültekintés nélkül spórolni a felkészítésre fordított idővel, mert az súlyosabb következményekkel járhat.

Hatékonyabb továbbképzést

Természetesen vizsgálat tárgya lehetne, hogy a hatékony felkészítést vajon a jelenlegi továbbképzési módszer szolgálja-e a legjobban? Véleményünk szerint rugalmasabban, az aktuális problémákra esetenként azonnal reagálva kellene a felkészítést tovább javítani. A szakszervezeti jogsegélyszolgálat munkatársai feladatként kapták, hogy az ilyen jellegű segítségnyújtásban vállaljanak kezdeményező szerepet.

A döntőbizottsági tisztségviselők erkölcsi, anyagi megbecsülésében az utóbbi években pozitív változások történtek. Rendszeressé vált a kiemelkedő munkát végzők évi jutalmazása és mind gyakrabban részesülnek kitüntetésben is. Erkölcsi elismerést jelent az októberi elnökségi ülés határozata is, amely többek között a következőket tartalmazza: *„Az elnökség elismerését és köszönetét fejezi ki a munkaügyi döntőbizottságok tisztségviselőinek a választás óta végzett tevékenységükért."*

H. Gy.

Értékelték az eredményeket

A nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulójának tiszteletére meghirdetett munkaversenyt értékelték a nagykanizsai pályafenntartási főnökségen. A versenybe a főnökség valamennyi, összesen 17 brigádja nevezett be.

A fonyódi főpályamesteri szakasz Petőfi, illetve a nagyatádi főpályamesteri szakasz Táncsics brigádja egyaránt 191 pontot szerzett.

A fonyódiak különösen a kitérőcserék munkálatainál jeleskedtek, illetve Fonyód állomás utószigetelésénél végeztek számottevő munkát. *Társadalmi munkában elvégezték a balatonfenyvesi kisvasút egyik vonalának meghosszabbítását. Ennek is köszönhető, hogy már a nyári idegenforgalomban közlekedhettek az aprócska vonatok.*

A nagyatádiak saját vonaluk biztonságos fenntartása mellett több mint kétezer órát dolgoztak a siófoki és fonyódi szakaszok nagyobb munkáinál, vállalva a naponkénti „ingázást".

A versenyben második lett a gyékényesi főpályamesteri szakasz Baross brigádja, a harmadik pedig a barcsi főpályamesteri szakasz Landler brigádja.

Az elismeréseket, pénzjutalmakat a november 7-i ünnepségeken adták át.

N. A. G.

Kunhegyes

Kis állomás, nagy forgalom

Első ránézésre semmi olyat nem tapasztalok Kunhegyesen, amiért érdemes lenne elővenni a tollat meg a jegyzetfüzetet. Az őszi eső egykedvűen szitál, a sínek máskor fényes felületét vöröses-barnás rozsda lepi. A raktári vágányon egyetlen vagon ácsorog, belsejéből szabályos időközönként kinyúlik egy lapát, valami koppanva hullik róla az oda állított lovaskocsi platójára. Személyvonat jó egy óra múlva lesz, a váróterem is üres még.

— A kisújszállás—kál-kápolnai vonal állomásai közül Kunhegyes mondhatja magáénak a legnagyobb személyforgalmat — tájékoztat néhány perccel később *Patkó Imre* tartalékos állomásfőnök. — A nagyközség a közelmúltban járási székhelyként funkcionált, szerepét azonban körzetesítés miatt Törökszentmiklós vette át. *Viszont itt maradt a mezőgazdasági szakközépiskola, a BHG szakközépiskolája és az általános gimnázium, ami sok tanulót vonz ide a környékbeli falvakból.* Ugyanakkor a fiatalok Kunhegyesről is eljárnak tanulni, dolgozni Debrecenbe, Hajdúszoboszlóra és Szolnokra. Mellékvonali viszonylatban figyelemre méltóan magasak a személyforgalomból adódó bevételek, pénztáranként elérik a havi 100-120 ezer forintot.

A teherforgalomban hasonló a helyzet — derül ki a továbbiakban *Patkó Imre* szavaiból.

— Az állomáshoz öt iparvágány tartozik, ezek nélkül megoldhatatlan lenne a nagy menynyiségű áru zavartalan ki- és berakása, hiszen a betonelemgyártó részlegnek és a tanácsnak rendszeresen érkeznek kaviccsal, zúzott kővel teli irányvonatok és ez csak két tétel a felsorolásban. Az állomáson pedig csak három vágány van, ezek is rövidek.

Ilyenkor ősszel különösen nehéz a vasutasok élete Kunhegyesen. A vállalatok — ki tudja miért? — árujuk zömét mindig az utolsó negyedévben kívánják elszállítatni, pedig a kavics, meg a zúzott kő nem is kifejezetten őszi „termény". Hát osztani szorozni kell, hogy minden kocsi elférjen és még a szolnoki cukorrépa is be legyen rakva az irányvonatba.

Ilyenkor nagy gond, hogy a vontatás csak kis teljesítményű M31-es mozdonyokat tud kiállítani, amelyek terhelése ezen a vonalszakaszon mindössze 360 tonna. Gyakorta megesik, hogy a gép a Tisza-hídra már nem tud felkapaszkodni, a vonatot két részben kell továbbítani. Ez tetemes időveszteséggel jár, a kocsikat nem tudják időben beállítani, visszamarad az elegye, közben még a személyzetnek is lejár a szolgálati ideje, nem csoda hát, ha egy-egy kocsi két-három napig is az állomáson vesztegel.

És természetesen a vasutas is kevés Kunhegyesen. Bár nehéz elképzelni, hogy egy majd tízezres lélekszámú nagyközségből képtelenség egy négyes túrra való embert verbuválni, a valóság csakugyan ez. De miért nem jönnek a fiatalok a vasúthoz?

— *Azt a pénzt, amit a vasúton kapnának más vállalatoknál is megtalálják* — véli az állomásfőnök. — Ellenben otthon tölthetik a hétvégéket, az ünnepeket. A másik az, hogy egy vasutasnak — mondjuk egy forgalmi szolgálattevőnek rengeteget kell tanulnia, ez pedig tapasztalatom szerint elriasztja a helybeli fiatalokat. A harmadik ok az, hogy Kunhegyesen sokat kell dolgozni. Itt a szolgálattevő nemcsak a vonatközlekedést irányítja, hanem kezeli a személy- és az árupénztárt, ám ha kell málházó értesítő, kocsifelíró, ügyintéző és még ki tudja, mi nem. Szóval, itt nem lehet unatkozni.

T. Z.

A debreceni vasutasok között

Többet törődni a munkakörülményekkel

— Elmondok egy-két adatot a munkánkról, aztán körbejárunk és megnézzük a személyzeti tartózkodókat — kezdi a beszélgetést *Zsíros István*, a debreceni küf szb titkára. — Nemrégiben volt az szb-aktivisták jutalmazása, két hónappal ezelőtt a nagycsaládosok, a gyermeküket egyedül nevelők kaptak segélyt egy, a MÁV-val közösen szervezett akció során.

A nyugdíjas szakszervezeti csoportok őszi gyűlése is a közelmúltban zajlott le, s a debreceni és a hajdúszoboszlói aktivisták jutalmazásához is hozzájárultunk.

— A legkisebbek már a Télapót várják. Rájuk is gondoltak?

— Az a szomorú, hogy korábban sokan el sem jöttek a Télapó-csomagért, itt őrizgettük, vagy megpróbáltuk elküldeni nekik. Ezért úgy döntött az szb, hogy a legnépesebb családok — mintegy tizenöten — kapnak 1000—1200 forintos támogatást. Nekik biztosan szükségük van rá.

Felújított helyiségek

— Az utazószemélyzet várakozóhelyiségeit felújítottuk az elmúlt év során — folytatja — s az állomási kocsirendezőket leköltöztettük innen a főépületből az úgynevezett Tőzsérházba. *Sajnos ott eléggé mostohák a viszonyok, mert van ugyan víz és csatornázás, de sem a távsem a gázfűtést nem lehet bevezetni az épület elhelyezkedése miatt.* Tudjuk, hogy ez csak szükségmegoldás, de pillanatnyilag még a távlati tervekben sem szerepel egy megnyugtató végső megoldás, mert egyesek szerint az épületet állaga miatt felújítani sem érdemes.

Az utazószemélyzet várakozóhelyiségei a második emeleten vannak. A múlt év márciusa óta több szakaszban folyt itt a felújítás. *A mostani képet látván elég borús elképzelésem alakult ki arról, hogyan nézhettek ki a szobák tatarozás előtt.* Igaz ugyan, hogy a vasszekrényeket kicserélték, s most minden falat mennyezetig borítanak a két szintben elhelyezett faszekrények, de a szürke kőpadló, a kopár fehér falak, a kimustrált várótermi padok nem nyújtanak lélekemelő látványt.

— Rövidesen új ülőbútorokat szerzünk be a padok helyett — mondja Zsíros István.

— A világítással is kellene valamit csinálni! — veti közbe *Szabó Sándorné* jegyvizsgáló, majd kedvesen hellyel és egy katonával kínál uzsonnájából.

— Igen, az lesz a következő lépés — mondja az szb-titkár.

Bizony kevés az armatúra, a burkolatuk sincs meg, s a lelkismeretes festők még a megmaradt néhány fénycső egy részét is befestették (vagy malterozták?). Sokan másfél-két órát is eltöltenek itt naponta. Természetesen itt is étkeznek, de meleg víz nincs a várakozóban. A tükör is csak a szerencsének köszönheti, hogy egészben van: a mosdó fölötti polcra helyezték ügyes kezek, szép akkurátusan a falhoz támasztva.

Saját ruhában

A másik várakozóhelyiség a tehervonati és mozdonyszemélyzeté. Itt tévé is van, odébb néhányan sakkoznak, újságot olvasnak. A beszélgetés nehezen indul. Szó kerül erről-arról, de a körülményeikről nem akaróznak beszélni az itt ülők. Végre egy megtermett, a fiatal Bujtor Istvánra emlékeztető tehervonati vonatvezető, *Enyedi László* leteszi a sötét futót és kifakad:

— Azt akarja, hogy panaszkodjunk? Mindig az elemi dolgokkal van probléma: *nyolcadik hónapja a saját ruhámban járok, mert nem tudnak adni a méretemre. Mások olyat kapnak, hogy lobog rajtuk. Kesztyű, jelzőzászló hónapokig nincs a raktárban, az ellenőrzések alkalmával viszont felróják nekünk, ha nem használjuk.* Nézzen körül! Én a legfiatalabbak egyike vagyok — rég elmúltam harminc —, a többi mind ötven körüli. Az ifjúság „megfogására", céltudatosabb munkára nevelésére kellene figyelni és a munkakörülmények javítására. A nyújtott munkaidő nem kedvez ám a létszámfejlesztésnek!

Körülnéz, körülnézek. Csend van. Mindenki maga elé mered.

Az állomás területén találhatók a különböző szakszolgálatok orvosi rendelői, a MÁV területi egészségügyi központja sincs messze, pár száz méterre van az óvoda és a bölcsőde mellett. A kétszáz személyes óvodát 1981-ben adták át. Mint azt *Hajdú Béláné Égerházi Irén* vezető óvónő elmondta, a gyermekek 95 százaléka vasutas gyerek, a többiek úgynevezett cseregyerekek: távol lakó, dolgozó vasutasok gyerekeit a lakóhelyük közelében lévő tanácsi óvodában helyezik el, cserébe ide is felvesznek néhány „más illetőségű" kicsit.

Csodálatos óvoda

Az óvoda (nem túlzok!) csodálatos. Az udvar nem is udvar: hatalmas játszótér. Csúszdák, mászókák, pancsolómedence, s a homokozókban magas kupacokban sárgállik a friss homok.

Az egyik csoport termében az edénycsörgésbe szolid csámcsogás vegyül. Uzsonnáznak a kiscsoportosok. A szomszédban már az étkezés utáni kézmosás a program; a tágas, esztétikusan berendezett mosdóban mindenkinek jut hely. A középsősök a paraván mögött kuporogva a síkbábokkal játsszák el a már megismert télapós meséket, s énekelnek hozzá: „Télapó itt van . . ."

Az óvoda felszereltsége kitűnő. Még tornaterem is van. A vezető óvónő, aki harminckét éve dolgozik MÁV-óvodában elmondja, hogy a vasút hallatlanul sokat tesz, hogy a személyitárgyi feltételek jobbak legyenek az országos átlagnál. A pedagógusok rendszeresen járnak továbbképzésre, s nincs köztük egyetlen képesítés nélküli óvónő sem.

— Folyamatosan részt veszünk a *„Tegyük szebbé, otthonosabbá gyermekintézményeinket"* versenymozgalomban, ahol mindig igen jó helyen végzünk; legutóbb négy éve lettünk első helyezettek — mondja *Égerházi Irén.* A tanmenet szerint folyamatosan, de így karácsony előtt különösen nagy figyelmet szentelünk a gyermekek érzelmi nevelésének. Egymás iránti figyelmességre, szeretetre neveljük őket, s arra törekszünk, hogy ráébredjenek: *ajándékozni öröm.* Ajándékokat készítenek családjuknak, verseket, dalokat, játékokat tanítunk nekik, így fokozzuk az ünnepvárás hangulatát.

Beesteledett. Egyre több gyerekért jönnek a szülei, a vasutas szülők, akik sokat köszönhetnek az óvodának, de akiknek az óvoda is sokat köszönhet. Az óvónők elmondták, hogy sok olyan eszközt, játékot, tárgyat készítenek, amit üzletből nem lehet beszerezni.

Demeter Kálmán

Teljesítik a tervet

A kitérőgyártó üzemben a két ünnep között is dolgoznak

Jövőre több alkatrészt kérnek a főnökségek

Nemrég számoltunk be olvasóinknak, hogy az érdi pályafenntartók kitérőcserét végeztek a 30-as fővonalon és annak mindhárom szakasza pontosan illett a régi helyére. A kitérőt a gyöngyösiek gyártották.

Kérdezem *Kelemen Árpádot,* a kitérőgyár igazgatóját: — Valóban ilyen pontosan dolgoznak?

— Gyártásjellegű reklamációnk nem volt ebben az évben. A rendeléseket eddig az anyagellátási igazgatóságtól kaptuk, most az építési főnökségektől. Annak örülünk, hogy a legyártott alkatrészek pontosan illenek a régi helyére. Ez nagy elismerés.

— Milyen összefüggés van a darabszám és a minőség között?

— *Nyolcszáz kitérőt gyártunk évente.* Az évenkénti különbség mégis figyelemre méltó. A korábbi könnyebb megmunkálást igénylő kitérők helyett ugyanis az 54 kilogrammos sínek beépítését végezzük és ez lényegesen megnöveli a ráfordított munkaidőt. *Ezek a kitérők nagyobb sebesség viselésére képesek, pontosabb megmunkálást igényelnek, igényesebb szerelést követelnek.* A betonaljas kitérőknél szinte milliméterre kell a szerelést elvégezni. Egy-egy csúcsív, vagy egy hegesztett sínszék egy milliméterrel sem térhet el a megadott méretektől.

— Minden évben vannak különleges feladatok. A ferencvárosi rekonstrukció, jövőre még áthúzódik a Keletié. Mit jelent ez a kitérőgyárnak?

— Feszített tempóban kell minden ilyen tervet teljesíteni. Ha közbejön egy baleset, ahol a pályát a legrövidebb idő alatt helyre kell állítani, akkor rámennek a szabad szombatok és a vasárnapok. Ezért minden olyan forintot, amit külön ilyen célokra kapunk, tartalékolunk. *Ebből fizetünk célprémiumot, jutalmat azoknak, akik többet vállalnak.* Úgy vannak ezzel a dolgozók, hogy inkább az üzemben maradnak két-három órát, mint hogy másodállást keressenek maguknak.

— Az év végi munkáltatás nem rontja az ünnepek előtti hangulatot?

— Nem, mert mindenki tudja, hogy egy ilyen üzemben, ahol a gépek leállítása és újraindítása nagy összegekbe kerül, ott nem lehet a két ünnep között tétlenkedni. *A tervet teljesítjük, de a két ünnep között is le kell szállítani a Keletibe a két kitérőt, az alkatrészekkel együtt.* Ezért úgy egyeztünk meg a szakszervezettel, hogy 3+5 napos pihenési időszakot tartunk, de a két ünnep között dolgozunk. Ezzel postázni tudjuk az év végi rendeléseket és megteremthetjük a januári indulást. Nálunk ugyanis akkor van hajrá és nem ősszel.

— Hogyan alakul a gyár jövő évi terve? Lehet, hogy kevesebb kitérőt kell majd gyártani?

— Erről szó sincs. A 72 ezer munkaórát, vagy normaórát jövőre is teljesíteni kell. Az lehet, hogy kevesebb kitérőt kell gyártanunk, mert okosabban fognak gazdálkodni az építési főnökségek. Ha így lesz, márpedig a tervek ezt sejtetik, akkor nem kitérőket, hanem több cserére alkalmas alkatrészt gyártunk. *Eddig úgy tudjuk, hogy ötvennel lesz kevesebb a legyártásra szánt kitérők száma, de több alkatrészt kérnek a főnökségek.*

Gyöngyösön, a kitérőgyárban folyamatosan halad a munka. A tél itt is keményebb. Vannak olyan munkahelyek, ahol a hideget elég átvészelni, mégsem fog ki az ott dolgozó vasutasokon. Hozzászoktak. Tudják, hogy munkájukra nagy szükség van.



A csúcssínek gyártása



Geolemezek a padon

Kép és szöveg
Zelman Ferenc

Versenyképesség — megbízhatóság

A fuvarpiacon egyre inkább élesedik a harc, s úgy tűnik, a MÁV egyre kisebb szeletet tud kihasítani magának. Idén országszerte kevesebb árut szállítottak vasúton, ugyanakkor az utóbbi tíz évben a debreceni igazgatóság teljesítménye nem csökkent.

— Nem tűnik fuvarszegény időszaknak az idei év — mondta Kovács Gyula üzemviteli igazgatóhelyettes a debreceni igazgatóságon. — Még akkor sem, ha az év végi csúcsnak tulajdonítjuk, hogy november első huszonnégy napján 121 106 tonnával haladtuk meg a tervet. Sok új szolgáltatással a piacon tudunk maradni. *Szeptember elsejével lépett hatályba az Erdérttel kötött szigorított visszterhes kocsibiztosítási megállapodás, ami alapján ők két héttel korábban jelzik az igényüket,* mi pedig garantáljuk, hogy minden délelőtt kiállítjuk az igényelt kocsik minimum 70 százalékát. Természetesen ez kockázatvállalással jár, mert ha nem teljesítjük a szerződésben vállalt kötelezettségünket, elmaradt kocsinként 2000 forintot fizetünk. Abban az esetben viszont, ha minden jól megy, 100 forint többletszolgáltatási díjat kapunk. Ugyanilyen megállapodást kötöttünk a Nyíregyházi Papíripari Vállalattal, de ők már 300 forint többletszolgáltatási díjat fizetnek, hasonló konstrukciójú szerződésen dolgozunk a Szatmár Bútorgyárral is.

— Túl nagynak tűnik a rizikó, a többletszolgáltatási díj sincs arányban az esetleg fizetendő bánatpénzzel. Hol itt az üzlet?

— *Ily módon a fuvaroztatókat a vasúthoz kötöttük, sőt a jövőre nézve azt is jelezték, hogy a vasútra fogják terelni a közúti fuvarjaikat.* Ez szép eredmény, hiszen a Volánnal nehéz konkurálni. Ezen felül pedig egy év alatt körülbelül 3 millió forint többletbevételünk lesz. Arról nem is beszélve, hogy akciónknak híre ment, és azóta annyi jelentkező van, hogy ki sem tudjuk elégíteni mindet, csak a 8-10 legnagyobb fuvaroztatót.

— Azt mondta, sok új szolgáltatással lehet a piacon maradni. Netán van még valami a tarsolyban?

— Ma már itthon is terjed az eddig csak nyugaton tapasztalt gyakorlat, hogy a versenyképességet csak megbízhatósággal és naprakész szállítási potenciállal lehet megtartani. Elmondok egy példát: vagy három hónapja a Skála-COOP 100 vasúti kocsit kért Ghánába irányuló élőmarha-exporthoz — másnapra. Namármost nálunk három nap az előrendelési idő; *elvitték hát kamionnal, mert ha a tőkés partnernek 24 óra alatt kell szállítani, akkor elviszik bármi módon, különben nincs üzlet.*

— A másik — folytatta *Kovács Gyula* —, a szállítási lánc. Külföldön sok vállalkozó csak azzal foglalkozik, hogy különböző szállítási eszközök felhasználásával bármit, bárhova, bármilyen mennyiségben háztól házig eljuttat. Tehát csak szervez! Érdemes lenne a MÁV-nak ezzel is foglalkozni.

— Térjünk vissza az igazgatóság háza tájára! A gazdaságosság körül nincs gond?

— Nem tagadom, nehéz helyzetben van a MÁV, de még ezzel az eszközállománnyal is lehet jobban gazdálkodni — megfelelő szervezőmunkával persze. Mi is mindent elkövetünk, s elmondhatom, hogy az elmúlt három év közül az idei lesz a legjobb. Költségkereten belül vagyunk és lesz egy kis megtakarításunk is.

—dk—

Ebből él itt a vasút

Kaviccsal rakott vagonok Szalkszentmártonból

Szalkszentmárton, ez a 3500 lakosú Bács-Kiskun megyei község arról nevezetes, hogy itt van a „jó öreg korcsmárosnak", *Petőfi* apjának egykori mészáros- és korcsmaháza, amely ma múzeum. *Petőfi* gyakran megfordult a községben, száznál több versét itt írta. De másról is ismeretes a község, főleg az építkezők körében. A helyi Petőfi Tsz jóvoltából rendszeresen indulnak innen kaviccsal megrakott irányvonatok.

Orbán József állomásfőnök elmondotta, hogy idén várhatóan 160-180 ezer tonna kavicsot terveznek vasúton elfuvarozni. Főleg a szegedi igazgatóság területére szállítanak, elsősorban Kiskundorozsmára a Délépnek és Kiskunhalasra a Kunépnek. *De más megrendelők igényeit is kielégíti a tsz, amelynek a Duna árterületén van kavicsbányája. Átlagosan heti öt irányvonatot raknak meg, de néha ezt a mennyiséget jócskán felülmúlják.* Augusztus közepén például három nap alatt 7500 tonna (6 irányvonattal) kavicsot raktak be.

— Van-e elegendő üres kocsi?

— Igen — mondja *Orbán József.* — Egyetlen olyan eset sem fordult elő, hogy kocsit nem tudtunk adni. Minden igényt kielégítünk. Általában K-szerelvénnyel érkezik ide az üres kocsi, amit aztán a tolatóstehervonat gépe visz be a tőlünk 4,8 kilométerre lévő iparvágányra. Ott történik a kocsik berakása, de kisebb mennyiségben itt fent, az állomáson lévő bérelt területen is megraknak.

— Milyen a rakodási készség?

— Irányvonatoknál kocsiállláspénz egyetlen esetben sem merült fel. S ez jó hatással van kocsitartózkodásunkra is, amely a normán belül alakul.

— Kavicson kívül más árut szállítanak-e?

— Keveset. *Áruszállításunk mintegy 98 százaléka kavicsból tevődik ki. Ebből él itt meg a vasút.* Kavicson kívül kevés napraforgó, árpa, ősszel pedig a cukorrépa jelenti az árufeladást. Leadásként pedig a tszműtrágya, az ÁFÉSZ szén és építőanyag érkezését említhetem.

Az állomás személyforgalma havi húszezer forintos bevétellel viszonylag csekély. Főleg diákok utaznak Kunszentmiklós-Tassra iskolába. A Szalkszentmártonra érkezők egy része pedig autóbusszal megy tovább a kompig, majd azzal a szemben lévő Dunaújvárosba.

S még egy adat Szalkszentmárton állomásról: az említett jelentős áruszállítási munkában mindössze kilencen vesznek részt, ennyi az állomás létszáma.

(Gellért)



Fazekas Lajos:

TŰZRAKÁS

A favágó
tüzet rakott.
A láng lobog,
parázs ragyog.

Arcot kisüt
tűzpirosra,
pernyét szór a
fehér hóra.

A favágó
csont-kezeit
a jó lángok
melengetik . . .

Besze Imre versei

CSILLAGTÓL CSILLAGIG

Merre tűnik egy-egy csillag,
égi angyal arra ballag.
Merre kel a Nap, az áldott,
látnak anyák mennyországot.
Harmat-lucskos, kéklő hajjal
születik akkor a hajnal.
Ablakon át jő a reggel
jászolnyi, párás meleggel.
Dolgos órák délelőttje
vár a déli pihenőre.
S mikor megenyhül a lélek,
bárányfelhők legelésznek.
Majd megindul, felhőkbe ér
délután az aranyszekér.
Opálfényű csendbe vágnak
rendet az alkonyi árnyak.
Vörös ködpalástját vállra
veti a Nap, száll alája.
Gyertyák gyulnak fönn az égen,
lobognak éj hidegében.
Ahány gyertya, annyi csillag,
égi angyal arra ballag,
átalvetőjéből szórja
áldását az álmodókra.

Vonaton, téli reggel

Ringató peronon állok,
nézem az ablakon túli,
velem robogó világot.

Zsebkendőnyi hőthatáron
tanyák ülnek és pipálnak —
ködbe vesznek, mint az álom.

Sínek mellett fák szaladnak,
zúzmara hull ágaikról,
fejet hajtanak a napnak.

Rózsapiros nyilak égnek,
a mezőkön pára táncol
balladát a kéklő égnek.

Ringató vonaton állok,
látom: ott, az ablakon túl
már nyílnak a napvirágok.

Tódor János

A RESTI

Kuruc Balázs harminckét éves MÁV-rakodómunkás élete szinte egyik napról a másikra ment tönkre. Felesége még a nyár elején költözött össze azzal a fiatal rendőr hadnaggyal, aki Balázs egyik garázdaságának nyomozója volt, s mi tagadás, egyedül az ő jóindulatának köszönhető, hogy az idei karácsonyt szabadlábon töltheti.

— *Nem tudok haragudni rájuk, csak a kislány maradhatott volna legalább nálam* — merengett el a pohár forralt bort kortyolgatva, miközben a szőke büfésnő kiélt arcába bámulva elhitte, hogy az valóban kíváncsi arra, mi is van vele.

Kuruc Balázs egy őrült megszállottságával szerette a kilencéves Évikét. A váláskor készült pszichológusi vélemény is csak ezt állapíthatta meg, ám ugyanakkor, ahogy azt a csinos bírónő mondta: *„az apa életvitele, a gyermekhez való szoros érzelmi kötődés ellenére, lehetetlenné teszi, hogy az nála maradhasson”*. Sanyira, a rendőr srácra nem fújt ő egyáltalán. Sőt, még Zsófi háborodott föl azon, hogy a bontópert követően beültek a Háromlépcsőbe, s egyik konyakot a másik után vedelték. Egyetlen szó nélkül borultak aztán egymás nyakába, s ő még valahogy sajnálta is ezt a fiatal gyerekembert, aki immár komoly családapává cseperedett.

A kis Évával szinte hetente találkozott, amiben ugyancsak Sanyi erélye segített, aki mindannyiszor meggyőzte újdonsült feleségét, hogy amikor csak lehet, *Kuruc Balázs* láthassa a kislányt, hiszen a gyerek imádta az apját.

A karácsony második fele is az övé lett volna, ám családos beutalót kaptak Dobogókőre, amit Balázs természetesen megértett, hiszen Évike boldogan készült a hegyi vakációra.

A szenteste délutánja még csak eltelt valahogy, de aztán mindegyik cimborát várta a család, és *Kuruc Balázs* azon kapta magát, hogy magányosan támasztja a négyes peron talponállóját.

— *Na, most már induljon szépen haza, Balázska* — mondta neki a záráshoz készülődő büfésnő.

Kuruc Balázs, aki harminckét esztendejéből harmincegyet békés és valóban meghitt családi körben töltött, hiszen a karácsony otthon a faluban csakúgy, mint aztán később az ő kicsi családjában is, az ünnepek ünnepe volt, most egyszerűen nem tudott mit kezdeni magával. Elhatározta, hogy megvacsorázik, húzza-halasztja a város valamelyik presszójában majd az időt, csakhogy ne kelljen hazamenni az üres lakásba, hogy ne kelljen az erkélyen összekötözve lelógó karácsonyfára gondolni, amit Évike távollétében értelmetlenség lett volna felállítani.

Csakhogy az éttermek és eszpresszók redőnyét lehúzták, hiába volt még javában vacsoraidő. *Kuruc Balázs* taxit is alig talált, ám a sofőr sem volt okosabb, s láthatóan ő is szeretett volna már otthon lenni.

— *Vigyen le az állomásra* — bökte ki végül a taxis sürgető érdeklődésére.

A várócsarnokban, mint mindannyiszor, hatalmas fenyőfa árválkodott. *Kuruc Balázs* percekig nézte az ormótlan szaloncukrokat. Úgy lógtak a fán a díszek, akár megannyi felakasztott élő Pinocchio.

— *Mi van, öreg, neked nem jutott saját Jézuska?* — csapta hátba hirtelen valaki. Franci, a nyugdíj előtt álló sarus állt mögötte, akinek még tavaly halt meg a felesége.

— A gyerekeket várom, a fiamat meg a menyasszonyát, megígérték, hogy eljönnek — válaszolta az öreg Balázsnak. — No de addig még van egy kis idő, gyere, komám, ugorjunk be ide a restibe, és köszöntsük egy pohár itallal Isten fiának születését!

A restiben kevesen voltak. A négyes peron szőke dizőze egy aranygyűrűkkel felszerelt vén szivarral diskurált. Géza „néni”, a homokos boyfiú éppen egy üveg italt kínált eladásra Macának, a felszolgálónak.

— *Fiúkák, nem kell valakinek egy üveg csodás Seguin* — mutatta föl a mély hangú aszszonyság a fiútól kapott üveget. — *Gézukának ma délután igen finom vendége lehetett.*

Kuruc Balázs megvette az italt, majd hirtelen gondolva egyet, mindannyiukat asztalához invitálta. A Seguin a magány bársonyos gyógyszerévé lépett elő. Balázs boldog volt, hogy arcokat, szemeket, szavakat érez maga körül. Franci bácsi immár harmadszor ment ki az éppen következő vonathoz, de szerettei csak nem akartak megérkezni.

— Gondoljátok azt, gyerekek — mondta a gyűrűkkel ékesített egykori ügyvéd —, hogy a resti most ama bizonyos betlehemi jászol, mi pedig későbbi megváltónk születésére várunk! Higgyétek, hogy érdemtelen vagy éppen megszolgált árvaságotok, kicsapottságotok a záloga most millió meg millió ember boldogságának.

A közelről kiábrándítóan húsos arcú és valóságos szőke baszt viselő büfésnő mindeközben elérzékenyülve simogatta az úriember finom kezét, vagy talán inkább a gyűrűket.

Kuruc Balázs kislányára gondolt, s az egyedüllét a torkát szorongatta. Belül folytak a könnyei, idegvégződéseibe érezte ezt a furcsa sírást, amely csak a legvadabb és legmélyebben megátalkodott önsorsrontók sajátja. Félt most magától, mert az ellágyulást mindig tomboló, agresszív kitörések szokták követni.

— *Én nem akartam, én bocsánatot kérek . . . Köpjetek szembe, üssetek arcon, csak értsetek meg . . .* — szakadtak ki belőle akadozva a szóforgácsok.

A többiek döbbenten nézték, Maca szipogva simogatta az arcát, de a férfi durván ellökte magától.

— Hagyjatok békén . . . Kik vagytok ti . . . nézzétek meg micsoda szerencsétlen holdkóros banda. Nyomorultak, akiktől mindenki menekül. Én . . . én nem tartozom közétek. Nekem családom van, a kislányom imád . . . És érzem, hogy visszajönnek egyszer hozzám . . .

Franci utána akart menni, de az ügyvéd visszahúzta.

— *Nem szabad most zavarni. Hadd menjen. Most mennie kell, mert úgy hiszi, küldetése van. És aki még hiszi, annak biztosan van is.*

Mire *Kuruc Balázs* hazaért, kiment fejéből a bódulat. Az erkélyről behozta a fenyőfát, felállította a szoba közepére, majd hosszasan díszítette. Hajnal lett már, mire meggyújtotta a gyertyákat. Hálózsákjába bugyolálta magát és a fa elé heveredett.

Álmában lepte meg az örömre hívó bárányi csengettyű hangja.

A legszegényebb karácsony

Ilyenkor karácsony szentestéjén, amikor az illatosan pompázó fenyőfa ágain reszketve lobban a gyertya lángja, amikor a piciny viaszrudacskák intim fénye lágyan verődik vissza a színes üveggömbökről, amikor millió szikrát vetve parázslik föl a csillagszóró, és amikor a szemekre az ünnepi meghatottság könnyű párája ereszkedik, előttem újra meg újra megjelenik egy régi emlékkép. Nincs ellene védekezés, az emlék erőszakosan, kíméletlenül és feledhetetlenül töri át a félhomályt, nincs előle menekvés. Peregni kezd a film, amelyet csak én láthatok és valahol nagyon mélyen, belül évről évre ismétlődően lejátszódik egy fájó produkció: gyermekkorom legszegényebb karácsonya . . .

Nem voltunk mi gazdagok soha, nagyobb örökség sem ütötte a markunkat, de hát apám bányász volt és a bányászok az ötvenes években a legjobban kereső ipari munkások közé tartoztak. *Főleg ha valaki nem szégyellette megmarkolni a szívlapátot, apám pedig nem volt rest ember, nálánál kevesebb vájárnak számoltak több pénzt a fizetési borítékjába tizenötödikén.* Igaz ennek is megvolt az ára, apám vagy a föld alatt lapátolt, vagy itthon aludt, másra nem is nagyon emlékszem ebből a korból. Illetve, dehogyisnem! A karácsonyokra.

Mert a karácsonyoknak nagyon meg tudták adni a módját. Anyám, a zsugori asszonytípus, aki egész évben élére rakta a forintokat, ilyenkor kiengedett, apámmal naphosszat bóklászták az üzleteket, a szegényes kínálatból próbáltak valami használhatót kiválogatni, váltakozó sikerrel. De azért nekem évről évre remekül végződtek a szentesték, hol villanyvonat, hol vetítőgép, játékautók tömege, könyvek, legutóbb pedig egy igazi kétkerekű bicikli várta a boldog felfedezés örömét. Anyámék ilyenkor csendben megálltak a hátam mögött, talán összemosolyogtak, talán átölelték egymást, no de ki törődött ilyen apróságokkal, amikor a töméntelen ajándék kicsomagolásával kellett elsősorban megbirkózni . . . *Később persze alábbhagyott a jó hangulat, apám ledőlt egy-két órára, mert ha termelés nem is volt az ünnepek alatt, fenntartásra be kellett mennie.* Meg az ünnepi pénz is jól jött, az új kertes ház részletének törlesztése sokat kivett a bukszából.

A bajok február végén kezdődtek. Apám már a műszak elején rosszul érezte magát, ezért kiszállási engedélyt kért. Másnap reggel az orvos megvizsgálta és azonnal kórházba utalta. Két hónap alatt valamennyire helyrepofozták egészségét, de a bányába már csak nyilatkozat kitöltése után engedték leszállni, amennyiben saját felelősségére dolgozik ezután a föld alatt.

Szeptember tizenhatodikán apám ismét éjszaka ment sihtre — ahogy a bányászok a műszakot nevezték —, mielőtt elindult, félfüllel hallottam, hogy anyámnak megint a szívére panaszkodik. *Odalent az új fogás ácsolását végezték, amikor apámon heveny angina pectoris lett úrrá, majd végigvágódott a szénfal tövében. Mire fölhozták, már nem volt benne élet.*

Tízéves fejjel nem rázott meg különösebben apám halála, főként, hogy elmaradtak a meglehetősen rapszodikus tanulmányi eredményeim ellenértékeként járó rendszeres fegyelmezések, mondjuk ki magyarul: a gyakori elfenekelések. Úgy éreztem, a szabadság kitárta előttem kapuit, iskola után, hétvégeken a határban csavarogtam és . . . vártam a karácsonyt, az ő mérhetetlen gazdagságával, bőségkosarával.

Talán észre sem vettem, hogy anyám újabban éjfélig égeti a villanyt, egy ruhaipari szövetkezetbe vállalt bedolgozást. És talán az sem tűnt fel, hogy az eltelt néhány hónap alatt vagy húsz évet öregedett. Én csak a karácsonyt vártam már, egyre nehezebben visszafojtott türelmetlenséggel, számító reménységgel.

Aztán eljött az a huszonnegyedike is. Anyámmal délelőtt földíszítettük a fát, amely mintha kisebb lett volna, mint eddig valaha. Aztán kezdődött a várakozás, mert nálunk alapszabály volt, hogy a Jézuska este jön, vagy legalábbis sötétben. Azért szenteste, nem pedig szentdélelőtt vagy szentdélután. A várakozás kínos dolog, főleg amikor az ember nagyon vágyakozik valami után. *Az időt persze el lehet ütni valamivel, de hát az emberfia csak nem játszik régen megunt tavalyi játékokkal, nem olvas tavalyi könyveket,* amikor a küszöbön már itt állnak az új játékok, az új olvasnivalók. Ugyan . . .

Csak anyámat nem legyintette meg az ünnepi hangulat. Egykedvűen tett-vett odakint a konyhában, mintha nem is karácsony szentestéje közeledne, de mondjuk január huszadikáé, vagy november tizennyolcadikáé. Egyforma, jellegtelen őszi—téli esték. Fél hat körül nem bírtam tovább.

— Nem jött még meg . . .? — sündörögtem anyám mellé, aki éppen egy kockás fedelű füzetben számolgatott.

— Várj egy kicsit — tette le a füzetet. Bement a szobába, magára csukta az ajtót. Kintről hallgattam a szekrény ajtajának nyikorgását, most veszi elő az ajándékokat aztán majd alá teszi, a fenyőfa alá . . .

Újra nyílott a szobaajtó, anyám gyanúsan hamar végzett az ajándékok elhelyezésével.

— Mehetsz . . . — intett fáradtan.

Sugárzó képpel rontottam be a szobába, de már a második lépésre földbe gyökerezett a lábam. Ez nem lehet, itt valami félreértés történt, vagy rossz tréfa . . . Vagy csak anyám lett feledékeny és mindjárt ide rakja a többit is. *Mert a fa alatt, a fehér horgolt terítővel borított asztalon egyetlen, még csak nem is vastag könyv árválkodott. Rosszallóan néztem anyámra, aki ajtókeretnek támaszkodva nézett maga elé, csak úgy magáért a nézés kedvéért.*

— Tudod kisfiam . . . — csuklott el a hangja. — Nagy csapás ért bennünket. És . . . most nem tellett többre . . .

Anyám tekintete, mint borongós őszi felhő kúszott a karácsonyfa felé. Oda, ahol az egyetlen darab nem is túl vastag könyv hevert. De engem már nem érdekelt a karácsony, az ajándékok, csak anyám arcát láttam, amelyen lassan megindult két harmatcsepp, aztán még kettő és még nagyon sok. Azt hiszem, vannak helyzetek, amikor egy tízéves gyermek képes néhány pillanat alatt felnőtté válni, képes átérezni a legnagyobb tragédiát is, és talán képes megérteni, átlátni, amire felnőttek sem képesek sokszor: magát a sors valóságát . . . kézzel tapintható, megfogható valódiságát . . .

Így láttam bele anyám akkori egész érzelemvilágába, így értettem meg anyám könnyeit, amellyel elsiratta a boldog múltat, a reménytelen jövőt, és ugyanezekkel a könnyekkel siratott karácsonyt, siratott engem és siratta önmagát, az egész kegyetlen életet, amely most ráadásképpen az ünnep örömét is elvette, elrabolta tőle . . .

Thorday Zoltán



Mikkamakka álma

Mikkamakka aludt. A könyvespolc végén a sarokban szunyókált, a spanyol társalgási zsebszótáron. Egyszer csak valami hátulról lesodorta fekhelyéről, s az a valami továbbcsörtetett. Az oldalán ez állt: Rejtő Jenő: Piszkos Fred közbelép (Fülig Jimmy legnagyobb sajnálatára), mögötte pedig Grimm legszebb meséi masírozott.

*

Mikkamakka a zsebszótár mögött lapult, s törte a fejét: mit akarhat ez a két könyv itt, hisz mindig a második sorban álltak a könyvek között, de mindjárt kiderült.

— Hé, te! — kiáltott rá a Rejtő-könyv az útját elálló Dosztojevszkij Bűn és bűnhődés című kötetére. — Félre az útból! Elég volt már, hogy mindig te állsz elöl, minket meg eltakarsz, pedig mi fontosabb könyvek vagyunk, mint te!

— Mint te, mint te! — visszhangozta Grimm legszebb meséi.

— Bruhaha, hahaha!! — s hasát (bocsánat, címlapját) fogta nevettében a Bűn és bűnhődés. — És ugyan miért, ha szabad érdeklődnöm?

— Hogy miért? Nincs rád szükségük az embereknek, csak ránk. Épp elég gondjuk van, nemhogy még téged elolvassanak. Nem akarnak rajtad gondolkozni, eltűnődni, hisz idejük nincs. Mi kellünk, hogy felvidítsuk, megnevettessük.

— Még hogy ti? — vihogott a Dosztojevszkij-regény! Aztán elkomorodott. — Ti csak arra valók vagytok, hogy butítsátok az embert, mindenféle álomvilágba ráncigáljátok őket. Pfúj, mindenféle romantikus regény, ah, milyen szép az élet, ó, mindig a jó győz . . . Mikor meg elolvasnak titeket, s lerakják a könyvet, visszazuhannak a saját világukba, és jól „megütik" magukat. Ezért nyúlnak a magunkfajta nehéz, komoly könyvekhez a bölcsebb emberek. — Aztán megint kibuggyant belőle a nevetés: — Méghogy ti?!

— De, igenis! . . . — próbált közbevágni Rejtő Jenő: Piszkos Fred közbelép (Fülig Jimmy legnagyobb sajnálatára) és Grimm legszebb meséi. — Hahaha, méghogy . . .

— Te ronda, komoly könyv!

— Ó, ti álomvilágok, ti taknyos köly . . .

— Elég legyen már!

Síri csönd lett.

*

A három pulykavörös, dühtől remegő könyv meglepetten nézett körül.

Mikkamakka volt az. Megunta ezt a civakodást, elhatározta, majd ő rendet teremt itt. Felállt a társalgási szótárra, és ünnepélyes hangon így szólt:

— Ti, akik ilyen dolgon veszekedtek, meg sem érdemlitek, hogy leereszkedjem hozzátok, olyan szánalmasak vagytok. Tehát jól jegyezzétek meg: minden könyv egyformán fontos, mindegyikre szüksége van az embernek, de legfőként arra, hogy olvasson. Na, ne álljatok olyan földbe gyökerezett lábakkal, akarom mondani lapokkal. Legyetek mind az első sorokban, így ni. Aztán el ne felejtsétek, amit mondtam.

Mikkamakka, miközben hazafelé bandukolt, ezen morfondírozott:

— Hm, mégiscsak én vagyok a legfontosabb, mi lenne velük, ha én nem oldanám meg a problémáikat?

Erni Petra

Az a gyertyányi idő

A szomszédos lépcsőház földszintjén lakó Péter a minap nagy örömmel újságolta: képzeld, bácsi, én már négyéves vagyok! Az ujjamra nézz, egy, kettő, négy, ennyi éves. Ennyi gyertyát fújtam el a múlt pénteken. S persze, mondja Péter, torta is volt, de a három idősebb tesó alig hagyott belőle egy kis szeletkét. Nem is baj, mert torta sokszor van szülinaptól szülinapig. Annál jobb volt az, hogy anyu meg apu vetítettek diát a falra, aztán a bátyámék fölköszöntöttek, jól megcibálták a fülemet. És képzeld bácsi, nem is fájt olyan nagyon . . .

Péter szólna még, beszélne a nagy esemény részleteiről, hallgatnám is, de megjelenik anyukája; szalad, fölemeli kisfiát a lábtörlőről — mert Peti nagyon szeret azon a valamin üldögélni —, aztán eltűnnek a lakásajtó mögött. A hirtelen megcsöndesült lépcsőházban ott maradt a négyéves Péter égő gyertyácskáinak meleg fénye, tortaszeletének édeskés illata, s a diavetítő színcsóvája.

S ott maradt az a meghitt, szeretetteljes légkör, amely az utóbbi években mind több lakótelepi családban lengi körül az ünnepeltet. Nem a születés- és névnapok, s nem is a testvérek száma növekedett nagyobb mértékben — inkább a hozzátartozók figyelmessége kapott méltó keretet. Méltóbbat, mint Péter édesapjának gyermekkora, hasonlíthatatlanul többet mint a kisfiú nagyapjáé.

Az egészségesen mértékletes ünnepség, ajándékozás a jeles napokon maradandó élményt nyújt, örökít. Családi ünnepeink órái egy kissé mindennapjaink sűrítményei: akaratlanul is jellemünk, magatartásunk tükröződik vissza a szűk, mindennap látott, ismert, mégis más családi ünneplő körben.

A négyéves kis Péter nem mondta, milyen ajándékot kapott, talán már el is felejtette, talán azt sem tudja, mi az ajándékozás; ám arra már ő is emlékezett, hogy szülei vetítettek és testvérei szeretetből jól megcibálták a fülét.

Mi, felnőttek is elfelejtjük majdan: kitől milyen ajándékot, csecsebecsét kaptunk s mikorra, milyen alkalomra — de a gyertyák fényét, a húsvéti kölnivíz illatát, a szavakat anyánklányaink szájából, a kézfogást apánktól fiunknak, nos, ezeket az emlékeket aligha törli ki emlékezetünkből az idő.

Januártól januárig alig van olyan nap, amely valamennyiünk életében ne mint „jeles ünnep" szerepelne. Országosan tehát nekünk minden napon ünnep lehetne néhány óra, néhány perc, hogy emlékezzünk. Arra és azokra, amikor és akiktől kaptuk azt a szeretettel teli időszakot, amely oly felejthetetlen maradna; mint a kis Péter születésnapján az a gyertyányi időt.

De hát ahány család, annyi szokás.

Egészségesen mértékletes ünnepségről, ajándékozásról írtunk fentebb. Van, hogy hét országra szóló csinnadrattával adják ország-világ tudomására: megszületett a „trónörökös", férjhez ment a nagylány. Másutt, ha szóba kerül a névnapi buli: a macskajaj, a másnaposság kínzó érzése jut csak eszébe az ünnepeltnek.

Miért nem adózunk hát csupán csöndes szeretettel az ünnepeltnek?

Olyankor egy addig soha nem hallott jó szó, egy-egy más hangsúllyal kiejtett mondat is ajándékká válhat. Jövendölés a holnapról, bizakodás az elkövetkezendő mindennapok teljességében — nos, ez tenné a családi eseményeket olyan emlékképpé, amelynek ideje ugyancsak gyertyányi, de újból soha meg nem ismételhető — ezért örök.

B. I.

K. Kovács István

A csavargó karácsonya

A pályaudvar előcsarnokában,
mint üzenet trónol a zöld fenyő.
Egy csavargó áll alatta magában:
S lelke mint madár, égbe röppenő.

Nyűtt térkép-arcán végigfut a könnye,
de kemény öklével fölszárítja azt.
Valamit szólni szeretne, ám gyönge
sóhaja elnyeli a tört panaszt.

Csak figyeli a béke tisztaságát;
a színpompás égők varázslatát
s megérinti a fenyő díszes ágát,
mint egykor az egyetlent, a drágát: —

S ahogy a csarnokból kilép, fölnevet.
Istenem! Látom, hogy szeretsz engemet.

Barcs János

BORÓKA-FENYŐN

Susogást hallok a partól;
nyújtózó fenyő muzsikát,
imádom karácsony havát,
part fölött hófelhő landol.

Ünnepi kedvem visszajött;
szívem mély csöndben kalapál,
boróka-fenyőn mohaszál
csüng —, nemrég ébren őrködött,

tán új karácsonyra várva,
szerényen a törzshöz lapult.
Kapaszkodni szélben tanult,

s együtt lélegzett a fával.
A színe csillagokat gyújt
s ünneplőn néz a világba.

Lukács Ottó

Karácsonyi kívánság

Kérek karácsonyfát
Könnyező szép gyertyát
Tűlevelű csöndet
Szánkót az örömnek

Tájak ajándékát
Bűvös hegyi sétát
Anyám kacagását
Apám ragyogását

Kisautóm berregjen
Öröm tisztelegjen
Mozdonyom szuszogjon
Ívben kanyarodjon

Hűvös síkos szelet
Havatrázó eget
Kivirágzó álmot:
Kérem a világot

Dallam a karácsony
Furulyáló fákon
Csöngettyűző szánon
Hópaplanos álom.

AZ AUTÓPÁLYÁN

Azon a hajnalon már négykor fölébredtem, s az íróasztalomnál ülve olvasgattam. Ki-kinéztem az ablakon. A hold magasan járt az égen, s a fák árnyékait mintha éles késsel vágták volna a hóra. Elnéztem az égi lámpást. Jól ismert rücskös ábrázata mennyi megértéssel néz az álomba merült földre! Milyen békés az éjszaka.

Egy hét múlva karácsony.

Elgondolkodva figyeltem, hogy később, amikor a hold nyugatra hajlott, hogyan oldja a múló idő az éj feketéjét előbb mély kékké, majd ultramarinná, s ebbe hogyan szűrődnek kelet felől világosabb sávok. Gyönyörű, derűs reggel lett.

Azon a reggelen, mint mindig, az autópályán hajtottunk Pest felé. A hátsó ülésen kisfiam csacsogott. Tetszett neki a kelő nap, s arról beszélt, hogy ma az óvódában napocskát fog rajzolni.

A csattanás rövid volt és erős. Mint egy lövés. Vagy mint egy hirtelen pofon.

Az előttünk haladó kocsi megcsúszott egy fagyott vízátfolyáson, megperdült és félrevágódott.

Azon a reggelen később értem be a szerkesztőségbe.

Azon a reggelen egy ember halt meg a karomban.

D. K.

Állami gondozottak

Alig néhány nap választ el bennünket egyik legszeretetteljesebb családi ünnepünktől, a karácsonytól. Többségünk már túl van a minden évben visszatérő nagy ajándékvásárlásokon, gondolatban már feldíszítettük a fenyőfát, elhelyeztük alatta az eleddig féltve őrzött ajándékokat, meglepetéseket, körülültük a gazdagon terített ünnepi asztalt.

Sajnos, jó páran lesznek, akiknek nem lehet részük ebben a meghitt ünneplésben, nem lehetnek részesei a mindig erőt adó, békés családi beszélgetéseknek, mert hivatásuk elszólítja őket. Ők azok, akik biztosítják az ország vérkeringését, őrzik határainkat, vagy sajnos éppen betegként fekszenek a kórházi ágyon. Még sajnálatosabb, hogy megannyian vannak, akik még soha nem ünnepelhették a karácsonyt családi környezetben.

Mindannyian tudjuk, hogy az állam, a nevelő pedagógusok és sokszor a szocialista brigádok is igyekeznek családiassá tenni a szülők nélkül nevelkedő fiatalok hétköznapjait, de még inkább karácsonyait. A pótolhatatlan családi meleget szeretnék minden évben a Dunakeszi 201. sz. Gárdonyi Géza Szakmunkásképző Intézet kollégiumában élő néhány állami gondozott fiatal számára is egy kedves karácsonyi ünnepséggel, finom vacsorával az iskola tanárai, tanulói és a járműjavító üzem szakszervezeti bizottsága emlékezetessé tenni.

A fenti bizottság is megvásárolta a több ezer forint értékű ajándékokat, miként az iskola tanárai, nevelői. Sőt, már ismert a finom ünnepi menü is, ami természetesen tartalmazza az ízletes házi sütésű bejglit is. Hadd legyen az ő közös örömük az a szép műsor, amivel készülnek, az a kedves Ady-vers, amit olvashattam és mindaz, amivel köszönteni szeretnék őket.

Szerkesztőségünk nevében mi is kívánjuk, hogy sikerüljön örömet szerezniük, s azt, hogy ezek a fiatalok egykoron majd felnőttként, saját családjuk körében ünnepelhessenek.

Jubilál a Vidróczki együttes

Fennállásának 25. évfordulóját ünnepelte novemberben a gyöngyösi *Vidróczki* néptáncegyüttes. A jubileumi rendezvénysorozat alkalmával köszöntötték az együttes tagjait a fenntartó szervek, köztük a vasutasok szakszervezete képviselői.

Móricz Zsigmond vetette papírra a következő sorokat: *„Az öröm abból ered, hogy valaki meg tudja látni azt, ami szép és jó az életben."* Ezek a sorok hatványozottan érvényesek az amatőr művészeti mozgalom résztvevőire, így a néptáncosokra is. Az együttes az élet sokoldalú és hiteles ábrázolásával hathatós eszköze a társadalmi tudatformálásnak. Tevékenységüket ugyanakkor kettős öröm hatja át. Egyrészt a minden emberben dolgozó alkotó öröm, másrészt a befogadás öröme.

A kiemelkedő évfordulók nemcsak az ünneplésre adnak okot, hanem az addig megtett út mérlegelésére is. A Vidróczki néptáncegyüttes e számvetés során szép sikerrel büszkélkedhet. Kitüntetések, elismerések, hazai és külföldi fesztiválokon elért díjak és közönségsikerek mutatják az együttes töretlen fejlődését. A Mátraalja amatőregyüttesének tizenhat ország közönsége tapsolt eddig: *megfordultak az ázsiai és az afrikai kontinensen is.*

Negyedszázad a történelemben rövid időnek számít, de a hagyományteremtéshez, kulturális értékek teremtéséhez éppen elegendő.

HÚSZ SZÁZALÉK KEDVEZMÉNY

A Vasutasok Szakszervezete és a Thália Színház együttműködésének 25 éves évfordulója alkalmából szervezett rendezvénysorozat eredményesen zárult. A vasúti csomópontokon tartott vidám, zenés műsorokat több ezer dolgozó tekintette meg. Az utolsó rendezvényen a színház igazgatósága az együttműködés további szélesítése, a vasutasok csoportos színházlátogatásának elősegítése céljából bejelentette, hogy 1988. január 1-jétől az alapszervezetek által szervezett színházlátogatás alkalmával húsz vagy ennél magasabb jegyigény esetén 20 százalék kedvezményt biztosítanak a vasutasok részére. Jegyek rendelhetők a Thália Színház jegyirodáján keresztül, Budapest VI., Nagymező utca 19.



Dunakeszi művészeti napok

Az idei dunakeszi művészeti napok rendezvénysorozat megnyitójának a 201. Sz. Gárdonyi Géza Szakmunkásképző Intézet kollégiuma adott otthont. A jeles író nevét viselő oktatási intézmény könyvtárosának, *Horpácsi Miklósnénak* vezetésével első alkalommal várta a képzőművészet barátait a társadalmi összefogással létrehozott Gárdonyi Galéria.

A látogatókat *Szabó Iván* Munkácsy- és SZOT-díjas, a Magyar Népköztársaság Kiváló Művészének szobrai, érmei, plakettjei fogadták. No és még egy kedves meglepetés is. Az iskola video szakkörének két tagja Lelekács Kornélia tanárnő és *Erdősi János* tanuló kitűnő portréfilmet készített a művészről, akit munka közben mutattak be, a közönség nagy tetszésére.

A Gárdonyi Galéria sikeres bemutatkozását a jövő évtől kezdődően évente két tárlat követi, amiről az iskolában remélik, hogy a tanulók mellett mihamarabb a város lakói is megszeretik. Látva a színvonalas alkotásokat, rendezést, bizton reménykedhetnek egy olyan sikerben, mint amilyen sikeres volt *Illés György* ifjúságíró-költő mostani találkozója a szakmunkásképző tanulóival. A tehetséges írót az iskolában — amelyben egyébként a több évtized alatt jobbnál jobb szakmunkások sokaságát nevelték a vasút számára — régi ismerősként köszöntötték a gyerekek, mitöbb a tavalyi találkozás emlékeként egyik könyvére utalva a kort idéző lantzene is felcsendült.

A tanulók körében Illés György valamennyi könyve igen közkedvelt, de leginkább Címzett c. kötete került az érdeklődés középpontjába, amelyben többek között *Bárány Tamással, Hegedűs Gézával, Mándy Ivánnal* beszélget.

Hallgatva a több mint kétórás író-olvasó találkozón Illés György szuggessztív irodalomóráját, látva a tanulók érdeklődését, nem kis örömmel állapíthatjuk meg: *a könyvet szerető emberek tábora jó néhány fiatallal gazdagodott.*

Ugyancsak Horpácsi Miklósné ötlete volt, hogy meghívják *Kemény Henriket,* a Magyar Állami Bábszínház művészét. Az előadás hatására a helyiek elhatározták, hogy egy bábszakkört alakítanak abból a célból, hogy az ipari tanulókkal a szakmák igényes tanításán kívül gazdagíthassák kifejezőkészségüket, anyanyelvünket.

A szakmunkásképzővel szemben lévő József Attila Művelődési Központ több mint tíz programmal várta november 2-től december 12-ig a művészeti napok látogatóit. S akkor még azokról az üzemi intézményi programokról nem is tettünk említést, amelyeket ugyancsak a művelődési központ népművelői szerveztek.

A vasutasok hat évtizedes közművelődési fellegvárában a zenebarátoknak maradandó élményt nyújtott az Országos Filharmónia ifjúsági hangversenye, melyet *Az orosz-szovjet zene és költészet gyöngyszemei* címmel mutattak be. Hasonló siker volt az impresszionizmust bemutató verses-prózai összeállítás *Bánhegyi Péter* operaénekes, *Kováts Ágota* és *Németh Sándor* előadóművészek tolmácsolásában. *Lehotka László* fotóművész érdekes, újszerű látószögből mutatta be a természet, a tárgyak a fények csodálatos világát.

Mindenképpen örvendetes, hogy az évente ismétlődő dunakeszi művészeti napok során a rendezők mind több bemutatkozási lehetőséget biztosítanak a helyi amatőr csoportoknak, képzőművészeknek is. Az idén a művelődési központ Pinceszínházának társulata szerepelt a legnagyobb sikerrel, Albee: *Nem félünk a farkastól* című színművével, Osborn drámájával, a *Dühöngő ifjúsággal* és Kaffka regénye alapján *A kastély* című színjátékával.

December 12-én a városban működő iskolai kórusok, a Nosztalgia ifjúsági vegyeszenekar és a Dunakeszi Máv Férfikar nagysikerű ünnepi kórushangversenyével értek véget a művészeti napok.

Vetési Imre

Gyémántlakodalom



Hatvan éve, 1927 novemberében esküdött örök hűséget egymásnak *Soós István* és *Sipos Irma.* Az akkor tett fogadalmukat a közelmúltban a celldömölki házasságkötő teremben megismételtek. A gyémántlakodalmat három gyerekükkel, nyolc unokájukkal és négy dédunokájukkal ünnepelték hozzátartozóik, volt munkatársaik és ismerőseik körében.

Soós István 1919. július 17-től — nyugdíjba vonulásáig — 1964. augusztus 31-ig dolgozott a Magyar Államvasutak kötelékében. A négy polgári elvégzése után úgynevezett munkásfiúként (segédmunkásként) kezdett dolgozni Veszprémben. Aktív pályafutását csoportvezetőként a celldömölki építési főnökségen fejezte be. Jó munkáját számtalan Kiváló Dolgozó kitüntetéssel honorálták, s megkapta a Munka Érdemrend bronz fokozatát és a Haza Szolgálatáért érdemérmet.

Felesége, Irma asszony előbb háztartásbeli volt, ma a helyi háziipari szövetkezet nyugdíjasa.

Sz. J.

A KÖZMŰVELŐDÉS HÉTKÖZNAPJAI

A kultúra pénzbe kerül. Manapság azonban egyre kevesebbet költünk rá. A gazdasági vezetők osztanak, szoroznak míg végül a művelődésre szánt pénzt kurtítják meg azért, hogy más területen ne szenvedjenek (annyi) hiányt. Ez alól az általános tendencia alól is vannak kivételek. A debreceni járműjavító üzem művelődési központjának rekonstrukciója éppen most van folyamatban.

A művelődési komplexum 1940-ben épült, amely forgó színpados színházteremből, táncteremből és dohányzóhelyiségből állt, s az Egyetértés Önképző Dal- és Segédegylet otthonának számított. *Abban az időben a MÁV-dolgozók művelődési igényeit igyekezett kielégíteni.* A színjátszó társulatából került ki többek között *Gencsi Sári, Újvárosi Katalin, Hajdú Péter,* akik később neves művészekké váltak. A művelődési otthonban rendszeresen tartottak előadásokat, elsősorban népszínműveket, operetteket játszottak, amelyek az akkori kor művelődési igényeinek feleltek meg.

A második világháborút az épület átvészelte — az utolsó előtti napig. Addig szerencsére nem kapott bombatalálatot. A visszavonuló német csapatok azonban 1944. október 18-án benzineskannákkal felgyújtották, az teljesen leégett, csak a négy üszkös fal maradt meg belőle.

A felszabadulás után az újjáépítés szakaszosan történt. Először a járműjavító üzemmel kezdték, hiszen háromnegyed részben az is romokban volt. A művelődési ház újjáépítésére az ötvenes évek elején kerülhetett sor. Először a mai táncterm et és az éttermet építették fel, a színházterem később készült el. (Nem volt rá pénz már akkor sem!) Ez utóbbit azonban meglehetősen elkapkodták, így a korabeli igényeknek nem felelt meg tökéletesen. Ezért 1973-ban szükség volt a rekonstrukcióra.

Az elhamarkodott építkezésnek hamar előtűntek a hibái. Elavult a födémszerkezet, az elektromos hálózat. Egy alapos statikai vizsgálat után 1981-ben az épületet életveszélyesnek nyilvánították. Ezután a művelődési központ rövid Csipkerózsika-álma következett.

Az idő azonban nem telt el eredmények nélkül. Közben ugyanis lefolytatták a tervtárgyalásokat, amelyek eredményeképpen 1985. április 1-jén elkezdődtek a felújítási munkálatok. A rekonstrukcióról *Husi József,* a járműjavító üzem Egyetértés művelődési központ igazgatója ad tájékoztatást.

— A művelődési központban folyó munkák főként rekonstrukciós jellegűek, de megvalósulnak bizonyos korszerűsítések, amelyek lényegében új beruházást jelentenek. (A szellőzés és a szcenika; hangosítás, világítás.) *Eredetileg az összköltséget 22 millió forintra terveztük, de természetesen ettől lehet eltérés is.* A rekonstrukció és a beruházás anyagi költségeinek döntő hányadát saját erőből, a többit pedig állami, szakszervezeti és MÁV-forrásokból fedezzük. A kivitelezési munkálatokat is a járműjavító dolgozói végzik.

— Mennyivel lesz más az új művelődési központ, mint a régi?

— A régi színházterem nézőtere vízszintes volt, a most épülő viszont emelt nézőterű. Korszerűbb lesz a hang- és fénytechnika is. Befogadóképessége négyszáz fős lesz. A színházterem több feladatot is betölthet. *Az alapvető funkcióján* (színi előadások tartásán) *kívül a terem átalakítható konferenciateremmé; családi ünnepségek és egyéb más rendezvények megtartására is alkalmassá válik.* A színházterem a zártláncú videózás lehetőségét is biztosítja.

— Szüksége van-e a járműjavítónak ilyen nagy művelődési központra?

— A művelődési központ a Vasas Egyetértés munkáskórusnak is új otthont ad, továbbá az üzem öntevékeny művészeti csoportjainak is javítja a lehetőségeit. Mi azonban nem csupán a járműjavítóra gondolunk. Környékünkön nyolc nagyobb üzem található, a Szabadság telepnek pedig 20 ezer lakosa van. *Az itteniek művelődési igényének jobb kielégítésében is segíteni akarunk. Azt szeretnénk, hogy Debrecen kulturális életének egyik centrumává váljunk.* Nem zárkózunk el attól sem, hogy akár az Országos Rendező Iroda, akár egy színház vagy mások rendezzenek itt hangversenyeket, színházi előadásokat.

— Mikor fogják átadni a felújított művelődési központot?

— Jól haladnak a munkák. Amennyiben valamilyen rendkívüli dolog nem jön közbe, 1988. április 4-én a színháztermet már használhatjuk. A többi helyiség átadására valószínűleg később lesz lehetőség.

Székely Szabolcs

Takács Tibor

KARÁCSONYAIM

1944 karácsonyát Budapesten éltem át, a MÁV Vezérigazgatóság épületében. Előbb a szomszédos, az Andrássy út és a Szív utca sarkán álló bérházban laktunk. annak is az első emeletén, abban az ötszobás lakásban, amely még 1944. október 15-én *Csatay Lajos* honvédelmi miniszter tulajdona volt. Innen költöztünk le Budapest ostroma kezdetekor a szomszédos vezérigazgatósági pincék vasbeton világába, amelyben minket, mint a szegedi állomásfelvigyázói tanfolyam le nem vizsgázott növendékeit, szívesen fogadtak.

■

Mi szerencsés időben költözködtünk a föld alá, még lehetett válogatni a pincelabirintus üresen álló „lakosztályai" között. Igazán jó helyünk lett. Az épületnek saját villany- és vízellátása volt, mindent tudtak nekünk adni, csak kenyeret és ennivalót nem. Kosztunk is volt természetesen, csak nem ott, hanem két-három utcával odébb, a Csengery utcában. Éppen a napokban került a kezembe egy régi étkezési jegy, amelyet *Nadányi Zoltán* (akkor kedvenc költőm) egyik verseskötetében hagytam, s amelyet már nyilván nem tudtam beváltani.

A vasút biztos menedéket adott később a pincében is sok olyan embernek, akik bizonyára nem vasutasok voltak!

Karácsony előtt már nem lehetett kenyeret kapni. Mi túl a tizenhetedik évünkön mindent felfaltunk volna. Egyszer beálltunk a közeli pékség elé, de félnapi várakozás után sem kaptunk kenyeret. S közben mi mindenre vállalkoztunk! Szenet kellett behozni az épületbe? Mentünk, felugrottunk a teherautóra és kimentünk a Nyugati pályaudvar rakodójára. A vasúti kocsikból lapátoltuk át a szenet a teherautóra. Ha valami veszélyes helyre kellett tíz gyerek, *„majd a szegedi tanfolyamisták"* felkiáltással persze, hogy minket küldtek. Igazában nem féltünk semmitől. S milyen a szerencse, valamennyien átvészeltük Budapest ostromát. Ha nyilasok igazoltattak, akkor orruk alá nyomtuk a kétnyelvű — német és magyar — igazolványunkat, hogy mi vasutasok vagyunk, hadi üzemi felmentésünk van!

Ki tudja miért, de a jószerencsénk elhagyott karácsony előtt. Közölték velünk, hogy a Csengery utcai étteremben nem kaphatunk élelmet. Volt köztünk egy *Bánfalvy József* nevezetű fiú. A nagybácsikájának az Ó utcában konzervgyára volt. Már az utca nevén is nevettünk, amikor közölte, hogy menjünk el vele, rokoni látogatásra. Ilyen nevű utca nincs, nevettük körbe, pedig volt. Egyedül kellett vállalkoznia a nem veszélytelen expedícióra. Alighogy elment Jóska, jött *Sajtos* úr, tanfolyamunk vezetője, s kérte, hogy néhány fiú menjen vele, nem bánjuk meg.

Szenteste délutánján vagy tízen teherautóra szálltunk, s a Nyugati pályaudvarra vittek. Egy feltört vagonhoz állt a gépkocsi, és a cukroszsákokat kellett lepakolni. Természetesen teletömtük a zsebeinket kristálycukorral, én még a kalapomat is megtöltöttem.

Amikor hazaértünk, már otthon volt Jóska barátom is. Csakugyan volt konzervgyár az Ó utcában. Néhány doboz libahúst hozott. Én cukrot adtam neki konzervért. Ez volt az ünnepi vacsorám 1944 karácsonyán: konzerv libahús és kristálycukor. Furcsa összeállítás, mondhatom, az egész nyalánkságot szívesen elcseréltem volna egy vekni kenyérért.

Nagy nehezen felbontottam barátommal a konzervet, felesben persze, ettem az aszpikos libahúst, s amikor végeztem vele, ittam egy jót s marékszám tömtem magamba a kristálycukrot.

Később végigbetlehemeztük a beköltözötteket, énekeltünk és sírtunk a meghatottságtól, hiszen karácsony volt, 1944 karácsonya s mi nagyon árvának éreztük magunkat.

■

Gyerekkoromban úgy nőttem fel a szülői házban, hogy a hagyományok kormányozták életünket. Szigorú rendje volt nálunk mindennek. Még az ünnepeinknek is. Három nagy ünnep volt egy esztendőben: a húsvét, a decemberi disznótor és a karácsony. E három ünnepnek szigorú szabályai voltak, attól mi soha el nem tértünk. Szüleim nem engedtek étkezési szokásaikból. Ahogyan nagyanyámék és dédanyámék főztek, úgy ettünk mi is. Ugyanazokat az ételeket, ugyanazokat a fogásokat, még a sorrendet sem lehetett megváltoztatni.

Nálunk a karácsonyi szentestе — szegedi szokás szerint — bablevessel kezdődött. S mivel mi szegények voltunk, még füstölt hús is ritkán került bele. A bablevest szeretni kellett, akár akartuk, akár nem. Második fogásként következett a mákos tészta. Volt, ahol mákos gubát főztek, anyám a tésztát szerette. Mondanom sem kell, nagyon szerettem a mákos tésztát, persze sok mákkal és még több porcukorral. Ezután édesanyám asztalra tette a csodálatos gyümölcstálat: volt rajta alma, dió, narancs, esetleg amerikai mogyoró (később a háború alatt a narancs is elmaradt, a mogyoró is), és persze jött az édességek édessége, a méz. Mi az almát, a mogyorót és a diót mézbe mártottuk, úgy ettük.

Édesanyám egy almát a vizeskancsóba tett, hogy ne legyünk torokfájósak a következő esztendőben, s vízkeresztig benne volt a piros alma.

Apámnak külön csemege is jutott az asztalra, fokhagymagerezdeket mártogatott a mézbe. Az ünnepi asztalhoz tartozott a mákos kalács is.

■

Mindezt azért mondtam el, hogy talán 1968-ban, ha jól emlékszem, szüleim fent töltötték a karácsonyi ünnepeket. Már napokkal ezelőtt összeültünk, hogy miféle finomságokat tegyünk az asztalra. *Mióta elhagytam szüleim házát s magam is házas ember lettem, másfajta asztal szokásait tanultam meg.* Nevezetesen, hogy karácsony hal nélkül nem is karácsony.

Erre épült a tervünk, csináljuk azt, amit mi szoktunk, egy igazi szegedi halászlét és persze rántott halat. Sikerült is gyönyörű pontyokat kapni a piacon.

Elkezdődött a vacsora.

Anyósom feltátalta a halászlét. Apám és anyám egymásra néztek. Szótlanul ettek. Következett a rántott hal. Tudtam, hogy szüleim a halászlét is, a halat is nagyon szeretik. És ritkán jutnak hozzá. Apám eltolta maga elől a rántott halat, csak a sült krumplit eszegette. Anyám arcán is láttam, hogy valami nem tetszik neki.

Apám nem bírta tovább.

— Mikor hozzátok már a bablevest?

— Micsodát?

— Hát a bablevest. Ne ilyennel traktáljatok ti engem, hiszen ma karácsony este van!

Anyám is közbeszólt.

— Mi nem ezt szoktuk meg, kisfiam.

— Nálunk ilyen szokások vannak — feleltem.

— Miért nem ápoljátok azt a szép szegedi hagyományt? — morfondírozott apám.

Visszakérdeztem.

— Hát nem jobb a halászlé, meg a rántott hal, mint a bableves meg a mákos tészta?

Anyósom oldotta fel a feszültséget:

— Jól van Pista, én ismerem a szokást, csináltam nektek valami karácsonyi meglepetést — mondta és behozott egy tál mákos gubát.

Apám, anyám csak ekkor engedett fel.

Negyven gombóc

Szőke Boldizsárba már csak hálni járt a lélek. De telhetetlen gyomra jobban kívánta az ételt, mint száz egészségesé. Megemésztette volna az a vasszeget is. Ennek ellenére nem pendült a mi Boldizsárunk sem a tavaszi nap sugarára, sem a fagy beállтával. Így hát mit lehetett tenni, leszázalékolták, nyugdíjas vasutas lett belőle.

Leszokott már a pipáról, a törkölypálinkáról, de mit sem használt. Amellett, hogy mindenki tudta róla, hogy munkaundora van, valójában elhagyta az ereje. Mivel nem dolgozott, volt ideje zaklatni az asszonyt, hogy mit főzzön ebédre, vacsorára.

Az asszony hamarosan megunta az örökös zaklatást.

— *Hé, ember* — szólalt meg —, *azt javaslom én neked, hogy menj el szépen az orvoshoz. Mégsem lehet, hogy csak a te bajodra ne legyen orvosság!*

Boldizsárban szinte meghűlt a vér. Talán igaza lesz az asszonynak, és valóban meggyógyítják. Akkor aztán vége az aranyéletnek. Mehet dolgozni, pedig ő már szívesen elment volna a munka temetésére. Különösen azokat a szerszámokat nem szívlelte, amelyiknek vas volt a végén. Így hát antagonisztikus ellentétben volt a kapával, ásóval, krampáccsal mindegyikkel.

Mivel az asszony csak nem hagyta nyugodni, kénytelenkelletlen az egyik reggel beállított a doktor úrhoz.

Az orvos már ismerte a betegségét. De azért annak rendje és módja szerint alaposan megvizsgálta. Kérdezgette közérzetéről, megtapogatta tetőtől talpig. Végül megkérdezte:

— Mi a legkedvesebb étele?

— Hát a szilvás gombóc.

— No, és mennyit szokott belőle megenni?

— Egy evésre negyven darabot — vágta ki büszkén.

— Hát, ha meg akar gyógyulni, akkor kevesebb gombócot egyen — s ezzel útjára is eresztette.

Boldizsár ahogy hazaért, már a kapuból kiabálta az asszonynak:

— Hallod asszony! Ezután csak harminckilenc gombócot főzzél, de egy kicsit nagyobbacskákat.

— g —

„Ők nekem a szüleim”

Árván sem egyedül

A nagymama arcvonásait megkeményítette a kérlelhetetlen idő, hangja azonban még ma, több mint tizenöt esztendővel ama bizonyos áprilisi nap után is el-elcsuklik, amikor ki tudja, hogy már hányadszor elmeséli a jóvátehetetlent. A családi tragédiát, amely egyetlen napon végzett lányával és vejével. Azt az április harmadikára virradó éjszakát, amikor egy kétéves kislány árván maradt.

Árván, de nem egyedül. Mert *Pecze Erikát* — így hívják történetünk főszereplőjét, s most tizenhét éves, hosszú hajú diáklányt — már másnap magához vette nagymamája és nagypapája.

— Higgye meg nekem, hogy az első időben én többet sírtam, mint reggeliztem — idézi a múltat könnyeivel küszködve a fejkendős nagymama, *Lovász Pálné*. — Erika folyton az anyját kereste, s kicsi volt még ahhoz, hogy bármit is mondhattunk volna neki. Amikor pedig megtudta, hogy az édesanyja meghalt, sírva kérdezte, hogy az ő anyukáját miért nem gyógyították meg a doktor bácsik, akik pedig mindenkit kigyógyítanak . . .

Erika tehát Üllőre került a nagyszülőkhöz, de már a családba fogadást követően egy nagyobb közösség támogatását is érezhette. A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete az elhalt apa jogán havonta ötszáz forintot folyósított az árván maradt gyermek javára, amely ebben az évben száz forinttal emelkedett.

*

A nagyszülők kálváriája a kislány hozzájuk kerülésével azonban korántsem ért véget. *Lovász Pálné* munkaviszonyát kénytelen volt megszakítani, hogy a kétéves kisgyermeket elláthassa, viszont a pénzre szükség volt, így Erika hároméves kora után szeretett volna visszamenni dolgozni.

— *Sajnos ez nem ment simán. Az üllői tanács, bár természetesen tudott a történtekről, különböző kifogásokkal elutasította unokám óvodai felvételét. Helyhiányra hivatkoztak.*

A nagymamát szerencsére nem olyan fából faragták, hogy annyiban hagyta volna a dolgot: — Végső elkeseredésemben felkerestem az országgyűlési képviselőnket, s neki panaszoltam el, hogy miként bánnak községünkben egy árvával. Az ő intézkedése nyomán lett aztán Erika óvodás.

Lovász néni immáron mosolyogva meséli, hogy néhány hónappal ezelőtt egyik ismerőse világosította fel arról, hogy bizony Erikának rendszeres nevelési segély is járt volna, amit humánusabb helyeken a tanácsnak illik kezdeményezni, felajánlani.

— *Lehet, hogy csökönyösnek tart, de ha tizenöt évig nem adtak, erre a pár hónapra már megleszünk valahogy a tanácsi segély nélkül is.*

Melegséggel telik meg a nagymama szeme, amikor Erikáról faggatom: — Nyugodt természetű kislány, szerény, csendes. Igyekeztünk mindent megadni neki, hogy ne mondhassa senki, hogy azért kell hiányt szenvednie, mert nincsenek szülei. Saját bebútorozott szobája van, lemezjátszóval, televízióval. Közgazdasági szakközépiskolába jár, jövőre érettségizik.



A kislány a nagyszülőkkel

*

A Hengersor utcai Rudas László Közgazdasági Szakközépiskolában éppen szünetre csöngetnek. Csivitelő lányok lepik el a folyosót, nyomukban baktat az iskolai nőuralom „igáját nyögő” pár szem fiú. Aztán amikor osztályfőnöknőjével az oldalán feltűnik Erika, szinte én jövök zavarba. A nagymama folyton egy „kislányt” emlegetett, előttem pedig egy kész hölgy. Magabiztos lezserséggel, ahogy csak a tinédzser leányzók tudnak, Erika rögtön azzal nyit, hogy igen-igen, hát persze a nagyi már mondta, miről is lenne szó.

— *Ők nekem a szüleim* — vall a nagyszülőkkel való kapcsolatáról megkapó bájjal és szeretettel. — *Ha akkor ők nem karolnak föl, biztosan állami gondozásba kerültem volna. A nagyit Mamának szólítom, de olyan ő nekem, mintha az édesanyám lenne.*

Győrfi Imréné, az osztályfőnök mosolyogva hallgatja beszélgetésünket, s amikor a barna hajú nagylány befejezi, csak annyit tesz hozzá:

— Tisztességgel és becsülettel nevelték föl ezt a kislányt.

Persze a valóságot meghamisító illúzió lenne azt gondolni, hogy otthon sohasem „dől ki a liszt”. Egy tizenhét éves lány körül zajlik az élet:

— Néhány hete volt egy kis zűr körülöttem — szól Erika önkritikája. — Akadt egy srác, akit nagyiék nem néztek jó szemmel. Végül is nekik volt igazuk. Azóta szent a béke köztünk.

Kiderül még az óraközi röpke eszmecseréből, hogy Erika vidám teremtésnek tartja önmagát, az osztályban egy elválaszthatatlan barátnője van, s hogy Üllőn pénteken van diszkó. No és természetesen a vasútról is szó esik, amikor a nyári élményeket vesszük sorra.

— *Az árvajáradékomat félretették nekem Mamáék, azt csak később fogom majd élvezni. Viszont a vasúti szabadjegy, amit szintén a biztosítótól kaptam, nagyszerű dolog, hiszen utazni nagyon szeretek.*

*

Lévén szó egy leendő érettségizett hölgyről, nem kerülhető meg a pályaválasztás kérdése sem. Erika igazgatás-ügyviteli ágazatra jár, s ahogy mondja, szeretne majd a vasútnál végzettségének megfelelő munkakörben elhelyezkedni. Elárulom neki, hogy Lakatos József, a VÁBE ügyvezető elnöke, aki sorsát szívén viseli, úgy nyilatkozott, hogy akár már most alkalmazni tudná, s nem fog megfeledkezni róla.

Kár, hogy az elnök nem láthatta a lány meglepett és boldog tekintetét. Mint ahogy azt is nagyon sajnálom, hogy Lovász néni, a MAMA sem lehetett itt, amikor Erikára pillantva osztályfőnöke így szólt:

— Én úgy hiszem, hogy ez a kislány megállja helyét az életben!

Tódor János

AJÁNDÉK

Milyen is legyen egy karácsonyi ajándék. Hajas baba, vagy egy mosott farmernadrág? Talán egy új kerékpár? Minden gyerek kívánsága szerint döntene, ha lehetne. Amit ebben az évben a záhonyi gyerekek kaptak, azt sokan elfogadnák. Elkészült az iskola szomszédságában az új uszoda!

A vasutasváros közössége nagy fába vágta a fejszét, amikor az uszoda építése mellett döntött. Nagy segítséget kapott ebben a döntésben a vasutasoktól. Egy országos vetélkedőn ugyanis a helyi szertárfőnökség a harmadik helyen végzett és *a kapott nyolcmillió forintot egy uszoda építésére ajánlotta fel.*

Csatlakozott a mozgalomhoz a számítástechnikai üzem csapata is, akik egymillió forintot tettek az összeghez, hogy felépülhessen az uszoda. A helyi tanács sem mondhatott nemet. A terveket elfogadták és a Kelet-magyarországi Állami Építőipari Vállalat felépítette a fedett uszodát. *Így született meg a záhonyi gyerekek karácsonyi ajándéka.*

Az uszoda a vasutasváros központjában, az iskola szomszédságában áll. Testnevelésórán percek alatt a medencében lehetnek a tanulók. Van egy ötpályás 25 méter hosszú, versenyzésre is alkalmas medence és mellette egy tanmedence, amely 16 méter hosszú, egyméteres vízmélységgel.

Z. F.

A barátság jegyében

A szegedi vasúti csomópont MSZBT tagcsoportja 1975-ben alakult, jelenleg 3500 tagja van. A tagcsoport megalakulása óta folyamatosan és egyre magasabb színvonalon munkálkodik a magyar és szovjet kapcsolatok elmélyítésén, a testvéri együttműködés erősítésén. Ennek során évente bekapcsolódtak a MÁV Vezérigazgatóság által szervezett orosz nyelvi versenyekbe, nagy számban vettek részt a Gorkij nyelviskola kihelyezett nyelvi tanfolyamán.

A tagcsoport életében kiemelkedő jelentőségű az odesszai vasutasokkal 1978-ban megkötött együttműködési szerződés, amelynek keretében az elmúlt években kölcsönös tapasztalatcserékre, baráti látogatásokra és széles körű munkaversenyre kerül sor. *Évi vállalásaikat rendszeresen értékelik és a legjobb kollektívák részére Vörös Vándorzászlót alapítottak*, amelyet legutóbb a biztosítóberendezési fenntartási főnökség dolgozói kaptak meg.

A kiemelkedő munkát végzők fényképeit kölcsönösen kicserélik és barátságnaplóba helyezik. Az együttműködési szerződést tavaly 1990-ig meghosszabbították. A nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulója tiszteletére újabb munkaverseny indult, amelyhez valamennyi szocialista brigád csatlakozott.

A baráti kapcsolatot különféle előadások, kiállítások és barátsági hetek tették még színesebbé. Ezek közül kiemelkedik az 1984-es odesszai barátsági hét, amelyen kiállításon mutatták be az igazgatóság 40 éves történetét. A Barátsági szövetségben című országos vetélkedő sorozatban pedig 18 csapattal vettek részt.

A szegedi vasúti csomópont MSZBT tagcsoportjának a békemozgalomban végzett tevékenységét az Országos Béketanács 1984-ben Emléklappal, míg legutóbb, november 7-én, a NOSZF 70. évfordulója alkalmából Aranykoszorús plakett kitüntetéssel ismerte el.

— G —

Üdülők között Balatonfüreden

Könnyes szemek, boldog arcok

Fenyőfa, ajándékok, Beethoven-szimfónia

A balatonfüredi üdülőben *Birkás György* igazgató a naplóban lapozgat. Köszöneteket, dicséreteket, nyugdíjasvéleményeket olvasgat.

Szakály Jánosné Szombathelyről, *Szigetvári Gyula* Miskolcról, a *Gálik* házaspár Budapestről és *Kálmán Sándor* Paksról érkezett. Öt nyugdíjas beszélt század nevében egy hónapos élményükről, a pihenésről.

— Hogyan került ide *Szakályné* Szombathelyről?

— Bejárok otthon a Haladás nyugdíjasklubba és ott tudtam meg, hogy létezik ilyen üdültetés a Balatonon. Jelentkeztem és sikerült beutalót kapnom Füredre. Ez egy olyan nagyszerű dolog, hogy most nem is tudom, mivel kezdem majd otthon a klubban. Rengeteg mesélnivalóm lesz.

— A miskolci járműjavító nyugdíjasa, *Szigetvári Gyula* már nem először van itt. Ő már otthonosan kezdte a harmincnapos kúrát. Hogyhogy egyedül?

— Elengedett a feleségem. Ő már volt itt velem. Azt mondta, jöjjek el, pihenjem ki magam, szükségem van rá. De rám parancsolt, hogy mindennap borotválkozzam és ha táncest lesz, akkor szépen öltözzek fel. Szót is fogadtam, kár, hogy máris vége a harminc napnak, olyan rövidnek tűnt.

— Milyen volt a koszt?

— Ilyen jóra nem számítottunk. Háromféléből is lehetett választani, és ha egyik sem volt ínyünkre, akkor a hazai megszokottat, a vajas kenyeret kértük vacsorára.

— *Gálik Sándorék* a fővárosból jöttek. Nincs túl közel az otthon?

— Mi is másodjára vagyunk az üdülő vendégei, de ilyen jó társaságban még nem pihentünk. A férjem szívbeteg — mondja a feleség —, már nagyon hiányzott neki ez a tóparti levegő. Még a színe is más, nézze meg.

— Valóban sokat pihentem — erősítette meg az asszony szavait a Hámán Kató vontatási főnökség volt szakszervezeti funkcionáriusa. — Boldogan utazunk vissza Budapestre. *Örülök annak, hogy amiről olyan sokat beszéltem munkatársaimnak a szakszervezeti gyűléseken, az most úgy igaz, ahogyan elképzeltem.* Az ország minden részéről vannak itt vasutasnyugdíjasok. Egyformák vagyunk, egyszerre dobog a szívünk, együtt érzünk, együtt nevetünk, dalolunk. Amikor a „csibészpáholyban” — ez volt az első emelet hallja — megszólalt a szajoli *Török Mihály* tárogatója, elérzékenyültünk valamennyien, de nem hallgattunk, hanem daloltunk szép csendesen.



Nusi néniék ebédelnek

sőt ma is az vagyok a nyugdíjasok között. Olyan magabiztosságot ad az, hogy nemcsak beszélünk nyugdíjasok helyzetéről, hanem adni is tudunk valamit. Ez a valami itt Balatonfüreden már a csúcs. Ilyen figyelmességet az idős emberek iránt még nem éreztem.



A klubszobában

— Milyen volt a harmadik hét? — kérdem ismét *Szigetvári Gyulát*. — Hallom, az Annabáli teremben is táncoltak?

— De még mennyire. Valóban ritka élményt jelentett.

— Ki szervezte ezt a programot?



Kellemes időtöltés a délutáni sakkozás

— *Kálmán Sándor* pályamunkás volt, majd főpályamesterként ment nyugdíjba. Pécsett, Somogyszobon dolgozott évekig. Akadt-e ismerős itt a Balatonon?

— *Már az első félórában barátokra találtam.* Minden rosszat azonnal elfelejtettem és csak most kezd eszembe jutni, hogy a harminc nap alatt — igaz, hogy pihentem — mégsem jutott elég idő, hogy mindenről beszélgessünk. Én is szakszervezeti bizalmi voltam, a kultúrosunk, *Wéberné Bognár Ibolya*. Úgy mentünk utána, mint bárányok a juhász után. Mindenben szót fogadtunk neki.

Az igazgató, *Birkás György* mondja:

— *Rég megtanultuk, hogy az öregek nagyobb figyelmet igényelnek, jobb ellátást, orvosi ellenőrzést, mert bizony ebben a korban már mindenkinél előfordulhat a szívpanasz.* Üdülés ide, pihenés oda, állandó kapcsolatban vagyunk a szívkórházzal, a MÁV Szanatóriummal, naponta van orvosi rendelés *dr. Peuser Péter* személyében, éjszaka nővér tart ügyeletet.

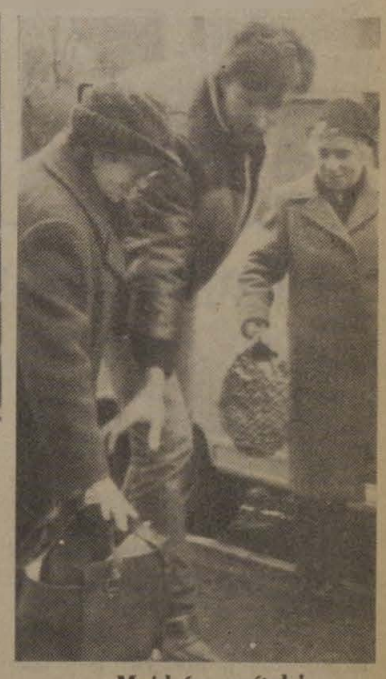
— Volt-e érdekesség ebben a turnusban?

— Volt. *Bálint István* — Kecskeméten volt állomásfőnök — *eszperantóórákat tartott*, csak úgy magánszorgalomból. Nem is gondoltuk, hogy ilyen is érdekelheti a nyugdíjasokat. Azok is hallgatták a nyelvórákat, akiket egyáltalán nem érdekelt az eszperantó.

Az igazgató és csapata másnap új vendégeket fogad. Ők az újak, itt töltik a karácsonyi ünnepeket. Már felsorolta az ünnepi program legfontosabb eseményeit. Disznóvágás böllérkedéssel, karácsonyfa, ajándékok, egy Beethoven-szimfónia, mákos és diós bejgli és ami a legfontosabb, családi környezet, éjszakába nyúló beszélgetés.

Hogy milyen lesz a búcsúest? Ugyanolyan, mint a legutóbbi volt. Könnyes szemek, boldog arcok. Ráncos kezek nyújtanak baráti jobbot a távozóknak s a vendéglátóknak.

(Zelman)



Majd én segítek!

(A szerző felvételei)

KÉTLAKIAK

Cegléd alatt, hol megszelídült fűz- és nyárfasorok pántlikázzák a Nagykőrös—Kecskemét— Szeged felé iramló sínpárokat. egy magányos épület áll: a nyársapáti „indóház". Homlokzata üvegablakait meg-megremegtetik a falaktól néhány mérternyire lévő síneken robogó szerelvények, s mikor tovatűnik a robogás, újra a csend veszi át birodalmát.

Itt. ebben a nemgrégiben tatarozott, szürke épületben dolgozik forgalmi szogálattevőként *Papp István,* a negyvennyolc éves férfi, aki 1961 januárjában öltötte magára először a vasutas egyenruhát.

Csöndesen kattog, zümmög a K—69-es irányítóberendezés, azt kezeli, annak adatait dolgozza fel a zömök, fiatalos külsejű szolgálattevő. Szomorú, rongyfelhőkkel burkolt most, december egyik napjának reggelén az ablakon túli világ: alig néhány perc múlva, hat órakor bevégzi az éjszakai szolgálatot *Papp István.* Váltótársával megbeszéli a napi teendőket, átadja a munkát, s indul haza, szolgálati lakásába. Nem oly messze van az a családi hajlék — mindössze néhány tucat lépésnyire fekszik a sínek melletti porta.

Jöjjön — mondja —, otthon nyugodtabb körülmények között beszélgethetünk . . .

A lombjavesztett gyümölcsfák, lugasok, veteményeskert ölelte porta udvarán hatalmas, fehér kuvasz köszönti a gazdit. Csaholva kéri a reggeli jussot, rám, az idegenre egy vakkantást sem pazarol.

Tágas, világos előszobában ülünk, a rend és a tisztaság példás asszonykézre vall. A kamrából kolbász-, hurka és zsírszag tolakszik közénk. Nemrégiben vették kés alá a kétmázsás hízót. Az apró konyhából kávéillat árad.

— Nem álmos? — *kérdezem Papp Istvánt,* látva arcán az éjjeli, tizenkét órás szolgálat fáradtságát.

— Most még nem. Ilyenkor, télidőben hét-nyolc óra körül szoktam lepihenni, délig alszom, utána indulok a kertbe, a jószágok közé, vagy a tanyára. Öt kilométernyire innen, a Nyársapát dűlőben van egy 850 négyszögölnyi tanyánk szőlővel, gyümölcsfákkal. *Tavasztól őszig minden műszak után kiautózom, van ott munka bőven. Olyankor fölfrissülök, erőt ad az éles, tiszta levegő s a munka.* Tizenkettő-huszonnégyes fordában dolgozom, a következő szolgálat például holnap reggel hatkor kezdődik.

— Hogyan lett vasutas?

— Huszonéves koromig postán dolgoztam, dehát annyira kevés volt a pénzem, hogy elhatároztam: megválok a trombitás egyenruhától. Rákosrendezőre mentem, vonatkísérőként alkalmaztak. Akkor még a tanyán laktunk, onnan gyalogoltam Nyársapátig s ingáztam Rákospalotára. *Télen másfél-két órát is baktattam a sötét dűlőn, hogy elérjem a vonatot. Egy esztendő után kerültem a MÁV Szegedi Igazgatósága állományába.* Voltam krampácsoló, váltókezelő; 1975-ben elvégeztem a segédtiszti tanfolyamot, azóta dolgozom itt, mint forgalmi szolgálattevő.

— S akkor kapta ezt a szolgálati lakást?

— Itt csak három esztendeje lakunk, eladdig a már említett tanyán éltünk négyen. Két lányunk van, feleségem a Ferrokémia nyársapáti üzemének betanított munkása. Most már csak ketten lakunk itt, mert időközben mindkét lányunk férjhez ment, sőt, van egy unokánk is, a másodikos *Anna Mária. Édesanyja műszerész Nagykőrösön, de a kisebbik lányunk a vasút mellett tett hitet: Kiskunfélegyházára ment férjhez, az ottani állomáson dolgozik, mint jegyvizsgáló. Egyébként ő is forgalmi szolgálattevő akar lenni . . .*

Kintről egyre erősödő dübörgés fészkel a lakásba — hosszú, sokvagonos tehervonat halad Cegléd felé a síneken.

— Amikor ide költöztünk, kezdetben föl-fölriadtunk a vonatzajra — mondja *Papp István* —, a tanyán csönd volt éjszakánként, legfeljebb a távoli szomszéd kutyáinak ugatása jutott el hozzánk. Azóta megszoktuk, meg kell szoknunk a sínek közelségét. Ezen a vonalon a nap huszonnégy órájában 85 szerelvény közlekedik!

— Egy tanya addig él, amíg lakják — vetem közbe. — Most milyen állapotban van az a porta?

— Sajnos eléggé elhanyagolt a ház, az udvar, omlik a kerítés, gaz veri föl a környékét . . . Ideköltözésünk után kiadtuk egy idős házaspárnak, de ők nemigen viselték gondját családi örökségünknek. Hosszú távon már én sem győzöm ápolni a kertet, gondozni a gyümölcsöst, a szőlőt; *arra gondoltunk, megválunk a régi fészektől.* Sajnáljuk is eladni, hiszen 1959-től 1984-ig ott laktunk. Nem jártunk mi piacra zöldséget, gyümölcsöt vásárolni, a kertben megtermett minden, ami fazékba való. Nyáron, amikor kellett, segítettek a lányaim kapálni, kötözni, később a vők fogták meg a munka nehezebbik végét. Dehát ők is egyre inkább elfoglaltabbak lettek. Félegyházáról, Nagykőrösről már ritkábban jutnak el hozzánk.

Kimegyünk az udvarra. A fehér kuvasz habzsolva falja a reggelijét. Vendéglátóm körbemutat.

— *Itt is van vagy 120 négyszögölnyi kert, ami zöldség, gyümölcs kettőnknek szükséges, megterem a parcellákon. S a hosszú szolgálatok után itt is felüdülök, megnyugszok. Mert én már nem tudnék városban, panelkalitban lakni.*

Galambcsapat köröz fölöttünk, aztán aláereszkedik a házgerincre.

— Két szenvedélyem van — folytatja *Papp István* —, a fotózás és a galambászat. A kuvaszt azért tartom, mert idővel kutyatenyésztéssel szeretnék foglalkozni. Három-négyezer forint a kuvaszkölyök ára, jól jön majd az az évi tíz-egynéhány ezer forint pluszjövedelem.

Személyvonat robog át a síneken, *Papp István* órájára sem néz, úgy mondja:

— Ez már a szegedi gyors. Illene egyet aludni.

Elköszönünk. A férfi bezárja a kaputs indul vissza a házba, ledőlni, aludni néhány órát a hosszú éjszakai szolgálat után.

Mint a bagoly, nappal.

Besze Imre

Ó, édes otthon

Karácsonyfa a pálma helyén

— Itt mindig ilyen csönd van — mondja *Ágnec Miklós,* a Tatai úti munkásszállás nevelőtisztje. A csöndnél talán csak a tisztaság jellemzi jobban az objektumot, tudom meg *Hernádi Lászlóné* szállóvezetőtől. A rend, fegyelem és tisztaság a vezérlőelv, s hogy mennyire eredményesen, azt a falon sorakozó dicsérő oklevelek is bizonyítják.

Ami első pillanatban látszik: kézben van a ház. A szállólakó itt aztán egy pillanatra sem engedheti el magát, mert ha ez bekövetkeznék, nincs az az isten, aki megálljt parancsolhatna a *„féktelen jókedvnek".* Mert hát az ember már csak ilyen, ha bepiál nem ismer pardont. Bólogatva hallgatom a nevelőtiszt bölcseletét, akinek észrevehetően nem lehet újat mondani az ember fránya természetéről.

— *Azért az mégis furcsa, hogy a büfé már idestova két éve nem működik* — kockáztatom meg, midőn tudomást szerzek eme tényről.

— Mivel szeszt az épületben nem árusíthatnak, az Utasellátó nem talál senkit, aki kivenné — világosít föl a vezetőnő.

De hát a szálló öntudatos vasutasai nem is igénylik rendezvényeiken a sört, a keményebb folyadékokról nem is beszélve. Ezt a népművelő, *Igricné Pásztor Mária* közli a riporterrel és még hozzáteszi:

Persze tíz perc alatt legalább öt kocsmát és presszót talál a dolgozó, úgyhogy legfeljebb a rendezvény előtt betankol, akinek erre van ingerenciája.

*

— Nem az a gond, hogy ital nincs a büfében, hanem hogy egyáltalában büfé sincs — okosít ki a szálló mögötti BVSC-kimérésben *Babinszki Béla,* a szálló lakója és mindenes szerelője.

— *Mert például jó lenne reggel tejet, péksüteményt venni, hogy ne kelljen érte kutyagolni.*

A BVSC-kantin körülbelül fél perc alatt közelíthető meg, s a szállólakók kedvenc helye. Béla gyomrára hivatkozva paradicsomot iszik, jómagam sör mellett szemlézem a terepet. Jó néhány szállólakó zsebéből üveg kandikál ki. Eszembe jutnak a nevelőtiszt szavai: *„Legyünk tárgyilagosak, az emberek azért itt is fölviszik a beönteni valót, ha akarják".*

Béla ötödik éve szállólakó, korábban a Nyugati mérleges brigádjában dolgozott. Tmk-lakatosi munkája mellett hétfőnként ő a könyvtáros is. Műhelye valóságos ezermester-laboratórium: háború előtti vetítőgépet reparál éppen, no meg egy gyalupadot, hogy az asztalosmunkákat is el tudja látni. Az igazsághoz tartozik, avat be, hogy ő nem sokat alszik idebent, mert a barátnője csepeli.

— Ő is MÁV-os, csak valamivel magasabb beosztásban van mint én — teszi hozzá nem kis büszkeséggel.

Éppen a „mozgalmi" életről beszélgetünk, ami légyen szó szakszervezetről vagy KISZ-ről, Béla szavaival élve itt, Rákosrendezőn, no és a szállón is alighanem illegalitásba vonulhatott, mert nemigen hallani róla, amikor vékony bajuszos fiatalember támaszkodik a pultunkhoz. Amikor illendően bemutatkozunk egymásnak nem titkolt rosszallással legyint, midőn beavatom jövetelem céljába.

— A szálló az nem téma, *vagyunk és kész.* Tudsz jobbat? Hanem jártál-e kint éjszaka a rendezőn?! — kérdez vissza, majd így folytatja: — *Azt kellene egyszer megírni, hogy milyenek ott a munkakörülmények. Amikor, mint derült égből a villámcsapás özönlenek le a kocsik, te meg a félhomályban ide-oda rohangálsz, mint egy idegbajos őzike.*

Demeter János megígéri, hogy egyszer majd inkognitóban kivisz oda, ha valóban kíváncsi vagyok rá.

— Hány apától származol egykomám — lapogatja Béla hátát egy szemüveges férfi —, hogy már a második paradicsomlét engeded le a torkodon?

Megtudjuk tőle, hogy feltétlenül legyünk ott a népszerű dalénekesnő temetésén, mert a száztagú cigányzenekar prezentálja a gyászmuzsikát.

*

— Hogy hol leszek karácsonykor? — mosolyog kérdésemen a szikár, inas ember. — *Hát az attól függ — nevet bólogató fiatalabb társai felé Illés András* lazító, kirendelt dolgozó Kisvárdáról. András bá', ahogy mondja, „csak" huszonhárom éve szolgál a vasútnál, és négy gyermeke közül az egyik „szintén zenész" a *Fradiban.*

Illés András most először lakik a szállón, s bár felesége azt mondta neki, hogy „András, úgysem mersz elmenni", immár fél éve itt van.

— *Kijövök ezekkel a szobabeli gyerekekkel, jókat főzünk együtt, és én azt mondhatom, hogy soha ne legyen rosszabb dolgom. A család hiányzik, persze, meg a sok utazás is felemészti az időt, de az ember azért jött, hogy dolgozzon.*

András szobatársai már korántsem ennyire diplomatikusak, s nyomdafestéket nem tűrő szóval juttatják kifejezésre véleményüket a kirendelésről.

— Kár hogy nem nyáron jöttél — szedi szét kedvemért a háromlábú bográcstartót Béla —, mert akkor főzhettünk volna egy fűnyíróféleséget. A szálló ezermestere a „gyengébbek kedvéért" hozzáteszi, hogy birkapörköltről lett volna szó.

— Amíg itt előttünk préri volt — mutat ki a szoba ablakán — a hétvégén mindig odalent főztünk.

— Hanem — fűzi tovább a szót önkéntes kísérőm — neked a 128 szobából *Bagaméri* mozdonyvezető úrral, vagy *Torma Karcsi* bácsival kéne összejönnöd. Ők nem egy karácsonyt megértek már idebent.

*

— Bagaméri dolgozik, Torma bácsi meg bement a városba — tárja szét karját *Szilaj Sándor,* a cirkáló portás. (Még a nevelőtiszt árulta el, hogy a portások óránként kötelesek végigjárni a szinteket, biztos ami biztos alapon . . .)

— Hát az az igazság, hogy az építősökkel kicsit nehezebb — töpreng el kérdésemen a portás —, de az az alapvető, hogy érteni kell az emberek nyelvén.

Miközben a *rendfenntartás* alapszegmentumait tárgyaljuk meg a portással, akcentussal kéri néhány beérkező a kulcsot. Csaknem hetven lengyel vendégmunkásnak is otthona a Tatai úti szálló.

Szilaj úrral, aki évtizedekig maga is „külső" vasúti szolgálatot teljesített, és egészségi okok miatt került ide, benyitunk néhány szobába. Csaknem mindenütt fiatalembereket találunk. Egyikőjük, *Balla Csaba* a 201-es váltókezelői őrhely szolgálattevője három hónapja szállólakó. Ő celldömölki kirendelt, előtte Mezőlakon dolgozott.

— Úgy tervezem, hogy a telet még kihúzom idebent, de utána feltétlenül szeretnék hazakerülni. Hogy milyen ez a szálló? *Hát a segédtiszt- és a tisztképző kollégiumaihoz képest mindenesetre elit hely.* Ott nyolcan aludtunk egy teremben, itt pedig — mutat körbe — láthatod kényelmesen vagyunk négyen.

Csaba is bizonytalan a karácsonyt illetően: az ünnep a szolgálattól függ.

*

— *Itt, a pálma helyén áll majd a fenyőfa* — mutatja a vezetőnő. — *Mintegy ötvenen maradnak itt az ünnepekre. Elsősorban azok, akik folyamatosan dolgoznak, no meg természetesen, akinek nincs hova mennie.*

Évről évre megadják a módját az ünnepnek. Három éve például a *Vámosi—Záray* énekespár és *Antal Imre* volt a vendég.

— Az idén december 21-én lesz a bálunk — mondja a kultúros. — Úgy gondoltuk, hogy most nem hívunk meg művészeket, már csak azért sem, mert majdmindenki járt már nálunk. A szeretet jegyében, szerényen és meghitten akarunk ünnepelni.

(Tódor)

Vallomások 38 év után

„Mindig csodáltam a mozdonyokat"

Barabás József két év híján 40 esztendőt szolgált a vasútnál. Mozdonyvezetőként többmillió kilométert vezetett baleset nélkül. Nem mindennapi teljesítményéről így vallott:

— Vasutas dinasztiából származom: édesapámtól és nagyapámtól örököltem a szakma szeretetét. Vésztőn láttam meg a napvilágot, de laktunk Lökösön, Mezőtúron és Békéscsabán. Gyermekkoromban gyakran vittem ebédet édesapámnak, s ekkor mindig megcsodáltam a hatalmas mozdonyokat. *Ebből a „csodálatból" következett, hogy 16 éves koromban elszegődtem a vasúthoz; a pályafenntartásnál vállaltam munkát, majd a fűtőház ipari tanulójaként lakatosszakmát szereztem. Már „inasként" is az motoszkált a fejemben, hogy a mozdony „konyhájába" kerüljek.*

Ez hamarosan be is következett. Először természetesen fűtőként dolgoztam; rendkívül nehéz munka volt, egy pesti úton például 80 mázsa szenet is belapátoltunk. Nem sokkal később, 1957-ben teljesült leghőbb vágyam: megszereztem a mozdonyvezetői vizsgát. Ettől kezdve az idei év augusztusáig vezettem a különféle típusú gőz-, dízel- és villamos meghajtású motorvonatokat.

— Volt-e súlyos vészhelyzetben?

— Háromszor adódott ilyen. Kétszer emberi hanyagságból lett majdnem összeütközés, a harmadik éppen a legutolsó utamon történt. Műszaki hiba miatt ütköztem volna, de időben észleltem a bajt, és sikerült 50 méterrel hamarabb megállnom a másik vonat előtt. Hosszú pályafutásom során öngyilkosok is akadtak sajnos, de azt hiszem, minden mozdonyvezető tudna ilyenekről mesélni. Aki a vasúton keresi a halált, azt nem tudjuk kivédeni, mert a legutolsó pillanatban veti magát a sínekre. Egy alkalommal Szegeden kisgyermekkel az ölében ugrott a vonat elé egy asszony. Az asszony a helyszínen meghalt, *a kisgyerek a csodával határos módon életben maradt.* A szörnyű tragédiában nem voltam vétkes, mégsem tudok azóta sem szabadulni az anya eltorzult arcától. Ez is velejár a foglalkozással . . .

— Családi háttér?

— Meggyőződésem, hogy ezt a foglalkozást megfelelő, nyugodt családi élet nélkül bajosan lehetne végezni. Sokszor 30-36 órákat voltam távol, de a feleségem sohasem zúgolódott. „Feltarisznyázva" bocsátott utamra és szeretettel várt otthonunkban. A „vezérállásban" dolgozva mindig biztos voltam abban, hogy a gyerekeket jól ellátja, tisztességre neveli. Mindez erőt adott, s többek között ennek is köszönhető, hogy a vasútnál töltött évtizedeket „megúsztam" nagyobb bajok nélkül.

— Megbecsülés?

— *Nem vagyok panaszkodó típus, egyébként is: munkámat több kitüntetéssel is elismerték. A nyugdíjam sem rossz.*

— Tervei?

— Végre hódolhatok második szenvedélyemnek: jószágokat tarthatok. Vásároltam egy tanyát, baromfit nevelek, sertést hizlalok, zöldséget, gyümölcsöt termelek a családnak. Az bizonyos, hogy nem fogok unatkozni . . és az is, hogy majd megpihenek a munkában, ha meghallom egy mozdony zaját és elgondolkodom a vasúton töltött éveken . . .

A. R.

Bajtársak találkozója

Veteránok, bajtársak találkoztak november 26-án a Magyar Államvasutakkal együttműködő magasabb egység IV. kerületi, Madridi úti objektumában.

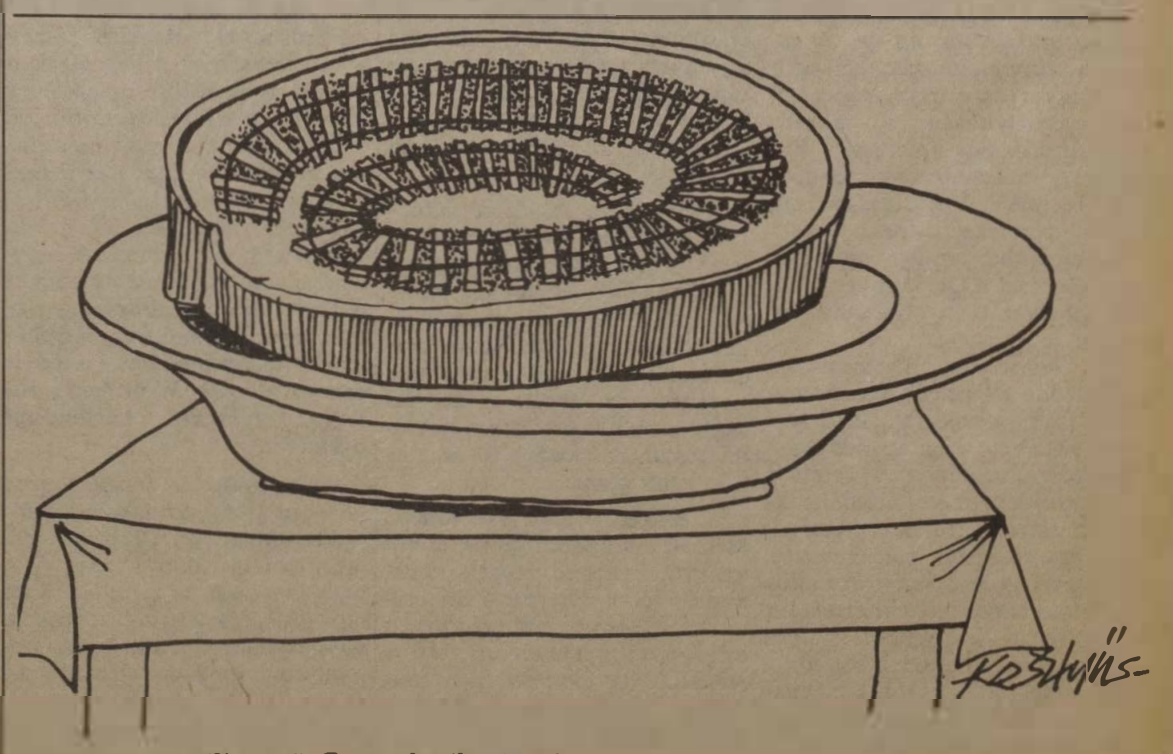
A második világháború idején a 2. Ukrán Front kötelékében működött 3. vasútépítő dandár egykori katonái, parancsnokai, a Magyar Ellenállók és Antifasiszták Szövetsége képviselői, a Magyar Néphadsereg nyugállományú, egykori parancsnokai jelentek meg baráti találkozóra a vendéglátó magasabb egységnél.

A találkozón a MÁV vezérigazgatósága, a budapesti igazgatóság és a vasútépítéssel foglalkozó, a magasabb egységgel együttműködő, a találkozót szervező budapesti építési főnökség is képviseltette magát.

Megemlékeztek a 43. évfordulóról, amely a vasútépítő dandár felállítását jelzi. Munkájukat Záhonyból indulva az ország belseje felé végezték, helyreállítva azokat az „ereket", amelyeken a vasút vérkeringése megindulhatott a szétrombolt országban.

A dandár feloszlatása után sokan a vasútnál maradtak. Ma már csak 245-en vannak. A találkozón 143-an vettek részt, és hozzáértéssel tekintették meg az építési főnökség rákosrendezői vágánymezőkötő telepét.

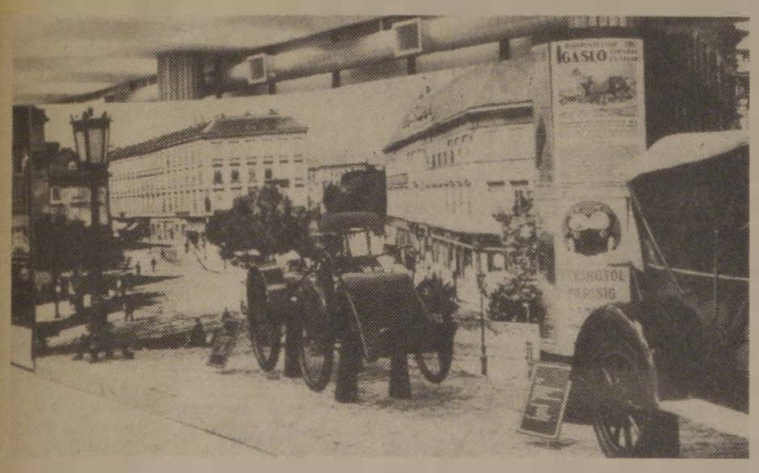
Németh Gyula



Vasutas bejgli (Kesztyűs Ferenc karikatúrája)

A Közlekedési Múzeumban

Sikeres kiállítások — tudományos napok — nemzetközi konferenciák — jövőre is gazdag program



Lapunk elmúlt évi utolsó számában ismertettük a Közlekedési Múzeum idei terveit. Az újesztendő közeledtével felkerestük *Veress Istvánt*, a múzeum főigazgatóját, hogy értékelje az 1987-es esztendőt és beszéljen a jövő évi tervekről.

Elmondotta többek között, hogy az idén a legjelentősebb esemény a Városligetben lévő központi épület új szárnyának átadása volt. A kétezer négyzetméter alapterületű rész is gazdag anyaggal várja nyár óta a látogatókat. Az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) együttműködésével többször közlekedett százéves kocsikkal nosztalgiavonat Bécsbe. Az osztrák fővárosban bemutatkozott az újjáépített Árpád sínautóbusz is.

A múzeum több kiállítást rendezett Budapesten. Ezek közül kiemelkedik a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet alapításának 100. évfordulója alkalmából rendezett széles körű bemutató. Táborfalván, a Honvédelmi Minisztérium kiállítási területén régi vasúti járművekből és rakodóberendezésekből skanzent létesítettek. A főépületben folytatódott az általános és középiskolások képzésének kiegészítése, valamint a Mérnöktovábbképző Intézet előadás-sorozata a múzeum munkatársainak részvételével.

— Említést kell tenni arról a kiállításról is — hangsúlyozta a főigazgató — amelyet India fővárosában, Új-Delhiben, *Urbán Lajos* közlekedési miniszter nyitott meg. Témája a magyarországi nagyvárosi közlekedés történetének szemléltetése volt. Az ősszel Budapesten — a tudományos napok keretében — az autóvezetés-képzés 75 évét mutattuk be. Hazánk közlekedési tevékenységének elismerését bizonyítja, hogy itt tartotta nemzetközi konferenciáját tizenkilenc ország 62 közlekedési és postamúzeumának igazgatója.

Az itthoni kiállítások nagy érdeklődést váltottak ki. *A négy fővárosi múzeumot az idén mintegy félmillióan, a vidéki filiálékat pedig 300 ezren keresték fel.*

A Közlekedési Múzeum jövő évi munkájával kapcsolatban *Veress István* elmondotta, hogy a költségvetési támogatás az 1987. évi szinten marad. Az esetleges többletbevételt (például a belépődíjak emeléséből származó összeget) a szolgáltatások színvonalának növelésére fordítják. (Videofilmek készítése, iskolai csoportok gyakoribb fogadása, vállalatoknál rendezendő kisebb kiállítások.)

Külföldi anyaggal bővített kiállítással és tudományos ülésszakkal köszöntik jövőre a Duna-bizottság megalakulásának 40. évfordulóját. Májusban a bukaresti Technikai Múzeum vendégeskedik nálunk, bemutatva a híres feltaláló, repülőgép-konstruktőr *Henrik Conda* tevékenységét. Ezután a Petőfi Csarnok fogadja a moszkvai Politechnikai Múzeum, a kozmosz kutatási eredményeit összefoglaló kiállítását. A magyar közúti közlekedés és autózás fejlődésével foglalkozó válogatott anyaggal pedig múzeumunk szerepel Moszkvában.

Prágában is öregbítheti a magyar közlekedés kulturáltságának hírnevét a múzeum. A közlekedési múzeumi igazgatók nemzetközi szervezete ülésén szakembereink is részt vesznek. Előadásokat tartanak arról, hogy a számítástechnika miként segítheti a gyűjtemények korszerű nyilvántartását és bemutatását. Foglalkoznak azzal is, hogy milyen módszerekkel választhatók ki a korhű közlekedési eszközök, és hogyan oldható meg a dokumentumok restaurálása.

Itthon — a Közlekedéstudományi Egyesület közreműködésével — két alkalommal szerveznek nemzetközi konferenciát. Az egyik rendezvényen a közlekedési múzeumok tudományos és közművelődési tevékenységének fejlődését tárgyalják, a másikon a magyar közlekedésnek a század első felében elért színvonalát elemzik.

Az idén a Közlekedési Minisztérium és a közlekedési vállalatok támogatásával megkezdődött az egyes alágazatok történeti eszközeinek felújítása. A devizabevételből különféle dokumentációk és eszközök beszerzését, továbbá szakkönyvek közös kiadását tervezik. Megjelentetik évkönyvük VIII. kötetét (1985—1987), és előkészítik a múzeum teljes gyűjteményének katalógusát.

Horváth Károly

Énekkari fesztivál

November 7-e tiszteletére hetedik alkalommal rendezték meg a Vándor Sándor Énekkari Fesztivált. A kórusmozgalom e nagyszabású rendezvényének három város — Budapest, Miskolc és Zalaegerszeg — adott otthont.

Miskolcon, a Nehézipari Műszaki Egyetem díszaulájában az ország különböző megyéiből, városaiból érkezett 26 vegyes kar, női és férfikar mutatkozott be. Közöttük a szegedi vasutas művelődési ház Hazánk munkáskórusa is. A szegediek az összkari számban munkásmozgalmi és klasszikus műveket adtak elő. Páratlan élményt jelentett a fesztiválon szereplő kórusok 1200 énekesének közös dalolása.

A szegedi Hazánk kórus a fesztivál egyik programjaként ellátogatott a Sárospatak melletti Hercegkútra is, ahol a helyi művelődési házban két másik énekkar társaságában nagy sikerű koncertet adott.

VETÉLKEDŐ

Jövőre ismét „Ki mit tud?”

A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség, a Művelődési Minisztérium, az Állami Ifjúsági és Sporthivatal, a SZOT és a Magyar Televízió ismét megrendezi a „Ki mit tud?” vetélkedőt, amely módot ad minden fiatalnak, fiatal közösségnek, hogy számot adjon művészi tehetségéről.

A versenyre jelentkezhet minden 14 és 30 év közötti fiatal; az együtteseknél az átlagéletkort veszik figyelembe. A kiírási feltételek szerint a szólisták mellett duók, triók, kisegyüttesek, amatőr csoportok jelentkezését várják a rendezők.

A „Ki mit tud?” bemutatóit a közművelődési intézmények rendezik. A versenyzők helyi, városi és megyei fordulók után jutnak az országos válogatóra. A legszínvonalasabb produkciót bemutatók 1988. július első hetétől szeptember elejéig a televízió kamerái előtt versengenek.

Az 1988. január 1. és május 1. között rendezendő országos és nemzetközi amatőr művészeti rendezvényekről a nyertesek, vagy a zsűri döntése alapján más csoportok egyenes ágon juthatnak a tévéválogatóra.

A „Ki mit tud?”-ra jelentkezni lehet a művelődési otthonokban és minden KISZ-szervezetnél, a Magyar Ifjúságban, valamint a Rádió és Televízió Újságban megjelent minta jelentkezési lap alapján 1987. december 20-ig.

A pályázók a művelődési otthonokban és a KISZ-szervezetekben kaphatnak részletesebb tájékoztatást.

Békés, boldog új évet kívánunk a Magyar Vasutas minden kedves olvasójának, s a vasutaskollektíváknak.

Kérjük, hogy pályaudvari üzemeinkben, árudáinkban jövőre is legyenek vendégeink.

Az Utasellátó Vállalat gazdasági, politikai és társadalmi szerveinek vezetői

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Magyar Államvasutak Szombathelyi Igazgatóságának műszaki osztálya

pályázatot hirdet

a szombathelyi Épület- és Hídfenntartó Főnökség vezetői munkakörének betöltésére.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:

.— középfokú egyetemi vagy főiskolai végzettség,

— felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés,

— 10 éves szakmai gyakorlat.

A munkakör betöltésének időpontja: 1988. március 1.

A pályázat benyújtásának határideje: 1988. január 31.

A pályázat benyújtásának helye: MÁV Igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztály 9701 Szombathely, Savaria u. 2.

Bérezés a MÁV Kollektív Szerződés szerint. A kinevezés határozott időre (5 év) szól, alkalmasság esetén meghosszabbítható.

A pályázat tartalmazza a pályázó

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

— eddigi munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását,

— szakmai és társadalmi munkáját és annak eredményeit,

— idegennyelv-tudását, kitüntetéseit,

— részletes önéletrajzát,

— szakképzettségeit, politikai iskolai végzettségét, egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát,

— terveit, elgondolását a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.

Szükség esetén

a lakásmegoldáshoz segítséget adunk.

A pályázattal kapcsolatban részletes felvilágosítást ad *Siklósi József* szakfelügyelő, személyzeti ügyintéző a 07/13-18 telefonszámon.

A zárt borítékot kérjük „Pályázat” felirattal ellátni.

IMPORT HUMOR

Bájos kis öregasszony lép be a gyóntatószékbe, ahol új plébános gyóntat. Az asszony egy nagyon régi bűnét vallja be:

— Atyám, megcsaltam a férjemet . . . harminc évvel ezelőtt!

De asszonyom, ez már rég elévült!!

— Tudom, de olyan jó erről valakivel beszélni!

*

Nagy család . . . tizenhárom gyerek, mind lány. Megszületik a tizennegyedik, óriási az öröm, végre egy fiú . . .

— Nos, kihez hasonlít a fiúcska? Hozzád vagy a feleségedhez?

— Nem tudom! Amióta ez a fiú a világra jött, olyan boldogok vagyunk, hogy még nem is néztük meg az arcát . . .

*

A legjobb eladók kongresszusán beszélgetnek.

— Én egy vegetáriánus éttermek eladtam egy negyed marhát. Ezt csinálják utánam — mondja az egyik.

— Én pedig egy hordó fehérbort adtam el az Antialkoholista Klub ünnepségére. Ez sem kis dolog — tromfol a másik.

— Ez mind semmi! — mondja fölényesen a harmadik. — Én svájci kakukkos órát adtam el öt kiló madáreledellel egy kvarcóragyár igazgatójának.

Csúcsidőben a metrón. Dús keblekkel megáldott hölgy mellett alacsony kis emberke szorong.

— Ne lökdössön! — szól rá a hölgyre ingerülten.

— Nem lökdösöm, csak lélegzem! — válaszol bocsánatkérően a nagydarab asszonyság.

*

— Kedves gyermekem, — mondja az apa húszéves lányának —, itt járt az udvarlód, és megkérte a kezedet. Én igent mondtam. Boldog vagy?

— Nem teljesen, papa. A mamával szeretnék maradni.

— Rendben van, kicsikém, semmi baj. Őt is magaddal viheted . . .

*

— Ginette!

— Tessék, asszonyom.

— Amikor az előbb fellépett az asztalra, hogy leporolja a csillárt, tett újságot a lába alá?

— Nem tettem, asszonyom, anélkül is felértem . . .

*

Az államférfi elvegyül az ujjongó tömegben. Százaknak szorítja meg a kezét, jobbra-balra mosolyog. Egyszerre csak lelkes, ifjú hölgy szólítja meg:

— Elnök úr, én annyira kedvelem önt, hogy arcképét a jobb keblemre tetováltattam . . .

— Köszönöm, nagyon kedves! — válaszolta az államférfi.

Ám egy órával később, hazafelé tartva gépkocsijában, nagyon savanyú képpel üldögél.

— Valami baj van? — kérdezte az egyik kísérője.

— Arra gondolok, hogy milyen lesz az arcmásom húsz év múlva . . .

*

Egy hölgy dühösen ront be nőgyógyászához.

— Maga nekem fiút ígért, és lányom született!

— Na látja! Nem is tévedtem sokat . . .

*

Kórteremben. Az ágyon tetőtől talpig bepólyázott alak, keze, lába gipszben, csak a szája és a szemei látszanak. A beteg alig hallható hangon látogatóját faggatja:

— De hát mit csináltam, Henry?

— Nem emlékszel? Arra az estélyre Albertnél, a születésnapján?

— De igen, valami dereng . . . Na és?

— Szóval, úgy reggel három óra felé felálltál az ablakpárkányra és azt mondtad: „Tavaszi fecske vagyok, repülök, repülök . . .”, és kiugrottál . . .

— Az istenfáját! Miért nem akadályoztátok meg? Miért nem szóltatok rám, hogy nem vagyok fecske?

— Jókat tudsz mondani! Akkor mi is elhittük neked!

*

Ketten beszélgetnek egy fogadáson:

— Én mindig csak a felét hiszem el annak, amit nekem mondanak — mondja az egyik.

— Ami engem illet, nálam ez pont fordítva van. Én a kétszeresét hiszem annak, amit velem közölnek — jegyzi meg a másik.

— Nocsak, milyen érdekes!

— Egyáltalán nem az. Én ugyanis adóellenőr vagyok.

*

— Nos, kedves Clément, hogyan sikerült a vakbélműtét?

— Milyen vakbélműtét, tanár úr?

— Hát az, amelyiket délelőtt magára bíztam!

— Hogyhogy? Hát nem boncolni kellett . . .?

*

Egy ifjú, sznob hölgy drága gyűrűt kap férjétől. Estélyre mennek, ahol csalódva tapasztalja, hogy senki sem veszi észre gyűrűjét. Egyszerre csak hirtelen megszólal:

— Micsoda hőség van itt! Kénytelen vagyok levenni a gyűrűmet . . .

*

Amikor az embernek hatvanéves lesz a felesége, lehetővé kellene tenni, hogy kicserélhesse három húszévesre.

*

Egy hölgy karambolozik. Felkeresi a biztosító szakemberét, aki megkérdezi tőle:

— Hogyan történt a baleset?

— Nos, a következőképpen zajlott le. Természetesen határozottan fogtam a volánt, amikor a kocsi hirtelen megperdült és felszaladt a járdára. Innen bekerültem a hentesüzletbe, majd onnan kiszáguldva elütöttem egy férfit, aki ostoba módon éppen ott ment, majd végül kissé erőteljesebben nekiütődtem egy teherautónak. Ettől kezdve elvesztettem uralmamat a kocsi fölött.

*

A munkahelyre érkező építésvezetőt nagy zűrzavar fogadja.

— Mi történt? — kérdi.

— Felborult a nagydaru! — kiáltja ijedten az egyik munkás.

— A mindenségit! A mérnök tudja?

— Azt hiszem, igen. Alatta van . . .

*

— Figyelj ide, drágaságom!

— Mondjad, mókuskám!

— Tegyük fel, hogyha egy nap olyan órási adót vetnének ki rám, hogy kénytelen lennék megválni normandiai birtokaimtól, továbbá elveszíteném munkámat és el kellene adnom cannes-i lakásomat, röviden, ha egy csapásra elveszítenék mindenemet, továbbra is szeretnél?

— Hát persze, kis mókuskám! De borzasztóan hiányoznál . . .

*

Angol turista iszogat a Champs-Elysées egyik teraszán. Egy párizsi fiatalember odalép hozzá, és hatalmas pofont kever le neki. Az angol nyel egyet és megkérdi:

— De hát végül is mivel bántottam meg, hogy így bánik velem?

— Ugye, maguk angolok égették meg Jeanne d'Arc-ot?

— Ugyan már! Hiszen az több mint ötszáz éve történt.

— Az nem számít! Én csak az imént tudtam meg! . . .

*

„Óvatosnak kell lenni! Az ember sohasem tudja, hogy mit tartogat számára a múlt.”

(Gyűjtötte: Baranyai)

Kíváncsiságból — szenvedély

Esély az olimpiára

Öt évvel ezelőtt, amikor az MHSZ MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub aktivistáinak buzdítására *Rácz Béla*, az I. István Gimnázium negyedikes diákja jelentkezett ejtőernyős előképzésre, akárcsak társai többségét, őt is a kíváncsiság hajtotta. Vajon milyen érzés lehet kiugrani a repülőgépből, zuhanni, aztán a selyemkupola alatt himbálódzva földre ereszkedni? Egyáltalán, megfelel-e majd az egészségügyi és egyéb követelményeknek? Azt, hogy lesz-e elég bátorsága nyolcszáz méteres magasságból elhagyni a gépet, már nem kérdezte meg magától. Biztos volt benne: ha odáig eljut — igen!



Rácz Béla

Úgy gondolta, csupán egy rövid kaland, afféle bátorságpróba lesz életében az ejtőernyőzés. Ám, ahogy gyűltek az ugrásai, egyre nagyobb lelkesedéssel készült a következő feladatra. *Ez lett a szenvedélye.* S hamarosan az is kiderült róla, hogy nemcsak szereti ezt a sportot, hanem átlagon felüli tehetsége, nagyszerű adottságai vannak hozzá. Alig több mint egy évvel az első ugrása után, ejtőernyős többtusában első osztályú minősítést szerzett. 1985-ben pedig — épp a fegyveres erők napján ünnepelte 20. születésnapját — mint az MHSZ-válogatott tagja vonult be sorkatonai szolgálatra a néphadseregbe. *Sporteredményeit már ott is jól ismerték, s az ejtőernyősökhöz helyezték, ahol a katonaválogatottba is „beugrotta magát".*

Ez a másfél év töretlen fejlődést biztosított számára. A Honvéd Kilián SE csapatában olyan kiváló versenyzőktől tanulhatott, mint például *Mészárovics György* — 9400 ugrása nemzetközileg is ritka teljesítmény —, *Ölvedi János, Dér László,* akik régóta válogatottak, s többszörös országos bajnokok. Ő pedig jó tanítványnak bizonyult. 1986-ban, a szocialista országok ejtőernyős többtusa versenyén a magyar színeket képviselve, csapat-célbaugrásban első helyezést, összetett versenyben pedig bronzérmet szerzett.

S ugyanabban az évben ezüstérmet nyert a Budapest Kupa nemzetközi egyéni célba ugrás versenyszámában. *Közben a Honvéd Kilián SE versenyzőjeként a dobogó legfelső fokára állhatott a Hüse Károly ejtőernyős emlékverseny csapat-célbaugrás versenyének eredményhirdetésekor.* A hadsereg tehát nagyon jó iskola volt számára, s emellett az ott töltött másfél év alatt hétszázzal gyarapította ugrásainak számát.

Leszerelése után nemcsak a MÁV-os ejtőernyősökhöz tért vissza, hanem munkát is a MÁV-nál vállalt. *Jelenleg is a MÁV Keleti Üzemfőnökség műszaki kocsiszolgálatánál dolgozik.*

Az idei évben tovább folytatódtak sportsikerei. Ausztriában egy nemzetközi célbaugró-versenyen a magyar válogatott tagjaként harmadik lett a csapat célba ugrásban, majd az ejtőernyős Budapest-bajnokságon aranyérmet nyert a férfi egyéni célbaugrás — a szintén MÁV-os *Nagy Zoltán* előtt. S itt meg kell említeni, hogy *Gáti Zita,* a vasutas klub válogatott sportolónője — aki szintén a vasútnál dolgozik — ugyancsak érmet nyert ezen a bajnokságon, akárcsak a MÁV REK férfi és női csapatai. A közelmúltban *Rácz Béla* újabb sikert ért el: teljesítette a gyémántkoszorús ejtőernyős vizsgajelvény megszerzéséhez szükséges utolsó feltételt is.

Az elmúlt fél évtized alatt végrehajtott közel 1600 ejtőernyős ugrása közül a 682. volt a legizgalmasabb. Ugyanis akkor történt meg vele először, hogy *nem nyílt ki a főejtőernyője, s mentőernyőt kellett nyitnia. A legszebb viszont az 1000., az első jubileumi ugrása volt . . .*

Az új esztendő közeledtével természetesen szóba kerültek a következő időszak tervei, célkitűzései.

— Már a téli felkészülés idején igyekszem mindent megtenni — mondotta —, hogy minél jobb eredményeket érjek el a versenyeken. Remélem, jövőre sikerül az újabb jubileum, a 2000. ugrás teljesítése is. Ami a magánéletem illeti: sikerrel felvételiztem az Ybl Miklós Építőipari Műszaki Főiskola tűzvédelmi szakára, így a tanulásban is nagy erőpróbák elé nézek. Ezért egyelőre nem foglalkoztat a nősülés. Csak a sport és a tanulás . . .

Miután az ejtőernyőzést is felvették az olimpiai sportágak közé, talán már 1992-ben sor kerülhet e sportág bemutatkozására. S ha így folytatja, komoly esélye van rá, hogy a legnagyobb világversenyen is indulhasson.



Földet érés előtt (A szerző felvételei)

Büki Péter

Tekedöntő Debrecenben

A debreceni Nagyerdő leveleit elvesztett fákkal, de november végén szokatlanul kellemes idővel fogadta az országos tekebajnokságra érkező csapatokat. A vasutas-szakszervezet szervezési és kulturális osztálya szervezésében megrendezett bajnokságra tizenkét csapat adta le nevezését, nagy izgalommal várva az évi megmérettetést.

Az előzetes esélylatolgatás alapján a bajnoki címre közülük négyen is pályáztak, ami eleve igazlmas, jó verseny lehetőségeit hordozta magában. A versenyt megelőző technikai értekezleten aztán a sorsolás úgy hozta, hogy az esélyesek közül hárman az első hatos csoportba, míg a tavalyi bajnok, nagy esélyes a második hatos csoportba került.

A sorsolás ilyen alakulása folytán a *Debreceni MVSC* modern, hatsávos automata tekecsarnoka az utóbbi évek legizgalmasabb tekeversenyének színhelyévé vált. A bajnoki címet védő dombóvári építési főnökség csapata a pályára lépésekor tudta, mennyi fát kell ütnie, hogy megelőzze a kiváló teljesítményt nyújtó debreceni és a szombathelyi TIB csapatát.

Minden gurítást hatalmas ováció vagy csalódott moraj követte, a szurkolók hovatartozásától függően. A helybeliek, a debreceniekért szurkolók óriási lelkesedéssel nyugtázták, hogy csapatuk, ha egyetlen fával is, de megelőzte az újabb bajnoki címre törő riválisát, a dombóváriak csapatát.

A csapatversenyek után a délutáni és esti órákban került sor az egyéni versenyre, amelyben a csapatversenyek során legjobban szerepelt harminc versenyző indult. Közöttük volt olyan öt versenyző is, akik az alkalmi, a csapatversenyen kívül induló csapatok tagjai voltak. Meglepetésre közülük ketten — *Ferenczi Zoltán* és *Sütő László*, a debreceni tartalék csapat tagjai — az egyéni bajnokságban az első, illetve harmadik helyen végeztek.

A legjobbak egyéni viadalát is egy-két ütött fa különbsége tette izgalmassá, szorossá, amit az is bizonyít, hogy a második helyen végzett miskolci *Sz. Tóth Imre* csak jobb tarolási eredményének köszönheti az ezüstérmet. A versenyen megjelent és köszöntötte a versenyzőket *Volosinovszki János*, a debreceni TIB titkára, majd az ünnepélyes eredményhirdetésen átadta a győzteseknek és helyezetteknek járó díjakat.

Csapateredmények: 1. Debrecen TIB, 1544 fa; 2. Építési Főnökségek IB (Dombóvár), 1543 fa; 5. Kpi. Hiv. IB., 1464 fa; 6. Ijav. Ü. IB., 1463 fa; 7. Pécs TIB, 1416 fa; 8. GYSEV VSZB, 1409 fa; 9. Záhony TIB, 1289 fa; 10. Miskolc TIB, 1237 fa; 11. Ép. Főn. II. (Debrecen), 879 fa; 12. Eü. IB., 809 fa.

Egyéniben a legjobb hat helyezett: 1. Ferenczi Zotán, Debrecen, 838 fa; 2. Sz. Tóth Imre, Miskolc, 814/270 fa; 3. Sütő László, Debrecen, 814/253 fa; 4. Kontra Miklós, Debrecen, 787 fa; 5. Ari István, Debrecen, 785 fa; 6. Kovács József, Dombóvár, 773 fa.

— Sz —

Kispályás labdarúgás

A nagy októberi szocialista forradalom 70. évfordulójának a tiszteletére kispályás labdarúgó-mérkőzést rendeztek Celldömölkön. November 7-én a helyi CVSE pályáján lebonyolított játékot a celldömölki Vontatás nyerte meg a pápai Forgalom és a pápai Vontatás csapatai előtt.

HÍREK

Pécsi KISZ-esek Zalaegerszegen

Hetési József vezető mérnök vezetésével a pécsi vontatási főnökség húsz KISZ-ese látogatott november 20-án Zalaegerszegre, hogy megismerkedjen a szolgálati hely munkájával. A fiatal mozdonyvezetőket, mozdony-, villany- és dízelszerelőket *Kiss Róbert* vontatási főnök tájékoztatta a zalaegerszegiek munkájáról. A vendégeket főleg a BZ-motorok javítási és üzemeltetési problémái érdekelték. Az általános tájékoztató után a KISZ-esek szakmánkénti szekcióüléseken vitatták meg az egyes speciális kérdéseket.

— **Dohányzás.** A belga dohányosoknak ezentúl meg kell gondolniuk, melyik pályaudvarról indulnak útnak. Az antwerpeni fő- és a brüsszeli központi pályaudvaron ugyanis már tilos a dohányzás.

— **Író-olvasó találkozó.** A vasutas alapítású tapolcai Batsányi János Művelődési Központban író-olvasó találkozót tartott a nyugdíjasklub. A meghívott előadó Soós Zoltán SZOT-díjas költő volt, aki verseiből olvasott fel, majd elbeszélgetett az érdeklődő olvasókkal.

— **Huzat.** A huzat kirántott egy kalauzt a München—Passau útvonalon közlekedő vonatból. Egy szemtanú szerint a kalauz be akarta csukni a százharminc kilométeres sebességgel száguldó vonat ajtaját, amikor az erős huzat kisodorta.

— **Véradás.** A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet negyvenegy nappali tagozatos hallgatója november végén önkéntes véradáson vett részt és 17,8 liter vért adott. Az akciót a VIII. Kerületi Vöröskereszt és a budapesti igazgatóság szervezte.

— **Pályaválasztási kiállítás.** A szegedi igazgatóság november elején Szegeden, a Technika Házában képek, tablók, makettek bemutatásával és tájékoztató anyagok kiosztásával segítette a fiatalok pályaválasztását. A kiállítást mintegy 1500-an tekintették meg, és a legnagyobb sikere a működő modellvasútnak volt.

— **Cukkorrépakampány.** A hatvani körzeti üzemfőnökség adatai szerint a Mátravidéki Cukorgyárak hatvani és selypi üzemében az idei cukorrépaszezon idejére tizenyolc vasutas nyugdíjas vállalt munkát, hogy mint raktárnok, bárcázó és mérlegelő segítse a termelést.

— **Fűtésrekonstrukció.** Nem fogad vendégeket a balatonboglári vasutasüdülő, mert felújítják, modernizálják a fűtési rendszert. A munka előreláthatólag még két hónapig tart.

— **Kommunista műszakok.** A hatvan—salgótarjáni pft. főnökség nyolc szolgálati helyén tartottak kommunista műszakot októberben és novemberben, amelyeken 18 szocialista brigád 174 dolgozója vett részt. Összesen 1082 munkaórát teljesítettek, és 36 122 forintot kerestek.

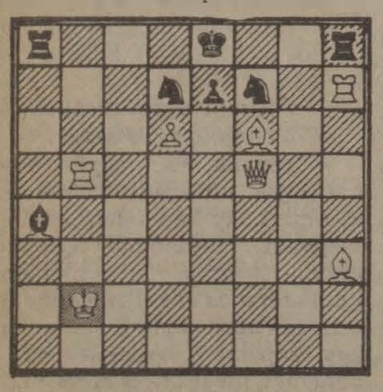
— **Új vasútvonal.** Kínában kiemelt beruházásként épül az ország első, 653 kilométer hosszú, korszerű, nagy terhelésre méretezett vasútja a széntermelési központ Tatung, és Csinghuantao kikötőváros között. A vasútvonal leghosszabb alagútja még építés alatt van, de a teljes hossza 8460 méter lesz.

— **Környezetvédelem.** A Budapest—Murakeresztúr vonal villamosítása miatt mintegy kilencszáz méter hosszúságban kivágták a nyárfákat. A MÁV megrendelésére a debreceni Kinizsi MG Környezetvédelmi Szakszövetkezet dolgozói 2500 olajfűzcserjét telepítettek a kivágott fák helyére.



SAKK

17. SZ. FELADVÁNY
F. Christiaans
(NL — Zutphen)
Matt 2 lépésben



Abban a reményben, hogy rovatunk barátainak érdeklődését elégíthetjük ki, egy rövidke számvetést készítettünk a rovat megindulása óta eltelt első félév (április—szeptember) néhány adatáról.

A vizsgált időszakban 30 olvasó küldte be hozzánk elemzéseit a feladványokról. **Minden számot megfejtettek,** és a megfejtéseiket be is küldték nyolcan. Ugyanekkora azok száma is, akik csak egyszer juttatták el hozzánk elemzéseiket.

A félév tartama alatt 6 ország 14 szerzőjétől 12 feladványt jelentettünk meg (két feladvány társszerzemény volt). Mindegyik rovatunkban találkozhattak olvasóink szovjet szerzők műveivel. Hazánk feladványszerzését három mű képviselte.

A versenyünkben részt vevő országok száma és földrészek szerinti megoszlása a következő időszakban növekedni fog.

Az október 15-én megjelent feladványainkról a következő észrevételeket összegezhetjük:

A **13. sz.** (Grigorjev) műben a látszólagos játékban a sötét királynak olyan lépése van, amelyre világos nem tud mattal válaszolni (1. — Kxd5). Az ilyen mattválasz nélküli szabad hely árulkodó tényező a megoldás szempontjából.

Az **1. — Vf7?** megtévesztő kulcslépés elveszi ezt a szabad helyet, és 2. — dxc6 mattal fenyeget. Sötét bármelyik védekezési kísérletére mattválasszal felelhet a világos, kivéve az 1. — Vxg4! lépést.

Az **1.— Vg6!** kulcslépés után 2. — Vd3 matt fenyeget. A király kilépési lehetősége megmarad, de 1. — Kxd5 után 2. — Ve6-tal mégis mattot kap.

A szerző által figyelembe vett 1. — Hxf3! lépés ismét elveszi a király szabad helyét, és lépéskényszerbe állítva a sötétet, mellékmegoldáshoz vezet.

A **14. sz.** (Petite) feladvány elemzésekor azonnal szembetűnik, hogy a mű az *Istokovics Emlékverseny* témáját ábrázolja. Így is van. A szerző ugyanis 7 darabját küldte el a versenyre, de a versenytitkár csak hármat fogadhatott el a kiírás értelmében. A többi rovatunkban fog majd megjelenni.

1. — Bd7? — 1. — Fd7! Az 1. — He4 és Hf7 lépésekre más mattok találhatók az elegáns feladványban.

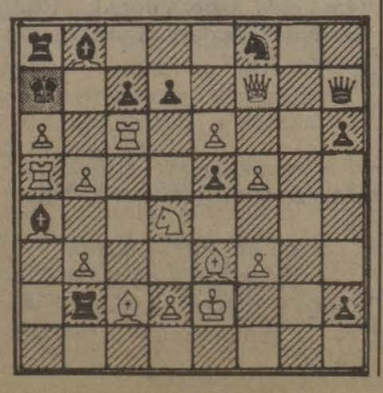
Rovatunk iránt érdeklődő minden olvasónknak, a feladványok szerzőinek és fejtőinek kellemes karácsonyi ünnepeket kívánunk.

Az október havi megfejtők közül jutalmat nyertek **Hüvös Récsi András** és **Koszorus László.** Mindketten budapestiek.

■

Mai feladványaink megoldását az új esztendő első hetének végéig kell beküldeni szerkesztőségünk címére: Budapest, Benczúr u. 41. — 1068.

18. SZ. FELADVÁNY
A. F. Malisev
(SU — Perm)
Matt 2 lépésben.



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: 42,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
87—2009. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 16 *