VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 1—2. SZÁM ÁRA: 2,— FORINT 1986. JANUÁR 30.

Tegyük megbízhatóbbá, vonzóbbá a vasutat!

A Landler Művelődési Házban tanácskozott a Vasutasok Szakszervezetének XI. kongresszusa

Január 11-én és 12-én, a Landler Jenő Járműjavító Művelődési Házának színháztermében ülésezett a Vasutasok Szakszervezetének XI. kongresszusa. Kedves színfoltja volt a kongresszusnak az úttörővasutasok és a MÁV Nevelőotthonok — a kaposvári, a békéscsabai, a szegedi, a kőszegi, és a bodrogolaszi — tanulóküldöttségeinek köszöntője, melynek végén maguk készítette ajándékkal, magyaros könyvborítóval kedveskedtek a küldötteknek.

A kongresszust Gyócsi Jenő, szakszervezetünk elnöke nyitotta meg. Köszöntötte a küldötteket, a meghívott vendégeket, köztük az elnökségben helyet foglaló Gáspár Sándort, az MSZMP Politikai Bizottságának tagját, a SZOT elnökét, Petrovszki Istvánt, az MSZMP Központi Bizottságának osztályvezetőjét, Sólyom Ferencet, a SZOT titkárát, Urbán Lajost, közlekedési minisztert, dr. Tóth Lászlót, közlekedési minisztériumi államtitkárt, Kónya Lajost, az Állami Bér- és Munkaügyi Hivatal elnökhelyettesét, dr. Udvari Lászlót, az Országos Tervhivatal főcsoportvezetőjét, Fodor Istvánt, az Országos Béketanács titkárát, Kurucz Tamást a VI., Szabó Lászlót, a XV. kerületi pártbizottság titkárát.

A küldöttek az elnök előterjesztésére elfogadták a kongresszus napirendjét, megerősítették a munkabizottságokat, tudomásul vették, hogy 77 tagú központi vezetőséget, 11 tagú számvizsgáló bizottságot, a Magyar Szakszervezetek XXV. kongresszusára 36 küldöttet választanak. Ezt követően a kongresszus kegyelettel emlékezett a X. kongresszus óta elhunyt központi vezetőségi tagokra.

Az elnöki megnyitó után Koszorus Ferenc főtitkár tartotta meg szóbeli kiegészítőjét.

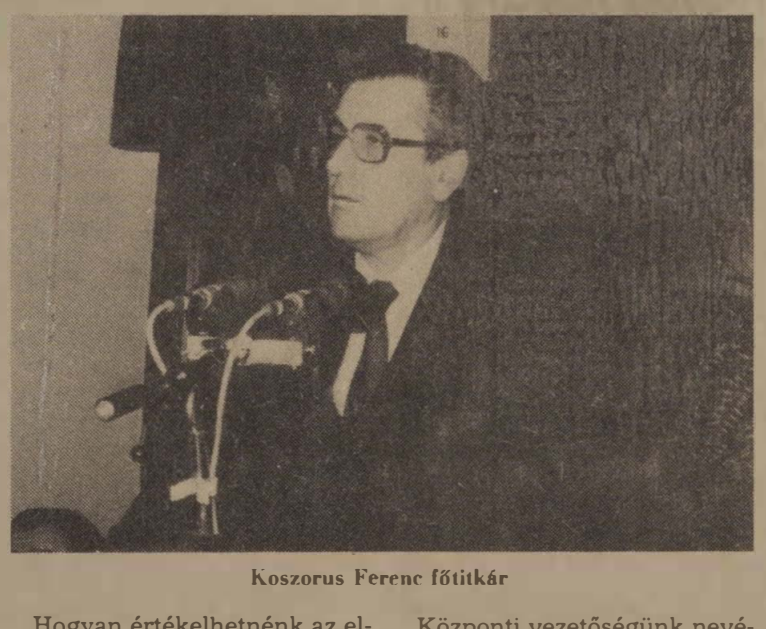


A kongresszus elnöksége

Koszorus Ferenc főtitkár szóbeli kiegészítője

— Elérkeztünk szakszervezetünk XI. kongresszusának megnyitásához. Fél éven át készültünk erre az eseményre. Nyílt, sokrétű és sokszor szenvedélyes vita, eszmecsere zajlott le a bizalmi- és főbizalmiértekezleteken, az alap- és középszervek beszámoló és vezetőségválasztó ülésein — mondotta bevezetőjében. — Ha a választások eredményét nézzük, elmondhatjuk; tagságunk szigorúan, ám humánusan, az elmúlt öt év során tanúsított lojalitás, szolidaritás és megértés alapján választotta meg a bizalmiakat, főbizalmiakat, a bizalmitestületeket, a szakszervezeti bizottságokat, az alapszervezetek titkárait, az intézőbizottságokat és a kongresszus küldötteit.

A mögöttünk lévő 5 év eredményei és hibái is bizonyították: a szakszervezeti mozgalom nem nélkülözhető, semmi mással nem helyettesíthető. Ereje, befolyása egyaránt szolgálja a tagság és a szocialista társadalom érdekeit, igényeit. A mozgalom egészén belül a vasutas-szakszervezet is azon munkálkodott, hogy még inkább erősítse a párt vezető szerepét, tovább szilárdítsa a munkáshatalmat, fejlessze szocialista társadalmunkat.



Koszorus Ferenc főtitkár

Hogyan értékelhetnénk az elmúlt fél évtizedben történteket? Engedjék meg, hogy röviden így fogalmazzak: *a Vasutasok Szakszervezete a VI. ötéves terv időszakában alapvetően elvégezte feladatát,* segítette a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat kötelezettségeinek teljesítését, hozzájárult a vállalatoknál a dolgozók munka- és életkörülményeinek — a társadalmi célokkal egybeeső — alakításához, valamint a társadalmi igazságosság érvényesítéséhez.

Központi vezetőségünk nevében e helyről is köszönetet mondok valamennyi tisztségviselőnek, aktivistának azért a munkáért, amit az elmúlt ciklusban a vasutas-szakszervezet tagságáért, a közlekedésért, a vasútért, a jobb utasellátásért, és ezen keresztül társadalmunk erejének növeléséért végeztek. Megköszönöm a központi vezetőségnek, az elnökségnek nyújtott segítségüket, támogatásukat. Köszönöm azt az aktív politikai és szervezőmunkát, amit a választásokon és a kongresszus előkészítése és sikere érdekében kifejtettek. Meggyőződésem: *munkájuk hagyományainkhoz méltó, jövőt szolgáló, eredményes munka volt.*

Az MSZMP 1985 tavaszán megtartott XIII. kongresszusa átfogó elemzést adott a megelőző öt esztendő munkájáról, a fejlődés problémáiról, a továbblépés feltételeiről, céljairól és a célhoz vezető utakról. Mint ahogyan szakszervezetünk X. kongresszusa is kifejezte azonosulását a párt XII. kongresszusával, úgy most a csoportértekezletek, bizalmi, főbizalmi, alapszervezetek és a középszervek tanácskozásai is egyértelműen tükrözték a XIII. kongresszus állásfoglalásait, megfogalmazódott a párt politikai célkitűzéseinek támogatása, továbbá a VII. ötéves terv céljainak elfogadása, s megvalósítására irányuló határozott, következetes szándék, tettre készség.

Nem hallgathatjuk el azt sem, hogy voltak akik csodálkoztak, sőt némelyek helytelenítették, hogy nyíltan, kritikusan és önkritikusan szóltunk a vasút, a szakszervezeti mozgalom, döntően a vasutas-szakszervezet nehézségeiről, jövőjéről. Kézenfekvő a kérdés: *kinek ártunk a nyíltsággal?* Talán gyengébbek leszünk, ha őszintén beszélünk gondjainkról? A válasz egyértelmű. Nem! Hiszen ha ismerjük is, hogy előrehaladásunkat mi akadályozza, akkor máris fontos lépést tettünk a megoldás érdekében. Ez a feltétele annak, hogy pontosan tudjuk: *mit, miért és hogyan akarunk cselekedni.* Így nemcsak gyengeségeinket, hanem erőforrásainkat, nemcsak korlátainkat, hanem lehetőségeinket is reálisan tudjuk figyelembe venni.

Néhány szót a korábbi célokról. A legfőbb célkitűzés a szakszervezeti munka mozgalmi jellegének erősítése és társadalmi befolyásának növelése volt. Azt hiszem e követelménynek — ha nem is maradéktalanul — eleget tettünk. Másik célunk az volt, hogy járuljunk hozzá, segítsük a népgazdasági egyensúly megteremtését. Állíthatom: tagságunk az egyre romló közgazdasági feltételek ellenére is milliárdokkal járult hozzá a népgazdasági mérleg javításához.

Terveztük még az életkörülmények, az életszínvonal szinten tartását is. Sajnos, ezt nem tudtuk teljesíteni. *A vasutasok életkörülményei és életszínvonala a VI. ötéves terv időszakában romlott.*

Nehéz, embert próbáló öt év van mögöttünk. Előre tudtuk, hogy nehéz lesz, de közben is keletkezett számos olyan feszültség, amivel előzetesen nem számolhattunk. Ki merem jelenteni: *eredményeink jobbak, mint amilyenek a feltételek alapján lehetnének.* Ezt bizonyítja, hogy a közlekedés, ezen belül a vasút is, mérsékelni tudta a szállítási zavarokat, így azok a népgazdaságban nem okoztak nehézséget. Ehhez tagságunk szorgalma, tudása és áldozatvállalása is kellett.

Megszívlelendő tanulságok

A főtitkár ezután a tagság hangulatáról, a munkahelyi és közéleti magatartásról beszélt:

— A hangulat differenciált és változó. *Egyes rétegek közeledenek a teherviselés végső határához.* Nem kis gondot jelent az egyes szakmai rétegek túlhajszoltsága, bizonyos munkakörök, dolgozók rendkívül alacsony bére. Egyes területeken súlyosan feszít a régóta fennálló létszámhiány, a pihenőnapok számának a minimumra csökkenése, a mértéktelen túlmunka. *A túlórák száma évi 14 millió.* Ez azt hiszem, többet mond mindennél. Nehézséget jelentenek az egyre romló műszaki feltételek, az alkatrészhiány. Állandósultak a külső tényezők miatt keletkező forgalmi zavarok. Régi probléma a szociális ellátás elmaradottsága. Nem akarom tovább sorolni, hiszen akik a teremben ülnek, ismerik a gondokat.

Nem tagadjuk, hogy figyelmetlenségünkkel, a vezetői munka gyengeségeivel, a sokszor kifogásolt munka- és üzemszervezéssel, a sok kihasználatlanul hagyott lehetőséggel, hanyag, felületes munkánkkal mi magunk is hozzájárultunk gondjaink növeléséhez, vagy megoldásuk elhúzódásához.

Tény, hogy sok külső körülmény is rontotta helyzetünket. Születtek olyan központi intézkedések, amelyek szándékát nem vonjuk kétségbe. De ma már látszik, hogy a döntést hozók nem számoltak megfelelően ezek hatásaival, következményeivel. Ilyen volt például az 1983—84-es központi bérintézkedés, aminek negatív következményeit csak nagy erőfeszítéssel és jelentős központi támogatással lehet hosszabb távon helyrehozni.

Nem nevezhető sikeresnek az önfinanszírozó vasút elvének kitalálása sem. Sajnos, a személyszállítási tarifaemelés szinte minden káros hatása a vasutasok nyakába zúdult. Nem tartjuk szerencsésnek azt a döntést sem, ami a vasúti kedvezmények megvonásának időzítésére és módjára vonatkozott. Szerencsétlenül jött az átszervezési kampány is. Hiába szóltunk, kértünk, érveltünk, hogy a szervezet korszerűsítése, ami valóban szükségszerű, nem egyenlő a szervezet mindenáron való megváltoztatásával. Most nyögjük minden negatív hatását.

Szeretném hangsúlyozni: *nem a kezeinket akarjuk mosni.* Érezzük a magunk felelősségét is. Tudjuk, mi is tévedünk, talán többször is, mint amennyi elfogadható lenne. De a tévedéstől mások sem mentesek.

Tanulság a számunkra: *intézkedéseket elfogadni csak akkor lehet, ha előre látható a döntés várható hatása.* Felszínes, látszólagos érvek alapján belemenni kompromisszumokba, elfogadni intézkedéseket, döntéseket, nem szabad.

Az említettek zavart okoztak

(Folytatás a 2. oldalon.)







Úttörővasutasok köszöntik a kongresszus résztvevőit

Koszorus Ferenc főtitkár szóbeli kiegészítője

(Folytatás az 1. oldalról.)

szakszervezetünk termelést segítő, érdekvédelmi, érdekképviseleti és nevelő munkájában is. Tevékenységünk, befolyásunk gyengült, de gyengült a dolgozó ember tulajdonosi tudata és cselekvése is.

Sok külső tényező is rontotta a munkahely légkörét: *megnőtt az emberek ügyes-bajos dolgainak intézési ideje, a hivatali bürokrácia.* Emelkednek az árak. Nő a fiatalság igénye, de csökken gazdasági értelembe vett felnőtté válási lehetősége. Egyre többet teszünk az időskorúak segítségének érdekében, ám érezzük: *hatása mégis gyengül.* Sokasodnak a munkahelyi pa[illegible]. Próbáljuk ezeket különféle intézkedésekkel, például a jogsegélyszolgálattal is ellensúlyozni De csak részben sikerül.

A beszámoló átfogó értékelést adott a szakszervezetünkhöz tartozó vállalatok, a MÁV, a Győr—Sopron—Ebenfurthi Vasút és az Utasellátó Vállalat munkájáról, eredményeiről. Vállalataink a VI. ötéves terv időszakában az előirányzatok főbb célkitűzéseit teljesítették.

A Győr—Sopron—Ebenfurthi Vasútnál az elmúlt évtizedben például önálló vállalkozássá fejlődtek azok az üzleti kezdeményezések, amelyeket a társaság az alaptevékenység, a vasúti személy- és áruszállítás fellendítése, a szolgáltatások bővítése érdekében a 70-es évek elejétől fokozatosan bevezetett. A vállalat tevékenységének gerincét továbbra is a nemzetközi vasúti áruszállítás képezi. A több évtizedes hagyománnyal rendelkező fuvarszervező és ügyfélszolgálati munka eredményeként a nemzetközi áruszállítási teljesítmények az elmúlt öt évben sem ingadoztak számottevően. Rugalmas üzletpolitikával sikerült az alapvető piaci pozíciókat megőrizni, az elvesztett üzleteket újakkal pótolni.

A GYSEV áruszállítási tevékenységének jó kiegészítője a részben vámszabad területen végzett raktározás. Azt is látni kell azonban, hogy a vállalat a raktározásban mind ez ideig nem tudott hatékony, rugalmas üzletpolitikát kialakítani.

A vendéglátó ipari és idegenforgalmi vállalkozás fejlesztésére az elmúlt öt évben nagy súlyt helyeztek. Felépítették a *Hotel Sopront*, növelték az idegenforgalmi apparátust. A vendéglátó-ipari és idegenforgalmi vállalkozásokban egyre több a jó kezdeményezés, jóllehet munkájukat még mindig az útkeresés jellemzi.

Mint ismeretes, a GYSEV nemcsak itthon, hanem a szomszédos Ausztria területén is dolgozik. A magyar és osztrák üzemág együttműködés azelmúlt néhány évben javult és együttesen jelentős mértékben segítették a magyar és az osztrák gazdasági kapcsolatokat.

A GYSEV valamennyi tevékenysége közül a *Raabersped* nemzetközi szállítmányozási vállalkozás fejlődött a legdinamikusabban. 1973-ban 3 fővel és csupán konténerre korlátozott szállítmányozási jogosítvánnyal rendelkezett. Tíz év múlva a vállalkozás a külkereskedelmi minisztertől teljes körű szállítmányozási jogosítványt kapott, s ezzel a korábban egyeduralkodó MASPED versenytársává vált. A Raabersped nevét időközben nemcsak Közép-Európában ismerték meg, hanem valamennyi földrészen, ahol a magyar külkereskedelem exportőrként, vagy importőrként megjelent.

A Raabersped átlagon felüli hatékonysága felveti a kérdést: nem kellene-e mögé felsorakoztatva egy egységes, a *Közlekedési Minisztériumhoz* tartozó szállítmányozási vállalatot létrehozni, amely megőrizve a GYSEV különleges helyzetéből adódó előnyöket, és maga mögött tudva a teljes vasúti (MÁV, GYSEV), vagy esetleg a teljes közlekedési hátteret (vasút+közút), minden korábbinál eredményesebb partnere lehetne a megbízó vállalatoknak.

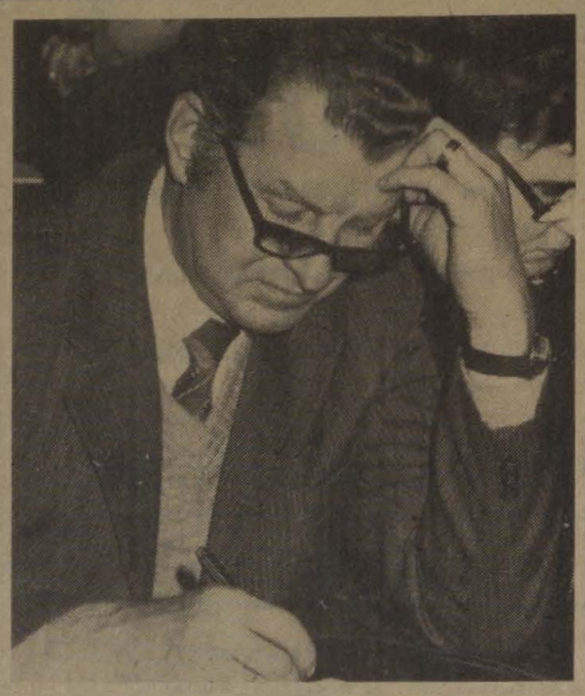
A Győr—Sopron—Ebenfurthi Vasút elmúlt ötévi munkája alapján leszűrhető az a tapasztalat, hogy üzleti tevékenységének sikerei, csak a mindennapok realitásához időmúló, rugalmas üzletpolitikával folytathatók. Ezzel párhuzamosan a vállalatvezetésnek olyan gazdasági stratégiával, illetve annak megvalósításához olyan módszerekkel kell rendelkeznie, amelyek biztosítják az optimális működési feltételeket.

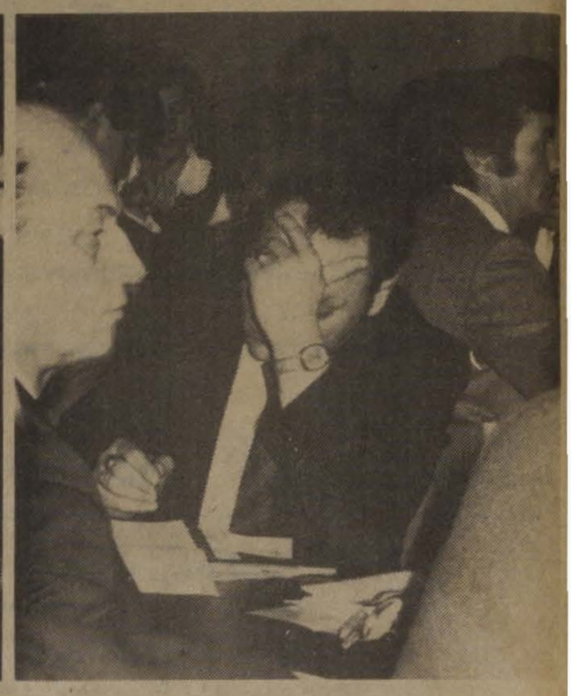
Az Utasellátó Vállalat a hatékonyabb és szigorúbb vállalati gazdálkodásra szorító népgazdasági intézkedések mellett is *teljesítette VI. ötéves tervét.* Kiemelkedően fejlődött az új üzemeltetési formákat alkalmazó kiskereskedelmi üzletág, dinamikusan növekedtek a szoros elszámolású üzletek valutabevételei.

A vasúti mozgószolgálat — háló-, étkező-, és bisztrókocsik — forgalma viszont nem érte el a kívánt szintet. E területen szembetűnően éreztette hatását a vasúti tarifák 1982-ben történt emelése, valamint a szocialista országok, nemzetközi utasforgalmának időnkénti visszaesései, illetve az áruértékesítés valutakorlátozásai.

Mindezek hatására a vállalati eredmény igen nagy mértékben hullámzott és csak a tervidőszak második felében stabilizálódott. *A vállalat nyeresége az 1982. évi 23 millió forintos mélypontról 1984-ben és 1985-ben 100 millió forintra emelkedett.* A hálózat fejlesztése és korszerűsítése mellett a bérfejlesztéshez szükséges érdekeltségi alap képzésére azonban a vállalatnak nem volt, és ma sincs lehetősége. *Ezért a VII. ötéves tervben még nagyobb hangsúlyt kell helyezni a vállalat jövedelmezőségének javítására.* Olyan üzletpolitikát kell folytatni, amellyel javítani lehet az utasellátás színvonalát. Az árakat pedig mindig a fogyasztói érdekek figyelembevételével kell kialakítani, ezzel is segítve a kocsipark jobb kihasználását, a mozgószolgálat veszteségének csökkentését.

A vállalat erőforrásait a nagyobb forgalmi centrumokra kell összpontosítani. Az önállóságot és a felelősséget pedig az új üzemeltetési formák kiterjedtebb alkalmazásával kell érvényesíteni.





és veszteségekkel történő lebonyolítása.

További jelentős intézkedés a vasutasok munkájának erkölcsi és anyagi elismerése. *1985-ben 7 százalékos, 1986-ra pedig 6 százalékos keresetnövekedést biztosított a kormányzat.* Szeretném hangsúlyozni a növekedés irányát, amely azt jelöli meg, hogy a VII. ötéves tervciklus végére a vasutasok érjék el az ipar bérszínvonalának átlagát. Ez mindenképpen jelentős támogatása és elismerése lenne a vasúti munkának. Ám úgy tetszik, hogy a jelenlegi ütem a vasútnál ismét csak alacsonyabb a kívánatosnál, ugyanis más területeken erőteljesebb a keresetnövekedés.

Mind a dolgozóknak, mind pedig a központi irányításnak meg kell érteniük: *amíg jelentős bérproblémákat hordozunk, nem lehet szó a feszültségek feloldásáról, csak azok fokozatos vagy átmeneti enyhítéséről.* Ezt azért jegyeztem meg, mert nem szabad a dolgozókban illúziót kelteni. Ugyanakkor felsőbb szinten sem gondolhatják, hogy ezzel az intézkedéssel a közlekedés, a vasút vezetése és a szakszervezet az évtizedek óta felhalmozott problémákat meg tudja oldani.

Világosan meg kell értenünk és értetnünk: *ha nem lépünk határozottan, a magyar vasút nem lesz képes az európai vasút egységes rendszerének megbízható része maradni.* Tény, hogy a magyar vasút bizonyos értelemben túlélésre kénytelen berendezkedni, de mindjárt hozzá kell kezdenie a kitörés megtervezéséhez. *Cselekednünk kell! Semmi helye a tétovázásnak, a várakozásnak!*

A VII. ötéves tervről szóló törvényjavaslatot és az 1986. évi költségvetést az MSZMP Központi Bizottsága és az Országgyűlés még a múlt évben megvitatta és elfogadta. A közlekedés és a vasút ezekre a népgazdasági tervekre építve és alapozva készítette el a maga tervjavaslatát. Az előkészítő munkában szakszervezetünk is részt vett.

Mi volt a vélem[illegible]nyünk? Ez, hogy a terv lényegében kétszakaszos. Az első szakaszban kell megalapozni a második szakasz gyorsításának feltételeit. Megállapítottuk továbbá, hogy feszültség érezhető a célok és a feltételek között, vagyis csak igen mérsékelt külső támogatásra számíthatunk célj[illegible]nk megvalósításában. *Ezért feladatainkat a még meglévő tartalékaink felhasználásával, főként önerőből kell megoldani.* Meg kell érteni — bár az igények elsősorban az elosztandó javak növelésében jelennek meg —, hogy többlethez az elosztásban csak akkor juthatunk, ha teljesítményeinket is növelni tudjuk.

A legfontosabbnak azt tartjuk, hogy a vasút a fuvarpiacon legyen sokkal aktívabb, rugalmasabb és megbízhatóbb. A személyszállításban nyerje vissza az utazóközönség b[illegible]zalmát. Ezzel párhuzamosan próbálja meg mérsékelni a műszaki állapot romlásának ütemét és javítani létszámhelyzetét. Jövőnk lényegében azon múlik, hogy az eszközeink és a céljaink közötti ellentmondást fel tudjuk-e oldani.

Ha nem lépünk, lemaradunk

A MÁV helyzetét részletesebben elemeztę a beszámoló. A főtitkár emlékeztetett, hogy már a X. kongresszuson és azt követően is számtalan javaslatot, jelzést tettünk a MÁV helyzetének javítására.

— Először 1977-ben a SZOT Titkárságához fordultunk, kérve, hogy segítsen a vasút helyzetét a kormány elé tárni. Ez a kezdeményezésünk nem járt sikerrel. Az Állami Tervbizottság 1984-ben végül is napirendre tűzte az 1977-ben megfogalmazott kérésünket. *Mindenekelőtt tisztázódott, hogy a vasút általános állapota nem felel meg a magyar gazdaság fejlettségi szintjének.* Megerősítést nyert az a régi megállapítás is, miszerint a szállítási igény gazdaságunkban nagyobb az indokolhatónál, továbbá, hogy a szállítási feszültségek több évtizede léteznek, csak azok fedve maradtak.

Világossá vált az is, hogy a közlekedésben, így a vasútnál tapasztalt problémák nemcsak a szállítási ágazaton belül keletkeznek, hanem jelentős részben más területekről származnak. Megfogalmazódott, hogy a közlekedés és főként a vasút nem közelíthető meg csak a vállalati hatékonyság szempontjai alapján.

Tudjuk és megértjük: *ma még csak fölismerésről és csak tüneti kezelésekről beszélhetünk,* de ez már nyitánya lehet egy hosszabb távú és hatékony terápiának. Örülünk, hogy az Állami Tervbizottság fokozott figyelemmel kíséri a vasút helyzetét. Fontosnak tartjuk az ÁTB azon határozatát is, amely a közelmúltban jóváhagyta a népgazdasági szintű szállítási ráfordítások csökkentésének ágazatközi cselekvési programját. *Mi azt reméljük ettől az intézkedéstől, hogy a fuvarpiacon új helyzet keletkezik, ami a fuvaroztatókat és a fuvarozókat egyaránt a gazdaságosság irányába tereli.*

Ez a program két feladatot kapcsol össze. Az egyik: *a szállítási igények mérséklése.* A másik: *a szállítási feladatok lehető legkisebb ráfordításokkal*

Rugalmas bérformákra van szükség

A Vasutasok Szakszervezete — ágazati szerepének megfelelően — mindig kiemelt feladatként kezelte a dolgozók mozgósítását a népgazdaság szállítási igényeinek kielégítésére. Folyamatosan fejlesztettük a munkaversenyt, a szocialista brigádmozgalmat, szorgalmaztuk az élenjáró munkamódszerek elterjesztését és alkalmazását. A beszámolási időszakban született új munkaverseny-szabályzatunk megőrizte a mozgalom jó hagyományait, ugyanakkor növelte a munkahelyi közösségek kezdeményezési lehetőségeit és önállóságát.

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny keretében indított vetélkedők ösztönzést és új lendületet is adtak e munkában. *Ezért a vasút vezetőivel a folytatás mellett döntöttünk.* A munkaverseny és eredményei azonban nem kompenzálhatják a létszámhiány miatti teljesítményelmaradásokat. Visszanézve úgy látjuk, hogy a VI. ötéves tervidőszak munkaerő-gazdálkodását megalapozó tervezésben nem volt meg a kellő összhang a vállalati létszámtervek és a népgazdasági munkaerő-kínálat között. Következésképpen a vasúti létszámfeltöltés módját sem találhatjuk meg.

A MÁV arra kényszerült, hogy a számára igen drága honvédségi és külföldi munkaerő foglalkoztatását kérje. Ebből a szempontból a jövőt sem találjuk sokkal biztatóbbnak. Már most számolnunk kell azzal, hogy sokan készülnek nyugdíjba. Nemcsak az öregségi nyugdíjasok száma nő, rokkantsági nyugdíjba is sokan kényszerülnek. Várhatóan a népesedésért hozott kormányintézkedések is megteszik a magukét a gyedet igénybe vevők számának növelésével.

Ezekre figyelemmel azt javasoljuk, hogy ne kergessünk — utólag illúziónak minősülő — vágyakat a létszámnövelést illetően. Úgy gondolom, vannak még erőforrásaink a termelékenység növelése, a munkaszervezés, a belső érdekeltségi rendszer javítása terén.

Évtizedes harcunk a munkaidő tényleges csökkentéséért eddig nem sok sikert hozott. Ismerjük az ellene ható dolgozói érdekeltséget és végső soron *mi is azt mondjuk, hogy a vasutas a MÁV-nál keresse meg az életszínvonalához szükséges pénzt, lehetőleg 40 órás munkahéttel.* Ezért kezdeményezzük a ma alkalmazott bérrendszer felülvizsgálatát és olyan új, rugalmas bérformák kialakítását, amelyek egyszerre szolgálnák a dolgozók és a vasút érdekeit.

A hetvenes évek közepétől végbement változások a mun-





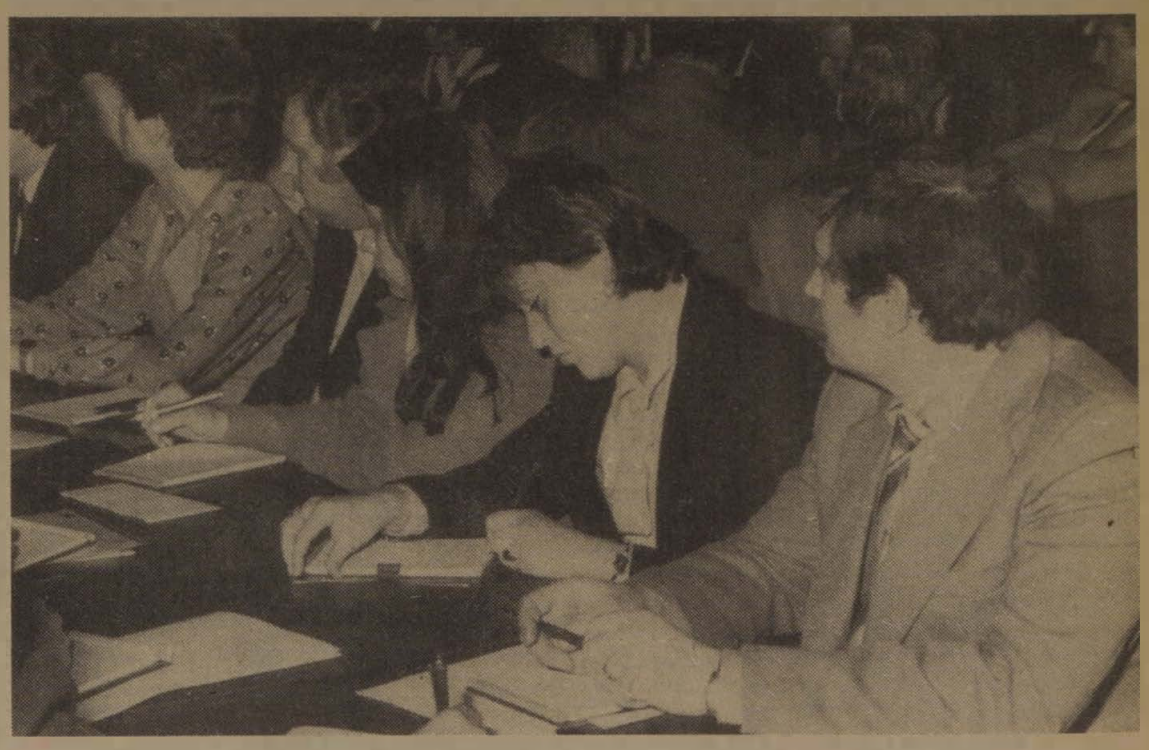
Koszorus Ferenc főtitkár szóbeli kiegészítője

kahelyi demokrácia intézményrendszerében a szakszervezeti bizalmiak és bizalmi testületek középpontba kerülését és jogkörének nagymérvű kiterjesztését eredményezték a bérkérdésekben is. Érdemi érdekegyeztetés azonban nem képzelhető el úgy, hogy a partnerek keze meg van kötve. Például — mint jelenleg is — a bérek, a keresetek és a létszám kapcsolatát központilag szabályozták. A mai bérrendszer alapjaiban véve több évtizedes. Azóta a bérszabályozásban, a bérarányok kialakításában jelentős változások mentek végbe, bérrendszerünk mégis konzerválódott. Úgy tűnik, ez nemcsak a vasút speciális gondja, de nálunk ez kiélezettebben jelentkezik, ugyanis sok a bérfajta, a kereseti elem és nem, vagy csak nehezen mérhető teljesítmények vannak.

Érdekvédelmi, érdekképviseleti munkánkban fontos szerepet tölt be a jogsegélyszolgálat, amely színvonalas, ingyenes jogi szolgáltatásával egyre nagyobb népszerűségnek örvend a dolgozók körében. Erre utal az ügyfélforgalom számszerű alakulása is: *a múlt évben közel 10 ezer dolgozónk, illetve nyugdíjasunk kért és kapott segítséget, felvilágosítást, jogi képviseletet, elsősorban munkaügyi és társadalombiztosítási ügyekben.*

A gazdasági életünkben meglévő feszültségek között nemegyszer előfordul, hogy a műszaki színvonal hiányosságait, a munkaszervezési problémákat a dolgozók sérelmére ellensúlyozzák, vagy a rosszul értelmezett takarékosság jelszavával a dolgozókat megillető járandóságokat nem fizetik ki. Ezenkívül sajnos a gazdasági élet jogi szabályozása, a munkaviszonnyal, a társadalombiztosítással kapcsolatos szabályok is egyre bonyolultabbá válnak és sűrűn változnak.

Éppen azért nem érthetünk egyet az itt-ott hallható véleményekkel, amelyek megkérdőjelezik a jogsegélyszolgálat szükségességét. Úgy véljük: *a szakszervezeti mozgalomnak még hosszú ideig szüksége lesz arra, hogy tagságának érdekvédelmét saját szervezetébe épült, jól felkészült jogi szakemberek bevonásával is biztosítsa.*



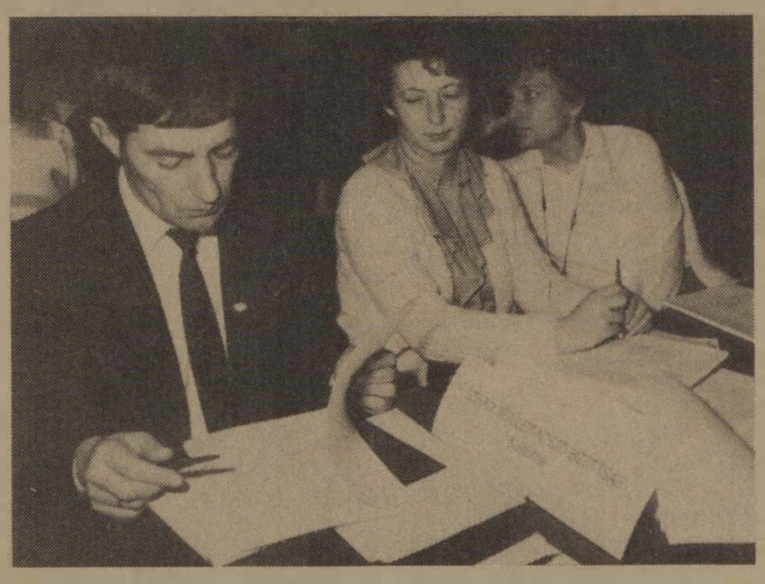
Hatékonyabb szociálpolitikát

A szociálpolitikáról szólva a főtitkár rámutatott, hogy a X. kongresszus vonatkozó határozatait csak részben sikerült megvalósítani. A szociális célú ráfordítások egyenletes emelkedése ellenére egyes területeken még mindig súlyos gondjaink vannak. Éppen ezért szükséges a szociálpolitikai elvek átértékelése, s a megváltozott körülményekhez való igazítása. *Hatékonyabb szociálpolitikával a mégoly szűk keretek között is előrébb lehet lépni.* A vállalati elvek meghatározásánál a XIII. pártkongresszus határozata szolgál iránymutatásul. Alapelv továbbra is a szociális biztonság fenntartása, a munkateljesítménytől független társadalmi egyenlőtlenség mérséklése, a rászorultság elvének érvényesítése.

Az elkövetkezendő időszak másik lényegi meghatározója a reális igények rangsorolása. A gazdálkodás nehézségei nem teszik lehetővé minden igény maradéktalan kielégítését annak ellenére, hogy ezek többsége kétségtelenül jogos. A vállalati és dolgozói érdekeket egyaránt szem előtt tartva kell kijelölni a prioritást élvező területeket. Sajnos azonban vállalatainknál — elsősorban a MÁV-nál — *sok ellátási formában jelentős a lemaradás,* számos szolgálati helyen még a minimális feltételek sem állnak rendelkezésre. Ezért nem lehet kétséges, hogy a rangsor felállításánál ezeknek a területeknek feltétel nélkül előnyt kell élvezniük.

Szociálpolitikánk újragondolása, átértékelése nem jelentheti eddigi gyakorlatunk teljes elvetését. Annál is inkább, mivel a gyermekintézményi ellátottság, a vállalati lakásépítés-támogatás, a lakásjuttatás terén figyelemre méltó eredményeket értünk el. Ezekben — megelőzve a központi előírásokat — helyesen jelöltük ki a fejlesztés irányát. Így elértük, sőt talán meg is haladtuk a népgazdasági színvonalat.

Ugyanakkor szinten tartási törekvéseinket nem sikerült megvalósítani a munkásszállításnál. Az előző tervidőszak eredményei lassan eltűnnek, amelynek legnyilvánvalóbb jele a teherautóval történő munkásszállítás számszerű növekedése. Ezt a folyamatot mielőbb meg kell állítanunk, s a fejlődés irányát a régi mederbe kell terelnünk.



Az állami jogszabályok a lakóhelyről munkahelyre és vissza történő szállításnál előírják a dolgozók térítési kötelezettségét. Ez bizonyára heves vitákat vált majd ki a kollektív szerződés tárgyalásánál. Kezdeményezzük a Közlekedési Minisztériumnál, hogy a vasúti alágazatra eltérő szabályozást alkalmazzon.

Változatlanul problémánk a munkásszállás. A megvalósított fejlesztések és a központi bérlemények kedvezőtlen tapasztalatai arra hívják fel a figyelmet, hogy a dolgozók körében népszerűbbek a munkahelyek közelében lévő kisebb szálláshelyek.

Az üzemi étkeztetésben is fejlődésről számolhatunk be. Sikerült a pályán dolgozók hidegélelemmel való ellátásában végre egyezségre jutni.

A vasutasok egyen-, munka- és védőruha-ellátásában a beszámolási időszakban történtek pozitív irányú változások, azonban továbbra is szükség van az ellátási és szabályozási rendszer módosítására, amelyet szerintünk széles körű vitának kell megelőznie.

A szakszervezetben a differenciált érdekvédelmet lényegében a rétegpolitikai tevékenység jelenti. Ezzel kapcsolatban a főtitkár a következőket mondotta:

— *A kornak kijáró tisztelet jogán* — meg azért is, mert ők vannak a legrosszabb helyzetben — a nyugdíjasokról szólok elsőként. Azt hiszem, nem kétséges, hogy az utóbbi évek kedvezőtlen társadalmi folyamatai legsúlyosabban a munkából kiöregedetteket érintették. A vasutas nyugdíjasok az átlagnál is hátrányosabb helyzetben vannak, *hiszen több mint 75 ezren 3000 Ft alatti nyugdíjat kapnak és mintegy 12 ezer a többszörösen hátrányos helyzetű egyedülálló, aki kora és egészségi állapota miatt már nem képes nyugdíját kiegészíteni.*

Amit eddig felsoroltam, annak töredéke is elegendő ok arra, hogy erőnkhöz mérten sürgős intézkedéseket tegyünk helyzetük javítására. A társadalmi szintű intézményes segítség elégtelensége kívánja meg tőlünk a szinte egyéni sorsokig eljutó helyzetismeretet és segítségnyújtást. Keresnünk kell az egyedül maradottak gondozásának vállalati megoldásait, esetleg egy vasutas nyugdíjasotthon létrehozásával, a gondozói hálózat bővítésével, a segélyezési munka javításával.

Sok esetben szemléletünk változtatásával, jobb hozzáállással is javíthatnánk közérzetükön. *Például a vállalati bérlakásban lakó nyugdíjasaink a jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználó megnevezést sérelmesnek tartják.* Véleményünk szerint a jogszabály nem megfelelő értelmezéséből is adódnak a problémák.

Tovább kell keresni azokat a szakszervezeti formákat, amelyekkel nyugdíjasmunkánkat javíthatjuk. A *Magyar Vasutasban,* miként eddig, a jövőben is többször szólunk a nyugdíjasokról és a nyugdíjasokhoz.

Szakszervezetünkben eredményes az ifjúsági munka. Úgy gondolom, ennek egyik bizonyítéka az itt ülő fiatalok nagy száma. Hogy beszélek róla, annak az az oka, hogy a SZOT az elmúlt év őszén jelentős határozatot hozott a fiatalok nevelésére, érdekvédelmére, e munka tartalmára és formájára. Új testületeinken a sor, hogy az ifjúsági tagozatok, tanácsok létrehozása után, ezt végrehajtva még több fiatalt vonjanak be a munkába. A testületek és a tisztségviselők számára ehhez a feladathoz a párt állásfoglalása jelenti az elvi iránymutatást.

A beszámolási időszakban rétegmunkánk a vasutas szakmai rétegek önálló fórumaival is gazdagodott. A mozdonyvezetők, a forgalmi utazók bizottságai már hallatták szavukat társaik érdekében. Más rétegekre, mint a nőkre, a műszakiakra érvényes határozataink vannak, így nem új határozatokra, hanem a meglévők végrehajtására van a jelenben és jövőben is szükség. Ami ezekben pontosítást és aktualizálást igényel, azt a megválasztásra kerülő központi vezetőségnek és rétegbizottságainak kell megtenni.

Szakszervezetünk X. kongresszusán is követelményként fogalmazódott meg a szakszervezeti munka mozgalmi jellegének erősítése. E tekintetben elengedhetetlen, hogy a tagság és a vezető testületek között élő legyen a kapcsolat. A folyamatos párbeszéd hiányának „köszönhetjük", hogy akkor is gyakran ért bennünket bírálat, amikor a hozzánk fordulók érdekében legjobb tudásunk szerint igyekeztünk eljárni. Ebből tanulnunk kell, hiszen érthető, hogy a tagság csak akkor ismeri el a szakszervezet munkáját, ha tudja, hogy a tisztségviselők, aktivisták mit teszek érte, hogyan képviselik érdekeit.

Az MSZMP 1983. évi határozatának szellemében mindenkiben tudatosítani kell a szakszervezetek szerepét, társadalmi jelentőségét. Meg kell tenni ezt azért is, mert szaporodnak azok a vélemények, amelyek megkérdőjelezik a szakszervezet szükségességét alakuló, változó társadalmunk politikai rendszerében. *Vannak, akik nyíltan, akadnak, akik burkoltan, közvetett módon igyekeznek hangulatot kelteni a szakszervezettel szemben.* Egyesek odáig merészkednek, hogy a mozgalom jogait is figyelmen kívül hagyják. Ebbe nem nyugodhatunk bele!

Elengedhetetlen, hogy növeljük tisztségviselőink és tagságunk politikai felkészültségét, harcosságát. Úgy kell működtetni a szakszervezet intézményrendszerét, hogy az lehetővé tegye az egyéni és a közösségi érdekek integrálódását, politikai képviseletét, ütköztetését, a közösségek jogos kívánságainak valós érvényesítését a különböző természetű és szintű döntési folyamatokban.

Legfontosabbnak azt tartom, hogy minden, a tagságot érintő kérdésben *társadalmi vita alapján kristályosodjék ki a szakszervezeti vezetés álláspontja, és minden lényeges kérdésben csak így szülessen döntés. Változatlanul érvényesnek tartom, amit ezekről Gáspár Sándor* elvtárs a magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusán mondott. Idézem:

„Erősíteni kell a szakszervezetek tevékenységében azt a készséget és képességet, hogy a tagságot foglalkoztató gondokat időben észleljük és a tagsággal együtt keressük és találjuk is meg a gyors és legjobb megoldást."

Társadalmunk alapja a munka

Tudjuk, hogy a szakszervezetek létezésük óta fontosnak tartották tagjaik gondolkodásának és magatartásának formálását. Úgy vélem, a jövőben ennek még inkább így kell lennie, s a nevelő munkának át kell hatnia a mozgalom valamennyi területét. Újra és újra tudatosítanunk kell, hogy társadalmunk alapja a munka, s az életkörülmények csak munkánk eredményeként fejlődhetnek. *Ismernünk kell azokat a közösségeket, amelyek képviseletét ellátjuk, hiszen a tagság tájékozottságának és gondolkodásának sokrétű ismerete nélkül befolyás, megújulás, nevelő munka, érdekképviselet nem képzelhető el.* Ugyanakkor nem szabad lebecsülnünk dolgozóink tájékozottságát.

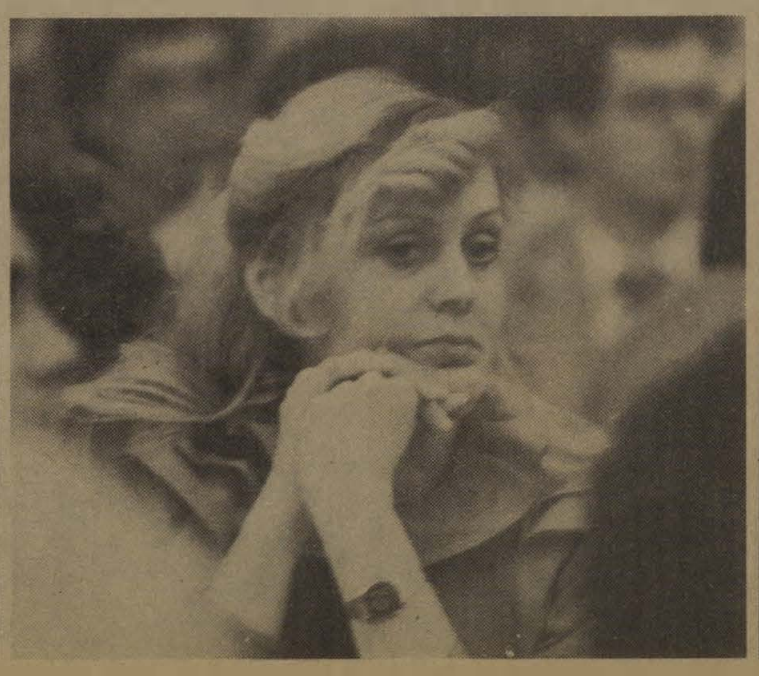
Nevelő munkánkban számolnunk kell azzal is, hogy ma egy társadalmi átalakulás részesei vagyunk. Találkozunk tehát értékváltással, keletkezéssel és elhalással, az értékek válságával, előítéletek feltámadásával, az ezek okozta bizonytalansággal vagy zavarral. Tudnunk kell azt is, hogy az értékvesztés, a közgondolkodás zavarai mögött szinte mindig valós problémák húzódnak meg. Amit sok ember érez, gondol és kifejez, csak ritkán lehet félreértés vagy véletlen műve.

Tudomásul kell vennünk, hogy a közgondolkodás differenciálódik, a nézetek és magatartásmódok ellentmondásosan változnak. Ez nehezedő feltételeket jelent a mozgalom számára is. Bonyolultabb körülmények között kell megtalálnunk a megoldásokat. a megújulás módozatait.

Továbbfejlődésünk fontos feltétele a szocialista demokrácia erősítése és szélesítése. Úgy kell építeni a vélemények sokféleségére, hogy azok tarkaságában ne tévesszük szem elől a lényeget, a fontosat. Fejlesztenünk kell vitamódszereinket is. Tudomásul kell vennünk, hogy egy konkrét kérdésben többféle álláspontnak is lehet létjogosultsága és adott esetben talán nem nekünk van igazunk. *Az egyet nem értés nem lehet hátrány; olyan lehetőséget kell látni benne, ami segítheti új utak, új megoldások megtalálását.* Ne egymás ellen, hanem

(Folytatás a 4. oldalon.)







Koszorus Ferenc főtitkár szóbeli kiegészítője

(Folytatás a 3. oldalról.)

egymással és egymásért vitatkozva keressük a problémák megoldását.

Egyre fontosabb a demokrácia gyakorlásában, hogy ne sértsük a kisebbségek érdekeit sem. A demokrácia egyik legfontosabb fokmérője éppen a kisebbségekhez való viszony. Azt hiszem, az érdekvédelemben és az érdekegyeztetés mechanizmusában a ritkábban vagy halkabban elmondottak is ugyanolyan figyelmet érdemelnek, mint amit naponta „hangtompító nélkül" hallunk.

Az érdekképviselettel összefüggésben azt is észre kell vennünk, hogy a szakszervezet önmagában nem gyógyír, nem megoldás minden bajra. Mint minden más intézménynek, a szakszervezetnek is adott mozgástere van, nem függetleníthető környezetétől, illetve az általános állapotoktól: *vagyis amit mások nem oldottak meg, azt nem biztos, hogy a szakszervezet el tudja intézni.* A szakszervezet önmagában nem képes a problémákat megoldani, de segítséget adhat az előrelépéshez, erősítheti az összefogást, a kollektív szellemet.

Még most sem kapott eléggé hangsúlyt, hogy a szakszervezet nem egy, a dolgozók közösségén kívül álló intézmény. Minden szakszervezet olyan lesz, amilyenné tagsága formálja, amilyen lelkesedéssel és hozzáértéssel a közösség ügyét szolgálja. A szakszervezeti munka tartalmának meghatározása a tagság feladata: *a vezető testületek az ehhez szükséges feltételek megteremtéséért és folyamatos fejlesztéséért felelősek.*

A szakszervezeti munka nem mindig hálás és nem is mindig népszerű. Jutalma az esetek többségében csak esetleges kétes értékű „dicsőség". Ha azonban minden tisztségviselő abban a meggyőződésben, vagy ha úgy tetszik, abban a hitben cselekszik, hogy ezzel munkatársainak, a kollektíva egészének, s így saját magának is segítséget nyújthat, hasznára lehet, akkor a „dicsőségért" végzett munka sem hiábavaló.

Koszorus Ferenc főtitkár végezetül még egyszer köszönetet mondott a tisztségviselőknek, aktivistáknak, és mindazoknak a párt-, állami, szakszervezeti és más szerveknek, szervezeteknek, melyek segítették a vasutas-szakszervezet munkáját.

A számvizsgáló bizottság jelentése



Kereszturi Pál, a számvizsgáló bizottság elnöke mondott szóbeli kiegészítőt az írásban kiadott jelentéshez. Elöljáróban hangsúlyozta, hogy a számvizsgáló bizottság — az eltelt időszakban végzett ellenőrzései alapján — a szakszervezeti gazdálkodás színvonalát jónak értékeli. Érvényesültek a szakszervezetek XXIV. és a vasutas-szakszervezet X. kongresszusán meghatározott gazdálkodási és szociális szempontok.

A gazdálkodás egészét elemezve megállapítható — mondotta —, hogy *az ésszerű takarékosság elve érvényesült, a belső ellenőrzés jól szervezett.* A költségek az ismert áremelkedések miatt jelentősen megnövekedtek, emiatt egyes években csak kis összegű központi tartalékok keletkeztek. 1985-ben a központi tartalékalap nagyobb összegű felhasználására került sor. Ezzel szemben az alapszervezeteknél jelentős forgóalap-felhalmozódás mutatkozik, aminek egy része elfekvő eszközkészlet.

A forgóalap-felhalmozódás a korszerűtlen tagdíjelszámolási rend következménye, mert az alapszervezeteknek a havi tagdíjbélyegek megvásárlásához pénzre van szükségük, ezért forgóalapot kell lekötniük.

A szakszervezet elmúlt ötévi gazdálkodása szabályszerű volt, társadalmi tulajdon elleni vétség nem fordult elő. A mozgalmi célok megkövetelik, hogy a szakszervezeti gazdálkodás egyensúlyát továbbra is az ésszerű takarékosság még hatékonyabb érvényesítésével kellő gondossággal végzett tagdíjmunkával őrizzük meg.

A beszámolási időszakban a tagdíjbevételek — a létszámcsökkenés ellenére — *az előző öt évhez viszonyítva, összesen 89 377 000 forinttal növekedtek,* a szervezettség 2,2 százalékos növekedése és a fizetési készség 0,4 százalékos csökkenése mellett. A tagdíjbevételek, illetve az átlagtagdíj emelkedése a bérfejlesztésekből adódott; a szervezettség és a fizetési készség megközelítően azonos szintű alakulása mellett.

Az évi 70-80 millió forint tagdíjbevétel átlagosan 50-70 forintos címletekben való eladása, havonta 130-150 ezer bélyeg elszámolása, kezelése sok munkával jár. A MÁV sajátos területi adottságai és üzemeltetési rendje ezt a munkát tovább nehezítik. Ezért szakszervezetünk szorgalmazza a tagdíjlevonással történő kiegyenlítést. A vasútigazgatóságoknál és a építési főnökségeknél már túlnyomó részben levonással egyenlítik ki a tagdíjakat.

A segélyezési tevékenység vizsgálatánál megállapították, hogy a SZOT és az elnökségi határozatokban foglaltak érvényesültek. A rászorultság elvének figyelembe vételével az egy személyre jutó segélyek összege emelkedett. A nyugdíjasok támogatása érdekében — a segélyeken kívül — az időszakos szociális gondozás továbbfejlesztéséhez az anyagi fedezetet biztosították.

Szakszervezetünk és az ÖTA gazdálkodása a beszámolási időszakban megfelelő volt.

Kereszturi Pál végezetül rámutatott, hogy a számvizsgáló bizottságoknak a jövőben több figyelmet kell fordítaniuk és nagyobb részt kell vállalniuk a szakszervezeti gazdálkodás, a jóléti alap és az ÖTA tervezéseinek, felhasználásainak ellenőrzésében.

Az ÖTA támogatási rendszere a szociálpolitika szerves része



Tolnai Ildikó, a központi vezetőség titkára a félszázalékos ÖTA jelentéséhez mondta el szóbeli kiegészítőjét. Bevezetőjében az alapítók szándékáról beszélt, majd így folytatta:

— A félszázalékos ÖTA segélyezési és támogatási rendszere ma szakszervezetünk egységes, egyeztetett szociálpolitikai tevékenységének szerves része. Van azonban néhány olyan sajátossága, amely a szakszervezeti munkán belül szükségessé teszi a viszonylagos elkülönítését. Ezek közül legfontosabb az, hogy a segélyezés anyagi forrását nem állami vagy vállalati eredetű pénzeszközök, hanem az aktív vasutasok és a nyugdíjasok önkéntességen alapuló megajánlásai képezik.

Az anyagi eszközök felhasználásának iránya meghatározott. Segélyeivel a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátásokat egészíti ki, úgynevezett céltámogatásra fordítható eszközökkel pedig a vasutasok, nyugdíjasok egészségvédelmét szolgáló létesítmények létrehozásához, bővítéséhez, korszerűsítéséhez nyújt segítséget.

A segélyezés fő tendenciája — amellett, hogy bevezettük a cukorbetegek segélyét és a nyugdíjasok gyógyszersegélyét — *a meglévő segélyekre való jogosultság kiterjesztése és azok összegének emelése volt.* A nyugdíjas kórházi ápolási segélyre például jogosultságot szerzett az eltartott hozzátartozónak minősülő házastárs is. A tényleges dolgozó esetében fenntartottuk a kórházi ápolási segélyt, annak ellenére, hogy a kórházi táppénz intézménye megszűnt. A tbc-sek házi ápolási táppénzéhez adott kiegészítés összeghatárát pedig több ízben is emeltük.

Szakszervezetünk megkülönböztetett figyelmet fordít a vasutas nyugdíjasok helyzetére, akiknek több mint kétharmada alacsony összegű ellátásból él. Különösen vonatkozik ez a közel 12 ezer 75 éven felüli, egyedül álló nyugdíjasra. *Életkörülményeik javításához az utóbbi években az ÖTA pénzeszközeit is jelentős mértékben felhasználtuk.* Kiterjesztettük az időszakos szociális gondozás intézményhálózatát. Ma már Vonyarcvashegyen, Balatonfüreden és Boglárlellén működik gondozó. Felemeltük az özvegyek s az alacsony nyugdíjjal rendelkezők segélykeretét. Ezzel a támogatással *a különösen hátrányos helyzetű nyugdíjasaink mintegy 15 százalékának tudtunk az átlagosnál nagyobb segítséget nyújtani.*

Az ÖTA a segélyezésen túl az elmúlt öt évben is hozzájárult a vasút-egészségügyi intézmények létesítéséhez, fejlesztéséhez. Ennek fő iránya — a MÁV Kórház rekonstrukciójának segítése mellett — az üzem-egészségügyi hálózat fejlesztése, az ezt szolgáló eszközök beszerzéséhez adott támogatás volt.

A segélyezés fő alapelvének a jövőben is azt tartjuk, hogy az anyagi eszközök legalább 80 százaléka közvetlen segélyezés útján visszakerüljön a tagsághoz. Ezen belül a fő hangsúlyt a nyugdíjasok segélyezésének továbbfejlesztésére kívánjuk helyezni. *Meg kell teremtenünk a nyugdíjasokkal való szervezett foglalkozás feltételeit is.* Folyamatosan figyelemmel kell kísérni a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátásokat a segélyek bővítése, kiterjesztése céljából, különös tekintettel a beteg és családos dolgozókra.

A céltámogatás keretében az üzemegészségügyi intézmények technikai szintjének fejlődését és a rehabilitációval összefüggő kutatásokat, fejlesztéseket indokolt támogatni. Ennek érdekében az ÖTA céltámogatásra szolgáló eszközein belül célszerűnek tartanánk egy, az előzőekben felvázolt célokat szolgáló rész elkülönítését, elfogadva a gondolattal azonosuló vasutas-kollektívák által felajánlott anyagi eszközöket is.

A központi vezetőség titkára ezután néhány módosító javaslathoz kérte a kongresszus támogatását. Itt elsőnek említette a nyugdíjasok gyógyszersegélyét, amely a jelenlegi formájában nem vált be. Mivel olyan feltételrendszer nem alakítható ki, amely lehetővé tenné a segély intézményes fenntartását, *indokolt a segélykérelmek méltányossági alapon történő elbírálása.* A segélyt az a rendszeres gyógyszerellátásban részesülő nyugdíjas tag kérhetné — naptári évenként egyszer —, akinek felmerült és igazolt gyógyszerköltsége adott naptári évben eléri vagy meghaladja az 500 forintot és segélyezését szociális körülményei is indokolják. *A kérelmek elbírálása az ügykezelési bizottság hatáskörébe kerülne.*

A X. kongresszust követően kapott jelzések alapján indokolt a cukorbetegsegély eltartott hozzátartozónak minősülő házastársra (élettársra) történő kiterjesztése.

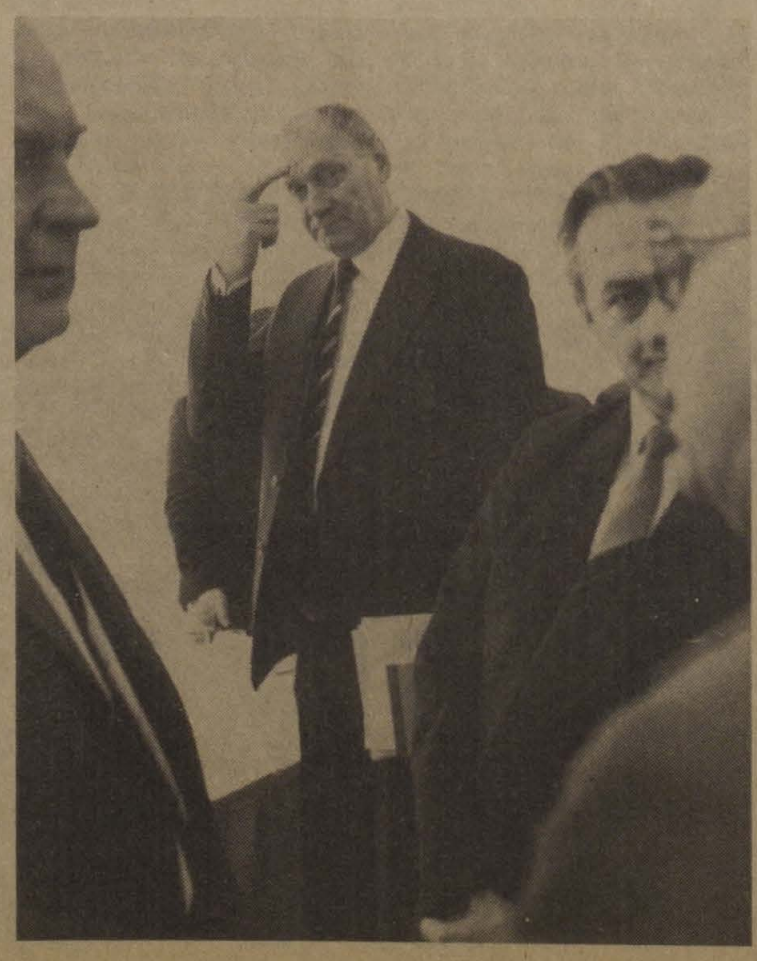
A szakmunkástanulók — amennyiben munkabérben részesülnek — a vasutas társadalombiztosítás hatálya alá tartozó biztosítottak. Erre való tekintettel indokolt megadni számukra azt a lehetőséget, hogy az ÖTA tagjai lehessenek.

A társadalombiztosítási jogszabályok szerint az anyasági segély összege 2500 Ft-ról 4000 Ft-ra emelkedett. A segély összegének emelkedése a népesedési helyzet javítására tett intézkedések része, aminek támogatása az ÖTA eszközeiből is indokolt, ezért javasoljuk a segély összegének 500 Ft-ról 800 Ft-ra történő felemelését. Ez az arány egyébként megfelel a társadalombiztosítás terhére járó anyasági segély növekedési arányának.

Végezetül köszönetet mondott mindazoknak, akik az ÖTA ügyvitelellátásában közreműködnek, munkájukkal segítik az alap célkitűzéseinek megvalósulását.

Ellesett pillanatok a kongresszuson







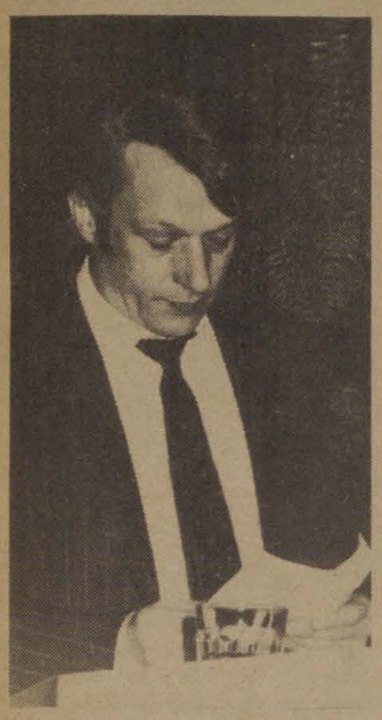




Vita a beszámolók és a határozati javaslat felett

A szóbeli kiegészítések elhangzása után szünet következett, majd Tolnai Ildikó titkár elnökletével folytatta munkáját a kongresszus. Megkezdődött a vita a beszámolók és a határozati javaslat felett. Elsőként *Tóth György*, a szolnoki körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője (főbizalmi) lépett a mikrofonhoz.

TÓTH GYÖRGY:
Rapszodikus a vezénylés



Bevezetőjében elmondotta, hogy a csomópont 511 mozdony- és vonatvezetője sokat tesz azért, hogy a vasút forgalma zavartalan legyen. Az elsők között csatlakoztak a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyhez és gyakran vállalnak kommunista műszakot is, amelynek bevételéből támogatják a nyugdíjasokat, és jutott belőle sportpálya bővítésére, a földrengés károsultjainak segítésére is.

A küldött ezután azokról a gondokról beszélt, amelyek a legjobban foglalkoztatják az utazószemélyzetet. Szóvá tette többek között a rapszodikus vezénylési rendet, a csm-szolgálat 12-ről 14 órára való emelését, valamint azt, hogy a dolgozóknak nem tudják kiadni a pihenőnapokat és a szabadságot.

A MÁV nagy értékű állóeszközeit az eddiginél hatékonyabb munkaszervezéssel jobban ki lehetne és kellene használni. A mozdony- és személyzetfordulók sem felelnek meg a követelményeknek. A jelenlegi gyakorlat szerint a személyzetet küldő igazgatóság csak addig kíséri figyelemmel az utazószemélyzetet, amíg útnak indult a vonattal. Utána már, a vonalon való hatékony foglalkoztatásával, szolgálati idejének maximális kihasználásával nem törődik. Példával is illusztrálta mindezt. A tehervonati mozdonyvezetőket a mozdonyhoz órára vezénylik, amely nincs egyeztetve a vonatok futásával. Ezért gyakran előfordul, hogy a „vezérek" tétlenül töltik idejüket, gépre várnak.

— Nincs összhang a vezénylés, az elegyrendezés és az irányítás között — jelentette ki *Tóth György*. — Emiatt sok az üres futás. Reformálni kellene a közbeváltások rendszerét és a teljesítmények folyamatos értékelését is.

A vidéki igazgatóságok egyre jobban érzik a budapesti szolgálati helyek úgynevezett elszívó hatását is, a nagyobb anyagi érdekeltség miatt. Szolnokon például egy mozdonyirányító 2100 forinttal több alapbér miatt kérte áthelyezését Ferencvárosba. A fiatalok többsége is — a jobb szociális körülmények és a több fizetés miatt inkább az üzemeknél, vállalatoknál keres munkalehetőséget.

A főbizalmi ezután felhívta a figyelmet arra is, hogy a vasúton évente 14 millió túlóra van, amelyből félmillió a szolnoki üzemfőnökségen képződik. Ennek okát jórészt a vezénylés szervezetlenségében látja. Mint mondotta, kevesebb túlórával is elvégezhetők lennének a feladatok, és akkor több pénz jutna az alapbérek növelésére. *A vasutasok nem túlórákkal, hanem jól szervezett munkával szeretnének többet keresni.*

HARTVÁNYI TAMÁS:
A tanulói alapszervek jó előiskolái a mozgalomnak



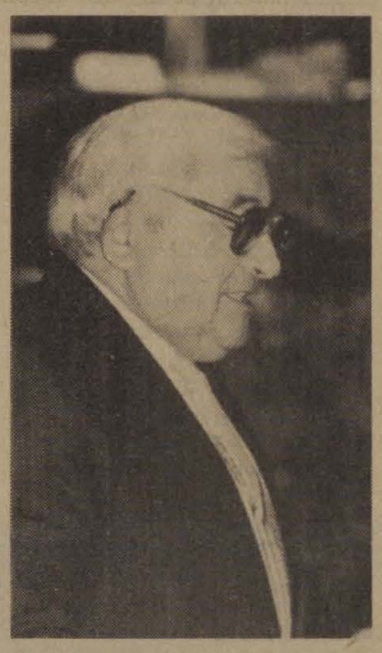
Szót kapott a kongresszuson a Budapesti Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet idén érettségiző diákja, *Hartványi Tamás* is. Elmondotta többek között, hogy hat évvel ezelőtt a Szakszervezetek Országos Tanácsa lehetőséget adott arra, hogy egyes hároméves képzést folytató szakmunkásképző intézetekben tanulói alapszervezeteket hozzanak létre. Már csaknem hat és fél ezer tanuló tartozik a Vasutasok Szakszervezetéhez, hat oktatási intézményben. Szervezettségük 90 százalék fölötti. Ez jelzi a mozgalom népszerűségét, felelősségét is.

— Iskolánk a vasút valamennyi ágazatára képez középkádereket, illetve villamos- és dízelszerelő szakmunkásokat — folytatta. — A szakmunkás- és a szakközépiskolai képzés nálunk párhuzamos, ezért a szakközépiskolai csoportokban is létrehoztuk a tanulói alapszervezeteket. Bebizonyosodott, hogy a „szakközepes" alapszervezetek is életképesek. Ezért célszerű lenne valamennyi vasutas szakközépiskolában létrehozni a tanulói alapszervezeteket.

A küldött javasolta azt is, hogy az őket tanító tanárok ne a Pedagógus Szakszervezethez, hanem a vasutas-szakszervezethez tartozzanak, mert *ez kedvezően befolyásolná az iskolai légkört, és a közös gondok orvoslása is könnyebb lenne.*

Az iskolai alapszervezeti tevékenység a szocialista demokrácia gyakorlásának jó előiskolája. Beleszólhatnak az iskola ügyeinek intézésébe, javaslatot tehetnek a társadalmi ösztöndíjak elosztására és gyakran mondanak véleményt az üzemekben való foglalkoztatásról. Részt vesznek a tanulmányi versenyek szervezésében, rendezésében. Felelősségteljes feladat számukra a bizalmiválasztás, hiszen nem mindegy, hogy ki képviseli az érdekeiket. A bizalmiak zöme lelkesen végzi munkáját, élni tudnak a lehetőségekkel.

JAKAB MIHÁLY:
Az építési gépkezelők távol a családtól dolgoznak



Jakab Mihály, az építési géptelep főnökség képviseletében kapott szót, és beszélt az építési szakszolgálat eredményeiről, gondjairól. Elöljáróban elmondotta, hogy az elmúlt öt esztendő alatt a főnökség egyenletesen fejlődött. Új szociális létesítménnyel, műhelycsarnokkal, géptárolóval, iparitanuló-bázissal gyarapodott. *A beruházások értéke elérte a 190 millió forintot.* A korszerű hazai és külföldi gépek értéke pedig — amelyeket az utóbbi időben vásároltak — meghaladta a 140 millió forintot. Ezután kijelentette:

— Az építési géptelep dolgozói teljesítették azokat a feladatokat, amelyeket részükre a vasút vezetői előírtak. A 6. főosztály nagy erőfeszítéseket tett ugyan az építési és fenntartási gépek műszaki állapotának fejlesztéséért, ennek ellenére a gépek állapotával mégsem vagyunk elégedettek, mert *nagyon sok gép állapota, üzemkészsége romlott. Pedig egyre nagyobbak a műszaki követelmények.*

Ezután a gépkezelők nagy fizikai megterheléséről, rossz munkakörülményeiről beszélt. A vágányon szolgálatot teljesítő gépkezelőknek — hiszen részt vesznek a forgalomban — tudniuk kell mindazt, mint egy mozdonyvezetőnek. A munka befejezése után még javítják és karbantartják a gépeket. A lakóhelyüktől, a családtól távol, állandó kirendelésben dolgoznak. Sokszor még a hétvégeken sem találkoznak szeretteikkel, mert gyakori a hét végi vágányzár. A második gazdaságban sem tudják jövedelmüket növelni, hiszen egész héten távol vannak. *Mindezek miatt a gépkezelői munkakör válságban van, egyre kevesebb fiatal választja ezt a szakmát.*

— *Ahhoz, hogy a dolgozók továbbra is vállalják a kedvezőtlen munka- és életkörülményeket, kiemelt bért és jobb szociális ellátást kell részükre biztosítani!* Ennek érdekében — javasolta az illetékeseknek — a jövőben többet kell tenni.

Ezután felhívta a figyelmet a különélési díjakkal kapcsolatos anomáliára. Rámutatott, hogy azok a vasutasok, akik Budapesten, jó körülmények között munkásszállón laknak (üzemi konyhán is étkezhetnek), azok naponta 30 forint különélési díjat vehetnek fel. Akiket viszont vidéki munkaterületen foglalkoztatnak (sokszor nincs bevásárlási lehetőség, nincs üzemétkeztetés, kényelmetlen a lakókocsi) csak 20 forint különélési díjat kapnak.

GOLDGRUBER PÁL:
Ferencváros és a körvasút nagyobb mozgásteret igényel



Goldgrubel Pál, a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség szb-titkára hozzászólásában kiemelte, hogy a tervfeladatokat az üzemfőnökség megalakulása óta — a frekventált létszám folyamatos csökkenése ellenére — kétszer kiváló szinten teljesítette. Az elmúlt esztendőre is a kiegyensúlyozott munka volt a jellemző. A létszámgondokat enyhítő lengyel vasutasok beilleszkedése is jól sikerült. Ennek köszönhető többek között, hogy tavaly, a második félévben javult az elegyfeldolgozás. Még mindig akadályozza azonban a vonatforgalmat a szomszédos igazgatóság vonalhálózatán gyakran előforduló torlódás. *Ilyenkor a kész vonatok a rendezőpályaudvarok induló vágányain vesztegelnek, amelyek nehezítik az elegyrendezést.* A budapesti körvasútnak és Ferencvárosnak nagyobb mozgástérre lenne szüksége. A jelenlegi igazgatósági határok miatt keleti irányból az üzemfőnökség körül van zárva.

Az szb-titkár ezután az üzemfőnökségek hatásköre kiszélesítésének szükségességéről beszélt. A munkaerő-, a bér- és költséggazdálkodásban is nagyobb önállóságra lenne szükség. Jó lenne az is, ha a kötelező mozdonykiadási terv felett rendelkezésre álló gépeket a szolgálati hely saját hatáskörén belül használhatná fel az elegymozgás gyorsítására, a fogadókészség növelésére.

Goldgrubel Pál ezután elmondotta, hogy az utóbbi időben növekedett a teljesítménybérben foglalkoztatottak köre, amellyel egy időben egyszerűbb lett az utazószemélyzet bonyolult elszámolási rendszere. Ennek ellenére még mindig bonyolult a bérezési rendszer, amelynek korszerűsítése a VII. ötéves tervben fontos feladat lesz.

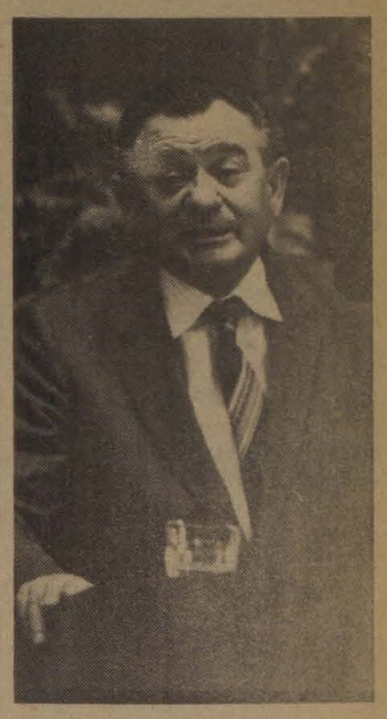
DR. LUGOSI JÓZSEF:
A középszervek átalakítása az új feladatokhoz igazodik

Dr. Lugosi József, a vasutas-szakszervezet szegedi területi intézőbizottságának titkára, a SZOT tagja, hozzászólásában kiemelte:

— A magyar szakszervezeti mozgalom, ezen belül a vasutas-szakszervezet fejlődése során mindig felismerte, hogy bizonyos időszakokban szükséges a mozgalom megújulása, az új helyzethez való rugalmasabb alkalmazkodás. Öt évvel ezelőtt új középirányítási formát vezettünk be, amitől a szakmai érdekek következetesebb érvényesülését, a tömegkapcsolatok erősítését, az áttételek kiküszöbölését vártuk. Ezek, mint a tények is bizonyítják, lényegében teljesültek.

— *A központi vezetőség néhány hónappal ezelőtt* — folytatta — *helyesen határozott úgy, hogy az irányítási struktúrát az új feladatoknak megfelelően ismét átalakította.* Ennek lényege az, hogy az elnökség és a középszervek között az alapszervezetek irányítását úgy ossza meg, hogy ezáltal a központi akarat érvényesülése mindkét vonalon erősödjön. Ugyanakkor lehetőséget teremt az alapszervezetek öntevékenységének még szélesebb kibontakoztatásához.

A központi vezetőség a testületek létszámát mértéktartóan korlátozta, hogy munkájuk hatékonyabb legyen. Helyesnek bizonyult az intézőbizottságok létrehozása, amelyek tagjai az alapszervezetek titkárai.



A kulturális, az agitációs, propaganda- és sportmunka is központi irányítás alá került. Ezáltal azok az anyagi eszközök, amelyek erre a célra rendelkezésre állnak, elnökségünk hatáskörébe tartoznak.

Dr. Lugosi József ezután felhívta a figyelmet a szakszervezeti munka aktuális kérdéseire, a legfontosabb tennivalókra.

HERNÁDI ISTVÁN:
Legjobb propaganda a megbízható szállítás

A miskolci vasútigazgatóság vezetője szenvedélyes szavakkal beszélt az igazgatóság vasutasainak helytállásáról és a legégetőbb gondokról, a gazdaságosabb szállítást akadályozó objektív tényekről.

Elöljáróban méltatta azokat az eredményeket, amelyek az elmúlt években születtek. Kiemelte, hogy az igazgatóság törzshálózatán korszerű biztosítóberendezések üzemelnek és sok új felvételi épületet adtak át. Javultak a munka- és szociális körülmények is. Modern üzemi konyhák, munkásszállók, laktanyák szolgálják a vasutasok kényelmét, majd így folytatta:

— *Sajnos, nehezíti munkánkat, hogy évek óta 1500 javításra szoruló vagon foglalja el az állomási mellékvágányokat, és az is, hogy nem dolgozhat 18 nagy teljesítményű villanymozdony, mert az ipar adós maradt a forgóvázak javításához szükséges alkatrészekkel.* Az árufeladás 85 százaléka 23 nagyvállalat termékeiből származik. Az áruk jelentős részét iparvágányokon rakják vagonokba. Ezért itt a szállíttatók sokkal érzékenyebben reagálnak a vasutasok jó vagy rossz munkájára, a kocsihiányra. Pedig területünkön a kocsiellátás gondjai sokasodnak.

Ezzel kapcsolatban a továbbiakban kifejtette, hogy a VII. ötéves tervben az ipari üzemek, bányák több terméket szeretnének vasúton szállíttatni, és ha nem lesz elegendő kocsi — hátráltatja majd a termelést, nehezíti a lakosság ellátását. 1983-ban 48 ezer, 1985-ben pedig már 53 ezer kocsit nem tudtak a fuvaroztatóknak rendelkezésükre bocsátani. A miskolci igazgatóságon ezért az év legnagyobb részében nem fuvarszervezőkre, hanem elegendő és műszakilag kifogástalan kocsira van szükség.

A kocsihiány már nevetségessé teszi a fuvarszerző propagandát, és csökkenti a vasút és a fuvaroztatók közötti bizalmat is. *A legjobb propaganda a pontos, megbízható szállítás lenne.*

Hernádi István elemezte a kocsihiány okait is. Többek között szóvá tette, hogy nem kellett volna megvárni, amíg 12 ezer kocsi használhatatlan lesz. A MÁV legfontosabb eszközét, a teherkocsiparkot akkor is rendbe kell tenni, ha emiatt átmenetileg veszteségesebben szállítunk. Egyre több üzem, bánya tereli kocsihiány miatt közútra termékeit.

— A kíméletlen rakodás következtében megsérült kocsikért a MÁV-nak kártérítést fizetnek — folytatta. — *Az elmúlt évben az egyik kohászati üzem annyi kártérítést fizetett a vasútnak, mint amennyit a fiókműhelyünkben összesen kocsijavításra fordítottunk.* Csak az a baj, hogy ezt a pénzt nem fordíthatják javításra, a fenntartási keret változatlan marad. Meg kell találni a pénzügyi lehetőségét annak, hogy a kártérítésért kapott pénzt azonnal a kocsik helyreállítására lehessen felhasználni.

Az elegytovábbítás gyorsítása, az alkatrészellátás biztosítása is lényegesen enyhíthetné a kocsiellátási gondokat. De a vállalatok is sokat tehetnének azért, hogy a helyzet kedvezőbb legyen. Az áruk gyors ki- és berakásával vagonok ezrei szabadulnának fel. *A kocsiálláspénz fizetése nincs arányban a vasútnak, a népgazdaságnak ily módon keletkezett kárával.* Elgondolkoztató az is, hogy tavaly 9237 vonatra későn jutott mozdony. Géphiány miatt több mint százezer órán át álltak a vonatok.

(Folytatás a 6. oldalon.)

Vita a beszámolók és a határozati javaslat felett

GÁSPÁR SÁNDOR:
A VII. ötéves terv nem egy a sok közül



A vitában felszólalt *Gáspár Sándor*, az MSzMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT elnöke is. Az MSZMP Központi Bizottsága és a Szakszervezetek Országos Tanácsa nevében megköszönte a vasutasok elmúlt években végzett áldozatos munkáját, és tolmácsolta *Kádár Jánosnak*, a Magyar Szocialista Munkáspárt főtitkárának személyes jókívánságait.

A SZOT elnöke hangsúlyozta, hogy a vasutasok nagy erőfeszítést tesznek az országos szállítási feladatok minél zökkenőmentesebb teljesítéséért, holott köztudott, hogy elismerésük ezzel nincs arányban. Nincs meg a vasutasmunkának az a rangja, tekintélye, ami joggal elvárható lenne. Ezt nemcsak a Vasutasok Szakszervezete és a SZOT látja, hanem a párt és a kormány is, és a vezetés eltökélt szándéka, hogy ezen változtasson.

A VII. ötéves terv feladatairól és lehetőségeiről szólva Gáspár Sándor kifejtette: *az elmúlt időszak megtanított bennünket arra, hogy szigorú reálpolitikát kell folytatni.* A terv előirányzatai jól mutatják, hogy a következő öt évben az embereket alapvetően érintő kérdésekben akarunk előbbrelépni. Ezt igazolja az áremelkedések üteme csökkentésének, a fogyasztás növelésének, a műszaki fejlesztés meggyorsításának, a nyugdíjak reálértéke megőrzésének szándéka. Ezek az elképzelések azonban csak akkor valósíthatók meg, ha a gazdaság a terv minden előírását maradéktalanul teljesíti. Az ország helyzetéből fakadóan ugyanis elsőrendű kötelezettség az adósságok törlesztése, aminek akkor is eleget kell tenni, ha a nemzeti jövedelmet nem sikerül a tervezett mértékben növelni. Akárcsak egyszázalékos elmaradás esetén is számítani kell arra, hogy a fogyasztás nem nőhet az elképzelt mértékben, hogy az árak emelkedési ütemét nem sikerül kordában tartani, a reálbérek is csak mérsékeltebben növekedhetnek és a műszaki fejlesztésben sem tudjuk megtenni az egyébként sürgető lépéseket.

Ezt azonban el kell — és lehet — kerülni, ha mindenki komolyan veszi, amit rábíztak, s pontosan, lelkiismeretesen végzi feladatait, a beosztottaktól a vezetőkig egyaránt — hangsúlyozta Gáspár Sándor. A magyar gazdaságban megvan a terv teljesítésének lehetősége, sőt, több is rejlik benne. A gazdaságot ma erős aránytalanságok jellemzik. *Vannak egyes szakmák* — köztük a vasút is —, *ahol a munka intenzitása már-már minden korábbi elképzelést felülmúl és a túlórákat is beszámítva a munkában töltött idő esetenként már a dolgozók egészségét, illetve biztonságát veszélyezteti.* Ezzel szemben bizonyos területeken megengedik maguknak azt a luxust, hogy 40 órás munkahétből csak 34-35 órát, vagy még kevesebbet dolgozzanak le.

Mint Gáspár Sándor mondotta, nagyon pontos kimutatásaink vannak arról, hogy a nemzetközi piacokon milyen veszteségek érnek bennünket — ilyen, vagy olyan okok miatt. Azt azonban még mindig nem vizsgáljuk elég alaposan, hogy milyen veszteségeket okoznak a munkahelyeken a fegyelmezetlenül, pontatlanul, megbízhatatlanul dolgozók, pedig ezeket a veszteségeket most már nem cipelhetjük magunkkal, hiszen a VII. ötéves terv nem egy a sok közül. Mindenkinek látnia kell, hogy ez a terv — és ennek maradéktalan teljesítése — hivatott megalapozni a társadalom további előrehaladását.

A szakszervezeti munkáról szólva a SZOT elnöke kifejtette: *tény, hogy ez a munka sokszínűbb lett, és sokat fejlődött az utóbbi években, de sok a javítani való is.* Erre elsősorban az alapszervezeti választások tapasztalatai figyelmeztetnek. A fejekben időnként megforduló szélsőséges nézetek pedig arra kötelezik a mozgalom vezetését, hogy érje el: a szakszervezeti munkát mindenki értékén kezelje és pontosan ismerje feladatait, lehetőségeit. A szélsőséges nézetekre utalva Gáspár Sándor elmondta, hogy vannak, akik azt várják, *a szakszervezet ne törődjön azzal, van-e pénz az igények kielégítésére, csak „nyújtsa be a számlát".* Ennek analógiájára vasutaspéldát hozott a szónok. A mozdonyvezető hazaadja a fizetését a feleségének, azután a hónap végén odaáll az asszony elé, s azt mondja: nem érdekel, van-e még pénzünk, nekem feltétlenül adjál kétszáz forintot. Hát ez egy háztartásban is elképzelhetetlen, akkor pedig hogyan lenne kivitelezhető „nagyban", egy szocialista gazdaságban? A másik véglet az, amikor azt várják, hogy amit más elrontott, azt hozza helyre a szakszervezet. Ez sem megy, mert a szakszervezetnek meghatározott funkciója van, hivatása szerint kell eljárnia.

Koszorus Ferenc beszámolójára is utalva a SZOT elnöke elmondta, hogy valóban az a látszat, mintha szocialista értékeink csökkentek volna, s az értékrendekben változás mutatkozik. A SZOT egyik legutóbbi ülésén is felvetették: *gyakran úgy tűnik, mintha a funkció adna hatalmat, a pénz pedig rangot.* De ez csak látszat, amin változtatni kell. El kell érnünk, hogy mindenki elfogadja: *csak a becsületes, pontos munka adhat jobb megélhetést, rangot és „hatalmat".*



vizsgáljuk, nem biztos, hogy a vasút helyzete annyira rossz, mint amennyire mi magunk beállítjuk. A vasút nem lehetetlenült el annyira, hogy ne lenne képes megfelelni az ország szállítási igényeinek. Főként, ha azt is beleszámítjuk, hogy a vasútnak most tízmillió tonnával kevesebb árut kell elszállítani, mint öt évvel korábban.

— *Nem állítom, hogy a vasúti munka könnyebb lett, hogy az eszközök ideális állapotban vannak, de azt el kell mondanom, hogy úgy látszik, nincs erőnk a munka pontosabbá tételére, minőségének javítására, pedig ez a feltétele annak, hogy visszaszerezzük a vasút becsületét* — hangsúlyozta Urbán Lajos. — A létszámcsökkenés, a fluktuáció ellenére sem következett be olyan változás a derékhad összetételében, amely lehetetlenné tenné ezt a javulást.

A miniszter ezután megerősítette: *a vasút fejlesztési lehetőségeinek számottevő bővülésére nem lehet számítani.* Központi forrásból nem lesz több pénz a fejlesztésre, saját erőből pedig nemigen tudja növelni jövőbeni anyagi lehetőségeit a vasút, hiszen többletteljesítményre belső okok miatt nem képes, de a népgazdaság igényei sem adnak rá módot. A munkát javítani mégis kell, s erre számtalan olyan lehetőség adódik, amely nem kíván lényeges anyagi befektetést, „csak" jobb munkát, melynek eredményeként a nem vasutasok is jobb érzéssel gondolnak a vasútra.

A miniszter ezután megemlítette, hogy a felsőbb szerveknek ki kellene dolgozni egy olyan közgazdasági szabályozórendszert, amely a vasút sajátosságait is figyelembe veszi, mert enélkül nehéz elképzelni a továbbfejlődést. Erről egyébként már szó volt az Állami Tervbizottságban és a gazdasági bizottság ülésein is. Remélhető, hogy a jövőben kedvező változásról lehet majd beszámolni.

Urbán Lajos leszögezte: *a vasút vezetői eddig keveset tettek a forgalomirányítás korszerűsítése érdekében.* A jövőben minden szellemi és fizikai erőt fel kell használni a jobbításra, a technológiák, a szokások megváltoztatására. Nem várhatunk arra, hogy a forgalmat csak akkor korszerűsítsük, ha korszerűbb mozdonyok, felkészültebb vasutasok és tökéletesebb információs hálózatunk lesz. A forgalomszervezés szolgálatába kell állnia a vasút vezetőinek, a szakszervezeti funkcionáriusoknak, minden vasutasnak, mert ezen áll vagy bukik a vasút megújhodása.

Végezetül a miniszter felhívta a figyelmet arra, hogy a vasutasok presztízsét, a közvélemény szimpátiáját csak úgy lehet visszaszerezni, ha kielégítjük a fuvaroztatók igényeit, ha kényelmesebb körülményeket biztosítunk az utasoknak, ha pontosabban közlekedtetjük a vonatokat.

KIRÁLY KÁROLYNÉ:
Budapesten létesüljön vasutas kulturális centrum



A kelenföldi körzeti üzemfőnökség szb-titkára, *Király Károlyné* elöljáróban tájékoztatta a kongresszust a jól sikerült kelenföldi rekonstrukció tapasztalatairól, a kivitelezők és a forgalmat példásan lebonyolító vasutasok helytállásáról, majd a budapesti területi intézőbizottság munkavédelmi bizottsága munkájának tapasztalatairól beszélt.

Elmondotta többek között, hogy a balesetvizsgálatok során nemcsak a hiányosságokat tárták fel, hanem az ok és okozati összefüggéseket is. *Sok balesetnél közrejátszott a szervezetlenség, a sok túlóra és az alkoholfogyasztás.* Növelik a balesetveszélyt a budapesti rendező pályaudvarok elavult berendezései, a korszerűtlen elegyrendezési technológia. A forgalmi munkakörökben állandósult létszámhiány miatt sokat kell túlórázni, s ez szintén veszélyezteti a dolgozók testi épségét.

— A forgalom zavartalansága érdekében a helyi vezetők kénytelenek eltűrni kisebb mulasztásokat, az utasítások megszegését — mutatott rá az szbtitkár.

Ezután javaslatot tett a kongresszusnak, hogy a szakszervezet támogassa egy vasutas kultúrcentrum létesítését Budapesten. Ezt azzal indokolta, hogy a vasutasok mindig érdeklődtek a képzőművészet, a kultúra iránt. Bizonyítja ezt a közelmúltban Celldömölkön rendezett kulturális és képzőművészeti találkozó is. A centrum létrehozására a Nyugati pályaudvar egyik kihasználatlan üzemépületében nyílna lehetőség, amihez meg szeretnék nyerni a dolgozók támogatását. Az épület átalakítása lényegesen kevesebb pénzbe kerülne, mint egy új épület létesítése.

Ehhez sok segítséget adhatnak majd a szocialista és munkabrigádok — a kultúrát kedvelő vasutasok nagy tábora.

URBÁN LAJOS:
A vasút helyzetét reálisan kell megítélni

Szót kért a kongresszuson *Urbán Lajos* közlekedési miniszter is. Elöljáróban elismerően szólt arról, hogy a küldöttek panaszkodás helyett arról beszélnek: *hogyan lehet jobban eleget tenni a vasútra váró feladatoknak.* A miniszter Gáspár Sándor megállapításához csatlakozva hangsúlyozta, hogy csak reálpolitikát lehet folytatni. Ennek első fázisa, hogy reálisan ítéljük meg a helyzetet és a lehetőségeket. Ha reálisan

A mandátumvizsgáló bizottság jelentése

A miniszter hozzászólása után az elnök *Volosinovszki Jánosnak*, a mandátumvizsgáló bizottság elnökének adott szót, aki jelentést tett a kongresszusnak a küldöttek összetételéről, a megjelentek számáról. A kongresszuson 265 küldött vett részt, ami azt jelenti, hogy határozatképes volt.

A mandátumvizsgáló bizottság jelentésének elfogadása után Tolnai Ildikó a vasutasszakszervezet vezetői nevében köszöntötte a központi vezetőségben több évtizedig eredményesen tevékenykedő tagokat. A testületben kifejtett eredményes munkájuk elismeréseként Gyócsi Jenő átadta az elnökség által alapított emlékplakettet *Bónis Lajosnak, dr. Gróf Józsefnek, Molnár Györgynek, Molnár Gábornak, Fodor Sándornak, Gazsi Lajosnénak, Nagy Istvánnénak* és *Szádóczki Istvánnak.*

Ezután virágcsokorral köszöntették a kongresszus legidősebb küldöttét, Gyócsi Jenőt, és a legfiatalabbat, Kocsis Zsuzsannát, a dombóvári szakmunkásképző intézet bizalmiját, s ezzel a kongresszus december 11-én este befejezte munkáját.



Gyócsi Jenő átadja az emlékplakettet Molnár Gábornak

Másnap, vasárnap nyolc órakor ismét a beszámolók és a határozat feletti vitával folytatódott a tanácskozás, Tolnai Ildikó elnökletével.

GADANECZ BÉLA:
A történelmi tradíciók az idő kötőanyagai



Elsőként *dr. Gadanecz Béla* tudományos tanácsadó, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársa lépett a mikrofonhoz. Hozzászólásában utalt arra, hogy — tíz évvel ezelőtt — a IX. kongresszuson megválasztott vezetőség felismerte: a tradíciók az idő kötőanyagai; a múlt ismerete nélkül lehetetlen a jelen megértése, a jövő tudatos alakítása.

E felismerést munkásmozgalmi hagyományaink feltárásának ösztönzése és ápolása követte. A vasutas munkásmozgalom története például a szakszervezeti oktatás tematikájának része lett. A vasutas munkásmozgalom tíz kiemelkedő harcosa születésének századik évfordulóját koszorúzással tette emlékezetessé a szakszervezet. Ezen kívül több KISZ-szervezet és számos szocialista brigád választotta forradalmár elődeinket névadójául. Megjelent a MÁV Vezérigazgatósága és szakszervezetünk kiadásában *A vasutas munkásmozgalom története, a kezdetektől 1945-ig* címmel.

Gadanecz Béla a továbbiakban elmondta, hogy a szakszervezet a maga történetét máig is 1945-től eredezteti, ami azt sugallja, hogy a vasutasok csak a felszabadulás után alakították meg szakszervezetüket. A történeti tények azonban arról tanúskodnak, hogy az osztálytudatos vasúti munkások körében már az 1890-es évek közepén megérlelődött az önálló, iparági vasutas-szakszervezet megalakításának gondolata. Erről határoztak 1896. szeptember 20-i gyűlésükön. Ezért javasolta, hogy a kongresszus bízza meg az újonnan megválasztott központi vezetőséget, hogy a feltárt történelmi tények alapján, az illetékes intézmények bevonásával vizsgálja meg: *tekinthetjük e 1896. szeptember 20-át szakszervezetünk születésnapjának?* Ha igen, gondoskodjon a 90. évforduló méltó megünnepléséről.

Vita a beszámolók és a határozati javaslat felett

KŐHALMI VILMOS:

Az ifjú vasutasokra mindenkor lehet számítani



A szombathelyi KÜF műszerész, a SZOT tagja, az ifjú vasutasok életéről, munkájáról és az őket foglalkoztató gondokról beszélt. Megállapította, hogy a fiatalokkal való foglalkozás fontos helyet foglal el a párt és a tömegszervezetek munkájában, így a vasutas-szakszervezetében is. A vasutas fiatalok kiveszik részüket a gazdasági és a közéleti tevékenységből egyaránt. Részt vesznek az Alkotó ifjúság pályázatokon, a Szakma Ifjú Mestere és egyéb vetélkedőkön, versenyeken. A szocialista brigádmozgalomnak is aktív segítői. Újításaikkal, találmányaikkal — amelyek jelentős anyag- és energiamegtakarítást eredményeztek — már sokszor felhívták magukra a figyelmet.

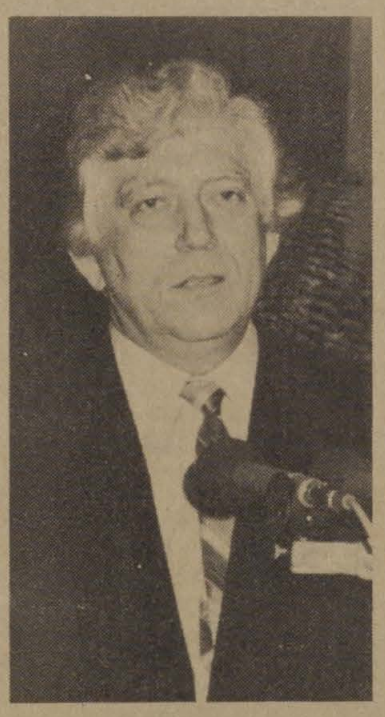
A küldött ezután rámutatott, hogy csak ott lehet eredményes az ifjúsági munka, ahol jó munkakapcsolat alakult ki az ifjúsági bizottság és a KISZ-szervezetek között. A szakszervezet és a KISZ együttműködése is gyümölcsöző és sokrétű lehet, ha megfelelően összehangolják az érdekeket.

Kőhalmi Vilmos ezután hangsúlyozta, hogy a fiatalokat éppúgy érinti a vasút kedvezőtlen bérrendszere, mint az idősebbeket, ezért annak a mai követelményekhez való igazítása a jövőben fontos feladat lesz, csakúgy, mint az egyen-, munka-, és védőruhák minőségének javítása. Ezután beszélt arról is, *hogy a fiatalok pályakezdése, beilleszkedése nem mindig zökkenőmentes,* annak ellenére, hogy a vasút sok segítséget nyújt ehhez. Véleménye szerint nemcsak a fórumokon kell foglalkozni a fiatalokkal, hanem a szolgálati helyeken, a mindennapi munka során is.

Befejezésül az ifjúsági parlamenteken szerzett tapasztalatokat összegezte, kiemelve azt a tényt, hogy az ifjú vasutasok mindig komolyan készülnek erre a fontos rendezvényre. Gondjaikról, eredményeikről őszintén beszámolnak, de a javaslataikra kapott válaszok sokszor sablonosak.

FODOR ISTVÁN:

Mindenkinek érdeke, hogy békében éljen



Felszólalt a kongresszuson *Fodor István,* az Országos Béketanács titkára is. Elöljáróban néhány elgondolkoztató adatot közölt a résztvevőkkel. Elmondotta, hogy a genfi csúcstalálkozó percenként 36 ezer dollárba került, ám ez alatt a perc alatt is a világon ennek 276-szorosát költötték fegyverkezésre.

A magyar békemozgalomról szólva kifejtette, hogy az megalakulásakor, 36 évvel ezelőtt elsősorban csak az értelmiségiek mozgalma volt. Ma már más a helyzet. Felismertük, hogy az értelmiségiek fontos szerepe mellett nem nélkülözhető az új értékeket teremtő munkások véleménye, javaslata sem a mozgalomban.

— Kijelenthetjük — folytatta —, hogy az utóbbi években *önálló arculatú békemunka alakult ki a szakszervezetekben,* és ez a legkarakterisztikusabban a vasutas-szakszervezet tevékenységében bontakozott ki. Ez a tény a vasutasok hivatásszeretetével magyarázható. A sínpárok nemcsak városokat és országokat kötnek össze, hanem embereket, népeket is — így ha valakinek érdeke a béke, a vasutasoknak különösen az. *Békevágyuk bizonyítéka az is, hogy az országban több száz vasutas békecsoport működik.* Különösen a budapesti igazgatóság munkája fontos, mert a különböző rendezvényeken ők adják a legtöbb segítséget.

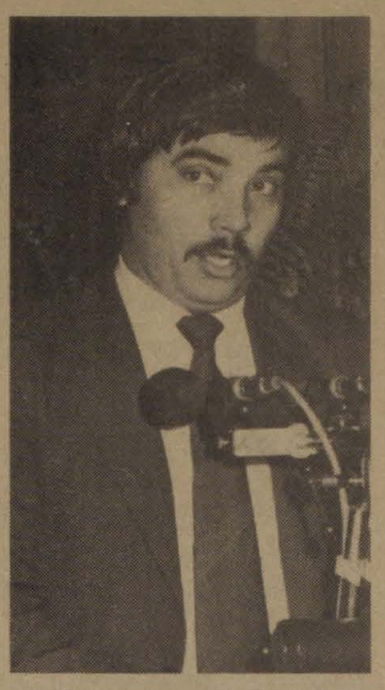
Befejezésül elmondotta, hogy a hirosimai atomrobbantás 40. évfordulójára a japánok az ENSZ minden tagállamától rézpénzeket kértek, hogy abból majd egy harangot öntsenek és annak megkondításával is kifejezzék a világ békevágyát. A harangba országunk 400 kétforintosát is beolvasztják.

BARABÁS ZOLTÁN:

A munkaverseny-mozgalom fontos eleme a termelésnek

A záhonyi üzemigazgatóság több mint hétezer dolgozója nevében szólalt fel *Barabás Zoltán,* festő. Elmondotta, hogy területükön — a bizalmi- és az alapszervi választások során — a tisztségviselők 45 százaléka cserélődött. Ezáltal javult a fiatalok aránya a bizalmiak és főbizalmiak körében. A különböző szintű beszámolókon részt vevők sürgették az üzemirányítás korszerűsítését, a fegyelem megszilárdítását, az árukárok csökkentését.

A beszámolási időszakban Záhony vasutasai, szakszervezeti tisztségviselői legfontosabb feladatuknak az áruátrakás és szállítás gyorsítását tekintették.



A szállítási igényeket *sokszor nagyon nehéz körülmények között elégítették ki.* Sajnos, az utóbbi években csökkent az átrakásra, elszállításra felkínált mennyiség. Ezért az üzemigazgatóság vezetői a gazdálkodás színvonalának javítására, a dolgozók egyenletes foglalkoztatására, biztosítására törekedtek.

Záhonyban a munkaversenymozgalom mindig fontos része volt a termelésnek. A szocialista és munkabrigádok eredményesen vettek részt a legfontosabb feladatok megvalósításában, a munkafegyelem erősítésében. Több mint 20 éves a nemzetközi határforgalmi munkaverseny. Pártunk XIII. kongresszusa tiszteletére a szovjet vasutasok tettek felajánlást, az üzemigazgatóság dolgozói pedig a szovjet kommunista párt XXVII. kongresszusa tiszteletére vállaltak többlet munkát.

NYÁRI GYULA:

A bérezésnek a vasúton is jobb munkára kell ösztönözni



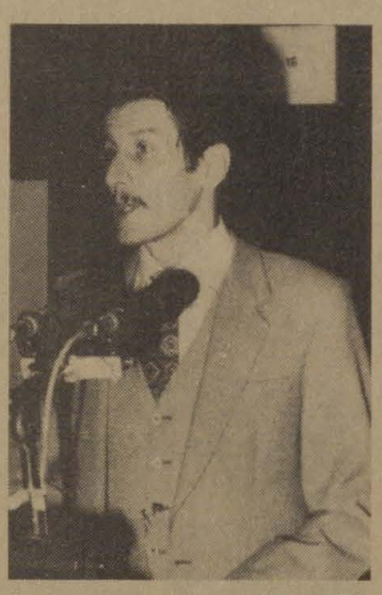
Nyári Gyula, a pécsi igazgatóság pártbizottságának a titkára bevezetőjében az anyagi érdekeltség megteremtésének szükségességét emelte ki. Véleménye szerint a differenciálásról csak beszélünk és annak elmulasztásakor felsorakoztatjuk az akadályozó tényezőket. Az „egyenlősdi" nem okoz feszültséget, de nem is ösztönöz a kiemelkedő, a minőségi és hatékony munkára. Kis túlzással azt is lehetne mondani, hogy a vasúton nem a munkára, hanem a túlórára orientált bérezés valósul meg.

A küldött beszélt a szocialista munkaverseny ellentmondásairól is.

— Néhány helyen még előfordul — jelentette ki —, *hogy a szocialista munkaversenymozgalmat a tervszerűtlen munka korrigálására használják fel.* A szervezetlenséget, a termelés lemaradását társadalmi munkával igyekeznek ellensúlyozni.

VALKAI CSABA:

A vasutasok képesek a legégetőbb gondok orvoslására



Valkai Csaba szentesi küldött elmondotta, hogy már a X. kongresszusra is megírta hozzászólását, de akkor nem kapott szót. Most annak egy mondatát idézte: „büszke és boldog vagyok, hogy vasutas lehetek". Ma már nem így fogalmazok.

— Nem szégyenlem ugyan, hogy vasutas vagyok, de a boldogságot nem ez jelenti az életemben.

Ezzel a kijelentéssel arra célzott, hogy azóta a vasút sokat vesztett presztízséből, társadalmi megbecsüléséből. Reményének adott kifejezést, hogy a jövőben ez kedvezően változik majd, mert a vasutasok nagy többsége képes arra, hogy orvosolja a legégetőbb gondokat. A csökkenő létszám ellenére is sokan vannak azok, akik magukénak érzik a vasutat, szeretik munkájukat, hivatásukat.

KAJCSA JÓZSEF:

A nyugdíjasok többsége reálisan ítéli meg helyzetét

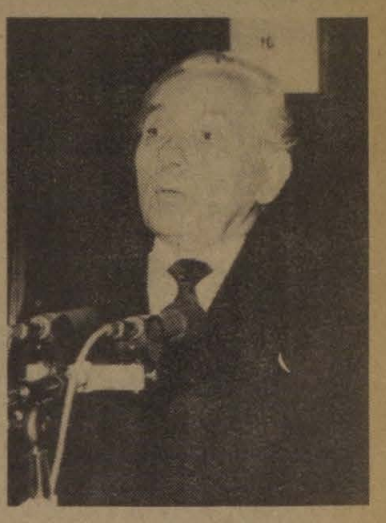
Szót kapott a vitában *Kajcsa József,* a vasutas-szakszervezet alelnöke is, aki a központi vezetőség nyugdíjas szakbizottsága nevében beszélt a nyugdíjasokat leginkább foglalkoztató kérdésekről.

— *A nyugdíjas vasutasok többsége reálisan, a körülményeknek megfelelően ítéli meg helyzetét* — mondotta. — Az utóbbi időben a vasutas-szakszervezet sokat tett érdekükben. Elég, ha csak az utazási és szállítási kedvezményekre, a MÁV gyógyintézetek igénybevételének lehetőségeire gondolunk. A X. kongresszus óta a nyugdíjas özvegyek saját jogon kapnak utazási kedvezményt és kiterjesztették a házastársakra a 25 napon túli gyógyintézeti kezelés után járó segélyt is.

— Fontosnak tartom — folytatta —, hogy nyugdíjasaink ott vannak a szakszervezet különböző szintű választott testületeiben, ahol képviselhetik társaik érdekeit. A nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselők — nemritkán 80 évesen is — részt vesznek a különféle tanfolyamokon. *Kevés szakma dicsekedhet azzal, hogy nyugdíjasaik 70 százaléka tagja a szakszervezetnek.*

Kajcsa József nem hallgatta el azokat a gondokat sem, amelyek a legjobban keserítik a nyugdíjasok életét. Köztudott, hogy több mint 75 ezer idős nyugdíjas háromezer forintot sem kap havonta. Megélhetésük — a velük való törődés és a segélyek ellenére is nehéz. Valamelyest javítja életkörülményeiket a január 1-től érvénybe lépett új nyugdíjintézkedés, de az áremelés fedezetére a havi 150 forint még nem elegendő.

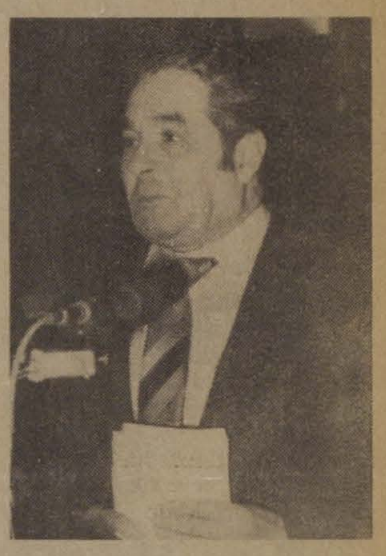
Befejezésül szólt a nyugdíjasok egyik legégetőbb gondjáról, a szolgálati lakásban élők, az úgynevezett jogcím nélküli, jogtalan lakáshasználók helyzetéről.



— *Azok, akik életük nagy részét a vasúton töltötték, akik hosszú szolgálati idejük alatt a fegyelmezett munkához szoktak, sértőnek, megalázónak tartják az említett jogi kifejezést, a lakáshoz való jogtalanságukat.* A vállalati és egyéni érdekek egyeztetésével, az illetékesek gyors intézkedésével ezt a jogos panaszt a jövőben orvosolni kell.

FODOR SÁNDOR:

Az elégedett emberek könnyebben lelkesíthetők



Fodor Sándor miskolci vonatvezető, aki régóta tagja a központi vezetőségnek, hozzászólását azzal kezdte, hogy 40 évi vasúti szolgálat és 30 évi szakszervezeti munka után nyugdíjba vonul. Mint sokat tapasztalt tisztségviselő fejtette ki véleményét a szakszervezeti munkáról, a vasúthoz való hűségről, a mozgalom iránti elkötelezettségről. *Ezután felhívta a figyelmet a káderpolitikai munka fontosságára,* hiszen a vasutasok nagy része is azt vallja, hogy az érdekképviselet csak akkor lehet hatékony, ha a szolgálati helyeken rátermett vezetők képviselik az ügyüket. Véleménye szerint a vasúton is egyre több az érettségizett, diplomás, fiatal szakember, akiknek felkészültsége nagyon jó, de kevés a tapasztalatuk a termelőmunkában. Még nem ismerik eléggé a vasúti munka minden fázisát, a kétkezi munkások világát. A jövőben a szakszervezetnek erre is jobban oda kell figyelni, *mert a fizikai dolgozók bizalmát csak úgy lehet megnyerni, ha a fiatal vezetők is értik és becsülik munkájukat.*

A továbbiakban rámutatott arra, hogy sokan liberalizmussal vádolják a szakszervezetet, hogy olcsó népszerűségre törekszik és jogtalan előnyöket igyekszik kiharcolni a dolgozóknak.

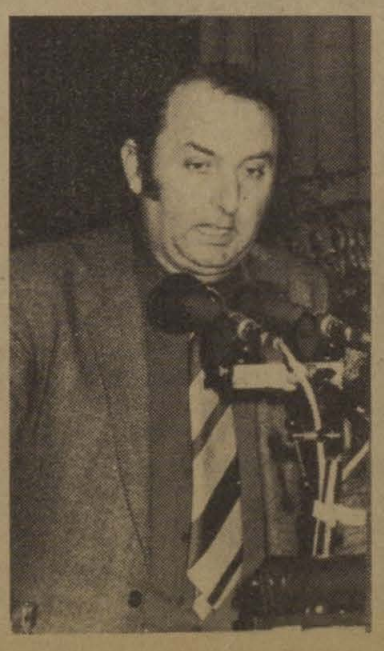
Példaként elmondotta, hogy 1982 őszén, a központi vezetőségi ülésen szakszervezetünk kiállt a társszakszervezetek tagjaiért a vasúti kedvezmény meghagyása ügyében, továbbá kezdeményezte, hogy a kirendelést 1986 januárjától szakszervezetünk nem támogatja. Akkor néhány gazdasági vezető ezt szinte *„szentségtörésnek"* tekintette.

A szakszervezet szerepe, hatásköre azonban hazánkban szilárd alapokon nyugszik, amit az MSZMP KB állásfoglalása is egyértelműen bizonyít. Az 1983. évi határozat világosan kifejti az önállóság és függetlenség fogalmát. Az ott leírtak szerint kell értékelni a szakszervezetet minden állampolgárnak.

Fodor Sándor befejezésül arra hívta fel a megválasztásra kerülő új központi vezetőség figyelmét, hogy továbbra is eredményesen, *harcosan képviseljék a vasutasok jogos érdekeit, mert az elégedett ember könnyebben lelkesíthető a nehezebb feladatok megoldására.*

SINTÁR ISTVÁN:

A biztonságos szállítás alapja a korszerű biztosítóberendezés



Sintár István, a jobbparti biztosítóberendezési fenntartási főnökség szakszolgálatának dolgozói nevében kapott szót a kongresszuson.

— A gazdaságos és biztonságos szállítás egyik alapfeltétele a vasúton a megbízhatóan üzemelő biztosítóberendezési és távközlési hálózat — mondotta. — *Ahol korszerű berendezések üzemelnek, a tapasztalatok szerint ott a kereskedelmi és szállítási szakszolgálat létszámgondjai is enyhülnek.* Ezek a berendezések, a korszerű elektronika kvalifikált műszerészeket, üzemmérnököket követel, hiszen enélkül nem lehet biztonságosan üzemeltetni a korszerű technikát.

(Folytatás a 8. oldalon.)

Vita a beszámolók és a határozati javaslat felett

(Folytatás a 7. oldalról.)

Bejezésül elmondotta, hogy a főnökség dolgozóinak munkájára az utasok, a társszolgálat dolgozói csak üzemzavar esetén figyelnek fel. Talán ennek tulajdonítható, hogy elismerésük, megbecsülésük nem mindig áll arányban erőfeszítéseikkel. Ezért gyakran jól képzett szakemberek az előnyösebb munka- és létfeltételek miatt más vállalatokhoz szegődnek.

PIROSKA JÓZSEF:
Nagyobb önállóságot a külszolgálati egységeknek



A hatvani körzeti üzemfőnökség szb-titkára bevezetőjében elmondotta, hogy a vasúti átszervezés a hatvani csomópontot is érintette. 1981 áprilisában a csomópont a budapesti igazgatóságtól a miskolci igazgatóság felügyelete alá került. Létrehozták a körzeti üzemfőnökséget is, amely sok változással járt. A megváltozott szervezeti keretek között természetesen ellentmondások is keletkeztek, amelyek feloldása nem mindig sikerült.

Példát is mondott erre. Az első vonalban dolgozó kis- és középállomások jog- és hatásköre az üzemfőnökségek létrehozása után csökkent. *A jövőben a külszolgálati egységeknek nagyobb cselekvési teret, önállóságot kell biztosítani.* A vasutasok többsége nem azért megy szolgálatba, hogy a jelzők előtt vagy az állomásokon tétlenül várakozzon, hanem dolgozni akar. Éppen ezért a hatékonyabb munkáltatás megteremtése már elodázhatatlan.

Piroska József a továbbiakban beszélt az ösztönzőbb bérrendszer kialakításáról, és arról, *hogy a többletjövedelem elszámolásának alapja a végzett munka, ne pedig a jelenléti idő legyen.*

DR. VERESS LÁSZLÓ:
Egészségügyi ellátás magas színvonalon



A MÁV szegedi Területi Egészségügyi Központ vezetője, dr. Veress László, a vasút-egészségügyi szolgálat kollektívájának nevében szólalt föl a kongresszuson. Elmondotta, hogy az egészségügyi szolgálatnak a vasúti szervezeten belüli helyzete optimális. Ezt az elmúlt évi szervezési módosítás tovább erősítette. A hálózat hosszú távon is alkalmas arra, hogy szolgálja a vállalati célok megvalósítását, a vasutasok egészségvédelmét. *Ma már valamennyi olyan körzetben, ahol azt a létszám indokolja, főfoglalkozású orvos működik.* A műszerezettség pedig mindenütt kellően biztosított.

Ilyen feltételek mellett a vasútüzemorvosok és a munkájukat irányító területi egészségügyi központok hatékonyan dolgozhatnak. Kórházaink és szanatóriumaink is magas szintű gyógykezelést, illetve utókezelést végezhetnek.

Kiemelt feladatként kell kezelni — mondotta befejezésül — a munkaélettani és ergonómiai vizsgálati eljárások kiterjesztését, megteremtve annak szervezeti feltételeit a rendelőintézetek laboratóriumaiban. Az év elejétől kezdődően az iparegészségügyi szűrővizsgálatok nagy részét a területi egészségügyi központok végzik, s ezáltal az alapellátás tovább bővül.

gondja a létszámhiány. Bár az is igaz, hogy *20 éves tendenciát tört meg a tavalyi bérrendezés. Hatására 840-nel nőtt a vasutasok száma,* igaz, nem a legszükségesebb területeken. A hiány bizonyos munkakörökben megmarad, ezért a kirendelésekre továbbra is szükség lesz. A jövőben azonban azt szeretnénk, hogy a vasutasok ne kényszerből, hanem önként vállalkozzanak erre a munkára, természetesen nagyobb fizetésért. 1986-ban 30 százalékkal növekszik a kirendelésre szánt összeg.

A szervezési munkákkal kapcsolatban a vezérigazgató visszautasította azokat a vádakat, miszerint a vasútnál nem szervezés, hanem „szervezgetés" folyik. Példának említette a vágyányzárak alapos tervezését, amelyet határidő előtt végrehajtottak, s ez több mint 100 millió forint megtakarítást eredményezett. Az igazgatósági határok kérdésében leszögezte: *nem lesz további változtatás.* A szolgálati helyek önállóságának problémái viszont sürgős intézkedéseket követelnek.

Tűrhetetlen, hogy egy sor helyen az 1-es és 2-es csoportú vezetőnek semmiféle fegyelmi jogköre nincs, ugyanakkor elvárják tőlük, hogy munkahelyükön a szó nemes értelmében, uralják a helyzetet. Persze, nemcsak jogról van szó, hanem szeretnénk ezeknek az embereknek erkölcsi, anyagi megbecsülésében is előbbre jutni.

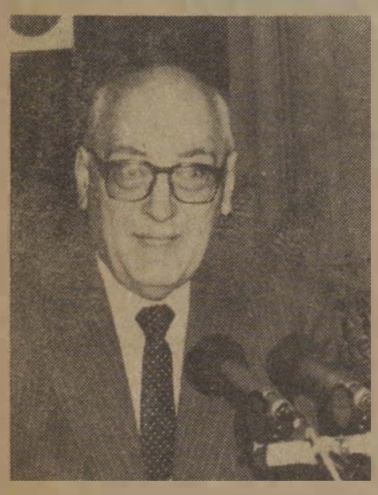
A túlórákról a következőket mondotta a MÁV vezérigazgatója:

— A túlóra mértéke ma nagyon magas, de mindaddig, amíg az alapbérhez viszonyítva a műszakpótlék, a túlórapótlék, a munkahelyi pótlék majdnem megduplázza az alapkeresetet, lehetetlen e kérdést megnyugtatóan rendezni. *Nem kétséges, hogy az alapbéreket emelni kell, ám ezt csak akkor lehet, ha a túlórát csökkentjük.*

Hozzászólásának végén a MÁV vezérigazgatója szóvá tette, hogy a különböző fórumokon túlságosan sokat beszélünk a vasút bajairól. A vasutasokat demoralizálja, hogy unos-untalan problémáikat feszegetik.

— *A vasúton nekünk kell rendet teremtenünk, ezt semmiféle állami támogatás, külső segítés nem fogja helyettünk megoldani.* Meggyőződésem, hogy a VII. ötéves terv végrehajtásához minden adottsággal rendelkezünk; programunkkal a vasút közösségmegtartó ereje is javítható — fejezte be hozzászólását a vezérigazgató.

DR. KERKÁPOLY ENDRE:
A vasúti közlekedés kíméli a környezetet



A Közlekedéstudományi Egyesület elnöke hozzászólásának elején leszögezte, hogy a kormányzatok világszerte bizalommal vannak a vasút iránt, elismerik annak fontosságát a gazdaságban, és támogatják is azt. A támogatás azonban nem mindenütt megfelelő: sok esetben csak alkalmanként segítik a vasutat, így a műszaki fejlesztés üteme nem egyenletes. Az egyes országok közlekedéspolitikával kapcsolatos elgondolásai az utóbbi években megváltoztak. Az egyik ilyen változás a gazdaság és a környezetvédelem szembeállásai és szempontjai. *A vasút építése, a vasúti közlekedés nem rombolja a környezetet, hanem inkább környezetkímélő a többi közlekedési ághoz viszonyítva.*

A műszaki fejlesztés fontosságáról — többek között — ezeket mondotta:

— *Jó pálya, megfelelő járművek, biztosítóberendezések nélkül nem lehet forgalmat szervezni.* A nehéz gazdasági helyzet nem csökkentheti a műszaki fejlesztésre fordított összegeket, az import és energiatakarékosság, a gazdaságosabb üzemvitel egyaránt a műszaki fejlesztés fontosságára figyelmeztet. A tudomány eredményeinek optimális hasznosítása rendkívül fontos. Ezen a téren egyesíteni szükséges minden külső és belső erőt: az egyetemeket, a kutatóintézeteket. Az eredményeket pedig hasznosítani kell.

A műszaki fejlesztéshez nemcsak anyagi eszközök kellenek — hangsúlyozta hozzászólásában a KTE elnöke —, a szellemi erők minél jobb kihasználására van szükség: a mérnökök, a technikusok képzésére, illetve továbbképzésére.

— A Közlekedéstudományi Egyesület és a Vasutasok Szakszervezete között rendkívül intenzív kapcsolat alakult ki, ennek az együttműködésnek sok pozitív eredménye van — mondta befejezésül dr. Kerkápoly Endre.

NAGY LAJOS:
A bejárók közérzetét a vasút munkája is befolyásolja



Nagy Lajos, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának vezető titkára hozzászólásában elsősorban szűkebb hazájának, Vas megyének szakszervezeti munkájáról beszélt. Elmondta, hogy a megyében közel 40 ezer bejáró dolgozó van, akinek legnagyobb része vasúton érkezik a munkahelyére, *tehát közérzetüket a vasút munkája lényegesen befolyásolja.*

Beszámolt arról is, hogy a szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemegysége körültekintő fejlesztési munka eredményeként jelentős változásokat ért meg. Az üzemet jó munkahelyi körülmények, színvonalas szociális létesítmények jellemzik. A kollektíva a Nyugati pályaudvar csarnoktető-szerkezetének építésén, a rákosi motorszín tetőszerkezetének átalakításakor már bizonyította szakmai felkészültségét.

A küldött ezután köszönetet mondott a celldömölki építési főnökség kollektívájának, a helyi Tüzép iparvágányának építéséért. Ez a munka is jól szemlélteti az alapszervezetek, a szakmai központ és a területi szervek együttműködésének lehetőségét.

CSENKI GYULA:
Nemzetközi szövetségünk a közlekedési dolgozókért



A közlekedési szakszervezetek nemzetközi szövetsége képviseletében *Csenki Gyula* titkár szólalt fel a kongresszuson. Elmondotta többek között, hogy a szövetség megkülönböztetett figyelemmel kíséri a világ vasútjainak — köztük a magyar vasútnak — a helyzetét, a vasutasok százezreinek élet- és munkakörülményeit.

A szövetség titkársága ebből a szempontból is elmélyülten tanulmányozta a XI. kongresszus dokumentumait, és nagyra értékelte azt a sokirányú elemzést, amelyet a központi vezetőség jelentése tartalmaz.

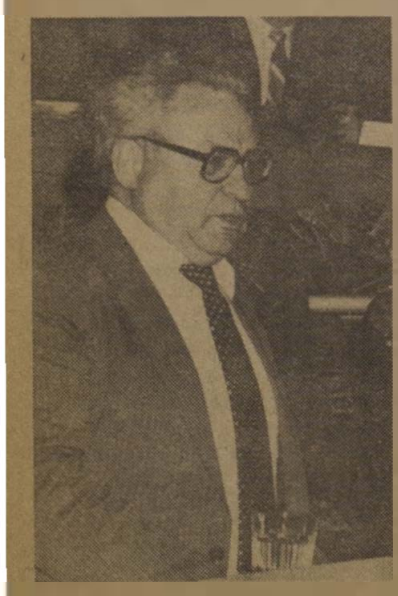
— *Megállapítjuk* — mondotta —, *hogy az elmúlt években a világon mindenütt kemény küzdelem folyt a korábban elért életszínvonal megtartásáért és lehetőség szerinti fejlesztéséért.* Ebben a harcban kiemelkedő szerepük volt a vasutas, illetve a különböző közlekedési szakszervezeteknek. Nem rajtuk múlott, hogy a világpolitikai feszültségek és a gazdasági hatások miatt a korábbi vívmányokat sok esetben nem sikerült megtartani. A küzdelem azonban nem ért véget. Remény van arra, hogy a jövőben — felismerve a vasutak és a többi közlekedési ágazat fontosságát — végre megkapja rangját és a helyét az egyes nemzetgazdaságokban.

A továbbiakban hangsúlyozta, hogy a szocialista országok példát mutattak az elmúlt évek során, hogy nehezebb körülmények között is — nagy erőfeszítéssel — biztosítani lehet a vasutak működését, fenntartását.

A szocialista országok sok nyitott kérdésre új módszerekkel, a megújulás szándékával keresik a választ. Ez közös gondolkodást követel a hazai és a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban is. Ennek fontosságát emelte ki a tavaly Prágában tartott IX. közlekedési világkonferencia is. E helyről mondok köszönetet a Vasutasok Szakszervezetének, személy szerint Koszorus Ferenc főtitkárnak, azért a kimelkedő munkáért, amelyet éveken át végez a közlekedési dolgozók nemzetközi szervezeti egységéért.

Befejezésül sok sikert kívánt a XI. kongresszus célkitűzéseinek megvalósításához, a vasutasok jobb élet- és munkakörülményeinek megteremtéséhez.

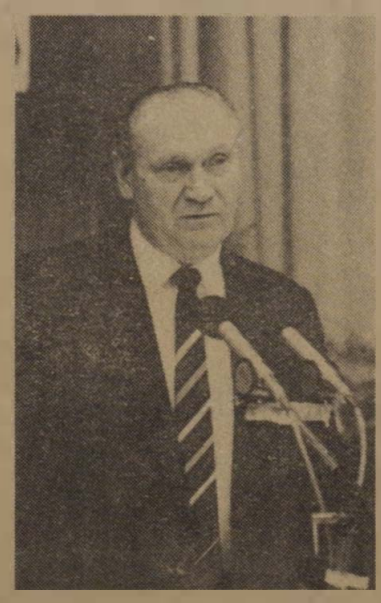
DR. BORDI ISTVÁN:
Kivételes ellátásban 700 nyugdíjas részesült



Dr. Bordi István, a Vasúti Társadalombiztosítási Igazgatóság vezetője több adatot ismertetett hozzászólásának első részében. Elmondta, hogy a vasutas társadalombiztosítási kiadások — beleértve a nyugellátást is — 1980-hoz viszonyítva kétmilliárd forinttal emelkedtek. A jogszerű ellátásokon kívül nem lebecsülendő az az anyagi támogatás sem, amit évente kapnak a rászorulók. Nem kevés azoknak az engedélyeknek a száma, amelyekben valamilyen jogszabályi feltétel hiánya miatt, méltányosságból kapnak ellátást az igénylők.

Kivételes ellátásban 1985-ben közel 700 nyugdíjas részesült.

DR. BAJUSZ REZSŐ:
A vasúton nekünk kell rendet teremteni



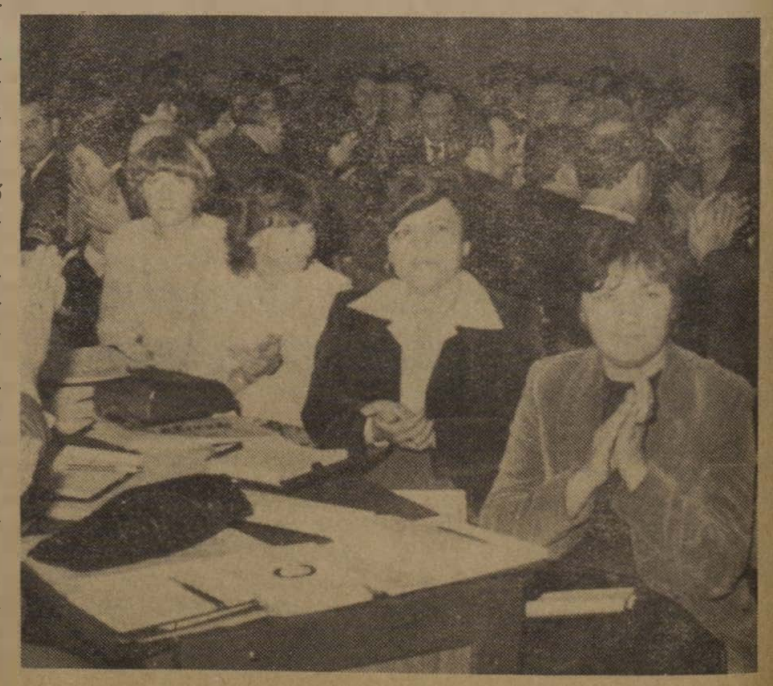
A MÁV vezérigazgatója bevezetőjében a vasút valamennyi fontos problémáját elemezte s azok megoldásának módjait is vázolta.

— Nyugodtan állíthatom, hogy a VII. ötéves terv feladatainak végrehajtására a vasút vezetésének átgondolt fejlesztés-, munkaerő- és bérpolitikája, szociálpolitikája és káderpolitikája van — hangsúlyozta a MÁV vezérigazgatója, majd áttért az úgynevezett kitörési stratégia programjának ismertetésére.

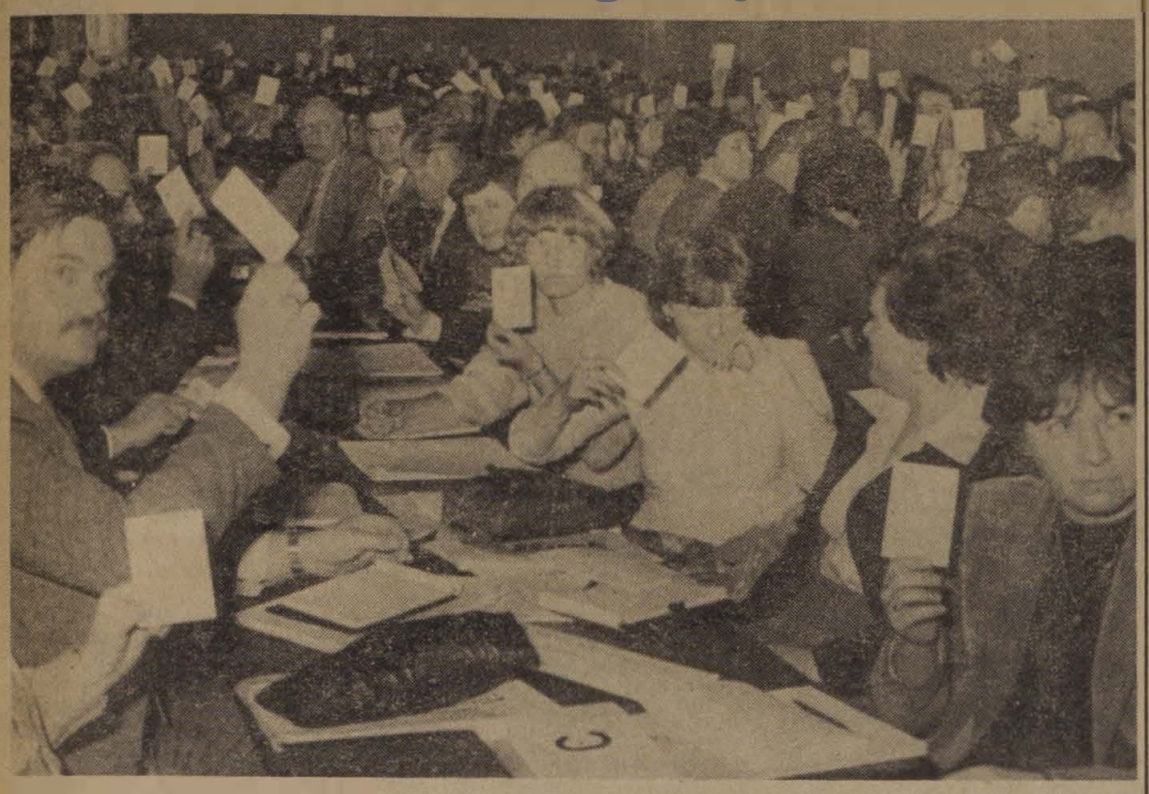
Ahhoz, hogy az ország elismerje, becsülje a vasút munkáját, mindenkinek, aki a vasúton funkcionál, ennek a stratégiának az érdekében kell, hogy dolgozzon. A közvéleményt nem érdeklik a MÁV belső bajai; *az utasokat csak az érdekli, hogy a pénzükért megfelelő szolgáltatást kapjanak.* Udvariasságot vár, tiszta kocsikat és pontos vonatokat. A szolgáltatás nem egyszerűen üzletpolitika, társadalmi következményeit tekintve: *politikai kérdés!*

A beruházásokról szólva elhangzott, hogy az erre szánt pénzből mindenekelőtt a szállítókapacitások fenntartását kell biztosítani, mégpedig oly módon, hogy az megfeleljen az ezredforduló szükségleteinek is. Az összegek szűkösek ugyan, de jó beosztással megoldhatók a feladatok.

A vasút egyik legégetőbb



A vita összefoglalója, zárszó



Szavaznak a küldöttek



Dr. Juhász Zoltán elnökletével folytatódik a tanácskozás

Csenki Gyula felszólalása után az elnök lezárta a vitát. A küldöttek és a meghívott vendégek közül 59-en jelezték hozzászólási szándékukat. Idő hiányában csak 25-en kaphattak szót. (A kongresszus jegyzőkönyve azonban az írásban benyújtott, de el nem hangzott hozzászólásokat is tartalmazza majd.)

A vitában elhangzottakra Koszorus Ferenc főtitkár válaszolt. Megállapította. hogy a vita nyílt, őszinte eszmecsere volt, kifejezésre juttatta a vasutasok, a GYSEV és az Utasellátó dolgozóinak, a szakszervezet aktivistáinak a párt politikájával való azonosulását.

A kritikus, a bíráló hangvételű észrevételeket a hibák kijavításának igénye. a jobbító szándék jellemezte. Sokan szóltak a vasút legégetőbb gondjairól, a megoldásra váró feladatokról. Megszívlelendő iránymutatást adtak azok a hozzászólások, amelyek szakmaszeretetről. nagyfokú hivatástudatról, közéleti elhivatottságról tanúskodtak.

A főtitkár külön is megköszönte *Gáspár Sándor, Urbán Lajos, dr. Bajusz Rezső, Fodor István* és *Csenki Gyula* elvtársaknak, hogy jelenlétükkel megtisztelték a kongresszust, hozzászólásukkal pedig útmutatást adtak a vasutas-szakszervezet munkájához.

— Úgy érzem, hogy a kongresszus vitája, egész légköre sok segítséget adott ahhoz is, hogy eredményesen mozgósítsuk szakszervezetünk tagságát a vasút, a GYSEV és az Utasellátó előtt álló feladatok megoldására — hangsúlyozta. — Mozgósító munkánk eredményessége nagyrészt attól függ, mennyire tudjuk megújítani munkamódszereinket, egész mozgalmi tevékenységünket. Szakszervezeti feladataink nagyobb hányadát azok a társadalmi munkatársak végzik, akik a tagság legszélesebb rétegeivel állnak kapcsolatban. Az ő munkájukban a szolgálat kettős tartalmat kell hogy kapjon: *a vasút szolgálatát és a közösség ügyének szolgálatát.* Ez utóbbi is nagy alázatot és kitartást igényel.

Befejezésül a központi vezetőség nevében megköszönte a bizalmat, a két kongresszus közötti időszakban nyújtott segítséget, és kérte a kongresszust, fogadja el az írásos dokumentumokat, a szóbeli beszámolókat, s a vitában elhangzottakra adott választ.

A kongresszus elfogadta a központi vezetőség beszámolóját, a számvizsgáló bizottság és a félszázalékos önkéntes támogatási alap ügykezelési bizottságának jelentését, a hozzászólásokra adott választ, s mivel a központi vezetőség és a számvizsgáló bizottság mandátuma lejárt, a küldöttek hozzájárultak felmentésükhöz.

Ezután került sor a második napirendre, a 77 tagú központi vezetőség, a 11 tagú számvizsgáló bizottság és a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusára 36 küldött megválasztására.

A kongresszus *dr. Juhász Zoltán* elnökletével, zárt ülésen folytatta munkáját. *Révai Sándor,* a jelölőbizottság elnöke miután röviden indokolta a jelölést, *dr. Lugosi József,* a szavazatszedő bizottság elnöke ismertette a szavazás módját, majd a küldöttek az urnához vonultak és leadták szavazatukat.

A szavazás után az újonnan megválasztott központi vezetőség és a számvizsgáló bizottság megtartotta első ülését. A központi vezetőség titkos szavazással megválasztotta a Vasutasok Szakszervezete elnökét, alelnökeit, főtitkárát, titkárait, valamint az elnökség és a titkárság tagjait. Ezt követően nyílt szavazással kinevezte, illetve megerősítette a központi vezetőség osztályvezetőit, a *Magyar Vasutas* felelős szerkesztőjét és elfogadta a központi vezetőség mellett működő munka- és rétegbizottságok vezetőit és tagjait.

Az újonnan megválasztott testületi tagoknak elsőként Koszorus Ferenc főtitkár gratulált, s valamennyiük nevében megköszönte a bizalmat.

A Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa az elnöklő dr. Juhász Zoltán zárszavával, majd az Internacionáléval ért véget.

AJÁNLÁS
a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusára

A Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa, *Koszorus Ferenc* főtitkár előterjesztésében, ajánlást fogadott el a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusára.

— Fontos feladatnak tartjuk, hogy a SZOT irányításával, koordinálásával a szakmák és az SZMT-k együttesen találjanak olyan emberileg és társadalmilag is elfogadható megoldásokat, amelyek egyaránt szolgálják a teljes és hatékony foglalkoztatásra irányuló központi törekvést, valamint a munkaerőhiánnyal küszködő szakmák — így az egyes vasutas munkakörök — utánpótlását is.

— Javasoljuk a hatályos bérrendszerek felülvizsgálatát és a jelenleginél ösztönzőbb, igazságosabb — a teljesítményeket, képzettséget, munkakörülményeket jobban elismerő — egyszerűbb bérrendszer kialakítását.

— Az alacsony nyugdíjúak, a magányos, idős emberek helyzetének javítása érdekében a nyugdíjak reálértékének megőrzése társadalmi szintű megoldást igényel.

— A fiatal házasok, a gyermekes családok életkörülményeinek javításában meghatározó szerepe van a lakáshoz jutásnak. Mivel a feltételei tovább nehezedtek, szükségesnek tartjuk, hogy lakáshoz jutásuk gyorsabban, társadalmilag szervezett formában és anyagilag elviselhetőbb módon történjen.

— A bérből és fizetésből élők kedvezményes üdültetése olyan szakszervezeti vívmány, amelyet fenn kell tartani, sőt differenciáltan bővíteni kell.

— A vasutasok élet- és munkakörülményei az elmúlt években rosszabbodtak. Kérjük, hogy a SZOT és a kormányszervek továbbra is kezdeményezzenek olyan intézkedéseket, amelyekkel nagyobb ütemben lehet javítani a vasút működési feltételeit, elsősorban műszaki színvonalát és munkaerőhelyzetét.

— Az utánpótlás biztosítása érdekében javasoljuk a szakmunkásképzés korszerűsítését, ehhez a fokozottabb állami támogatást, a szakmunkások ösztöndíjának emelését.

— Több vasúti szakmában — pályamunkás, pályaépítő, gépkezelő, rakodómunkás, kocsivizsgáló — tartósan kedvezőtlen fizikai megterhelésnek vannak kitéve az ott dolgozók, egészségük az átlagosnál gyorsabban romlik, sokan idő előtt megrokkannak. Hátrányos helyzetük érdekében megfelelő társadalombiztosítási és kormányintézkedést javaslunk.

A központi vezetőség tagjai

Bencze Ferenc motorvezető, Pécs Körzeti Üzemfőnökség. *Dr. Bordi István* igazgató, Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság. *Csaba László* sínhegesztő, Bp. Ferencváros Pft. főn. *Csörgő Judit* felszolgáló, Utasellátó V. Keleti 9. üzem. *Dr. Czippán Lászlóné dr. Novák Éva* üzemorvos, Landler Jenő JJ. Ü. *Dénes Sándor* osztályvezető, Vasutasok Szakszervezete. *Gurály Andrásné Dankó Mária* forg. szolgtevő, Nyíregyháza KÜF. *Dr. Fehérvári László* főkönyvelő, GYSEV Vezérigazgatóság. *Fejes István* üzemirányító, Miskolc Igazgatóság. *Fekete Béla* darukezelő, MÁV Szentes Építési főn. *Fekete Erzsébet* állomásirányító, Miskolc KÜF. *Fekete Sándor* villamosmozdvez., Bp. Keleti KÜF. *Feleky Pál* nyugdíjas, *Ficzere János* pb-titkár, Rákosrendező KÜF. *Gazsi Lajosné* TÜK-vezető, Szeged Igazgatóság. *Gál Antalné* forg. tartalékos, Rákosrendező KÜF. *Gyócsi Jenő* nyugdíjas. *Juhász Ferencné* ter. igazgató, Utasellátó V. Miskolc Ig. *Dr. Juhász Zoltán* kv-titkár, Vasutasok Szakszervezete. *Hajdu Bertalanné* marós, Miskolc Járműjav. Üzem. *Hartványi Tamás* tanuló, Mechwart András Ipari Szakközépisk. *Hofferné Nagy Ágnes* operátor, MÁV Számítástechnikai Ü. *Honos Antal* műszerész, Dombóvár BFF. *Dr. Horváth Attila* igazgató, Műszaki Egyetem Mérnöktovábbképző Int. *Horváth Ferenc* üzemfőnök, Veszprém KÜF. *Huszka Sándor* segédvezénylő, Székesfehérvár KÜF. *Kajcsa József* nyugdíjas. *Kedves Ferencné* szb-titkár, Győr KÜF. *Kelemen József* technikus, Szombathely KÜF. *Kereszturi Ferenc* főmérnök, Landler Jenő JJ. Ü. *Keszei István* forg. szolgtevő, Tapolca KÜF. *Kiss M. Sándor* állomásfőnh., GYSEV áll. Kapuvár, *Koncz József* ibtitkár, Közp. Hiv. Int. *Koszorus Ferenc* kv-főtitkár, Vasutasok Szakszervezete. *Kovács Erika* részlegvez., Pécs KÜF. *Kovács Győző* géplakatos, Celldömölk Ép. Főn. *Kovács János* osztályvezető, MÁV Vezérigazgatóság. *Kulcsár József* igazgató, Debrecen Igazgatóság. *Kvaszta Sándorné* nyugdíjas. *Lakatos József* ügyvezető elnökh., Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete. *Dr. Látos István* alosztvezh., MSZMP KB. *Dr. Lugosi József* ib-titkár, Miskolc KÜF. *Márkus Imre* előadó, Szombathely Járműjav. Ü. *Meleg János* féklakatos, Hatvan KÜF. *Molnár László* ügyvezető elnök, Vasutas Bizt. Egyesület. *Molnár Sándor* üzemgazdász, Békéscsaba KÜF. *Nagy Lajos* vezetőtitkár. Vas m. SZMT. *Nyáry Gyula* pb-titkár, Pécs Igazgatóság. *Pady Géza* pb-titkár, Budapesti Igazgatóság. *Palatinszki János* villamos ügyintéző, Pécs Igazgatóság. *Papp Pál* vszb-titkár, GYSEV Vezérigazgatóság. *Páti László* vezénylőtiszt, Zalaegerszeg KÜF. *Dr. Rábik Jenő* osztályvez. főorvos, Szolnoki MÁV Kórház. *Dr. Radnai Jenőné* igazgató, Kaposvár MÁV Nevelőotthon. *Radványi Géza* pb-titkár, Miskolc Igazgatóság. *Révay Sándor* nyugdíjas. *Simon Miklós* művezető, Szombathely BFF. *Soltész András* gépkezelő, Debrecen Pft. főn. *Szabó Barnabásné* szakács, Záhony üzemi konyha. *Szabó Lajos* autószerelő, Jászkisér Építőgépjavító Ü. *Szabó Mária* raktárkezelő, Bp. Ferencváros Szertár. *Szántó Gyula* vontatási technológus Záhony Vont. Főn. *Szász János* kocsivizsgáló, Debrecen KÜF. *Szórád Antalné* nyugdíjas. *Tatár Árpád* reszortvez., Bp. Ferencváros KÜF. *Tihonovszky István* ib-titkár, Budapest Ter. Int. Biz. *Tolnai Ildikó* kv-titkár, Vasutasok Szakszervezete. *Tóth György* villamosmozdonyvez. Szolnok KÜF. *Tóth Lajosné* csoportvez., MÁV Bevételellenőrzési Ig. *Töllyné Pogács Rózsa* ib-titkár, Építési Főn. Int. Biz. *Valkai Csaba* műszaki reszortos, Szentes KÜF. *Varga Ilona Éva* forg. szolgtevő, Kecskemét KÜF. *Dr. Veress László* igazgató főorvos, Szeged MÁV TEK. *Verbe Ferenc* ib-titkár, Záhony Területi Int. Biz. *Volosinovszki János* ib-titkár. Debrecen Területi Int. Biz. *Zákány István* pb-titkár, Szeged Igazgatóság.

Az elnökség és a titkárság tagjai

A zárt ülésen megválasztott új központi vezetőség dr. Juhász Zoltán elnökletével megtartotta első ülését. Az ülésen titkos szavazással megválasztotta a 17 tagú elnökséget, a háromtagú titkárságot, majd nyílt szavazással megerősítette, illetve kinevezte a központi vezetőség osztályvezetőit, a Magyar Vasutas felelős szerkesztőjét, s elfogadta a központi vezetőség munka- és rétegbizottságainak a vezetőit és tagjait.

Az elnökség tagjai: *Gyócsi Jenő* (elnök), *Kajcsa József* és *Feleky Pál* (alelnök), *Koszorús Ferenc* (főtitkár), *Tolnai Ildikó* és *dr. Juhász Zoltán* (titkárok), *Dénes Sándor, dr. Fehérvári László, Fejes István, Gál Antalné, Juhász Ferencné, Kedves Ferencné, Kereszturi Ferenc, Valkai Csaba, Varga Ilona Éva, dr. Veress László, Volosinovszki János.*

A titkárság tagjai: *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Tolnai Ildikó* titkár, *dr. Juhász Zoltán* titkár.

A központi vezetőség osztályvezetői: *Dénes Sándor* szervezési és káderosztály, *Pallos György* kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály, *dr. Palásti József* közgazdasági osztály, *Tivald Attiláné* szociálpolitikai osztály, *Pásku Jenő* munkavédelmi, üzemegészségügyi és környezetvédelmi osztály, *Nagy Béla* pénzügyi, és gazdasági osztály, *dr. Gevicser Pálné* félszázalékos ÖTA osztály. A Magyar Vasutas felelős szerkesztője: *Visi Ferenc.*

A központi vezetőség munka- és rétegbizottságainak vezetői. MÁV-bizottság: vezetője Tolnai Ildikó, közgazdasági bizottság: vezetője *Hernádi István,* munkavédelmi bizottság: vezetője *Papp Sándor,* környezetvédelmi bizottság: vezetője *Megyik Ferenc,* szociálpolitikai bizottság: vezetője *Major Károlyné,* agitációs-propaganda bizottság: vezetője *Palatinszky János,* kulturális bizottság: vezetője *dr. Lugosi József,* sportbizottság: vezetője *Török Péter,* műszaki, gazdasági bizottság: vezetője *Tóth János,* félszázalékos ÖTA ügykezelési bizottság: vezetője *Tolnai Ildikó,* oktatási bizottság: vezetője *dr. Bernáth János,* üdülési bizottság: vezetője *Kovács László,* kegyeleti bizottság: vezetője *dr. Bordi István,* nőbizottság: vezetője *dr. Radnai Jenőné,* ifjúsági tanács: vezetője *Varga Ilona Éva,* nyugdíjasbizottság: vezetője *Kajcsa József,* a forgalmi rétegbizottság: vezetője *Horváth Ferenc,* kereskedelmi rétegbizottság: vezetője *Révai Ferenc,* pályafenntartási rétegbizottság: vezetője *Polgár Antal,* távközlési és biztosítóberendezési rétegbizottság: vezetője *Széplaki János,* mozdonyvezető rétegbizottság: vezetője *Fekete Sándor,* forgalmi utazók rétegbizottsága: vezetője *Baranyi István,* értelmiségi bizottság: vezetője *Kuti István.*

A számvizsgáló bizottság

Benedek Imréné nyugdíjas. *Bódis József* gazdasági igazgató, Északi JJ. Ü. *Cziegler Bertalanné* könyvelő, Építési Géptelep. *Fridrich Vilmosné* nyugdíjas. *Kereszturi Pál revizor,* MÁV Vezérigazgatóság. *Dr. Keszei István* főoszt.vez.h., MÁV Vezérigazgatóság. *Kormos Erzsébet* osztályvez., Pécel MÁV Kórház. *Kovács Dezső* osztályvez., Szombathely Igazgatóság. *Pákozdi János* számviteli vez., Északi JJ. Ü. *Szamosi Aladár* osztályvez., MÁV Tervező Int. *Vörös Gyuláné* számviteli főnök, MÁV Számviteli Főn.

A magyar szakszervezetek XXV. kongresszusának küldöttei

A XI. kongresszus az alábbi 36 küldöttet választotta a magyar szakszervezetek február 14-én összeülő XXV. kongresszusára:

Koszorus Ferenc főtitkár, *dr. Lugosi József* ib-titkár Szeged Intéző Bizottság, *Gecse Alfréd* osztályvez. MÁV Vezérigazgatóság, *Biczó Jánosné* információs Bp. Nyugati KÜF, *Németh Béláné* mozgóárus Utasellátó V. Cegléd, *Kőhalmi Vilmos* műszerész Szombathely KÜF, *Palik Miklós* szerszámkészítő MÁV Gépjavító, *Agócs Miklósné* könyvelő Szolnok Járműjavító Ü, *Kardos Erzsébet* vonatvezető Szolnok KÜF, *Czékus Lászlóné* forgalmi szolgálattevő Bp. Kelenföld KÜF, *Kovács Erika* részlegvezető Pécs KÜF, *Kis László* esztergályos Dunakeszi JJ. Ü, *Varga Ilona Éva* forgalmi szolgálattevő Kecskemét KÜF, *Tolnai Ildikó* kv-titkár, *dr. Juhász Zoltán* kv-titkár, *Szendi Sándor* vezető titkár Hajdú-Bihar m. SZMT, *Timmer József* elnök SZBT, *Nagy Lajos* vezető titkár Vas m. SZMT, *Tóth Géza* vezető titkár Szabolcs-Szatmár m. SZMT, *Fejes István* üzemirányító Miskolc Igazgatóság, *Kardos László* csoportvezető MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság, *Szabó Andrásné* könyvkötő MÁV Jegynyomda, *dr. Fehérvári László* főkönyvelő, GYSEV Vezérigazgatóság, *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója, *Barabás Zoltán* szobafestő-mázoló Záhony Pft. főn., *Kurucz György* mozdonyvezető Dunaújváros KÜF, *Meiszner Zoltán* műszerész Szombathely BFF, *Hidvégi Ottóné* munkaerő-gazdálkodó Bp. Építési Fenntartási Főn., *Fekete Sándor* villamosmozdony-vezető Bp. Keleti KÜF, *Volosinovszki János* ib-titkár Debrecen Intéző Bizottság. *Tihovszky István* ib-titkár Budapest Intéző Bizottság, *Vizsy Ferenc* KISZ biz. titkár MÁV Vezérigazgatóság, *Dénes Sándor* osztályvezető, *Pallos György* osztályvezető, *dr. Palásti József* osztályvezető (mindhárman vasutas-szakszervezet) *Németh József* Állami díjas szoc. brigádvez. Bp. Ferencváros KÜF.

A kongresszusról tudósítottak:
Visi Ferenc,
Kaszala Sándor
Sárközi Gábor
Bubor Gyula

A fotókat készítették:
Horváth Zoltán
Tüttő Tibor
Skoda László

A XI. kongresszus tiszteletére

Gálaműsor Celldömölkön

Celldömölk életében a vasút évtizedek óta meghatározó szerepet játszik. A lakosság egynegyed része a vasútból — a vasútnak él. Szakszervezetünk vezetői ezért döntöttek úgy, hogy a kongresszus előtti héten éppen ez a város legyen a színhelye a vasutas amatőr művészeti csoportok bemutatkozásának.

A nagyszabású rendezvényen részt vett *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója, valamint a város és a megye társadalmi, politikai és gazdasági intézményeinek a vezetői.

A pécsi vasutasok fúvószenekara köszöntötte a budapesti különvonat több mint száz utasát, majd *Molnár István*, az MSZMP Vas Megyei Bizottsága titkárának és a szombathelyi vasútigazgatóság vezetőinek jelenlétében *Bálint Sándor*, a celldömölki körzeti üzemfőnökség vezetője tett jelentést a különvonatról leszálló dr. Bajusz Rezsőnek, a MÁV vezérigazgatójának. A vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete vezetői mellett különvonattal érkezett a vasutasvárosba a középszervek több képviselője is.

Az állomási fogadás után a vendégek útja a Kemenesaljai Művelődési Központba vezetett. A város kulturális intézményében fennállása óta első ízben szerveztek országos jellegű kulturális rendezvényt.

A vendégek először a vasúttörténeti kiállítást tekintették meg. *Fehér Tamás*, a körzeti üzemfőnökség vezetőjének műszaki helyettese a helyi rendezők nevében szólt arról, hogy a vasutasmúlt ápolása mennyire fontos, milyen nagy szerepet játszott mindig a város életében. A szombathelyi és a celldömölki vasúttörténeti szakkörök és a Közlekedési Múzeum anyagából *Koltai Györgyné* és *dr. Gátai Szilárd* rendezte az kiállítást.

Veress István, a Közlekedési Múzeum főigazgatója megnyitójában a Budapest—Székesfehérvár—Celldömölk—Szombathely vasútvonal történeti fejlődését ismertette. Elmondotta többek között, hogy a Győr—Kiscell—Szombathely közötti vonalat 1871. október elsején adták át, majd egy évvel később a Székesfehérvár—Kiscell közötti vonal is elkészült. Tizennyolc évi magánüzemelés után állami kezelésbe került a csomópont, illetve a vonal. A századforduló után pár évvel itt építették be az első központi állítású mechanikus biztosítóberendezést, amely a Magyar Telefongyár konstrukciójaként egészen 1962-ig szolgálta a celldömölki állomást. A megnyitóban elhangzott még, hogy a kiállítási tárgyak jelentős részét lelkes amatőrök mentették meg az utókor számára. Az értékmentő munkát a jövőben is folytatják. Hamarosan egy 275-ös kismozdonyt és egy közel 100 esztendős, muzeális értékű személykocsit újítanak fel.

A művelődési központban bemutatkozott a vasutas-szakszervezet képzőművészeti köre is. A kör művészeti vezetői, *Kirchmayer Károly* és *Benedek György* válogatták össze az értékes anyagot. *Dr. Bereczky Loránd*, a Magyar Nemzeti Galéria főigazgatója megnyitójában elismerését fejezte ki a vasutas-szakszervezetnek, amiért évtizedek óta támogatja a képzőművészeket, akik sokszor nehéz fizikai munkájuk után áldozhatnak csak nemes szenvedélyüknek. A Galéria főigazgatója elmondta, hogy a kiállításon szereplő művek közül jó néhány a hivatásosak kiállításán is sikerrel szerepelhetne.

A két kiállítás megnyitása után kezdődött a vasutas amatőr művészeti csoportok gálaműsora. A művelődési ház fúvósainak fanfárzenéjét követően *Kálmán Jenő*, a városi pártbizottság titkára mondott ünnepi beszédet.

— *Celldömölk város az egyetlen az országban, amelynek címerében ott van a vasutat szimbolizáló szárnyaskerék.* Amikor a címer társadalmi vitája zajlott, az emberek sokféle ötlettel álltak elő, abban azonban egységesek voltak, hogy a vasútnak valamilyen formában szerepelnie kell benne. A celldömölkiek megtanultak együtt élni, lélegezni a vasúttal; a városban nem történik semmi a vasút nélkül — sem sportesemény, sem kulturális rendezvény.

A gálaműsorban elsőként a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem nagy múltú *Haladás férfikórusa* lépett fel, majd a Debreceni Vasutas Klubkönyvtár *UNIO Mozgásszín* csoportja aratott megérdemelt sikert a látványos táncprodukcióért.

Kedves színfoltja volt a műsornak *Katyori Dénes* szavalata.

A *Gyöngyösi Kitérőgyár Irodalmi Színpada* Nosztalgiázunk címmel kabaréműsorral mutatkozott be.

A pécsi vasutasok koncertfúvós zenekara mesterségbeli tudásával hódította meg a közönséget. Nem kevesebb sikerrel szerepeltek a nótaénekesek: *Ürmös Ilona, Lente Lajos* és *Pataki István*.

A több mint háromórás műsort a Törekvés táncegyüttes produkciója zárta.

A jól szerkesztett, gazdag tartalmú műsor után *Tóth József*, a városi tanács elnöke mondott zárszót, majd a szereplőknek emléklapot, a kollektíváknak pedig a város címerének bronz plakettjét nyújtotta át.

A gálaműsor után *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára mondott köszönetet a rendezőknek, a szereplőknek a nagy élményt adó délutánért, a színvonalas produkciókért. Reményének adott kifejezést, hogy az elkövetkezendő években a celldömölki gálaműsort — amely a vasutas amatőrmozgalmat reprezentálta — további országos művészeti rendezvények követik majd.

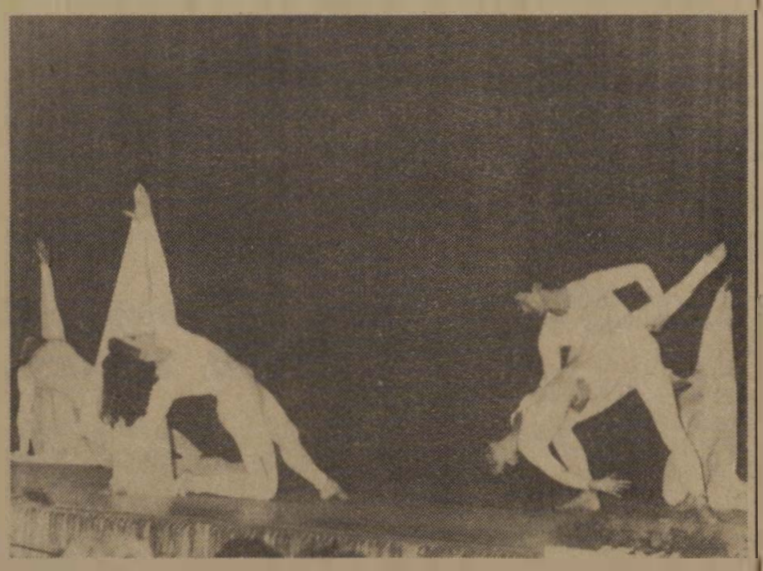
Sárközi Gábor
Sz. Jakab István



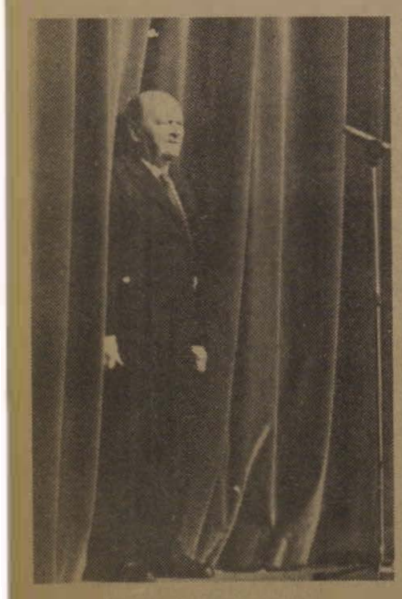
Bálint Sándor körzeti üzemfőnök jelentést tesz a MÁV vezérigazgatójának



A vendégek megtekintik a vasúttörténeti kiállítást



A debreceni UNIO mozgásszín táncprodukciója



Katyori Dénes szaval



A pécsi koncertfúvósok

MEGJEGYEZZÜK

Szabadulunk a fuvartól?

Előttem a Népszava 1985. november 29-i száma. A 7. oldalon — véletlenül vagy tudatosan — egymás mellett két vasutas vonatkozású cikk. Az egyik, A szabályozórendszerről és a szociálpolitikáról — vasutasoknak cím alatt arról tudósít, hogy a vasutas-szakszervezet, a Közlekedéstudományi Egyesület és a Mérnöktovábbképző Intézet előadássorozatot rendezett a szakszervezet aktivistái, vezetői, a tömegszervezetek vezetői részére. Ezen neves előadók ismertették a VII. ötéves terv gazdaságpolitikai elképzeléseit, a közlekedés és a bérpolitika időszerű kérdéseit, valamint a szociálpolitikai célkitűzéseket.

Az előadássorozaton Urbán Lajos közlekedési miniszter többek között szólt az áruszállítási teljesítmények növelésének fontosságáról és lehetőségéről. Előadásában többek között a következőket mondotta: „A szállítási volumenek nem növekednek a VII. ötéves tervben, ezért minél több kis tömegű áru szállítására kell megrendelést szerezni."

Ez csak úgy értékelhető, hogy minden lehetőséget ki kell használni, tehát a vasútnak a legkisebb árumennyiséget is meg kell szerezni. Nem is beszélve a nagy tömegű árukról, hiszen ez természetes.

De mit olvashatunk a Népszava másik cikkében, amelynek a címe: Felújítják a csepeli gyári kikötőt. Szó szerint ezt: „A beruházás mintegy 36 millió forintba kerül majd, ennek felét a vállalat saját erőből fedezi, a többit a MÁV-tól kapja, aminek egy részét nem kell visszafizetnie. A MÁV azért segíti anyagilag is a kikötő-rekonstrukciót, mert annak elkészülte után a Vasmű az olcsóbb és gazdaságosabb vízi útra tereli szállításainak jó részét, s így sokkal kevesebb vagont köt majd le a vasút amúgy is szűkös kocsiparkjából."

Eddig engedményeket tettünk, kedvezményeket adtunk, hogy a MÁV szolgáltatásait vegyék igénybe. Csepelen azért fizetünk, nehogy a vasutat használják az alapvető feladatát jelentő szállításra.

Mi következhet ezután? Lefizetjük a Volánt, vigye el helyettünk azt a fránya árut, mert az a vasúton csak vagonban hajlandó utazni?

Szocialista brigádok a gyermekekért

A szegedi igazgatóság üzemirányító központjában működő II. Rákóczi Ferenc szocialista brigád tagjai négy éve patronálják a szegedi *Gladics József utcai* egészségügyi gyermekotthont, ahol százötven testi és szellemi fogyatékos gyermeket ápolnak. A 21 tagú brigád (kocsiirányítók, áruirányítók és rakszeresek) *Drágity Tamás* vezetésével gyakran megfordul az intézetben, ha kell fát vágnak, szenet hordanak, parkosítanak, vagy a költözködésnél segítenek. 1985-ben három alkalommal saját gépkocsijaikkal filmvetítésre vitték el a beteg gyermekeket. Márciusban pedig lapunk hasábjain keresztül egy nemes kezdeményezést indítottak útjára. Gyűjtést szerveztek a gyermekotthon javára.

Felhívásukhoz tizenöt brigád csatlakozott. Szegedről a József Attila, a Barátság, az Expressz, a Petőfi, Pósz Jenő, a Gagarin és a Baross Gábor, Budapestről a Hámán Kató vontatási üzemből a Váczi Mihály, Röszkéről a Hámán Kató, Kelebiáról a Széchenyi, a Zrínyi és a Bebrits, Kistelekről a Radnóti, Makóról a II. Rákóczi Ferenc és Algyőről a Petőfi. *A segíteni kész vasutasok 23 ezer 610 forintot gyűjtöttek, s ebből 2 felnőtt és 5 gyermekkerékpárt, 2 táskarádiót és minden gyermeknek ajándékcsomagot vásároltak.* Az ajándékok átadására a szocialista brigádok képviselőit is meghívták.

December 19-én a gyermekotthon nagyterme már a karácsonyt idézte. A szeretet, az örömszerzés ünnepe költözött a falak közé. Feldíszített fenyőfa, gyertyafény, csillagszóró és százötven kisgyermek boldogsága, akik ha betegek is, de örülni, nevetni és énekelni, verselni tudnak. Megható pillanat volt, amikor magukhoz ölelték az ajándékokat.

S amikor az ünnepség után a gyermekotthon vezetői bemutatták az ország egyik legnagyobb ilyen intézményét, ahol a 3 hónapostól a 25 évesig minden korosztály megtalálható — szívszorongató érzés lett úrrá a látogatókon. A megrendítő látvány hatására elhatározták: hosszú távon is támogatják a gyermekotthont, s mind anyagilag, mind szabad idejük feláldozásával továbbra is segítik a beteg gyermekek életének szebbé tételét!

(Gellért)

Válaszolt az illetékes

Nem a pénztáros tévedett

A *Magyar Vasutas* november 14-i számában *Kommentár nélkül* címmel glossza jelent meg, amely Hajdúszoboszló állomás személypénztárosainak munkáját kifogásolta, nevezetesen azt, hogy a pénztáros az utasoknak Hajdúszoboszlótól Szolnokig 200 kilométeres díjövezetre szóló jegyet adott ki gyorsvonatra, pedig a két állomás közötti távolság csak 102 kilométer. A cikkre *dr. Nagy István*, a budapesti igazgatóság személy- és árudíjszabási osztályának helyettes vezetője válaszolt.

„Megállapítottuk, hogy Hajdúszoboszló állomáson valamennyi személypénztárosnak van Szolnokig érvényes 120 kilométeres távolságú gyorsvonati menetjegye. A levélíró által kifogásolt menetjegyek azonban gyorsvonati pótjegyek voltak, amelyeket az utasok az érvényes személyvonati alapjegyükhöz vásároltak. A gyorsvonati pótjegyek kilométer-övezete pedig — hasonlóan a személyzeti menetjegyekhez — 50, 100, 200, 400, 700 kilométerre lett meghatározva.

A pénztárosok tehát szabályszerűen jártak el. Sajnos a levélíró tévedése miatt a pénztárosok munkáját jogtalanul bírálták."

(A tévedésért a levélíró nevében is elnézést kérünk! A szerk.)

– Kommunista műszak. Kongresszusunk tiszteletére a nagykanizsai 709/2 távközlő művezető egység Ságvári Endre szocialista brigádja a közelmúltban kommunista műszakot szervezett. Balatonszentgyörgy állomáson egy NAD típusú diszpécser forgalmi asztalt szereltek fel. A bevétel egyik felét a brigád pénztárába, a másik felét pedig a pécsi BFF szakszervezeti bizottság részére ajánlották fel, a nyugállományba vonuló dolgozók ajándékozására.

A MÁV Vezérigazgatóság

Melléklete

Gyöngyösön teljesítették a tervet

A gyöngyösi vasútállomás dolgozói teljesítették elmúlt évi szállítási tervüket. A fuvaroztatók Gyöngyösön 98 ezer tonna árut raktak kocsikba, amelyből 38 ezer tonnát határainkon túlra szállítottak. 1985-ben 230 ezer tonna áru érkezett a mátraalji városba, többségében a Tüzépeknek, a Heves megyei Állami Építőipari Vállalatnak és a Zöldértnek. Ebből 90 ezer tonna volt az importáru.

— *A híres borvidék téeszei és állami gazdaságai tavaly is több millió palack italt exportáltak* — tájékoztatott *Németh László* állomásfőnök. — Háromszáz vagon (hárommillió palack) bort szállítottunk a Szovjetunióba. Az NDK-ba 280, Csehszlovákiába 100, Lengyelországba pedig 20 vagon palackozott bort indítottunk útnak.

A Nagyrédei Szőlőskert Tsz 5 millió 180 ezer palack bort adott fel a külföldi megrendelőknek. A Gyöngyös-Domoszlói Állami Gazdaság 3 millió 200 ezer, az Abasári Rákóczi Tsz pedig 2 millió 800 ezer palack kiváló minőségű bort exportált. A MÁV és a fuvaroztatók jó együttműködésével december 20-ig a tervezett bormennyiséget elszállították.

A másik nagy fuvaroztató, az Egyesült Izzó 140 vagon automata gépet és robotot küldött a Szovjetunióba. Gyöngyösoroszból ötezer tonna cinkércet szállítottak Bulgáriába. Gyöngyösön nagyon jó az együttműködés a fuvaroztatókkal. Nem ritka, hogy szombaton és vasárnap is rakodnak a szállíttatók, különösen akkor, ha külföldre küldik az árut. Az állomás dolgozói — a létszámhiány ellenére — példásan teljesítik feladatukat.

Tavaly, a fagykár miatt a szokottnál kevesebb szőlőt raktak ugyan vagonokba Gyöngyösön is, de ezt a szállításkiesést ellensúlyozta a jó dinnyetermés.

(k. s.)

Sajtótájékoztató a MÁV feladatairól



Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója január 9-én sajtótájékoztatót tartott.

A múlt évi eredményeket és az idei terveket ismertetve megállapította, *hogy tavaly sikerült megállítani az utasok számának csökkenését*, sőt — több év után — ismét növekedett a gyorsvonaton utazók száma. Az üzletpolitikai kedvezményeket tavaly mintegy 5 millió utas vette igénybe, számuk az idén várhatóan tovább nő, ami jó a vasútnak, hiszen így hét közben növelhető a vonatok kihasználtsága. A vezérigazgató ígérete szerint megkövetelik, illetve anyagilag is érdekeltté teszik a vasutasokat abban, hogy kedvesen bánjanak az utasokkal.

Az áruszállítás tavaly különösen sok gondot okozott. Időnként azért, mert nem volt fuvar, máskor pedig azért, mert a lökésszerűen jelentkező nagy igényeknek nem tudtak eleget tenni. Emiatt a nyereség csak töredéke lett a tervezettnek, ami tovább rontja a vasút fejlesztési reményeit.

A tavalyi preferált, 7 százalékos bérfejlesztés eredményeként sikerült megállítani a létszámcsökkentést, sőt néhány százzal nőtt is a vasutasok száma —, sajnos a legfontosabb munkakörökben továbbra is égető a létszámhiány.

Az új évet a MÁV vezetése azzal a szándékkal kezdi, hogy visszaállítja a vasút presztizsét, javítja gazdálkodását. *(A terv részletes ismertetésére még visszatérünk.)*

Elismerés a MÁV-nak

A MÁV 1985-ben, a zord időjárás és egyéb kedvezőtlen külső-belső körülmény ellenére teljesítette a népgazdaság szállítási igényeit. Több nagy fuvaroztató vállalat — a vasút jó együttműködési készségéért — 1986 első napjaiban több köszönőlevelet küldött a vezérigazgatóságra, amelyből most kettőt közlünk.

„Kedves Bajusz elvtárs!

Örömmel értesítem, hogy közös erőfeszítéseinkkel vállalatunk sikeres évet zárt. A rendkívül szállításigényes belföldi és export értékesítési terveinket is időben teljesítettük. Reméljük, hogy a jóval több munkát igénylő 1986. évi elképzeléseinket is a régi hagyományokon alapuló, kölcsönös együttműködéssel teljesíteni tudjuk.

Az eredményes munkáért köszönetemet fejezem ki, az új esztendőben is sok munkasikert kívánok!

Dr. Novák Béla,
a Csepel Autógyár vezérigazgatója"

„Kedves Bajusz elvtárs!

Az M—5-ös autópálya, illetve az autóút Budapest és Örkény közötti szakaszának átadása alkalmából köszönetemet fejezem ki azért a jó együttműködésért, amellyel hatékonyan segítette vállalatunkat abban, hogy az autópályát a kitűzött határidőre átadja.

Kérem tolmácsolja köszönetemet vállalata valamennyi dolgozójának, akik lelkiismeretes és odaadó munkájukkal segítették vállalatunkat e kiemelt feladat teljesítésében.

További jó együttműködést kívánok a VII. ötéves terv vállalatainkat érintő feladatainak teljesítéséhez!

Husi Márton,
az Aszfaltútépítő Vállalat igazgatója"

Az év első munkanapján

Munkásgyűlések a járműjavítókban

Már hagyomány, hogy a szombathelyi járműjavítóban év végén, az utolsó munkanapok egyikén ünnepi munkásgyűlést tartanak. Legutóbb december 18-án, *Baranyai László* igazgató értékelte az üzem eredményeit és ismertette a legfontosabb teendőket.

1985-ben a tervezett mennyiségű motorkocsit, teherkocsit és dízelmozdonyt javítottak. Az ünnepi munkásgyűlésen átadták a szolgálati emlékérmeket és a Kiváló dolgozó, valamint a Szakma Ifjú Mestere kitüntetéseket is.

A miskolci járműjavítóban is munkásgyűléssel kezdték az év első munkanapját. *Siklósi László* szb-titkár üdvözlő szavai után *Fülöp Péter* igazgató számolt be az elmúlt évi eredményekről, gondokról és a legfontosabb tennivalókról. Elmondotta többek között, hogy az anyaghiány ellenére elismerésre méltó teljesítményt nyújtottak az üzem dolgozói. Elvégezték többek között — az őszi csúcsforgalom időszakában — 1682 teherkocsi fővizsgálatát és 2758 vagon futójavítását. Az igazgató felhívta a figyelmet, hogy a jövőben még inkább kell törekedni a gazdaságosabb és minőségileg jobb munkára.

Év végi hajrá a Sajó völgyében

Zöld út a szén-, a tűzifa-, az élelmiszer- és az exportáruknak

Ez volt a szigorú sorrend a kazincbarcikai üzemfőnökségen, ahová a tél kezdetén egy országrésznyi lakosság: *Borsod-Abaúj-Zemplén, Szabolcs-Szatmár, Hajdú-Bihar,* és *Heves* megye lakói figyeltek.

Köztudott, hogy a lakosság téli tüzelőellátásában tavaly nehézségek voltak. Az okok ismeretesek. A kormány intézkedései is, melyek alapján az előző évinél lényegesen több importszén kerül az országba, és a bányászok is mindent elkövetnek — hétvégi szabad idejüket is feláldozva — azért, hogy a kereskedelem folyamatosan biztosíthassa a lakosság tüzelőellátását.

Ebben nagy szerepe van a MÁV-nak, nevezetesen a kazincbarcikai üzemfőnökség területén működő, a Borsodi Szénbányák napi termelését osztályozó Berentének.

Az elmúlt év végén a gondokról *Pammer Zoltán* megbízott üzemfőnök és *Gaskó István*, a gazdasági üzemfőnökhelyettes tájékoztatott:

— Havi áruszállítási tervünk — mondja *Gaskó István — 770 ezer tonna.* Ennek 40 százaléka szén. Területünkön, amely 120 kilométeres vonalszakaszt fog át 23 vasútállomással, az áruszállításokhoz *naponta kellene 1100 kocsi, de ezer sincs.* Az igényeknél, illetve a kocsiállításoknál természetesen elsőbbséget élvez a szén, a tűzifa, az élelmiszer és az export.

— Ezeknek az áruknak a napi kocsiigényét ki tudják elégíteni?

— Százszázalékosan. Az üzemfőnökség területén dolgozó csaknem ezer vasutas kollégával együtt mindent elkövetünk azért, hogy az említett áruk továbbításánál semmi fennakadás ne legyen.

— Milyen üzletfelek, vállalatok kénytelenek hosszabb időt kocsira várni?

— Nehéz lenne névszerint felsorolni — mondja *Pammer Zoltán* —, hisz ismeretes, hogy itt a Sajó völgyében Miskolctól Ózdig a nagy üzemek mellett számtalan kisebb is működik. Általában a szállíttatók maguk súlyozzák, hogy melyik termékükhöz kell sürgősen kocsit kiállítani.

— Folyamatos-e az üzemfőnökség területére érkező kocsik árukirakása?

A két vezető egymásra néz, homlokuk ráncából előre kiolvasható, hogy a kocsiállásokkal, kirakásokkal itt is bajok vannak. És már mondják is:

— *Az Ózdi Kohászati Üzem havonta több mint ötmillió forint fekbért fizet, hárommilliót pedig a BVK és a többi üzem.*

Hozzáteszik:

— Ha ezek a kocsik a késedelmes kirakási állások idején futhatnának, mégegyszer ennyit, 16 millió forintot forgalmaznánk. Nem is szólva arról, hogy a kocsiigényeket a jelenleginél sokkal jobban ki lehetne elégíteni.

De hát ez országos gond. Ezt a gondot nehezíti, hogy az egész magyar vasút eszközállománya enyhén szólva hiányos. Mindezektől adódóan a ma szolgálatot teljesítő vasutasnak minden poszton a meglévő lehetőségek legjobb kihasználására kell törekedni.

— Megvan-e ehhez a személyi feltétel, a megfelelő munkaerő, a kazincbarcikai üzemfőnökség területén?

— *Van némi munkaerőgondunk* — mondja a megbízott üzemfőnök, Pammer Zoltán —, főleg a kocsirendezőknél és a váltókezelőknél, de nem túlságosan megerőltető túlórázással — ami havonta és átlagosan az 50 órát nem haladhatja meg személyenként — a gondot megoldjuk. Sok problémánk adódik abból, hogy dolgozóink több mint fele nő, akik gyermekük betegsége vagy más családi okok miatt gyakran napokig hiányoznak. Távol áll tőlem a női munkaerő lebecsülése — mert azt is elmondhatom, hogy egyik-másik poszton különbül helytállnak, mint a férfikollégák —, *de hát ha a gyerek beteg, általában nem a férj marad otthon, hanem a vasutas feleség*, különösen — ami nem ritka —, ha a férjemuram bányász. És ez így helyes, még akkor is, ha ennek kárát látja a vasút.

— Mindent összevetve: a kazincbarcikai üzemfőnökség meg tud-e birkózni a Sajó-völgyi nagy üzemek év végi hajrájában az őszi csúcsforgalom adta nehézségekkel?

— *Erre csak egyértelmű igennel lehet válaszolni* — mondja a két vezető egyszerre, majd a gazdasági üzemfőnökhelyettes Gaskó István hozzáteszi:

— Üzleti partnereinkkel, a gyárakkal, üzemekkel és az intézmények vezetőivel jó a kapcsolatunk. Ők megértik a nehézségeinket, mi meg az igényeiket a lehetőségek szerint a legmesszebbmenőkig kielégítjük. Bízunk az üzemfőnökség kollektívájának lelkiismeretes, pontos munkájában, és bár még két igen kemény hónap van hátra az évből, Kazincbarcika mindent megtesz azért, hogy területéről elsősorban az export-, a tüzelő-, élelmiszer-, de minden más itt megtermelt áru a rendeltetési helyére kerüljön.

Dávid József

HA TÁMAD A TÉL

A havas tél mindig megnehezíti a vasutasok munkáját. Beragadnak, lefogynak a váltók, megerőltetőbb az elegyrendezés, a vágányok közötti közlekedés. Az idei tél szeszélyes, rapszodikus. A hideg és a meleg frontok gyakori váltakozása teszi próbára idegrendszerünket. Fotóriporterünk Hatvan állomáson éppen az igazi telet kapta lencsevégre. A tél tábornok néhány napos uralkodása alatt bevetették a hőlégfúvót, de a söprűre és a lapátra is szükség volt.

(Szabó Sándor felvételei)





DECEMBER VÉGÉIG

Dél-Alföldön véget ért a répakampány

A szegedi igazgatóság területén az utolsó répával megrakott tizenegy kocsit *december 30-án indították útnak Sarkadra. Ezzel a Dél-Alföldön befejeződött az 1985. évi cukorrépakampány.*

A szezon kezdetétől 30 ezer 144 kocsiban 1 millió 90 tonna répát fuvaroztak a cukorgyárakba. Az elszállított árut 37 állomáson rakták kocsikba és küldték nyolc cukorgyárba: Sarkadra, Mezőhegyesre, Szolnokra, Hatvanba és *Kabára*, valamint átirányítással *Kaposvárra, Sárvárra* és *Ercsibe*. Az elmúlt szezonban az Alföldön megtermelt cukorrépából jutott az ország határain túlra is. Orosházáról a horvátországi *Virovitицára*, míg Földeákról *Belgrádba* küldtek összesen 98 ezer tonna cukorrépát.

Az igazgatóság az elszállított répamennyiség mintegy 80 százalékát *forda- és irányvonatokkal* továbbította. A répa fuvarozása mellett természetesen gondoskodtak a gyárakból kikerülő cukor, répaszelet és melasz folyamatos szállításáról is. A gyárak elégedettek voltak a vasút munkájával, a folyamatos szállítással.

G. J.

Az új kollektív szerződés tervezete

A Munka Törvénykönyve végrehajtási rendeletének 3. §-a a kollektív szerződés kötését a vállalatok, gazdálkodó szervek feladatává teszi. Előírja, hogy a munkaviszonnyal összefüggő alapvető kérdéseket törvény vagy törvényerejű rendelet szabályozza. Nyilvánvaló azonban, hogy a munkaviszonyok rendezésére nem elegendő az általános törvényi szintű szabályozás. Ezért a jogalkotó szabályozás nélkül hagyta, vagy csak kontúrjaiban rendezte a munkaviszonyoknak a gazdálkodáshoz legközelebb álló elemeit. Ezzel biztosítja a vállalat önállóságát, természetesen a törvény általános szabályainak a keretei között. Ugyanakkor azonban kötelezi a vállalatot arra, hogy a jogszabály által szabadon hagyott területet maga szabályozza, hogy sajátos, konkrét viszonyaiból fakadó érdekeivel egyeztesse össze a dolgozók egyéni és kollektív érdekeit.

A dolgozók közvetlen érdeke

A vállalatnak a szabályozás során két fontos feladatot kell szem előtt tartania. *Egyrészt szabályaival segítse a termelő munkát,* vagyis a vállalat tevékenységének ellátását oly módon, hogy biztosítsa a gazdálkodás munkajogi feltételeit: *másrészt anyagilag és erkölcsileg ösztönözze a dolgozókat* a vállalati feladatok teljesítésére oly módon, hogy védje érdekeiket is.

A dolgozók közvetlen érdeke: *személyi jövedelmük növelése.* Ezért őket anyagilag is érdekeltté kell tenni a vállalati célok elérésében. Érdekközvetítő szerepe van az érdekeltségi alap felosztásában, a munkabérrel való gazdálkodásban. Ezt mindenekelőtt az ösztönző bérrendszer, a különböző bérformák és bérpótlékok alkalmazásával éri el. A kollektív szerződés tehát az elosztási folyamat szabályozásában jelentős mértékben vesz részt.

A kollektív szerződésnek nagy szerepe van a munkaviszonyokban felmerülő érdekkonfliktusok feloldásában. A kollektív szerződés a szerepét csak úgy tudja betölteni, ha az alkotók az ellentétes érdekeket összehangolják, amely nemritkán kompromisszum eredménye. Ezért a jogalkotó a kollektív szerződés létrehozását nem egyedül a vállalat kötelességévé tette, *hanem a vállalat és a szakszervezet közös feladatúvá.* Ezzel a Munka Törvénykönyve a dolgozók vezetésben való részvételének új formáját teremtette meg. A kollektív szerződés beszámolójának és tervezetének vitája a dolgozók vezetésben való részvételének fontos része. Lehetővé válik, hogy a dolgozók saját munkafeltételeik és jövedelmük alakításába beleszóljanak.

A 20/1970. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet értelmében a kollektív szerződéseket a népgazdasági középtávú terv elkészítésével összhangban ötévi időtartamra kell megkötni és legkésőbb az első év június 30-ig ki kell hirdetni.

A MÁV mint vállalat egy kollektív szerződést köt. Figyelembe kell azonban venni, hogy vállalatnyi nagyságrendű egységei vannak, amelyek közül kiemelkednek a körzeti üzemfőnökségek, az üzemek és a hálózati feladatokat ellátó főnökségek. *Az önálló munkaügyi hatáskörrel rendelkező főnökségek helyi függeléket készítenek a kollektív szerződéshez,* amelyben sajátos kérdéseket szabályoznak. E szabályozási jogkör a jövőben bővül.

A VI. ötéves terv időszakára kötött MÁV kollektív szerződés ez év június 30-ig lesz érvényes. A VII. ötéves terv időtartamára szóló kollektív szerződés elkészítésére az év közepén a MÁV Vezérigazgatóság szakembereiből és a vasutas-szakszervezet képviselőiből munkabizottságot hoztak létre. A bizottság felülvizsgálta a jelenlegi kollektív szerződést. A szabályok többségét alkalmasnak minősítette a következő ötéves ciklusra is. Feldolgozta továbbá az igazgatóságoktól, a területi szakszervezeti bizottságoktól érkezett javaslatokat is. Az ennek szellemében elkészített új tervezetet október végén szakmai vitára bocsátotta. A szakmai vitán a MÁV Vezérigazgatóság, a vasutasok szakszervezete, az igazgatóságok és a szakszervezet középirányító szerveinek képviselői vettek részt.

Ezek figyelembevételével alakították ki azt a tervezetet, amelyet az üzemi demokrácia fórumain 1986 elején a szolgálati főnökségeknél a dolgozókkal meg kell tárgyalni. *Az üzemi demokrácia fórumain a dolgozók közvetlenül vesznek részt a kollektív szerződés szabályainak megalkotásában.*

A tanácskozásokra való felkészülés érdekében ismertetjük azokat a célkitűzéseket, amelyeket a tervezetben érvényesítettünk. A tervidőszakra vonatkozó célkitűzéseket, és néhány korábbi feszültség feloldását — természetesen a munkáltatói és dolgozói érdek összehangolásával — érvényesíteni kell az új kollektív szerződésben.

A népgazdaság által támasztott szállítási igények kielégítéséhez egyebek mellett biztosítanunk kell a szükséges munkaerőt. Ezért ösztönzőbbé kell tenni a kollektív szerződésben is azokat a munkaköröket, amelyekben kevés a vasutas.

A 40 órás munkahét, illetve a csökkentett munkaidő bevezetése kiemelkedő feladat lesz a tervidőszak elején. Az idevágó szabályok kidolgozásánál erre is gondolni kell. A kollektív szerződés bérügyi szabályaiban a teljesítménnyel kapcsolatos bértételek emelkednek. Bizonyos bérfeszültségeket is fel kell oldani. *A szociális ellátás fejlesztése is fontos. Az ellátás valamennyi formája bekerül a kollektív szerződésbe.* A munkafegyelem szilárdítását célzó szabályok szigorodnak. A szabály pontosítását, teljesebbé tételét, a jogszabályi előírások érvényesítését kell még megoldanunk az új kollektív szerződésben.

Munkaidő-csökkentés önerőből

Milyen új szabályokat tartalmaz a tervezet a munkaerővel, munkaidővel való rugalmasabb gazdálkodás érdekében?

A tervidőszak elején önerőből át kell térnünk a csökkentett munkaidőre. Időpontját helyileg kell meghatározni. Ez önmagában is megköveteli a munkaerő hatékony felhasználását, ugyanúgy a munkaidővel való ésszerű gazdálkodást. Természetesen ennek megvalósítását egyedül a kollektív szerződéstől nem várhatjuk. Egy sor szabályát azonban ehhez kívánjuk igazítani. Ezek közé tartoznak a következők:

– *ha az ésszerű foglalkoztatás megkívánja, helyi döntés alapján növelhető az egy szolgálatban eltölthető idő; váltásos szolgálatnál alacsony leterhelés esetén 24 óráig, CSM közlekedés esetén — kizárólag kötött fordáknál — 14 óráig,*

— *az egy szolgálatban eltöltött hosszabb idő nem eredményezhet túlmunka-növekedést; ennek ellensúlyozásaként gondoskodni kell a szabadnapok kiadásáról is,*

– *a kollektív szerződés csak a lehetőséget kívánja megadni, helyileg tudják eldönteni, hogy kell-e alkalmazni.*

Hangsúlyozni kívánjuk, e keretszabály csak akkor alkalmazható, ha nemcsak az egy szolgálatban eltölthető idő, hanem a szabadidő is növekszik, előnye, hogy kevesebbszer kell szolgálatba jönni a kötelező munkaidő ledolgozása végett.

A kollektív szerződésben rögzítjük, *hogy a korszerű munkarend a MÁV egész területén általánosan alkalmazható.* Ez alatt nemcsak a 6+3-as munkarendet értjük, hanem valamennyi változtatást, amelyet a termelés, a forgalom ingadozásaihoz, a feladatokhoz igazítanak, például az üzemszünetekhez, a holt idők kiiktatásához stb. Ennek alkalmazása is helyi feladat.

Bővítjük az idénymunkarend alkalmazásának területét: *ez a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség és a villamos vonalfőnökségek építési és fenntartási munkahelyein is bevezethető.* A tavaszi és a nyári hónapokban a szabadban végzendő munka feltételei kedvezőek. Hosszabb lehet a munkaidő, ezzel szemben az őszi-téli hónapokban pedig rövidebb. Ugyancsak ésszerűségi, gazdaságossági szempontból kiterjesztjük az év végi termelési szünet lehetőségét a MÁV épület- és hídfenntartó főnökségekre.

Az eddig említettek a foglalkoztatást, a munkaidőt, illetve a munkarendet érintik. Ez azonban a dolognak csak egyik oldala, a másik: *a pihenőidők biztosítása.*

Milyen változás várható?

A tervezet szerint nemcsak az utazó-, hanem a fordulószolgálatos dolgozó napi pihenőidejét is *helyi függelékben kell megállapítani,* amelynek mértéke legalább 8—12 óra kell hogy legyen, de lehet ennél magasabb is. E kérdés helyi szabályozása összhangban van a feladatokhoz igazodó változatos munkarendek alkalmazásával, illetőleg az előbbiekben említettekkel. A gmk-ban, illetve vgmk-ban végzett munka elterjedése kapcsán szükségessé vált annak rögzítése is, hogy a napi pihenőidő megtartása ilyen jellegű munka esetén is kötelező. Ehhez elsősorban üzembiztonsági érdek fűződik.

Javaslat a heti pihenőnapra

A heti pihenőnapra alternatív javaslatot tartalmaz a kollektív szerződés. Szolgálati főnökségeink többségénél jelenleg a heti pihenőnapokat kiadás helyett túlnyomórészt pénzben fizetik ki. Ez a gyakorlat nem konzerválható, mert súlyos tehertétel munkáltatói és dolgozói szempontból egyaránt. Milliókkal terheli a béralapot, melyet ösztönzőbb módon is felhasználhatnánk, terheli a túlórát, ellentmond a munkaidőcsökkentési terveinknek, elveszi a dolgozó szabad idejét a pihenéstől, a művelődéstől, a családi élettől. E szempontok mérlegelésével dolgoztuk ki a II. sz. változatot. Lényege: *keretszabályt ad és tág teret enged a helyi körülmények figyelembevételének.* Ez a szabályozási forma szükséges a változó munkarendek alkalmazása, a munkaidő-csökkentés szervezési intézkedéssel történő megvalósítása szempontjából is. A jelenlegi merev szabály nem segítené e törekvéseink megoldását.

A heti pihenőnap kiadásának feltételeit *csak helyileg lehet megteremteni,* indokolt tehát a végrehajtó főnökségek részére a szabályozásban is nagyobb szerepet adni.

Az ismertetett kérdésekhez szorosan kapcsolódik, hogy a dolgozót a munkarend-változtatásról lehetőleg három nappal előbb kell értesíteni. Ezt az előírást is tartalmazza az új tervezet. Igaz, hogy ez a munkáltató részéről szervezettebb munkát kíván. Ezt azonban vállalnunk kell, mert elősegíti a dolgozó szabadidejének biztonságos szervezését, végső soron értelmesebb eltöltését.

Ezen túlmenően további intézkedésre van szükség ahhoz, hogy a munkaidő-csökkentést önerőből megvalósítsuk, oly módon, hogy ez ne túlóra-, hanem szabadidő-növekedést eredményezzen. Ezek elsősorban munkaszervezési intézkedések, melyek kidolgozás alatt állnak.

A tervezet elsősorban a teljesítményhez kötött bértételek emelését tartalmazza kiemelt formában. Ezek konkrétan a következők:

– *az utazó dolgozók teljesítménybérét átlagosan 30 százalékkal,*

– *az elegyrendezők teljesítménybérét ugyancsak átlagosan 30 százalékkal megemelten tartalmazza.*

A tervezetben szerepel a kirendelési jutalék és a kiemelt forgalmi jutalék 30 százalékos mértékben történő emelése. Mindkét bérfajta a budapesti szolgálati helyeken a kulcsfontosságú munkakörök létszámgondjainak megoldását, illetve enyhítését célozza. Emelkedik az ügyeleti szolgálat díjazásának mértéke is, ezzel a gyakorlatban meglévő feszültséget oldjuk.

Az új kollektív szerződés a külső munkahelyeken foglalkoztatott dolgozók régi sérelmét orvosolja, bevezeti az utazással töltött idő (telephelyről a munkahelyre, illetve vissza) díjazását, óránként 20,— Ft-tal.

Új pontja lesz a kollektív szerződésnek *az utánfizetési jutalék felvétele.* Ezt a jelenlegi mértékkel vettük fel. Ezzel teljesebbé válik a kollektív szerződés díjazással foglalkozó fejezete. Pontosítás történt az átlagkereset számításánál is (felmondási időre járó átlagkeresetben szerepeltetjük a jutalmat is).

A munkafegyelem szilárdítását célozza, hogy: igazolatlan mulasztás esetén már egy nap 50 százalékkal (korábban 20 százalékkal), 2 vagy több nap esetében pedig 100 százalékkal (korábban 50 százalék volt 2 napnál) csökken a dolgozó év végi részesedése. Meghatározott mértékű leltárhiány (minimum 5000 Ft értékű) esetén nem lehet, hanem kell csökkenteni a dolgozó év végi részesedését. Új a kollektív szerződésben, *hogy fegyelmi büntetésként a dolgozó vasúti utazási kedvezménye is megvonható.*

Összefoglalva megállapítható, hogy a szabályváltoztatásnál munkáltatói és dolgozói érdeket egyaránt figyelembe vettünk. E kettő egyébként sem választható el mereven egymástól. A munkaidő-csökkentés érdekében teendő intézkedés *nemcsak munkáltatói, hanem dolgozói érdek is.*

Miután tervezetről van szó fontos, hogy a szolgálati főnökségek a megküldött anyagot megismerjék és módjuk legyen a tanácskozásokon részt venni, őszinte véleményt mondani.

A tanácskozások után az észrevételeket, javaslatokat három napon belül el kell juttatni a felettes szakvonali és szakszervezeti szervek részére.

Dr. Garabon Sándor

Felmentés — kinevezés

Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója *Mester Alajos* gazdasági vezérigazgató-helyettest — érdemei elismerése mellett, más fontos munkakörbe helyezése miatt — felmentette beosztásából és egyidejűleg *Ambrus Andrást* kinevezte a MÁV gazdasági vezérigazgató-helyettesévé



Ambrus András 1937-ben Pitvaroson született. A Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem 1960-ban történt elvégzése után a 31. sz. Állami Építőipari Vállalatnál, az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztériumban, majd az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályán dolgozott. 1981-ben került a Közlekedési Minisztériumba, ahol mostani kinevezéséig a közgazdasági főosztály vezetője volt.

Gazdasági és politikai tevékenysége elismeréseként megkapta a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát, az *Ifjúsági Érdemérmet* és tulajdonosa a *Munkásőr Emlékéremnek.*

Tavasszal kezdik a kivitelezést

Ifjúsági lakótelep épül Záhonyban

A vasutas fiatalok lakáshoz juttatásának több formáján dolgoznak a záhonyi üzemigazgatóságon. Az utóbbi időben már nem épülnek MÁV-bérlakások, ezért úgy döntöttek, hogy ifjúsági lakótelepet építenek.

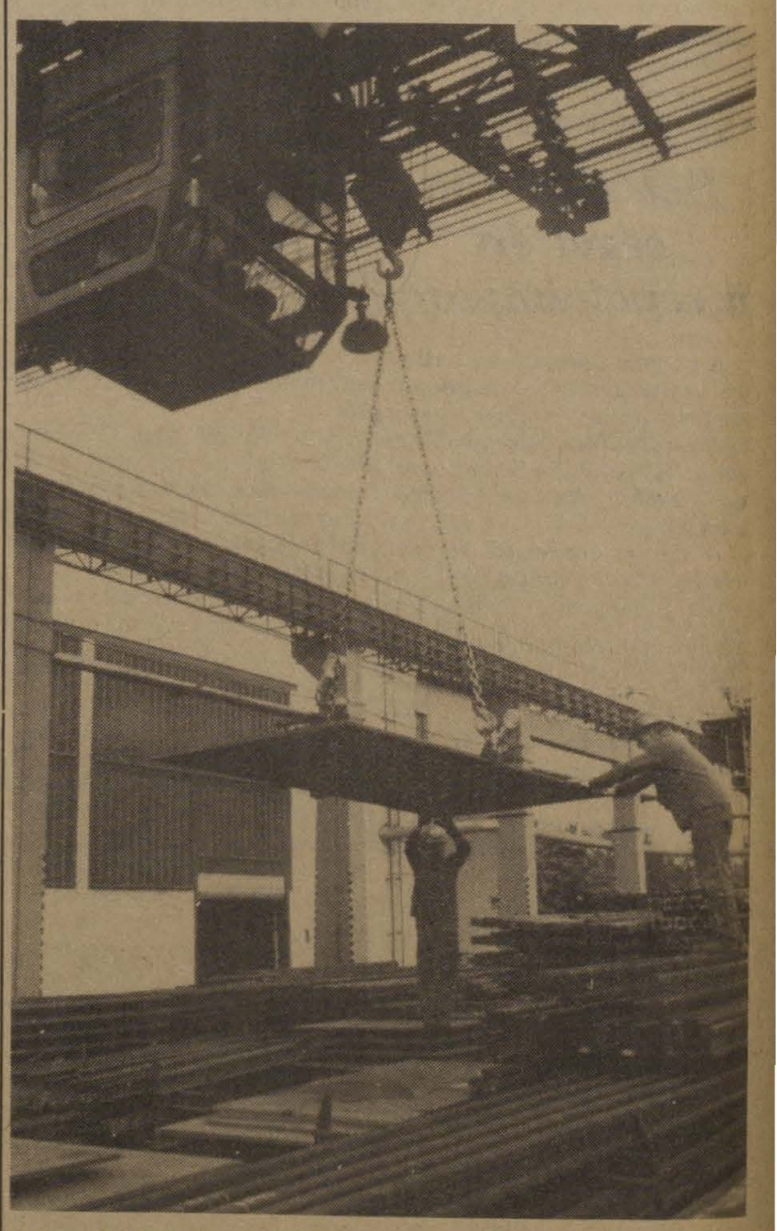
Az üzemi KISZ-bizottság vállalta a nagy munka patronálását, amelyhez a területet a záhonyi régi vasutas lakótelepen a MÁV adta át a tanácsnak, hogy tartós használatba az építkezők kapják meg. Egy, valamikor az építkezések miatt ma már eléggé elhanyagolt kis park helyén összesen 18 lakás megépítését teszik lehetővé. *A jelentkezők hozzájutnak kamatmentes vállalati kölcsönhöz is, valamint a vasút kedvezményes fuvarral és gépek kölcsönzésével támogatja az építkezést.* A terveket társadalmi munkában készítik el, a műszaki ellenőrzést is vállalta az üzemigazgatóság műszaki osztálya.

A kétszintes, sorházas beépítésű lakótelepen tavasszal indul a munka, saját kivitelezésben. Arra számítanak, hogy jó összefogással már 1987-ben birtokukba vehetik új otthonukat a fiatalok.

Új kezdeményezésként vasúti beruházás kivitelezésében vettek részt a záhonyi fiatalok a múlt évben. A vasutas lakótelepen halaszthatatlanná vált az elavult vízvezeték-rendszer cseréje, azonban a kivitelező vállalatnak 1985-ben nem volt kapacitása a földmunkák elvégzésére. Az egyes KISZ-szervezetek mozgósításában *725 ezer forintért vállalták a munkát a fiatalok,* amelynek értéke meghaladja a hárommillió forintot. Augusztus elejétől november közepéig minden hét végén dolgoztak, így a decemberi átadásra elkészültek az 1230 méter hosszon cserélt vezeték földmunkáival.

A fiatalok a kapott összeg egy részét a munkában részt vevők között osztották szét, de ebből a pénzből vásároltak 110 ezer forintért videomagnót az oktatások színesebbé tételére, valamint egy televíziókészüléket a záhonyi állomás utasterébe. A vásárosnaményi Tiszaparton épülő KISZ-oktatási központ bútorozására szintén félretettek keresetükből.

L. B.



A gyöngyösi kitérőgyárban Molnár János és Katona Imre a daru segítségével anyagot rendez a tárolóteren

(Szabó Sándor felvétele)

Fiatalok vezető beosztásban

A dunakeszi járműjavítóban törődnek az utánpótlással

A MÁV Dunakeszi Járműjavító jó eredményeinek egyik meghatározója, mozgatója a fiatal vezetők, mérnökök, közgazdászok csoportja. Munkájukról, menedzselésükről beszélgetünk *Varga Lajos* igazgatóval, aki 44 évesen szintén a fiatalabb vezetők közé tartozik.

— *Az elmúlt években korszakváltásnak* lehettünk részesei — mondja. — Akik az ötvenes évektől voltak vezetők, már nyugdíjasok, vagy hamarosan elköszönnek az üzemtől. Ez tette szükségessé a fiatalok fokozott bevonását a vezetésbe. Másrészt az, hogy a tehetséges, felkészült, bizonyítani akaró fiatalabbak számára lehetővé tegyük, hogy vezetőként is kamatoztathassák tudásukat, rátermettségüket.

— Vezetőnek lenni, irányítani, szervezni, döntéseket hozni nem könnyű. E felelősségteljes feladatra a fiatalok közül milyen módszerekkel, milyen szempontok alapján választják ki a legtehetségesebbeket?

— Legfontosabbak: a káder- és személyzeti munka szabályai. Döntő, hogy a kiválasztottak a munkában, a termelésben élen járjanak, emberi tulajdonságaik követésre méltóak legyenek, reagáljanak az újra, kötődjenek az üzemhez.

— Hogyan fest mindez az üzem hétköznapi életében?

— Az elmúlt esztendőkben a művezetőktől egészen a magas beosztásúakig *csaknem tizenöt felsőfokú végzettségű munkatárs került vezető beosztásba. Több mint 50 százalékuk 35 évnél fiatalabb.* Sikerült megtalálni a megfelelő életkori arányt, és ez gyümölcsözik a fiatalok segítésében, a jó vezetői módszerek továbbadásában. Az eredmények elismerése mellett azonban ráirányítjuk a fiatalok figyelmét a vezetői stílusukban még fellelhető hiányosságokra. Ezt elfogadják, igénylik, mert tudják, hogy segítő szándékú jó tanácsról van szó.

— Az elmondottak azt sugallják, hogy a fiatalok és az idősebb vezetők munkájuk során jók kiegészítik egymást.

— Így van. Nálunk az idősebb vezetők természetesnek tartják a felnövekvő generáció bizonyítási vágyát, *szakmai szempontból is sokat jelent, hogy jó szellemű vezetői gárdánk van.* A nagyobb szakmai gyakorlat, felkészültség ötvöződik a fiatal műszaki értelmiségiek ambíciójával, a szaktudományok új eredményeinek hasznosításával.

— Ennek sikerét bizonyítják az üzem kollektívájának eredményei, melyek annak is tulajdoníthatók, hogy sikerült megtalálni az ösztönzés helyes arányait. Hogyan?

— *Az erkölcsi elismerés mellett mindig fontosnak tartottuk az anyagi megbecsülést is, de az utóbbit még nem tudtuk megfelelően megoldani.* Az új szabályozórendszer sem oldja egyelőre a feszültséget, kevés lehetőséget ad az értékteremtő munkát végzők jobb anyagi elismerésére. A jó eredmények annak tulajdoníthatók, hogy egységes, munkájukat szerető, jó szellemű vezetők irányítják a szakmailag szintén felkészült, szorgalmas munkásokat, beosztottakat.

Az igazgató példákon keresztül mutatja be, miként teremtik meg a fiatalok továbbtanulásának, művelődésének, szakmai előrehaladásának lehetőségét. *Több fiatal vezető dolgozik az üzemben* — azokon kívül, akik máshonnan jöttek —, akik szakmunkásként főiskolán, egyetemen tanultak mint szetesek. Egyikük *Horváth János*, aki 1983-ban jeles eredménnyel végzett a Budapesti Bánki Donát Műszaki Főiskolán. Ma már az üzem egyik legfontosabb területén az I. gyárrészlegben főművezetőként dolgozik. Így beszélt munkájáról:

— Egy éven keresztül megismerhettem a gyáregység profilját, a munkafolyamatokat, feltérképeztem a lényeges összefüggéseket. Ezután neveztek ki főművezetőnek. Mintegy 150 ember munkáját irányítom, több szakma képviselőjének tevékenysége összpontosul a kezemben. *Szép feladat vezetőként az új létrehozásánál közreműködni, de nagy a felelősség is.* Jó érzés, hogy bíznak bennem. A bizalom és a művezető-társaimtól kapott segítség azt jelenti, hogy gyorsabban megbirkózom a feladatokkal, hasznosítva a főiskolán tanultakat is.

Vetési Imre

A hídszolgálat negyven éve

A második világháború a MÁV ingatlan vagyonában a hidak állagában okozta a legnagyobb arányú károkat. A károk nemcsak értéküket tekintve voltak nagyok, hanem a forgalom megindításának is súlyos akadályát képezték.

A hadműveleti szempontból fontos vonalakon a hidak ideiglenes helyreállításán a szovjet hadsereg alakulatai, a MÁV-dolgozók és a polgári lakosság dolgoztak.

A háború előtt a MÁV vonalhálózatán az építést az átereszeknél az osztálymérnökségek, a hidaknál magánvállalkozók végezték. A háború alatt, a bombázások okozta károk helyreállítására mozgó hídjavító szerelvényeket állítottak fel. E szervezetet tovább fejlesztették a hálózat teljes üzembehelyezése céljából. Először hídprovizóriumokat építettek, majd a lassúmenetek megszüntetésére megkezdték a végleges helyreállítást. *E szervezeteket először a hídműhely kötelékébe vonták össze, majd abból Nemzeti Vállalatot, később Üzemi Vállalatot szerveztek, amely 1955 óta pedig MÁV Hídépítési Főnökségként működik.*

A főnökség 1960—67-ig a MÁV Budapesti Igazgatóság, előtte és utána közvetlenül a MÁV Vezérigazgatóság alárendeltségében dolgozik. 1960-ban a főnökség egyes építésvezetőségeit a vidéki építési főnökségekhez osztották be. Az 1960-as évektől a vidéki építési főnökségeknél is hidász építésvezetőségek alakultak.

A háborús károk helyreállítása az 1950-es évek végére a fővonalakon befejeződött. 1960 óta a háborús károk helyreállítása miatt elhanyagolt mellékvonali felújítások kerültek előtérbe, emellett a külön szintű út- és vasútkeresztezések, valamint peronaluljárók építése folyt.

Az építési technológia is fejlődött. Először az egyes munkafolyamatok gépesítésében, majd a betonkeverők, szállítószalagok, vibrátorok, stb. alkalmazásában, a szerkezetek kialakításában történt változás. *Az első hegesztett acélhíd 1966-ban készült el*, ma már minden új acélhíd hegesztett kivitelű. A nagy teherbírású vasúti daruk beszerzése először a hídprovizóriumok beépítési munkáit könnyítette, majd lehetőséget adott a vasbeton előregyártás bevezetésére és fokozatos elterjedésére. A helyszínen betonozott szerkezetek egyre nagyobb része készül transzport betonból.

Évente 250—300 millió forintot fordítanak vasúti hidak építésére, átépítésére. Ebből az összegből 120—150 vasúti áteresz és nagyobb vasúti híd készül. Jelenleg folyik a *csongrádi Tisza-híd* és a tunyogmatolcsi *Szamos-híd* átépítése. A VII. ötéves terv folyamán mintegy 1,2 milliárd forintot fordít a MÁV vasúti hidak építésére. Jelentősebb hídépítési munkák: *a budapesti körvasúti hidak, a simontornyai és Sió-hidak, a szeghalmi Berettyó-híd, a vésztői Sebes-Körös-híd és a sárvári Rába hidak lesznek.*

A hidak fenntartási munkáit 1975-ig a területileg illetékes pft főnökségek végezték, az acélszerkezetek fenntartása pedig a Hídépítési Főnökség feladata volt. A vasút, ezen belül a pályafenntartási szolgálat fokozódó létszámhiánya miatt a hídfenntartási teljesítmény állandóan csökkent. 1975—80 között a budapesti igazgatóságnál hídfenntartó főnökséget, a vidéki igazgatóságoknál épület- és hídfenntartó főnökségeket szerveztek. Ez megállította a hídfenntartási tejesítmény csökkenését, sőt némi javulás is tapasztalható, de még nem érte el a kívánatos mértéket.

Jelenleg évente kb. 600 ezer munkaórát és 80 millió forintot fordítanak hídfenntartásra. Az építési főosztály egyik fő célkitűzése a VII. ötéves terv időszakára a vasúti hidak további állagromlásának megállítása.

A mintegy 13, közel 50 km összhosszúságú vasúti híd állának felügyeletét, átépítésük, fenntartásuk irányítását a MÁV Vezérigazgatóság építési- és pályafenntartási főosztályának hídosztálya végzi.

Kotsis Pál

Pályamódosítás után

Sorompókezelőből forgalmista

Ősszel elcsendesedik a balatonalmádi vasútállomás peronja is. Hazautaztak a külföldiek, a hétvégi házakat pedig már fűteni kell... Az itt dolgozókat valójában csak most illik zavarni. A fiatal forgalmista, *Szabó Zoltán* után érdeklődöm az állomásfőnöknél.

— Szüleit régről ismerem, csakúgy, mint fiukat.

— *Csendes, becsületes, tisztelettudó fiatalember Zoli* — mondja *Hartmann József*, a balatonalmádi vasútállomás főnöke. — Azt becsülöm benne, hogy érettségivel két évig volt sorompókezelő, csak azért, hogy egyszer idekerülhessen közénk az irodába. Tudja, száz közül, ha kettő van ilyen.

A huszonhat éves *Szabó Zoltán* igazából nem tartozik a pályakezdők közé, és mégis... *Három évvel ezelőtt ment a vasúthoz, de csak néhány hónapja tölti be a forgalmi szolgálattevő felelősségteljes feladatát.* Meglehetősen görbe utat futott be eddig. A füredi gimnáziumban megszerezte az érettségit, majd jelentkezett a vendéglátóipari szakközépiskolába, hogy pincér lehessen. Reggeltől estig futkosott az asztalok között, de volt üzletvezető is.

— Tudom, hogy sokan csodálkoztak azon, hogy vasutas egyenruhába bújtam — kezdi a beszélgetést *Szabó Zoltán*. — A pincér a nyári hónapokban nemcsak nyolc órát dolgozik. Délelőtt kezdtünk, sokszor éjfél után mentem csak haza. Persze a magas fizetés, illetve a keresetet sem tartott meg a szakmában. Nem, mert a felszolgáló csak nyáron „szedheti" meg magát, de mi van télen a Balaton-parton? *Itt a vasútnál pedig átlagosan többet keresek, mint a vendéglátónál.*

Pályamódosítását az is meghatározta, hogy nemsokára megszületett *András* fia. A vasútnál legalább mindig tudta felesége, mikor számíthat férjére. A balatonalmádi vasútállomásra 1982. márciusában került, mint sorompókezelő.

— Csupán fél évig voltam ebben a beosztásban, mert bevittek a seregbe. Azért vállaltam érettségivel a sorompókezelést, mert tudtam, nem innen fogok nyugdíjba menni. Tovább akartam tanulni! Ahhoz ez nyugodt hely volt, hogy felkészülhessek — már a leszerelés után —, a forgalmi szolgálattevő vizsgára. Öt évvel tanulmányaim befejezése után nem volt könnyű 4-5 vastag könyvet megtanulnom. A nálam egy évvel fiatalabb *Kovács Lajosnak*, ma már váltótársamnak, sokat köszönhetek, rengeteget segített.

— Ha az őrházból valaki szabadságra megy, a forgalmisták ugranak be helyettesíteni, tekerni a sorompót. Tetszik ez?

— *Tudomásul kell venni, kevés embere van a vasútnak.* Sok dolgozó hiányzik. Beszélgettem nemegyszer kollégáimmal arról, vajon hogyan lehetne idecsábítani a fiatalokat, vonzóvá tenni számukra a vasutat? Igaz, hogy néhány területen jár öt év korkedvezmény, de talán ezt ki lehetne bővíteni. Jó lenne, ha a bányászokhoz hasonlóan csak hat hónapot kellene szolgálni a seregben, természetesen vállalva mondjuk tíz évet a vasútnál. Hogy jó néhányan leszerelés után nem jönnek vissza, annak az is a magyarázata, hogy aki egy évig nem dolgozik munkakörében, annak újra kell vizsgáznia. A keresetünkre már nem lehet különösebb panasz. Az előző hónapokban, míg csak hárman voltunk forgalmisták, összejött 30—50 óra túlórám, ami annyit jelent, hogy az éjszakai pótlékkal, a 4400 forintos alapkeresettel kézhez kaptam 7500 forintot is. Most, hogy már négyen dolgozunk ebben a munkakörben, *kb. 6500 forintra számítok.* 12 óra szolgálat után 24 óra a szabad idő. Ez nagyon kedvező a vasutasoknak.

— Több száz ember élete függ a munkájától. Nem nyomasztó ez?

— Cseppet sem, mert a nyugodt emberek közé tartozom. Legfeljebb az paprikáz fel, ha az utasokat a vágányok között látom bóklászni. Nemsokára korszerűsítik a vonalunkat, még biztonságosabb lesz a közlekedés.

Szeretem a hivatásomat, ha lehet, elvégzem majd a tisztképzőt is...

Mátételki András

Csökkent a balesetveszély

Átadták a vasúti aluljárót Füzesabonyban



Miskolczi Sándor átvágja a szalagot (Fotó: Gyöngyösi)

December 10-én kora délután létesítményt avattak Füzesabonyban. *Miskolczi Sándor*, a miskolci vasútigazgatóság helyettes vezetője átadta rendeltetésének a füzesabonyi vasúti aluljáró első szakaszát, amely az 1. számú vágánytól a 7.-ig terjed. A három magasított peronszigethez és a forgalmi iroda mellett alakítottak ki le- és feljárókat. A jövőben a személyszállító vonatokat csak az aluljárón keresztül lehet megközelíteni, mert kerítésekkel választották el az egymáshoz közel eső vágánypárokat.

A 7. vágánytól északi irányban építik azt a további szakaszt, amely nemcsak vasúti, hanem helyi érdekeket is szolgál, összeköttetést biztosít a két községrész között. A Baross úti és a telepi — végponti — feljárókat úgy képezik ki, hogy a lépcsők mellett lejtős pályát is építenek, így gyermekkocsikat, kerékpárokat is át lehet tolni. A munkálatokkal 1986. őszére készülnek el. **(szigetváry)**

Új hídgyártó szerelőcsarnok

A MÁV Hidépítési Főnökség új létesítménnyel gyarapodott. Budapesti központi telephelyén december 16-án ünnepélyes keretek között adtak át egy hídgyártó-szerelő csarnokot.

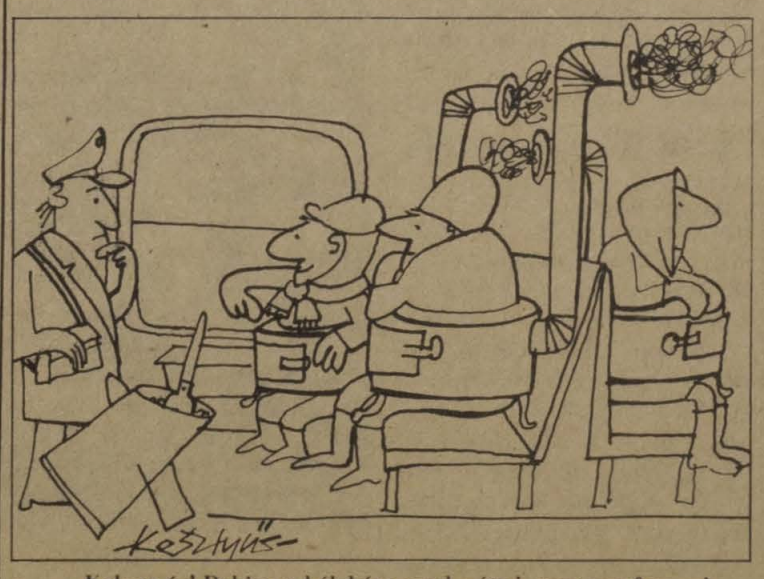
Kiss Károly igazgató az avatóünnepségen mondott beszédében hangsúlyozta: a hídépítési főnökség történetében kevesen emlékeznek hasonló eseményre; *hosszú évtizedek óta ilyen jellegű és méretű fejlesztésben nem volt részük.* Ezután ismertette a főnökség történetének fontosabb állomásait, majd az új csarnok jelentőségét méltatta. Utalt arra, hogy a beruházási források mérséklődése miatt olyan döntés született, hogy az első ütemben a gyártó-szerelő csarnokot kell megvalósítani. Az új létesítmény része a telep teljes rekonstrukciójának. Az előmunkálatok 1982 májusában kezdődtek, és az előírt határidőre, 1985. november 27-re elkészült, illetve a műszaki átadás megtörtént. *A csarnok átadásával újabb lehetőség nyílt a munkakörülmények javítására, a minőségi követelmények betartására.* A felszabaduló régi csarnok lehetőséget ad a vasbeton-előregyártás technológiájának korszerűsítésére.

A csarnokot *Mihalecz Károly*, az építési és pályafenntartási főosztály vezetője adta át rendeltetésének.

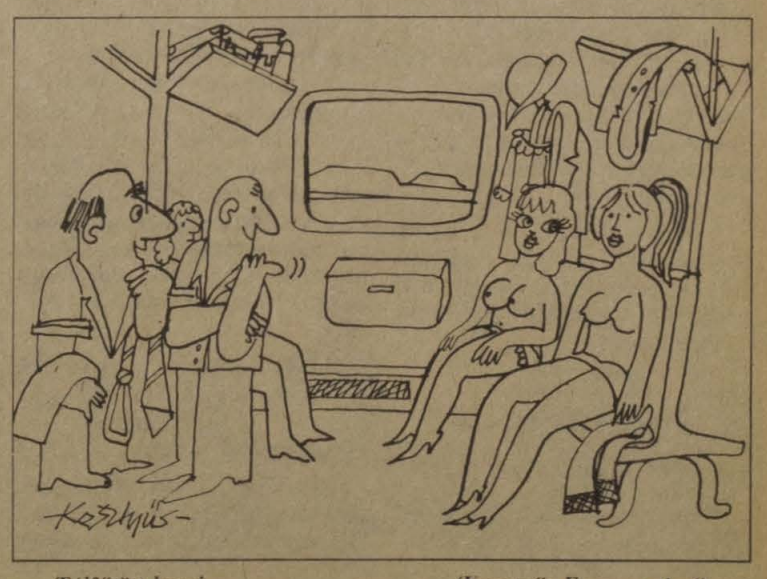
Társadalmi munka a mozgássérültek javára

A Mozgássérültek Fejér Megyei Egyesülete végleges helyet kapott Székesfehérváron a felsővárosi művelődési házban. A művelődési ház átengedte az egyik termét az egyesület kizárólagos használatára. Ahhoz azonban, hogy az épületben tolókocsival is lehessen közlekedni, még a beköltözés előtt felújítási, átalakítási munkákra volt szükség.

Az említett munkákat a MÁV Járműjavító székesfehérvári üzeme vállalta. *Takács László*nak, az üzem vezetőjének közreműködésével az üzem három szocialista brigádja: a *Rózsa Ferenc*, a *Fürst Sándor* és a *Kun Béla* brigádok tagjai dolgoztak társadalmi munkában.



— Kalauz úr! Dobjon a kályhára egy lapáttal, mert megfagyunk



Túlfűtött kocsi

(Kesztyűs Ferenc rajzai)

Csökken a létszám, öregszik a vagonpark

Nehéz helyzetben a PKP

Lengyelországban háromféle nyomtáv van. Természetesen legtöbb — 24 408 kilométernyi — az európai szabványú, 1435 milliméteres, normál nyomtávolságú vonal, de meglehetősen sok keskenyvágányú vonala is van a lengyel vasutaknak (PKP). A szovjet határtól Hrubieszówtól pedig *400 kilométer hosszban, a sziléziai Huta Katowicéig széles nyomtávú vasútvonal is vezet.* 1979 végén adták át ezt az 1524 milliméteres nyomtávolságú, kizárólag teherszállítást szolgáló vonalat.

Érc—kén vasút

A varsói közlekedési minisztérium szakértői szerint a széles nyomtávú vasút megépítése és üzemeltetése elkerülhetetlen volt, s nem rossz üzlet. A *Katowicei Vasmű* felépítésére hozott döntés elengedhetetlenné tette a szállítási kapacitás növelését. A meglévő vonalak már addig is túlterheltek voltak, az ország belsejébe áramló hatalmas mennyiségű vasérc szállítását nem bírták volna el. Talán még nagyobb gond lett volna az átrakás. A jelenlegi átrakókörzetek, így a *Przemysl* melletti *Madykánál* képtelenek lettek volna a krakkói Lenin Vasmű mellett a katowicei óriás-kohót is ellátni.

A vasút munkaerőgondokkal küzdött már a hetvenes években is, amely azóta csak növekedett. Az átrakási munkákra egyszerűen nem lett volna ember. Így kedvezőbbnek ítélték az új vasútvonal megépítését. A széles nyomtávú vonal hivatalos neve *„Vasérc—Kén Vasút”*, ami jelzi a vagonok tartalmát: *keletről vasérc, Lengyelországból kén, szén és némi darabáru utazik a Szovjetunióból.* A szovjet vasutak tulajdonában vannak a Hrubieszów—Katowice között közlekedő Diesel-mozdonyok is. A határnál lengyel személyzet veszi át a szerelvényeket.

A lengyel vasút vezetősége arra számít, hogy az évtized végére jelentősen növekszik majd a Sziléziába vezető széles nyomtávú vonal forgalma. Ezért azt tervezik, *hogy még 1990 előtt villamosítják az ércken vasutat,* újabb állomásokat, rakodótereket építenek. Addig is igyekeznek minél több árut ide átterelni, hogy ezzel mentesítsenek más vonalakat.

A széles nyomtávú vonal előnyei közé tartozik, hogy itt kizárólag szovjet vagonok közlekednek. Ez a lengyel vasút jelenlegi gondjait figyelembe véve jelentős előny. A közlekedési minisztérium egyik vezetője a vagonhiányt „egyszerűen tragikus”-nak nevezte. Öt év óta folyamatosan csökken a vagonpark. *a lengyel gyárak szállításai és az import a leselejtezett tehervagonoknak csak kis hányadát pótolja.* Amíg a hetvenes években átlagosan évi 11—13 ezer új vagont kapott a vasút, addig 1984-ben már csak 2500 szállítására vállalkoztak a hazai termelők.

A meglevő vagonpark egyre öregszik. Mindenesetre arra törekszenek. hogy csökkentsék a javítás alatt álló teherkocsik számát. *Tavalyelőtt naponta 45 300 vagon várt javításra,* illetve ennyin dolgoztak a javítóüzemekben. Hatalmas mennyiség ez, ahogy a szállításokat teljesíteni tudják. *Csehszlovákiából és Romániából 1100 vagont vásárolt a PKP, ám ez csak enyhített a helyzeten.*

A Közlekedési Mérnökök Egyesületének főtitkára szerint a lengyel iparban egy-egy küldeményt átlagban 3,3-szor raknak át; az építőipari küldemények esetén még többször. Az ipart semmi sem kényszeríti arra, hogy megfelelően gazdálkodjék a szállítással: a lódzi és varsói házgyárakba például Alsó-Sziléziából — több száz kilométerről — szállítják a sódert. Ebben a helyzetben nem véletlen, hogy a PKP egyre nagyobb mértékben szorul állami támogatásra. Nemcsak a személyszállítást dotálják, hanem a teherszállítást is.

Alapvető érdek a tranzitszállítás

Ebben a helyzetben a lengyel vasutak számára alapvető érdek a tranzitszállítások növelése. A PKP illetékesei nem nyilatkoztak arról, hogy mennyi bevételre tesznek szert a mintegy 16 millió tonna áru szállításából, elárulták azonban, hogy ez jó üzlet, aminek elvesztése érzékenyen érintené őket.

Lengyelország ugyan az Észak—Dél, Kelet—Nyugat útvonalak kereszteződésénél fekszik, a PKP-nak azonban nem kevés konkurrense van, amelyek szívesen zsebre tennék a lengyel vasutak tranzitbevételeit. Skandinávia felé Csehszlovákián. illetve Ausztrián és az NDK-n keresztül is vezet vasút dél felől, s a Szovjetunióba sem kizárólag Lengyelországon át lehet szállítatni. Nagy kiesést okozhat a bevételekben, ha munkába áll a szovjet—litvániai Klaipeda és az NDK kikötői közötti *„komphíd”*, menetrendszerű komphajók szállítják majd a szerelvényeket a Balti-tengeren, a két ország között, Lengyelország kikerülésével.

Komphíd létesül a Balti-tengeren

A *Duna—Rajna—Majna csatorna* is elvonhatja a tranzitforgalmat. Így aztán érthető, hogy az évi mintegy hatszázezer tonnás magyar tranzit-áruforgalom sem jelentéktelen tétel a PKP számára. *Szczecinből, Gdańskból* és *Gdyniából* 1984-ben 160 ezer tonna apatitot, 20 ezer tonna hallisztet, 50 ezer tonna cellulózt és 80 ezer tonna darabárut szállítottak Magyarországra. A lengyel kikötőkön keresztül szállított magyar export 420 ezer tonna volt. A lengyel vasutak illetékesei szerint igyekeznek biztosítani, hogy a magyar áruk a lehető leggyorsabban tegyék meg útjukat.

A válsághelyzet szinte kényszeríti a lengyel vasutakat a korszerűsítésre. Folytatják a villamosítást: 1983-ban 418 kilométernyi pályát tettek alkalmassá villamos vontatásra, s ezzel a teljes vonalhálózat 32,1 százaléka. 7828 kilométer lett villamosított. (Ezeken a vonalakon bonyolítják a szállítások majd háromnegyedét.) A villamosítás a jövőben a sziléziai iparvidéket a fővárossal és a kikötőkkel összekötő fővonalakra összpontosul. A villamosításra már csak azért is nagy szükség van, mert a szénhidrogénimport jelentős csökkenése s drágulása miatt újabb Diesel-mozdonyok beállítására nincs lehetőség. A vasút tervei szerint elsősorban hazai gyártmányú villanymozdonyokat állítanak forgalomba.

Pályamunkásként kezdte

A rajkai tolatásvezető



Lelkiismeretes, precíz embernek ismerik szolgálati főnökei *Kocsis Dezsőt,* Rajka állomás tolatásvezetőjét. Sokszor előfordult már, hogy betegség vagy szabadság miatt a vezényléstől eltérően ki kellett őt értesíteni. Dezső még soha nem keresett kibúvót, biciklire szállt és ment dolgozni.

— Családunkban senki sem volt vasutas. Kőfaragónak készültem. de anyagi körülményeink arra kényszerítettek, hogy minél előbb önálló keresethez jussak — emlékszik a múltra *Kocsis Dezső.* — Húsz évvel ezelőtt vettek fel a hegyeshalmi pályafenntartási főnökséghez. Hamarosan tapasztalhattam, hogy milyen nehéz, embert próbáló munka a pályafenntartás. Abban reménykedtem, hogy majd tanulhatok, tovább képezhetem magam. *Hamarosan elküldtek könnyűgépkezelői tanfolyamra,* de a további tanulási lehetőség csak ígéret maradt. Ezért 1970-ben az akkor még háromvágányos Rajkára kértem magam váltókezelőnek. Hat évvel később átadták az új állomást; nem kellett már váltókezelő, kocsirendező lettem.

— Nem bánta meg, hogy vasutas lett?

— *Nem. A keresettel is elégedett vagyok.* Én szeretem a munkakörömmel járó viszonylag szabad mozgást. El sem tudnám viselni, hogy egész nap bezárva, egy íróasztal mellett ücsörögjek.

— Úgy tudom a kirendelés növeli a fizetést.

— *Ez nálunk nem így van. Győrbe járunk. A vonatközlekedés olyan, hogy később érünk be és korábban kell hazaindulnunk. Emiatt le is vonnak szolgálatonként egy órát, holott a vasút érdekében utazunk.* Túlórázni sem lehet. összességében ezer forinttal keresek kevesebbet. mintha itthon dolgoznék Rajkán. Arról nem is beszélve. hogy nappali szolgálatban tizenhat, éjszakaiban pedig tizenkilenc órát vagyok távol a családomtól.

— Láttam a falon néhány szocialista brigádmozgalmat dicsérő oklevelet. Ön is brigádtag?

— Az voltam, de a szocialista brigádot négy éve éppen a kirendelések miatt kellett feloszlatni. Megcsappant a kocsirendező létszám. áttértünk a hármas túrra. Ezért lehetetlenség volt a tagokat társadalmi munkára, vagy egyéb rendezvényre összehívni, mozgósítani. Ha majd egyszer ismét négyes túr lesz, akkor természetesen újból megalakulunk.

Kocsis Dezső kétszeres kiváló dolgozó. Jó munkája elismeréseképpen a közelmúltban szovjetunióbeli jutalomutazáson vehetett részt.

Gerecsei Zoltán

A hírös városban

Áruforgalom az iparvágányokon

Kecskemét-Alsó állomás jelentős szerepet vállal a megyeszékhely áruszállítási munkájából. Az állomás szomszédságába települt gyárak, üzemek egész évben folyamatos munkát adnak a vasútnak. Tizenkilenc fuvaroztatónak saját iparvágánya van. Ezeken bonyolítják le az állomás összes áruforgalmának 80 százalékát.

Az áruszállítás helyzetéről, az eredményekről *Sponga Károly* kereskedelmi állomásfőnök-helyettessel beszélgettünk.

— *Állomásunk feladási forgalma eléri az évi 150 ezer tonnát* — kezdi a tájékoztatást. — Egyik legjelentősebb fuvaroztatónk a Fémmunkás Vállalat, amely főleg vasszerkezeteket ad fel. Napi igényük 10—15 nyitott és pőre kocsi. Sajnos ennyit nem mindig tudunk adni, ezért gyakran igénybe vesszük a Szovjetunióba irányuló szállítmányoknál a tengelycserés kocsikat is. A vállalat rövid idő alatt szinte késedelem nélkül rakodik. A folyamatos szállítás érdekében vállalkoztak arra is, hogy a kocsikon lévő kisebb javításokat elvégzik. Másik nagy feladónk a Borkombinát. Bor, üdítőital és szörpsürítményeik részére havi 200-300 kocsit igényel: ezen kívül száz kocsit exportra is megrak. *A Borkombinát nem idegenkedik a konténeres fuvarozástól sem.* Ha kocsit nem kap. áruit konténerben adja fel. A MÉH főleg vas- és papírárut, a Gabonaforgalmi Vállalat pedig búzát és más terményt fuvaroz rendszeresen.

— Mennyi a leadási forgalmuk?

— Ez lényegesen több a feladásnál. Október elejéig 300 ezer tonna áru érkezett állomásunkra. Legtöbb áru (130 ezer tonna) főleg építési anyagok és tüzelő a TÜZÉP-nek érkezik. Őket követi a Tisza Vegyiáru Nagykereskedelmi Vállalat. Az Agrokernek két iparvágánya is van. Az egyiken a műtrágya csomagolását, szállítását, a másikon a gépek. növényvédőszerek rakodását végzik.

— Az őszi forgalom Kecskemét-Alsón jelent-e többletfeladatot?

— Elsősorban a gabonaszállításokat említeném — kapcsolódik a beszélgetésbe *Rontó Imre* állomásfőnök. — A megyén kívüli területekről is ide érkezik a gabona, a kukorica és más termény, amit aztán az állomással szembeni régi és egy új 2000 vagonos tárházban tárolnak. Külön üzemben gyártják a tápot, amit aztán innen fuvaroznak el. Mi szolgáljuk ki Kecskemét-Máriaváros és Helvécia állomásokat is. Máriavárosban az ottani konzervgyárak alapanyagai. készárui, valamint a göngyölegek adnak munkát. Helvécián az italáruk szállítása, a műtrágyacsomagoló üzem termelése növeli feladatainkat.

A negyedik negyedévben havonta mintegy 10—15 ezer tonna áru várt elszállításra. A Fémmunkásnak, a Gabonásoknak, a Borkombinátnak, a Konzervgyáraknak jelentős az exportkötelezettsége. A belföldi forgalom is erős volt.

— Milyen a vállalatok rakodási készsége?

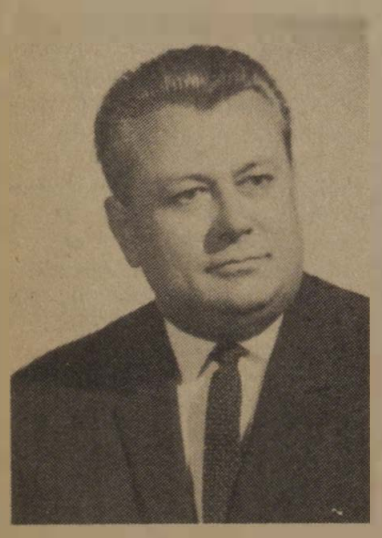
— *Mint mindenütt itt is vannak jól és kevésbé jól rakodó vállalatok* — mondja az állomásfőnök-helyettes. — A jók közé tartozik a Tisza Vegyiáru Nagyker, a Fémmunkás, a Tüzép. Sajnos a rosszak között kell említenem a Szék- és Kárpitosipari Vállalatot, amely a részére érkező áruk 79,31 százalékát késve rakja ki. Nem megfelelő a Borgazdaság, a Gabonaipari Vállalat, a DUTÉP rakodási készsége sem.

Az állomáson két tartalékgép — egy M31-es és egy M32-es — üzemel. Az egyik tolatógéppel az állomási rakodóterületeket és a helyi iparvágányokat. a másikkal Máriaváros és Helvécia mellett a nyíltvonalból kiágazó iparvágányokat szolgálják ki. grafikonos rend szerint. Kecskemét-Alsón az iparvágányokon külön vállalati tolatógépekkel végzik az elegyrendezést, a kocsimozgatás. Ám ha ezek a gépek meghibásodnak a MÁV tolatómozdonyait használják.

A fel- és leadási kocsiforgalom nagy feladat elé állítja az állomás dolgozóit. Az állomás vágányai rövidek, szűkek. Csak jól szervezett munkával lehet eredményesen dolgozni.

— *Hamarosan jobb lesz a helyzetünk* — mondja örömmel Rontó Imre. — *Megkezdték az állomás átépítését.* Néhány vágányt meghosszabbítanak, s ezáltal lehetővé válik, hogy 120 tengelyes vonatokat is fogadjunk egy vágányra. Épül majd egy konténer pályaudvar is. burkolt rakterülettel. Ezek megépítése segíti majd az áruszállítási munkálatokat.

Gellért József



Negyvenegy éri szolgálat után

RENDHAGYÓ BÚCSÚZTATÓ

Gál Lajos, a miskolci igazgatóság műszaki-gazdasági tanácsadója 60. születésnapján életének legszebb pillanatait élte át. Szokványos nyugdíjas búcsúztatóra számított, s hangulatos születésnapi ünnepség főszereplője lett.

Hernádi István, a miskolci igazgatóság vezetője méltatta Gál Lajos életútját, s átadta a 45 évi szolgálatért járó jubileumi emlékérmet.

Emlékezés a múltra

— *Apám vasúti pályaőr volt* — emlékszik a múltra. — *Gyakran áthelyezték, ezért sokszor költözködtünk. Végül Orosházán kötöttünk ki.* Ott végeztem el kitűnő eredménnyel a négy polgárit. Az utolsó évben behívtak a szegedi felsőfémipari szakiskolába, s azt ajánlották, hogy ott tanuljak tovább. Anyagi okok miatt azonban nem tehettem. Villanyszerelő tanonc lettem. Fél évvel a szerződés letelte előtt segéddé nevezték ki.

— 1944. október 1-jén az orosházi állomáson fűtőházi munkásként kezdtem vasúti pályámat. Hamarosan a szegedi távírdaintézőséghez kerültem segédmunkásnak. Két év múlva minősítettek át műszerész kategóriába, majd megszereztem a távírdamesteri vizsgát. E beosztásban az én áthelyezéssorozatom kezdődött. Végül felvettek a szegedi igazgatóságra biztosítóberendezési előadónak. Innen helyeztek át 1953 májusában a miskolci vasútigazgatóságra.

Gál Lajos 1955 óta osztályvezetőként dolgozott az V. osztályon, két éve pedig műszaki-gazdasági tanácsadó.

— Az általa vezetett szakszolgálat az évek során jelentős tudományos-műszaki fejlődést ért el — mondta *Hernádi István* igazgató. — A régi kurblis telefonok, karos jelzők, kézi váltók helyébe a legkorszerűbb automata biztosítóberendezések kerültek, amelyekhez a legújabb elektro- és mikrotechnika fejlesztésének eredményeit használjuk fel. Irányításával elsőként 1962-ben Vámosgyörkön telepítettük az Integra Dominó berendezést. s 21 év múlva a kétszázadikat Kál-Kápolnán. Ma már igazgatóságunk területén Péceltől Miskolcon át Mezőzomborig vonatbefolyásolásra alkalmas automata térközbiztosító rendszer működik.

Fiatal tehetségek

— *Gál Lajos sokat tett a biztosítóberendezések fejlesztéséért* — folytatja az igazgató. — *Az ügy érdekében sok fiatal, tehetséges mérnököt, technikust nyert meg, akik nagy lelkesedéssel végezték munkájukat.* Az ő nevéhez fűződik — egyebek közt — a KÖFE-berendezés telepítése. üzembe helyezése is. E feladatkörében nem mondunk le további szolgálatairól. A mai körülmények között sokszor akadozik egy-egy beruházás kivitelezése. Ebben. kapcsolatai révén sokat segíthet. A KÖFE-berendezés végleges üzembehelyezéséig. és még utána is itt van köztünk a helye akkor is, ha már nem mint aktív dolgozó tevékenykedik.

Bizonyítani kellett

Radványi Géza, az igazgatóság pártbizottságának titkára évekkel ezelőtt a munkatársa volt.

— *A biztosítóberendezési és automatizálási osztályon közel negyedszázadon át a helyetteseként dolgoztam* — emlékezik. —*Jó volt vele dolgozni. Olyan légkört teremtett maga körül, hogy ott minden nap újból és újból bizonyítani kellett.* Elméleti konferenciákat, politikai vitaköröket vezetett. s vezet most is. Minden pártmegbízatásnak a legteljesebb mértékben eleget tesz. A hazai elismeréseken kívül 1975-ben megkapta a Csehszlovák Közlekedés Kiváló Dolgozója kitüntetést is.

Csorba Barnabás

Bartis Ferenc

A TARTALÉKJÁTÉKOS

A gyors nem akarta utolérni az előttünk baktató tehervonatot, de arra nem vállalkozhatott, hogy megelőzze, ami bizony kockázattal járt volna. Ölt az idegesség, s hol a jegyvizsgálótól tudakozódtam, hol pedig lehúztam az ablakot: lám, hol is kanyargunk az éjszakában?

Másnap egy nagyon fontos rangadón kellett részt vennem. S mivel nem indultam együtt a csapattal, mert a munkahelyemről nem engedtek el idejében, hát utánuk iramodtam. Amíg engem a vonaton gyötört a türelmetlenség, addig a kollégáim javában horkoltak valamelyik szállodában. Egy álmatlan éjszaka még nem tesz semmit — vigasztaltam magam —, ugyanis csak tartalék vagyok, s valószínű, most sem kerül sor rám. De ha reggel nem jelentkezem, az edzőm még megbüntet, ami ugyancsak nem tesz semmit, a szájától viszont őszintén féltem. Amikor megérkeztem a nagyvárosba, fölhívott telefonon és rám parancsolt, hogy reggel legyek ott, vár az állomáson. S ha ez a vonat még sokáig téblábol, nemhogy nem hozzuk be a másfél órás késést, de még ugyanannyival meg is toldhatjuk. Érthető tehát, ha útitársam előtt nem sikerült palástolnom nyugtalanságomat. Ismét le akartam éppen húzni az ablakot, amikor a velem szemben ülő férfi rám üvöltött:

— Vagy leül a fenekére, vagy kidobom, uram! Magától nem lehet aludni, s nekem reggel . . .

— Kikérem magamnak! — szakítottam félbe.

Útitársam látva, hogy nála jóval fiatalabb és erősebb vagyok, fölállt s felém nyújtotta a kezét:

— Nem akartam megsérteni, uram . . . De nagyon fáradt vagyok, aludnom kellene . . . Egyébként, ha megengedi, Demeter Dani a nevem

Kiengesztelődtem, s bemutatkoztam magam is:

— Nefelejcs Péter.

— Szentisten! — hümmögött újdonsült ismerősöm. — Érdekes név . . . Úgy örökölte, vagy . . .

— Apám kertész volt . . . magyarázkodtam.

— S az én nevem nem mond semmit magának? — kíváncsiskodott útitársam.

— Demeter Dani . . ., Dani Demeter . . .. Daniter Deme . . ., Dé-Dé . . ., Retamed Inad . . . — ízlelgettem, kombináltam a két szót s fölidéztem magamban összes névcsereberélő ismerősömet, de sehogy sem sikerült egy konkrét valakit eszembe juttatnom.

— Na, ne törje a fejét, barátom, látom, tájékozatlan a sportéletben . . Uram, maga sohasem hallott a közelmúlt legfélelmetesebb tartalék játékosáról, Demeter Daniról? Nos, én volnék! Van szerencsém, ha már kiverte az álmot a szememből, hát idefigyeljen . . . — gyűrkőzött nekem Demeter Dani és úgy beszélt, úgy káromkodott, mintha soha ebben az életben nem engedhették volna szóhoz jutni.

— Kérem, én a maga korában már egy rettegett tartalék játékos voltam . . . De honnan is tudhatná maga, hiszen a fiam lehetne . . .

— Milyen sportágban tetszett tartalékoskodni? — kérdeztem, hogy gyorsabban menjen a vonat.

— Fociztam, uram . . . — vágta ki diadalmasan.

— Ez nagyon érdekes . . . — biztattam a szóra.

— Hát kérem, az úgy kezdődött, hogy . . . De jobb, ha a legelején kezdem. Szóval, az úgy kezdődött, hogy az iskola udvarán fociztunk. Arra járt egy sportember, és minket, de különösen engem figyelt. Hogy miért, mindjárt kiderül . . . Olyan erős rúgásom volt, hogy a rongylabda cafatokra szakadt! Hozzám jött, megkérdezett, hogy hívnak, aztán fölvitt az igazgatóhoz és rávette, engedjen focizni a Nem-Rongylabda Klub színeiben. Így is történt. Az a jóságos ember volt a Nem-Rongylabda Klub edzője. De marha fejével nemsokára megnősült, s abbahagyta a sportot. S ekkor kezdődött pályafutásom legnehezebb szakasza. Az új edzőnk nem ismerte föl bennem az igazi tehetséget, mert nem voltam számára szimpatikus. Odatett labdaszedőnek, kifutófiúnak . . . Szerencsére, egy alkalommal Guzi lábszáron rúgta Izugot, hogy azonnal le kellett vinni a pályáról. S ekkor Izug helyébe álltam. Tíz gólkülönbséggel vertük meg az ellenfél csapatát. Ugyanis edzőmérkőzés volt ez, de csak a csapaton belül. Attól a naptól minden megváltozott . . . Az edzőm azt mondta nekem:

— „Fiam, rendszeresen gyere el az edzésekre, mert rád számítok. Bármikor sor kerülhet rád valamelyik mérkőzésen . . .” Rá két évre pedig azt nyilatkozta az egyik újságírónak, hogy én vagyok a legfélelmetesebb tartalék játékos . . . És tőlem rettegett mindig az ellenfél. Soha nem mertek a csapatunkból lerúgni senkit, hogy ne léphessek pályára, mert akkor . . .

Az évek teltek . . .

És Guzit végre csúful lerúgta Izug, de az edző már nem engem, hanem egy tehetségtelen, rongylabdán nevelkedett másik fickót állított a Guzi helyébe . . . Én megmaradtam a legfélelmetesebb tartalék játékosnak . . . Uram, mindenki rettegett tőlem, higgye el, mert a csapattól az edzőig és a pályagondozótól a lelátó legelőkelőbb szurkolójáig mindenki tudta rólam, hogy nagy focista voltam, csakhát nem volt alkalmam játszani . . .

Nekem ez volt a sorsom . . . — fejezte be panaszos dicsekvését Demeter Dani, és most már ő húzta le az ablakot.

— Nemsokára megérkezünk — morogta —, s még nem is tudom, hogy maga mivel foglalkozik . . .

— Utazó vagyok . . . — hazudtam Demeter Daninak.

A peronon hadonászva fogadott az edzőm, én viszont ahelyett, hogy köszöntöttem volna, hosszan néztem az örök tartalék játékos után, mintha csak magam láttam volna az ő személyében . . .

— Na, gyerünk! Siess, vár a kocsi . . . — így az edzőm.

— Többé nem akarok tartalék lenni! — vágtam a fejéhez.

— Neked elment az eszed! — üvöltötte, s belém karolt.

De hiába. Kitéptem magam a szorításából és megváltottam a vonatjegyemet — haza. Az edzőm egy darabig szitkozódott, fenyegetőzött, fűt-fát ígérgetett, de hiába. Tíz perc múlva indult a vonatom. Amikor fölszálltam, átvillant emlékezetemen Demeter Dani sorsa, s elhatároztam, soha senkinek nem árulom el, hogy én valaha tartalék játékos voltam . . .

Jó lenne magyarul is elolvasni!

Kino-Express — a vasútról

A vasút része életünknek. Hozzánk tartozik. Elvisz szabadságra, új vidékeket, ismeretlen tájakat mutat meg nekünk. Hozhat a munkahelyünkre és lehet a munkahelyünk. Fordulatot, változást jelenthet sorsunkban. Hozzánk repítheti és elviheti szerelmünket. Mindennapi élelmünket szállítja. Közvetve tehát reggelit, ebédet, vacsorát ad. Fontos levéllel robog felénk éppen úgy, mint a mindennapos hírekkel teli újsággal. De vagonjaiból megkaphatjuk a fontos iparcikkeket vagy költözködéskor a bútorainkat. Új élet felé visz bennünket és ismeretlen emberekkel ismertet meg. Városokat, országrészeket, országokat köt össze.

Azt mondtam: *„Része az életünknek.”* A megfogalmazás nem teljesen pontos. Maga az élet, egy kis világ, ahol minden előfordulhat a drámától a vígjátékig. Sajátos a hangulata. Az egymással szemben ülőknek megoldódik a nyelve. Ismeretségek, barátságok szövődnek. Laza vagy később szorossá váló kapcsolatok, néha még házasságok is.

A vasútnak múltja van. Maga a történelem! Gondoljunk csak Amerika hőskorszakára. Kapcsolata a művészetekkel is igen korai, hiszen már *Petőfit* is megihlette. Nem szólva *Jules Verne*-ről, gyermekéveink kedvenc írójáról, akinek legendás hőse, *Fogg Phileas,* a különc angol és francia inasa, *Passepartout* máskülönben miként utazhatott volna a múlt században rekord idő alatt 80 nap alatt a föld körül?

A vasút: nemzetek feletti. A technikai haladás csodálatos szülötte, de ugyanakkor mégis nemzeti. Jellege, karaktere, hagyományai vannak. Ha nem is „hord” népviseletet, de más a magyar, az angol, az orosz. Más és hasonló.

A Német Szövetségi Köztársaságban az elmúlt esztendőben emlékeztek meg a német vasutak fennállásának 150. évfordulójáról, s ebből az alkalomból Nürnbergben *„Zug der Zeit — Zeit der Züge”* címmel történeti kiállítás nyitottak, amely bemutatta a születést, a fejlődést, az eredményeket.

A kiállítás részeként népes nézősereg előtt filmeket is vetítettek (mégpedig olyanokat), amelyek valamilyen módon kapcsolatban állnak a vasúttal, hiszen vasúton játszódnak. Egy harmincnégy esztendős kritikus és szakember, *Ulfilas Meyer* pedig *Kino-Express* címmel 128 oldalas érdekes könyvet jelentetett meg (természetesen németül) a müncheni és luzerni *C. J. Bucher* kiadónál a témakörről. Széles körű adatgyűjtés alapján, amelybe több archívumot és szakembert vontak be, választották ki a közönség elé kerülő úgynevezett „fő filmeket”, szám szerint negyven darabot s néhány dokumentáris alkotást. A filmográfia további 222 játék- és 209 rövid-, többnyire dokumentumfilmet, valamint a bibliográfia megfelelő vonatkozó irodalmat sorol fel. A feltérképezés természetesen nemcsak a német filmművészetet érintette, de a legkülönbfélébb országokat, így hazánkat is. Mi Rényi Tamás *Legenda a vonaton”*, Sándor Pál *„Szerencsés Dániel”*, Gaál István *„Mindennap egy vonat”* és Xantus János *„Női kezekben”* című munkái alapján voltunk érdekeltek, sőt a kiállítás látogatói mint „fő filmet” láthatták Zsombolyai János *„Kihajolni veszélyes”* című groteszkjét. A témakör feldolgozásának bőségére jellemző — és ez mit sem von le Ulfilas Meyer úttörő munkájának értékéből —, hogy figyelmét például magyar vonatkozásban sajnálatos módon elkerülte a harmincas, negyvenes és az ötvenes évek jó néhány kulcsfilmje. *(Kísértetek vonata, Filléres gyors, Orient express, Teljes gőzzel* stb.)

A Kino-Express, vagyis magyarul Mozi-express (alcíme: A vonat a film világában olvasmánynak is érdekes, nemcsak katalógusnak) cikkei (kis tanulmányai) különböző szemszögekből vizsgálják a vasút és a film összefüggéseit, úgymint *Legenda és luxus — A világ nagy vasútai, A halál velünk utazik* (vasúti drámák), a *Western, azaz a vadnyugati téma és a film, Emberek, városok, sínek.*

A kis kötetet filmekből vett jelenetfotók illusztrálják, régi filmemlékeket ébresztve az olvasókban, s egyszersmind jelezve, hogy a hetedik művészet a kezdet kezdetétől újra meg újra megörökítette a vasút életét. A szerkesztés áttekintő gondosságára jellemző, hogy *Matthias Murka* Rövid vasúttörténettel örvendezteti meg a filmbarátokat, míg *Berthold Kremmler* viszont rövid filmtörténettel a vasútbarátokat.

Érdemes volna e sajátos kiadványt magyarra fordítani és nálunk ismert adatokkal kiegészítve az olvasóközönség számára hozzáférhetővé tenni.

Ábel Péter

Mindenkiben él a vágy az értelmes életre

Kulturális élet a Tatai úti munkásszállón

Újabban sokat beszélünk a pénzről; legalábbis a kelleténél gyakrabban. Gyanítom, ennek az az oka, hogy kevés van belőle, nehezebb beosztani. Mindenre nem juthat, és közgazdász legyen a talpán, aki nyugodt lelkiismerettel tudja eldönteni, mire érdemes, mire nem érdemes pénzt áldozni.

A közművelődés ebben a tekintetben meglehetősen nehéz helyzetbe került. A legtöbb esetben, ugyanis „közművelni” nem nyereséges vállalkozás; különösen akkor nem, ha a szállólakók művelődésére gondolunk. A népművelő nem tervezhet „pénzes” programokat; magyarán: *a szállólakóktól nem kérhet belépti díjat, akármilyen drága és akármilyen színvonalú műsort is szervezzenek számukra.* Bevételről tehát szó sem lehet, és akkor még nem beszéltünk a szakkörökről, klubokról. Ilyen körülmények között a népművelő csak egyet tehet: *a költsétvetésből juttatott pénzzel „bűvészkedik”* . . . A szakmáját szerető népművelő szinte naponta találja magát szemben ilyen kérdésekkel: a könyvtárra költsek vagy inkább indítsak egy kézimunka-szakkört? (A példák tetszés szerint folytathatók!) Szíve szerint mindegyikre áldozna, ha lenne miből. De nincs. Mi a teendő?

Igricné Pásztor Mária, a MÁV Tatai úti munkásszállójának népművelője talált egy megoldást. Indult egy pályázaton, nyert 10 ezer forintot, amivel már lehet kezdeni valamit.

— A „megoldás” korántsem ilyen egyszerű — magyarázza —, ilyen összeget nem osztogatnak érdemtelenül, azért valamit tenni is kell. Mindenekelőtt: *meg kell győzni a szállólakókat arról, hogy nem a kocsma az egyetlen szórakozás.* Talán nem tűnik szerénytelenségnek, ha elmondom, hogy a „meggyőzésben” szereztem már némi tapasztalatot. Közel három évig dolgoztam a „Fradiban”, az ottani munkásszálló kultúrfelelőse voltam. Sarusok, kocsirendezők, vonatfelvevők voltak a munkatársaim, akik bebizonyították, hogy a szépség, a művészet iránti tisztelet független az iskolázottságtól; mindenkiben él a vágy az értelmes életre. Színjátszó csoportot szerveztem: „fénykorunkban” tizenöten magoltuk Csehov, illetve Móricz által írt szövegeket . . . Működésünk koronája: a KISZ Budapesti Bizottsága, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a HNF Budapesti Bizottsága és a TIT által meghirdetett *„Munkásszállók a közművelődésért”* elnevezésű pályázaton elsők lettünk harminckét versenytárs előtt . . .

— Ilyen sikerek után miért lett hűtlen Ferencvároshoz?

— Családi okok miatt. Rákosrendezőhöz közel lakom, ezért döntöttem úgy, hogy elhagyom az Aszódi utat. A munka lényegében ugyanaz, mint korábban volt. Új helyemen is meg kell küzdenem a közeli kocsmák „vonzerejével”. A pályázat csak az első lépés volt.

Sárközi Gábor

Mindenük megvan

A Koszegi MAV Nevelőotthonban 238 vasutasgyermek sorsáról gondoskodnak. A 29 nevelőtanár óvodáskortól az általános iskola befejezésig neveli, tanítja a nebulókat. Az otthon lakói jól érzik magukat Kőszegen. A tanulás mellett kedvükre játszhatnak, szórakozhatnak. A nagyobbak érdeklődésüknek megfelelő szakkörökbe járhatnak.

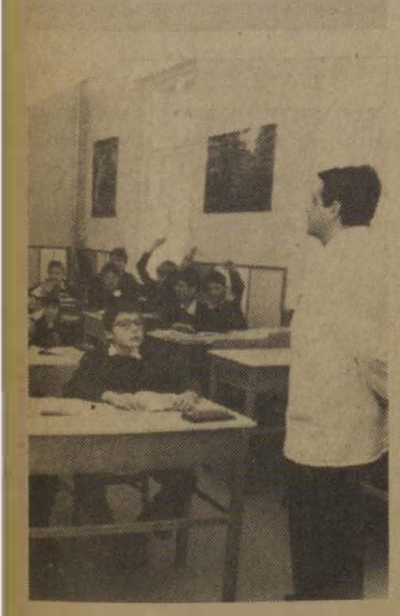


Önfeledt játék a társalgóban



Hasznosan múlik az idő a modellező szakkörben

(Horváth Zoltán felvételei)



Feleltetés a VII. a-ban

KAMARAKIÁLLÍTÁS

December 19-én a MÁV Vezérigazgatóság épületében kamarakiállítást rendeztek *Osváth Miklós* festőművész alkotásaiból. A tárlatot *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese nyitotta meg. Beszédében kiemelte, hogy a vasutas művész a festészet egyik legnehezebb műfaját, az akvarellt választotta mondanivalója kifejezésére. Munkái eddig mintegy 60 kiállításon szerepeltek szerte az országban, mindig nagy sikerrel.



(Laczkó Ildikó felvétele)

Hetvenöt éves a Szolnoki MÁV–MTE

Az idén ünnepli fennállásának 75 éves évfordulóját a Szolnoki MÁV-MTE. A jubileumi ünnepi küldöttközgyűlést december 9-én tartották, melynek elnökségében helyet foglalt *Majoros Károly,* az MSZMP Szolnok megyei bizottságának első titkára, *Mohácsi Ottó,* a megyei tanács elnöke, *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese, *Varga Sándorné,* a városi pártbizottság első titkára, *Bálint Ferenc,* a városi tanács elnöke.

A MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem 110 éves, fesztiváldíjas munkáskórusa a Himnusz hangjaival teremtette meg az ünnepi hangulatot, majd *Buday Péter* karnagy a dalárda nevében gratulált a jubileumát ünneplő sportegyesületnek. Az elnöklő *Belső László* üdvözlő szavai után *Ambrus János,* a MÁV-MTE elnöke méltatta azt a háromnegyed évszázadot, melynek során kéttucatnyi sportág talált otthonra a Tisza-parton. s művelői nemzetközi és országos sikerekkel öregbítették Szolnok város, a vasutas-sport hírnevét.

Turistahíradó

Sikeresen zárult a vasutas természetjárók 1985-ös túraéve. Ezt bizonyítják a központi rendezvények, az egyesületek által rendezett táborozások és túramozgalmak is.

Az elmúlt évben is sokan vettek részt a túrázó és túravezetői minősítések megszerzésében, a jelvényszerző túramozgalmakban. Tavaly *Weidlich Adolf* (Lokomotív TE) aranyjelvényes túravezetői fokozatot ért el. Az Országos Kék Túra útvonalát *Demény Lajos, Schubert Imre, Schubert Imréné, Ozorai Gábor, Ozorai Gáborné* (MÁVTI SE), *Kovács Tibor* (MÁV Törekvés SK), *Mányoki Károly, Mányoki Károlyné* (Székesfehérvári MÁV Előre). *Ferenczy Balázs, Ferenczy Gergely* és *Ferenczy József* (DVTK) teljesítették. Aranyjelvényes túrázói minősítést *Barta György* (MÁV BVKH SC) és *Kovács Lajos* (MÁVTI SK) szereztek.

Még lehet jelentkezni. A Kvassay Jenő Szakközépiskola (Bp. VI., Rippl-Rónai u. 26.) a most induló vasútépítési és pályafenntartási technikusminősítő tanfolyamára még jelentkezőket elfogad.

Vasutasok, repülők

Az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub évzáró közgyűlése

Decemberben megtartotta évzáró közgyűlését a közel négyszáz tagot számláló *MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub.* A BVSC székházának klubtermében rendezett ünnepi eseményen — melynek hangulatát a klub által patronált Aga utcai nevelőotthon gyermekzenekarának közreműködése is emelte — részt vett *Rödönyi Károly* nyugalmazott miniszter. a klub elnöke, *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója és *Csepregi Oszkár* alezredes, az MHSZ főtitkár-helyettese.

A Himnusz elhangzása után *Vértes Róbert,* gyémántkoszorús vitorlázórepülő köszöntötte a meghívott vendégeket és a klubtagokat, majd *Barcs László* klubtitkár értékelte az 1985 évben elért eredményeket. a hat szakosztály tevékenységét. elemezte a felmerült gondokat, majd megszabta a jövő évi főbb tennivalókat.

Gyarapodó géppark

A beszámolóból hamar kitűnt, hogy a klubtagok nemcsak a sporttal, az előírt állami feladatok teljesítésével törődnek, hanem sokan készek rá, hogy hétvégeken, szabadidejükben végzett társadalmi munkával gyarapítsák az új gépek vásárlására és egyéb fontos anyagi kiadások fedezésére kapott támogatások összegét. Ennek eredménye, hogy a jelenlegi nehéz gazdasági viszonyok között — a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság támogatásával — sikerült megvásárolni a versenyeredmények javításához nélkülözhetetlen, nagy teljesítményű repülőgépet. Ugyanakkor arra is futotta erejükből, hogy társadalmi munkában rendbehozzák az Aga utcai nevelőotthon közvetlen környezetét.

Az átlagosnál kedvezőtlenebb időjárás, a korszerű versenygépek hiánya — emiatt öt indulásra jogosult sportolójuknak kellett lemondani részvételét a különböző versenyeken — és egyéb okok miatt a vitorlázórepülők szakosztályának sikerlistája valamivel halványabb volt a tavalyinál. Ám így is országos szinten *kimagasló teljesítménynek számít, hogy 6717 felszállást végeztek,* s közel háromezer órát töltöttek a levegőben. Öt sportolójuk első osztályú minősítést szerzett. A jövőre nézve kedvező jel, hogy őszszel megérkezett a nagy teljesítményű Jantar—2B, s már a klub hangárában van az MHSZ-től kapott Cirrus versenygép is. A tavaly óta betöltetlen szakosztályvezetői feladatkört — melyet a közgyűlésig a klubtitkárnak kellett ellátnia — *Nyámádi Lajos* vitorlázórepülő-oktatóra bízták.

Az ejtőernyős-szakosztály az elmúlt évben is töretlenül folytatta eredményes tevékenységét. Taglétszáma 53-ra növekedett, s ez is hozzájárult, hogy a sorköteles ejtőernyősök előképzését 144 százalékra, sőt az 1985-ös évre előírt feladatokat is 100 százalékra teljesítették. Tizenheten feleltek meg a magasabb szintű FAI-vizsgák követelményeinek, *közülük öten megszerezték az 1. gyémántkoszorút, s öten értek el első osztályú minősítést.* Az előző évi versenyeredményekhez képest jelentős előrelépés: ezúttal számos versenyen sikerült felállniuk a dobogó legfelső fokára. s eredményeikkel immár négyen érdemelték ki a válogatottkeretbe szóló meghívást.

Három új szakosztály

A sárkányrepülők *Hlács Ferenc* szakosztályvezető irányításával ismét több újítással hívták fel magukra a szakemberek és sporttársaik figyelmét. Megkezdték a műszerrepülő-kiképzést, s hazánkban ugyancsak elsőként, több sikeres felszállást végeztek a háromszemélyesre átalakított Hlamot-Tornádó motoros sárkányrepülővel. Versenyeredményeik közül kiemelkedik a Tungsram Kupa motoros sárkányrepülő-versenyen elért győzelem.

A megalakulásának első évfordulóját ünneplő három új szakosztály eredményei szintén megfeleltek a várakozásnak. A motoros műrepülő *Juhász Sándor* Csehszlovákiában, nemzetközi versenyen bizonyította tudását, míg a hőlégballonozók egy sor bemutatón vettek részt, s a klubhoz átigazolt *Kastély Erika* révén második helyezést értek el a nemzeti hőlégballon-bajnokság egyik versenyszámában. A mostoha körülmények ellenére félszáz órát repültek. s hárman megszerezték a ballonvezető szakszolgálati engedélyt. Jó előjel: *jövőre már valószínűleg saját hőlégballonnal repülhetnek.*

Harmadik helyen

Az oldtimer szakosztály tagjai magas átlagéletkoruk ellenére szintén alaposan kitettek magukért. Jelentős társadalmi munkát végeztek a Közlekedési Múzeum repüléstörténeti és űrhajózási állandó kiállításának mielőbbi megnyitása érdekében. s ott voltak a klub által szervezett „pénzes" munkáknál is. 85 tagjuk közül 43 már többször is repült.

A hozzászólások közül meg kell említeni *Liszkai Gyula* alezredesnek. az MHSZ repülőfőnök-helyettesének értékelését. melyben kiemelte. hogy a MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub az 1985. évi eredmények összesítése után a harmadik helyen végzett az országban működő 20 repülőklub, s a további 20 sárkányrepülőklub illetve -szakosztály mezőnyében.

A nap kiemelkedő eseménye volt még. hogy a közgyűlés előtt Rödönyi Károly nyugalmazott miniszter, a klub elnöke és dr Bajusz Rezső. a MÁV vezérigazgatója együttműködési megállapodást írt alá

Büki Péter

Országos tekedöntő Szolnokon

A szegediek megvédték bajnokságukat

Valamivel több, mint nyolcvan tekecsapat kezdte meg a múlt év elején a küzdelmeket, hogy a legjobbak a csomóponti és területi versenyek után jogot nyerjenek az országos döntőn való indulásra.

A *Szolnoki MÁV-MTE* kitűnően előkészített automata tekecsarnokában december 7-én tizenkét csapat várta, hogy az ünnepélyes megnyitó után a dobóállásokba szólítsák a versenyzőket.

Az első és második forduló különösebb izgalmak nélkül zajlott. A harmadik forduló után a címvédő szegediek és a házigazda szolnokiak között alakult ki éles küzdelem. A szolnoki járműsök látszólag kedvezőbb helyzetben voltak, mert mindig a vetélytárs után dobtak. Végeredményben ezt az előnyt mégsem tudták kihasználni és az egységesebb, *a jobb átlagot nyújtó szegediek, megvédve címüket, az 1985. évi bajnoki trófeát is elnyerték.*

A verseny másnapján került sor az egyéni küzdelmekre, amelyben a csapatversenyek során legeredményesebb huszonnégy versenyző vehetett részt. A legjobbak küzdelme igazi csemegét jelentett a sportág híveinek. Többen túlszárnyalták előző napi eredményeiket.

Eredmények. Csapatban: 1. Szeged tszb. 1517, 2. Járműjavító Üzemek szb 1509. 3. Szombathely tszb. 1445, 4. Központi Hivatalok szb. 1407, 5. Szeged tszb. II. (Kecskemét) 1399, 6. Pécs tszb. 1397, 7. GYSEV Igazg.-szb. 1347, 8. Debrecen tszb. 1344, 9. Utasellátó Váll. szb. 1341, 10. Miskolc tszb. 1174, 11. Záhony tszb. 1131 fa.

A Szolnoki Járműjavító Üzem II. csapata versenyen kívül 1383 fát teljesített.

Egyéniben: 1. *Horváth József* Utasellátó Váll. szb. 796. 2. *Balázs Ferenc* Szombathely tszb. 780. 3. *Sz. Tóth Imre* Miskolc tszb. 766 fa.

Sz. Gy.

HÍREK

KARÁCSONYI AJÁNDÉK

Tornacsarnok a nevelőotthonnak

Szép karácsonyt ünnepelhettek a kaposvári nevelőotthon vasutasgyermekei: december 17-én. *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese ünnepélyes külsőségek között avatta fel az új 15 × 25 méter alapterületű tornacsarnokot.

Az épület terveit a Somogy Megyei Tervező Vállalat készítette társadalmi munkában, a kivitelező a Dombóvári Építési Főnökség volt. A 9 millió forint értékű csarnokot eredetileg 1986 első felében kívánták átadni, ám a jól szervezett munka eredményeként. az intézmény vezetőinek régi óhaját méltányolva. sikerült karácsony előtt a gyermekek birtokába adni.

Az új sportlétesítményt a téli hónapokban a sportkedvelő kaposvári vasutasok is látogathatják.

– **Jubileumi ünnepség.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubja a közelmúltban ünnepelte 10 éves jubileumát. A családias hangulatú ünnepségen Zentai Gábor. a művelődési központ igazgatója tartotta az ünnepi megemlékezést. majd dr. Mihály György. városi főorvos köszöntötte a vasutas nyugdíjasokat. A helyi 1. számú általános iskola tanulói zenével és tánccal gazdagították a műsort.

– **Nyugdíjas-találkozó.** A szegedi épület- és hídfenntartó főnökség gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői decemberben vendégül látták az 1985-ben nyugdíjba vonult dolgozóikat. Lantos Péter. az ÉHF vezetője ismertette a főnökség munkáját, eredményeit. A kertészet dolgozói virággal kedveskedtek az egykori munkatársaknak. majd közös ebéden vettek részt.

– **Üzemirányítók találkozója.** A szegedi igazgatóság üzemirányító központjának dolgozói első ízben látták vendégül nyugdíjba vonult kollégáikat. A tizennyolc egykori munkatársat Császár Ferenc. a KSZO helyettes vezetője köszöntötte, majd tájékoztatást adott az igazgatóság üzemirányítói munkájáról. A tájékoztatást követő vacsorán felelevenítették a közös emlékeket. a nehéz szolgálat izgalmasabb perceit.

– **Jutalomkirándulás.** A szombathelyi körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága december elején két külföldi jutalomkirándulást szervezett a MÁV Tours utazási iroda közreműködésével a jugoszláviai Mariborba és a szlovákiai Pozsonyba a vasútüzemi KISZ-szervezetek aktivistái részére.

– **Segítség a földrengés károsultjainak.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai kommunista műszakot szerveztek a tavaly nyári földrengés károsultjainak megsegítésére. 21 brigád összesen 2354 órát dolgozott, keresményük közel 60 ezer forint volt.

Halálozások

December 20-án, 66 éves korában meghalt Szabó József, a budapesti vasútigazgatóság vonalbiztosa. Negyvennyolc évvel ezelőtt forgalmi szolgálattevőként kezdte pályáját a vasútnál. Ebből 34 esztendőt a központi szolgálatnál töltött. Munkatársai kiváló, lelkiismeretes szakemberként tisztelték, becsülték. December 29-én mély részvéttel kísérték utolsó útjára a csepeli temetőben.

December 28-án elhunyt Bíró László, akinek neve nem ismeretlen olvasóink előtt. Nemrég megjelent versesköteté — Fűszálak éjjelén — fényképes méltatással ismertettük. A Nádudvaron, Szolnokon, Nyíregyházán és Záhonyban évtizedekig szolgálatot teljesítő vasutas immár ránk hagyta minden örökségét: írásaiban föllelhető vasutasélményeit, szép verseit. Hetvenéves volt.

LAKÁSCSERE

Elcserélném vámosgyörki (vasútállomáshoz közeli) két és fél szobás, 90 négyzetméteres, komfortos, kertes családi házamat Budapesten vagy környékén 2 szobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni levélben: Csathó János, Vámosgyörk, Martinovics u. 17.

Elcserélném Törökbálint állomáson lévő két szoba komfortos első emeleti kertes MÁV-bérlakásomat budapesti egy plusz fél szobás tanácsira. Érdeklődni 01 44-49 vagy 534-358/110 Kovácsné.

Elcserélnénk a főváros közelében. Gyömrő nagyközségben levő 2.5 szobás, 200 négyszögöles kertes családi házunkat fővárosi vagy főváros közeli OTP-, illetve szövetkezeti lakásra. esetleg tanácsira. Érdeklődni lehet a 68-80 vagy 831-700/183. Karácsony Sándor.

Elcserélném Budapest XV ker.. Lenin úton levő. 120 négyzetméteres, zöldövezeti, földszintes, 2,5 szobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat félkomfortos, szoba-konyhás tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet 16 óra után a 696-125-ös telefonszámon.

Elcserélnénk Budapest, Rákospalota (XV. ker.) Lenin út 12. sz. fszt. 1. sz. alatti kis kertes. 47 négyzetméteres, egyszoba-étkezős, komfortos, felújított, olcsó bérű MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Érdeklődni a helyszínen vagy este a 844-600-as telefonszámon, Rozgonyi László.

Elcserélném miskolci kétszobás, összkomfortos tanácsi lakásomat budapestire, lehetőleg kétszobás MÁV-bérlakásra, több megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: Kovács Tibor Miskolc, Vörösmarty u. 3. VIII/3.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepen lévő félkomfortos lakásomat (46 négyzetméter), mely 1 szoba, konyha, előszoba, WC, éléskamra és balkonból áll, hasonló méretű tanácsi lakással rendelkezővel, aki jogosult a szolgálati lakásra. Érdeklődni: este 18—20 között, 731-955-ös telefonszámon.

Elcserélem debreceni 1+2 félszobás, 57 négyzetméteres, III. emeleti, távfűtéses, összkomfortos főbérleti lakásomat Budapesten hasonlóra. Érdeklődni lehet munkaidőben a MÁV-telepen, 03 15-00, Komáromi Róbertné.

Elcserélném kisvárdai 48 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapestire vagy közvetlen környékére, ugyanilyen méretű lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Prókai Miklós, 4600 Kisvárda, Baross Gábor u. 2. I. 2.

Építkezők figyelmébe! Gyömrőn az állomáshoz 2 percre, az Imre u. 119. sz. alatt 200 négyszögöles telek bekerítve, víz, villany bekötve, építési anyaggal együtt eladó. Érdeklődni lehet: a 229-872 városi, vagy 19-77/167-es melléken, üzemi telefonon.

A MÁV Debreceni Pályafenntartási Főnökség háromszobás. komfortos pályamesteri lakást hirdet a (Debrecen—Tiszafüred közötti vonal) Hortobágy állomáson. A lakó részére felügyeleti pályamesteri beosztást biztosítunk Debrecen—Ohatpusztakócs viszonylatban.

Elcserélném szegedi 62 négyzetméteres Máv-bérlakásomat és Szatymazon levő ezer négyszögöl termő őszibarackosomat budapesti vagy környékén lévő kertes családi házra. Balohg Sándor, 1204 Budapest, Liliom u. 21.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A jól szervezett munka egyik ismérve. 13. Becézett női név. 14. Ókori itáliai nép. 15. Nem valódi. 16. Színvonal. 18. Több mint barát. 19. Angol mérföld. 20. Spanyol város. 22. Ruhát tisztít. 23. Holttest fordítottja. 24. Észak-amerikai állam. 26. Letaszít. 27. Egyenlő kockázattal. 29. A végén viselik. 30. Fél vonó. 32. Gúnyolódó. 34. Hangtalan jel. 35. Heves megyei község. 37. Eleve, kezdettől fogva (latin). 38. Start ellentéte. 39. Állat, németül. 41. Csoport, klikk. 42. Messze része. 43. Csillagászati kifejezés. 45. . . . gara, vízesés. 46. Betűpótlással gőzfürdő. 47. Szabad, tessék belépni (francia). 49. Az élen álló. 50. A Berni Alpok csúcsa. 52. Idegen női név. 53. Zeke a közepén. 55. Egyházjogi. 56. Aroma. 57. Lakoma. 59. Fordítva vél. 60. Maros közepe. 61. Nem mögé.

Függőleges: 1. . . . isel, hajrázik. 2. Olajbogyó. 3. Hógörgeteg. 4. Rangjelző. 5. Tép. szaggat. 6. Az anyag részecskéje. 7. Somogy megyei település. 8. Ilyen eső is van. 9. Félig kondul. 10. Bank szélei, 11. Falat rakók. 12. Lengyelország a németeknél. 17. Vissza: ivarérett szárnyas rovar. 19. A hónap közepe, latinul. 21. Európai folyó. 23. Mellkasa. 24. **Soha ne maradjon el a munkánál.** 25. Korallsziget. 26. Asszony lesz belőle. 28. Negatív töltésű ion. 29. . . . rita, elpuhult ember. 31. Csillagkép. 33. Z-vel a végén ízelítő, hidegtál. 34. Bibliai alak. 36. Dátuma. 38. Színművésznő (Zsuzsa). 40. Normand vezér a IX. században. 42. Szüreteli. 44. Keverve reagál. 46. Fegyelmezettség. 48. Muzsikám. 49. Csille. névelővel. 51. Intő. 52. A száj része. 54. A juh himje. 56. Római 49. 58. Hangtalan rés. 61. Kimondott betű

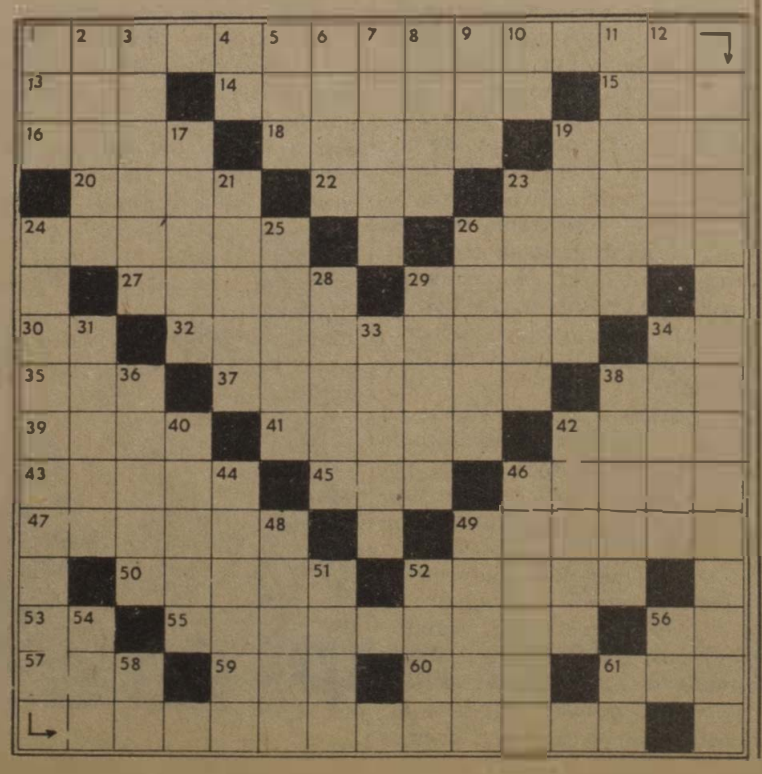
Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 24.

Beküldési határidő: február 10.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Rendszeres vezetői ellenőrzés. Felülvizsgálatok elmaradása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 23—24. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Klein László Szob. Erdőköz 5., Kövér Katalin Hatvan, Április 4. u. 9., Árvai István Budapest. X. Csombor u. 19., Pécsi Józsefné Kelebia, Kossuth u. 88., Bódis Jenő Balassagyarmat, Lékai J. u. 5. sz.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
88—156. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6900

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1986. FEBRUÁR 13.

A központi vezetőség napirendjén

a MÁV idei és VII. ötéves terve

Február 7-én (lapzártakor) szakszervezetünk székházában megtartotta első ülését az újjáválasztott központi veztőség. A testület első napirendi pontként megvitatta *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgató előterjesztésében a MÁV 1986. évi, illetve a VII. ötéves tervi feladatait.

A tervidőszakban a vasút — a népesség és a foglalkoztatottság enyhe csökkenése, a magángépkocsik számának növekedése és egyéb okok miatt — nem számít az utasok számának emelkedésére. Az esetleges csökkenés mérséklése érdekében a szolgáltatási színvonal emelését tervezik.

1990-re 124 millió tonna áru elszállítását irányozták elő. Ennek érdekében erőfeszítéseket kell tenni a fuvaroztatókkal való kapcsolat elmélyítésére, a konténer- és rakodólapos forgalom növelésére, a szállítmányozási tevékenység kiterjesztésére. Az előirányzott teljesítménynövekedés kizárólag csak az üzemi folyamatok javításával biztosítható. Ezért a MÁV célul tűzte a nemzetközi teherforgalom gyorsítását, az utazószemélyzet vezénylési rendjének korszerűsítését, a fordavonatok számának növelését, az üres kocsifutás arányának csökkentését.

A napirenden szerepelt még a vasutas-szakszervezet idei költségvetése, a 1/2%-os ÖTA szabályzat eljárási utasítás végrehajtásának módosítása, az ÖTA 1986. évi költségvetése, valamint az elnökség és a titkárság első félévi munkaterve. *(A központi vezetőség üléséről lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)*

Gyorsmérleg a vasút múlt évi munkájáról

A személyszállításban megállt, az áruszállításban tart a visszaesés

Nem végleges adatok szerint a MÁV 1985-ben *232 millió utast szállított.* Ez az előző évinél 1,4, a tervezettnél 0,3 százalékkal alacsonyabb. Az utaskilométer-teljesítmény közel 100, illetve 98 százalékosan alakult.

Az utasforgalomra jellemző volt, hogy

jelentősen csökkent a teljesárú menetjeggyel utazók száma.

Az utasok inkább az üzletpolitikai kedvezmény adta lehetőségekkel éltek, és a személyvonat helyett a gyorsvonatot vették igénybe a távolsági utazásra. Ennek következtében a személyszállítási menetdíjbevételek az elszállított utasfő-mennyiségnél kedvezőbben alakultak.

A nemzetközi forgalomban elszállított utasok száma mintegy 13 százalékkal emelkedett, ami a vasút devizabevételeire gyakorolt kedvező hatást. A személyszállítás minősége megközelítően az előző évi szinten alakult. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége átlagosan 0,5 százalékkal csökkent. Ezen belül azonban a nemzetközi expressz vonatoké az előző évihez viszonyítva 11 százalékkal javult. A személyszállító vonatok átlagos utazási sebessége 0,8 km/órával növekedett. A *Budapest—Pécs* vasútvonal villamosításának befejeztével ezen a vonalon jelentősen nőtt a személyszállító vonatok menetrendszerűsége.

A vasút 1985-ben közel *117 millió tonna árut szállított,* ami az előző évihez 95, a tervhez képest 99 százalékos teljesítésnek felel meg. Sajnos a vártnál nagyobb lemaradások voltak a belföldi áruforgalomban. Ebben az is közrejátszott, hogy több ipari nagyvállalat évi termelési tervét nem tudta teljesíteni.

A tömegáruk közül

csökkent a kő, kavics, homok, cement, valamint a cementgyártmányok szállítása.

A MÁV exportszállítási tervét jelentősen túlteljesítette. Vasúton 12 és fél millió tonna exportáru hagyta el az ország területét. Ez mind a bázis-, mind a tervezett mennyiségnél 1 millió tonnával több.

A külkereskedelmi forgalom intenzitását tükrözte az importforgalom alakulása. A behozatali forgalomban érkezett 20 millió 700 ezer tonna áru az 1984. évinél 2, a tervezettnél pedig 7 százalékkal volt több.

A tranzitforgalmat évek óta csökkenő tendencia jellemzi. Tavaly hazánkat vasúti átmenetben

közel 15 millió tonna áru érintette, ami 94 százalékos bázis-, és 96 százalékos tervteljesítést eredményezett.

A vasút 1985-ben nehéz üzemi körülmények között dolgozott. A szomszédos vasutak fogadási készsége például egész évben alacsony volt. Ennek következtében

a hálózaton 19 százalékkal megnőtt a vonatfeloszlatások száma.

Ez és a jóval nagyobb arányú belföldi vonatfeloszlatás is közrejátszott abban, hogy lelassult az elegymozgás, a kocsifordulóidő értéke pedig 7, illetve 5 százalékkal nőtt a viszonyítási alapokhoz képest.

A géprevárás eseteinek száma 27 százalékkal, a gépácsorgásoké pedig 16 százalékkal nőtt az előző évihez képest.

A teherforgalom lebonyolításában további nehézséget jelentett a krónikussá vált mozdonyhiány. Annak ellenére, hogy a vasút rendelkezik a forgalom lebonyolításához szükséges mozdonyokkal, azok jelentős hányada a járműjavítókban alkatrészre várt. Az őszi forgalmi időszakra a csehszlovák vasutaktól bérbe vett 20 nagy teljesítményű dízelmozdony is csak részben enyhítette a mozdonyhiányt. A hazai ipartól beszerzett 12 db V63-as villamosmozdony nagy részét ugyanis a gyártó cég decemberben adta át a MÁV-nak.

Az enyhe januári időjárás kedvezett a szállításoknak

Az év első tíz napjának alacsony teljesítménye után, a szállítási igény fokozódott. Ennek eredményeként januárban

9 millió 204 ezer tonna áru került vasúton elszállításra.

Ez az 1985. januárinak 113,6, a tervezettnek pedig 104,5 százaléka. A túlteljesítés abszolút értéke 1 millió 103 ezer, illetve 401 ezer tonna.

Az árutonna-kilométer alakulása 125 százalékos, illetve 104,1 százalékos. Belföldi forgalomban 5 millió 507 ezer tonna áru került vasúti feladásra, ami 107,5 százalékos bázis és 103,7 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

Annak ellenére, hogy az év, s ezen túlmenően a VII. ötéves terv első hónapja volt január, az exportszállítások volumene is kedvezően alakult. A kiviteli forgalomban a teljesítés mértéke 111,5 illetve 100,2 százalékos volt. Hasonlóan magas volt az importforgalom is. Az országba vasúton érkezett áruk mennyisége 1 millió 887 ezer tonna volt, ami a bázisnál 43,7 százalékkal, a tervezettnél pedig 20 százalékkal volt magasabb.

A tranzit áruszállítások továbbra is kedvezőtlen képet mutatnak. Az átmenő forgalomban elszállított áruk mennyisége 10-20 százalékkal a várakozás alatt maradt.

A kocsiigényes forgalomban

7 millió 398 ezer tonna került vasúti feladásra,

ami 113,6 és 106,4 százalékos teljesítésnek felel meg.

Az áruszállítás minősége is kedvező volt. A teherkocsik térbeli kihasználása — a statikus terhelés — a tervezettnél 4 százalékkal jobb volt. A bázishoz viszonyítva ugyan nem, de a tervezetthez képest 5 százalékkal nőtt a teherkocsik időbeni kihasználása.

A kedvező üzemi helyzetet szemlélteti az is, hogy a felosztalott vonatok mennyisége mindössze 16 százaléka volt az elmúlt évinek. A ki nem állított teherkocsik mennyisége 45 százalékkal, a gépácsorgások száma pedig 35 százalékkal csökkent.

A korszerű vontatójárművek kihasználása a tervezettnek megfelelő volt. A villamosmozdonyok napi haszonkilométer értéke 101, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoké 102 százalékos volt a tervhez képest.

A személyszállításban az előzetes adatok szerint szintén kedvező a kép. Januárban

a vasút ugyanis 19 millió utast szállított, s ezzel 100,4, illetve 99,5 százalékos tervteljesítést ért el.

Az utaskilométer-teljesítmény 97,7, illetve 99,8 százalékosan alakult. A személyszállítás minősége a menetrendszerinti közlekedést alapul véve jelentősen javult.

Február 14–16.

A magyar szakszervezetek XXV. kongresszusa

Mint arról a közvéleményt már tájékoztatták, február 14-16. között rendezik a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusát. Az előkészületekről és a kongresszus néhány lényeges kérdésben várható álláspontjáról február 3-án tájékoztatták a sajtó képviselőit a SZOT vezető munkatársai, élükön *Sólyom Ferenccel* és *Szlovatsik Károllyal,* a SZOT titkáraival.

Sólyom Ferenc bevezetőjében elmondotta, hogy a kongresszussal csúcspontjára ér a szakszervezeti tagsággal folytatott széles körű, alkotó párbeszéd. A különböző szintű szakszervezeti tanácskozások sorozata jó politikai légkörben és a tagság nagy aktivitásával zajlott le. Szinte a teljes tagság részt vett a szakszervezeti munka ötéves számvetésében, és több százezren mondták el véleményüket az ország helyzetéről, a szakszervezet tevékenységéről és a legfontosabb emberi gondokról. A tanácskozásokon elismerték azokat az eredményeket, amelyet a szakszervezetek a nehéz viszonyok között is elértek, de sok bírálat is elhangzott a gazdasági, a szociális helyzet alakulása, továbbá a bérezés visszásságai, a munkát nehezítő tényezők, s egyes, a társadalmi rendszerünktől idegen jelenségek miatt.

A XXV. kongresszusra készített okmányok kidolgozásakor valamennyi észrevételt figyelembe vettek, ezek alapján készült el a kongresszusi beszámoló, a határozati javaslat és az alapszabály módosításának tervezete. Az okmányokban foglaltakról természetesen a kongresszus dönt majd.

A tagság javaslatai alapján a kongresszusi beszámoló részletesen foglalkozik majd a szakszervezetek társadalmi helyével, szerepével, amelynek elvei tisztázottak ugyan, de a tagság joggal várja el, hogy a szakszervezeti munka gyakorlata jobban igazodjék az életben gyorsan változó követelményekhez. A magyar szakszervezetek eddig is intézményes és tevékeny részesei voltak politikai rendszerünknek, s nemcsak a politika végrehajtásában, hanem annak alakításában is közreműködnek, vagyis az állami szervek már a különböző jogszabályok kidolgozásakor figyelembe veszik a tagságnak a szakszervezet által képviselt érdekeit. A dolgozók érdekeinek védelme a napi gyakorlatban mégsem konfliktusmentes, az érdekek állandóan ütköznek.

Szlovatsik Károly, a SZOT titkára arról tájékoztatta az újságírókat, hogy a kongresszusra meghívták valamennyi európai ország azon szakszervezeteinek képviselőit, amelyekkel a SZOT-nak kapcsolata van, továbbá az Európán kívüli szocialista országok szakszervezeteinek, valamint a Szakszervezeti Világszövetség, több más nemzetközi és regionális szakszervezeti szövetség és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet képviselőit.

A kongresszuson 803 küldött, köztük 36 vasutas képviseli a magyar szervezett dolgozókat, ezenkívül 478 vendéget hívtak meg.

Hatvantól Mezőzomborig

Vonatforgalom számítógépekkel

A KGST öt tagországának — a Szovjetunió, Csehszlovákia, Románia, Lengyelország és Magyarország vasúti szervezetei hat évvel ezelőtt határozták el a vonatforgalom számítógépekkel való irányításának kidolgozását, megvalósítását. A vasúti tagozat az elmúlt években az üzemi, műszaki feltételek meghatározásától kezdve, a rendszerek logikai struktúráján át az egyes berendezések műszaki tervfeladatait kidolgozva jutott el a téma lezárásáig. A szekció az említett országok 14 képviselőjének részvételével a múlt év december 3–5 között *Miskolc-Tapolcán* tartotta e témakörben záróülését.

Azért esett a választás hazánkra, mert a Magyar Államvasutak vállalkozott arra, hogy a számítógépek és a mikroprocesszoros elv alapján elsőként a miskolci igazgatóság területén építi ki ezt a különleges információs rendszert.

A MÁV Péceltől kezdve Hatvanon. Miskolcon át Mezőzomborig azonos elemekből fejlesztette ki az állomásokon és a térközökben az önműködő, a vonatok megállítására is alkalmas automata biztosítóberendezést. Az észak iparvidék és a főváros között közlekednek legsűrűbben a szerelvények.

A vasúti szakemberek a miskolci igazgatóság székházában megtekintették a készülő központi forgalomellenőrző (KÖFE-) berendezést, majd előadást hallgattak meg annak technikai felépítéséről, működéséről. A KÖFE-berendezés panoráma táblája — amelyet a Ganz Villamossági Művek gyártott — kicsinyített formában vizuálisan mutatja majd az igazgatóság korábbi két határa — *Hatvan—Miskolc—Mezőzombor* közötti törzsvonali hálózaton az automata rendszerek működését. A menetirányító figyelemmel kísérheti az állomásokon, a térközökben haladó — vagy álló — vonatokat. A képernyő pedig bármelyik állomás tükörképét kivetíti. Ez rendkívül meggyorsítja az információt, s a menetirányító számára lehetővé teszi az azonnali beavatkozást, a megalapozott döntést.

A tábla elkészült. Néhány állomáson — például *Hort-Csányon, Ludason, Kál-Kápolnán* — a berendezések működőképesek. A többin is folytatják a cserélést, majd az üzembe helyezést, utána „felélesztik" a KÖFE-berendezést.

A szocialista országok vasúti szakemberei nagy elismeréssel nyilatkoztak a látottakról, a tapasztaltakról. Véleményük szerint a MÁV nagy előrehaladást ért el a vonatforgalom számítógépekkel való irányításában. Ennek elismeréseképpen a KGST-szekció e témát — elméleti vonatkozásban — lezártnak, befejezettnek tekinti.

(csb)

INDULÁS ELŐTT



Celldömölk állomáson indulás előtt Gönczöl Gábor mozdonyvezető gondosan átvizsgálja a gépet, és arról sem feledkezik meg, hogy az ablakokat is tisztára mossa

(Horváth Zoltán felvétele)

Köszöntjük az SZKP XXVII. kongresszusát

Felelősség a társadalomért

Az SZKP XXVII. kongresszusának megnyitását (1986. február 25.) megelőző beszámoló és vezetőségválasztó gyűlések máris lehetővé teszik fontos és nem elsietett következtetések levonását, példának okáért azokról a célokról, amelyekhez a párt az ezredfordulóig szeretné elvezetni a szovjet társadalmat; a munkának azokról a formáiról és módszereiről, amelyeket a párt, mint a társadalom politikai vezetője, egyre inkább előnyben részesít.

Hová és hogyan? A választ ezekre a kérdésekre megadják a megvitatás céljából a párttagság és az egész nép elé terjesztett kongresszusi dokumentumok: *az SZKP új szerkesztésű programjának és szervezeti szabályzatának változtatásokat tartalmazó tervezete, valamint a Szovjetunió gazdasági és társadalmi fejlesztésének fő irányai az 1986—1990-es és a 2000-ig tartó időszakra.*

Tizenöt esztendő alatt az ország termelő potenciálját, gyökeres minőségi megújításával egy időben, meg kell kétszerezni. Ugyanezen idő alatt a munkatermelékenység 2,3-2,5-szeresére emelkedik. Ez az alap a népjólét minőségileg új szintjének eléréséhez.

Következésképpen: az embereknek olyan dokumentumokkal van dolguk, amelyekben a párt teljesen őszintén kifejti politikáját, megvitatva a hibákat és a bosszantó mulasztásokat — például a mezőgazdaság és az egyes gépgyártó ágazatok munkájában — a gyors megoldást sürgető gondokra terelve a figyelmet. A beszámoló és választó pártgyűléseken szigorúan követik az össznépi nyilvánosság elvét.

A Szovjetunió jövőre vonatkozó terveiben nagy hangsúlyt kap a tudományos-műszaki haladás meggyorsítása és eredményeinek erőteljes felhasználása. Ehhez pedig szorosan kapcsolódik a népgazdaság-irányítás tökéletesítése. Bővül a termelő egyesülések és vállalatok önállósága. A dolgozó kollektívákat jobban érdekeltté teszik a munka végső eredményeiben, a termék mennyiségében és minőségében, önköltségének csökkentésében, a munkatermelékenység, a dolgozók anyagi ösztönzését célzó alapok növekedésében. Végső soron mindannak, amit teszünk, előnyösnek kell lennie az állam, a társadalom, a dolgozó kollektíva, személy szerint a munkás és a szakember számára.

Ez a tökéletesedés, állapítja meg a párt új szerkesztésű programja, még jobban megnyitja a zsilipeket a társadalom- és termelésirányítás további demokratizálásához.

A párt azelőtt is arra ösztönözte szervezeteit, hogy minél nagyobb számban vonják be a munkásokat az irányításba, a társadalmi ellenőrzésbe, a közéleti tevékenységbe. Az idő bebizonyította, hogy az új tehetségek felszínre hozásának, a dolgozó kollektívák tagjaiban rejlő legjobb személyi tulajdonságok kibontakoztatásának ez a legeredményesebb útja. A szocialista életmód meggyőzően tanúsítja, hogy az ember nem elszigetelten, hanem a közösségben kapja meg azokat az eszközöket, amelyek lehetőséget nyújtanak tehetségének minden oldalú fejlesztéséhez. Ez egyike azoknak a nyomós érveknek, amelyek bizonyítják, hogy személyi szabadság csakis a közösségben lehetséges.

Az SZKP új szerkesztésű programjában bizonyára éppen ezért tükröződik az önigazgatás korszerű elmélete. *„A párt gondoskodik arról, hogy a társadalom és az állam irányításában a nép szocialista önigazgatásának elveit kövessék . . .”*

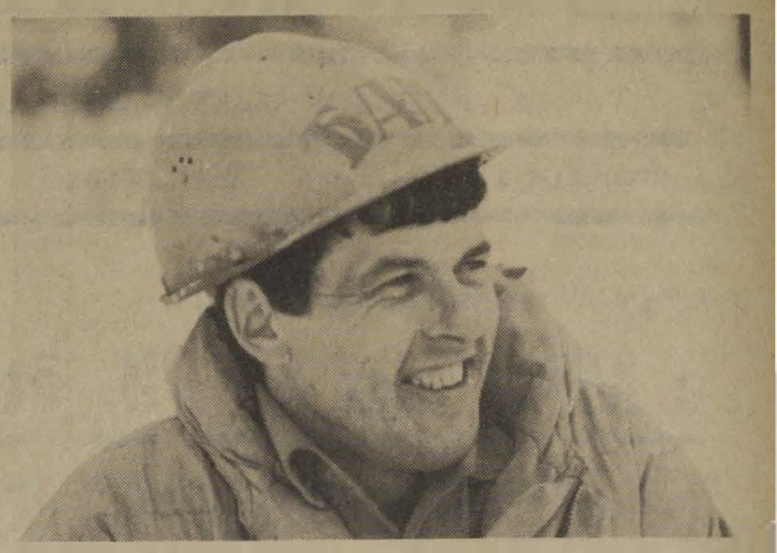
Az ember haladásáért folyó harcról van szó, ha lehet így kifejezni: *új gazdasági, szociális, politikai feltételek között.*

Az önigazgatás legkisebb sejtje a dolgozó kollektíva. A párt figyelmezteti alapszervezeteit arra, hogy a szakszervezetek, a Komszomol, az alkotó szövetségek, a tudományos-műszaki és egyéb társaságok a szocialista önigazgatási rendszer fontos láncszemei. A párt feladatként tűzi tagjai és szervezetei elé, hogy aktivizálják tevékenységüket, hogy példamutatásukkal befolyásolják a társadalmi szervezeteket.

Nem kis tapasztalat halmozódott fel az emberek millióinak a nagypolitika formálásában való bevonásában. A beszámolókkal és választásokkal egyidejűleg most is országszerte széles körű eszmecsere folyik. A párt ezt az átfogó jellegű döntések kimunkálására és meghozatalára a társadalomban meghonosodott demokratikus folyamat részének tekinti. Az országban zajló, kongresszus előtti eseményekből is kitűnik: *a párt politikai vezető szerepe a társadalom iránt érzett felelősségével együtt növekszik.*

Fjodor Breusz

Leonyid Kazakov útja



Aligha találni valakit is napjainkban a Bajkál—Amur vasútvonal (BAM) építői között, aki *Leonyid Kazakovot* ne ismerné. Kazakov egyike volt azoknak, akik az első utakat vágták és az első településeket létrehozták, az építőkkel együtt érkezett meg a tajgai sebes folyók partjára és részt vett az első köbméter föld kiemelésében. Kazakov dolgozott a vasúti pálya első kilométereinek a lefektetésénél és a végigmenő első szerelvényeket is fogadta. Egyszóval az elsők között volt.

Szerelőként kezdte

Kazakov „százszázalékos” szibériainak vallja magát, még ha ez nincs is így. Brjanszk város környékén született és nőtt fel. Közvetlenül az iskola elvégzése után Szibériába utazott, ugyanis ott dolgozott *Vaszilij* nevű bátyja, aki leveleiben sokat írt erről a tájról, többször is meghívta látogatóba. Végül úgy esett, hogy az öcskös nem vendégségbe, hanem dolgozni ment a bátyjához. Vaszilij akkor brigádvezető volt a *Hrebtovaja—Uszty-Ilimszk* vonal építésén. Leonyid a bátyja brigádjában látott hozzá a szerelő szakma elsajátításához, s itt kapta az első kitüntetését is. A katonai szolgálat után is visszatért ide és azóta is Szibériában maradt.

Amikor a BAM-ot országos *Komszomol-építkezéssé nyilvánították,* Kazakov kérte, hogy helyezzék át erre az új munkaterületre. Brigádja kezdte meg Zvjozdnij városka építését, amely az első volt a vasútvonal nyugati szakaszán. Napjainkban ez a település olyan, mint bármelyik másik, építői számára azonban a „zvjozdnij” szó olyan jelszóvá vált, amelynek a kiejtése elég ahhoz, hogy addig ismeretlen emberek garanciát vállaljanak egymásért. Éppen Zvjozdnij városa lett Kazakov második hazája, ma itt van a lakóhelye és a családja, itt élnek a barátai . . .

A vasúti fővonalakat különleges emberek építik. Sajátos jellegű munkájuk miatt széles profilú szakembereknek nevezik őket. Leonyid Kazakov azonban még közöttük is klasszisnak számít. Egy személyben betonozó és szerelő is, kötélen függeszkedve is dolgozik, ezenkívül dízeles, ács és geodéta. S ez még távolról sem a teljes szakmai lista. Leonyid fő szakmája vízáteresztő csövek lefektetése a vasúti pályatest alatt. S minden ilyen áteresz kialakítása emlékezetes marad az építők számára.

— *Jól emlékszem a munka megakadására az 509-es szelvényben* — meséli Kazakov. — *Rosszabb helyszínt elképzelni sem lehet: mocsár, tajgaomlások . . . S még a határidő is sürgetett. Nem tudtunk mit tenni, úgy döntöttünk, hogy éjjel-nappal dolgozni fogunk . . .*

Később mondták el aztán a brigádjának a tagjai, hogy miként kellett dolgozni. A műszakok váltották egymást, a brigádvezető pedig nem is gondolt arra, hogy pihenni térjen. Hol a kirakodásnál, hol a betonozóknál vagy a szerelők között volt. Amikor azonban megérkeztek az átvételi bizottság tagjai, ámulatba estek. A szerelés határidejét háromszorosan túlteljesítették!

Mások példaképe

Telt az idő és változtak a tervek. Újabb célokat tűztek ki az építők elé. Leonyid Kazakov az SZKP XXV. kongresszusán elhangzott felszólalásában még a BAM első hídjainak a megépítéséről tett jelentést, valamint a vasútvonal első néhány tucat kilométerének a lefektetéséről, viszont a párt XXVI. kongresszusán a BAM összes építőjének nevében arról biztosította a kongresszusi küldötteket, hogy a vasúti fővonal építői gyorsított ütemterv alapján fognak dolgozni. S ezt a kötelezettségvállalásukat teljesítették. Az egész vonalon határidő előtt megindult a közlekedés mindkét irányban!

Leonyidnak nagy tekintélye van a BAM-on. Sokan nem tagadják, hogy Kazakov a példaképük. *Alekszandr Rjabkov* Komszomol-díjas, aki favágóbrigádot vezet, például a következőket mondta: *„Lonyától tanulok következetességet. Ha valamiről biztosan meg van győződve, akkor sohasem enged belőle, kitart a véleménye mellett. Mindenkinek a szemébe megmondja az igazat, a brigádtársának is, a miniszternek is . . .”*

Sok más BAM-építőhöz hasonlóan Leonyid sem szűkölködik az elismerésekben. A BAM-on az elsők között lett a *Szocialista Munka Hőse, Komszomol-díjas,* több érdemrenddel és érdeméremmel tüntették ki, megválasztották az SZKP Központi Bizottságának tagjává. Sohasem lehet észrevenni azonban rajta a beképzeltség és a gőg legkisebb jelét sem. Ahogy mondani szokták, a dicsőség és a hírnév nem rontotta el.

Amikor 1984 októberében Tindába, a BAM fővárosába, a fővonal két végpontja felől először érkezett meg a két szerelvény, Kazakov az ünnepség meghívottjaként rajta volt az egyiken. Első ízben érezhette magát tiszteletbeli vendégnek. Minden bizonnyal akkor döbbent rá, hogy életének újabb szakasza zárult le. Este pedig barátaival, a BAM veteránjaival, *Vologya Sztyepanyiscsevvel, Szása Bondarral* és másokkal együtt útravalóval látták el a fiatal építőket. Szavaik értelme egyszerű és világos volt: *„Fiúk, őrizzétek meg a BAM nagy hírnevét!”*

A BAM építésének befejeződésével új problémák merültek fel. Ezeknek a vidékeknek a meghódítása egybeesik a területi-termelési komplexumok megszervezésével. Több ilyen kerül majd kialakításra, egyelőre azonban csak a dél-jakutszki komplexum működik. Tervezik az irkutszki terület északi részének bevonását is a termelésbe, Bodajbóban hatalmas kohászati kombinátot fognak építeni. Ez pedig azt jelenti, hogy ide is el kell vezetni a vasutat. *Minden bizonnyal erről is szól majd Leonyid Kazakov az SZKP XXVII. kongresszusán, amelynek küldöttévé választották a pártkonferencián.*

Tehetséges szervező

Érdemes felidézni *Konsztantyin Mohortovnak,* a Szocialista Munka Hősének, a GLAVBAMSZTROJ (a BAM építési főigazgatóság) vezetőjének a szavait: *„Kazakov mindenekelőtt olyan tehetséges szervező, aki képes magával ragadni a kollektívát. Mindig pontosan tudja, hogy az adott pillanatban melyik a munka döntő láncszeme, hová kell összpontosítani a fő erőket, mivel lehet elérni a sikert . . .”*

Kazakovnak ezek a tulajdonságai nem maradtak észrevétlenek. Nemrég a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa decemberi teljes ülésén megválasztották ennek a szakszervezeti csúcsszervnek a titkárává. A BAM harmincéves veteránja előtt ezzel új út nyílt meg.

Alekszej Kuszurgasev
(APN)

Határmenti vasutasok

testvéri együttműködése

A lvovi vasútvonalat tizenhárom leágazás fűzi össze Magyarország, Lengyelország, Csehszlovákia és Románia vasútközlekedésének ütőereivel. A lvovi vonalon halad át a Szovjetunió export-import szállításainak több mint 70 százaléka. Az utóbbi két évtized alatt a KGST-országok között a lvovi vasútvonalon megnégyszereződött a forgalom.

Nemrégen történt, hogy az egyik törzsgárdatag, *Mihail Gliva* megkapta a Csehszlovákia tiszteletbeli vasutasa címet. Ő volt az, aki a felszabadulást követő nehéz napokban az első, szovjet gabonával megrakott szerelvényt vezette Csehszlovákiába. Három és fél évtizeddel ezelőtt ez bizony nem volt könnyű vállalkozás. A német megszállók feldúlt városokat, tönkretett állomásokat és vasútvonalakat hagytak maguk után. Több mint 1000 kilométer hosszú pálya, illetve állomás vágányhálózata semmisült meg, a fasiszták fölrobbantottak 682 hidat, 10 alagutat, 26 völgyhidat és egyéb épületeket. Nyugat-Ukrajna vasútjaiban legalább 1,2 milliárd rubel kárt okoztak. És mégis tíz nappal a város felszabadulása után megérkezett Lvovba az első szerelvény.

Az eltelt idő alatt a lvovi vasútvonal — *Moszkva—Prága—Budapest* — a transzeurópai villamosított fővonal fontos részévé vált. Ezen a vonalon — Lvovon keresztül — a vonatok Varsóba is eljutnak. A szerelvényeket korszerű, csehszlovák és szovjet gyártmányú villany- és dízelmozdonyok vontatják. Az eltérő nyomtávú sínek okozta problémát a rakodási munkák magasfokú gépesítésével, konténeres és csomagos szállítással, a közvetlen, átrakodás nélküli szállítás bevezetésével próbálják megoldani. Ez utóbbi gyors és gazdaságos módszer: *egyforma nyomtávú vasutak építését jelenti.* Jó például szolgálhat erre a szovjet Uzsgorodot és a csehszlovákiai Kassát összekötő 1520 milliméter nyomtávú pálya. Ezen a vonalon átrakodás nélkül juthat el a Krivoj Rog-i vasérc a Kassai Kohászati Kombinátba. Hasonló vasútvonal köti össze Vlagyimir-Volinszkij városát a lengyelországi Katowice Kohászati Kombináttal.

Az egyre növekvő szállítások új feladatok elé állítják a határok menti főnökségek dolgozó kollektíváit. Ez szükségessé teszi, hogy kölcsönösen megtárgyalják, milyen módon lehet emelni a munka hatékonyságát. Mert ma már kölcsönös segítségnyújtás nélkül egyszerűen lehetetlen sikeresen, jól dolgozni a határokon áthaladó vasútvonalakon. Így például a *Magyarországra, Csehszlovákiába és Lengyelországba* irányuló szállítások meggyorsítására a szovjet fél a vegyianyagok túlnyomó részét 1435 milliméteres nyomtávú tartályvagonokban juttatja át a határon, ugyanakkor Záhonyban és Ágcsernyőn a Szovjetunió számára széles nyomtávú vasúti kocsikat raknak meg.

De vannak más példák is a testvéri szocialista országok vasutasai között kialakult együttműködésre. Nemrég szovjet vasutasok siettek a csehszlovák kollégák segítségére a szovjet határtól Kassáig húzódó vasútvonal javításának idején. Húsz sínszállító kocsit, egy teljes szerelvényt a zúzott kő szállítására és egy aláverő gépet bocsátottak a szomszédok rendelkezésére. És amikor Csapon az első gépesített gurítódomb szerelése folyt — a nyugat-európai nyomtávú vasúti kocsik, szerelvények szétkapcsolására — az üzembe helyezésnél a magyar vasutasok is segítettek.

A közlekedés, a szállítás lehetőségeinek teljes kihasználásáért, a külkereskedelmi szállítmányok gyors továbbítása érdekében tett erőfeszítések végül nemzetközi szocialista munkaverseny meghirdetéséhez vezettek. A munkaversenyről szóló első megállapodást *tizenöt évvel ezelőtt írta alá Csap és Záhony dolgozó kollektívája.* Az ő példájukat követték a szovjet Batyevo és a magyar Eperjeske vasutasai. Később a csehszlovák és lengyel kollégák is bekapcsolódtak a munkaversenybe. A verseny tovább terebélyesedett *Cierna nad Tisoi* (Ágcsernyő), *Velke Kapusani, Medika, Dorohusk, Mostiska* és *Jagogyin* állomások között. A szabályok szerint a versengő kollektívák képviselői minden hónap első dekádjában váltakozóan a határnak hol az egyik, hol a másik oldalán találkoznak, hogy beszámoljanak az előző hónap eredményeiről. A munkaverseny legfontosabb feltételei előírják minden résztvevő számára a külkereskedelmi szállítások tervének teljesítését, a vasúti kocsik határállomásokon történő veszteglésének csökkentését, a mozdonyok teljesebb kihasználását, és a nemzetközi gyorsvonatok menetidejének pontos betartását.

—APN—



Őrségváltás után Murakeresztúron

A régi titkár segített az újnak

Kocsis Imrével és *Hosszú Lászlóval* Murakeresztúron találkoztam, ahová búcsú- és egyben bemutatkozó látogatásra érkeztek.

— *Megkértem Imre bácsit, hogy amíg belerázódom a teendőkbe, addig legyen a segítségemre* — mondja Hosszú László, a gyékényesi körzeti üzemfőnökség újonnan megválasztott szakszervezeti titkára. — Ő még azt is vállalta, hogy közelebbről megismertet az üzemfőnökség dolgozóival.

— Az üzemfőnökség megalakulásától kezdve, 1980 óta töltöttem be a titkári posztot, előtte itt Murakeresztúron voltam társadalmi szb-titkár — magyarázza Kocsis Imre. — 1948-ban jelentkeztem a vasúthoz. Nagykanizsán alkalmaztak pályamunkásnak. Onnan Pécsre kerültem a vonatkísérethez, majd ismét vissza Kanizsára. Emlékszem: szolgálat közben készültem a szakvizsgákra, a táviratozás szabályait a fékálláson tanultam. Akkoriban nem ilyen kényelmes körülmények között történt a vasutasok képzése. A tanfolyamokon például csak szabad időben lehetett részt venni.

Ötvenegyben kerültem ismét Pécsre, de most már segédtiszti tanfolyamra. Vizsgák után éppen csak hazaértem, jött a távirat, hogy másnap menjek Komárvárosba szolgálattevőnek. El is mentem, leváltottam az éjszakás kollégát, átvettem a pénztárat és baj nélkül eltelt a nap.

Ezután végigjártam több állomást, még több beosztást, míg 1955-ben Nagykanizsára helyeztek fizetőpénztárosnak. Ezt úgy kell elképzelni, *hogy havonta kétszer beleraktam az aktatáskába nyolc-kilencszázezer forintot, és Kiscséripusztáig minden állomásnak leadtam a nekik járó munkabért.* Amikor azután megnyílt Murakeresztúr, idejöttem és huszonhét évig dolgoztam a határszámfejtők csoportvezetőjeként.

— Milyen szakszervezeti gondok vannak egy határállomáson?

— Az egyik leglényegesebb az, hogy a két határállomásunkon — Gyékényesen és Murakeresztúron — a dolgozók fizetése alacsonyabb, mint más üzemfőnökségeknél, holott nemegyszer itt kell rendbetenni mások felületes munkáját. A határállomások munkája a vasúti pénzbevétel fontos meghatározója. Ezért is el kellene jutni az itt dolgozók megfelelő anyagi és erkölcsi elismeréséig. Munkavédelmi szempontból különösebb gond nincs. Murakeresztúron határátléptetés előtt az élőállat-szállítmányt el kell látni, vagyis a nemegyszer félvad állatokat kell a kocsiból ki-, majd visszavezetni. Nem tudja senki, hogy a lónak mikor támad kedve rúgni, harapni, ezt a munkát gépesíteni sem lehet. Nem sikerült viszont megoldani a fa gépi átrakását sem, a több mázsás rönköket ma is kézi erővel mozgatják az emberek.

— Hosszú Lászlónak is bizonyára bőven akad tennivalója — fordulok az új szb-titkárhoz. — Feltételezem, hogy ön is a régebbi gárdához tartozik . . .

— *Igen, ötvenháromban kezdtem Somogyszobon, forgalmi gyakornokként.* Még abban az évben behívtak katonának, s csak huszonöt hónap múlva folytathattam vasutas pályafutásomat. Nemsokára megszereztem a szakvizsgákat, ötvenkilencben elvégeztem a tiszti tanfolyamot. Hatvanötben Gyékényesre helyeztek szolgálattevőnek, onnan Dombóvárra menetirányítónak. A lakásom maradt Somogyszobon, majdnem tizenhét évig jártam Dombóvárra nem éppen ideális körülmények között. Nyolcvanháromban kerültem Gyékényesre üzemfőnökségi KTG-snek és a múlt év októberében választottak meg szb-titkárnak a nyugdíjba vonuló Kocsis Imre bácsi helyett.

— Minek köszönhető, hogy szb-titkárnak választották?

— *Valamennyi beosztásomban sikerült jó viszonyt kialakítani munkatársaimmal.* Sohasem folytattam kampányt a megválasztásom érdekében, de azért annak természetesen örülök és megtiszteltetésnek veszem, hogy bíznak bennem a dolgozók.

— Akármennyire jó a kapcsolat a gazdasági vezetők és a szakszervezet között, a titkár esetenként mégiscsak két malomkő között őrlődik. Ezt pedig nehéz áthidalni.

— *A menetirányítás sem tartozik a legnyugalmasabb munkakörök közé.* Ez nálam hetvenhét márciusában úgy is bebizonyosodott, hogy infarktus gyanújával szolgálat közben a kórházba szállítottak. A gyanú sajnos beigazolódott, nyolc hónapot töltöttem betegállományban. Mikor visszatértem, felajánlottak könnyebb állást, ahol a fizetésem sem lett volna kevesebb, de nem éltem a lehetőséggel, menetirányító akartam lenni továbbra is. Most is felvetődött a kérdés: *ilyen betegség után tudom-e vállalni a szintén nagy idegi megterheléssel is járó szb-titkárságot?* Úgy érzem, semmi olyan bajom nincs, ami akadályozna a munkában.

A választások után — bevallom — volt egy-két álmatlan éjszakám: mi lesz, ha nem tudom választóimat megfelelően képviselni, ahogy azt elvárnák tőlem? Nos, ezen is túl vagyok. Az indulásnál mindenkitől kaptam segítséget, a többi majd menet közben kialakul.

Elvégre senki nem született szakszervezeti titkárnak.

Gerecsei Zoltán

Békefelhívás Kiskunfélegyházáról

Az Egyesült Nemzetek Szervezete az idei esztendőt a béke nemzetközi évévé nyilvánította. S hogy 1986 valóban az legyen, azért mindenkinek a maga területén valamit tenni is kell. A kiskunfélegyházi villamos vonalfőnökség *Kandó Kálmán* szocialista brigádjának tagjai, béke iránti óhajukat fogalmazták meg abban a felhívásban, amelyet a közelmúltban küldtek el a MÁV valamennyi villamos vonalfőnökségének, vonalfelügyelőségének és a vasútigazgatóságoknak. E felhívásban megfogalmazták, hogy a szocialista brigádokra támaszkodva kívánnak mozgalmat indítani az emberiség békéjét, fennmaradását veszélyeztető háborúk ellen. Aláírások gyűjtésével szeretnék demonstrálni béke-óhajukat, követelésüket pedig majd eljuttatják az Országos Béketanácshoz és az amerikai nagykövetséghez. E nemes cél érdekében kérik és várják a vasutas szocialista birgádok csatlakozását, a béke iránti elkötelezettségük ily módon való kinyilvánítását.

G. J.

Amíg a szerelvény elindul



Az év utolsó napja mindig megfeszített munkát jelent a vasutasok számára. Különösen így van ez, ha beköszönt a hideg időjárás. Salgótarjánkülső teherpályaudvaron hétvégeken is szorgalmasan dolgoztak a MÁV—VOLÁN komplexbrigádok és a vagonok ki- és berakásán segédkező vállalatok dolgozói. Novemberben és decemberben a hét utolsó két napján olykor 150 vagon is megfordult a pályaudvaron. Az elmúlt évekhez képest januárban is élén volt a forgalom.

1. kép:
Nagy Gábor mozdonyvezető a Csehszlovákiából érkezett teherszerelvényt továbbítja

*

2. kép:
Fülöp Sándor és Tekecs Gyula a BRG VIRM készülékeit vagonírozzák szovjet exportra

*

3. kép:
Sándor Géza kocsirakományi raktárnok a vagonok lengyel kokszszállítmányát veszi szemügyre

*

4. kép:
Kemény Sándor és Kökény Zoltán a forgalmi irodában egy szerelvény összeállítását beszéli meg

Szabó Sándor felvételei







Postavonat

A vonat Szerencsről indult. A vezérálláson hárman foglaltunk helyet: *Vincze János* mozdonyvezető, *Szabó Zsolt* „kadét" (mozdonyvezető-tanuló) és engedéllyel én, e sorok írója.

— *Csodálatos élmény a sötét éjszakában a célállomás felé robogni* — mondom már kint a nyílt pályán, Miskolc felé haladva. De a fiatal mozdonyvezető nem szól. Hallgat a kadét is. Mindketten a pályát figyelik, a jelzéseket, a gép műszerfalát. Néhány kisebb állomás váltóin még átcsattogunk, mire összeráz bennünket a vonat, vagyis megbarátkozunk.

— Élménynek számunkra csak annyira újszerű a mai menet — mondja az előbbi ujjongó felkiáltásomra válaszolva a mozdonyvezető —, hogy esik a hó. A pálya két oldalán zúzmarásak a fák, bokrok. Szép látvány. De mi tudjuk, hogy a tél sok veszélyt is rejteget. Készüljön fel arra is — mosolyog rám hamiskásan —, hogy ha valamelyik állomáson leragadnak a váltók, hát ácsoroghatunk a bejárati jelző előtt.

— Engem most már egy ilyen eset sem szállít le a mozdonyról.

— *Nohiszen* — nevet Vincze János. — *Ha magát is tíz éve rázná, mint engem, másképpen beszélne.*

— Ezek szerint 1976-ban kezdte a vasutat, és ahogy elnézem sűrű fekete haját, markáns arcélét, valahonnan a Kunságról indulhatott.

— Eltalálta. Apám még tanyás paraszt volt. Én is ott nevelkedtem. Mozdonyt is csak akkor láttam, amikor Szolnokra mentünk valamiért. Aztán bele is szerettem. Nemcsak villamos, hanem dízelmozdony-vezetői képesítésem is van. Amikor Miskolcra helyeztek, sokat jártam Sátoraljaújhelyre. Ott ismertem meg a feleségemet. Szerencsen építettünk családi házat. Évek óta nyolcas fordába járok, amiből négy szolgálat a postamenet.

— Család?

— *Két fiam van, az egyik már kilencéves, és egy tündér csöpp lányom.*

— Mi kell még a teljes boldogsághoz?

— Csak egészség, no meg egy jó adag szerencse, hogy szolgálat közben semmi baj ne legyen.

— És önnél, kadét úr, mi a helyzet?

— *Tessék csak nyugodtan Zsoltinak szólítani* — mosolyog a mozdonyvezető-tanuló —, *mert én még messze vagyok attól a tudástól, tekintélytől, mint amilyen a mesteremnek van.*

— De szeretné elérni?

— Igyekszem, hiszen én is megszerettem a mozdonyt. Mert, tetszik tudni, ehhez a pályához szív is kell. Különben én is Szerencsen lakom a szüleimnél, nem messze a mesteremtől.

— És mikor vezet önállóan mozdonyt?

— *Ha a vizsgáim jól sikerülnek, majd másfél-két év múlva.*

— Sok szerencsét a szíve szerint választott pályához!

Közben Miskolcra érünk. Bejárás után az első vágányra tolatunk, ahol postaküldeményekkel teli kocsit raknak ránk, majd a kijárati jelző után újra ki, a nyílt pályára. Ugyanez a helyzet Füzesabony és Hatvan állomásoknál is, aztán tovább.

Közben az idő is halad. Az óra mutatója 11 felé jár, a kilométeróráé helyenként 100-110-et mutat. De ha nem rázna a mozdony, azt hihetném, hogy valami roppant hosszú alagútban siklunk, amelynek boltozata vakítóan fehér. Reflektorunk kétszáz méternyire sepri szét előttünk a sötétet. A masinisztát a gépen lévő műszerek is segítik a vezetésben. A helyismeret és a tapasztalat azonban nélkülözhetetlen. A mozdonyvezető előre figyelmeztet, hogy most kapaszkodjak, mert néhány kilométeren istentelen rossz, rázós pályaszakaszon robogunk keresztül.

Rákosra nem engednek be. A Keleti előtt ismét várakozunk, majd lassan araszolva 23 óra 25 perckor begurulunk a célállomásra.

De Vincze János masinisztának és tanulójának még korántsem telt le a szolgálata. Kis pihenő után indulnak vissza postavonattal. Viszik az ország észak-keleti lakóinak a küldeményeket és a friss újságokat.

Ha minden jól megy, reggel hétkor adják át a szolgálatot.

Dávid József

A vasutasok szakszervezete XI. kongresszusának határozata

A Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa megvitatta és elfogadta a központi vezetőség X. kongresszusa óta végzett munkájáról szóló beszámolót és a számvizsgáló bizottság jelentését. Megállapította, hogy a vasutas-szakszervezet a beszámolási időszakban — a korábbinál bonyolultabb politikai és gazdasági feltételek mellett is — teljesítette alapvető feladatait. Jogaival élve képviselte és védte a dolgozók érdekeit. Mozgósította a szervezett dolgozókat a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat VI. ötéves tervfeladatainak teljesítésére.

Javult a tömegkapcsolat, a bizalmiak munkája. A különböző demokratikus fórumok működtetésével szélesedett a demokrácia, erőteljesebb lett a dolgozók igénye és beleszólása a munkahelyi környezetünk alakításába. Erősödött a kritikai hangvétel, nőtt tagságunk politikai érzékenysége, fokozódott elvárása a szakszervezeti munka hatékonyságát illetően.

Eredményes volt a különböző szintű testületeknek és vezetőknek a dolgozók érdekvédelmében, a gazdasági feladatokra történő mozgósításában, a politikai és kulturális nevelésben, az üzemi demokrácia szélesítésében, a szakszervezeti demokratizmus továbbfejlesztésében kifejtett tevékenysége.

A Magyar Szocialista Munkáspárt XIII. kongresszusa meghatározta a következő öt év legfontosabb feladatait. Törvényerőre emelkedett a népgazdaság VII. ötéves terve, megfogalmazták a termelő infrastruktúra és ezen belül a közlekedési ágazat fejlesztési elképzeléseit: partnervállalataink is elkészítették középtávú tervkoncepciójukat.

Napi politikai munkánk során széles körű tapasztalatokat szereztünk és párbeszédet folytattunk a vasutasság egészet és egyes rétegeit érintő szociális, bérezési és foglalkoztatási gondokról, feszültségekről.

A határozatban megfogalmazott törekvéseink, feladataink tartalmát az e párbeszédből leszűrhető érdekek érvényesítésének szándéka, kereteit pedig maguk a tervek adják.

A XI. kongresszus az elkövetkezendő időszakra a következőkben határozta meg a szakszervezeti szervek feladatait.

I.

A vállalatok gazdálkodási feltételei

A Magyar Államvasutak a soron következő tervidőszakot leromlott állapotú hálózattal kezdi meg, kapacitáselégtelenségek, szűk keresztmetszetek jellemzik, eszközállományának jelentős része alacsony műszaki színvonalú, fizikailag elhasználódott. A termelő infrastuktúra fejlesztésének korlátai és a tervezett prioritások a MÁV-ot továbbra is nehéz helyzet elé állítják, mivel a beruházási források jelentős hányadát kellene állami pénzeszközökből biztosítani.

A várhatóan rendelkezésre álló fejlesztési alapok — a hálózatfejlesztés elsőbbsége mellett is — csak a vonalhálózat romlási ütemének csökkentését és a csomóponti korszerűsítések mérsékelt végrehajtását teszik lehetővé. Ugyanakkor a gördülőállomány és egyéb vasúti eszközállomány elhasználódási ütemének lassulásával számolhatunk.

A vállalati terv a szociális és egészségügyi beruházási pénzeszközök szűkössége miatt az ellátás körének bővítése nélkül az ellátási színvonal szerény mértékű növelését irányozza elő.

A terv a létszámcsökkenés megállapításával, a létszám kismértékű növekedésével számol, de a munkaerőhiány legalább részleges megszüntetéséhez továbbra is jelentős központi támogatás és a foglalkoztatási hatékonyság javítása szükséges. Ehhez az üzemvitel területén a túlórát legalább 30 százalékkal kell csökkenteni. Az átlagkeresetek növelését a MÁV-nál a központi keresetszabályozás által biztosított mérték, illetve az adott célok megvalósításához igényelt esetenkénti bérpreferencia határozza meg. *Az adóztatott keresetnövelés vállalásának nincs reális alapja.*

E terv végrehajtásához is jelentős vállalati erőfeszítések szükségesek. Javítani kell a gazdálkodás hatékonyságát, a bevételi tervek teljesítése érdekében az árufuvarozási teljesítményeket növelni kell.

A vasútra háruló feladatokat javuló energiafelhasználással, hatékonyabb munkaerő-foglalkoztatással, a belső tartalékok feltárásával és hasznosításával, a közlekedési vállalatok közötti szorosabb együttműködéssel kell megoldani. Mindez a korszerű szállítási módok elterjesztésével, a vasút kereskedelempolitikájának javításával, az együttműködés különféle módjainak állandó keresésével, az ágazatok közötti összehangolt fejlesztéssel biztosítható.

A népgazdaság életszínvonal-politikai és gazdaságpolitikai céljaival összhangban javítani kell a vasúti személyszállítás színvonalát.

A Győr-Sopron-Ebenfurti-vasút a VI. ötéves terv végrehajtásával mérsékelt, de kiegyensúlyozott fejlesztés lehetőségét alapozta meg, elsősorban olyan — az árufuvarozáshoz és a személyszállításhoz kapcsolódó — kiegészítő tevékenység folytatásával, amely erősítette az alaptevékenység pozicióit, ugyanakkor bevételeiből megfelelő fejlesztési alapot tudott képezni.

A következő tervidőszakban a GYSEV — a melléktevékenység színvonalának megtartása, az igényekhez igazítása mellett — a fejlesztési elképzeléseit a főprofil, a vasúti szállítás igényeinek rendelte alá. Ennek megfelelően a terv a vasúti pálya egy részének korszerűsítését, a biztosítóberendezés fejlesztését, a Győr-Sopron-Ebenfurti fővonal villamosítását, a szükséges járműbeszerzések végrehajtását irányozza elő.

A vállalati eredményt a személyszállítási teljesítmények csökkenése, az árufuvarozás mérsékelt növelése, a kiegészítő tevékenység jövedelmezőségének fokozása mellett úgy tervezi növelni. hogy a szükséges fejlesztéseket nagyrészt vállalati forrásból tudja megoldani.

A szociálpolitikai feladatok ellátásához mintegy 5 százalékkal nagyobb összeg áll rendelkezésre. A dolgozók létszámának kismértékű — feladatokhoz igazodó — növekedése várható. A terv a kereseteknek a népgazdasági átlaggal azonos mértékű emelkedését irányozza elő.

A felsorolt célok megvalósítása érdekében a személyszállítás kulturáltságának javítása, az árufuvarozásban a fuvarszerző munka javítása, a szolgáltatásokban az igényekhez történő messzemenő alkalmazkodás, a gazdálkodás javításában az érdekeltségi rendszer továbbfejlesztése a követelmény.

Az Utasellátó Vállalat középtávú terve a vállalati eredmény 25-50 százalékos növelését irányozza elő, amihez a vállalati tevékenység minden szintjén a munka minőségének javítása szükséges. Jó feltételt biztosít ehhez az új vállalatirányítási forma. A célokat a prognosztizálható igényekhez alkalmazkodó szelektív fejlesztéspolitikával kell elérni, az áruforgalmat a termelékenység javításával szükséges növelni. A vállalatnál jelentős mértékben javítani kell az utaskiszolgálás színvonalát, a minőséget jobban tükröző, differenciált árrendszert kell alkalmazni.

A szociális ellátásban a terv szintentartást irányoz elő. A vállalat a tervidőszak folyamán át kíván térni a keresetszint-szabályozásra, biztosítva ezzel a jelenleginél nagyobb mértékű keresetnövekedést.

II.

A fuvarozásban és az utasellátásban dolgozók érdekében végzendő feladatok

Munkáltatás, bérezés, ösztönzés

A vállalati tervek — jóváhagyásukat követően — behatárolják szakszervezetünk mozgásterét. A szállítást, gazdálkodást segítő szakszervezeti tevékenységnek *fokozottan a minőség javítására, a takarékos gazdálkodás és a hatékonyabb munkavégzés elősegítésére kell irányulni.*

A tervek végrehajtása érdekében szakszervezetünk a jövőben is támogatni kíván minden gazdaságilag indokolható és emberileg elfogadható áldozatvállalást. Az indokoltság és elfogadhatóság kérdésében állásjön. Növelni kell a szolgálati főnökségek vezetőinek felelősségérzetét, ugyanakkor csökkenteni szükséges — elsősorban az üzemviteli munkára jellemző — túlzott mértékű operativitást. *A vezetői önállóság növelésével párhuzamosan fokozni kell a vezetők, elsősorban az állomásfőnökök anyagi megbecsülését.*

A MÁV munkaerőmegtartó képességének csökkenését jelzi a létszámhiány és a keresetekben mutatkozó lemaradás. A foglalkoztatási és bérezési feszültségek enyhítése érdekében szükségesnek tartjuk a termelési folyamatok irányítása, valamint a munkaerő- és bérgazdálkodás közötti kapcsolat erősítését.

Szakszervezetünk a tervidőszakban továbbra is szorgalmazza a vasutasok népgazdasági összehasonlításban kedvezőtlen jövedelmi helyzetének javítását, a kereseti aránytalanságok folyamatos felszámolását. Az évi rendes bérfejlesztést a normatív adómentes keretre és az évenként biztosított kiemelésre alapozzuk. *Az adómentes keresetnövekedéssel el kell érni, hogy dolgozóink reáljövedelme érzékelhetően növekedjék.*

Az átlagosnál kedvezőtlenebb munkakörülményeket, a nagyobb műszakszámot az alapbéreknek jobban tükröznünk kell. Differenciált béremeléssel elő kell segíteni, hogy a külső vállalatoknál felszabaduló munkaerő döntően a létszámgondokkal terhelt területekre áramoljon. A munkaerő hatékonyabb foglalkoztatása érdekében a jövőben is támogatjuk a teljesítménybérből és a teljesítményérdekeltségi rendszerekből származó jövedelem arányának növelését. Ez az arány azonban igazodjon a személyes teljesítmény befolyásolhatóságának mértékéhez.

Kezdeményezzük a vasutasok bérrendszerének átfogó felülvizsgálatát és reformját. Az eredeti céljukat vesztett vagy a kívánt ösztönzést nem biztosító bérkonstrukciókat meg kell szüntetni. Továbbfejlesztését úgy kell megvalósítani, hogy jobban tükrözze az egyes vasúti munkakörökben a tényleges munkavégzést.

A kollektív szerződések szabályaiban jussanak határozottabban érvényre az egyes dolgozói rétegek foglalkoztatásával kapcsolatos érdekvédelmi szempontok. El kell érni, hogy a kirendelés és a kötelezhető mértéken felüli túlmunkáltatás önkéntes alapon történjen és az ilyen foglalkoztatás vállalása a jelenleginél nagyobb anyagi előnyöket jelentsen a dolgozóknak.

A foglalkoztatási feltételekben és igényekben a vasúthálózat különböző szolgálati helyein meglevő jelentős különbségek miatt indokolt növelni a KSZ helyi függelékének hatáskörébe utalt szabályozási lehetőségeket.

A szakszervezetünkhöz tartozó vállalatoknál mielőbb át kell térni a 40 órás munkahétre. A folytonos munkarendben foglalkoztatottaknál az áttérést elsősorban munkaszervezési intézkedésekkel, az üzemidő felülvizsgálatával, újraszabályozásával és többletlétszám beállításával kell megvalósítani keresetcsökkenés nélkül. Vezető szerveink kezdeményezzék a kormányzati szerveknél annak engedélyezését, hogy a MÁV műszakszámtól függetlenül, részlegesen is bevezethesse a 40 órás munkahetet.

A vasúti foglalkoztatás sajátosságai miatt a hatályos jogszabályoktól eltérő, saját hatáskörű szabályozást kell kezdeményezni a túlmunka díjazására, a helyettesítés miatti átlagkereset számítására, az építőipari, pályafenntartási szakszolgálat általános munkaidejének meghatározására. *Széles körű gyakorlattá kell tenni a munkaerőpótlás olyan formáját, amely szakmásító tanfolyamok révén biztosítja az életkorhoz kötött munkakörökben a pályakezdő fiatalok elhelyezkedését.*

Szakszervezetünk egyetért azzal a törekvéssel, amely a különböző szakszolgálatok középvezetőinek utánpótlását vállalati hatáskörben kívánja megoldani, ezért támogatja a megszüntetett tisztképző tagozatok igény szerinti visszaállítását.

A dolgozók egyéni panaszaira a helyi szakszervezeti szerveknek lehetőleg soron kívül, helyben kell megoldást keresniük. A szabálysértő intézkedések ellen meg nem alkuvó, határozott fellépéssel vívják ki a tagság, a dolgozók további bizalmát. A kongresszus megerősíti a jogsegélyszolgálat jelenlegi szervezetét és gyakorlatát. Továbbra is szükség van arra, hogy a tagság érdekvédelmét a szakszervezet szervezetébe épült, jól felkészült jogi szakemberek bevonásával biztosítsa.

A jogsegélyszolgálatok a jogviták gyakorlati tapasztalatai alapján tegyenek konkrét javaslatokat a munkaügyi szabályok, illetve a végrehajtási gyakorlat szükséges módosítására, finomítására. Haladéktalanul közöljék a munkáltatóval a dolgozókat ért jogsérelmet, hívják fel a figyelmet a helytelen gyakorlat vagy intézkedés orvoslására. Eredménytelenség esetén a munkaügyi társadalombiztosítási jogvitát elbíráló szervek előtt nyújtsanak a dolgozónak jogi képviseletet.

Fejtsenek ki eredményesebb jogi felvilágosító propagandamunkát. Ennek keretében a legalkalmasabb módszerekkel folyamatosan tájékoztassák a dolgozókat a munkaviszonnyal, társadalombiztosítással, szociálpolitikával kapcsolatos jogaikról, kötelességeikről. Működjenek együtt az alapszervezeti szakszervezeti bizottságokkal a dolgozók jogi védelme érdekében.

A szakszervezeti szervek rendszeresen értékeljék a munkaügyi döntőbizottságok tevékenységét, és az odakerülő jogviták tapasztalatait. Követeljék meg a döntőbizottságok zavartalan működéséhez szükséges feltételeket. Biztosítsák a döntőbizottsági tisztviselők továbbképzését. Tegyenek javaslatot a kimagasló társadalmi munkát végzők erkölcsi, anyagi elismerésére. Kezdeményezzék a hanyag, illetve az alkalmatlannak bizonyult tisztségviselők visszahívását.

A munkaverseny gyakorlatát időről-időre szembesíteni kell azokkal a változásokkal, amelyek a vasutat körülvevő gazdasági környezetben és a vállalati belső érdekviszonyokban lejátszódnak. A szakszervezeti bizottságok működjenek közre abban, hogy a munkamozgalomnak és a kisvállalkozások mint egymást kiegészítő formák jelentsék a többletteljesítmények és többletjövedelmek keretét és forrását.

Szélesíteni szükséges a munkaverseny-mozgalomnak a vasúti fuvarozás külső kapcsolódó pontjain létrejött versenyformáit: *a határforgalmi nemzetközi versenyt és a MÁV-VOLÁN komplexbrigádok versenyét.* El kell érni, hogy az itt dolgozó brigádok a speciális együttműködési feladatok megoldásában kezdeményező szerepet vállaljanak.

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny keretében indított brigád- és főnökségi vetélkedőket tovább kell folytatni. Ösztönözni kell a kollektívákat a munkahelyek szociális ellátási viszonyainak öntevékeny javítására.

Szakszervezetünknek nagyobb figyelmet kell fordítani az újító és feltaláló mozgalom előrehaladását gátló tényezők felszámolására. Az újítások során meghatározó újító-szakvéleményező-elbíráló láncolatban a szakvéleményezők és elbírálók érdekeltségének hiánya miatt az újítások megvalósítása elhúzódik. Az újítások egy részének elutasításával sokszor nyilvánvaló érdekek szenvednek csorbát. Szorgalmazni kell olyan vállalati belső érdekeltségi rendszer kialakítását, amely az újítási tevékenységet minden irányítási szinten az innovációs folyamat szerves részévé teszi. Kezdeményezni kell az újítói panaszok vizsgálati rendjének korszerűsítését, a jelenlegi gyakorlat módosítását.

Munka- és környezetvédelem

El kell érni, hogy a vasútnál és az Utasellátó Vállalatnál a munkakörülmények javítását, a munkabiztonsági, környezeti feltételek, valamint a személyi védelem fejlesztését szolgáló intézkedések a különböző vállalati tervfejezetekbe beépüljenek. A vállalati tervezésben javítani kell a munkavédelmi fejlesztési célok műszaki megalapozottságát.

Munkabiztonsági érdekből elsőbbséget kell biztosítani a nehéz fizikai munkák kiváltására, a balesetveszélyes és egészségtelen munkakörülmények javítására irányuló műszaki-fejlesztési, munkaszervezési intézkedéseknek.

A szakszervezet választott testületei, a társadalmi aktivisták legyenek kezdeményezőek a munkavédelmi feladatok meghatározásában, rangsorolásában. Ellenőrizzék az utasítások végrehajtását, a technológiai fegyelem betartását. Időben tárják fel a kedvezőtlen baleseti tendenciák okait. Határozottan lépjenek fel a munkabiztonságot sértő fegyelmezetlen magatartással szemben. Elő kell segíteni olyan szemléletváltozást, amely a széles körű megelőző munkára helyezi a hangsúlyt.

A vállalatok beruházási és fenntartási munkájában a műszaki-fejlesztési elképzelések kialakítása során érvényt kell szerezni a környezetvédelmi követelményeknek. Elsőbbséget kell biztosítani a környezetkárosító hatások megelőzésének, a meglévő szennyező források felszámolásának, illetve a megengedett szint alá csökkentésének. A szakmai és szakszervezeti nevelőmunkában meg kell követelni a környezetvédelmi és ökológiai alapismeretek elsajátítását.

Üzemegészségügyi, betegellátás, társadalombiztosítás

Szakszervezetünk a dolgozók egészségének megóvása érdekében szükségesnek tartja a vasútegészségügyi szolgálat megelőző, veszélyhelyzetet feltáró tevékenységének javítását.

A vasútegészségügyet irányító vezetőknek ajánljuk, hogy az üzemegészségügyi ellátás működési színvonalának javítása érdekében fordítsanak nagyobb figyelmet az alapellátásban dolgozók szakmai és speciális vasútüzemi képzésére. *Az üzemorvosok tevékenyebben vegyenek részt a munkahelyek, a technológiák véleményezésében, rendszeresebben ellenőrizzék a munkakörülményeket és az üzemegészségügyi feltételeket.*

A betegellátás érdekében szorosabb kapcsolat szükséges a szakorvosi rendelők és az alapellátás orvosai között. A rendelőkben és kórházakban jobb munkaszervezéssel csökkentsék a várakozási időt, a kezelések időpontjának jobb megválasztásával a gyógytartamot. Ki kell dolgozni az időskorúak egészségügyi gondozási rendszerét.

Szakszervezeti szerveink segítségével az üzemorvosi munka szerves részévé kell tenni az egészségügyi felvilágosítást és nevelést, az alkoholizmus elleni küzdelmet. Együtt kell működni a megváltozott munkaképességű dolgozók egészségügyi és foglalkozási rehabilitációja érdekében.

A betegek, a gyermeket nevelők és nyugdíjasok anyagi biztonsága, társadalombiztosí-

tási ellátásokhoz való hozzájutása, az ügyintéző szervek összehangolt munkáját igényli. A szakszervezeti bizottságok fokozottabban ellenőrizzék a társadalombiztosítási tevékenységet, igényeljék a Vasutas Társadalombiztosítási Tanács és albizottságai segítségét.

A Vasutas Társadalombiztosítási Tanácsba delegált szakszervezeti képviselők kezdeményezzék a vasutas biztosítottak ellátási színvonalának emelését, segítsék elő a társadalmi és egyéni érdekek összhangját, az ügyintézés kulturáltságát.

A 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap évi bevételeinek 80 százalékát a tagság közvetlen támogatására, segélyezésére kell fordítani.

Az ÖTA segélyezési rendszerét — a társadalombiztosítási és egészségügyi intézkedésekkel összhangban — tovább kell fejleszteni eredeti céljának megfelelően, fokozott figyelmet fordítva a hátrányos helyzetű, idős nyugdíjasok támogatására.

Az ÖTA céltámogatásra szolgáló eszközeivel a jövőben is segíteni kell az üzemegészségügyet. Törekedni kell az alap célvagyonának, kamatbevételeinek növelésére.

Szociális ellátás

Alapvető törekvésünk, hogy az ismert gondok ellenére javítsuk a MÁV-nál, a GYSEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál a szociális ellátást és a munkakörülményeket. Megítélésünk szerint ugyanis a kedvezőtlen munkakörülmények döntően befolyásolják a dolgozók teljesítményeit, illetőleg munkahelyválasztásait. A szűkös anyagi források miatt szakszervezeti szerveink a rendelkezésre álló kereteket a munkakörülményekben meglévő egyenlőtlenségek mérséklésére koncentráljának. A különböző szociális ellátási formák tervezésénél — különösen Budapest térségében — törekedni kell a komplex megítélésre, a vasútüzem és a dolgozók érdekeit legjobban szolgáló célok elsőbbségének biztosítására.

Fontosnak tartjuk a rászorultsági elv vállalati értelmezését. Abból kell kiindulni, hogy a vállalatokon belül a foglalkoztatás okozta igénybevétel szerint történjen a rászorultság megállapítása.

Fokozott gondot kell fordítani a meglévő telepített és mobil munkásszállások színvonalának javítására, a lakókocsik selejtpótlását, korszerűsítését folyamatosan meg kell oldani. A budapesti munkásszállásokon a gondok enyhítése érdekében biztosítani kell — a férőhelyek optimális kihasználása és a munkásszállások korszerűsítése mellett — a más vállalattól bérelt férőhely bővítését. A laktanyák tervszerű fenntartásával, az előírásszerű felszerelési és berendezési tárgyak biztosításával elfogadható körülményeket kell teremteni a szolgálattal összefüggő elszállásolásokhoz. A munkásszállításnál biztosítani kell a gazdaságosabb üzemeltetés feltételeinek megteremtését, az elért színvonal további javítását. A lakóhelyről munkahelyre és vissza történő szállításnál jogszabály írja elő a dolgozók térítési kötelezettségét. *Szakszervezetünk kezdeményezze a vasúti alágazatra vonatkozó eltérő szabályozást.* A teherautóval történő munkásszállítást meg kell szüntetni. Az üzemi étkeztetésben részt vevők létszámarányának növelését a meglévő üzemi konyhák kihasználtságának fokozásával biztosítani kell.

A gyermekintézmények jelenlegi színvonalát fenn kell tartani. A vállalati lakásgazdálkodás alapvetően a vasút üzemmenetéhez szükséges munkaerő letelepítését és a meglévő szociális feszültségek csökkentését szolgálja. A MÁV tegye lehetővé, hogy dolgozói, illetve nyugdíjasai társadalmilag indokolt nagyságú lakásokban éljenek, ezért teremtse meg a lakáscserék gyors, egyszerű lebonyolításának feltételeit. Szorgalmazni kell az olyan lakások értékesítését, amelyek további fenntartása sem üzemi, sem szociálpolitikai szempontból nem indokolt.

A vasutasok lakáshoz jutása a támogatási formák és lehetőségek bővítésével, vasutas lakásépítő szövetkezetek szervezésével és működésének segítésével, kommunista műszakok rendezésével is támogatni kell. A lakásépítés (vásárlás) munkáltatói támogatásának reálértékét meg kell őrizni és a lehetőségekhez mérten növelni.

A szociálpolitikában kitűzött célok elérése nem nélkülözheti a vasutas biztosító egyesületek, a vállalatok és a Vasutasok Szakszervezete együttműködésének kiszélesítését, további erősítését. Ennek érdekében a meglévő többoldalú, kölcsönös előnyöket jelentő kapcsolatokat fejleszteni, bővíteni szükséges, különösen az üdültetésben és az idősek gondozásában.

Javasoljuk a vasutas biztosító egyesületeknek, hogy szolgáltatásaik minőségét és szerkezetét korszerűsítsék. Fokozottabban legyenek tekintettel nyugdíjas tagságunk érdekeire.

A VII. ötéves tervidőszakban vállalatainknál új üdülő építésére nincs lehetőség, ezért a mennyiségi igények legalább eddigi szinten történő kielégítése a reális cél. A minőségi színvonal emelése a meglévő üdülők komfortfokozatának növelésével, az üdültetéshez kapcsolható szolgáltatások bővítésével, a vasutas sport és kulturális bázisok bevonásával érhető el.

A többgyermekes családok, a gyermekét egyedül nevelő szülők, az alacsony nyugellátású nyugdíjasok, a gyermekek, valamint a szakmunkástanulók számára meg kell őrizni az üdültetéshez nyújtott támogatás mértékét. Olyan térítési díjrendszert kell kidolgozni, amely az üdülők ellátási színvonalához igazodik és a különböző szempontok érvényesítését az eddigieknél differenciáltabban biztosítja. A vasutas dolgozók bel- és külföldi turizmusának fejlesztése érdekében együtt kell működni vállalataink utazási irodáival.

III.
Nevelési feladatok

Nevelőmunkánk középpontjába a tartalmas emberi élet megvalósítását, a munka megbecsülését, a társadalmi igazságosság érvényesülését és kiteljesedését kell állítani. Ideológiai munkánk pedig a szocialista hazafiság és az internacionalizmus elmélyítésére, a haladó hagyományok tiszteletére és megőrzésére, a reális önbecsülésre irányuljon.

A történeti tények arról tanúskodnak, hogy az osztálytudatos vasúti munkások körében már az 1890-es évek közepén megérlelődött az önálló, iparági vasutas-szakszervezet megalakulásának gondolata. Erről 1896. szeptember 20-án határozat is született. Ezért a XI. kongresszus javasolta, hogy a központi vezetőség a feltárt történelmi tények alapján, az illetékes intézmények bevonásával vizsgálja meg: *tekinthetjük-e 1896. szeptember 20-át szakszervezetünk születésnapjának?* Ha igen, gondoskodjon a 90. évforduló méltó megünnepléséről. E tevékenységünk egészének elő kell segítenie a múlt és a jelen társadalmi és gazdasági jelenségei közötti tisztánlátást, a mindennapi élet önálló, az egyéni adottságokon és érdeklődésen alapuló, ugyanakkor a közösség számára is értékes alakítását.

A gazdasági munkához kapcsolódó agitáció és propaganda a szakmai alaptevékenység céljainak teljesítésére, a szállítás és fuvarozás minőségének és szervezettségének javítására, a költségek csökkentésére, a takarékos gazdálkodásra mozgósítson. E törekvéseket elsődlegesen a szolgáltatói magatartás és a kereskedelmi szemlélet előtérbe állításával, illetve érvényesülésének segítése és elismerése útján kell szorgalmazni.

A termelési célok megfogalmazása és az eredmények értékelése mellett, nagyobb figyelmet kell fordítani a megvalósuláshoz vezető útra, a célok elérését segítő és akadályozó tényezők, jelenségek feltárására, megismertetésük, illetve orvoslásuk kezdeményezésére.

A szakszervezeti tömegpolitikai oktatás egyaránt alkalmazkodjon a vállalati feladatokhoz és a dolgozók igényeihez. Szolgálja és segítse a gazdálkodó egységek előtt álló feladatok megértését, az általános politikai és gazdasági ismeretek bővítését. Kiemelten kell foglalkozni a VII. ötéves terv feladatainak cselekvésre ösztönző megismertetésével, elfogadtatásával.

Információs és tájékoztató munkánkban továbbra is alapvető követelmény a folyamatos, kétirányú kapcsolat megvalósítása, a tagság és a szakszervezeti testületek között. A gazdálkodással kapcsolatos kérdésekre az eddiginél több magyarázó, tájékoztató írást, illetve újságcikket kell megjelentetni.

Szakszervezeti testületeink döntéseik során hasznosítsák az információs jelzésekben megjelenő állásfoglalásokat, közérdekű véleményeket.

Az információk gyűjtésébe, illetve a tagság tájékoztatásába az eddiginél nagyobb mértékben kell bevonni a bizalmiakat, főbizalmiakat és a propagandistákat.

A szakszervezeti bizottságok és tisztségviselők — az állami szervek ez irányú kötelezettségének és felelősségének elsődlegessége mellett — a társadalmi és munkahelyi igényekkel összhangban, segítsék tovább az iskolarendszerű felnőttoktatást.

Szorgalmazzák és segítsék, hogy minél több dolgozó szerezzen — munkaköréhez vagy előmeneteléhez hasznosítható — középiskolai, vagy felsőfokú végzettséget. Az arra alkalmas és érdemes fizikai dolgozók továbbtanulását támogassák, az értelmiségi dolgozók segítségével kezdeményezzék az újratermelődő művelődési esélyegyenlőtlenségek csökkentését.

Művelődési intézményeink alakítsanak ki a mai igényekhez és követelményekhez jobban alkalmazkodó tevékenységi formákat, módszereket. A művelődés eszközeinek sokoldalú felhasználásával tegyék lehetővé mind a termeléshez, gazdálkodáshoz kapcsolódó ismeretek bővítését, korszerűsítését, mind pedig a dolgozókat foglalkoztató általános kérdések megválaszolását. Ez utóbbinál segítsék elő, hogy megértsék és elfogadják alapvető politikai és társadalmi törekvéseinket; *nehezen magyarázható jelenségek és feszültségek ne vezessenek elbizonytalanodáshoz és céltévesztéshez.* A művelődési intézmények erősítsék kapcsolataikat a főnökségek és üzemek gazdasági, társadalmi szerveivel, valamint a munkahelyi művelődési bizottságokkal, s együttesen tárják fel azokat az érdekeket, amelyek az egyéneket és a munkáltatókat a tanuláshoz, művelődéshez fűzik.

Ismeretterjesztő, oktató tevékenységük során kezeljék kiemelten a számítástechnikát, a környezetvédelmet és a nyelvoktatást; segítsék elő, hogy a vasutasok mindennapi gondolkodásában és cselekvésében az őket megillető, társadalmilag is kívánatos helyre kerüljenek.

Munkájuk megszervezésénél vegyék figyelembe, hogy a tanulás, a művelődés kizárólag az egyes emberhez kapcsolható; intézményes formák között csak a feltételeket lehet kedvezőbbé tenni, ehhez legfeljebb kereteket, formai segítséget lehet nyújtani. Tevékenységükben ezért kapjon jelentős szerepet az egyéni érdeklődést és a művelődési hajlandóságot mozgósító igényfelkeltés és ösztönzés.

A művelődési intézmények kísérjék figyelemmel és fordítsanak gondot a szakmunkástanulók és a dolgozó fiatalok művelődési és kulturális igényeinek kielégítésére. Helyezzenek súlyt a fiatalok világnézeti, szakmai és esztétikai műveltségének gyarapítására.

Erősítsék a szocialista brigádok közösségi életét; *nyújtsanak segítséget kulturális jellegű vállalásaik teljesítéséhez.* Vonják nagyobb arányban hatókörükbe a munkásszálláson lakó dolgozókat, segítsék a közéleti feladatokban és szakmai kérdésekben való eligazodásukat. A munka- és lakóhelyi szervekkel együttműködve járuljanak hozzá a bejáró dolgozók művelődési igényeinek felkeltéséhez és kielégítéséhez.

Támogassák a közösségek, klubok öntevékeny működését, a sajátos érdeklődésű közösségek szerveződését és tevékenységét. Teremtsék meg a közösségekben a művelődés és a pihenés egységét. Segítsék az amatőr művészeti mozgalmakat, fordítsanak gondot utánpótlásukra. Szorgalmazzák az amatőr művészeti mozgalom és a munkahelyi kollektívák közötti kapcsolatok erősítését. Fejlesszék együttműködésüket a területi oktatási, művelődési intézményekkel és tanácsi szervekkel; támogassák a művelődés feladatainak közös megoldását és az ahhoz szükséges anyagi feltételek biztosítását.

Törekedjenek kiegyensúlyozott gazdálkodásra. Alaptevékenységük mellett a szabad idő hasznos, kulturált eltöltését elősegítő programok szervezésével járuljanak hozzá önfinanszírozó képességük növeléséhez.

A közművelődés, ezen belül a vasutas amatőr művészeti mozgalom továbbfejlesztése céljából, a VII. ötéves terv időszakában — a MÁV Vezérigazgatóságával közösen — *meg kell teremteni egy vasutas kultúrcentrum létesítését Budapesten, amelynek létrehozására a Nyugati pályaudvar egyik kihasználatlan üzemépületében nyílna lehetőség.* Ehhez meg kell nyerni a vasutasok, elsősorban a szocialista és munkabrigádok támogatását. Társadalmi összefogással az épület átalakítása lényegesen kevesebb pénzbe kerülne, mint egy új létesítmény felépítése.

A könyvtárak törekedjenek a közvetített értékek tudatos kiválasztására és népszerűsítésére, ugyanakkor igazodjanak a dolgozók és családtagjaik igényeihez, segítsék az önképzést. Az olvasók körének bővítése céljából fejtsenek ki rendszeres agitációt; ennek során legyenek különös tekintettel a szocialista brigádokra és a szakmunkástanulókra.

A tömegsport terén a Munkahelyi Olimpia keretében nyújtott lehetőségek kihasználásával, növekedjen a rendezvények rendszeressége, legyen biztosított az egész éven át tartó folyamatos sportolás. A kevés költségráfordítással művelhető sportágak mellett, bővüljenek az önköltséges és a tanfolyamszerű testedzési lehetőségek is.

A szabadidősport népszerűsítése és gyakorlása céljából, szorgalmazni kell több célra alkalmas kispályák társadalmi munkában történő létrehozását. Népszerűsíteni és a lehetőségekhez mérten támogatni kell a szervezett természetjárást.

Az élsportolásra alkalmas fiatalok kiválasztását, az utánpótlás nevelését, összetett követelményrendszer alapján, tudományos szempontok figyelembevételével kell végezni. Az anyagi jellegű fejlesztések vonatkozásában a jövőben azon sportágak, illetve egyesületek élvezzenek elsőbbséget, melyek nagy tömegeket mozgatnak és nemzetközi szinten is eredményesek.

IV.
A szakszervezet működtetésének feladatai

A központi vezetőség a MÁV-nál működő alapszervezeteket közvetlenül irányítja a szervezeti élet, a kádermunka, a nevelés és a pénzügyek kérdéseiben, a termelést, a gazdálkodást segítő tevékenységet, az érdekvédelem ellátását pedig intéző bizottságok útján. Az intéző bizottságok középirányítói szinten gyakorolják az üzemi demokratikus jogokat.

Az Utasellátó Vállalat és a Győr-Sopron-Eberfurti Vasút alapszervezeteit a vállalati bizalmi testület irányítja.

A vasutasság érdekében vállalt feladataink teljesítéséhez nyitottabb, szakszervezeti-mozgalmi magatartás szükséges. Folyamatosan biztosítani kell a tagság és a vezető testületek kapcsolatát, az információk cseréjét. Az alapszervezetek munkájában kapjon nagyobb hangsúlyt a differenciált, de érdemi tájékoztatás és véleménykérés.

Erősíteni kell a szakszervezeti demokráciát · új fórumok, a szakmai rétegtalálkozók rendszerének megalkotásával. A demokrácia fokozása és tagságunk cselekvő támogatásának megnyerése érdekében biztosítani kell, hogy minden — a tagságot érintő — kérdésben társadalmi vitán alapuljon a szakszervezeti vezetés álláspontja és lényeges kérdésekben csak így szülessen döntés.

A rétegmunkában megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a fiatal munkavállalókra. Létre kell hozni a tagozatokat és az ifjúsági tanácsokat.

Meg kell vizsgálni a nyugdíjas-alapszervezetek kialakításának, működésének és irányításának rendjét. Az alapszervezeteknek nagyobb gondot kell fordítani a nyugdíjas tagságra. A társadalmi szintű intézményes segítség megkívánja a szinte egyéni sorsokig eljutó helyzetismeretet és segítségnyújtást. Keresnünk kell az egyedül maradottak gondozásának vállalati megoldásait.

Növelni kell a tisztségviselőkkel szemben támasztott követelményeket, felkészítésüket tervszerűbben kell biztosítani a szakszervezet tanfolyamain.

Szakszervezeti szerveink igényeljék a pártszervezetek elvi iránymutatását. Törekedjenek a KISZ-szel és más tömegszervezetekkel szorosabb munkakapcsolatra.

A szakszervezet pénzügyi alapját elsősorban a tagdíjbevételekből kell biztosítani. Ezért növelni kell a szervezettséget és tovább kell javítani a tagdíjfizetési készséget, folytatni a levonásos tagdíjfizetési rendszerre való áttérést.

Mozgalmi céljaink megkövetelik, hogy növeljük pénzeszközeinket. Például a szakszervezet mozgósítható tartalékalapjának forgatásával, kedvezőbb kamatozású kölcsönkötvénybe fektetésével, az egyéb bevételek növelésével stb.

Az alapszervezetek a döntési hatáskörükbe tartozó jóléti keretek felosztásával törekedjenek a dolgozók szociális, kulturális, üdültetési igényeinek reális kielégítésére.

A társadalmi tulajdon védelme, az anyagi eszközök célszerű, gazdaságos felhasználása és a pénzügyi szabályok betartásának megkövetelése érdekében rendszeresebben ellenőrizni kell az alapszervezetek munkáját. Az operatív ellenőrzés javítása érdekében a vizsgálatokba a számvizsgáló bizottság tagjait is be kell vonni. A számvizsgáló bizottságokat cél-, vagy témavizsgálatokra is fel kell kérni.

Nemzetközi tevékenységünkben az alapelvek változatlanok: a szolidaritás és az internacionalizmus erősítése, a fegyverkezési hajsza lefékezése, a béke megőrzése.

Kapcsolatainkban továbbra is a szocialista országok közlekedési- és vasutas szakszervezeteivel fennálló együttműködésünket tartjuk a legfontosabbnak. Szervezeteink érdekazonossága alapján, meghatározott kérdésekben, a nemzetközi fórumok vitáit megelőzően, álláspontjaink egyeztetésére nagyobb gonddal készülünk.

Megkülönböztetett figyelmet fordítunk a fejlett tőkés és a fejlődő országok vasutas szakszervezeteivel kialakított jó kapcsolatok fenntartására, továbbfejlesztésére és újabb kapcsolatok felvételére. Ennek érdekében a munkásturizmuson belül, tovább bővítjük a gyermek, az ifjúsági és felnőtt csereüdültetést.

Tapasztalataink átadásával segítséget nyújtunk testvérszervezeteink kádereinek képzéséhez, illetve továbbképzéséhez.

A fejlődő országok közlekedési- és vasutas-szakszervezeteinek kérése alapján, továbbra is gyógykezeltetésben, illetve üdültetésben részesítjük az arra rászoruló szakszervezeti tisztségviselőiket.

Aktívan közreműködünk a nemzetközi vasutas szemináriumok és az SZVSZ-hez tartozó Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége tevékenységében. Jó kapcsolatokra törekszünk a tőlünk eltérő irányzatú, de hasonló célokat maguk elé tűző nemzetközi szervezetekkel.

Anyagi lehetőségeink határain belül, keressük a két- és többoldalú kapcsolatok új, hatékonyabb formáit. Továbbra is részt veszünk a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) munkájában. Kulturális kapcsolataink bővítése céljából csatlakozunk a Nemzetközi Vasutas Szabadidőszervezethez (FISAIC). Középszerveink továbbra is törekedjenek kölcsönösen előnyös kulturális-, sport- és üdültetési kapcsolatok területi és munkahelyi szintű kiépítésére.

Írásos és szóbeli propagandában változatlanul törekszünk külföldi partnereink nyílt és őszinte tájékoztatására eredményeinkről, gondjainkról és terveinkről. Tagságunkat rendszeresen tájékoztatjuk nemzetközi munkánk tapasztalatairól.

A vasutasok szakszervezetének XI. kongresszusa kötelezi a vezető szerveket és a testületeket, hogy a határozatban foglaltak és az MSZMP XIII. kongresszusa határozatának szellemében kövessenek el mindent a szakszervezeti mozgalomra háruló feladatok megvalósításáért.

A kongresszus felhívja szakszervezetünk valamennyi tagját, hogy a határozatban megfogalmazott célokat fogadja el és támogatva a vezető testületeket, munkálkodjon azok végrehajtásán.

Budapest, 1986. január 12.

A Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa

A baleset oka: ittasság!

A MÁV-nál a vasútüzem biztonsága, a vasutasok élete és testi épségének védelme érdekében az utasítások szigorú előírásokat tartalmaznak. A szolgálatra jelentkezéskor meg kell győződni arról, hogy a dolgozó képes lesz-e ellátni feladatát. Ezeknek az előírásoknak a szolgálati felettesek igyekeznek eleget tenni. Ezt igazolják az alkoholszondás vizsgálatok is. Nyolcvanötezer ellenőrzést végeztek és ennek 3 százaléka pozitív volt. *Ittasság miatt 2603 esetben tiltottak el dolgozókat a munkától.* A felelősségre vonások száma meghaladja a 2800-at.

Riasztóak ezek a számok annak ellenére, hogy a 132 000 vasutashoz viszonyítva csak két százalékuk ivott szolgálatba lépés előtt vagy közben. A szigorú ellenőrzések ellenére, *több tragikus kimenetelű balesetnél az ittasság meghatározó szerepet játszott.* Megszívlelendő tanulság ez mindazoknak, akik még nem ismerték fel, hogy az alkoholos befolyásoltság milyen veszélyekkel jár. Az ital eltompítja a figyelmet és a gondolkodást, ezért a balesetveszély még nagyobb.

Az ittas ember munkatársaira, feletteseire nagy felelősség hárul. Emberéleteket menthetünk meg azáltal, hogy segíthetünk felderíteni az alkohol befolyása alatt álló személyeket, és közreműködünk eltávolításukban a munkahelyről.

Helytelen az a felfogás, hogy mindenki vigyázzon magára, az ittas megérdemli a sorsát. Több olyan halálos és súlyos kimenetelű baleset történt az utóbbi időben a MÁV-nál, amelyek azt bizonyítják, hogy a munkahelyeken nem törődnek az alkoholos állapotban lévő személyekkel. Ez az elnéző magatartás is hozzájárult azokhoz a balesetekhez, amelyeket részletesebben ismertetünk.

F. L. mint raktári munkás S. állomáson teljesített szolgálatot. Feladata a fedett kocsikból a konténerek kirakása volt. Az egyik konténert, miután a kocsiból kihúzta a vízszintes treppre, egy darabig egyenes szakaszon húzta, majd a lejtős részén a hátával nekitámaszkodva a konténernek tovább engedte. Mozgás közben a lejtésben lévő trepp mellé lépett és hanyatt esett a vágány melletti peronrészre. Esés közben a konténer irányító rúdját elengedte. A konténer megbillent és a fekvő vasutasra zuhant, aki belehalt sérüléseibe. Az orvosszakértői vélemény szerint *az elhalt vérében 3,24 ezrelékes alkoholkoncentráció volt.*

A vizsgálat szerint a konténerek ki- és berakása, szállítása, lejtős területen való mozgatása szabálytalanul történt. A balesetet az ittasság is motiválta.

K. F. tolatásvezető halálának is köze volt az ittassághoz. D. állomáson vonatösszeállítási munkát végzett. A 2. vágányon egy befékezett kalauzkocsira hat rakott kocsit engedtek. Amikor a mozgó kocsisor két méterre volt az álló kocsisortól, *belépett a kocsik közé, és az álló kalauzkocsi csavarkapcsát a mozgó kocsi vonóhorgába akarta akasztani. Eközben a mozgó vagon meglökte s ő a kerekek alá esett.* Olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen meghalt.

Néhány hónappal később D. állomáson szintén az alkoholos állapot volt az okozója M. S. halálának. Ő engedélyezett magáneltávozásról ittasan tért vissza munkahelyére. Vérének alkoholszintje 1,48 ezrelékes volt. M. S. többórás késéssel érkezett az állomásra. *A vonatról leszállva nem a kijelölt közlekedési úton haladt, és egy mozdony elé lépett, amely elütötte.* Ennél az esetnél is az ittasság csökkentette az éberséget, a figyelmet. A mozdonyvezető a balesetet már nem tudta elhárítani.

A közelmúltban K. M. kocsirendező *munkahelyén ittasodott le.* Ezt észrevették munkatársai, de eltávolításáról nem gondoskodtak. Tolatásvezetője elküldte ugyan a munkahelyről, de azt már nem ellenőrizte, hogy végrehajtotta-e az utasítást. K. M. kocsirendező a V. I. tolatásvezető által irányított 1+2 fős tolatócsapat tagjaként végzett elegyrendezést. Eközben engedéllyel távozott a közeli vendéglőbe, ahol leittasodott. *Annak ellenére, hogy a tolatásvezető hazaküldte, visszament munkahelyére,* és fellépett a 9-es számú vágányról kihúzó tartalékra. A 6-os vágányra történt betolás közben *feltételezhetően egyensúlyát vesztette és beesett a mozdony és az előtte tolt ks kocsi közé. A mozdony elgázolta s a helyszínen meghalt.* A vizsgálat során megállapították, hogy a tolatásvezető is ittas volt, amit egyébként elismert.

A balesethez a munkatársak elnéző magatartása is hozzájárult. K. M. már többször volt ittas a munkahelyén, emiatt felelősségre is vonták.

H. I. a május 11-én történt balesete miatt lett örökre rokkant. H. I. kocsivizsgáló K. pályaudvaron a melegedő helyiségben reggelizett. Utána a helyiségből kilépve a 4. vágányhoz indult. Eközben belépett a 10. vágány űrszelvényébe és nem vette észre a vágányon haladó tartalékgépet, amely elütötte, s emiatt bal lábát boka felett amputálni kellett. A baleset oka: *ittasság.*

Pásku Jenő

Hasznosítsuk a hulladékot!

Együttműködési megállapodás a MÉH Trösszttel



Az együttműködési megállapodást szakszervezetünk székházában Mátsik György (balról), a MÉH Tröszt vezérigazgatója és Tolnai Ildikó titkár írta alá

(Skoda László felvétele)

A hulladékok újra hasznosítása a VII. ötéves tervben kiemelt kormányprogram. Minden egy százalék elsődleges anyag felhasználásának helyettesítése másodnyersanyaggal a népgazdaságnak tízmilliárd forint megtakarítást jelent. A másodnyersanyagok felhasználása egyben környezetvédelmi célokat is szolgál.

Szakszervezetünk működési területén — különösen a MÁV-nál — a hulladékanyagok hasznosításának hagyományai vannak. A vasút évente, elsősorban acéltermékekből, nagy mennyiséget használ fel. A megmunkálások során keletkezett hulladék másodlagos hasznosítása népgazdasági és vállalati érdek. *Szakszervezetünk az évek során különféle akciókat kezdeményezett* (például rendet és tisztaságot az üzemekben), *amelynek hatására sok értékes hulladékot gyűjtöttek a vasutasok, a szocialista brigádok.* Ezt a hagyományt folytatva kell még intenzívebbé tenni a VII. ötéves tervben a hulladékgyűjtést, s annak hasznosítását.

E cél érdekében január 17-én a vasutas-szakszervezet a MÉH Trösszttel együttműködési megállapodást kötött. A megállapodás tartalmazza többek között azt, hogy a szakszervezeti testületek ösztönzik, szervezik a hulladékgyűjtési akciókat, s időnként értékelik azok eredményességét. Javaslataikkal, kezdeményezéseikkel segítik a hulladékgyűjtési, -értékesítési program végrehajtását.

Gondoskodni kell a munka- és környezetvédelmi szemléken, ellenőrzéseken talált felesleges készletek, hulladékok, selejtgépek hasznosításáról.

A MÉH Tröszt vállalta egyebek között, hogy a hulladékgyűjtési akciók előkészítését sajátos propagandaeszközeivel támogatja. Vállalja továbbá, hogy a legjobb munkát végző aktivistákat megjutalmazza.

P. J.

Túlteljesítette tervét a miskolci építési főnökség

A miskolci építési főnökség sikeresen zárta az elmúlt esztendőt. *Sas Gábor,* a főnökség igazgatója elmondotta, hogy különösen a második félévben voltak nagyok a követelmények. A fél év alatt hét hónapi teljesítménynek megfelelő munkát végeztek.

Túlteljesítették a tervet. A termelési érték 372 millió forint lett. A nyereség megközelíti vagy eléri a tervezett 17 millió forintot.

A főnökség dolgozói tavaly majdnem 70 ezer köbméter földet mozgattak meg és 70 ezer tonna zúzott követ, illetve 35 ezer köbméter kavicsot építettek be. Több mint 20 kilométer hosszban korszerűsítették a vasúti pályákat. *Hatvan* és *Hort-Csány* között például átépítették a bal oldali vágányt, *Vámosgyörk* állomáson pedig az átmenő vágányokat. Ez utóbbi munkát öt nappal az előírt határidő előtt fejezték be. Mintegy 40 millió forint értékű munkát végeztek a fűzesabonyi gyalogos aluljáró építésében.

Az idén folytatják a hatvani csomópont átépítését, korszerűsítik Miskolc és Felsőzsolca közötti mindkét vágányt és megkezdik a visontai hőerőmű vontató vágányának az átépítését is. Elavult a Miskolc és Ózd közötti vasútvonal. Két éve kezdték meg a rekonstrukciót. E munkálatokat Miskolc és Kazincbarcika között előreláthatóan az idén befejezik. Folytatják a miskolci vontatási főnökségen a körfűtőház korszerűsítését, s ezzel jobb feltételeket teremtenek dízelmozdonyok javításához. A tiszai pályaudvaron pedig megkezdik a felvételi épület keleti szárnyának rekonstrukcióját.

(Csorba)



Ilyenkor télen különösen sok a dolga a váltótisztítónak. Gyakran kell takarítania a csúszó felületeket a hótól, fagytól, hogy zavartalan legyen a forgalom

(Horváth Zoltán felvétele)

Közös erővel

Az egyenletesebb vasúti fuvarozási folyamatok érdekében, január 23-án, a Központi Szállítási Tanács és a felügyelete alatt működő megyei *(Pest, Fejér, Komárom, Győr-Sopron és Nógrád)* titkárai, valamint a budapesti igazgatóság vezetői azért találkoztak, hogy az elmúlt évi tapasztalatokból leszűrve a tanulságokat, közös erővel úgy koordinálják a szállításokat, hogy a lökésszerű kocsiigénylések ne fordulhassanak elő.

A megbeszélésen *Tongori Imre* vasútigazgató, elsőként az igazgatóság összteljesítményéről adott számot, majd megyei bontásban, százalékosan ismertette az eredményeket. Az igazgatóság által elszállított árutonnából például Pest megye részesült a legnagyobb: 27,4 százalékos arányban. A legkisebb rész, mindössze 1,22 százalék Nógrád megyére jutott.

Az elmúlt év végi lökésszerű szállítások fő oka az év eleji gyenge előszállításokban keresendő. Ezért — hangsúlyozta az igazgató — az idén mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a veszteség nélkül tárolható szállítmányok *(kő, kavics, kohósalak, műtrágya stb.)* nagy része mielőbb a tároló helyekre kerüljön. E cél érdekében szorosabb együttműködésre, gyakoribb információcserére lesz szükség a szállítási tanács és az igazgatósághoz tartozó irányító apparátus között.

Tongori Imre ezután a budapesti igazgatóság területén várható nagyobb rekonstrukciókra hívta fel a figyelmet. Egyebek között elkezdődött a ferencvárosi csomópont rekonstrukciója, a Budapest—Nagykanizsa közötti vonal villamosítása. E nagyszabású munkálatok során elkerülhetetlenek lesznek a vágányzárak, torlódások stb.

A tanácskozáson foglalkoztak még a vissza-visszatérő késett rakodásokkal is. Elhatározták, hogy az igazgatóság negyedévenként tájékoztatja a megyei szállítási tanácsokat a hanyagul rakodó vállalatok tevékenységéről.

S. R.

Kertbarátok

Két éve működik a MÁV Vezérigazgatóság dolgozóinak és nyugdíjasainak Kertbarát Köre. A Kör tagjai havonta hallgathatnak előadásokat a házikertben végzendő időszerű tennivalókról. Az előadók a Kertészeti Egyetem tanárai, és más, országos hírű szakemberek. Az előadások során a Kör tagjai megismerték a bio-kertészkedés alapjait, a környezetet kímélő növényvédelmi eljárásokat, és a gyakorlati kertészkedés sok, apró fogásait.

Az elméleti képzést gyakorlati bemutató is kiegészíti. A múlt év tavaszán például Érden a gyümölcsfák metszését mutatta be *dr. Mihályfi József* tudományos munkatárs. Májusban a Kör kirándulást szervezett a jeli és a kámoni arborétumba, ahol a tagság megcsodálta a havasi rózsák (rhododendronok) pompás virágzását. Szombathelyre is ellátogattak, tanulmányozták az ottani Kör tevékenységét.

Közlemény nyugdíjasoknak

Tájékoztatjuk nyugdíjasainkat, hogy az 1986/87 évi fűtési időszakra a korábbi 1200 forint helyett 1800 forint értékű tüzelőutalványt biztosítunk azok számára, akik a tüzelőutalvány igénylésüket 1985. december 31-ig bejelentették, illetve korábbi igényüket nem vonták vissza. Minden nyugdíjas csak egy utalványt kaphat.

A tüzelőutalványt az 1986. március havi nyugellátással együtt postázzuk. Az utalvány árát havi 150 forintos részletekben, egy év alatt, 1986. márciusától vonjuk le a nyugdíjból; az utolsó levonás 1987 februárban lesz.

Az új tüzelőutalványra az igényléseket — az 1987/88 évi fűtési idényre — 1986. november 20-ig kell a nyugdíjas nyilvántartó főnökségen bejelenteni.

MÁV Nyugdíj Igazgatóság

A MÁV Építőgépjavító Üzem pályázatot hirdet gazdasági igazgatói munkakör betöltésére Jászkiséren

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:
- — középfokú politikai végzettség
- — szakirányú egyetem vagy főiskolai végzettség
- — felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés
- — 10 éves szakmai gyakorlat.

A pályázat benyújtásának határideje: 1986. április 15.
A pályázat benyújtását az alábbi címre kérjük:
MÁV Építőgépjavító Üzem személyzeti és oktatási osztály Jászkisér 5137
Bérezés: gazdasági igazgatói besorolás szerint 6200—14 000 Ft-ig, megállapodás szerint.
Az egyéb juttatások, kedvezmények; amelyek e munkakörrel kapcsolatban a MÁV-nál érvényben vannak. Vállalati bérlakást biztosítunk.
A pályázat tartalmazza:
- — a pályázó jelenlegi munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását (alapbérét) és jövedelmét
- — eddigi munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását (év, hó, nap megjelölésével)
- — szakmai és társadalmi (esetleg tudományos) munkáját és eredményeit
- — idegennyelvtudását, kitüntetéseit, esetleges tudományos fokozatát
- — részletes önéletrajzát
- — szakképzettségét, politikai, iskolai végzettségét, idegennyelv-ismeretét, egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát
- — terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.

Tanárok és tanítványok

Látogatás a vasutas-szakszervezet ének- és zeneiskolájában

Az elmúlt években a vasutas-szakszervezet ének- és zeneiskolája szép sikereket ért el. Az 1984—85-ös esztendőben megrendezett *Nyílik a rózsa* televíziós vetélkedő első három helyezettje *Pataki István, Hatvani Kiss Gyöngyi* és *Tarnai Kiss László* ennek az intézménynek a falai között tanultak és váltak ismertté az egész országban.

A *Vonópárbaj* győztesei: *Puka Károly, Salasovics Dezső* és *Lakatos Róbert* ugyancsak itt tanultak. Ugyanez mondható el *Rojkovics Zsuszannáról* is, aki a Hungaroton Hanglemezgyártó Vállalat Tini táncdalénekes versenyén első helyezett lett. *Réti László* pedig a Színművészeti Főiskola operett tanszakán tanul tovább.

Vasutasok előnyben

— Sok a jelentkező? — kérdezem *Szirmai Jenőt,* az iskola igazgatóját.

— *Jóval többen jönnének, mint ahány helyünk van.* Jelenleg 562 növendékünket 23 tanár tanítja. Valószínűleg diákjaink sikeres szereplései tovább öregbítették iskolánk hírnevét. Egyre többen ismerik fel, hogy itt neves mesterek foglalkoznak a tehetségekkel.

Az idén előadói tanszakot is indítottunk, melynek vezetője *Gyurkovics Zsuzsa* Jászai-díjas színművész. Az a célunk, hogy énekeseink és zenészeink az előadás művészetével és a mozgáskultúrával is megismerkedjenek. A megnyerő megjelenést is el kell sajátítaniuk. Csak így válhatnak sokoldalú művésszé.

— Mennyibe kerül az oktatás?

— Az énektanszék hallgatói évente 2500 forintot fizetnek. Cserébe tíz hónapon át hetenként két óra oktatásban részesülnek. A diákok 40 százaléka vasutas, őket 50 százalékos tandíjkedvezmény illeti meg. A többiek természetesen a teljes tandíjat fizetik.

Különböző korú gyerekek és felnőttek járnak ide kezdő vagy haladó oktatásra. Akad hatéves és hatvanéves növendék is.

Az iskolának híres, világotjárt tanári kara van. A művészeti vezető a 74 esztendős *Harmath László,* alapító tag. Fiatal korában neves zenészként járta a világot. Ugyanakkor számos fontos tisztséget is betöltött.

Családias légkörben

Arról kérdeztem a művészeti vezetőt, mit tart fontosnak itteni munkájában.

— Ez az iskola egyedülálló a maga nemében. *Nagy gondot fordítunk arra, hogy neves pedagógusok tanítsanak nálunk.* Változatos és színvonalas tananyagot állítunk össze minden tanszéknek. A képzésben igyekszünk a legmodernebb technikai eszközöket alkalmazni. Fontos, hogy a zenész vagy énekes hallja saját magát. Jelenleg magnóról már ellenőrizhetők a produkciók. A közeljövőben videóberendezést vásárolunk az oktatás tökéletesítéséhez. Vagyis nemcsak a tananyag korszerű, hanem az oktatás technikája is.

Dr. Garay Attila, a hazai dzsessz kiváló képviselője, a Bartók Béla Zeneművészeti Konzervatórium tanára is oktat a zeneiskolában. Tőle kérdezem, hogyan került kapcsolatba ezzel az intézménnyel?

— Öt éve vezetem a dzsessz ének-zene tanszakot. Kezdetben sokat utaztam. Külföldön éttermekben és bárokban játszottam a zenekarommal. Bejártam Európát. Amikor 1973-ban hazajöttem, itthon is a vendéglátóiparban, mulatókban, bárokban játszottam. Egy idő után ráébredtem, hogy azok, akik odajárnak nem bizonyulnak igényes közönségnek. Hazánkban a dzsessznek egyébként is viszonylag szűk közönsége van. Elkedvetlenített az igénytelenség és hamarosan már csak gépiesen adtuk elő a repertoárunkat. Ennek pedig nem láttam értelmét. *Ezért választottam inkább a tanítást.* Eleinte nem ment könnyen. Az OSZK Stúdió énekkorrepetítoraként hetente egy napot, később két napot taníthattam. Később a vasutas zeneiskolában is kaptam feladatot, hiszen a két intézmény között rendkívül szoros a kapcsolat. Időközben a Bartók Konzervatórium tanára lettem. A tanítást megszerettem. Különösen ebben az iskolában jó dolgozni, mert családias a légkör. Ebben a tanévben 41 növendéket oktatok.

A zeneiskola dobtanára, *Kiss József* immár 20 esztendeje tanítja dobolni a diákokat. Ennek az iskolának a falai között tanult ő maga is. Most éjszakánként a Savoy bárban játszik.

„Szeretem az iskolát"

Banyák Nándor zenész családból származik. Négyévesen már a színpadon állt. A BM Központi Szimfonikus Zenekar koncertmestereként dolgozott 15 évig, majd az MRT nagyzenekarából *Zsolnay Vilmossal* az NSZK-ba szerződött hat hónapra. Amikor visszatért, *Benedek Tamás* zenekarának tagjaként játszott. Sikeres együttműködésüket jól példázza, hogy 1983-ban európai versenyt nyertek. Összesen 400 zenekar mérte itt össze a tudását. A jó szereplésnek köszönhették, hogy részt vehettek egy világkörüli hajóúton. Az utazás során 40 országot érintettünk. *Olyan híresség ekkel léphettünk fel, mint Sammy Davis vagy a Dzsingiszkán együttes.*

— Ennyi kellemes élmény és siker után most itthon tanít a vasutas zeneiskolában.

— Méghozzá nagy örömmel. Jelenleg 40 tanítványom van. Szeretem ezt az iskolát. Legszívesebben a 10 éven aluli gyerekekkel foglalkozom, mivel talán ők a legfogékonyabbak és sok mindenre megtaníthatók. Az OSZK Stúdióban is tanítok. Ez számunkra amolyan társiskola. Ezenkívül a kis MÁV Szimfonikus zenekar koncertmestereként is tevékenykedem.

A vasutas-szakszervezet ének- és zeneiskolájának tanári kara azon fáradozik, hogy minél több diákjuk váljon híres zenésszé vagy énekessé.

Csík Ibolya

Két főnökség tükrében

Eredmények és gondok a munkahelyi közművelődésben

A szegedi igazgatóság területén tizenhárom üzemi művelődési bizottság tevékenykedik. Munkájukról rendszeresen számot adnak a területi művelődési bizottságnak. Legutóbb a múlt év végén a szegedi biztosítóberendezési fenntartási főnökség és a kecskeméti pályafenntartási főnökség közművelődési munkáját vitatták meg. A közművelődés területi irányítói arra voltak kíváncsiak, hogy a szolgálati helyeken mit tettek a közművelődés érdekében, hogyan valósították meg a korábban megfogalmazott feladatokat.

Ami mindkét helyen szembetűnő: *az üzemi művelődési bizottságokban gyakori a személyi változás.* Ez pedig akadályozza a folyamatos munkát. Annál is inkább, mivel a munkahelyi művelődés első vonalában nem a hivatásos közművelők állnak, hanem a szakmai és mozgalmi vezetők, akiknek munkája elsősorban nem a közművelődésre korlátozódik. A gondot tetézi, hogy mindkét szolgálati hely szétszórtan, nagy területen tevékenykedik. A BFF 694 dolgozója az igazgatóság egész területét átfogó 32 munkahelyen található. A pályafenntartásiak összvonalhosszsza pedig közel 650 kilométer. E területi tagoltság, a munkahely és lakóhely közötti ingázók magas száma még inkább szükségessé teszi a „közművelők" stabilitását.

Hogy mégis eredményekről számolhattak be, azt jó néhány lelkes, tettrekész aktivista segítségével tehették. Az üzemi művelődési bizottságok fontos feladatuknak tekintették a politikai és nevelő tevékenységet. Mozgósították a dolgozókat a szakszervezeti, párt- és KISZ-oktatáson való részvételre, bekapcsolódtak a különböző történelmi évfordulók, ünnepségek eseményeibe. A lehetőségekhez mérten segítették a szocialista brigádok művelődését, ilyen jellegű vállalásaik teljesítését. Csoportos mozi- és színházlátogatásokat szerveztek, sportolási lehetőségeket teremtettek, támogatták a különböző vetélkedőkön való részvételt. Rendszeresen ott voltak a *Munka és műveltség* vetélkedőkön, bekapcsolódtak a felszabadulási és kongresszusi munkaverseny vetélkedőbe. Az utóbbiban a BFF területéről 28 brigád nevezett be és a legjobbak az igazgatósági döntőben másodikok lettek.

A brigádok kulturális vállalásainak teljesítésében — amint azt a területi művelődési bizottság is megállapította — a jövőben jobban kellene támaszkodni a művelődési intézményekre. A munkahelyeknek, a brigádoknak jobban kellene élni a lehetőségekkel, s a programok összeállításánál is kezdeményezőbbnek kellene lenniök. E kapcsolat jelenleg csak egyes rendezvényeken való részvételre és egy-két helyen a könyvtári szolgáltatások igénybevételére szűkül le. Igaz, az olvasómozgalom helyzete a kecskemétieknél lényegesen kedvezőbb, mivel főnökségükön két könyvtár található: *a központban műszaki, míg a GMPSZ-szakaszon szépirodalmi könyvtár működik.* Ez utóbbi hivatott a munkásszálláson lakók művelődését kielégíteni.

Az üzemi művelődési bizottságok mindkét főnökségen kiemelten foglalkoznak a felnőtt oktatással. Ezen belül is elsősorban az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezőkkel. Sajnos tennivalójuk bőven akad. *Hiszen a kecskeméti pályafenntartási főnökség 297 dolgozójából 89, a BFF-nél pedig 34 nem végezte el a nyolc általánost.* A kép még roszszabb, ha azt is tudjuk, hogy a 89 pályafenntartási dolgozóból a 40 éven aluliak száma 84. Ez pedig arra utal, hogy a pályafenntartási dolgozók nagyrésze azok közül kerül ki, akik nem végezték el az általános iskolát, s más munkahelyet nem találtak maguknak. A munkahelyi erőfeszítések ellenére évente csupán 2-3 folytatja tanulmányait, a többi sajnos a munkahelyet gyakran változtatók között található. Ezek az adatok arra is figyelmeztetnek, hogy a munkahelyi vezetőknek a jövőben még többet kell törődniök az iskolahiányos dolgozókkal. Hiszen az általános iskolai végzettség megszerzése lehet csak alapja a további szakmai előrelépésnek. Erre pedig a gépesítés, az egyre magasabb szakmai színvonal, valamint a munkaerő megtartása miatt feltétlenül szükség van.

S hogy ez így van, azt bizonyítja az is, hogy a nyolc általános iskolát végzettek közül a kecskeméti pft-nél csupán 1985-ben 22 fő végzett el különféle vasúti szaktanfolyamot, és egyre többen vállalkoznak magasabb képesítés megszerzésére. A BFF-nél pedig az elmúlt években a különböző szakmai tanfolyamokat az összlétszám 10-12 százaléka végezte el eredményesen.

Gellért József

Várják a tanulókat a műszaki szakközépiskolák

Kollégiumi elhelyezés, ösztöndíj, utazási kedvezmény

A most nyolcadik osztályt végző tanulók figyelmébe ajánljuk, hogy az 1986/87-es tanévtől kezdődően műszaki szakközépiskolában is folytathatják tanulmányaikat.

A szakközépiskolában a tanuló az első két évben a gimnáziuméval azonos, a további években pedig azt megközelítő humán műveltséget szerezhet. Ezután — ha vállalja — egy év alatt magasabb fokú műszaki ismereteket is elsajátíthat. Ez az iskolatípus lehetővé teszi a felsőfokú továbbtanulást, hiszen a felvételi vizsgára jobban felkészíti a hallgatót. A III. és a IV. évfolyamon az osztott és a fakultatív matematikaórák is a továbbtanulást könnyítik.

Az érettségi vizsga után lehet jelentkezni továbbtanulásra. Ha a felvételi nem sikerülne, a hallgató ott maradhat az ötödik évfolyamra. Az ötödik, az úgynevezett technikumi év elvégzése azonban nem kötelező. Ezt később, levelező tagozaton is lehet pótolni. A technikusi képesítés megszerzése után ez a végzettség a MÁV-nál a II. szakcsoportba való besorolásra jogosít.

Ilyen technikusi képesítést adó műszaki szakközépiskola a budapesti Kvassay Jenő Híd-, Út- és Vasútépítési, Pályafenntartási Műszaki Szakközépiskola; közlekedésgépészeti, híradástechnika és közlekedési (forgalmi) szakon Budapesten a Mechwart András (XI., Rimaszombati út 2.), Szegeden pedig a Bebrits Lajos (Marx tér 14.) Szakközépiskola.

A Kvassay Jenő Műszaki Szakközépiskolában az 1985/86-os tanévben kezdődött el három szakon (híd-, út-, vasútépítési és pályafenntartási) az új oktatási forma.

A hallgatók mindhárom szakon a szakmai alapismeretek tárgy keretében számítástechnikai ismereteket is szerezhetnek. Az iskolának gazdag számítógépparkja van. Ebben az évben vezették be második idegen nyelvként az angolt. Önálló hídépítési szak is indult.

A vidéki tanulóknak kollégiumi elhelyezést biztosítanak. A MÁV az első osztályt sikeresen elvégzett tanulóknak havi 500, 1000 Ft ösztöndíjat és vasúti utazási kedvezményt ad.

A közlekedésépítői pályára készülőket várja a Kvassay Jenő Híd-, Út- és Vasútépítési Műszaki Szakközépiskola, Budapest VI., Rippl-Rónai u. 26. 1068. Az érdeklődők részletes felvilágosítást kaphatnak a 44-12-es üzemi vagy a 327-358, valamint a 121-246-os postai telefonszámon.

KÖNYVISMERTETÉS

Gadanecz Béla

A vasutas munkásmozgalom története

A Vasutasok Szakszervezetének XI. kongresszusa tiszteletére — a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete kiadásában — megjelent *„A vasutas munkásmozgalom története"* című könyv *Gadanecz Béla* tollából. A kötet 1945-ig dolgozza fel a témát levéltári és irattári kutatások alapján.

Tíz fejezet foglalkozik a vasutasok mozgalmával, a történeti háttér ismertetésével, a dualizmus korától kezdődően. Ismerteti vonalhálózatunk kialakulását, a vasúti közlekedés sajátosságainak hatását a munkaerőlétszámra, a vasutasok osztályhelyzetét, az ön- és jogsegélyegyletek megteremtésére irányuló törekvéseket. Kiemeli azokat a harcokat, amelyek a múlt század kilencvenes éveiben, az önálló vasutas-szakszervezet megteremtését célozták. Az osztályöntudatos munkások számára mind nyilvánvalóbbá vált, hogy csak úgy érhetnek el eredményeket, ha nem aprózzák el erőiket, hanem iparági szervezkedésre térnek át. Az önálló vasutas-szakszervezet megalakításának gondolatát erősítették a nemzetközi kongresszusokról, az amerikai és az osztrák vasutasok szervezkedéséről érkező hírek. Ugyanakkor erősödött a vasúti munkások körében a szociáldemokraták befolyása is.

Rendkívüli nehézségek leküzdése után alakult meg a *Vasúti Munkások Országos Szövetsége* 1906-ban, amely elősegítette a vasutasok szellemi és anyagi érdekeinek védelmét, a munka- és szolgálati feltételek megjavítását. A tudományos alapossággal megírt könyv ismerteti az első világháború alatti erőfeszítéseket, megtudjuk, hogy a nagy októberi szocialista forradalom győzelmét 1917-ben hazánkban először vasúti munkásgyűlésen ünnepelték.

A Népszava akkori tudósítója szerint ez volt a háborús évek leghatalmasabb demonstrációja. Részletesen foglalkozik a könyv a vasutasok részvételével a KMP és a Szociáldemokrata Párt szervezésében és a munkáshatalomért folytatott harcával, a Tanácsköztársaságban betöltött szerepével. A Tanácsköztársaság alatti tevékenységéért 32 vasutast kínoztak, illetve ítéltek halálra és a bíróságok 900 évi börtönbüntetést szabtak ki. Említést tesz a könyv a vasutas munkásmozgalomban részt vett közel kétszáz személy életéről és munkásságáról és a vasutasoknak az ország felszabadításában elért eredményeiről.

A szerző alapos, mindenre kiterjedő búvárkodását az is bizonyítja, hogy könyvében 850 forráshelyre hivatkozik.

H. K.

Továbbképzés

A miskolci biztosítóberendezési és fenntartási főnökség vezetői minden évben szerveznek továbbképző tanfolyamokat, amelyeken részt vehetnek más igazgatóságok szakemberei is. Az idén január 6-án, három hónapos tanfolyam kezdődött az igazgatóság oktatási központjában. Ezen a debreceni és a szegedi igazgatóság, valamint a záhonyi üzemigazgatóság összesen 35 dolgozója is jelen van.

A hallgatók megismerkednek majd a legkorszerűbb távközlési- és biztosítóberendezések működésével, kezelésével, karbantartásával. A tanfolyam résztvevői alkalmasak lesznek majd az önálló készenléti szolgálat ellátására is.

— Cs. B. —

Ismerd meg hazádat!

Brigádvetélkedő az Utasellátónál

Ismerd meg hazádat! címmel hirdetett vetélkedőt az Utasellátó Vállalat közművelődési bizottsága és a vállalati szakszervezeti bizottság.

A szocialista brigádok részére kiírt versenysorozat döntőjére január 25-én került sor. A vállalat Veres Pálné utcai tanácstermében a hat legjobb szocialista brigád öt-öt tagja versengett a végső sorrend kialakításáért. A résztvevő csapatoknak *Buda, Óbuda és a Margitsziget történetével, művészeti és kulturális életével, forradalmi múltjával és vendéglátásának történetével* kapcsolatos feladatokat kellet megoldani. Valamennyi versenyző szocialista brigádnak háromperces idegenvezetést is „produkálnia" kellett.

Az első helyezett a központ közgazdasági osztályának *Széchenyi István,* második a Budapesti Igazgatóság *Március 15.,* harmadik a központ bérosztályának *Veres Pálné* szocialista brigádja lett.

Sz. J. I.

Érettségi után targonca- és darukezelők lehetnek

A záhonyi közlekedési szakközépiskola udvarán targoncák és egyéb munkagépek sorakoznak. Ezeken gyakorolnak a leendő szakmunkások, főleg a 3. osztályos fiúk, akik már vizsgáznak e gépek kezeléséből.

— Két éve már —, tájékoztat *Szoboszlai János* igazgató — hogy az érettségi vizsga után a hallgatók két értékes szakma elvégzését igazoló okmányt is kapnak. Univerzális targonca- és darukezelői képesítéssel helyezkedhetnek el. Reméljük, hogy egyre többen választják majd a záhonyi üzemigazgatóságot.

— Kik oktatják az átrakó gépek kezelésére a gyerekeket?

— Az oktatást, vizsgáztatást a gépesített rakodási főnökség szakemberei, mérnökei végzik. A tanfolyam vezetője *Veres Tibor* oktatótiszt. A tanulók az elméleti tudnivalókon kívül, elsajátítják a gépkezelést és a karbantartást is. Megismerik a rakodási szabályokat, a munka- és tűzvédelemmel kapcsolatos előírásokat. A végzett hallgatókat a MÁV elhelyezi, segíti beilleszkedésüket és továbbtanulásukat.

(szőgyényi)

Társadalmi összefogással

Épüljön több sportlétesítmény!

A SZOT testnevelési és sportosztálya 1986-ra 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 és szakmunkástanulók sportolásának, testedzésének segítése, a létesítményi feltételek javítása, az önálló és összefogáson alapuló újabb sport- és turistaobjektumok, kulcsosházak, szabadidőközpontok, horgásztanyák, a honvédelmi sportok fejlesztését szolgáló létesítmények jórészt társadalmi munkával történő építése 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, munkahelyek, szakmaközi szervezetek összefogásával.

A társadalmi sportlétesítmény-építési akció *1986. október 31-én* fejeződik be. Az akcióban részt vevők oklevelet kapnak.

A legeredményesebb közösségek részére *6 db 50 000 Ft-os, 20 db 20 000 Ft-os összegű díj* odaítélésére kerül sor.

A díjakat sportszer- és sportfelszerelés-vásárlására használhatják fel a nyertesek. A sportszer- és sportfelszerelési 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.

Az igazoló jelentések tartalmazzák:

— a létrehozott sport- és turistaobjektumok pontos megnevezését, méreteit, ellátottságát (pl. 42×22 m-es vörös salakos labdarúgó-kispálya, villanyvilágítással ellátva);

— a sporttelep építése esetén a sporttelepen épített játéktereket, sporthelyeket (futópályák, dobó-, ugróhelyek stb.), épületeket, méreteik és felszerelésük feltüntetésével;

— a társadalmi munkaidőráfordítást;

— a társadalmi munka értékét.

Az egységes értékelés érdekében 1 óra társadalmi munka 20 forinttal számolható el. A kommunista műszakokból, egyéb társadalmi munkavégzésből (pl. hulladékgyűjtés és -értékesítés) eredő készpénzfelajánlások és -ráfordítások összegét külön fel kell tüntetni:

— a társadalmi munkában részt vevők számát;

— a munkahely, szakmunkásképző intézet levelezési címét.

A szakszervezeti bizottságok igazoló jelentéseinek beküldési határideje: *1986. október 31.*

Az igazoló jelentéseket vidéken a szakszervezetek megyei tanácsai, Budapesten a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa címére kell beküldeni, ahol elvégzik a szükséges egyeztetést az iparági, ágazati szakszervezetek megyei, területi szerveivel, képviselőivel, a megyei (budapesti) KISZ-bizottsággal és sporthivatallal. Az szmt-k, az SZBT, illetve az iparági, ágazati szakszervezetek az akció egész időtartama alatt figyelemmel kísérik és segítik a pályaépítő közösségek munkáját. Az igazoló jelentések, valamint a helyszíni segítő, ellenőrző tevékenységük alapján értékelik a területükön végzett munkákat, s ennek alapján sorrendi javaslatot az szmt-k, SZBT tesz a díjazásra.

Az szmt-k, SZBT javaslataikat az e célra kiadott űrlapon *november 10-ig* küldik meg a SZOT testnevelési és sportosztályának.

Az 1986. évi társadalmi sportlétesítmény-építési mozgalom országos értékelését és a díjak odaítélését bizottság végzi.

Csak a határidőre beküldött és az 1986. október 31-ig elkészült, befejezett építkezések kerülnek értékelésre.

SZOT testnevelési és sportosztály

HÍREK

Rézkarcnyomó henger társadalmi munkában

Veréb László lakatos, a MÁV TBÉF Tatai úti telepének dolgozója szabad óráiban szívesen festeget. Annyi más társával együtt ő is a vasutas amatőr képzőművészek táborába tartozik. Minden bizonnyal ennek a nemes szenvedélyének köszönhető, hogy társaival felújított egy igen rossz állapotban lévő rézkarcnyomó hengert. A munkába bekapcsolódott a gépjavító műhely is *Nagy Béla* vezetésével. *Benedek György*, Munkácsy-díjas festőtanár elismeréssel szólt a szépen kivitelezett munkáról, megköszönte a *Felszabadulás* brigád tagjainak az odaadó, önzetlen segítséget.

Jótékonysági hangverseny. Hogy nekik jobb legyen címmel a battonyai gyermekfalu építéséhez jótékonysági műsort szerveztek a dombóvári művelődési házban január 31-én. A patronálók között ott voltak a dombóvári vasutasok is: az üzemfőnökség KISZ-esei, illetve a Vöröskereszt aktivistái.

Felújítás. A szegedi épület és hídfenntartási főnökség dolgozói a közelmúltban fejezték be Makón az 5. számú főpályamesteri szakasz épületének felújítását. A munka eredményeként lényegesen javultak a makói pályafenntartási dolgozók szociális körülményei.

Munkavédelmi vetélkedő. A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség munkavédelmi vetélkedőt szervezett a közelmúltban 24 szocialista brigád részvételével. A döntőbe jutott versenyzők előbb szóbeli feladatokat kaptak, majd gyakorlati tudásukról adtak számot. A vetélkedő győztese a Lórántffy szocialista brigád lett.

Kapcsolat a Gyermekvárossal. Az Eger-Felnémet vasútállomás Hámán Kató szocialista brigádja 1979 óta tart kapcsolatot az egri gyermekvárossal. Jelenleg a harmadikosokat patronálják. Rendszeresen találkozókat szerveznek, amelyeken a gyerekek műsorral kedveskednek a vasutasoknak, illetve bemutatják szabad idejükben készült alkotásaikat. A brigádtagok egy-egy könyvvel, édességgel viszonozzák a gyermekváros lakóinak ragaszkodását.

Játszótér társadalmi munkában. A miskolci vontatási üzemfőnökség öt szocialista brigádja, az üzemi KISZ, valamint a szakszervezet aktivistái társadalmi munkában vállalták a szemerei óvodások játszóterének megépítését. A kezdeményezést, amely az Aprófalvas települések gyermekeiért jelszó jegyében zajlik, a vasutasok mellett más vállalatok is támogatják.

Sikeres kiállítás. Miskolcon, a Tiszai pályaudvar olvasótermében rendszeresen mutatkoznak be amatőr festőművészek. Legutóbb Bukovenszky László és Gálik László — mindketten a Ficzere László MÁV képzőművészeti kör tagjai — mutatta be képeit. A tárlatnak nagy sikere volt.

Videoműsor nyugdíjasoknak. A tapolcai Batsányi János művelődési központ vasutas nyugdíjas klubjában Borsos Ferenc technikus videoműsorral szórakoztatta a tagságot. Walt Disney nagy sikerű rajzfilmjét, a 101 kiskutya című mutatta be. Az idős vasutasok nagy tetszéssel fogadták az új kezdeményezést.

Nyugdíjas-búcsúztató. Ludas állomás vasutasai ünnepélyes keretek között búcsúztatták a közelmúltban két dolgozójukat: Varga Pál vezető főellenőrt, személypénztárost, és Juhász István váltókezelőt. Mindketten 40 évig dolgoztak a MÁV kötelékében.

Turistahíradó

Eredményesen zárta 1985-ös túraévét a *Győri MÁVDAC* természetjáró szakosztálya. Színvonalas túrákkal, elméleti továbbképzéssel, színes diaképvetítésekkel egészítették ki programjaikat. A rendszeres túrázás mellett 1985-ben 15-en vállaltak TESZ-szolgálatot a Bakonyban és a Sokorói-dombságban. Technikai túraként a Sümeg-Ötvös közötti kék, és a Sokorói piros jelzés karbantartását végzik. 1985-ben külföldi túrát vezettek a *„Szlovák Paradicsomba”*.

A szakosztály 19 arany, 38 ezüst és 3 bronz jelvényes természetjárója tevékenyen készül a magasabb túrázói minősítések megszerzésére. Az Országos Kék-túra útvonalát 1986-ban, várhatóan 37-en teljesítik. A túrák levezetésére 1 arany, 1 ezüst és 13 bronz jelvényes túravezető áll készen. A MÁVDAC három természetjárója 1985-ben, 40 éves aktív természetjáró tevékenységéért, megérdemelten kapta meg az aranykoszorús emlékjelvényt.

*

A MÁV Budapesti Igazgatóság SC természetjáró szakosztálya és a *LOKOMOTÍV Természetbarát Egyesület*, új túramozgalmat indít *„Kisvasutak nyomában”* címmel. Célja a még működő közforgalmú erdei kisvasutak felkeresése. A túra időpontja nincs korlátozva, folyamatosan bármikor teljesíthető. Az ellenőrzőpontok a vonalak végállomásai. A túra teljesíthető egyénileg és csoportosan is, nincs létszámhoz kötve.

Szabadidősport Záhonyban

A Záhonyi Vasutas Sport Club feladatának tekinti, hogy a rendelkezésre álló lehetőségeihez képest egész éven át biztosítsa a rendszeres sportolást az üzemigazgatóság dolgozói és a nagyközség lakossága részére.

Záhonyban nem áll rendelkezésre olyan fedett létesítmény, amely biztosítaná a jelentkezők sportolási igényének választékosabb kielégítését a téli időszakban is. Ennek részbeni áthidalására a sportegyesület dolgozói minden évben, az időjárás függvényében *jégpályát készítenek, amelyet az atlétikai pályán alakítanak ki kb. 1200 négyzetméter felületen.* Így volt, illetve van az ebben az évben is. Amikor az időjárás már lehetővé tette, az egyesület dolgozói január 8-ra elkészítették a jégpályát, amelyet január 20-ig két nap kivételével használhattak a szép számú érdeklődők. A jégpályán, amely minden nap 8 órától 19 óráig tart nyitva, teljes a nagyüzem. Délelőtt az iskolák tanulói, míg délután kiegészülve az üzemfőnökség és a nagyközség dolgozóival a felnőttek is rendszeresen használják.

Nagy sikere van annak a kezdeményezésnek, amelyet a ZVSC vezetett be, eszerint a sportegyesülettől kölcsönözhető korcsolya, síléc, szánkó és hokibot. A jégpálya folyamatos karbantartásával és a nyitva tartás ideje alatt szolgáltatott zenével mindennap több száz embernek biztosítja az egyesület a kellemes és egészséges időtöltést, valamint sportolást.

Hagyományosan minden évben *jégdiscóval egybekötött téli sportnapot* rendez a ZVSC Szabadidősport és a MÁV üzemi KISZ-bizottsága. Az idén január 18-án került erre sor, amelynek közel 400 résztvevője volt.

A sportnapon az alábbi sportjátékok és versenyek kerültek lebonyolításra:

— gyorsasági és ügyességi korcsolyaverseny,
— hokikoronggal célbaütőverseny,
— páros szánkóverseny,
— páros ügyességi verseny,
— sífutás,
— kosárbadobó-verseny,
— asztalitenisz egyéni verseny,
— nagypályás tekeverseny.

A sportversenyeket jégdiscóval zárták, amelyet a nagy érdeklődés mellett megtartott tombolasorsolás követett. A tombolasorsoláson csak azok vehettek részt, akik valamelyik versenyszámban indultak, és ott mindegyik résztvevő egy-egy tombolajegyet kapott.

Pezsgő MHSZ-élet a budapesti igazgatóságon

Az idén 25 éve, hogy megalakult a budapesti vasútigazgatóság MHSZ-szervezete. A honvédelmi sportokkal foglalkozó szervezetet sokáig többnyire csak névlegesen tartották számon, az igazi ténykedése 1975 után kezdődött. Ekkor ugyanis új vezetőséget választottak, amely már módszeresen hozzálátott a szervezeti élet rendeltetésének megfelelő fellendítéséhez. Egyebek között két meglehetősen nagy létszámú iskolának *(a Budapesti Piarista Gimnáziumnak és a Bem József Óvónőképző Szakközépiskolának)* vállalta el a patronálását. Később megalakították a tartalékos tisztek klubját. Ezután rendszeressé váltak a honvédelmi továbbképzések, a különböző alkalmakra rendezett lövészversenyek.

Móricz Dezső, a szervezet titkára arról tájékoztatott, hogy az igazgatóság MHSZ-létszáma ma már meghaladja a nyolcvan főt. Ami ennél még lényegesebb az, hogy a kollektívát a legjobbak között tartják számon a VIII. kerületi MHSZ-szervezetek között. Ezt többek között az is bizonyítja, hogy az általuk patronált iskolák közül a Piarista Gimnázium a középiskolák közötti lövészversenyen 1983-ban első helyezést ért el. Tavaly pedig az óvónőképzősök, ugyancsak a középiskolások közötti lövészversenyen, a dobogó legfelső fokára kerültek.

Ebben nagy része van *Zádrovits Vince* lövészeti vezetőnek, aki rendszeresen foglalkozik a két iskola, mintegy ezerötszáz diákjának lövészeti kiképzésével. Dicséret illeti *Kovács László* vezetőségi tagot is, aki a tartalékos tisztek továbbképzésének megszervezésében és képzésében jeleskedett. Ennek eredményeként az igazgatóság tartalékosai az utóbbi években minden alkalommal az első három között végeztek a VIII. kerületben megtartott honvédelmi versenyeken. Ugyancsak kiváló helyezéseket értek el tavaly Budapesten a *Vasutas Kupa* lövészversenyen, amelyen csapatban elsők lettek. Egyénileg pedig egy versenyző első, egy másik meg a harmadik helyen végzett. Az elért eredményekre vall, hogy a Fővárosi Hadkiegészítő Parancsnokság által előírt fegyvernemi tanfolyam szervezésével az igazgatóság MHSZ-szervezetét bízta meg.

(séra)

Elismerés a szövetségtől

A Szolnoki MÁV-MTE ökölvívó szakosztálya a hároméves működése során 1983-ban kilenc, 1984-ben tizenhárom, míg 1985-ben tizenkilenc olimpiai pontot gyűjtött. Az elmúlt évben három arany-, egy ezüst- és három bronzjelvényt teljesítettek. A klub legeredményesebb ifjúsági versenyzői a válogatott *Bognár László*, valamint *Urbán Péter* és *Holp László*. A serdülőknél *Telek Gyula*, az országos bajnokság bronzérmese emelkedett ki.

A versenyzők minősítő és kupaversenyeken is több kiemelkedő eredménnyel öregbítették a szakosztály hírnevét. Így az ifjúsági korosztály az „A” kategóriás *„Énekes István”* emlékverseny kupáját vehette át, mint az összetett pontverseny győztese. Másodszor hódították el a Középfokú Tanintézetek Bajnoksága összetett pontversenyének kupáját is. A *Harangi Imre* „B” kategóriás emlékversenyen pedig a szakosztályok közötti pontversenyben a bronzérmes helyet szerezték meg.

A Magyar Ökölvívó Szövetség is elismerte tevékenységüket, amikor az egyesület elnökének írt levelükben többek között így fogalmaztak *„. . . gratulálunk ökölvívó szakosztályuk utánpótlás neveléséhez. 1985-ben kiemelkedő eredményeket értek el az utánpótlásversenyeken . . .”* Jelenleg húsz serdülő korú fiatal ismerkedik az ökölvívással. Közöttük máris több tehetség bontogatja szárnyait. Közülük elsősorban *Szöllősi Zoltántól, Pató Attilától, Rimóczi Róberttől* várnak jelentősebb eredményeket.

A Szolnoki MÁV-MTE ökölvívó szakosztálya *Balogh András* vezetőedző és segítője, *Bene János* irányításával megkezdte a felkészülést az 1986-os feladatokra. Heti egy alkalommal a Törökszentmiklósi SE versenyzőivel közös edzéseket is tartanak.

Tartalmas évet zárt a hatvani MHSZ-klub

Tartalmas évet zárt a hatvani MHSZ honvédelmi klubja. Tavaly a honvédelmi jellegű előadásokon 460-an, a filmvetítéseken 1200-an, a Honvédelmi Napon pedig közel 500-an vettek részt, többen, mint az előző években.

A Honvédelmi Kupa városi döntőjén a vasutas versenyzők csapatban a harmadik, a vasutasnapi versenyen pedig az első helyet szerezték meg.

A vasutasok jól szerepeltek az Egerben rendezett lövészversenyen is: *Kovács István, Bárány Ferenc* és *Balázs Béla* első, *Kiss László, Kiss János* és *Balázs Tibor* versenyzők a második helyen végeztek.

LAKÁSCSERE

Elcserélném debreceni háromszobás, összkomfortos, tanácsi lakásomat budapesti, egy plusz két félszobás vagy nagyméretű, másfél szobás tanácsira. Fóti Mihályné, 4026 Debrecen, Darabos u. 8. sz. VII/40.

Elcserélném budapesti 54 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni telefonon: 662-841.

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 18—21 óra között a 758-755 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, komfortos, 60-70 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet 18—21 óra között a 758-755 telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, világos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Szilet György, Budapest 1087 Kerepesi út. 5. sz. IV. ép. II. em. 40. Érdeklődni lehet 17 óra után a 370-897 telefonszámon.

Elcserélném vámosgyörki (vasútállomáshoz közeli) két és fél szobás, 90 négyzetméteres, komfortos, kertes családi házam Budapesten vagy környékén 2 szobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni levélben: Csathó János, Vámosgyörk, Martinovics u. 17.

Építkezők figyelmébe! Gyömrőn az állomáshoz két percre, az Imre u. 119 sz. alatt 200 négyszögöles telek bekerítve, víz, villany bekötve, építési anyaggal együtt eladó. Érdeklődni lehet: a 220-426/121 városi vagy 19-77/121-es melléken, üzemi telefonon.

Elcserélném Törökbálint állomáson lévő kétszoba komfortos, első emeleti, kertes MÁV-bérlakásomat budapesti, egy plusz két félszobás tanácsira. Érdeklődni 01 44-49 vagy 534-358/110 Kovácsné.

Elcserélnénk a főváros közelében, Gyömrő nagyközségben levő, 2,5 szobás, 200 négyszögöles, kertes családi házunkat fővárosi vagy fővárosközeli OTP-, illetve szövetkezeti lakásra, esetleg tanácsira. Érdeklődni lehet a 68-80 vagy 831-700/183. Karácsony Sándor.

Elcserélném miskolci, kétszobás, összkomfortos tanácsi lakásomat budapestire, lehetőleg kétszobás MÁV-bérlakásra, több megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: Kovács Tibor, Miskolc, Vörösmarty u. 3. VIII/3.

Elcserélném debreceni 1 plusz két félszobás, 57 négyzetméteres, III. emeleti, távfűtéses, összkomfortos főbérleti lakásomat Budapesten hasonlóra. Érdeklődni lehet munkaidőben a MÁV-telepen, 03 15-00, Komáromi Róbertné.

Elcserélném kisvárdai 48 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapestire vagy közvetlen környékére, ugyanilyen méretű lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Prókai Miklós, 4600 Kisvárda, Baross Gábor u. 2. I. 2.

A MÁV debreceni pályafenntartási főnökség háromszobás, komfortos pályamesteri lakást hirdet a (Debrecen-Tiszafüred közötti vonal) Hortobágy állomáson. A lakó részére felügyeleti pályamesteri beosztást biztosítunk, Debrecen-Ohatpusztakócs viszonylatban.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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 66—603. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. FEBRUÁR 27.

Ülést tartott a központi vezetőség

Megvalósíthatók a célkitűzések

Elfogadták a vasút idei és VII. ötéves tervét

Mint arról lapunk 3. számában hírt adtunk, február 7-én ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége. Megjelent a tanácskozáson *dr. Tóth László*, a Közlekedési Minisztérium államtitkára is. A testület *dr. Bujusz Rezső* vezérigazgató előterjesztésében megvitatta a MÁV idei és VII. ötéves tervét.

A tervidőszakban a vasút — a népesség és a foglalkoztatottság enyhe csökkenése, a magángépkocsik számának növekedése és egyéb okok miatt — *nem számít az utasok számának emelkedésére.* Az esetleges csökkenés mérséklése érdekében a szolgáltatási színvonal emelését tervezik. 1990-re 124 millió tonna áru elszállítását irányozták elő. Ennek érdekében erőfeszítéseket kell tenni a fuvaroztatókkal való kapcsolat elmélyítésére, a konténer- és rakodólapos forgalom növelésére, a szállítmányozási tevékenység kiterjesztésére. Leszögezi az előterjesztés, hogy az előirányzott teljesítménynövekedés kizárólag csak az üzemi folyamatok javításával biztosítható. Ezért a MÁV célul tűzte ki a nemzetközi teherforgalom gyorsítását, az utazószemélyzet vezénylési rendjének korszerűsítését, a forda vonatok számának növelését, az üres kocsifutás arányának csökkentését.

A szükséges szállítókapacitás biztosítása édekében a VII. ötéves tervben a MÁV évenként 500 fős létszámnövekedést vesz figyelembe. A létszámnövelést a tervidőszak első felében az alaptevékenységet ellátó frekventált munkakörökben, a tervidőszak második felében az ipari és az építési tevékenységnél akarják realizálni. Ezzel azonban csak a munkaerőhiány globális mérséklése, a foglalkoztatási feszültségek enyhítése várható. *Ezért rendkívül fontos a teljesítményeket jobban elismerő bérfejlesztési politika, az anyagi érdekeltségi rendszerek kidolgozása, korszerűsítése.*

A szociális fejlesztésekre fordítható pénz a VI. ötéves tervidőszakához képest az új tervidőszakban sem lesz több. Volumenében mindössze 8 százalékos növekedést terveztek. Ez azt jelenti, hogy a fejlődés üteme nem éri el az előző tervidőszak szintjét. A rendelkezésre álló fejlesztési eszközöket a folyamatban lévő beruházások befejezésére, és a budapesti pályaudvarok szociális helyzetének javítására koncentrálják. *Alapvető cél, hogy a VII. ötéves tervben a szociális ellátás és juttatás terén ne legyen visszalépés.* A szociális ellátás minőségi színvonalának emelését a meglévő létesítmények — az eddiginél hatékonyabb — karbantartásával szeretnék elérni.

A munkáltatás személyi biztonságát a műszaki fejlesztési lehetőségek határozzák meg. *Az elegyrendezési technológiáknál jelentősebb korszerűsítés nem várható.* A veszélyes és ártalmas munkakörülmények felszámolásának üteme számottevően nem növelhető.

A 40 órás munkahétre való áttérés, a műszakpótlék-emelés, kiemelt, a népgazdasági szintet meghaladó keresetfejlesztés, a szociális ellátás javítása külső központi segítség nélkül nem képzelhető el.

A vasút állóeszközeinek pótlására a VII. ötéves tervben (1981. évi áron számítva) 58 milliárd forintra lenne szükség, a 38 milliárd forintos lehetőséggel szemben. Ez a beruházási előirányzat csak a műszaki színvonal további romlásának lassítását teszi lehetővé. *Ezért a beruházások között továbbra is elsőbbséget kell biztosítani a vasúthálózat, a csomópontok, a nagyobb állomások rekonstrukciójának.*

A VII. ötéves tervidőszakban 1300 kilométer pálya korszerűsítését irányozták elő. Ezzel a reális igények 70 százaléka elégíthető csak ki, a mellékvonalak állapota tovább romlik. A tervidőszak végére nem lehet elkerülni körülbelül 110 kilométeres kisforgalmú vonalon a forgalom szüneteltetését.

A járműpark korszerűsítése nélkülözhetetlen, de a teherkocsik tervciklusonkénti szintentartásához szükséges 13 000 teherkocsi helyett mindössze 1000 szerezhető be. A VII. ötéves terv végére a jelenlegi teherkocsipark 37 százaléka nullára íródik le. *A személykocsikból mindössze húsznak a beszerzésére nyílik lehetőség a leselejtezendő 420-szal szemben.* Ezt némileg enyhíti majd a 60 új villamos motorvonat ülőhelykapacitása. Összességében az ülőhely- és rakománytömeg-kapacitás 3,5, illetve 3 százalékkal csökken a járműéletkor növekedése miatt.

A VII. ötéves tervben 40 kilométer vonal villamosítását irányozták elő, amely 16 százalékkal több mint a VI. ötéves tervben volt. Többek között a délbalatoni vonalat is villamosítják. Ha megvalósul az ötéves tervi program, akkor a villamos vontatás részesedése elérheti a szállítási teljesítmények 68-70 százalékát is.

A vasúti fejlesztések megalapozása, a MÁV gazdasági egyensúlyának segítése, a szállítóképesség megőrzése népgazdasági szempontból is nagyon fontos. Ezért az Állami

(Folytatás az 5. oldalon.)

Február 14—16-ig ülésezett

a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusa



Február 14-én, az Építők Székházában kezdte meg tanácskozását a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusa. A hazai és a nemzetközi közvélemény által egyaránt nagy érdeklődéssel kísért kongresszuson, több mint négymillió szervezett dolgozó nevében 803 küldött, közel 500 meghívott vendég és számos külföldi delegáció vett részt.

A Vasutasok Szakszervezete január 11—12-én megtartott kongresszusa 36 küldöttet választott a magyar szakszervezeti mozgalom e nagyszabású eseményére.

A XXV. kongresszust, melynek elnökségében helyet foglaltak a párt, a kormány és a társadalmi szervezetek vezetői, *Baranyai Tibor*, a SZOT főtitkára nyitotta meg, majd *Gáspár Sándor* tartotta meg szóbeli kiegészítőjét.

Gáspár Sándor szóbeli kiegészítője

Öt évvel ezelőtt a XXIV. kongresszusunkon egy igen feszített cselekvési programot fogadtunk el. Ennek lényege az volt, hogy mozgósítani kell a dolgozók, a szakszervezetek minden erejét hazánkban a szocialista vívmányok és az életszínvonal védelmére, a gazdasági visszaesés megakadályozására, és egyben erőt gyűjteni egy későbbi fejlődéshez.

Ismeretes, hogy e célokat lényegében teljesítettük, de nem valósítottuk meg teljes mértékben. Például a nyugdíjak reálértékének megőrzését, a reálbérek szinten tartását és néhány más célunkat. Ez nehéz helyzetet teremtett, amely természetesen rányomta a szakszervezeti eredményekre is a bélyegét. De maga a szakszervezeti tevékenység mégis hatásosabb, átgondoltabb és harcosabb lett, mert a kevesebb eredmény több erőfeszítést igényelt, melyet a feladatok megvalósításának akarása és a tagság elvárásai váltottak ki.

Valamennyi konkrét célunkat nem értük el, de azt igen — és ez a nagyon nagy dolog —, figyelembe véve népgazdaságunk teljesítőképességét és gondjait, hogy most ezen a kongresszuson már más, dinamikusabb fejlődést segítő cselekvési program kitűzéséről beszélhetünk. A XIII. pártkongresszus döntése alapján a VII. ötéves tervben a gazdaság, az életszínvonal és társadalmi életünk fejlődésében ismét növekedést terveztünk.

Ennek az eredménynek elérésében a szakszervezeteknek is jelentős része volt. Köszönet a dolgozóknak, a munkásembereknek, különösen a nagyipari üzemekben, akiknek áldozatos munkája döntő volt az eredményekben, akik ugyan fogyó türelemmel, de elviselték a szaporodó gondokat.

A szakszervezetek tevékenységének túlnyomóan józan és mértéktartó megítélése mellett a vitában elhangzottak olyan vélemények is, például az, hogy a szakszervezet ne törődjön azzal, van-e lehetőség a dolgozók igényeinek kielégítésére vagy nincs, hanem fogalmazza meg a maga követelményeit, és harcoljon teljesítésükért. *Ez így számunkra elfogadhatatlan.* A szakszervezeti mozgalomnak, amikor javaslatait, követelményeit megfogalmazza, mindig figyelembe kell vennie azt is, van-e anyagi lehetőség teljesítésükre vagy nincs.

Megfogalmaztak olyan véleményt is, hogy a felismert gondokról már nem beszélni kell. Tehát a tagság cselekvést követel. Ez a bírálat jogos, de a címzés nem teljesen pontos. A szakszervezetek a gazdasági feladatok végrehajtásának nem operatív irányítói, hanem segítői.

A szakszervezeteknek saját rendeltetése van. Nem más szervek helyett dolgozik, nem kormány, nem a társadalom vezető ereje, hanem sajátos szerepe, hivatása szerint tevékenykedik. A mi feladatunk: *szakszervezeti eszközökkel elősegíteni az ország gazdasági erejének növelését, a hatékony, fegyelmezett és felelősen végzett munkát, és segíteni mindazt érvényre jutni, ami gazdasági céljainkat előbbre viszi.* Ennek érdekében önállóan alakítjuk ki feladatainkat, véleményünket, munkamódszerünket.

A dolgozók javaslataira, bírálatára természetesen odafigyelünk. Nagyon fontos, hogy társadalmunk politikai intézményrendszerének valamennyi szereplője nyitott, türelmes és toleráns legyen a felelősen megfogalmazott vélemények irányában. A történelem megtanított bennünket arra, hogy senki nem lehet csalhatatlan. Pártunk ezt ismerte el 1956 után. *A mai napig politikájának egyik vezérfonala, hogy nem uralkodik, hanem vezet, nem parancsol, hanem meggyőz, nem diktál, hanem szolgál.*

Nagyon fontos, hogy ez a gyakorlat továbbra is érvényesüljön, sőt erősödjön. A demokrácia idő- és munkaigényes. Ha valakinek ma nincs ideje, türelme másokat meghallgatni, annak holnapra nem lesz hallgatósága, ha ő akar beszélni.

Gáspár Sándor ezután a szakszervezeteknek társadalmunkban betöltött szerepéről szólt:

— A szakszervezeti mozgalom osztályszervezet, elkötelezett és önálló részese a hatalomnak. Nincsenek önálló politikai törekvései, s mint a hatalom részese, felelős alakítója és végrehajtója a politikának. Ugyanakkor érdekvédelmi szervezet. Nem egyszerűen tömegszervezet, a szakszervezet ennél gazdagabb, összetettebb és mélyebb értékeket hordozó osztályszervezet. Ez elvileg világos és tiszta.

Ismeretes, hogy a jelenlegi gazdasági helyzethez igazodva igyekszünk gazdasági gondjainkat újításokkal is enyhíteni. Ezek körében némi lehetőséget adtunk a magánvállalkozásnak. Ennek hatására a dolgozókban felmerült az aggodalom, hogy csökkennek, halványodnak a társadalom szocialista vonásai.

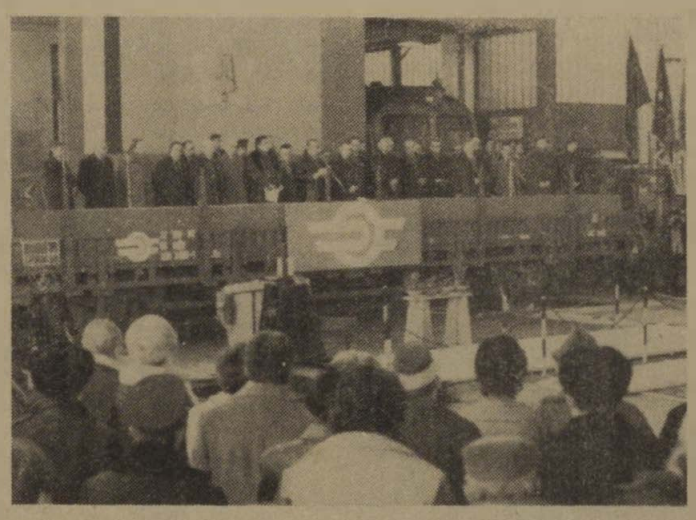
Az, hogy a dolgozókban ilyen aggályok jelentkeznek, természetes és érthető, de azt is mutatják, hogy még mindig élnek bizonyos korábbi illúziók a szocialista elvek gyors és akadálytalan érvényesüléséről. Ezektől a negatív jelenségektől nem kell megijednünk, fel kell venni közös erővel ellenük a harcot.

Azt is szenvedélyesen tette szóvá a tagság, hogy értékrendünkben zavarok keletkeztek. Nem egy felszólaló úgy fogal-

(Folytatás a 3. oldalon.)



Záhonyi vasutasok kitüntetése



Huszonkét éves múltra tekint vissza Záhonyban a nemzetközi határforgalmi munkaverseny. A kollektívák tavaly a vasutasnapon újabb felajánlásokat tettek az SZKP XXVII. kongresszusa tiszteletére. A 408 szocialista brigád több mint 3300 tagjának áldozatos munkája is hozzájárult ahhoz, hogy tavaly zökkenőmentesen fogadhatták a Szovjetunióból érkező árukat. A záhonyiak kiérdemelték a nemzetközi munkaverseny győztesének járó vörös zászlót. Erről szóló tudósításunk az 5. oldalon

(Elek Emil felvételei)

Nemzetközi kapcsolataink

VENDÉGEK JAPÁNBÓL



Koszorus Ferenc főtitkár és dr. Juhász Zoltán titkár a vendégek társaságában

(Skoda László felvétele)

Kétoldalú kapcsolataink keretében, háromtagú japán vasutas-szakszervezeti delegáció tett eleget szakszervezetünk meghívásának január 31-e és február 7-e között. A küldöttséget *Masahiko Kuriyama*, a japán vasutas-szakszervezet (KOKURO) alelnöke vezette. A több mint egyhetes program során vendégeink többek között látogatást tettek a debreceni és a szegedi területi intézőbizottságoknál, ahol a vasutasok élet- és munkakörülményeit, egészségügyi ellátását, valamint a helyi szakszervezeti szervek tevékenységét tanulmányozták. A küldöttséget fogadta *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója, *K. C. Mathew*, a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének a főtitkára és *Baranyai Gézáné*, a SZOT nemzetközi kapcsolatok osztályának vezetője. Ugyancsak fogadta a delegációt *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára is. Hangsúlyozta, hogy a kétoldalú kapcsolatban és a különböző nemzetközi fórumokon jó az együttműködés szervezeteink között. A magyar népgazdaság és a vasút helyzetének bemutatása, majd szakszervezetünk kongresszus utáni feladatainak ismertetése után kijelentette:

— *Nagyra értékeljük a KOKURO-nak a Japán Államvasutak szétdarabolása elleni erőfeszítéseit, mert ezt a harcot rendkívül nehéz körülmények között vívják. A magyar vasutas-szakszervezet mindig szolidáris volt és lesz küzdelmükkel.*

Kuriyama alelnök rövid történelmi visszapillantás keretében elmondotta, hogy a japán vasutakat 1949-ben államosították és a 60-as években kezdték meg a nagyarányú fejlesztést: a vasútvonalak villamosítását, a vonóerő korszerűsítését, a Shinkanzen-vonal építését. A beruházások költségeit, mindenekelőtt a Világbanktól felvett hitelekből fedezték. Az áruszállítás fokozatos átterelődése a közútra és egyéb korszerű közlekedési eszközökre egyre deficitesebbé tette a Japán Államvasutakat. *Ezért határozta el a japán kormány, hogy feldarabolja és magánkézbe adja a vasutat.*

A KOKURO a terv nyilvánosságra kerülésének első pillanatától kezdve hevesen ellenezte ezt a tervet és a kampányok egész sorát szervezte ellene. A kormány ennek ellenére kitart elképzelése mellett. A terv szerint 1987-ben a Japán Államvasutak országos hálózatát hat területre és Shinkanzen-részlegre osztják fel, leválasztva a hat vállalatról a teherszállítást és a buszszolgáltatást. Később mindezeket a vállalatokat magánkézbe adják.

Az átszervezés következtében 24 új vállalat jön majd létre az eddigi Japán Államvasutak helyett. Az új vállalatok dolgozói megkapják a sztrájkhoz való jogot, ez ugyanis jelenleg tilos. A terv szerint 71 vidéki szárnyvonalat kívánnak megszüntetni, de valószínű, hogy a magántársaságok további, gazdaságtalannak ítélt vonalat fognak felszámolni, figyelmen kívül hagyva a helyi lakosság érdekeit. *A terv előirányzata a dolgozók számát az 1985. áprilisi 307 ezerről 1987 áprilisára 183 ezerre csökkenti.* A tömeges elbocsátások lebonyolítására a kormány javasolja: 31 ezer olyan dolgozót bocsássanak el, akik még nem érték el a nyugdíjkorhatárt; 20 ezer dolgozót fel kell kérni arra, hogy „önként" vállalja a munkanélküliséget; 41 ezer vasutas pedig maradjon addig, amíg át nem képezték más munkaterületre. Az új vállalatok egyéb, nem vasutas munkakörbe 32 ezer dolgozót vennének át. A kormány politikájából adódó deficit 1987 áprilisáig előreláthatólag eléri a 37 trilliárd jent

Az adósságok visszafizetését, illetve törlesztését úgy képzelik, hogy az átmenetileg fennmaradó Japán Államvasutak eladja a tulajdonában levő, használaton kívüli földeket és egyéb ingóságokat.

A legsúlyosabb problémát az elbocsátás előtt álló vasutasok újbóli elhelyezkedése jelenti. A kormány azt ígéri, hogy felkéri az állami és helyi szerveket a „fölöslegessé" vált dolgozók alkalmazására. Mivel a kormány az állami szektor más területein is szigorú létszámcsökkentéseket tervez, *elképzelhetetlen, hogy az állástalan vasutasok munkához jussanak.*

A Japán Államvasutak már megkezdte dolgozóinak osztályozását az említett elvek szerint. A szakszervezeteket igyekeznek távol tartani ettől a folyamattól, sőt a kormány tervét ellenző szakszervezeti aktivistákat elbocsátják a vasúttól. A várható negatív intézkedések elleni hatásos fellépést nagyban akadályozza, hogy a Japán Államvasutak területén működő hat nagyobb szakszervezet között hiányzik az egység. A KOKURO, a DORO, a ZEN-DORO és a CHIBA-DORO ellenzik a vasút magánkézbe adását és szétforgácsolását. A ZEN-SHIRO csak a szétforgácsolást vitatja, a TETSURO támogatja a kormány elképzeléseit. *A legkövetkezetesebben a KOKURO igyekszik megvédelmezni tagsága munkahelyét és megélhetését* Emellett arra is irányul harca, hogy a helyi vonalak megőrzésével a lakossági érdekek se szenvedjenek csorbát, továbbá az utasok ne legyenek kitéve a biztonsági előírások esetleges lazulása miatti következményeknek.

A japán vasutas-szakszervezet széles körben tájékoztatta a különböző országok partnerszervezeteit a japán vasutaknál kialakult helyzetről és támogatásukat kérte követeléseik sikeréhez. A Magyar Vasutasok Szakszervezete élőszóban vagy távirati úton számos esetben kifejezte szolidaritását a japán vasutasok erőfeszítéseivel és ennek az álláspontjának a különböző nemzetközi fórumokon is hangot adott

Baranyai Zoltán

MEGÁLLAPODÁS

Január 20-án megállapodást írtak alá a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben. A Magyar Néphadsereg közlekedési szolgálati főnöksége részéről *Sáfár Bálint* ezredes, a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet részéről pedig *Fodor István* mérnök-tanácsos írta alá az okiratot.

A megállapodás célja az, hogy a honvéd tisztek megismerjék és alkalmazni is tudják a MÁV-utasításokat. Az 1985/86-os tanév forgalmi-kereskedelmi nappali tagozatán már honvéd tisztek is tanulnak.



Sáfár Bálint és Fodor István aláírják a megállapodást

Nőnapra készülve

Legyünk őszinték: ilyenkor, a nőnap közeledtével, mi férfiak valamennyien — a szerelem titkát alig sejtő kamasztól a tapasztalt aggastyánokig — egy nehezen megfogalmazható érzéssel küszködünk. A hála és a lelkifurdalás bonyolult kettősége tart fogva bennünket, amikor édesanyánkra, feleségünkre, netán első szerelmünkre gondolunk.

Hálásak vagyunk, mert érezzük nap nap után, hogy minden, ami az életben szép, ami tartalmat ad neki: a nőktől ered, a nőket dicséri

Életünk rossz pillanataiban, amikor úgy érezzük, hogy a magány és a kiszolgáltatottság foglyai vagyunk, mindig a nők mentenek meg bennünket vigasztalásukkal, gyengédségükkel, szeretetükkel

Nehezebb a másik érzésről, a lelkifurdalásról beszélni, de úgysem tagadhatjuk: adósai vagyunk a nőknek. Hosszú évtizedek óta hangoztatjuk a nők egyenjogúságának elvét, azután a hétköznapokon megis megfeledkezünk a sokszor hangoztatott magasztos célokról

Természetesen senki sem vonja kétségbe az emancipáció terén elért jelentős sikereket. Jogi-politikai vonatkozásban, a formális egyenlőség szempontjából az egyenjogúságért folytatott küzdelem elérte legfőbb céljait, bár az is igaz, hogy akadnak még szép számmal ellentmondások a mi társadalmunkban is

Hazánkban es a többi szocialista országban egész sor olyan intezkedést hoztak (ovodák, bölcsődék, napközik jelentős állami támogatása, a dolgozó anyákat védő jogszabályok, a gyes stb.), amelyek lehetőségeket teremtenek a gondok orvoslására. Napjainkban barki meggyőződhet arról, — politikai elveitől függetlenül — hogy a szocialista társadalom sokat tett és tesz a valódi egyenjogúság kiteljesedéséért.

A legtöbbet persze csakis mi, férfiak tehetünk: otthon, a családi életben — a mindennapokban. (sárközi)

Munkásőrök köszöntése a záhonyi vontatásnál

A múlt hónapban tartották évzáró-évnyitó egységgyűléseiket a Szabolcs megyei munkásőregységek. A kisvárdai egységgyűlést megelőzően már hagyománnyá vált, hogy köszöntik a munkásőröket, önkéntes rendőröket a záhonyi vontatási főnökségen.

Először *Szabados Sándor* szb-titkár, majd *Veres Mihály* vontatási főnök méltatta a munkásőrök érdemeit. Többek között ezeket mondotta:

— *Jól összekovácsolódott közösség ez. A munkásőrök és az önkéntes rendőrök példát mutatnak a munkahelyen, a szakmai feladatok teljesítésében és a szolgálat ellátásában egyaránt.* Egyes esetekben ugyan gondot jelent a leváltásuk, de igyekszünk úgy megoldani a vezénylést, hogy mindenki el tudjon menni foglalkozásra vagy szolgálatba.

Olyan fegyelmezett, sokat próbáló vasutasok szolgálnak a munkásőrségben, mint *Fónagy Zoltán* díszpécser, háromszorosan kitüntetett rajparancsnok, aki 22 éve szolgálja a testületet. Említhetjük *Szegvári János* fegyvermestert vagy *Mohán József* szakaszparancsnokot is.

A munkásőri tevékenység segítéséért a Munkásőrség Országos Parancsnoka oklevéllel és plakettel tüntette ki a záhonyi vontatási főnökség kollektíváját.

Szőgyényi Bertalan

Rendhagyó brigádértekezlet

Kitüntetés a békemunkáért

Rendhagyó brigádértekezletet tartott a békéscsabai állomás *Baross Gábor* szocialista brigádja a közelmúltban. A brigádot meglátogatta *dr. Tolnay László*, a Magyar Külügyi Intézet osztályvezetője, az Országos Béketanács tagja, az OBT leszerelési bizottságának elnöke.

Az értekezleten a brigád 21 éves történetének főbb állomásairól esett szó; értékelték a tevékenységüket és megbeszélték a jövő feladatait.

A brigád *Losonczi Zoltán* vezetésével meghatározója Békéscsaba állomás áruforgalmának. Jó kapcsolatot tartanak a szállítókkal, sokat tesznek azok kiszolgálásáért, segítséget nyújtanak a külföldi vállalatoktól érkező áruk kirakásához, hogy a kocsiforduló időt a minimumra csökkentsék. Mindennapi feladataikon túl társadalmi munkát is vállalnak: a Tanácsköztársaság ünnepére rendszeresen ők takarítják és öltöztetik ünnepi díszbe az állomás melletti 19-esek terét

A brigád hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára megkapta a MÁV Kiváló Brigádja címet.

A rangos kitüntetés mellé újabbat szereztek, amelyet a rendhagyó brigádértekezleten *Tolnay László* nyújtott át. A béke érdekében végzett eredményes munkájukért a magyar békemozgalom emlékplakettjét és oklevelét kapták.

A magas kitüntetés mellé *Valkó Pál*, az üzemfőnökség vezetője pénzjutalomban részesítette a brigádot.

Zacharidesz Jánosné

Szakszervezeti tisztségviselőknek

NÉPSZAVA-kiadványok

Az elmúlt hónapokban lezajlottak a szakszervezeti alapszervezeti választások — szakszervezeti tisztségviselők tízezrei láttak munkához az alapszervezetekben.

A Népszava Lap- és Könyvkiadó éppen ezért jó időzítéssel jelentette meg kiadványainak katalógusát. Felütve a füzet fedelét kitűnik, hogy a tervezett szakszervezeti kiadványok az ötéves ciklusra választott szakszervezeti tisztségviselők számára készülnek.

A választásokhoz, illetve a XXV. kongresszushoz kapcsolódnak azok a módszertani kiadványok, amelyek az elkövetkezendő időben kézikönyvként szolgálhatnak a szakszervezeti tisztségviselők számára. E művek sorában talán legjelentősebb *A szakszervezeti bizalmiak zsebkönyve* című összeállítás, amely több mint negyedmillió példányban kerül a szakszervezeti mozgalom vérkeringésébe.

A *közgazdasági bizottságok kézikönyve* legfontosabb tudnivalókat tartalmazza a tervezés, a termelés, a gazdálkodás, az árképzés, a gazdasági szabályozórendszer és intézményrendszer tekintetében. Gazdasági viszonyaink összetettségét, a helyi feladatok optimális megoldását, valamint a szakszervezeti tennivalókat segíti átlátni a közgazdasági bizottságok számára készült munka.

A *Kézikönyv az alapszervezetek pénzügyi, gazdasági munkájához* című kötet speciális „reszortos" kiadvány. Az újonnan megválasztott gazdasági felelősök „alapkönyve".

Feltehetően érdeklődésre tart számot az *Életszínvonal-szociálpolitikai kézikönyve* is. A címben megjelölt téma strukturáltsága árnyalt vizsgálódást igényel — a kötet nem okoz csalódást majd az érdeklődőknek.

A *SZOT-üdülők kézikönyve* az előző kiadásban is népszerű volt, az azóta bekövetkezett változásokat is tükrözi majd az új kiadvány.

A legátfogóbb munkának ígérkezik *Az alapszervezeti vezető testületek és tisztségviselők kézikönyve*. A kiadvány összefoglalja a szakszervezeti munka legfontosabb területeit, módszertani útmutatást ad az újonnan megválasztott testületeknek és tisztségviselőknek.

A *Fórum-sorozat* 1986-ban is — feltehetően — sikeres kötetekkel gyarapodik. A kiadó népszerű sorozatában megjelenteti *A szakszervezeti tevékenység a két kongresszus között* című könyvet, amely a szakszervezeti munka leglényegesebb új vonásait tárja az olvasó elé. A *Vállalkozó vállalat — érdekvédelem — szakszervezet* című összeállítás a vállalkozás gazdasági rugóit, az érdekegyeztetés bonyolult problémakörét és az ehhez kapcsolódó szakszervezeti mechanizmus kérdéseit feszegeti. A szakszervezetek nemzetközi tevékenységét szemlélteti *Az SZVSZ 40 éve* című munka. A kötetből kitűnik: a Szakszervezeti Világszövetség a szakszervezeti mozgalom legnagyobb nemzetközi szervezete. Tevékenysége, kapcsolatai és nem utolsósorban erőfeszítései a nemzetközi szolidaritás frontján rangot adtak a szervezetnek.

A *Válaszolunk* című Népszava-sorozat az előző évekhez hasonlóan most is aktuális munkaügyi, nemzetközi, társadalmi, politikai stb. kérdéseket dolgoz fel — rövid terjedelemben, népszerű formában.

Az úgynevezett szakmai irodalom területéről a közgazdasági, munkajogi, valamint munkavédelmi témák emelkednek ki. Vitathatatlan, hogy a legjelentősebb kötet: *A Munka Törvénykönyve és végrehajtási rendelkezései* című kiadvány. Az egységes szerkezet tartalmazza nemcsak az alaptörvényt, hanem az ahhoz kapcsolódó jogszabályokat, valamint a legfelsőbb bírósági állásfoglalásokat is.

A *Munkahelyi ügyeink lexikona* című kötet a vállalatok működésével, felépítésével, irányításával, a szakszervezeti szervek és bizalmiak hatáskörével, tevékenységével ismerteti meg a szakszervezeti tisztségviselőket és dolgozókat. A Mindennapi ügyeink lexikona (II. átdolgozott, bővített kiadás) enciklopédikus rendszerrel segíti a tájékozódást, közel félszáz szakember fogalmazta meg az ügyes-bajos dolgaink intézését segítő címszavakat.

A *Jogsegély* című kiadvány ebben az évben is 12 alkalommal jelenik meg — haszonnal forgathatják a szakszervezeti jogsegélyszolgálatok tagjai, a munkaügyi döntőbizottságok aktivistái és jogrendszerünk iránt érdeklődők.

A munkavédelem, a társadalombiztosítás és egészségnevelés témakörében is számos Népszava-kiadvány lát napvilágot.

A tágabb értelemben vett szakszervezeti nevelő [illegible] számos szépirodalmi kötet, ismeretterjesztő mű és közhasznú irodalmat tartalmazó könyv segíti.

GÁSPÁR SÁNDOR SZÓBELI KIEGÉSZÍTŐJE

(Folytatás az 1. oldalról.)

mazott, *hogy nem jó, ha szocialista viszonyok között a hatalmat a funkció jelenti, a rangot pedig a pénz.* Igazuk van. Ilyen torzulása is lehet a dolgoknak.

A társadalmunk életében végbemenő mélyreható változások természetes módon együtt jártak az erkölcsi értékek átrendeződésével. Ez az átrendeződés alapjában erősített bennünket, de kitermelte a maga „hordalékát", életünk nemkívánatos, torz jelenségeit is.

Az a véleményünk, hogy ezek a jelenségek soha, egy pillanatra sem kérdőjelezhetik meg a lényeget, a szocialista rendszer tartalmát, jellegét. Ezeket a morális, etikai torzulásokat közös erővel kell leküzdenünk, mert jelenlétük politikánk, szavaink és tetteink egységének hitelét veszélyeztetik.

Egyik legsúlyosabb, legtöbb negatív következménnyel járó gond a munkának és a hozzáértésnek, a tudásnak tekintélyvesztettsége, becsületük alacsony színvonala. Így minden erőfeszítés ellenére túlságosan kevés a különbség anyagiakban a tisztességes munkát végzők és a gondatlanok, a felelőtlenek között, a jól végzett minőségi és a rossz munka között.

Időnként teret hódítanak az ügyeskedők, a szemfülesek, a helyezkedők. Ezeknek az embereknek a viselkedése olyan, amilyen. *Erkölcse csak annak van, akinek viselkedési szabályai, értékei és ezekhez ragaszkodó indulata van.* Mindennapi életünk jelzéseit erre vonatkozóan komolyan kell venni, még ha nehéz is szembenézni a belőlük fakadó tennivalókkal.

Nem mi hangsúlyozzuk elsőnek, de vállaljuk az ismétlést: *közösségi társadalom nem épülhet föl tagjainak becsülete, tisztessége, biztonságtudata nélkül.* Demokrácia, gazdasági megújulás, az értékek megbecsülése nem lehetséges anélkül, hogy a haza lakói ne érezzék saját felelősségüket mindazért, ami ebben az országban történik. A passzivitás, a közömbösség, az önzés, a fegyelmezetlenség ellen csak egészséges közösségi tudaton és érzésvilágon felnőtt nemzedék tud úrrá lenni.

A szakszervezetek támogatják a gazdasági és társadalmi felemelkedést, a rendet, a fegyelmet, a hatékony munkát, a demokrácia érezhetőbb érvényesülését.



Gáspár Sándor beszédét mondja

Támogatják az életszínvonal és a társadalom fejlődését, mindazt, ami hasznos a társadalomnak, ami szocialista fejlődésünket és az érte való cselekvést erősíti. Határozottabban kívánunk fellépni az életünkben jelen levő negatív jelenségek ellen. Szorgalmazzuk, hogy a kormány határozottabban követelje meg az állami és gazdasági szervektől, vezetőiktől munkájuk gyökeres javítását.

Figyelembe véve a dolgozók részéről elhangzott véleményeket, a szocialista brigádok működési feltételeit célszerű lenne úgy módosítani, hogy vgmk jellegű munkát is tudjanak végezni.

Ennek érdekében növelni kell önállóságukat a munkaszervezésben, a munkaerő-gazdálkodásban, a bérosztásban, hogy a közös ügy szolgálatában még jobban érdekeltnek érezzék magukat. De ezen túl még gondoskodni kell arról is, hogy a dolgozók keresete a tényleges teljesítménnyel arányosan valóban növekedhessen, és a nagyobb teljesítmény ezáltal beépülhessen a törvényes munkaidőbe.

Évek óta bírálják a dolgozók a gazdasági és szakszervezeti szerveket, hogy a szocialista brigádmozgalom, a munkaverseny fejlődési gondokkal küzd. Jogos a bírálat. Hogy a munkaversenynek mi a jelentősége, szerepe eddigi eredményeinkben, azt e fórumon nem szükséges hangsúlyozni.

De való igaz, hogy a gazdasági feladatok változásával itt is változnia kell a módszereknek. A munkaverseny sajátos keretet ad a dolgozók saját sorsuk alakításában való részvételéhez, mely elemi joguk. Alapvető érdeke ez az egyéneknek is, a társadalomnak is.

Változtatni kell azon a helyzeten, hogy a kereseti arányok nem felelnek meg mindenütt a munka szerinti elosztás követelményének, alacsony a szakképzett fizikai és értelmiségi munka díjazása, nem tudjuk megfelelően fizetni a nehéz és kedvezőtlen körülmények között dolgozókat.

A végzett munka szerint . . .

A végzett munkát, a hozzáértést, szorgalmat jobban elismerő, ösztönzőbb bérrendszer kialakítását szorgalmazzuk, amely elősegíti, hogy a főmunkaidőben legyen érdemes mindenkinek tudása, teljesítménye maximumát nyújtani.

Ez a folyamat, ha lassan is, de már megindult. De tapasztaljuk, hogy feszültséget is okoz. Sokan máris észrevételezik, hogy nagy a differencia a keresetek között, és ezt összefüggésbe hozzák egyesek anyagi gyarapodásával.

A munka szerinti bérezés, a tudás megbecsülése, a teljesítmények elismerése, ez együtt jár a keresetek differenciálásával. Ezt akartuk, igaz, hogy szokatlan, mert hosszú ideig nálunk az egyenlősdi érvényesült. Ezt meg kell szokni, ez nem ellentétes a szocialista elvekkel. Ami pedig a gyarapodást illeti, a munkából szerzett anyagi javakra másképpen kell tekintenünk, mint a spekulációval vagy a munka nélküli jövedelemből szerzett javakra. Ezeket adminisztratív úton az adóhivataloknak kell kézben tartani.

Szocialista körülmények között nagy és növekvő a társadalmi ellátás szerepe. A társadalmi ellátásban bekövetkezett kényszerű mérsékléseket meg kell különböztetni attól, amit az előrehaladás igényel. A szakszervezetek úgy ítélik meg, hogy anyagi helyzetünk javulásával fokozatosan vissza kell állítani a korábbi szintet, sőt ahol szükséges, tovább is kell lépni.

A fejlődéssel együtt járónak tartjuk és támogatjuk a családi terhek egy részének társadalmi átvállalását. *Indokolt a családi pótlék és az ösztöndíj reálértékének megtartása, a nyugdíjasok vásárlóerejének minél szélesebb körű megőrzése, a gazdasági fejlettségben és az életkörülményekben meglevő indokolatlan területi különbségek csökkentése.* Kezdeményezzük az egészség megóvását, a betegségek megelőzését szolgáló kialakítását és megvalósítását.

Úgy látjuk, hogy ebben az ötéves tervidőszakban ennél többet nemigen várhatunk, országos hatáskörű intézkedésekre ma még szűkösek a lehetőségek. A vállalatoknál, a tanácsoknál az eddiginél nagyobb anyagi erőforrásokkal, szervezettebben, lelkiismeretesebben, rendszeresebben kell olyan családok, emberek helyzetével törődni, helyzetüket javítani, akiknek a mai intézményes ellátás még nem nyújt kellő anyagi alapot.

A tagságnak egyértelmű kívánsága, majdhogynem utasítása volt, hogy a szakszervezeti mozgalom módszereiben, vezetési stílusában jobban alkalmazkodjon az adott körülményekhez. A szakszervezeti mozgalomnak ezt a képességét erősíteni kell, mert itt mintha megtorpantunk volna. Ha a társadalmi, gazdasági feltételek megváltoznak, a megoldandó feladatok is újszerűen jelentkeznek. *A szakszervezeti munkát erősíteni szükséges mind az alapszervezetek, mind az ágazatok, az szmt-k és a SZOT szintjén.* Tevékenységüket közelebb kell vinni az üzemekhez, vállalatokhoz.

Tovább kell társadalmasítani a szakszervezeti munkát, nagy számban kell bevonni fiatal aktivistákat. Meg kell javítani az értelmiség és az ifjúság közötti tevékenységet, s ügyelni kell rá, hogy mindkét réteg megőrizze sajátos arculatát. Fejleszteni kell azt a képességünket, hogy önálló véleményt tudjunk kialakítani, erőteljesebben kezdeményezni; az alapszervezetek munkájának fejlesztését pedig a vállalati jogkörökhöz kell igazítani.

A tagoltságról pedig annyit: *a szakszervezetek iparági szerveződése modern szervezkedési forma, de van árnyoldala — mégpedig a rétegekkel, szakmákkal való foglalkozás gyengesége.* Így például foglalkozni kell a réteg- és szakmai érdekek megfelelő képviseletének megoldásával.

Milyen tartalékokból tudunk erőt meríteni a megújuláshoz? Mindenekelőtt az egyes emberekig eljutó munkánkból, tömegkapcsolataink erősítéséből. Ez kimeríthetetlen tartalék.

A tömegek szemében a bizalmiak, főbizalmiak és helyetteseik testesítik meg a szakszervezeti munkát. Munkájuk a mozgalom egészének tükörképe, hiszen ők végzik mindazt a tevékenységet, amely a dolgozók érdekeinek védelmét, képviseletét, meggyőzését, mozgósítását a legérzékelhetőbben jelenti.

A terv teljesítésére kell mozgósítani

A továbbiakban a SZOT elnöke gazdasági feladatokra tért rá:

— Már említettem, hogy öt évvel ezelőtt feladatunk lényege a szocializmus vívmányainak megőrzésére való mozgósítás volt. Most más a helyzet. Most a fő feladat: *minden erőnkkel elősegíteni hazánk gazdasági erejének növelését, az infláció csökkentését, a reálbérek csökkenésének megállítását, majd emelkedését, a nyugdíjak — különösen az alacsony nyugdíjak — értékének megőrzését.* Segítenünk kell mindazon célkitűzések megvalósítását, amelyeket a XIII. pártkongresszus nyomán a VII. ötéves tervben megfogalmaztak.

A VII. ötéves terv — mondotta a továbbiakban — jelenti most öt esztendőre a magyar szakszervezeti mozgalomnak is az akcióprogramját. *A terv teljesítésére kell mozgósítani saját eszközeinkkel, sajátos lehetőségeinkkel.*

A teljes foglalkoztatottságot a szocializmus egyik alapvető vívmányának tekintjük. Ezt egyesek igyekeznek valamiféle idejét múlt „szocializmuskép" tartozékának feltüntetni. Mi úgy véljük, a gazdálkodás racionalitása szocialista viszonyok között nem valósítható meg a tőkés gazdaság eszközeivel.

A munkaerő értelmes és hatékony foglalkoztatását a vállalatoknak kell megoldaniuk. Ennek kézzelfoghatóbb elemei a műszaki fejlesztés, a munkaidő jobb kihasználása, a munkakörülmények és a munkaszervezés javítása, s mindemellett az, hogy olyan termékeket hozzanak létre, amelyet el lehet adni.

Nincs más megoldás. A szakszervezetek behatóan kívánják segíteni ennek a megvalósítását.

A feladatok megoldása igényli a munka- és technológiai fegyelem megszilárdítását is. A szocializmus a munka társadalma. A munkafegyelem nem egyéni ügy, főleg nem akkor, ha már nagy tömegek érzik hiányának kedvezőtlen hatását a munkahelyek szervezetlenségében, a kiszolgálásban, az áruk minőségében, ügyeik hivatali intézésében, a szolgáltatás minőségében.

Amikor a lazulás mértéke már a kollektívát sérti, egyéni életutakat tesz tönkre, mi sem lehetünk közömbösek. Közünk van hozzá, milyen a légkör a munkahelyen, elítélik-e vagy sem a fegyelmezetlenséget, és, hogy ki az elismert ember a kollektívában, a munkáját jól végző, fegyelmezett dolgozó vagy az ügyeskedő. *Nem hallgathatunk, ha a fegyelem lazulása morális értékeket rombol.*

Jól képzett és a jobb teljesítményben érdekelt dolgozók nélkül lehetetlen a gazdaság fejlesztése. Ezért minduntalan felmerült a kérdés, hogyan hasznosítjuk a meglevő szellemi kapacitást. Sajnos ezen a területen igen sok a formalitás. Ezen változtatni kell. Ami a béreket illeti, szinte minden munkahelyen lehetne enyhíteni a gondokat az alkotó, minőségi munka előtérbe állításával és megteremtésével. El kell és el is lehet érni, hogy azok az értelmiségiek, akiktől az üzem vagy intézmény előrehaladása függ, munkahelyükön megérdemelt jövedelemhez jussanak. Ehhez a legtöbb munkahelyen megnövekedtek a döntési lehetőségek.

Nem lehet elégszer hangsúlyozni, a dolgozóktól a jövő építését, szolgálatát csak úgy lehet tartósan és azzal azonosulva elvárni, ha gondoskodunk jelenlegi szükségleteik kielégítéséről. A dolgozóknak érezniük kell valamilyen konkrét formában és mértékben munkájuk eredményét. Aktivitást, kezdeményezést, szorgalmas munkát kell követelni és elvárni, de tartós lemondást a saját munkájának gyümölcséről, azt nem.

Ezt nem szabad anyagiasságnak felfogni. A megoldást nem illúziók teremtésével segítjük, hanem a társadalom valós helyzetének megfelelő feladatok kijelölésével és megvalósításával.

Vasutasküldöttek felszólalása

A SZOT elnökének beszéde, a számvizsgáló bizottság jelentése után a vitában két vasutas küldött, Fekete Sándor a keleti körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője és dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója is szót kapott. Felszólalásukat az alábbiakban röviden ismertetjük.

Fekete Sándor, a Keleti körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője, szakszervezetünk központi vezetőségének tagja, a mozdonyvezetői rétegbizottság vezetője hozzászólásában elsősorban a munkavédelemmel kapcsolatos kérdéseket elemezte. Elmondta, hogy az alapszervezeti választások során több ezren nyilvánítottak véleményt munkavédelmi témákban, sok javaslat érkezett a helyi munkakörülmények, a biztonságos munkavégzés feltételeinek javítására, a munkafegyelem szigorítására. Sokan megfogalmazták, hogy a szakszervezet az eddigieknél erélyesebben álljon ki a dolgozók mellett a biztonságosabb munkakörülmények megteremtéséért.

Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója bevezetőjében leszögezte, hogy a SZOT megértő közreműködésének köszönhető, hogy az önfinanszírozásra való törekvés helyett speciális, a vasút közüzemi jellegének megfelelő gazdasági szabályozók mellett dolgozhat a MÁV. A továbbiakban a vasút nehéz gazdasági helyzetéről, a szűkös anyagi-műszaki ellátásból eredő gondokat vázolta.

— *Alapvető társadalmi és népgazdasági érdeknek tartom, hogy a vasutasok közérzete javuljon, és a lehetőségeken belül jobb életkörülmények között végezzék munkájukat* — mondotta, majd így folytatta:

— Ma a vasút legfontosabb problémája a jól képzett vasutasok utánpótlása és megtartása. Közismert, hogy a felszabadulásig a vasút legfőbb vonzereje a fix fizetés, a létbiztonság, az átlagot meghaladó szociális ellátás volt. Mindez a mai generáció számára természetesnek vélt állapot. Éppen ezért a munkavállalóknál kedvezőtlenül ítélik meg a vasutas munka olyan jellegzetességeit, mint például a folyamatos, minden időben kötelező, fegyelmezett szolgálatot, a családtól távol töltött hosszú időt, a forgalom természetéből adódó felelősséget és veszélyt — és az említett jellegzetességekkel korántsem arányos jobb, esetenként sokszor rosszabb kereseti és szociális, munkavédelmi körülményeket. *Döntően ezekre az okokra vezethető vissza a vasút évek óta fennálló súlyos létszámhiánya.*

Dr. Bajusz Rezső hozzászólását a következőkkel fejezte be:

Biztosíthatom a kongresszust, hogy a vasút és a vasutasság a jövőben is teljesíteni fogja kötelezettségeit.

A kongresszus vasárnap délelőtt folytatta munkáját. A felszólalások után Gáspár Sándor a SZOT elnöke foglalta össze a vitát. Ezt követően a küldöttek zárt ülésen, titkos szavazással megválasztották a Szakszervezetek Országos Tanácsa 217 tagját és a számvizsgáló bizottság 29 tagját.

A SZOT tagjainak soraiba választották: *Barabás Zoltánt,* a záhonyi pft. főnökség szobafestő mázolóját, szb-elnököt, *Czékus Lászlónét,* a kelenföldi körzeti üzemfőn. forgalmi szolgálattevőjét, bizalmit, *Kardos Erzsébetet,* a szolnoki KÜF vonatvezetőjét, bizalmihelyettest, *Kiss Lászlót,* a Dunakeszi JJ. esztergályosát, bizalmit, *Koszorus Ferencet,* a vasutas-szakszervezet főtitkárát, *Kőhalmi Vilmost,* a szombathelyi KÜF műszerészét, bizalmit, *Kovács Erikát,* a pécsi KÜF konténerpályaudvar részlegvezetőjét, bizalmit, *dr. Lugosi Józsefet,* a szegedi területi intézőbizottság titkárát, *Varga Ilona Évát,* a kelenföldi KÜF Kiskunfélegyháza forgalmi szolgálattevőjét, bizalmihelvettest.

A SZOT elnökének ismét Gáspár Sándort, főtitkárnak pedig Baranyai Tibort választották.



Vasutasküldöttek a kongresszuson

FEBRUÁR 9—12. KÖZÖTT

Kritikus napok a Nyugat-Dunántúlon

Február 9-én, vasárnap dél-től egyre kedvezőtlenebb híreket közölt az időjárásról a rádió. Havazás, hófúvás a Nyugat-Dunántúlon. Az alsóbb rendű útvonalak járhatatlanok.

— *Vasárnap estére Celldömölk és Szombathely állomásokon már akadozott a vasúti forgalom* — mondja *Kapronczai János,* a szombathelyi igazgatóság vezetője. — A szombathelyi kijárati jelzőknél lévő angolváltókat betemette a hó. Megkezdődött a tervszerű, szervezett védekezés.

Utasítást adtak a hóekék beállítására. A kritikussá váló térségekben *Szombathely, Sopron, Kőszeg, Celldömölk* és *Zalaegerszeg* állomásokon és a közöttük lévő szakaszokon három-három M 62-es és M 43-as mozdonyra szerelt hóeke takarította a havat. Üzembe helyezték a hómarógépet is. A vasutasok lapátot vettek a kezükbe.

Szabó Imre, üzemviteli igazgatóhelyettes elmondotta, hogy vasárnap már közel 300-an dolgoztak *Celldömölkön, Sopronban* és *Szombathelyen.* Hétfőn ez a létszám több mint 800-ra emelkedett. A veszélyeztetett helyek *Bobával, Tapolcával, Zalaszentivánnal* és *Zalaegerszeggel* egészültek ki. Kedden (február 11-én) még mindig hatszázan tisztították a havat és segítettek az állomások területén felgyülemlett nagy mennyiségű hó elszállításában. Segítség érkezett a honvédségtől is. Legtöbb gond nem a nyílt vonalon, hanem az állomásokon volt. Nehezen lehetett váltót állítani.

A pályamunkásokkal együtt fogtak lapátot az építési és hídfenntartási főnökségek dolgozói. Takarították a havat a forgalomnál dolgozó és a szabadnapon lévő vasutasok is.

— A vonatok átlag 40-50 percet késtek, de előfordult több órás késés is — folytatta Szabó Imre. Vasárnap 14, hétfőn 46 személyszállító vonatot nem tudtunk közlekedtetni igazgatóságunk területén. Kedden is kevesebb járatot indítottunk. Elsősorban a távolsági és a hivatásforgalom biztosítására törekedtünk.

— Elégedett-e a vasutasok helytállásával? — kérdezem Kapronczai Jánost.

— *Becsülettel helytálltak vasutasaink. Önzetlen segítségük nélkül még nagyobb gondjaink lettek volna.* Különösen a csomópontokon lakó vasutasok segítettek sokat, hiszen a vidékiek nem tudtak jönni szolgálatba. Köszönet nekik és a megértő hozzátartozóiknak.

Szombathely vasútállomás. A legdrámaibb küzdelmek színhelye. Kedd délre már nyugalmasabb képet mutat. Csendesebb az idő. Havas vonatok és mozdonyok, hóekék, váltó- és hótisztítók sokasága, embermagasságú hófalak. A vonatkésések még gyakoriak.



Tájkép „csata" után Szombathely állomáson

A forgalmi irodában határozottan és nyugodtan intézkedik *Müller László* üzemfőnök. Kapkodja mellette a telefonokat *Zsitek József* személyszállítási vezető és *Balogh Zoltán* ügyeletes tiszt is.

— *Húsz éve vagyok vasutas* — mondja *Németh Imre* rendelkező szolgálattevő —, *de eddig csak egy ilyen szigorú télre emlékezem.*

Német Gyula, külsős forgalmi szolgálattevő rossz hírt hoz:

— *Lefagyott az 5-ös váltó, sürgős intézkedésre van szükség* — mondja.

Az állomáson több csoport tisztítja a váltókat, hogy mielőbb kihaladjanak, vagy beérkezzenek a vonatok. Az egyik csoport előmunkása *Böröcz Imre* a pályafenntartástól.

— Sokat dolgoztak? — kérdezem.

— *Tegnap reggeltől estig voltunk itt.* Ma ismét reggel kezdtünk, délután abbahagyjuk és estére újból jövünk vissza.

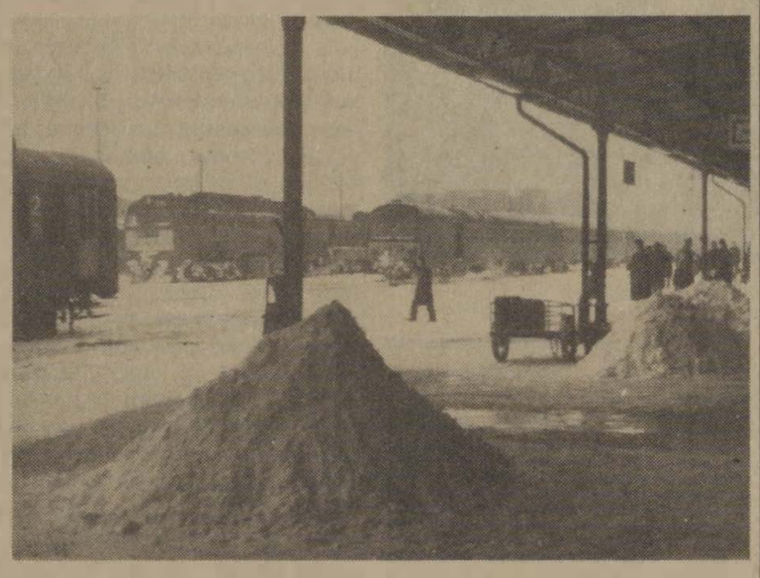
— Nem zúgolódnak az emberek?

— Legfeljebb azért, hogy a szél nem becsüli a munkánkat. Állandóan új torlaszt emel. Ha nem áll meg a szél, sohasem végzünk.

Könnyebben tisztítja a váltókat *Sterm László* és *Hanor István,* dízelmotor-szerelők. Ők, az M 62 209 sz. mozdonyról levegő segítségével fúvatják a havat.

— *Hosszú évek óta nem volt ilyen nehéz telünk* — mondja Müller László. — *Ilyenkor mindent másképpen kell csinálni.* Sokszor azonnal kell dönteni. Nehezíti feladatainkat az állomás vágányhálózatának az átépítése. Örömmel mondhatom, hogy ilyen nehéz körülmények között sem volt balesetünk. Ilyenkor mindenki jobban vigyáz a másikra. Mindenki becsülettel helytállt.

Sz. Jakab István



Hókupacok a peronokon

Február 12-én, szerdán délelőtt a GYSEV Igazgatóság soproni székházát ugyancsak nehéz volt telefonon elérni. Kivételesen nem a vonalak zsúfoltsága miatt. Az ok egészen más volt: *az igazgatóságon dolgozók többsége havat lapátolt, a házban alig akadtak néhányan . . .* A közel 100 dolgozó — osztályvezetőktől az előadókig és a kézbesítőkig — csoportokat alkotva, élükön egy-egy forgalmi szakemberrel, már reggel kivonultak a sínek közé megküzdeni a rengeteg hóval.

Dél tájban végre sikerült beszélnünk *Edlinger János* forgalmi osztályvezetővel, aki a következő tájékoztatást adta:

— Február 9-én, vasárnap délben kezdődött a tél igazi támadása: *szakadt a hó, fújt a szél — olykor megközelítette a 60-80 kilométeres sebességet is.* A váltókat szinte lehetetlen volt állítani, pedig tízen is dolgoztak egyik-másikánál. Első intézkedésünkkel mindenkit, akit csak lehetett, a forgalomhoz irányítottunk. A csomóponton mindenki a hó ellen küzdött, függetlenül attól, hogy egyébként mi a munkaköre. Sajnos a megfeszített munka ellenére is alaposan késtek a vonatok. Vasárnap és hétfőn átlagosan 1 órát: néhány helyi vonatot pedig nem is indítottunk útnak. Kedd estig a késések átlagosan 24 percre csökkentek. Ma, vagyis február 12-én már rendben indultak a vonatok. Mivel a hó már nem esik, reméljük, Sopronban rend lesz, az igazgatóság „rohamcsapata" szusszanhat egy kicsit. Hogy meddig? Ezt csak téltábornok őfőméltósága tudhatja . . .

(sárközi)



Szorgos kezek tisztítják a váltókat

(Kaczmarski Zoltán felvételei)

Rudabányai változások

Vasérc helyett gipsz

Rudabányán és környékén január elseje óta a legtöbbet emlegetett esemény: több mint ezeréves művelés után végleg bezárták a község határában lévő vasércbányát. A vasérc szállítása egyik napról a másikra megszűnt.

— Rudabánya állomást 1960-ban napi 5-6 ezer tonna kapacitásra tervezték — tájékoztatott *Szalontai János* állomásfőnök. — A megváltozott viszonyok következményeként jelenleg nincs elég fuvarozni való áru.

Az állomás területén ottjártamkor valóban alig volt mozgás. Egy-két utas sietett csupán a bent várakozó vonatra. A raktár előtt mindössze két fedett kocsi ácsorgott.

— A vasércszállítás megszűnésével az Országos Érc- és Ásványbányákkal való kapcsolatuk is megszakadt?

— Szerencsére nem, mert bányásznak itt dolomitot is. *Ebből a fehér kőből havonta mintegy 20 ezer tonnát továbbítunk.* Ezenkívül adnak fel még festékalapanyagot, kohósalakot, és a helyi erdőgazdaság is igényel néhány kocsit. A feladásunk így havonta eléri a 30 ezer tonnát, a leadásunk pedig 30 kocsi körül mozog. Mindent összevetve: *az utóbbi 10 évben 30 százalékkal esett vissza az állomás teherforgalma.*

— Milyen a személyforgalom?

— Hat pár vonatot közlekedtetünk naponta Rudabánya és Kazincbarcika között. Ebben a tekintetben még gyengébb a kihasználtság, mint a teherfuvarozásban. Az ok kézenfekvő: a Volán meglehetősen sűrű buszjáratokat közlekedtet, az utasok többsége inkább a kozutat választja. Vasutas létemre jómagam is szívesebben megyek busszal Barcikára, mert az gyakrabban jár, ráadásul a város központjában áll meg.

Az állomásfőnök szavait a négy kocsiból álló vicinális is igazolta: alig volt a vonaton 15 utas.

— A jövő nem valami biztató.

— Nem látszik kilátástalannak, mert az említett vállalat hamarosan gipszet fog termelni. Ezt a nélkülözhetetlen építőipari alapanyagot pedig csak itt fogják bányászni hazánkban. A részleteket még nem ismerem, de a gipsz bőven pótolja majd a megszűnt vasércet, tehát lesz mit szállítanunk.

(sera)

A MÁVINFORM jelenti

A rádióhallgatók — különösen a vasutasok! — észrevehették, hogy az utóbbi időben megváltozott a vasúti hírek szerepe a rádió információs műsoraiban. Többet hallunk a vasútról, részletesebbek a híradások, a műsorszerkezetben nagyobb súlyt kapnak, mint korábban.

Mindez annak köszönhető, hogy a MÁVINFORM mikrofonengedélyt kapott. Ez annyit jelent, hogy a vasúti hírek közvetlenül a MÁV Vezérigazgatóság Népköztársaság úti stúdiójából kerülnek adásba. Az információs szolgálat munkatársait *Fischer Sándor,* a Színház- és Filmművészeti Főiskola tanára készíti fel. Heti egy alkalommal beszédtechnikai előadást tart, hogy az *Útközben* vagy a *Közlekedési tudnivalók* című adásokban ne legyen „baki"; helyes magyarsággal szólaljanak meg a vasútról szóló információk.

Az elhangzó hírek természetesen csak akkor válhatnak közérdekű és hasznos közleményekké, ha szerkesztésükben a végrehajtó szolgálati helyek is közreműködnek. Lényegében minden egyes forgalmi szolgálat, műszaki ügyelet kapcsolatba kerülhet a MÁVINFORM-mal — ha közlendője sok embert (utast) érint.

Vannak úgynevezett fix hírek: *vágányzárak, vonatkésések, helyjeggyel kapcsolatos tudnivalók, vonatajánlatok, ünnepi vagy hétvégi mentesítővonatokról szóló tudósítások stb.* Ezenkívül a váratlan eseményekről is tájékoztatást kell adni a MÁVINFORM-nak. Sajnos előfordul, hogy az információt nem továbbítják (vagy késve), így megesik, hogy a MÁV-val kapcsolatos fontos híreket — történetesen — a TV híradóból tudják meg az érintettek.

Szerencsére ez ritka eset, a MÁVINFORM az eltelt másfél év alatt bizonyította, hogy jól képviseli a MÁV érdekeit.

Kavalecz Imre

20,1 millió utas — 10,5 millió tonna áru

Eredmények, tervek Szegeden

Az eredményekről és az idei feladatokról tartottak tanácskozást február 7-én Szegeden, a vasutas művelődési házban, a nagyobb szolgálati főnökségek vezetőinek és a társadalmi szervezetek képviselőinek bevonásával.

Lovász Lázár igazgató ismertette az elmúlt év eredményeit, és a legfontosabb feladatokat. Elmondotta többek között, hogy tavaly 20,1 millió utast szállítottak. *5,5 százalékkal nőtt a gyorsvonaton utazók száma,* a személyvonatokat viszont kevesebben vették igénybe. Javult a belföldi vonatok menetrendszerinti közlekedése. Az elmúlt évben javult az utastájékoztatás, a jegyvizsgálók azonban még mindig nem eléggé udvariasak. Tavaly 20 felvételi épületet újítottak fel 42 millió forintért.

Az igazgatóság az áruszállítási tervet 10 millió 688 ezer tonna áru elszállításával *1,8 százalékkal, a módosított tervet pedig 3,8 százalékkal túlteljesítette.* Ez utóbbi 388 ezer tonna többletáru elszállítását jelenti. A gabonán kívül lényegében minden árut időben a rendeltetési helyére továbbítottak. Az exportszállításban 7, míg az importban 20,5 százalékos növekedést értek el. Hosszú idő után a tranzitteljesítmények sem csökkentek. Javult a kocsik kihasználtsága, a felek rakodási készsége. Az év folyamán szinte állandó gondot okozott a szállítási egyenlőtlenség. Az év utolsó három hónapjában például dupla annyi árut kellett mozgatni, mint az I. negyedévben. Ez, különösen az őszi forgalomban, feszültséget okozott. Ennek ellenére — ha néha késéssel is — de kielégítették a fuvaroztatók igényeit.

1985-ben Záhonyba közel 122 ezer üres kocsit küldtek, mégsem tudták a célkitűzést maradéktalanul teljesíteni. Ugyancsak nem sikerült a kocsiforduló idő csökkentése sem. Nőtt a vontató járművek szolgálatképtelensége, csökkent a nagy teljesítményű mozdonyok napi teljesítménye.

Csökkent a túlórák száma. A költséggazdálkodásban 30 millió forintot takarítottak meg. *Beruházásokra 600 millió forintot fordítottak.*

A feladatokról szólva a vasútigazgató elmondotta, hogy rendkívül fontos az ez évi célkitűzések teljesítése, mert 1986 egyben a VII. ötéves terv első éve is. Nem mindegy tehát, hogyan alakulnak az első hónapok eredményei. Az ez évi tervek *20,1 millió utas és 10,5 millió tonna áru elszállítását irányozzák elő.* A MÁV az idén tíz Bz motorvonatot vásárol, ebből többet a szegedi területen állítanak forgalomba. Tovább folytatják a felvételi épületek felújítását, javítják az utastájékoztatást, és gondoskodnak arról is, hogy a jelenleginél még tisztább vonatok közlekedjenek.

Az áruszállítási feladatok teljesítését rakodási versenyekkel, a fuvaroztatókkal való eredményesebb kapcsolattartással, a szállítási igények időbeni kielégítésével, a hétvégi rakodások növelésével szeretnék segíteni. A termelésből kieső vonatokat a kocsiforduló idő csökkentésével akarják ellensúlyozni.

Fejlesztésre az idén 550 millió forint áll rendelkezésre. Ebből többek között folytatják a *Gyoma—Békéscsaba,* a *Mindszent—Hódmezővásárhely* közötti vonalak felújítását, a csongrádi Tisza-híd építését. Békéscsabán rakterületet burkolnak, Szegeden pedig egy 80 személyes tanműhely építését tervezik.

G. J.

A MÁV Vezérigazgatóság Melléklete

Megvalósíthatók a célkitűzések

Elfogadták a vasút idei és VII. ötéves tervét

(Folytatás az 1. oldalról.)

Tervbizottság a vasút jelenlegi és VII. ötéves tervidőszakra várható helyzetét többször is targyalva olyan határozatot hozott amely a feszültség csökkentését, a stabil vállalati gazdálkodás megvalósítását teheti lehetové. A határozat értelmében olyan sajátos kozgazdasági feltételrendszer bevezetésére kerul sor a kovetkező években, amely lehetővé teszi az alacsony jövedelmezőségű áruszállítási tarifák folyamatos emelését, a normatív szabályoktól eltérő speciális jövedelemszabályozást Ezenkívül jelentős beruházási költségvetési támogatással az előirányzott beruházások pénzügyi forrását biztosítja, és a munkaerő-megtartó képesseg érdekében adómentes kiemelt bérezési lehetőséget biztosít a kozponti keresetszabályozáson belül.

A célok eléréséhez a MÁV kulonféle intézkedéseket tesz. Például a vonatközlekedési terv készítésénél meghatározzák az optimális továbbítási útvonalat, figyelembe véve az elegyfeldolgozó hely kapacitását. Kiszélesítik a fordavonati, és a rakodással képzett irányvonati rendszert egyszerűsítik az anyaggazdálkodási folyamatokat korszerűsítik a MÁV gazdasági, tervezesi rendszerét, kiszélesítik a számítógépes üzemviteli rendszert.

A vasút vezetői a VII. otéves tervre (osszhangban az ÁTB 1985. augusztus 21-i határozatával) széles körű intézkedési tervet dolgozott ki a szállítási és gazdálkodási feladatok színvonalasabb végrehajtására, az eszközállomány működésének biztosítására, a versenyképesség javítására, a belső tartalékok feltárására stb.

A MÁV 1986. évi vállalati tervének alapját az elmúlt év végén készult tervjavaslat képezi, amely a fuvarpiaci helyzet figyelembevételével csak minimalis áruszállítási teljesítménynövekedést irányoz elő. Ez a körulmény kedvezőtlenül befolyásolja a vállalati gazdálkodás lehetőségeit is. Figyelembe véve a népgazdaság fejlődésének várható dinamizálását, a MÁV-tól is nagvobb teljesítményeket kovetel.

Ez a körülmény indokolta, hogy a terv alapváltozatán kívul olyan tervvázlatot is készítsenek, amely figyelembe veszi a megnövekedett igényeket. *Ez a változat egyben nagyobb bérköltséget is igényel.* A belső érdekeltségi rendszer ösztönzőit kihasználva kell elérni, hogy a vasútigazgatóságok a kiadott áruszállítási tonnatervet és az üzemi áru-tonnakilométer-tervet legalább 3 százalékkal teljesítsék túl. *A havi operatív tervek meghatarozásának alapja az idén a felemelt vállalati terv lesz*

Az idei célkitűzés az, hogy változatlan utasszám mellett az utaskilométer-teljesítmény fél százalékkal növekszik. *Az áruszállításra vonatkozó alapterv a jelenlegi kozlekedési munkamegosztásra és a tranzit versenyhelyzetre épül;* a felemelt terv pedig számol a népgazdaság fejlődésének dinamizálódásával és a tranzitforgalom élénkülésével A tervteljesítés érdekében javítani kell a szolgáltatás színvonalát is, mert ez alapvető eszköze annak, hogy a közlekedési munkamegosztásban a vasút számára kedvező változás következzen be. Elsősorban a nagyobb távolságú áruszállítás megszervezésére kell törekedni. *A felemelt tervben az árutonnakilométer 1985-höz viszonyítva 4 százalékkal tobb.*

A felemelt terv a műszaki-gazdasági mutatókkal szemben is nagyobb követelményeket támaszt, mint az alapterv. Az előbbi csak akkor teljesíthető, ha éves szinten megvalósul a 4,4 napos kocsiforduló idő, ha a rakott és az összes kocsifutás viszonya eléri a 63,8 százalékot. Intenzívebben kell növelni a tehervonatok átlagos terhelését is

A tervváltozat 1985-höz viszonyítva a fizikai létszám 1720-szal való növelését irányozta elő a nem fizikai dolgozók létszámának 220 fős csökkentése mellett

Folytatni kell a tavaly elkezdett anyagi ösztönzési, teljesítményérdekeltségi rendszer korszerűsítését. Ennek érdekében az eddigieknél differenciáltabb, a vállalati feladatok ellátását jobban szolgáló munkaerő- és létszámgazdálkodást kell folytatni, amely a fizikai munkakörökben a munkaerő-megtartására, illetve -növelésre ösztönöz. A szabályozás finomításával a belso érdekeltségi rendszerek további bérfejlesztést tesznek lehetővé. *Torekedni kell a bérek és a teljesítmények osszhangjára.* Ennek érdekében lehetővé kell tenni, hogy egyes mozgóbérek felhasználását meghatározott időre zárolják Ezt alapvetően a teljesítmények olyan mértékű hullámzása indokolja, hogy a bérkiáramlás visszafogása szükségessé válhat.

A javasolt intézkedésektől a teljesítmények növekedését, a munkaerőhelyzet javulását, a meglévő létszám hatékonyabb foglalkoztatását remélik.

Az állóeszköz-fenntartásra előirányzott keretből elsősorban a szállítóképesség szintentartását biztosító járműjavítás költségeit növelik. Ennek ellenére a szükségleteket csak részben tudjuk kielégíteni. *Az új terv az alaptervhez képest 60 millió többletköltséget biztosít a járműfenntartásra.* Az anyag- és készletgazdálkodásban nagyon fontos a felesleges készletek csökkentése, az alkatrészellátás javítása.

A beruházási lehetőségek növelését csak kismértékben (1 százalék) irányozták elő. Annak ellenére, hogy hálózatfejlesztésre mintegy 1,4 milliárd forinttal többre nyílik lehetőség, csak 170 millió forint az emelkedés az ebbe a döntési jogkörbe tartozó beruházás összegénél, a saját források elégtelensége miatt. A vállalati beruházásokra több mint 250 millió forinttal kevesebb összeg áll rendelkezésre a tavalyinál. *Az 1986-ra jutó beruházási összegből 20 km vonal villamosítását, 192 km pálya korszerűsítését, 57 km vonali biztosítóberendezés épitését, 3 állomási biztosítóberendezés, és 33 automata sorompó telepitését tervezik.* A vállalati beruházásokon belül beszerezheto lesz 15 villanymozdony, 10 Bz motorkocsi, 20 motormellékkocsi, 2 villamosmotorvonat és 140 teherkocsi.

A vártnál ugyancsak kisebb a beruházásokhoz nyújtott támogatás 1986. és 1987. évi várható összege. A népgazdaság jelenlegi helyzetéből adódóan az 1986-ra tervezett beruházási és költségvetési támogatások alacsony szintje kedvezőtlen gazdálkodási körülményeket teremt.

A vasutasok szociális ellátására a MÁV 1985-ben 2,3 milliárd forintot fordított Ez csak a korábban kialakult szint tartását tette lehetővé. *Konzerválódtak a kedvezőtlen körülmények.* Lényeges javulás csak ott történt, ahol az elavult létesítmények helyett újat építettek. Például: Tapolcán 600, Pécsett 2000 adagos üzemi konyhát, Miskolcon 130 személyes öltöző-mosdót építettek.

Az 1986. évi szociális terv a dolgozók ellátásában eddig elért eredmények megtartását, és kisméretű javulást határoz meg. *Az idén szociális célokra 2,2 milliárd forintot fordítanak, amely a tavalyinak 99 százaléka.* Az összes ráfordításon belül a fejlesztések aránya lényegesen csökken. A fejlesztések elsősorban a folyamatban lévő beruházások 1986 évi üteméhez szükséges fedezetet biztosítják. (Például a szegedi, a dombóvári, a puspokladányi szociális létesítmények).

A tervek szerint az idén is a vasutasok magánerőből való lakásépítését is támogatják. A rendelkezésre álló keretből 1700 vasutas részére biztosítanak (visszatérítési kötelezettség mellett) támogatást Kiemelten kezelik a budapesti Landler lakótelep rekonstrukcióját és a miskolci Martin telepi szövetkezeti lakásépítést.

Munkavédelmi célokra a tavalyi terv 1,5 milliárd forintot irányzott elo. A munkakorulmények összességében kedvezotlenebbé váltak *A statisztikai adatok szerint tavaly a balesetei helyzet kismértékben romlott.* Egy százalékkal növekedett a munkabalesetek száma. Lényegesen kevesebb volt azonban a súlyos sérülések száma

Az idén munkavédelemre összességében 1,2 milliárd forint áll rendelkezesre. A tervezett összeg 42 százalékát fejlesztésre, 58 százalékát fenntartásra, üzemeltetésre használják fel. A munkakörülmények javítására, a munkahelyi ártalmak hatásának csokkentésére 162 millió forintot irányoztak elo A veszélyes munkakörülményeket a szerény műszaki fejlesztési lehetőségek miatt lényegesen nem lehet mérsékelni. A munkahelyi ártalmak csökkentését elsosorban az ipari üzemekben tervezik.

A biztonságtechnika fejlesztésére előirányzott 512 millió forint csak a gépek berendezések állapotának szintentartására elegendő. Az egyéni védőeszközök, védőruhák biztosítása mintegy 116 millió forint kiadást jelent Az öltözők, mosdók, melegedők fejlesztésére 37 millió forintot koltenek

A kornyezetvédelmi fejlesztések 48 százalékkal haladják meg az 1985 évi kornyezetvédelmi beruházások értékét Ez zel lehetővé válik, hogy kornyezetvédelmi bírságokra kevesebbet fizessünk mint az előző években.

Az előterjesztéshez *dr Bajusz Rezső* vezérigazgató fűzött szóbeli kiegészítést, majd megkezdődött a vita amelyben felszólalt *dr. Tóth László* államtitkár is. Elöljáróban tolmácsolta a közlekedési miniszter udvozletét a központi vezetőségnek majd elmondotta, hogy a minisztérium vezetoi ismerik a MÁV gondjait, a kivezeto utakat.

A MÁV VII. otéves tervét reálisnak ítélte, az abban kitűzött célokat elérhetőnek tartja. Keresni kell azokat a lehetoségeket, amelyek növelik a vasút teljesítményét, a gazdaságosabb szállítást. Rámutatott arra, hogy 1985 a mélypont volt a vasút életében. Mindent el kell követni azért hogy javuljanak a munka feltetelei, növekedjék a termelés, de ezzel párhuzamosan meg kell találni az osztönzobb bérezés lehetőségét is. *Korszerűbb erdekeltségi rendszert kell teremteni.* Ehhez sok segítséget adhat a vasutasszakszervezet is

A kozponti vezetőség az előterjesztést, a kiegészitésekkel együtt egyhangúlag elfogadta.

-ks-





Pillanatképek a központi vezetőség üléséről

(Skoda László felvetelei)

Tél a Keletiben

Február közepén a fővárosban is nagy mennyiségű hó hullott. A havazás különösen a személypályaudvarokon okozott nehézségeket. Képriportunk a Keleti pályaudvaron készült, ahol külső segitséget is kaptak a hó eltakarításához.



Váltókezelő és kocsirendező tanulók is részt vettek a peronok tisztításában Dallos László oktatótiszt vezetésével



Antal László fagymentesítő folyadékkal tisztítja a váltakat
(Óvári Árpád felvételei)

A nemzetközi munkaverseny győztese

Szovjet elismerés a záhonyi vasutasoknak

Február 17-én ünnepi munkásgyűlésen tobb, mint ezer vasutas gyűlt össze a záhonyi mozdonyjavító csarnokban, hogy részese legyen annak a kitüntetésnek, amelyet a Szovjet Szakszervezetek Központi Vezetősége adományozott a nemzetközi munkaverseny győztesének. A vöros zászló átadására megjelent *Onozó György* közlekedési miniszterhelyettes, *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottsági titkára, a Magyar Szovjet Barátsági Társaság országos elnökségének megbízottja. *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgatóhelyettese, valamint a szovjet részről *Viktor Ocseretin*, a magyarországi kereskedelmi kirendeltség vezetője, *Izjaszlav Baljaszinszkij* debreceni főkonzul, *Mihail Momot*, a lvovi vasutak igazgatóhelyettese és *Fjodor Tomcsuk*, a lvovi vasutak szakszervezetének titkára. Részese volt az ünnepségnek Szabolcs-Szatmár megye legfelsőbb párt- és társadalmi vezetése, a helyi szervek képviselői.

Ünnepi beszédet *Rigó Zoltán* üzemigazgató mondott. Kiemelte, hogy a jubileumi munkaverseny hatására a záhonyi körzet üzemviteli és gazdasági mutatói jól alakultak. A szerződésben vállalt kötelezettségeiknek eleget tettek, az export-import szállításban nem volt lényeges fennakadás. Az árukiléptben tavaly rekordot értek el, 15,3 százalékkal meghaladták az előző évet. A belépési tervet 100,5 százalékra teljesítették. Atranzit szállításban 18,3 százalékos növekedés következett be Az üzemigazgatóság gazdálkodásának külső körülményei romlottak, ezért a bevételek lehetséges növelésével és a költségtakarékossággal járultak hozzá a MÁV gazdasági egyensúlyának javításához Ennek eredményeként a bevételi tervet 145 millió forinttal túlteljesítették, a fenntartásban energiatakarékosságban 10 millió a megtakarítás értéke *A jobb erdekeltségi rendszernek koszonheto, hogy 9,2 százalékkal novekedtek az uzemigazgatosagon a keresetek.* Az idei feladatok még nagyobb erofeszítéseket kívánnak

A munkaverseny jelentoségét Viktor Ocseretin méltatta. Dinamikusan fejlodik Szovjetunió és Magyarország kapcsolata, amit jól jellemez, hogy 1971—75 között *11 milliárd rubel értéku volt az áruforgalom, a most zárult oteves tervben ez meghaladta a 40 milliárd rubelt* A Szovjetunió külkereskedelmében hazank évek óta az ötodik helyet foglalja el. Onnan kapjuk a földgázt, olajat, vasércet, kokszot, mutrágyát, mezogazdasági gépeket, míg tőlünk az export felét gépek és berendezések teszik ki, de jelentős a mezőgazdasági és élelmiszeripari, valamint fogyasztási cikkek exportja is A gazdasági együttműködés bővulése újabb feladatokat ad a szállításnak.

Ezután Viktor Ocseretin átadta a vörös zászlót az üzemigazgtóság vezetőinek.

A nagygyűlés résztvevőinek, az eredményt elérőknek *gratulalt Koszorús Ferenc.* Hangoztatta, hogy ebben a kitüntetésben valamennyi magyar vasutas munkája benne van A záhonyiak eredménye mutatja hogy szükség van a munkaversenyre A szovjet vasutasok udvözletét Andrej Fedcsenkó, az ungvári aligazgatóság vezetője tolmácsolta. Beszámolt arról, hogy sikeresen teljesítették 11. ötéves tervüket, jó a kapcsolat a magyar vasutasokkal

Lányi Botond

PÁCSONYI VÁLTOZÁSOK

A dömpertől a MAN motorokig

A Vas megyei Pácsony községbe készülődvén az volt a tervem, hogy leszállva az állomáson, kifürkészem az iparvágányt, és annak mentén szépen besétálok a szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemébe. Hamarosan kiderült, hogy a tervem megvalósíthatatlan, ugyanis az üzembe vezető iparvágány legfeljebb néhány merész fantáziájú vasutas elképzelésében él, a valósában nyoma sincs ... Kénytelen voltam hát kérdezősködni, és ugyancsak elcsodálkoztam, amikor felvilágosítottak, hogy az üzem a falu másik végén van, az állomástól meglehetősen távol. Jócskán megkésve értem tehát az egykori gépállomásra, ahol az üzemegység vezetője, *P. Holl Jenő* nyomban magyarázattal szolgált:

Dinamikus fejlődés

— Azt hiszem, mindent elmond az üzem alapításának éve: 1952—53-ban 60 munkással indultunk. Katonapolitikai megfontolásokból került a jelenlegi helyére az üzem, és akkoriban ezt lehetetlen volt megvétózni. Következményeit a mai napig viseljük, de sietek hozzátenni: *függetlenül a téves telepítéstől, dinamikusan fejlődött üzemünk, a környék legfontosabb ipari munkahelye lett.* Közel húsz, környéki településről járnak hozzánk dolgozni. Többségük *Oszkóról, Olaszfáról, Vasvárról* és *Csipkerekből.*

— Kétszázhetven embernek tudunk munkát adni — kapcsolódik a beszélgetésbe *Tompa István* üzemvezető-helyettes. — Többségükben kvalifikált szakmunkásokról van szó, az átlagéletkoruk pedig különösen imponáló: még a 40 évet sem éri el.

Bejárva az üzemet, erről magam is meggyőződhettem. Aligalig láttam őszülő halántékú szakikat. A gépek mellett mindenütt fiatalok álltak, akik ugyan nem riadtak meg egy kis beszélgetéstől, de sürgős munkájukra hivatkozva inkább az üzemvezetőhöz invitáltak, mondván: *„Ő mindent tud, ami az üzemmel kapcsolatos."*

— Ha mindent nem is — hárítja el magától az imént kapott dicséretet az üzemfőnök —, tény, hogy hosszú ideje mondhatom magamat pácsonyinak. Jóban-rosszban kitartottam, mert mi tagadás, voltak nehezebb esztendők is. Vasutasok például csak 1977 óta vagyunk, ekkor kerültünk a szombathelyi járműjavítóhoz. A döntést sok-sok vita előzte meg, hónapokig bizonytalanságban voltunk, nem tudtuk, ki lesz a „gazdánk". Hagyományaink alapján, a korábbi termelési eredményeinkre gondolva végeredményben nem féltünk a jövőtől, pusztán az volt a kétséges, hogy valójában mit is fogunk csinálni. A gépállomási funkciókat megszüntetve, sokáig a vöcsi dömperek főjavítói voltunk. Évente 300 dömper került ki üzemünkből. A hatvanas évek második felétől acélszerkezetek gyártására tértünk át. A legkülönfélébb típusú, úgynevezett magas raktárakat, felrakó gépeke gyártottunk, nemcsak belföldre. Termékeink eljutottak a Szovjetunióba és az NDK-ba is. Az üzem életében az 1976-os év volt a legizgalmasabb, mert ekkor az ÉLGÉP vett át bennünket. Egyetlen tollvonással megváltozott a nevünk, státusunk; egy fővárosi cég lett a „főnökségünk".

Jó vásár volt

— Munkájuk is megváltozott?

— Minden maradt a régiben, lényegében tehát formális volt a változás. Munkásainkat eleinte nem zavarta a dolog, ám 1976 végén úgy alakult a helyzetünk, hogy kétséges volt: tudunk-e fizetni januárban? Ekkor lépett közbe a MÁV. A megyei vezetéssel összhangban tárgyalások kezdődtek. Az elgondolás lényege az volt, hogy üzemünk mindenképpen megyei fennhatóság alatt maradjon. Így is lett: a MÁV megvásárolt bennünket, és mi Szombathelyhez kerültünk.

— Jó vásár volt?

— Az adatok önmagukért beszélnek. Korábban a bérszínvonal 32 ezer forint körül mozgott, ma valamivel több mint a duplája. Amint vasutasok lettünk: 2 forint béremelést kapott mindenki ...

— Nem beszélve a kedvezményes vasúti igazolványról — jegyzi meg *Tompa István.* — A MÁV roppant nagyvonalúan kezelt bennünket, visszamenőleg is elismerte vasutas voltunkat. Nem sajnálta a pénzt fejlesztésre, így különösebb zökkenők nélkül sikerült átállnunk a korábbiaktól eltérő termelési feladatok ellátására. Az álló és fekvő MAN-motorok javítását végezzük — többek között —, azután emelőgépek gyártása és javítása is a feladatunk, de mi csináljuk az országban egyedül a gázolaj-, kenőolaj-ellátó rendszereket. Szakembereink Záhonytól Hegyeshalomig dolgoznak.

— A dunakeszi járműjavítónak mi készítjük a lépcsőrácsokat — veszi át a szót ismét az üzemvezető. A személykocsik túlnyomó részében ezek vannak. Az utasok talán nem is sejtik, hogy egy kis Vas megyei faluban készülnek.

Azt pedig még kevésbé — teszem most már hozzá én —, hogy a Nyugati pályaudvar tetőszerkezetét is a pácsonyi szakemberek újították fel.

— Nem akármilyen munka volt! — mondja büszkén *P. Holl Jenő.* — Az Eiffel által tervezett szerkezet, iparművészeti, ipartörténeti szempontból is értékes, a statikai, funkcionális szempontok mellett, nekünk erre is tekintettel kellett lennünk. Lehet, hogy szerénytelennek ítél bennünket, mindenesetre igen büszkék voltunk, amikor a munka átadása után azt hallottuk, hogy *„a pácsonyiak mindent meg tudnak csinálni".*

Szabad kapacitás

— És ez igaz?

— Ebből annyi mindenképpen, hogy kevés olyan vasszerkezeti munka létezik, amelyhez mi tétován állunk neki. Tulajdonképpen lenne is szabad kapacitásunk különféle bérmunkákra amellett, hogy a járműjavítás igényeit maximálisan kívánjuk szolgálni. Az iparvágány hiánya azonban súlyos gond. Sajnos a most kezdődött tervciklusban sincs reményünk arra, hogy megépítsék. Évekkel ezelőtt már voltak itt ebben az ügyben, fontolgatták, számolgatták, de döntés nem született. Hangsúlyozom: a pácsonyiak jövője így is biztosított, de az iparvágánnyal ugrásszerűen megnőnének lehetőségeink. Ha meggondoljuk: majdnem háromezer ember jár el dolgozni Vasvárról és a környező településekről. Az iparvágány mindezt megváltoztatná. Üzemegységünk komoly ipari bázissá fejlődhetne.

Sárközi Gábor



Az Északi Járműjavítóban kijavították és üzembe helyezték a közelmúltban az M62—241-es pályaszámú villanymozdonyt. A nagy hidegben feszítővasakkal kellett feltörni a sínek közé fagyott jeget, havat, hogy elindulhasson próbaútra a mozdony

(Tüttő Tibor felvétele)

Záhonytól Kőszegig mindenütt dolgoznak

Szolnoki vagonmérlegesek

A mérlegeseket nehezen találtam meg a szolnoki járműjavítóban. A szerelőcsarnok egyik felében (kijelölt helyükön) mindössze néhány embert találtam, már-már arra gondoltam, rossz helyen járok. Hamarosan kiderült, hogy tévedtem. Az üzemvezető, *Fehér Antal* „kiokosított":

— *A mérlegesek többnyire vidéken dolgoznak, Záhonytól Kőszegig bárhol találkozhat velük.* Ha a műhelyben lennének, azt jelentené, hogy a vasúti mérlegek mindenütt hibátlanul működnek, nincs ránk szükség ...

— Ilyen helyzet pedig legfeljebb a mesében fordulhat elő — jegyzi meg nevetve *Földi Béla* csoportvezető —, föltéve, ha akad olyan mese, amelyben mérlegesek szerepelnek.

— A valóságban nem túlságosan becsülik a munkánkat — kapcsolódik a beszélgetésbe *Kovács Gyula*, aki már 30 éve dolgozik a járműjavítóban. — *Jellemző, hogy csak a legutóbbi időben rendezték a napidíjat;* hosszú évekig egyetlen fillért sem kaptunk, pedig gyakran napokig távol dolgoztunk családunktól. Arról nem is beszélve, hogy a 31 forint manapság reggelire sem elég, különösen, ha azt számítom, hogy örökösen a hideg étel kifejezetten egészségtelen.

— A szakmai rangunk sem magas — mondja Földi Béla —, holott univerzális munkások vagyunk. Meggyőződésem, hogy még egy jól képzett lakatos is csak „téblábolna" közöttünk. Sok-sok tapasztalat kell ehhez a munkához; *érzék és türelem.* Nem szoktam a fiatalokat lebecsülni, de az az érzésem, hogy éppen a magas szakmai követelmények miatt aligalig akad jelentkező. Valaha, tizenöt évvel ezelőtt még 18 tanulónk volt, ma egy sincs. A továbbképzés is megoldatlan.

— Ebből előbb-utóbb komoly gondok lehetnek — veszi át a szót *Nagy János* osztályvezető, aki Drezdában szerzett egyetemi diplomát —, ugyanis a mérlegtechnikában is óriási a fejlődés. Mint annyi más területen, itt is a mikroelektronika kezd uralkodni, s nem kétséges, hogy rövid időn belül a mérlegek többségét integrált áramkörök vezérlik. Az ilyen típusú mérlegekhez pedig már nem elég a hagyományos tudás. Egyelőre még elég, s a mi szerencsénk az, hogy kitűnő szakembereink vannak. Többségük lakatosként kezdte, de ők sokkal többet tudnak, rutinosak és szakmájukat nagyon szeretik.

— Mérleg nélkül nincs kereskedelem — jelenti ki az üzemvezető, majd így folytatja:



A közelmúltban átadott új hídmérleg Zalaegerszegen

(Horváth Zoltán felvétele)

— Ezt az alapigazságot sokan nem ismerik fel. *Az állomásfőnökök egy része — hangsúlyozom: nem a többség! — nem törődik a mérlegekkel,* s ez olykor súlyos következményekkel jár. A kereskedelmi vonatkozásai azt hiszem mindenki által könnyen fölfogható, a mi szempontunkból pedig azt jelenti, hogy akadályozzák a munkánkat, pontosabban: nem teremtenek megfelelő feltételeket hozzá. Az igazgatóságoknál dolgozó, úgynevezett mérlegreferensek szerencsére sokat tesznek azért, hogy mindenkiben megvilágosodjon: *a jó mérleggel kezdődik a kereskedelem.*

— Nem kenyerem a dicsekvés — szól újra Földi Béla —, de a járműjavítón belul a mi kis csapatunk talán a legaktívabb ha bármiféle társadalmi megmozdulásról van szó. A uzemi vetélkedőkön rendszeresen a vagonmérlegesek szerepelnek a legjobban, de a társadalmi munkában sem vallunk szégyent. Talán azt is megemlíthetem, hogy a járműjavító vezetői kozül nem egy vagonmérleges volt korábban. Mindezt azért mondtam el, hogy érzékelt sse m: megbecsülésünk nincs arányban a munkánkkal.

S. G.

Zavarja-e a pályaépítés és -fenntártás a vasútüzemet?

A vasúthálózat kiépítését követő időszakban csak az üzemeltetés során keletkezett pályahibák helyreállításával kellett foglalkozni. Ezt kézi erővel, a forgalom zavarása nélkül végezték el. Akkoriban még kicsi volt a forgalom, a pályafenntartás kevesebb gondot okozott. Nagy munkagépeket legfeljebb a nyomvonalak módosításakor használtak. Ha mégis sor került nagyobb munkaerő-összevonással végzett munkákra, a vágányzárakat helyileg engedélyezték.

Lényegében ez a rendszer maradt fenn a II. világháborút követő gyors helyreállítás időszakában is. Az 1950-ben alapított pályépítő szervezet építési tevékenységét már a forgalmi szervek bevonásával szabályozták, de a fenntartási munkálatok lehetőségét még mindig helyi forgalomszabályozással teremtették meg.

A technikai fejlődés — amely a népgazdasági tervekben is megfogalmazódott — nagymértékben növelte az áruszállítási igényeket. Ehhez nagyobb teljesítményű és tengelyterhelésű mozdonyok, kocsik kellettek. Növekedett a sebesség is. Ezzel párhuzamosan a pályaszerkezet korszerűsítése, az építési technológia fejlesztése is megindult. A magyar gazdaság munkaerőkereslete is a pályaépítő és -fenntartó tevékenység technikai, gépesítési fejlesztését sürgette.

Hamarosan megszületett a hézag nélküli felépítmény, s ezzel egyidejűleg megkezdődtek a különféle, az alépítményi korona megerősítését szolgáló eljárások, új gépeket konstruáltak, technológiai eljárásokat dolgoztak ki. Megkezdődött a vasúti pályák villamosítása, és a korszerű biztosítóberendezések telepítése.

Az új pályaszerkezetek, valamint a kiegészítő létesítmények építése természetesen több időt vett igénybe, így a vasúti forgalom csak korlátozott határok között mozoghatott. Ezért ki kellett dolgozni a vágányzárak tervezési rendszerét és törekedni kellett a fenntartási és építési munkálatok idejének csökkentésére, a gépek teljesítményének növelésére. A vágányzárakat kezdetben csak egyes kijelölt építési munkálatoknál tervezték, s 1975-től utasításban szabályozták.

A jelenlegi vágányzár-tervezési rendszert tíz év óta alkalmazzák, s bár teljes értékű érvényesülését számos tényező befolyásolja — például anyagellátás, szállítás, időjárás —, elmondható, hogy a vágányzárak tervszerű végrehajtás esetén, nem gátolják túlzottan a szállítási tevékenységet.

A tervezés lényege az, hogy a vasúthálózat egyes vonalain szükséges építési és fenntartási munkát úgy végezzék, hogy kerülő útirányokkal a vonatok közlekedhessenek. Ha autóbuszra kell átszállni, akkor erről az utasokat időben tájékoztatni kell. Célszerű a vágányzári napszakokon a menetrendet is módosítani. Az elegytovábbítást és rendezést is a vágányzárakhoz igazodva szabályozzák.

A vasút évi tervében általában 32-36 ezer órányi törzshálózati vágányzár szerepel. Napjainkban a forgalmat elsősorban nem a vágányzárak zavarják, hanem az, hogy pénzhiány miatt a szükségesnél jóval kevesebb pályát tudunk felújítani. Ezért a leromlott pályahálózaton sok a sebesség- és terhelési korlátozás, amely csökkenti a vonal átbocsátóképességét.

Fehérvári járműjavító

Teljesítették a nyereségtervet

A székesfehérvári járműjavító üzem 1985-ben a normaóras tervezés helyett önállóbb gazdálkodásra tért át. A váltás nem kis gondokat okozott a szervezésben, a nehézségeket pedig tetőzte, hogy az év második felében *a 30 milliós nyereségtervet 41 millióra emelték.* Mindezek ellenére az üzem kollektívája „hozta" a 41 milliót, az esztendőt 458 millió forintos bevétellel zárták.

Az üzem feladatai közül az alkatrészgyártás a legfontosabb: sok ezer féle alkatrész készül évente, elsősorban teherkocsikhoz és mozdonyokhoz. Tuniszi kooperációban — a Ganz-MÁVAG fővállalkozásában — a tervezett 74 kocsi helyett 80-at készítettek. Ennek a többletnek köszönhető — egyebek mellett —, hogy a megemelt nyereségtervet teljesíteni tudták.

Speciális vasúti kocsikat kevesebbet gyártanak, mint a korábbi években. 1985-ben mindössze 5 bugaszállító kocsi készült az Ózdi Kohászati Üzemek részére.

Az idei feladatok közül ismét a tuniszi megrendelés az egyik jelentős tétel: 140 Ks-kocsit kell az év végéig szállítaniuk. Az alkatrészgyártás értéke valamivel több lesz, mint tavaly volt: *167 millió forint értékben szándékoznak gyártani.* Az említett munkák mellett az idén 900 teherkocsi fővizsgát és 1050 futójavítást végeznek el.

Kommunista műszak

A füzesabonyi körzeti üzemfőnökség jászapáti vontatási kirendeltségének *Kilián György* szocialista brigádja az SZKP XXVII. kongresszusának tiszteletére kommunista műszakot szervez március elsejére. Az üzemfőnökség szocialista brigádjai is csatlakoznak az akcióhoz.

Napirenden a tranzitforgalom

Nemzetközi vasúti tárgyalás Nyíregyházán



A megállapodás aláírásának ünnepélyes pillanata

(Elek Emil felvétele)

A Szovjetunió és Jugoszlávia közötti, hazánkon áthaladó vasúti szállítások lebonyolításáról tartottak egyeztető tárgyalást február 10—12-e között Nyíregyházán. A vasúti küldöttségeket *dr. Bajusz Rezső*, a Magyar Államvasutak vezérigazgatója köszöntötte. A tranzitszállítások jelentőségéről szólva rámutatott: az országok közötti gazdasági együttműködés attól is függ, hogyan teljesítik az érintett vasutak a szállítási feladataikat. A múlt évi kedvezőtlen tapasztalatokon okulva most meg kell határozni azokat az intézkedéseket, amelyek segítik a szállítások zavartalan lebonyolítását.

A tervezett mennyiségek jó részét elszállították tavaly — állapította meg *Vlagyimir Kolpakov* szovjet vasútügyi miniszterhelyettes. Ennek ellenére a kemény hideg nehézségeket okozott, amit egyes szervezési, árufeladási hiányosságok is követtek. Emiatt egyenetlen volt a szállítás és fogadási gondok is előfordultak.

A vasúti áruszállításban meglévő nagyobb lehetőségeket hangsúlyozta *Zorán Nasztics*, a jugoszláv vasutak egyesülése ügyvezető bizottságának elnöke. Ennek alapján szeretnének nagyobb eredményeket elérni 1986-ban.

A tárgyalásokat két szakcsoportban folytatták. Az egyikben a külkereskedelmi volumeneket egyeztették, a másikban áttekintették az üzemvitellel, zavartalan forgalom lebonyolításával kapcsolatos kérdéseket *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes irányításával.

Az elmúlt évben a Szovjetunióból Jugoszláviába több mint 1,3 millió tonna árut szállítottak, amelynek az átrakását a záhonyi körzetben oldották meg. A MÁV vonalain a szállítási hatékonyságot erősen rontotta az időnként életbe léptetett forgalomkorlátozás, amely érvényes volt a Jugoszláviából érkező árukra is, amelyek mennyisége 800 ezer tonna volt.

Ebben az évben mindkét oldalon növekvő mennyiséggel számolnak. A Jugoszláviába irányuló forgalom jelentős tételei a mintegy 300 ezer tonna műtrágya és fa, valamint a nagy mennyiségű cement és szén. Ellenkező irányban a 200 ezer tonnával több tímföld szállítása jelenti a legnagyobb mennyiséget, mellette gépeket és berendezéseket, valamint fogyasztási cikkeket küldenek a Szovjetunióba. Összességében *a Jugoszláviába irányuló áru-mennyiség az idén is meghaladja az 1,3 millió tonnát, s mintegy 150 ezer tonna árut pedig harmadik országba (főként Olaszországba) küldenek, míg az ellenirányú forgalom egymillió tonna lesz.* Ez a záhonyi határforgalom mintegy 14 százalékát teszi ki. Bár a megállapodások úgy szólnak, hogy mindent megtesznek a zavartalan és ütemes szállítás érdekében, azonban sok függ a forgalom szervezésén, a határpontok fogadókészségén, hogy ne legyen fennakadás a megnövekedett tranzitszállításnál.

A tárgyalások a záró jegyzőkönyv ünnepélyes aláírásával fejeződött be.

L. B.

Határforgalmi verseny

Somoskőújfalu és Fülek határmenti vasútállomások több mint 30 esztendeje versenyben állnak egymással. A két határállomás vezetői a közelmúltban Somoskőújfalun értékelték a tavalyi munkát.

Az értékelésnél megállapították, hogy mindkét állomás 50-50 pontot ért el, az összteljesítmény alapján azonban Somoskőújfalu 2,98 százalékkal mégis jobbnak bizonyult. A vándorzászló így Somoskőújfalura került.

Sok mindenre választ ad

Az üzemviteli folyamatok elemzése

A MÁV alapvető feladata a népgazdaság szállítási igényeinek egyre növekvő színvonalon történő kielégítése. Másképpen fogalmazva, ez annyit jelent, hogy a fuvaroztatók által jelentkező szállítási igény kielégítését

— a kívánt időpontban,

— az elvárt időre,

— a szállítás tárgyának épségben való eljuttatása mellett és

— a fuvarozási szerződésben vállaltaknak megfelelően biztosítsa.

Az 1980-as évek elejétől a népgazdaság szállítási igényeit fokozottan romló eszközparkkal (kocsi, mozdony, pálya) és csökkenő létszám mellett tudjuk csak megoldani.

Önkéntelenül adódik a kérdés: hogyan növelhető megbízhatóságunk, ezáltal szállítási teljesítményünk és ennek eredményeként a realizált nyereségünk?

Természetesen úgy, ha a rendelkezésre álló munkaerő és eszközpark (kocsi, mozdony, pálya) egymáshoz rendeléseinek optimális arányát meghatározzuk.

Hogyan határozhatjuk meg az optimális arányt?

Erre egyértelműen nehéz, de nem lehetetlen válaszolni. A megoldás kulcsa a szállítási folyamat „követésében", azaz a MÁV rendelkezésére álló munkaerő és az anyagi eszközöknek a szállítási feladat teljesítéséhez térbeli hozzárendelésének viszonyában keresendő. E viszonyszám meghatározása jelen időszakban csak a tapasztalati és becsült értékek alapján ismert

Szállítási feladataink lényegében két fő folyamatra bonthatók:

1. *Személyszállítás.*
2. *Áruszállítás.*

A személyszállítási fő folyamat alapvető jellemzői:

— a szabályozottság,

— a rendszeresség,

— a viszonylagos pontosság,

— a biztonság.

Melyek az áruszállítási fő folyamat változásainak térbelileg jól elhatárolható fázisai, folyamatai?

1. A berakóállomási folyamat.
2. Továbbítási folyamat.
3. Útközbeni rendezési folyamat.
4. Kirakóállomási folyamat.

A fenti folyamatok láncolata egyben a MÁV áruszállítási feladatainak teljesítését szemlélteti térbelileg.

E folyamatokban egymáshoz rendelődnek az élő- és holtmunka elemei:

— *a munkaerő,*

— *a jármű (mozdony, kocsi)*

— *a pálya,*

— *az épületek, berendezések stb.*

Az egymáshoz rendelés eredményességét a ráfordítás és bevétel viszonya fejezi ki. A folyamat eredményességének megbízható számbavételére ismerni kell a ráfordításokat volumenben és forintértékben, de felmerülési helyenként az eredményt nem célszerű felbontani részekre, mivel az elszámolása központosított.

A folyamatelemzésnek nem lehet célja, hogy költséghelyenkénti eredményt kimutassunk. Viszont célja kell hogy legyen az egyes folyamatok — viszonylatonkénti költségigényének megbízhatóan bizonylatolt ismerete, azaz milyen az egyes folyamatok viszonylatonkénti költségráfordításainak aránya.

A bemutatott számszerű adatok közül kiemelve a ráfordításokat, megállapítottuk, hogy azok növekvő irányzatúak. Igaz, időközben jelentős árnövekedések voltak, azonban az árnövekedés mértéke kisebb volt mint a teljesítmények csökkenési üteme

A MÁV vezetése már korábban elhatározta, hogy meg kell valósítani az üzemviteli folyamatok mélyreható, úgynevezett normaalapokra helyezett elemzését. A vezérigazgatóságon a feladat végrehajtását biztosító szervezeti feltételként, 1985. augusztus 1-től létrejött az üzemgazdasági és folyamatelemzési osztály. A folyamatelemzési tevékenységet csak a fő folyamatokat jól ismerő szakemberek segítségével, egységes rendszerszemléletű megközelítésben és csoportmunkában lehet elvégezni.

A csoportirányítást a MÁV Vezérigazgatóságon a folyamatelemzési csoport látja el. Tagjai:

a) A vezérigazgatóság szűkebb értelemben vett szakmai (kocsiszolgálati, árufuvarozási, forgalomszervezési stb.) osztályainak egy-egy szakembere.

b) Az igazgatóságoknál a kereskedelmi és szállítási osztályok egy-egy szakembere.

c) A végrehajtó szolgálatnál a hálózat szempontjából meghatározó jelentőségű szolgálati helyek üzemmérnökei és üzemgazdászai.

A szervezetbe tartozó csoporttagok munkajogilag maradnak a jelenlegi szolgálati helyükön, de szükség szerint — az elvégzendő célfeladat jellegétől és nagyságrendjétől függően —, részt vesznek a hálózati feladatok megoldásában is. Hálózati jellegű tevékenységüket vezérigazgatósági megbízólevél alapján javasolhatják, természetesen a többletmunka megfelelő ösztönzésének biztosítása mellett.

A szállítási fő folyamatok elemzését térbelileg három elhatárolásban szükséges végrehajtani:

1. A feladási állomáson.
2. Útközben (vonalon és a rendezőpályaudvarokon).
3. Rendeltetési állomáson.

Legfontosabb feladat a teljesítmények és az ahhoz kapcsolódó élőmunka, eszközigény, valamint ezek pénzbeli normatív viszonyainak kimunkálása, illetve azok „élethez igazodó" folyamatos karbantartása, a nyereségorientált vállalati gazdálkodás eredményesebbé tétele érdekében.

Kimunkálandó feladatok:

Időnorma:

Adott feladat végrehajtásához szükséges normaidő, folyamatonkénti összevont értékben:

Kiemelten:

— a rendező-pályaudvari feldolgozás,

— rakodóhely-kiszolgálás és rakodás,

— az árutovábbítás, vonattovábbítás,

— a MÁV befolyásolási körén kívül eső tevékenységek.

Létszámnorma:

A folyamat (illetve a munka) biztonságos végzéséhez szükséges létszám az adott technikai feltételek mellett, ezen belül munkahelyenkénti bontásban

Teljesítménynorma: *(kapacitásnorma)*

Adott technikai berendezés és munkaerő megléte esetén az időegység (műszak, nap, hónap stb.) alatt létrehozandó teljesítmények naturális mértékegységben kifejezett érték.

Költségnorma: *(fajlagos költségfelhasználási normatíva)*

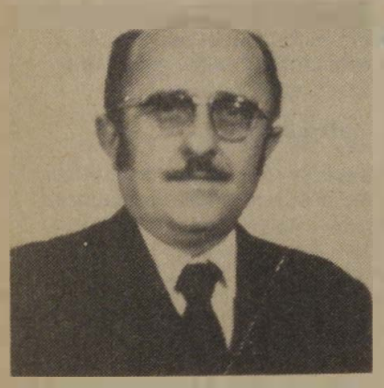
Az adott feladat végrehajtása eredményeként megvalósult teljesítmények létrehozásához szükséges pénzben kifejezett ráfordítás.

A feladatok közül meghatározónak tartjuk a ráfordítások, azaz a költségek alakulásának elemzését. Természetesen a költségek kimutatásában nem lehet az analitikus könyvvitelben előírtaknak megfelelő pontosságot biztosítani, mivel a MÁV jelenlegi számviteli rendszere ezt nem teszi lehetővé. A ráfordításokban közelítő, sőt egyes folyamatokban csak az arányok kimutatására van lehetőség.

A folyamatelemzés rendszerszemléletű megvalósításának kiindulási feltétele a már jelenleg is alkalmazott és nyilvántartott alapadatok rendszerbe foglalása, valamint az egyes tényezők közötti összefüggések mélyreható vizsgálata.

Dr. Iványi Imre

Egy gazdag életpálya négy évtizede



Molnár Gábor, a Keleti pályaudvar üzemfőnöke december 31-től nyugdíjas. Az elmúlt négy évtizedről azt mondta:

— Vasutasként, érettségi nélkül kerültem Pesten a tisztképzőre. Voltak köztünk postások, hajósok is. A tisztképző után számomra újabb vezetői tanfolyam következett, majd a MÁV Vezérigazgatóságra helyezték. Itt alig telt el két év és rám bízták Kecskemét állomás vezetését. Manapság ritka, hogy valaki nyolcéves vasúti múlttal a háta mögött egy ekkora állomás vezetésére kapjon megbízást, de az akkori idők ezt indokolták, hiszen a vasút feladatai nagyok voltak.

Molnár Gábor állomásfőnök lett egy nagy vasútállomáson anélkül, hogy vezetés-, vagy neveléselméletről hallott volna, de közben eszébe jutottak korábbi főnökének szavai:

— Fiam, kevés olyan vezető van, aki a fiatalokat tanítja. Aki segít, ahhoz kell odamenni!

Szerencséje volt: olyan munkatársakkal hozta össze a sorsa, akik szerették a vasutat, akik elfogadták fiatal kora ellenére. Ez segítette át az első akadályokon. Céltudatosan készült arra, hogy megfeleljen a bizalomnak. Nem szégyellt kérdezni, tanácsot elfogadni, számára nem jelentett presztízsveszteséget, ha segítették. Közben képezte magát. Leérettségizett, majd elvégezte a főiskolát is. Múltak az évek. Szolgálati érdekből hamarosan áthelyezték Békéscsabára. Megszerette Kecskemétet, nem kívánkozott máshová, de akkor teljesíteni kellett a parancsot, amelynek szövege így kezdődött: *„Áthelyezem Önt, szolgálati érdekből!. . .*" És nem volt, nem lehetett vita! Békéscsabán akkoriban a főnökök évenként váltották egymást a vasútállomáson. Rossz volt a légkör. Akkor bukott le ott egy vagonokat dézsmáló 42 tagú bűnszövetkezet. Ilyen előzmények után kellett újjászervezni, a bizalom kötőanyagával megszilárdítani az emberi kapcsolatokat. Mindez négy-öt év alatt sikerült. Kialakult egy szilárd vezetői stáb. A vasútállomás rohamosan fejlődött. Mozdonyszínek épültek, villamosították a vonalat, szociális épületet emeltek, felújították a felvételi épületet. Szép és gazdag évek következtek. A munkatársakkal már félmondatokból is értették egymást. Örömmel dolgoztak együtt.

Molnár Gábor 1945-ben lett kommunista. Fiatalon, késő éjszakáig tartó beszélgetéseken értette meg, hogy mit kell tennie, hogy az ő élete és a mások élete új vágányokon induljon el. 1947-ben egy szakszervezeti tanfolyamra küldték. Ez is segítette a belső összefüggések megértésében, a politikai tisztánlátásban. 1958-ban belépett a munkásőrök közé, ahol a szolgálatot huszonnyolc éve nem érzi fárasztónak, pedig ez a kötelesség is sok időt vett el a családtól. A közéletben is szerepet vállaló Molnár Gábor 14 évig volt a Békés Megyei Tanács, nyolc évig pedig a Békéscsabai Városi Tanács tagja. 1970-ben megválasztották a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségébe ahol az üzemviteli bizottság tagja volt 1985-ig.

— 1977-ben elhagytam Békéscsabát és huszonhárom év után ismét „kezdő" lettem. — folytatja. *— Kineveztek a vasút legnagyobb személypályaudvara főnökévé a Keleti pályaudvarra. Itt 1981-től már üzemfőnökként végeztem a munkát*

— Ez a megbízatás még több gonddal járt

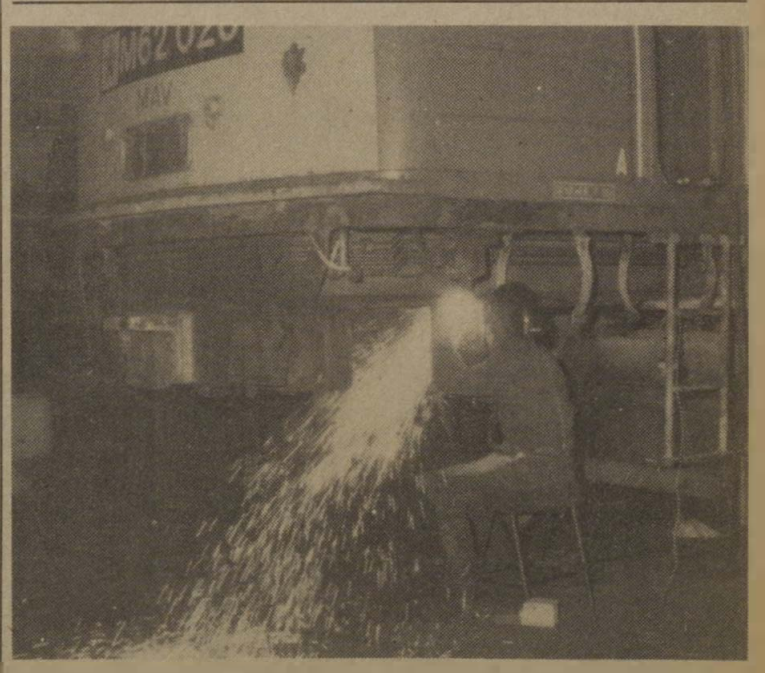
— Igen nagy volt a feladat. Naponta 60 ezer utast szállítottak a vonatok. Meg kellett tanulnom a menetrendet, a gép- és szerelvényfordulókat, és utolsósorban meg kellett ismerni több száz munkatársam képességeit. Már akkor is sok gondot okozott a létszámhiány. Szerencsére kipróbált, sokat tapasztalt vasutasok szolgáltak a frekventált munkaterületeken.

— Mi volt a legnagyobb siker az életében?

— Talán az, hogy főnökségem ideje alatt Békéscsaba vasútállomás tizenhétszer nyerte el a Kiváló Csomópont, s kétszer a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját. A rosszat elfelejti az ember, a szép emlékek pedig tovább élnek — mondja, aztán a családról a feleségéről beszél, aki mindig biztosította számára a kiegyensúlyozott életet, a munka utáni gondtalan pihenést.

Molnár Gábor harminckét évig dolgozott vezető beosztásban. A vasutasok, akik ismerik, megsüvegelik, ha találkoznak vele, mert ma is szeretik, tisztelik.

Szabó Béla



Az Északi Járműjavítóban Kaposvári Mátyás villanyhegesztő RACAL-márkájú angol védőálarcban gyalulja a villanymozdony mellgerendáját

(Tüttő Tibor felvétele)

Még lehet jelentkezni

Várja a diákokat a Mechwart András Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet



A szakmunkásképző impozáns épülete (A szerző felvétele)

A szakközépiskolák között egyre rangosabb helyet foglal el a századvég híres feltalálójának, *Mechwart Andrásnak* nevét viselő intézet. Az iskolában 750 diák tanul vasúti-műszaki ismereteket. Hamarosan tíz éve lesz annak, hogy az első diákjai beléptek az osztályokba. Ez alatt a rövid idő alatt szinte hozzánőtt az iskola a vasúthoz. Ahogy változott a pályákon, járműjavítókban, gépjavítókban és pályaudvarokon a személy- és áruszállítási igény, úgy alakult az iskolában a tanterv, az osztályok száma, a képzés módszere.

A Mechwart András szakközépiskolában ma közel száz, jól felkészült pedagógus és szakoktató foglalkozik a vasutat élethivatásnak választó diákokkal. Az osztályokban hagyományosan harmincan tanulnak. Ebben az évben több osztályt az Északi Járműjavító oktatási részlegébe kívánnak helyezni, hogy leendő munkahelyükön tanuljanak, gyakoroljanak a jövő szakemberei.

A felvételi során *a vasutasszülők gyermekei elsőbbséget élveznek.* (A jelentkezés ugyanúgy történik, mint más iskolák esetén.) A beiskolázást több vasúti szerv végzi, elsősorban olyan üzemek, ahol már most számítanak a végzősökre.

A túljelentkezés ebben az iskolában sem ismeretlen jelenség. A forgalmi és a biztosítóberendezési osztályokban kétszeres, a többi szakokon valamivel alacsonyabb a jelentkezési arány.

Az idei tanévben is van választék a szakmákat illetően. Egy osztály 2+3-as rendszerben vasútüzemi technikusi oklevelet ad diákjainak. Három osztály 4+1-es rendszerben szakmunkásokat képez; ők az ötödik év után vasúti gépésztechnikusi oklevelet kapnak. Talán a legnépszerűbb a távközlő és biztosítóberendezési szak. Az iskola ebből egy osztályt indít, ami egyelőre négyéves, de tervezik, hogy ezen a szakon is lehet majd technikusi oklevelet szerezni. A hagyományos szakmunkásképzés hároméves: szeptemberben két osztályt indítanak villanymozdony-szerelők, egyet dízelmozdony-szerelők részére.

Az eddigi tapasztalatok szerint a végzettek 25 százaléka a győri főiskolán folytatja tanulmányait és a tehetséges diákokat a műszaki egyetem is várja. Akik a munkát választják a szakközépiskola befejezése után: *16-22 forintos órabérrel kezdhetnek a vasút különböző területein.*

Az iskolába a fővárosiaknak március 12-ig, a vidékieknek március 20-ig lehet jelentkezni. A felvételi vizsgák március végén lesznek, az eredményről április 15-ig küld értesítést az iskola; ekkor közlik azt is, hogy a kollégium tudja-e fogadni a jelentkezőket (Az iskola címe: *Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet, 1118 Budapest XI., Rimaszombati út 2—8.)*

Zelman Ferenc



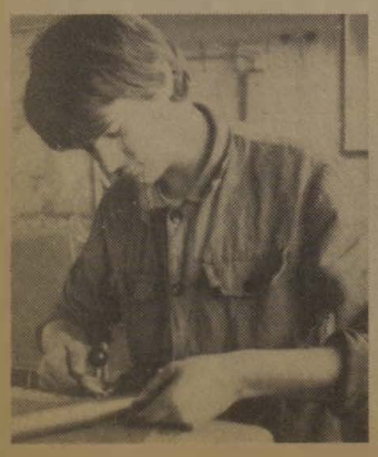
JÁSZKISÉR

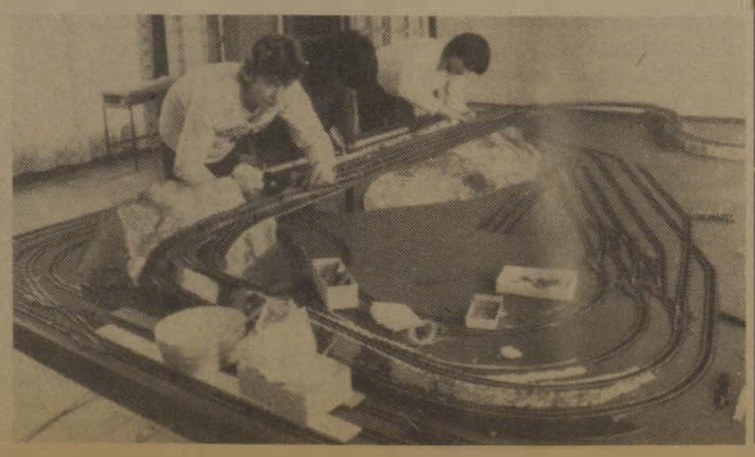
Száz tanuló készül a szakmunkásvizsgára



A jászkiséri gépjavítóban a nemrég átadott új ipari tanműhelyben száz tanuló készül a szakmunkásvizsgára. Az idei tanévben már 120-ra számítanak az üzem vezetői. Erre minden remény megvan, hiszen a környező általános iskolákkal jó kapcsolatban vannak. Az sem hátrány, ha az üzemben dolgozó munkások gyermekeiket ajánlják ebbe az iskolába. Közös érdek ez Jászkiséren, mert nemcsak a műhelyekben várnak fiatalokat. A gépkezelőkre, gépjavítókra, s tavasztól őszig a gépláncokon dolgozó szakemberekre is igen nagy szükség van. A számítások szerint a következő 15 évben hatszáz gépkezelőre lesz szükség. Jelenleg 230-an vállalnak ilyen munkát. Ez azt jelenti, hogy nemcsak az ipari tanulók, hanem a tanfolyamokon részt vevő más szakterületről jelentkezők képzéséről is gondoskodni kell a közeljövőben.

Zelman Ferenc képriportja





Védnökség-vállalásra szólít a MÁV-Vezérigazgatóság KISZ-bizottsága

Vasutasfiatalok!

A Magyar Államvasutaknál jelenleg 132 ezren dolgoznak, ebből 44 ezer a harminc éven aluli fiatal. Mint az köztudott, az MSZMP Központi Bizottsága 1984 októberében külön ülésen foglalkozott az ifjúság helyzetével. A fiatalokkal kapcsolatos kérdések nagy teret kaptak pártunk XIII. kongresszusán és annak dokumentumaiban is. A fiatalokkal való törődés a társadalmi fejlődés alapvető feltétele is. Ezért született meg többek között 1985-ben a SZOT határozata, amely a szakszervezetek ifjúsági tagozatai létrehozásának alapelveit tartalmazza.

A vasúti ifjúsági parlamentek, a termelési tanácskozások is bizonyítják, hogy a fiatal vasutasok rászolgáltak a bizalomra, mert magukénak érzik a vállalatot, s e nehéz helyzetben is vállalják a gondokat, törekednek a jobb eredmények elérésére. Kezdeményezéseiket, erőfeszítéseiket elismerik a MÁV vezetői is.

A fiatalok hatékonyabb érdekképviselete a 22 ezer tagot számláló vasutas KISZ-szervezetek feladata kell hogy legyen. Pártunk ifjúsági szervezeteinek aktív politizálással, példamutatással kell megnyerni valamennyi fiatalt a gazdasági munkát segítő elképzelések megvalósítására. *A Magyar Államvasutak vezérigazgatója a vasutas KISZ-szervezeteknek a VII. ötéves terv időszakára érvényes gazdasági feladatot jelölt meg. Ennek sikeres teljesítése érdekében a MÁV-Vezérigazgatóság KISZ-bizottsága védnökségvállalásra szólítja fel a KISZ-szervezeteket a MÁV VII. ötéves tervének gazdasági célkitűzései felett.*

A megbízatás a KISZ-szervezeteknek szól, de a vasút gazdasági, politikai vezetőinek bizalmát valamennyi fiatal élvezi. Az öt év gazdasági munkája feletti védnökség ösztönző erő kell hogy legyen valamennyi fiatal számára. A jövő vasútjáért, egy hatékonyabb üzemelő vállalatért közös erőfeszítésre van szükség. Ennek érdekében össze kell fogni KISZ-esnek és KISZ-en kívülinek, szakmunkásnak és mérnöknek, vezetőnek és beosztottnak, fiatalnak és idősnek egyaránt.

Sarusok, kocsirendezők!

Mindannyian tudjuk, hogy a munkakörülmények még nem minden szolgálati helyen elfogadhatók. A technikai, szociális körülmények nehezítik munkájukat, s ez az anyagi megbecsülésben sem jut mindig kifejezésre. A MÁV e nehéz gazdasági helyzetben is célul tűzte a rendező-pályaudvarok korszerűsítését, az ott dolgozók szociális és munkakörülményeinek javítását. Az a cél, hogy a jövőben a teljesítmény arányában növekedjen a bérezés. Amíg a technikai feltételek nem javulnak, addig a sarusok és kocsirendezők kétkezi munkája lesz a vasúti fuvarozás eredményességének alapja.

Ha csökken a félregurítások száma, és a gurításból, síktolatásból eredő károsszeg, vagy az előírásoknak megfelelő a vonat-összeállítás, akkor már lényegesen javulhatnak az eredmények. Az ebben a munkakörben dolgozó fiatalok ügyeljenek arra, hogy hibájukból ne legyen rakományigazítás, kocsisérülés, vonatveszélyeztetés, vagy gép- és váltórongálás.

Kocsivizsgálók, mozdony- és kocsijavítók! Műszakiak!

A vasúti közlekedés technikai, műszaki és biztonsági feltételeinek megteremtése, a hibák feltárása, kijavítása napjainkban nagyon fontos feladat. Köztudott, hogy a járműpark egy része már selejtezésre érett. Ezek javítása nem könnyű feladat. Főként akkor nem, ha a körülmények sem ideálisak, ha nincs mindig alkatrész, ha a biztonságot néha alá kell rendelni a fuvarozási kényszernek. Népgazdaságunk anyagi helyzete ma még nem teszi lehetővé az eszközök teljes felújítását, ezért ilyen körülmények között kell teljesíteni fuvarozási feladatainkat. Ennek viszont elengedhetetlen feltétele a lelkiismeretes, minőségi munka.

Váltókezelők, forgalmi szolgálattevők! Üzemviteli dolgozók!

A vasúti közlekedés alapja a kifogástalan üzemviteli munka. Köztudott, hogy ezt sokszor létszámgondok, szervezetlenség, műszaki hiba vagy egymásnak ellentmondó rendelkezések nehezítik. Igaz azonban az is, hogy a feltételek az elmúlt években sokat javultak. Automata térközök, sorompók, hőnfutásjelzők, KÖFI-berendezések jelzik a technika térhódítását.

A vasút vezetői bíznak abban, hogy a jövőben kevesebb lesz a késett jelzőkezelés, a vonatfeltartóztatás, csökken az aláváltások, a vonatveszélyeztetések száma. Számítanak arra is, hogy az utasokkal, ügyfelekkel udvariasabban bánnak, és hatékonyabb lesz a munkaszervezés, a vontató járművekkel való gazdálkodás.

Mozdonyvezetők, mozdony- és személyzetirányítók!

A VII. ötéves tervben sajnos az anyagi lehetőségek miatt nem lehet a vasút mozdony- és kocsiparkját lényegesn korszerűsíteni. A létszámhelyzet sem változik. A nagyobb feladatokat tehát csak jobb szervezéssel, hatékonyabb munkával oldhatjuk meg. Nagyon sok minőségi mutató kedvező alakulása függ a mozdony- és személyzetirányítóktól, a mozdonyvezetőktől.

A jövőben meg kell találni a lehetőséget arra, hogy kevesebb legyen a gépre és vonatra várás, több legyen a hasznos munka. Tudjuk, hogy az irányítás szervezetlenségét, a felelőtlen munkát nem lehet a másik dolgozó túlmunkájával pótolni! Ezért nem szabad szemet hunyni a vezénylési és irányítási hibák felett.

Jegyvizsgálók, személypénztárosok, kocsitakarítók!

Azt szokták mondani, hogy a vasút kirakata a személyfuvarozás. Az ott dolgozók munkája, magatartása alapján ítéli meg vasutasainkat a társadalom, a közvélemény. Tudjuk, hogy a jegyvizsgálók sokszor 300 órát is dolgoznak havonta, hogy a személypénztárosok — a munkahelyi miatt — gyakran türelmetlenek az utasokkal, hogy a kocsitakarítók anyagi elismerése nem elég ösztönző. Ennek ellenére meg kell találni a lehetőséget e kollektíváknak arra, hogy munkájukkal kivívják az utasok szimpátiáját.

Fuvarszervezők, árupénztárosok, raktárnokok! Kereskedelmi dolgozók!

A vasút nyereségét lényegesen befolyásolja az árufuvarozás minősége. A jövőben lényegesen változtatni kell a vasút kereskedelmi politikáján. Nagyon fontos, hogy a feladott áruk pontosan és épségben érkezzenek a címzetthez! Vissza kell szerezni a fuvaroztatók bizalmát. Sok tehát még a tennivaló. Sok múlik azon, hogy a vagonokat időben a kirakodási helyre állítsák, és az illetékes vállalat is időben értesüljön a szállítmány érkezéséről. Nagyon sok pénzt takaríthatunk meg az ezen a téren végzett jó munkával. A vasút érdekei azt kívánják, hogy a vagonokat ne tekintsék a szállítatók raktárnak, és a kocsisérülések, árukárok megállapításánál a vasút érdeke kerüljön előtérbe.

Pályamunkások, gépkezelők! Biztonságberendezési, távközlési dolgozók, műszerészek! Villamosfelsővezeték-szerelők!

A vasúti közlekedés e szakmák képviselői nélkül aligha lehetne biztonságos. A pályán dolgozni mindig nagy felelősség. Nem lehet mindegy, hogy milyen biztonsággal közlekednek a vonatok, hogy milyen gyakran romlanak el a berendezések, hogy meddig tart a vágányzár. Az ezeken a szolgálati helyeken dolgozó fiatalok sokat tehetnek e célok megvalósításáért.

Oktatótisztek!

Aki a vasúthoz szegődik, az a szakmát, a vasutat az oktatótisztek segítségével ismerheti meg. Nagy felelősség ez. A jövő útja az, hogy az oktatás színvonalát audio-vizuális technika és különféle szemléltetőeszközök segítsék. A lelkiismeretességet azonban a gépek nem pótolhatják. Az oktatótiszteknek arra kell törekedni, hogy az újfelvételesekkel megszerettessék a vasutat, hogy azt a fiatalok is élethivatásnak tekintsék!

Fiatalok!

Legyetek kezdeményezők! Minden poszton törekedjetek a munka színvonalasabb ellátására, vegyétek észre és jelezzétek a hibákat, észrevételeitekkel, ötleteitekkel segítsétek a szolgálati helyek vezetőit. Ezzel is hozzájárulhattok a VII. ötéves terv sikeres teljesítéséhez!

A MÁV-Vezérigazgatóság KISZ-bizottága

A szakmunkástanulókért

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség vontatási részlegénél több mint három évtizedes hagyománya van a szakmunkásképzésnek. Régebben az elméleti alapokat a makói, majd a szolnoki iparitanuló-intézetekben, a szakmai gyakorlatot pedig a békéscsabai fűtőház műhelyeiben sajátították el a fiatalok.

A korszerű vontató és vontatott járművek békéscsabai telepítése után szükségessé vált a szakmunkás-utánpótlás folyamatos biztosítása, a helyi képzés. Ez a 70-es évek elején valósult meg. A 611-es számú *Alfredo Lima Szakmunkásképző Intézetben* vasúti járműszerelő és a dízelmozdony-szerelő szakmában, majd a nagyvasúti villamosjármű-szerelő szakmában is megindult a képzés.

A pályaválasztás előtt álló fiatalok körében legkedveltebb a nagyvasúti villamosjármű-szerelő szakma. Az utóbbi években a vasúti járműszerelő szakmában (az érdeklődés hiánya miatt) nem tudnak osztályt indítani.

A szakmunkástanulók érdekeinek védelmében, a tanulmányi feltételek biztosítására együttműködési megállapodást kötött a 611-es számú Szakmunkásképző Intézettel az üzemfőnökség és a békéscsabai vasúti csomópont KISZ-bizottsága. A KISZ-esek vállalták, hogy az első- és másodéves szakmunkás tanulókat — mivel ők szervezetileg az iskola KISZ-szervezetéhez tartoznak — rendszeresen meghívják rendezvényeikre. Az utolsóéveseket — az előzetes megbeszélések után — félévkor saját KISZ-tagjaik sorába igazolják át. *Tanulófelelőst is választottak, aki állandó kapcsolatot tart az iskola és a munkahely között.* A munkásfiatalok pedig politikai vitakört, közös sport- és kulturális vetélkedőket szerveznek a tanulók részére. A szakszervezeti jogok és hatáskörök megismerése érdekében szakszervezeti fórumokra hívják meg őket.

A legjobbakkal már az első félévkor társadalmi ösztöndíjszerződést köt az üzemfőnökség.

Mozgósítható tartalék

A szellemi kapacitás

A magyar gazdaság egyik „sorskérdése" hosszú idő óta. Hogy miképp lehet kibontakoztatni az intenzív jellegű gazdasági fejlődést dinamizálni a gazdaságot, s rajtuk keresztül emelni a lakosság életszínvonalát. Nemrégiben az országgyűlés a VII. ötéves tervről szóló törvényjavaslatot vitatta, újra és újra szóba került a gazdaságszerkezet korszerűsítése, átalakítása. *Faluvegi Lajos* miniszterelnok-helyettes például így fogalmazott: „*A megújulás motorjava az iparnak, benne különosen a feldolgozó ipar műszakilag legfejlettebb, versenykepes vállalatainak és tevekenysegenek kell válnia.*"

Intenzív fejlődés, dinamizált gazdaság, műszaki előrehaladás — ezek elérése a feladat. Nem könnyen véghez vihető program. Minden tartalékunkat meg kell hozzá mozgatni, be kell vetni. És vannak is tartalékaink. A szervezés, a fegyelem, a tervszerűség színvonalának emelése például azon tartalékaink sorába tartozik, amelyekhez sokkal több belátás, munkaszeretet és becsület kell, mint pénz. Legértékesebb tartalékaink közé tartozik a tudás is. Mondhatjuk *ha a dinamizálás motorja az ipar, akkor e motor hajtoanyaga a műszakiak tudomanya.* Mindenkinek arra kell törekednie, hogy ez a nemes hajtóanyag minél magasabb „oktánszámú" legyen. Minél több friss, korszerű, könnyen hasznosítható műszaki ismeret gyarapítsa mérnökeink korábban megszerzett értékes tudásanyagát.

A jól képzett, kreatív szellemű és felelősséget is vállaló szakemberek azok, akik az eszközhiányos időszakban is képesek lehetnek a műszaki-technikai haladás elomozdítására. Arról a csaknem 200 ezer műszaki értelmiségiről van szó, akik a vállalatoknál, kutatóintézetekben tevékenykednek.

Vállalataink technikája, technológiája — egy-egy kis sziget kivételével — általában a hatvanas évek végén, a hetvenes évek elején létező nemzetközi színvonalnak felel meg. A műszakiak derékhadának ismeretei nagyjából ugyancsak 10-15 évvel ezelőtti időszak jegyeit viselik magukon; *a 10-15-20 évvel ezelőtt megszerzett tudásanyagból próbálják megtervezni a jövő technikáját.* Így nem csoda, hogy a hazánkban gyártott termékek műszaki-technológiai színvonala is ezt a tudásanyagot tükrözi. A licencek, know-how-k alkalmazása sem hoz kellő eredményt, hiszen az azokat honosító műszakiak nincsenek felvértezve a legfrissebb ismeretekkel. A frissen végzett műszakiak pedig hiába ismerik a technikai újdonságokat, ha az iparvállalatok még nem képesek a technikai megújhodásra.

A műszaki fejlődés gyors tempója, a mind nagyobb mértékű specializáció a továbbképzés és az átképzés iránti igény növekedését teszi szükségessé. Ezért a műszaki alapműveltség karbantartására, a speciális szaktudás megszerzésére, felfrissítésére, bővítésére van szükség. *Társadalmi érdek ez,* a gazdaság továbbfejlesztésének alapvető érdeke és ma már elmondhatjuk, hogy személyes érdek is. Az alkotó műszaki szakemberek, a szakmunkások, a műszaki vezetők, a kutatók, fejlesztők munkakedvének növelése, alkotókedvük felébresztése többféle módon lehetséges. *Ennek legkönnyebben elérhető formája a továbbképzés.* A minden műszaki — mérnök, technikus — számára hozzáférhető továbbképzés, mely friss szakmai ismereteket nyújt, segíti a speciális tudás megszerzését.

Az országban sok helyütt és váltakozó sikerrel folyik szakmai továbbképzés, egy-egy vállalat belső műszaki tanfolyamok segítségével igyekszik behozni lemaradását. Csakhogy e tanfolyamok lehetséges előadóinak általában ugyancsak szükségük lenne a legfrissebb elméleti és gyakorlati ismeretekre, hiszen műszaki alapismereteikre esetleg nem tegnap tettek szert.

A műszaki értelmiség egyik legismertebb, de talán nem kellőképpen kihasznált továbbképzési lehetősége *a Budapesti Műszaki Egyetem Mérnök Továbbképző Intézetében folyó munka.* Ebbe szeretnénk betekintést adni, segítve ezáltal egyrészt a vállalatok vezetőit, másrészt a műszakiak választását: hogyan tarthatnak lépést a legfrissebb technikai, technológiai ismeretekkel, hogyan őrizhetik meg szellemi frissességüket, hogyan alkalmazhatják a technikai újdonságokat munkájukban.

Dr. Horváth Attila, a Mérnök Továbbképző Intézet igazgatója így jellemzi az intézet munkáját.

— *A magyar vállalatok gépparkjának műszaki színvonala jelentősen elmarad az élvonaltól és a rajtuk előállított termékek minősége, korszerűsége is azt mutatja, hogy még a meglévő lehetőségeinket sem használjuk ki maradéktalanul.* A műszaki fejlesztés jelene és jövője mára az érdeklődés középpontjába került. Olyan mértékű technikai, technológiai korszakváltás zajlik a világban, amilyenre az ipari forradalmak óta nem volt példa. Hogy mást ne említsek, a mikroelektronika, az automatizálás, a számítástechnika mai életünk minden területét meghatározza, és bármennyire magas színvonalú az egyetemi, főiskolai oktatás, az ott szerzett tudással egyetlen mérnök, egyetlen műszaki sem elégedhet meg. Az pontosan az induláshoz elég. Ahhoz, hogy pályára kerüljön valaki. Ahhoz azonban kevés, hogy végig is futhassa vele a pályát 30-40 éven át. Azt hihetnék, hogy ez minden iparvállalati vezető, minden műszaki számára egyértelmű. Sajnos, a tapasztalataink nem a legkedvezőbbek. Ahogy a gazdálkodás feltételei szigorodnak, úgy szorul háttérbe a szellemi megújulásra, a legújabb technikai ismeret megszerzésére való hajlandóság. A vállalatok egy részénél felesleges pluszköltségnek tekintik a szakmai továbbképzést, és éppen arról feledkeznek meg, milyen óriási lehetőségek rejlenek a „szellemi kapacitásokban".

Ajánlás vagy utasítás?

Hozzászólás a Vitatható utasítások című cikkhez

Érdeklődéssel olvastam a *Magyar Vasutas* 1985. november 14-i számában megjelent *Vitatható utasítások* című cikket. Vártam a vezérigazgatóság illetékeseinek a válaszát is, de hiába.

Egyetértek a cikk szerzőjével, hiszen amiről írt, az aktuális. „Az új F2-es számú utasítás és a menetrendfüggelék szerint a vonatok rendes terhelése a szolgálati menetrendkönyv 8. táblázatában található, amelynél nagyobb terhelésű vonatok is közlekedtethetők a VI. táblázatban megadott értékig . . ." — olvashattuk a cikkben. Ez a nem egészen szakszerű fogalmazás azóta is sok vitát kavart, mert a mozdonyszemélyzet általában nem vállal a „rendesnél" nagyobb terhelést.

Gőzösterheléssel

A szerző adatokkal bizonyítja, hogy a szolgálati menetrendkönyv — például *Veszprém* és *Székesfehérvár* viszonylatban —, csak a legnagyobb terhelési szakaszra ad útmutatást, terhelési határt, amelynek az a következménye, hogy az M62-es sorozatú mozdonyok Várpalota és Székesfehérvár közötti kisebb terhelési szakaszon, megközelítően olyan súlyú vonatokat továbbítanak, mint valamikor a 324-es és a 328-as sorozatú gőzösök.

A többévi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a menetrendfüggelék 6A és 6B táblázataiból nem határozható meg *a megengedhető legnagyobb vonatterhelés,* valamint *a viszonylatokon adódó szakaszok rendes terhelése.*

A menetrendfüggelék 6. táblázatában ez olvasható: „A 6A, a 6B és a 6C táblázatok azokat a megengedhető legnagyobb vonatterheléseket tartalmazzák, amelyeket túllépni nem szabad.

A 6A táblázat a vontatójárműre jellemző, kritikus sebesség fölé felgyorsítható vonatterhelések legnagyobb értékeit tartalmazza, a terhelési szakasz függvényében.

A 6B táblázat a vontatójármű megengedhető tartós igénybevétele alapján előírt legnagyobb vonatterheléseket tartalmazza, a terhelési szakasz függvényében.

A 6C táblázat a vonókészülék igénybevétele alapján megengedhető legnagyobb vonatterheléseket tartalmazza a terhelési szakasz függvényében.

Kinek a feladata?

A menetrendfüggelékben azonban nem található, kinek a feladata a megengedhető legnagyobb vonatterhelés meghatározása. Feltételezem, hogy ez a tehervonat indulása előtt a forgalmista, a vonat- és a mozdonyvezető önként vállalt feladata lehet. A vonatterhelés megállapításakor tehát, valakinek az előbbi táblázatok alapján kell a legkisebb értéket a legnagyobb terhelésnek tekinteni, figyelembe véve még a 6/II táblázatban feltüntetett vontatómotorokra megengedett legnagyobb áramfelvételt is.

A V43-as, 3000 LE névleges teljesítményű villamos mozdonyra a 6A táblázat I. terhelési szakaszon 4000 tonna, a 6B táblázat 60 km/óra sebességnél ugyancsak 4000 tonna súlyú vonat továbbítását engedélyezi.

A 4000 tonna súlyú vonat I. terhelési szakaszon, 60 km/óra sebességgel való továbbításához 4025 LE tartós teljesítmény szükséges.

Másik példa: A V63-as, 5000 LE névleges teljesítményű villanymozdonyra a 6A táblázat I. terhelési szakaszon 4800 tonna, a 6B táblázat, 70 km/óra sebességen ugyancsak 4800 tonna súlyú vonat továbbítását engedélyezi. Pedig ilyen súlyú vonat vontatásához 6326 LE tartós teljesítmény szükséges.

Hasonló a helyzet a dízelmozdonyokat illetően is. A leírtak alapján egyértelműen megállapítható, hogy a 6A és a 6B táblázatokba írt *„A vonatok megengedhető legnagyobb vonatterheléseket" a mozdonyok nem képesek vontatni!* Ezért elismerést érdemelnek mindazok a mozdony- és vonatvezetők, forgalmi szolgálattevők, akik ismerve a mozdony vonóerejét — a vonalismeretük birtokában, a lejtviszonyok kihasználásával — *a rendes terhelésnél nagyobb súlyú vonatokat továbbítanak a mozdony károsodása nélkül.*

Felmerül azonban a kérdés: a táblázatok szerkesztői miért írtak irreálisan nagy súlyú vonatokat a különböző mozdonytípusokhoz?

Így ráfizetünk

Jogosan hiányolja a szerző, a Vitatható utasítások című cikkében, hogy mind a szolgálati menetrendkönyvekben, mind pedig *a menetrendfuggelékben nem található a viszonylatok kisebb terhelési szakaszaira engedélyezett rendes vonatterhelés.* Ennek hiánya okozza azt, hogy nagy teljesítményű mozdonyok olyan súlyú vonatokat visznek egyes viszonylatokban, *mint valamikor a gőzösök.*

A terhelési szakasz és a sebesség függvénye alapján készült táblázat hiánya fékezi az elegymozgást, csökkenti a vonóerő kihasználását, növeli az energiafogyasztást, a munkaerő-felhasználást stb.

Elgondolkodtató még az is, hogy *az említett táblázatokban feltüntetett vonatsúlyok nem kötelező érvényűek, azok csak ajánlásoknak tekinthetők! Minden műszaki utasításnak egyértelműnek, végrehajthatónak kell lenni!*

A menetrendfüggelék a vonatforgalom gépészeti utasítása. Az üzembiztos vontatás megköveteli, hogy a menetrendfüggelék 6. táblázata — a terhelési szakaszok és a sebesség függvényében — azokat a vonatsúlyokat tartalmazza amelyeket a vontatójárművek a terhelési próbákon kellő biztonsággal vontattak. Ennek bevezetése megszüntetné a több éve tartó vitákat, és nem utolsósorban lehetővé tenné a mozdonyok jobb kihasználását.

Harmati Sándor,
a közlekedési tudományok kandidátusa, a vasutasszakszervezet társadalmi munkatársa

Ötvenöt szál szegfű a mozdonyon

Búcsú a vezérállástól

Prekopcsák Mihály, a debreceni körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője november 25-én, reggel öt órakor jelentkezett szolgálatra a 6320-as számú vonathoz. Az utolsó hivatalos útjára indult a mozdonyon. Sokat gondolt erre a napra, izgult. Elkísérte az állomásra felesége, két gyermeke és két unokája is. *A felesége 55 szál piros szegfűvel díszítette fel a vezérállást és a mozdony elejét.*



A népszerű mozdonyvezető búcsúútjáról tudomást szereztek a Mátészalka és Debrecen közötti vonal állomásainak vezetői és forgalmi szolgálattevői is. Megkülönböztetett tiszteletadással köszöntötték az utolsó szolgálatot teljesítő vezért. Mátészalkán az üzemfőnökség társadalmi és gazdasági vezetői üdvözölték Prekopcsák Mihályt. A szolgálat átadása után pedig Debrecenben rendeztek kis ünnepséget a tiszteletére.

A mozdonyvezető-táska, amely több évtizedig hűséges kísérője volt, az unokák becses játékszere lesz.

Mit érez most, amikor végleg búcsút mond a mozdonynak? — kérdeztem, amikor leszállt a vezérállásról.

Feledhetetlen út volt, de egy kicsit elszomorít, hogy búcsúznom kell ettől a nagyon szép, de egyben nagy felelősséget is követelő pályától. Én örülök, és szerencsének mondhatom magam, hogy teljesült a gyermekkori vágyam. 1952. július 11-én vettek fel a debreceni fűtőházhoz salakolni, fűtni. Később fűtő, majd kenő lettem. A különféle szakvizsgák letétele után vezethettem a gőzöst.

— Szívesen emlékszik a gőzösön töltött évekre?

— Igen, hiszen a múltat gyakran megszépíti az emlékezet. Pedig nem volt könnyű a gőzösön szolgálni. Nyáron a meleg, télen a hideg kínzott bennünket. Amikor a tartalék gépeken fűtöttem a kéziféket is kellett tekergetni. A szolgálat végére már megfájdult a derék és a tenyéren is sajgott egy-két vérhólyag. Akkoriban előfordult, hogy 50-60 órát is távol kellett töltenem a családtól. Ma már a korszerű villany- és dízelmozdonyokon könnyebb a szolgálat. Én 1966-ban kerültem a dízelre.

Prekopcsák Mihály sok fiatalt nevelt jó vasutassá. Lelkiismeretes, odaadó munkáját több kitüntetéssel is elismerték. Büszke arra, hogy a harmincöt esztendei, balesetmentes vasúti szolgálati ideje alatt egyszer sem késett el, mindig pontosan jelenkezett szolgálattételre.

Simon Ödön

Brigádvezetők tanácskozása a miskolci járműjavítóban

A miskolci járműjavítóban február 5-én tartották a szocialista brigádvezetők tanácskozását. *Siklósi László* szb-titkár üdvözlőszavai után *Fülöp Péter* igazgató ismertette az elmúlt év termelési eredményeit és a legfontosabb teendőket.

Elmondotta többek között, hogy teljesítették a teherkocsik javításának tervét. Több mint hatezer korszerű ütközőkészüléket gyártottak és alakítottak át. Tavaly 15 ezernél is több vasútikocsi-kerékpárt javítottak, és terven felül elvégezték hatezer kerékpár különleges vizsgálatát. *A teherkocsik javításának átfutási idejét öt százalékkal csökkentették.*

Az üzem árbevételi és nyereségtervét is teljesítette. A fenntartási költségek felhasználása során másfél százalékos megtakarítást értek el. A vállalt egyszázalékos energiamegtakarítást öt százalékra teljesítették. A járműjavítók közötti versenyben az üzem megpályázta a Kiváló Üzem címet.

Az igazgató tájékoztatója után *Siklósi László* szb-titkár javasolta, hogy a kollektívák az idén is vállaljanak két kommunista műszakot. A bevétel 40 százalékát a nyugdíjasok segélyezésére, 40 százalékát szociálpolitikai célokra, 20 százalékát pedig ifjúságpolitikai célok megvalósítására fordítják. A javaslatot a brigádvezetők elfogadták.

Az értekezlet után az igazgató pénzjutalmat adott át a munkában élenjáró szocialista brigádoknak.

Pál István

A városi ranghoz méltóan

Korszerűsítik Tokaj állomást

Az év elején ismét városi rangot kapott Tokaj nagyközség. *Bodrogi Józsefet,* a vasútállomás főnökét arról faggatom, hogy mit jelent a történelmi borvidék és a vasút életében a városi cím?

— Józerint semmit, mert egyelőre minden a megszokott kerékvágásban halad — mondja. — Munkánk nagyobb részét a személyszállítás forgalma adja. Naponta itt 44 személyszállító vonat robog át, vagyis két pár gyors és húsz pár személyszállító szerelvény.

— Mi várható a város jövőjét illetően a tokaji vasútállomáson?

— No, erre már konkrét és örvendetes választ tudok adni — mosolyog —, és sorolja *mindennap várjuk, hogy felvonuljanak az építőmunkások.* Ugyanis elfogadott terv és beruházási költségvetés van arra, hogy Tokajban — híréhez méltó korszerű, új vasútállomás épüljön. Ezzel egy időben az idevezető út állapotán is javítanak, és ha kész lesz minden, elvégzik a parkosítást is. *Szóval szépek leszünk.* Sőt a nagy építkezés folytán arra is sor kerül, hogy a háromemeletes víztoronyban vendégszobákat alakítsanak ki, ahol majd alföldi kollégáink üdülhetnek, élvezhetik a hegyvidék, a Tisza és Bodrog folyók szépségét.

Közbekérdeznék még, de az állomásfőnök az ablakhoz tessékel, amin át alig 500 méternyire, az új városnegyedben látható egy frissen felhúzott, már tető alatt lévő négyemeletes épület. Tizenkét szolgálati lakás, amit ebben az évben át is adnak.

Az állomás tizenkét dolgozója korszerű szolgálati lakásokban lakik majd, de sajnos a négyemeletes szolgálati házakba nem terveztek központi fűtést.

— *Már több fórumon megpróbáltuk az illetékeseket meggyőzni arról, hogy az ilyen építkezés ma már nemcsak korszerűtlen, hanem az energiatakarékosság szempontjából káros.* Arról nem is szólva, hogy akik az emeleteken kapnak majd lakást, hogy fogják felhordani lift nélkül télen a tüzelőjüket. Reméljük, hogy a kivitelezők még idejében méltányolják a panaszt.

Az áruszállítással kapcsolatban az állomásfőnök elmondotta, hogy ebben a kisvárosban, ahol nincs jelentősebb termelő nagyüzem, nem lesz több fuvarozandó áru sem. A személyszállítási forgalmat viszont lehetne növelni. Várható, hogy a jövőben az idegenforgalom Tokajban is felvirágzik. Régebben itt egyhetes szüreti mulatságokat rendeztek, amire nemcsak az ország különböző részeiből sereglettek az emberek, hanem még Párizsból is! A világhírű borvidék festői tájaira nemcsak a szüret idején lehetne különvonatokat indítani, hanem — az idegenforgalmi intézményekkel összehangolva — az év bármelyik szakában.

Lehet, hogy néhány év múlva kevés lesz majd a hat sínpár. Jó lenne, ha az új állomásépülethez kapcsolódna még egy-két mellékvágány is, ahol a Tokajba érkező turisták szerelvénye várná vissza utasait.

Dávid József

Ittasság miatt elbocsátva

A Magyar Államvasutak Értesítője fegyelmi határozatok rovatában tucatjával olvashatók példák a szolgálati helyeken elkövetett fegyelmi vétségekről, s az ezzel kapcsolatos intézkedésekről. A legtöbb esetben csak annyit említ a közlemény, hogy ittasság miatt szolgálati főnöke kit, mikor, hol bocsátott el szolgálatból. Az esetek gyakoriságából arra lehet következtetni, hogy a fegyelmi eljárások ellenére, a munkahelyeken is egyre többen fogyasztanak szeszes italt. Érthetetlen ez, hiszen elég gyakran súlyos sérülés, nemritkán halál az ittasság következménye.

A szakszervezeti munkavédelmi ellenőrök feljegyzésének tintája még alig száradt meg azokon a jegyzőkönyveken, amelyek a sátoraljaújhelyi konténerrakodás, a szentesi kocsirendezési munka közben elszenvedett súlyos sérülés, illetve haláleset tényét rögzítik. Vésztőn a kétágú létra tetejéről esett le a szegedi ÉHF festője. Mindhárom esetben alkoholos befolyásoltság volt a baleset oka. De a sor tovább is folytatható.

1985-ben a munkahelyeken történt baleseteknek több mint felét az ital okozta. Alkalom az ivásra mindig kínálkozik. Ha kiforrott az új bor, vagy névnap van, mindig visznek kóstolót a szolgálati helyre. Nem tanulnak a tragédiákkal végződő balesetekből sem. Pedig köztudott: *a vasút veszélyes üzem!*

Az alkoholt fogyasztó ember figyelmen kívül hagyja az utasítást: például azt, hogy csak álló vagonokat szabad összekapcsolni, hogy járó motorral nem lehet targoncát őrizetlenül hagyni, hogy a munkavédelmi eszközök viselése nem szívesség, hanem kötelesség, és így tovább.

A gyakori ellenőrzések sem elég eredményesek, hiszen mindenki mellé nem lehet ellenőrt állítani. Az viszont joggal elvárható minden vezetőtől, *hogy ne legyenek elnézőek az alkoholos befolyásoltsággal szolgálatra jelentkezőkkel, a munkahelyen italt fogyasztókkal szemben.* Még akkor sem, ha az elegyáramlás egyenetlenségei miatt esetleg több szabad idejük van átmenetileg az embereknek.

Manapság gyakran rossznéven veszik, ha valaki felhívja kollégája — uram bocsá', vezetője — figyelmét a munkahelyi alkoholfogyasztás veszélyeire. Az ilyen munkatársakat nemritkán kiközösítik a munkahelyi kollektívák.

Az említett vésztői baleset után, a festő munkatársa takargatni próbálta az ügyet azzal a nem titkolt szándékkal, hogy talán nem derül fény a munkahelyi italozásra. Az ilyen szolidaritás nagyon káros. Szerencsére, a festő életét a gyors orvosi beavatkozás megmentette, *de vajon a következő esetben segít-e a szerencse?*

A munkahelyi balesetek igazi okainak leplezése csak kibúvás a felelősség alól. Ha egymás testi épségének védelméről van szó, nem várhat egymásra kolléga vagy szakszervezeti tisztségviselő, gazdasági vezető, vagy jó barát. Embertársi kötelességünk a munkahelyen egymást figyelmeztetni a veszélyekre.

Ne engedjük az ittas embert dolgozni! Saját testi épségünket is védjük, ha szigorúbban fellépünk a munkahelyi italozás ellen.

Orosz Károly

KÉREM A KÖVETKEZŐT!

Ha baj van a „motorral"...

— Jó napot, Kovács bácsi! Mi a panasza?

— Jó napot, doktor úr! Hát a „motor", azzal van a baj. Ki kellene cserélni már.

— Jobban kellett volna vigyázni rá! *Most is érzem, hogy dohányzott: Pálinkát is ivott?*

— Hát mi örömöm van nékem már az életben?

— A legnagyobb öröm az egészség. Már volt egy infarktusa, a szív-koszorúerei betegek, ezért jobban kellene vigyáznia magára.

— Tulajdonképpen mi az én betegségem, doktor úr?

— No, majd elmagyarázom. A szív percenként átlag hetvenet „ver". Olyan, mint egy pumpa, így tartja fenn a vérkeringésünket. A szívizomzatnak ehhez a munkához a szívkoszorúerek szállítják a vért, az oxigént. Ha ezek az erek elmeszesednek, szűkülnek, ellátási zavarokat okoznak szívünk működésében. Ha hirtelen elzáródik egy-egy érszakasz, elhal a szívizom, ez pedig infarktushoz vezet.

— Ez volt nekem? Mitől?

— A koszorúerek működését, kitágulását és összehúzódását is idegrendszerünk szabályozza. A hirtelen vagy tartós környezeti hatások hatnak az idegrendszerünkre, következésképp a szív koszorúereire is. A hatás érgörcsben nyilvánul meg, ez oxigénhiányt okoz, ami szívritmuszavarhoz vezet. Ismernünk kell alkalmazkodóképességünket, hogy köztünk és a környezetünk között az egészséges egyensúlyt meg tudjuk tartani.

— Arról én nem tehetek, hogy lépten-nyomon felidegesítenek!

— Arról nem Kovács bácsi, de arról igen, hogy hány cigarettát szív el, és mennyi alkoholt iszik. A szívkoszorúér-betegségek száma a fiatalabb korosztályok között is évről évre nő. Hazánkban évente közel 28 ezer ember kap szívinfarktust, és a betegek fele egy éven belül meghal. A rokkantak 40,6 százaléka a szív- és érrendszeri betegségek miatt válik munkaképtelenné. A szívkoszorúér-betegség már szinte — népbetegség.

— Biztosan valami vírus okozza a bajt?

— A betegséget nem egy kórokozó okozza. Több tényező felelős a bajokért. Ezeket nevezzük rizikófaktoroknak. Minél több van belőlük, annál nagyobb a betegség kockázata és súlyosabb a lefolyásuk. Az egyértelmű rizikófaktorok: *dohányzás, elhízás, magas vérzsírtartalom, magas vérnyomás, mozgásszegény életmód, alkoholfogyasztás.* Egy ilyen rizikófaktor kétszeresére, néha többszörösére növeli a veszélyeztetettséget. Tudnunk kell, hogy hazánkban a szívkoszorúér-elmeszesedések a 35—55 év közötti férfiaknál járványszerűen veszélyezteti ezeknek a korosztályoknak az életét.

— Az orvostudomány még nem találta meg ezek ellen a megfelelő gyógyszert?

— A rizikófaktorokat ismerve, ellene lehet és kell is védekezni. *Nemcsak gyógyszerekkel!* A szív mindenkinek az életmódja eredőjeképpen marad egészséges, vagy lesz végzetesen veszélyeztetett. A Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint 1976 és 1982 között, hat év alatt az ország gyógyszerköltségei 1723,4 millió forintról 2887,3 millió forintra, vagyis több mint egymilliárd forinttal emelkedtek. Férfilakosságunk halálozása ennek ellenére világviszonylatban is az elsők között van.

— Látja, doktor úr! Ezt okozza a hajsza, ez a rohanó élet!

— Kovács bácsi! Ne csapjuk be egymást. Nem lehet mindent a rohanó életre, meg a hajszára fogni. Egészségesen kellene élnünk. Egészséges életmódot folytatni, célszerűen táplálkozni, a pihenést pihenésre felhasználni, nem a kocsmában „regenerálódni" alkoholos állapotban, nem nyugtatókat, altatókat szedni. Magának is volt már egy infarktusa, de dohányzik, iszik, és elvárja, hogy az orvos és az orvostudomány ennek ellenére egészségesen tartsa. Így van?

— Így van, doktor úr. Köszönöm a jó tanácsokat.

— Gyógyszert most nem írok fel. Minden magán múlik, Kovács bácsi.

Kérem a következőt!

Dr. Veress Sándor

Rendhagyó vetélkedő



A KRESZ-vetélkedő győztesei

(Fotó: Lőrinczné)

A Közlekedésbiztonsági Tanács dunakeszi szervezete és a helyi járműjavító 1972 óta minden évben megrendezi KRESZ- és munkavédelmi vetélkedősorozatát.

A KBT és az üzem vezetői is időben felismerték, hogy a motorizáció térhódításával egyre több veszély leselkedik a volán mögött ülőkre és a gyalogosokra egyaránt. Különösen igaz ez, ha a gépkocsik számának növekedésével együtt nem fejlődik vezetési kultúránk. A munkahelyeken is gyakran kerülhet veszélybe az ember, ha figyelmen kívül hagyja a munkavédelmi előírásokat. Ezek a kérdések szerepeltek többek között a legutóbbi vetélkedősorozat témái között, amelynek döntőjét január 23-án rendezték a járműjavítóban. A selejtezőkön induló 112 szocialista brigádból 47 háromtagú csapat jutott a döntőbe.

A versenyzők felfrissítették a munkavédelmi tudnivalókat, még jobban elmélyítették a biztonságos munkát segítő elméleti ismereteket. Az üzem sajátosságainak megfelelő kérdésekre kellett válaszolni. A járműjavítóban közel nyolcvan emelőberendezés üzemel, ezért egy forgóvázműhelyt ábrázoló rajzon több mint tíz hibát kellett felismerniük a versenyzőknek.

A munkavédelmi vetélkedésben a legkevesebb hibát a *Szárnyaskerék II.* szocialista brigád csapata vétette, amely egyben a győzelmüket is jelentette a *Komorov* és a *Szárnyaskerék I.* szocialista brigád előtt.

Boros József százados, a KBT Dunakeszi városi titkára elismerően szólt a vasutasokkal kialakult jó együttműködésről, arról, hogy a közel másfél évtized alatt széles körben ismertették meg a KRESZ-t olyanokkal is, akik nem rendelkeznek gépjárművezetői engedéllyel.

A játékosok felkészültségére jellemző, hogy a KRESZ-vetélkedésben három csapat érte el a maximális pontszámot. Ebben a kategóriában a győzelmet a *József Attila* szocialista brigád szerezte meg, mert ők gazdálkodtak legjobban a versenyidővel. Mögöttük a *Kandó Kálmán* és a *Szárnyaskerék I.* szocialista brigád csapata végzett.

Vetési Imre

Búcsú a vasúttól

A közelmúltban nyugdíjasbúcsúztatót tartottak Ferencvárosban. Negyvenkilencen köszöntek el a nagy múltú pályaudvartól. Az ünnepségen megjelent *Goldgruber Pál*, a ferencvárosi KÜF szbtitkára is.

Kolosi István állomásfőnök mondott köszönetet a vasutat több évtizedig hűségesen szolgáló váltókezelők, tolatásvezetők, kocsirendezők, és a más posztokon becsülettel helytálló dolgozók munkájáért, akik az ország különböző településeiről, például Vámosgyörkről, Adácsról, Kunszentmiklósról, Karácsondról, Galgahévízről, Bagról jártak Ferencbe. Most vonult nyugdíjba az állami díjas *Angyalosi Gyula* váltókezelő és *Bagi Sándor* kocsirendező is.

Az állomásfőnök búcsúszavai után *Bene Pál* főbizalmi köszönte meg áldozatos munkájukat, a fiataloknak is példát mutató hivatásszeretetüket. Ezután *Dévai Katalin* harmonikaművész szórakoztatta az ünnepelteket.

*

Huszonhét vasutast búcsúztattak február 15-én a Keleti pályaudvaron. Többségük negyedszázad után szállt le a tengelyről. *Mátyus Péter* 41, *Nagy Mátyás* 39 évig kezelte a jegyeket, míg *Nagy István* 39, *Vasas Zoltán* pedig 35 évig volt mozdonyvezető.

Hetente egy délután az övék

Klubot kaptak a pécsi nyugdíjasok

A pécsi igazgatóság szakszervezeti irodájában fogad *Boszna Ferenc*, a szakszervezeti bizottság nyugdíjascsoportjának gazdasági felelőse.

— A nyugdíjasok önálló alapszervezetbe tartoznak. Hogyan jött létre ez a közösség? — kérdezem.

— 1983-ban született ez a forma. A nyugdíjba vonulók nem akartak elszakadni egymástól, barátaiktól, és ez látszott alkalmasnak a hídszerep betöltésére. Jelenlegi létszámunk 179.

— Miről tud beszámolni a tagoknak ez a kis szervezet?

— *Meglepően sok mindenről.* Egy kis közösség mindig mozgékonyabb, mindenki mindenkit személyesen ismer, így könnyebben lehet kedvet csinálni a közös programokhoz. Tavaly februárban nyugdíjastalálkozót szerveztünk, felkutattuk a korábban nyugdíjazott, de a közösségbe nem járó, volt kollégáinkat. Megtudtuk kinek van szüksége külső segítségre. Programjaink között szerepelt egészségügyi előadás, vetített képes műsor. Tavasszal megismételtük az előző évi győri kirándulásunkat. Nyáron a Dunakanyar látnivalóit tekintettük meg: *Esztergom, Visegrád, Nagymaros, Szentendre* vendégei voltunk.

A két-három napos távollétek lebonyolítása — főleg a főidényben — elhúzódó szervezőmunkát jelentenek. Felbecsülhetetlen ilyenkor a kapott segítség. Jó kapcsolatot alakítottunk ki a váci vasutasok nyugdíjascsoportjával, s köszönet illeti a szentendrei HÉV állomásfőnökét is, problémánk megoldásáért. Jártunk szűkebb hazánkban is. Baranya megye templomainak, múzeumainak látványosságai, s az ősborókásban tett séta egyaránt szolgálták művelődésünket és pihenésünket. Tettünk sétautakat Pécsett is — meglepődtünk, hogy milyen kevesen ismertük a tükék (bennszülött pécsiek) közül arborétumunkat, a Pintér-kertet, melyet tulajdonosa egykor a vakok intézetének adományozott.

Tavasszal *Szombathely—Kőszeg* lesz az úticélunk. Úgy ütemezzük az utazást, hogy akkor jussunk el a Jeli és Kámi arborétumokba, amikor a Rhododendronok virágzanak.

— Mi magyarázza a botanikával való szoros kapcsolatot?

— *A természettel való kapcsolat idősebb korban nagyobb hangsúlyt kap.* Igyekszünk beiktatni mindig egy kis „jó levegőt", tavaszi, őszi erdőt kirándulásainkba. A részvétel természetesen függ egészségtől, családi elfoglaltságtól, de a 60-70 fős lelkes kis közösségből 20-30 érdeklődőre mindig számíthatunk.

— November 18-a jelentős nap volt a nyugdíjascsoport életében.

— A vezetőség ismét találkozott, hogy a jövő évi teendőket megbeszélje. *Molnár Géza*, a vasutas művelődési ház igazgatója felajánlott egy kisebb termet, ahol hetente egy délután találkozhatunk, beszélgethetünk. Aztán a jó ötletet még egy követte: *klubot alakítottunk.* Önként vállalkozókból öttagú vezetőséget választottunk, s felvettük volt miniszterünk — egykori pécsi igazgatónk — dr. Csanádi György nevét.

A művelődési ház a klubtagok rendelkezésére Hi-Fi-torony használatot, videokazettakölcsönzést, előadás-szervezést is kínált. Eddig 24 szakszervezeti tagunk kérte a klubtagságot. Közkívánatra összeállt az első előadás-sorozat, témái: *Naprendszerünk keletkezése, Galaxisok-galaxishalmazok, Életkeresés a naprendszerben* címmel. Egy nyugdíjas főiskolai tanár tartja majd az előadásokat.

— Anyagiakban mennyire terheli a résztvevőket ez az új „szolgáltatás"?

— A tagsági díj és a használati díjak fizetése alól a nyugdíjasklub tagsága felmentést kap.

Klencz Tiborné

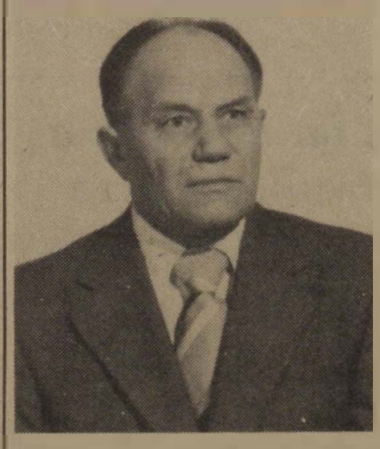
Tűzvédelmi kiállítás Szombathelyen

Első ízben rendezett tűzvédelmi kiállítást a szombathelyi körzeti üzemfőnökség. A vasi megyeszékhely *Bejárók klubjának* a galériáján január 11-től 22-ig volt látható a bemutató. A 30 nagyméretű tűzvédelmi tabló mellett a kiállítók bemutatták az üzemfőnökség tűzvédelmi tevékenységét. Két albumban és több fényképes tablón láthatóak voltak az elmúlt időszak figyelemreméltó tűzesetei, valamint a vasutas önkéntes tűzoltók munkája.

A kiállítás nemcsak a vasutasoknak szólt. A bemutatóval az utazóközönség figyelmét is fel kívánták hívni a MÁV tűzvédelmi tevékenységére, valamint az utasok felvilágosításával a széles körű megelőzésre is.

Sz. Jakab

Az oktatótiszt elköszönt



Szolgálati idejének utolsó napjait tölti a debreceni épületés hídfenntartó főnökségen *Nagy Imre*, az energetikusok oktatótisztje, aki pályafutását 1944-ben órabéres pályamunkásként kezdte a nyíregyházi osztálymérnökségen. A felszabadulás után részt vett az újjáépítésben szülőfalujában, Balkányban, valamint Nyíregyháza állomáson.

A felszabadulás nemcsak a létbiztonságot, az állandó munkahelyet jelentette a szegény családból származó, törekvő fiatalember számára, hanem a tanulás, a kiemelkedés lehetőségét is.

Szaktanfolyamokat végzett, csoportvezetői, munkavezetői beosztásba került a nyíregyházi állomásfőnökségen, ahol szakmai munkáját élmunkás és sztahanovista kitüntetésekkel ismerték el. *Az állandó tanulás, munka mellett a mozgalmi tevékenységre is jutott ideje.* 1949-ben tagja lett a pártnak.

A személyzeti tanfolyam sikeres elvégzése után személyzeti ügyintézői munkakört látott el, majd csoportvezetőnek nevezték ki a debreceni építési főnökségen.

1957-ben a kétéves műszaki tisztképző tanfolyam elvégzésére kapott lehetőséget. A sikeres vizsgák után szolgálati helyén művezetői, majd építésvezetői beosztásba került. A tanulást most sem hagyta abba. Elvégezte a vasútépítő- és pályafenntartási technikumot. Sokoldalú ismereteit a debreceni déli pályafenntartási főnökség oktatótiszti munkakörében kamatoztatta 1962-től 1968-ig, majd ugyanitt vonalkezelői teendőket látott el.

1974-ben a MÁV Északi Pályafenntartási Főnökség létszámába helyezték át. 1977-ben ezt a főnökséget átszervezték, épület- és hídfenntartó főnökséggé. Itt *Nagy Imre* először műszaki csoportvezető beosztást kapott. Jelenleg az energetikus oktatótiszti munkakört látja el, s vezetője a Péchy Mihály szocialista brigádnak, amely az 1984. évi munka alapján elnyerte a Főnökség Kiváló Szocialista Brigádja kitüntető címet.

Nyugdíjba vonulása alkalmából Imre bácsi a brigádtól egy citerát kapott ajándékba, amivel majd hangulatosabbá varázsolhatja a Bocskai-kertben töltendő csendes estéket. Több évtizeden át végzett kiváló tevékenységéért a közelmúltban a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki.

Nagy Ildikó

Könyvtárnézőben Kiskunhalason

A kiskunhalasi vasutas művelődési ház sokféle szórakozást kínál. A könyvtárban közel nyolcezer-nyolcszáz kötet várja a kikapcsolódásra vágyókat.

— Sajnos nem nagy alapterület áll rendelkezésünkre, így aztán helyben olvasásra nincs lehetőség. Szerencsére három helyen — Kunszentmiklós-Tasson, Kiskőrösön és helyben, a Villamos Vonalfőnökségen — van letéti könyvtárunk, ami részben mentesíti könyvtárunkat — tájékoztat *Szalai József* könyvtáros — *Jelenleg 1013 olvasónk van, ennek fele vasutas, a többi a közeli lakótelepről jár ide könyvet kölcsönözni.*

Az olvasók egy része a művelődési házban tartandó különféle tanfolyamok hallgatóiból kerül ki, részükre mi biztosítjuk a szükséges szakirodalmat.

— Milyen a könyvtár választéka, s mit keresnek a kölcsönzők?

— Amikor 1984 nyarán a tanári pályát felcseréltem a könyvtárral, nem a legjobb állapotot találtam. Hiányosak voltak a lexikonsorok, neves klasszikus költőktől egyetlen művet sem találtam, s a korábbi selejtezések sem voltak mindig kellően átgondoltak. Első és legfontosabb teendőm a hiányzó könyvek pótlása, s az újak beszerzése volt. Ma már megfelelő választékkal fogadjuk az érdeklődőket. Elsősorban a szakirodalmat és szépirodalmi műveket tudunk ajánlani. Természetesen lexikonok, kötelező és ajánlott diákolvasmányok, szótárak, nyelvkönyvek is megtalálhatók polcainkon. Keresettek a biológia témájú könyvek, az útikönyvek, a magyar klasszikusok művei, népszerűek a krimik és a gyerekek körében a különféle meséskönyvek. Érdekességként említem, hogy az épületben folyó marxista középiskola hallgatói közül egyre többen keresik a politikai témájú szakirodalmat, amit az elmúlt években széles körben sikerült beszereznünk. Nem ritka az olyan eset, amikor felkeresnek bennünket olyan könyvekért is, amelyeket a városban máshol nem találnak meg.

— Mennyit költhetnek fejlesztésre?

— *Az elmúlt évben huszonötezer forintot kaptunk a könyvtár fejlesztésére,* ezt az összeget a művelődési ház saját bevételéből megtoldotta. Idén harmincezer forintért vásárolhatunk könyveket. Az ideális összeg viszont 35—38 ezer forint lenne.

— A művelődési ház rendezvényei hatással vannak-e a könyvtárra?

— Igen. Említettem már a különböző tanfolyamokat, amelyek révén ez évben már 48-an kérték felvételüket. Aztán a különböző vetélkedők alkalmával sokan kopognak be a könyvtárba.

— Milyen jellegű vetélkedőket, rendezvényeket tartanak?

— A vasutas szocialista brigádok vetélkedőjét kell elsősorban említeni, amihez tőlünk vitték ki a szakirodalmat. A pályafenntartási főnökséggel évek óta közösen rendezzük meg a *„Munka és műveltség"* vetélkedőt, amelyen 13 brigád vesz részt. Egyébként a pályafenntartásiakkal együttműködési szerződésünk is van. Két éve minden vasárnap délután *„Szellemi árverés"*-t tartunk. E vetélkedőnek 15—20 fő állandó törzsközönsége van, akik a verseny előtt és után is főleg a lexikonokat forgatják. *Minigaléria"* címmel rendszeresen képzőművészeti kiállítást rendezünk, ahol fotókat, grafikákat és szobrokat állítunk ki, ilyenkor az e témájú könyvek iránt nő meg a kereslet. De a más jellegű vetélkedőkhöz szükséges irodalmat, folyóiratokat is biztosítjuk.

Gellért József





— Veszélyességi pótlék itt nem jár!

(Fekete István rajzai)

Jó feltételek között

Pécsi vasútmodellezők

A pécsi *Szabó István Úttörőházban* több mint 20 éve működik vasútmodellező szakkör. Eredetileg a Mecsekben tervezett úttörővasút utánpótlását kívánták a szakkörrel megoldani, később azonban megváltozott a terv, mivel az úttörővasút sem valósult meg úgy, ahogyan azt elképzelték.

A szakköri munka jellege így megváltozott, mégpedig a legszerencsésebb pillanatban: ezekben az években kezdte árasítani a kereskedelem az úgynevezett HO-típusú modelleket. A gyerekek gyorsan megbarátkoztak velük; a terepasztal-építés mindmáig a legnépszerűbb munka a szakkörben.

A terepasztal-építéshez szükséges elemi barkácsolási ismereteket két csoportban tanulják meg a gyerekek. A kezdők egy tanéven át ismerkednek az elméleti tudnivalókkal; az egyes foglalkozásokat filmvetítések színesítik. Ezenkívül a kezdő csoportok minden évben ellátogatnak a pécsi főpályaudvarra és a vontatási telepre, ahol az igazgatóság szakemberei magyarázzák el a pályaudvar munkáját, mutatják be a modellezhető létesítményeket.

A „tanulóév" után haladó csoportba kerülnek a gyerekek, ahol a foglalkozások már kötetlenebbek. A csoport egy része bekapcsolódik a terepasztal-építés egyes fázisaiba, a többiek pedig egyéni választás alapján dolgoznak. Ebben a munkamegosztásban kis szakmai mikroközösségek alakulnak ki, munkájuk így válik hatékonnyá és színvonalassá.

A vasútmodellezés oktatásában bizonyos korlátokat is figyelembe kell venni. Gyerekekről lévén szó, alkalmazkodni kell életkorukból adódó ismeretszintjükhöz. Nem alkalmazhatók például olyan megoldások, amelyek az IC-technikán alapulnak. A szakkörben használatos *Zeuke Polymatic*-program (az NDK-ban dolgozták ki) teljes mértékben az általános iskola tananyagához kapcsolódik.

A szakkörben az oktatási feladatok mellett, de annak részeként egy úgynevezett N terepasztal-együttes építésén dolgoznak. Egy ilyen típusú terepasztal – azon felül, hogy építése során rengeteg gyakorlati fogást lehet megtanulni — jól reprezentálja a szakköri munka színvonalát.

A pécsi szakkör tavaly óta dolgozik az új úttörőházban, jó feltételek között: egy 80 négyzetméteres helyiségben, ahol raktáruk és géptermük is van. Szerszámok tekintetében sem állnak rosszul: EMCO miniesztergától a MiniTool típusú barkácsgépig sokféle ügyes kis géppel dolgozhatnak a gyerekek. Készülhetnek az „igazi" vasutashivatásra . . .

Horváth Tamás

Fiatalok a művelődési házban

Szegeden, a vasutasok művelődési háza megfiatalodott. Ez lemérhető abból is, hogy az itt tevékenykedő művészeti csoportokban egyre több fiatal szorgoskodik. *Benkő Andrasné* igazgatónő elmondotta, hogy az elmúlt évek munkája kezd beérni. Egyre eredményesebben dolgoznak az egyes csoportok, s mind többen látogatják a városrész egyetlen művelődési intézményét.

Megfiatalodott a MÁV „Hazánk" Munkáskórusa, amely az idén áprilisban Hódmezővásárhelyen megtartott minősítő versenyen „Fesztivál" minősítést nyert. Az 50 tagú kórus tagjaiból tizenkét tagú kamarakórus alakult, amely idehaza és a közelmúltban az NSZK-ban szép sikert ért el.

A fiatalítás jelei mutatkoznak a fúvószenekarnál is. A 35 tagú zenekar ma már stabil gárdából áll és elismerésre méltóan szerepel. Minden évben ott vannak a vasutas területi fúvószenekari találkozón, s a szegedi rendezvények állandó szereplói. A korábbi rézfúvós ötösük újjáalakult, s ma már mint klasszikus zenekari ötös működnek. Ugyancsak most alakult meg a gyermek citerazenekar is.

A művelődési házzal szomszédos általános iskolából is sokan keresik fel őket. Közülük kerülnek ki elsősorban a kezdő és haladó néptáncgyermekcsoport tagjai. Természetesen szép számmal akadnak itt vasutasgyerekek is.

Képzőművészeti körük is eredményesen dolgozik. Nyugdíjasklubjukba több mint százan járnak rendszeresen és könyvtáruknak is négyszáz rendszeres olvasója van. Aztán itt vannak a gyermekprogramok. Rendszeresek a hétvégi gyermekfoglalkozások, a filmvetítések.

S még egy fiatalokkal kapcsolatos hír. Szeptember 24-én átadták az ifjúsági szobát, ahol a szabad idő hasznos eltöltésére, baráti találkozókra, tapasztalatcserékre és ismerkedésre lesz lehetőség.

S hogy mennyire szükséges ez a szoba, azt a 17 KISZ-alapszervezetben tevékenykedő hatszáz fiatal tudná leginkább megmondani. Új otthonukban rendszeres programokat terveznek, a szórakozásra pedig a színes tv, videoberendezés, lemezjátszó és más társasjátékok állnak rendelkezésükre.

Gellért József

Megjelent az Impulzus

A Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetségének Országos Elnöksége — figyelemmel a műszaki értelmiség előtt álló megnövekedett feladatokra — úgy határozott, hogy széles körű célkitűzésekkel, új szakmai közéleti fórumot teremt nemcsak tagságának, hanem az egész magyar reálértelmiségnek. Így indult útjára a kéthetenként megjelenő *Impulzus.*

Vámos Tibor akadémikus, a szerkesztőbizottság elnöke így fogalmazta meg az Impulzus indításának okait: *„Szükség van olyan lapra, amelyben a műszaki értelmiség önmagáról és önmagának szól, igyekszik feltárni és mozgósító javaslataival előrelendíteni azokat a feltételeket, amelyek a reálértelmiséget alkalmassá teszik történelmi feladatára, hogy vezesse az ország műszaki felzárkózását."*

Az Impulzus feladatának tekinti az alkotó értelmiség hatékony segítését a műszaki-gazdasági problémák megoldásában, az új gondolatok, megközelítésmódok, a technikai újítások szüntelen keresésében, azoknak a körülményeknek a feltárásában, amelyek segítik a műszaki fejlődést. A lapban megtalálhatók a műszaki tevékenységben hasznosítható, gondolatébresztő esszék, viták, könyvismertetők és kritikák, műszaki tudósítások, hírek. Rendszeresen foglalkozik a lap a jövőkutatás kérdésével, a haditechnikával, az ipari formatervezéssel.

Az Impulzus iránt növekszik a társadalmi érdeklődés. A tapasztalatok arra mutatnak, hogy a kéthetente megjelenő 64 oldalas kiadvány igen sokrétű információi nemcsak a mérnöktársadalomban találtak befogadásra. A lap a technikai civilizáció hazai és külföldi híreivel, elméleti és mindennapi gondjainak megírásával, viták közlésével vonzza mindazokat is, akiknek munkaterve az új műszaki koncepciók termékreváltása és napjaink e versenypályáján az új iránti fogékonysággal tevékenykednek, a technika világában élnek. Az is jó tapasztalat, hogy ahol műszakiak dolgoznak, ahol jelen van a technika, ott nélkülözhetetlen tájékoztató, gondolatébresztő, cselekvésre inspiráló hasznos „segédeszköz" az Impulzus.

A lap szerkesztősége a mindig aktuális tematika alakításához köszönettel fogad minden véleménynyilvánítást és javaslatot jobbító szándékú törekvéseinek hasznára, hogy még hatékonyabb segítője lehessen a műszaki fejlődésnek.

Barcs János

FEBRUÁR

Elolvadt már csöndben a hó,
az egész határ sárban áll,
duzzad a kenderáztató,
menekül már a február.

Kantár nélkül fut a tájról;
kergült szél söpör utána,
jön az új tavaszi mámor,
lélegzik a búzatábla.

A nyíres is ébredni kezd,
rügy pörsen az ágak hegyén.
Fut a sok barázdagerezd,
egymást ölelve, könnyedén.

FELHÍVÁS

A VIII. Fővárosi Szakszervezeti Ifjúsági Napok keretében a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a KISZ Budapesti Bizottsága, a Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács és az Országos Munkavédelmi Főfelügyelőség Fővárosi Munkavédelmi Felügyelősége

munkavédelmi, közlekedésbiztonsági és a szabadidős baleseteimegelőzési ismeretekből vetélkedőt hirdet.

A vetélkedő célja a balesetek megelőzése érdekében a fiatalok munka- és egészségvédelmi, közlekedésbiztonsági, valamint a szabadidős balesetelhárítási ismereteinek bővítése, azok gyakorlati alkalmazásának megismertetése.

A vetélkedőn részt vehetnek a budapesti gazdálkodó szervezetek 3 tagú 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 verseny lebonyolítása:

1. A vetélkedőn részt vevő csapatoknak pályázatot kell készíteni — ez egyben a vetélkedőre jelentkezés módja — a következő egyik témakörből, tetszés szerinti választással:
   — *munkavédelem*
   — *közlekedésbiztonság.*

E témakörökből részletes pályázati kiírás készül. A pályázati kiírás levélben vagy személyesen igényelhető 1986. február 15-től a Szakszervezetek Budapesti Tanácsánál 1415 Budapest, Dózsa György út 84/b. A pályázatokat 1986. május 15-ig kell beküldeni.

2. A beküldött pályázatokat bírálóbizottság értékeli.

3. A legjobb pályázatot beküldő 15 csapat részt vesz az 1986. szeptemberében megrendezésre kerülő, nyilvános döntőben.

A döntőben részt vevő csapatok díjazása:

Első díj	15 000 Ft
Második díj:	12 000 Ft
Harmadik díj:	9 000 Ft
Negyedik díj:	6 000 Ft
Ötödik díj.	4 500 Ft
Hatodik díj:	3 600 Ft

A helyezést el nem ért csapatok tárgyjutalomban részesülnek.

Budapest, 1986. január.

SZIN Operatív Bizottság

Vasutashumor

A gavallér

— Képzelje, milyen jó férjem van! Tegnap negyed kiló csokoládét hozott.

— Az semmi. Az én férjem a múltkor három vagon csokoládét hozott.

— Gratulálok, gavallér ember. Mi a maga férje?

— Mozdonyvezető . . .

Illetlen kérdés

A vonaton az egyik utas így szól a mellette ülő fiatalemberhez:

— Elnézést, uram! Olvassa az újságot, amelyen ül?

Pénztári párbeszéd

— Kérek két jegyet.

— Hova?

— Oda is, meg vissza is.

— De mégis, hova akar utazni?

— Hát lagziba!

— És hol lesz az a lagzi?

— Ha jó idő lesz, akkor sátban, ha rossz, akkor a házban!

— Mondja, van még egy ilyen hülye a családban, mint maga?

— Sógor, gyere csak ide . . .!

A szokás hatalma

A vonatfülkében egy öregember előhúzza a pipáját.

— Megengedik, hogy rágyújtsak?

— Érezze magát otthon, bácsikám — válaszolja az egyik útitársnő.

— Vagy úgy! — sóhajt fel az öreg és elteszi a pipáját.

Az út hossza

— Nem tudná megmutatni nekem a vasútállomásra vezető legrövidebb utat?

— Sajnos, nem!

— Ön talán nem idevalósi?

— De igen, csakhogy — taxis vagyok . .

Találós

— Papa, találd ki, melyik vonat késik a legtöbbet?

— Melyik, fiacskám?

— Az, amelyiket még tavaly karácsonyra ígértél!

Szakállas vicc

— Jó napot kívánok! Tessék mondani, jól megyek itt az állomás felé? Szeretném elcsípni a határás gyorst!

— Menjen csak nyugodtan. Ha a falu bikáját most vezetik hazafelé, akár az ötörás személyt is elérheti.

Logikus

A részeg odabotorkál a vasúti pénztárhoz.

— Kérek egy retúrt — mondja.

— Hová? — kérdezi a pénztáros

— Hová? Hová? Hát, ide vissza? . . .

Így érthető

Az étkezőkocsiban a vendég megkérdezi a pincértől:

— Szabad itt dohányozni?

— Nem — hangzik a válasz

— Hát akkor ezt kik hagyták itt? — mutat a vendég egy cigarettacsikkekkel teli hamutartóra.

— Azok a vendégek, akik nem kérdezték meg!

Szerencsétlenség

— Történt már veled vasúti szerencsétlenség?

— Igen . . . Egy alagútban az apát csókoltam meg a lánya helyett!

Gyűjtötte:
Hegedüs Ferenc

Egy brigád tizenöt éve

Eperjeske átrakó pályaudvaron a *Váci Mihály* szocialista brigád a közelmúltban ünnepelte megalakulásának 15. évfordulóját.

— 1972-ben nyolcan alakítottuk a brigádot — mondja *Pokol Attila* brigádvezető. — Van közöttünk váltókezelő, balesetvizsgáló, állomásirányító, vezénylő, hogy csak pár beosztást említsek. Ha társadalmi munkára van szükség, mindig kéznél vagyunk.

Nehéz lenne felsorolni, hogy megalakulásuk óta hol és mennyi társadalmi munkát végeztek. Szívesen vállalnak mindent, ami az üzem munkáját segíti. Állandó kapcsolatuk van a tuzséri téesszel is. Gyakran végeznek különféle mezőgazdasági munkát. Ott vannak a különféle vetélkedőkön, a nőnapi és a vasutasnapi rendezvényeken. Rendszeres véradók. Vállalták a *Magyar Vasutas* és a *Záhonyi Átrakó* című újság terjesztését is. Legutóbb részt vettek az MHSZ-lőtér építésében. Tavaly öt széles kocsi átrakását végezték el társadalmi munkában. Jó kapcsolatot teremtettek Bátyu állomás szovjet vasutasaival. Gyakran szerveznek tapasztalatcsere-látogatásokat.

Van közöttük tanácstag, KISZ-, szakszervezeti és pártvezetőségi tag, sőt munkásőr és önkéntes rendőr is. A fizikai munka mellett a tanulásban is élenjárnak. Hárman már elvégezték a marxista-leninista esti egyetemet, ketten pedig tisztképzőre járnak.

Példamutató, élenjáró munkájukért elnyerték a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést is.

Hatvani véradók kitüntetése

A hatvani csomóponton nagy hagyományai vannak az önkéntes véradásnak. A szép hagyományok bizonyítéka, hogy február 19-én Miskolcon, a Tiszai pályaudvar szociális épületében kitüntetési ünnepséget tartottak. A Vöröskereszt városi, illetve vasutas alapszervezeteinek vezetősége 51 önkéntes véradót tüntetett ki. Közülük hárman 50-szeres, öten 30-szoros, tizenketten 20-szoros, tizenheten 15-szörös, tizennégyen pedig 10-szeres véradók. A miskolci igazgatóság összesen 60 ezer forinttal jutalmazta a hatvani vasutas véradókat.

Klubközgyűlés a kitérőgyári lövészeknél

Visszatérés az elődök eredményeihez

Az MHSZ kitérőgyári vasutaslövészklub (Gyöngyös) közgyűlésén közel kilencvenen vettek részt. Jelen volt *dr. Pintér István*, az MHSZ Heves megyei vezetőségének titkára, valamint a gyár párt- és gazdasági vezetése is képviseltette magát.

Belkovics Béla klubtitkár gondosan összeállított beszámolójában elsőként az elmúlt öt év eredményeit ismertette, majd részletesebben szólt az 1984—85-ös időszakban végzett munkáról. Fél évtized alatt a klub életében jelentős változások történtek, miközben lassan javult a létesítményi ellátottság, gyengült a versenyzői gárda összetétele. Kiemelkedő eredmények az 1981—83-as években születtek, amikor még együtt volt az a 15-18 tagú, saját nevelésű versenyzői élgárda, amely a klub gerincét alkotta. Ekkor sorozatban nyerték a nemzetközi versenyeket, s több MHSZ-, illetve országos bajnoki címet hódítottak el... 1984—85-ben az eredményességben visszaesés történt. Egyedül *Rácz Györgyinek* sikerült hagyományainkat folytatnia, aki a puskás számok egyikében bajnokságot nyert.

A korábbi jó eredmények elmaradásának több oka is van. Mindenekelőtt az, hogy négy válogatott sportoló jobb feltételekkel rendelkező klubokhoz igazolt, s emellett a múlt év januárjában négy első osztályú, illetve aranyjelvényes sportlövő munkahelyi elfoglaltsága miatt „leállt". A visszaesés okainak elemzésekor nem szabad elhallgatni azt sem, hogy a nyolcvanas évek első felében elmaradt a tervszerű, tudatos utánpótlásnevelés, akikből most tudnák pótolni a kiesett versenyzőket...

A titkár hangsúlyozta:

— Ezt a nagy visszaesést már nem lehet a létesítmény mostoha körülményeire fogni, a hibát az edzők szakmai munkájában is keresni kell. 1986-ban feltétlenül előbbre kell lépni, amelyhez nagy segítséget adhat az átadás előtt álló, 16 lőállásos új légpuska-, illetve a nyolc lőállásos téliesített kitérőgyári lőtér.

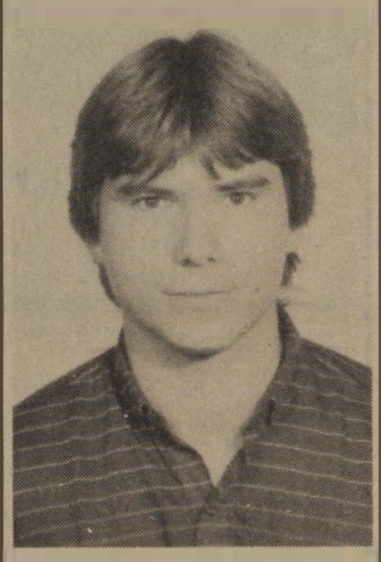
A klub hat iskolai lövészszakkört és három szakosztályt (serdülő, puskás, pisztolyos) működtet. A fiatalok közül kiemelkedő teljesítményt nyújtottak a mátrafüredi iskola lövészei, akik az általános iskolák részére kiírt országos bajnokságon leány- és fiúcsapatban az élmezőnyben végeztek. A serdülőkorú versenyzők mezőnyéből *Jakab Julianna, Kasza Ferenc, Veres Zsuzsanna, Rostás József* és *Halász Éva* szorgalmas gyakorlással a jövő reménységévé válhat. Az ifjúság honvédelmi nevelése mellett a klubvezetők fő feladata továbbra is a minőségi sportmunka szinten tartása, illetve továbbfejlesztése.

Az idei feladatok között szerepel annak a versenyzői gárdának a kialakítása, amely a későbbiekben a klubot visszajuttatja az „A" kategóriába.

A klubközgyűlésen jutalmat kapott: *Pataki József, Fodor Béla* és *Szőke Csaba* edző, a sportolók közül *Nagy Tibor, Bognár Ákos, Jáger Jácint, Megyesi Adrienn* és *Jakab Julianna*. Az MHSZ központ jutalmában részesült *Tóth József* edző, *Rácz Györgyi* sportoló és *Belkovics Béla* klubtitkár.

Szigetváry József

Jó dolgozó, jó sportoló



A celldömölki vasutas-munkás sportegyesületben évtizedek óta megválasztják a Jó dolgozó, jó sportoló címre érdemes versenyzőt. A tavalyi eredmények alapján ezúttal a sportegyesület labdarúgója *Boznánski Gábor* kapta a kitüntető címet és a vele járó vándorserleget.

Hidegben nem jó edzeni

A hatvani Kinizsi Vasutas SC NB II-es női és NB III-as férfi csapat játékosai az elmúlt években tisztes eredményeket értek el, többször is dobogós helyre kerültek. Eredményeik értékét növeli az a tény, hogy edzéseiket *fűtetlen helyiségben tartották.*

A vasutas sportolók ígéretet kaptak, hogy még ebben az évben kicserélik a régi kazánt; 650 ezer forintért új fűtőberendezést szerelnek fel. A fűtött teremben tartott edzések remélhetőleg az eredményeken is meglátszanak majd...

Szűcs Ferenc

Előszállítás Kiskunhalason

A kiskunhalasi körzeti üzemfőnökségnek ez évi kocsiigényes terve 2,1 millió tonnára szól. Ahhoz, hogy e jelentős mennyiségű árut időben eljuttassák a megrendelőkhöz, szükséges, hogy az év minden hónapját jól kihasználják. Különösen érvényes ez az előszállítás időszakában. Annál is inkább, mivel az üzemfőnökség területén olyan jelentős kavicsberakóhelyek vannak, mint például *Délegyháza, Kiskunlacháza, Baja, Dunavecse, Szalkszentmárton.* Nem mindegy tehát, hogy honnan mennyi árut adnak fel.

Suba László kereskedelmi üzemfőnök-helyettes elmondotta, hogy január 25-ig több mint 60 ezer tonna árut adtak fel területükön, ebből közel 20 ezer tonna a szezonális kedvezménnyel feladott árukból került ki. Az előzetes felmérések szerint csupán kavicsból az említett berakóhelyekről március végéig közel 400 ezer tonnát terveznek elszállítani.

Az üzemfőnökség kereskedelmi szakemberei az elmúlt hetekben felkeresték a fogadó vállalatokat és tájékoztatták őket az előszállítási kedvezményekről, előnyökről. Tárgyalásokat folytatnak a Közúti Építő Vállalattal annak érdekében, hogy a Kiskunhalason lévő keverőtelep részére érkező mintegy 27 ezer tonna kavics nagyobb részét vasúton hozzák le Kiskunlacházáról és Soltról. Ha szükséges, külön fordavonatot is forgalomba állítanak. Baján pedig azt szeretnék elérni, hogy a Komlóról érkező kőfordavonatokat kirakás után kaviccsal megrakva küldjék vissza a Dunántúlra.

G. J.

Konferencia Pécsett

A veszélyes áruk közúti szállításáról rendeztek konferenciát Pécsett február 11—12-én. A tanácskozást a Közlekedéstudományi Egyesület szervezte azzal a céllal, hogy növelje a közútjainkon áthaladó veszélyes áruk forgalombiztonságát.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
86—807 Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csóndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

HÍREK

Új szovjet villanymozdony. Novocserkasszkban megkezdődött egy új típusú villanymozdony sorozatgyártása. A gép egyaránt jól bírja a közép-ázsiai sivatagi hőséget és a mínusz 60 Celsius fokos szibériai fagyokat is. Irányítási rendszere automatikus, új elveken működő futószerkezete pedig a hagyományos mozdonyokhoz képest kevésbé veszi igénybe a vasúti pályát. Az első sorozat darabjai már közlekednek.

*

Megújuló állomások. Az elmúlt öt esztendőben korszerűsödött a vasúti pálya Szombathely és Kőszeg között. A korszerűsítéssel egyidejűleg sorra tatarozzák az állomások épületeit. A kőszegi állomást mintegy tízmillió forintból részben átépítik, illetve felújítják. A magas peron építése befejeződött, még az idén befejezik az állomás felújítását. A munkák befejeztével a századforduló indóházainak stílusát idézi majd a kőszegi állomás.

*

Nagyjavítás. A Landler Jenő járműjavítóban az idén háromszáz tehervagon nagyjavítását végzik el. Egy-egy kocsi felújítása átlagosan 400 munkaórát vesz igénybe, és 200 ezer forintba kerül. A megjavított kocsik újabb tizenöt évig vehetnek részt biztonságosan a forgalomban.

*

Tudományos előadás. Tapolcán, a Közlekedési Tudományos Egyesület helyi szervezetének rendezésében, a közelmúltban előadás hangzott el az utastájékoztatás rendszeréről és egyéb vasúti kérdésekről. Az előadó Szabó Béla főtanácsos, a vezérigazgatóság dolgozója volt.

*

Érettségi találkozó. A Bebrits Lajos Vasútforgalmi Szakközépiskola 1976-ban, levelező tagozaton végzett hallgatói érettségi találkozót szerveznek májusban Szegeden. Kérik az érdekelteket, hogy a 01-36-78 számú telefonon jelentkezzenek.

Véradók. Sopronban az év első véradására január 7-én került sor a GYSEV Igazgatóságon. A Vöröskereszt városi szervezete által meghirdetett akción, 130 GYSEV- és MÁV-dolgozó összesen 50 liter vért adott térítésmentesen.

*

Könyvbarátok Hatvanban. Az elmúlt évben háromezer-ötszáz látogatója volt a Hatvan csomóponton működő fiókkönyvtárnak. Az olvasók közül 328-an voltak az újonnan beiratkozók. Az új olvasók toborzásában Béres Gáborné könyvtáros vállalt nagy szerepet.

*

Korszerű konyha. Dombóváron, a vontatási főnökség szomszédságában korszerű üzemi konyha építését kezdték meg a közelmúltban. Jelenleg az üzemi konyha második szintjén dolgoznak az építők. A tervek szerint az év végén befejezik az építkezést, a modern konyhán ezer vasutasnak fognak majd főzni.

*

Orvosi előadás. A szombathelyi járműjavító nyugdíjasklubjában február 24-én dr. Szabó István üzemorvos tartott előadást az időskorúakat különösen károsító dohányzás ártalmairól, valamint a kávé- és teafogyasztás egészségügyi következményeiről.

*

Előadás. Tapolcán, a Batsányi János művelődési központ vasutas nyugdíjas klubjában Ráday Mihály, az ismert televíziós személyiség tartott előadást városvédő munkájáról a közelmúltban.

*

Tanulmányút. A MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság szakmai bemutatótval egybekötött tanulmányutat szervezett február 26-án A bemutató célja a MÁV-TOURS által a Balaton idegenforgalmába bekapcsolt új szálláshelyek megismertetése volt.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A bevételek növelésének elengedhetetlen feltétele a vasúton. (Folytatása a 47. függőlegesben.) 13. Peru fővárosa. 14. Ilyen ár is van. 15. Tanya. 16. Olasz város. 18. Váci gyár. 19. Teherkocsi a lóvasúton. 20. Közép németül. 21. Felfortyan, fel... 22. Japán gyógyszeres szelencék. 23. ...ratívum, latin gyakorító ige. 25. Miatyánk kezdete. 26. Vegyi elem. 27. Dél-amerikai aranynyúl. 29. Betűpótlással német város. 30. Keverve int. 31 Díszítő. 33. Kis ház. 34. Járda. 35. Nagycsalád, törzs. 36. Izzó kőzet. 38. Indulatban van. 39. Német sör. 41. Szovjet nép. 43. Ilyen anyag a palánta. 46. Hajó páratlan betűi. 47. Edgar Allan 49. Végek nélkül vitat. 50. Számnév 51 Azonos betűk. 52. Monszunban megtalálható. 54. Eidam keverve. 57. ... Hansi (1875—1934) osztrák színésznő. 59. Nem a lánya. 60. Balkáni nép. 61 Afrikai főváros. 63. Facipő.

Függőleges: 1. Könnyű fém. 2. Francia divatáruslány. 3. Televíziós adócső. 4 Ilyen hangszeren játszott Tinódi Lantos Sebestyén. 5. Egész. 6. ...napper, gyermekrabló. 7. ... Publius Cornelius (55—120) római történetíró. 8. E. C. M. 9. Római 51. 10. Román fürdőhely. 11. Biztat, tettre késztet. 12. Hatalmasnál is nagyobb. 17. Kevert eke. 19. Végtelen komp. 23. Valóban. 24. Éter és alkohol gyöke. 27. Tettereje. 28. Olasz. 31. A kést köszörüli. 32. Ő vásárolt 35 Nagy ellentéte. 37. Katonaság része. 40. Olasz folyó. 42. Lófajta. 44. ...let, gúnyirat. 45. A monda szerint Zeus anyja. 46. Zala... dunántúli község. 48. Fordítva az Árpád-ház ősanyja. 51. Kevert bamba. 53. Erdélyi folyó. 55 ... Bien Phu. 56. Becézett női név. 58. Részben hesseget. 60. Nem fölé. 62. Azonos betűk. 63. Hangtalanul kel.

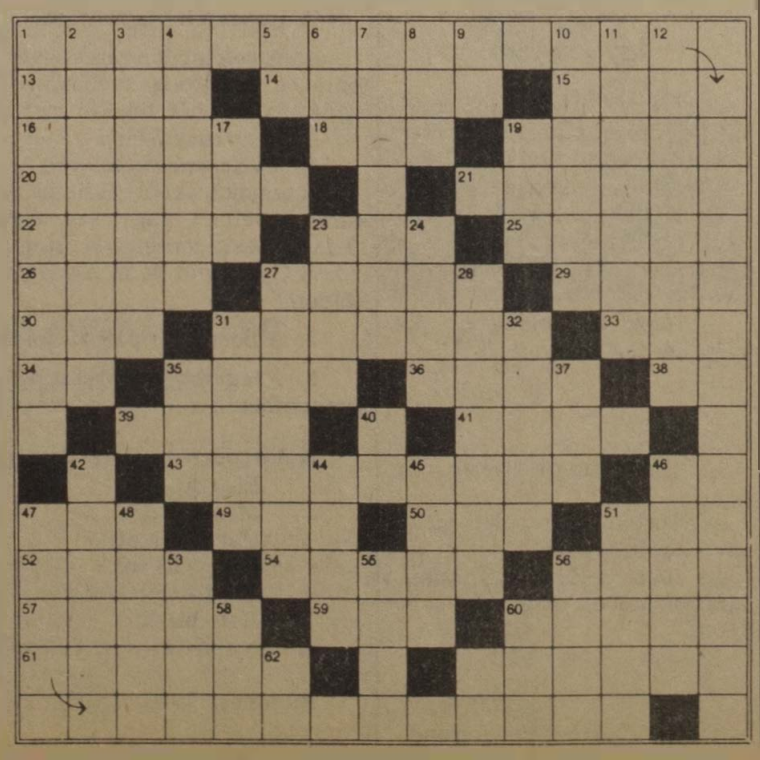
Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 47.

Beküldési határidő: március 10.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Folyamatokba épített ellenőrzés. Következetes számonkérés.

Egy-egy könyvet nyertek a lapunk 1—2. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Utasi Andor Baja, Szabadság u. 71., Jantyik Jánosné Murony, Juhász u. 12., Paska Károly Esztergom, Kiss János u. 32., Gere István Hejőbába, Néphadsereg u. 75., Házi Józsefné Budapest, Nógrádkövesd u. 9.



Lakáscsere

Elcserélném Budapest XV ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat Bp. Déli pályaudvar környékén lévő kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

Elcserélném debreceni háromszobás, összkomfortos, tanácsi lakásomat budapesti, egy plusz két félszobás vagy nagy méretű, másfél szobás tanácsira. Fóti Mihályné, 4026 Debrecen, Darabos u 8. VII/40.

Elcserélném budapesti 54 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni telefonon: 662-841

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 18—21 óra között a 758-755 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, komfortos, 60—70 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet 18—21 óra között a 758-755 telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, világos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Filep György, 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 40. Érdeklődni lehet 17 óra után a 370-897 telefonszámon.

Elcserélném vámosgyörki (vasútállomáshoz közel) két és félszobás, 90 négyzetméteres, komfortos, kertes családi házam Budapesten vagy környékén 2 szobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni levélben: Csathó János, Vámosgyörk, Martinovics u. 17.

Építkezők figyelmébe! Gyömrőn az állomáshoz két percre, az Imre u. 119. sz. alatt 200 négyszögöles telek bekerítve, víz, villany bekötve, építési anyaggal együtt eladó. Érdeklődni lehet: a 220-426/121 városi vagy a 19-77 121-es mellékén, üzemi telefonon, Szabóné.

Elcserélnénk a főváros közelében, Gyömrő nagyközségben levő, 2,5 szobás, 200 négyszögöles, kertes családi házunkat fővárosi vagy főváros közeli OTP-, illetve szövetkezeti lakásra, esetleg tanácsira. Érdeklődni lehet a 68-80 vagy 831-700/183 Karácsony Sándor

Elcserélném miskolci, kétszobás, összkomfortos tanácsi lakásomat budapestire, lehetőleg kétszobás MÁV-bérlakásra, több megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: Kovács Tibor, Miskolc, Vörösmarty u. 3. VIII/3.

A MÁV debreceni pályafenntartási főnökség háromszobás, komfortos pályamesteri lakást hirdet (Debrecen—Tiszafüred közötti vonal) Hortobágy állomáson. A lakó részére felügyeleti pályamesteri beosztást biztosítunk. Debrecen—Ohatpusztakócs viszonylatban.

Elcserélnénk. Kőbánya—Kispest metróállomáshoz öt percre lévő 140 négyzetméteres, kétlakásos, összkomfortos, telefonos családi házunkat (100 négyszögöles telekkel, melléképülettel) két szoba hallos, összkomfortos, telefonos lakásra, budai előnyben. Érdeklődni lehet a 274-412-es telefonszámon.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1986. MÁRCIUS 13.

Egyeztető tárgyalás Ungváron

Élénkül a magyar—szovjet forgalom

A közlekedési és külkereskedelmi irányítók, a vállalatok képviselői részvételével február 15-én Ungváron zárult az a háromnapos tárgyalássorozat, amelyen a magyar—szovjet szállítási volumeneket határozták meg 1986-ra. A záró jegyzőkönyvet *Onozó György* közlekedési miniszterhelyettes írta alá. A magyar delegáció tagja volt *Mészáros András* MÁV vezérigazgató-helyettes is.

Az értékelés szerint tavaly lényegesen jobb volt a szállítás, mint az előző években. A vasutak eleget tettek feladataiknak, a felkínált árukat továbbították. Időszakonként a termelés ütemtelensége, a szezonalitás és az időjárás okozta nehézségek miatt, feszültségek keletkeztek a szállításban, év végére azonban semmiféle korlátozás nem gátolja a magyar export teljesítését.

Ebben az évben jóval több áru elszállítására kell számítaniuk a fuvarozóknak. A két ország közötti forgalom nem egészen tíz százalékkal nő, ennél nagyobb a tranzitszállítás bővülése. Különösen a vasúti szállításoknál, elsősorban az exportnál szükséges a szoros, operatív kapcsolat a külkereskedőkkel, a szovjet partnerrel.

A Szovjetunióból vasúton belépő áruforgalom — a megkötött kormányszintű és más egyezmények alapján — *mintegy 20 százalékkal bővül.* Hazánkba tízmillió tonnán felül érkezik áru, a Jugoszláviába, Ausztriába és más európai országokba irányuló tranzitszállítás kétmillió tonna körül alakul. Ennek fogadására a záhonyi átrakókörzetben a megfelelő kapacitások rendelkezésre állnak. A magyar import belül nő a műtrágya, a szén, a koksz és a cement mennyisége. A vasércszállítások növekedése a hazai vállalatok igényeitől függ.

Az árukilépés minden eddigi csúcsot megdönt a maga több mint ötmillió tonnájával. A magyar exportban ezen belül a timföldszállítás emelkedik számottevően, a 200 ezer tonnás növekedéssel 530 ezer tonnára. Ugyancsak növekszik a mezőgazdasági és élelmiszeripari cikkek szállítása. A magyar vasút is közreműködik, hogy a határ túloldalán fenntartás nélkül fogadják az árukat. Ennek jegyében *egymillió tonnát széles nyomtávú szovjet vagonokba raknak, illetve tengelyátszereléssel továbbítanak.* A konténeres áruszállítás félmillió tonnát tesz ki. Ebben szállítják például a nagyobb áruvédelmet kívánó üveges konzerveket, italokat, cipő- és bőrdíszműveket.

A csővezetékes és a vízi szállítás az előző év szintjén marad. A közúti szállításra az értékesebb áruk fuvarozása jut.

L. B.

A tartós tél is közrejátszott

Februárban mérséklődtek a vasút teljesítményei

Februárban a vasúti áruszállítás kedvezőtlen időjárási körülmények között bonyolódott le. A fagyveszélyes tömegáruk feladása erősen lecsökkent. Az előszállítási kedvezményt az időjárás következtében csak igen kevés fuvaroztató tudta kihasználni. Ennek következtében

csak 8 millió 8 ezer tonna árut szállított el a vasút.

Ez a bázishoz viszonyítva 104,7, a tervet alapul véve pedig 93,5 százalékos teljesítésnek felel meg. Az árutonna-kilométer előzetes értéke 109, illetve 97 százalékosan alakult.

A belföldi forgalomban 4 millió 707 ezer tonna áru került vasúti feladásra, ami a tavaly februári mennyiségnél ugyan 105 ezer tonnával több, a tervezett értéknél viszont 353 ezer tonnával kevesebb.

Az exportáru-szállítás a tervezettnek megfelelően alakult. Az elszállított 831 ezer tonna a bázisnál 10 százalékkal, a tervezettnél pedig 3 százalékkal magasabb.

A behozatali forgalom 122 százalékosan, illetve 100,5 százalékosan alakult.

A tranzitáru-forgalom csökkenő tendenciája sajnálatos módon az elmúlt hónapban sem állt meg. A MÁV hálózatát érintő

tranzitáruk volumene februárban már az egymillió tonnát sem érte el.

A viszonyítási alapoknál a megfelelő teljesítés mértéke 89, illetve 80 százalékos volt.

Az áruszállítás minősége javuló tendenciát mutatott. A teherkocsik térbeni kihasználása, statikus terhelése a bázisidőszaki értéknél 1, a tervezettnél pedig 4 százalékkal volt magasabb. A kocsiforduló idő értéke a bázishoz viszonyítva 12, a tervezettnél 4 százalékkal magasabb volt.

A vonatfeloszlatások száma a bázisérték egyharmadára, a ki nem állított kocsik mennyisége pedig a felére csökkent. Jelentősen — mintegy 40 százalékkal — csökkent a gépre várás eseteinek a száma is. A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása az elvárás alatt maradt. A napi hasznos futás teljesítmény, a villamosmozdonyok esetében 102,7 illetve 99,7, a kísteljesítményű dízelmozdonyoknál 98, míg a nagyteljesítményű dízelmozdonyok esetében a teljesítés mértéke a bázishoz viszonyítva 95,7, a tervet alapul véve 96 százalékos volt.

Előzetes adatok szerint **februárban 17 millió 600 ezer utast szállított a vasút,** ami a bázisérték 98,3 százalékának, a tervezett érték 98,9 százalékának felel meg. Az utaskilométer-teljesítmény 102,3, illetve 99,4 százalékos. A személyszállítás minősége — a menetrend szerinti közlekedést alapul véve — a bázishoz képest kedvezően alakult. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 1,1 százalékkal javult. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő is közel hét perccel csökkent

Kommunista műszak Csapon

A Szovjetunió Kommunista Pártja XXVII. kongresszusa tiszteletére nemzetközi kommunista műszakot szerveztek a szovjet vasutasok. A záhonyi üzemigazgatóság szolgálati helyeiről 45 tagú küldöttség vett részt az átrakásban. A vasutasok 31 kocsit raktak meg társadalmi munkában. Mellettük több száz szovjet vasutas szorgoskodott a február 15-i akcióban, hogy ezzel is tanújelét adja elkötelezettségének. Képünkön a nemzetközi brigád átrakás közben. (*Elek Emil* felvétele)



KITÜNTETÉSEK

A nemzetközi nőnap alkalmából



Ambrus András vezérigazgató-helyettes beszédét mondja

A nemzetközi nőnap alkalmából március 6-án kitüntetési ünnepséget tartottak a MÁV Vezérigazgatóságon.

Az elnökségben helyet foglalt *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója, *Kurucz Tamás*, a VI. kerületi pártbizottság titkára, *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára és *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Az ünnepséget Szemők Béla, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese nyitotta meg, majd Ambrus András vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepi beszéd után Urbán Lajos közlekedési miniszter, illetve dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója kitüntetéseket adott át. *(A kitüntetettek névsorát lapunk 3. oldalán közöljük.)*



Urbán Lajos közlekedési miniszter átadja a kitüntetést Hőnig Etelkának, a Széchenyi-hegyi úttörővasút főnökhelyettesének (Laczkó Ildikó felvételei)

Tavaszvárás Nyíregyházán

A nyíregyházi üzemfőnökség 280 kilométeres vonalszakaszán és 32 állomásán 2150 ember dolgozik. A februári kemény hideg nehezítette a munkát, de a vasutasok remélték, hogy hamarosan jön a tavasz.

— A januári szállítási tervünket néhány tized százalékkal túlteljesítettük, de februárban négyezer tonnával kevesebbet szállítottunk — mondja *Jászai Sándor*, az üzemfőnökség vezetője.

— Ennek a kocsihiány volt az oka?

— Nem. Ma például az üzemfőnökség területén lévő 32 állomásról összesen 182 kocsigénylés érkezett. Ennek a dupláját is adhattuk volna.

— Mivel magyarázható mégis a lemaradás?

— *Elsősorban azzal, hogy a február nagyon hideg volt.* A területünkön nincs nagyobb bányaüzem, csak a tarcali kőbánya, amely más időszakban napi kétezer tonna szállításhoz kér kocsit. Tegnap csak 300 tonnára szólt a megrendelés. A többi üzemek is kevesebb árut termeltek a szokottnál. Burgonyát, zöldséget, almát sem ideális szállítani mínusz 5-10 fokos hidegben. A papírgyárban is az év elején javították a gépeket, ezért naponta csak 50 kocsit igényeltek. A konzervgyárnak is elég télen hetente 25 hűtőkocsi.

— A gondok ellenére sikerül teljesíteni az első negyedévi tervet?

— A lemaradás szerintem behozható. Ha jó idő lesz, a téeszek is több árut szállíttatnak.

— Okoz-e gondot a munkaerőhiány?

— Jelenleg még igen, de reméljük, hogy hamarosan több fiatal jön hozzánk. *Üzemfőnökségünk ugyanis indított egy tanfolyamot.* Az általános iskolát elvégzett negyven fiatalkorú gyereket tanítunk a legszükségesebb vasúti tudnivalókra. Amikorra 18 évesek lesznek már vállalhatják a váltókezelő a kocsirendező, a jegyvizsgáló, vagy a vonatvezető beosztást.

— Hol van az iskola?

— Nem éppen ideális helyen. Egy volt katonai barakkban, de ha vállalkozásunk sikerül, később kellemesebb körülményeket teremtünk majd. A tanulók többsége lány. De nagyon lelkesek. *A szociális juttatásokon kívül havonta 800 forint tanulmányi segélyben is részesülnek.*

Dávid József

Nemzetközi tanácskozás a vasúti menetrendről

A MÁV és a vele szomszédos vasutak minden évben egyeztetik a vonatok menetrendjét, összeállítását, és a közlekedési időszakokat. E tárgyalásokra a vasutak megegyezése alapján páros években hazánkban, míg a páratlan években külföldön kerül sor. A korábbi évek gyakorlatában a szakértői megbeszélések színhelye mindenkor a rendező ország fővárosa volt. Tavaly már az osztrák és a jugoszláv vasutak is változtattak ezen a hagyományon, *s idén ilyen okok miatt esett a választás Szegedre.*

Szegeden, a vasútigazgatóság épületében február 4—6-a között az osztrák és a magyar, míg 5—7-e között a jugoszláv és magyar vasutak között voltak a szakértői szintű tárgyalások. Ezek lényegében egymástól független, de párhuzamosan folyó megbeszélések voltak. Magyar részről a tanácskozáson a MÁV Vezérigazgatóság menetrendi és forgalomszervezési osztályának és a GYSEV érdekelt szakértői vettek részt.

A tanácskozás előzményeiről és menetéről *Gittinger Tibor* osztályvezető-helyettes elmondotta, hogy ezeken a kétoldalú menetrend-egyeztető tárgyalásokon kerülnek pontosításra a többoldalú nemzetközi értekezletek megállapodásai. Az 1986/87. évi menetrendekre vonatkozóan az elmúlt évben már több tárgyalás volt. Így a szocialista vasutakon közlekedő nemzetközi személyszállító vonatok menetrendjének tervezésére júniusban a lengyel vasutak, a tehervonatokra augusztusban a bolgár vasutak, míg az európai személyszállító vonatok szakértői ülését szeptemberben Párizsban, az UIC rendezésében tartották.

Ugyancsak Párizs ad otthont novemberben az európai tehervonatokról szóló konferenciának. Idén januárban Jugoszláviában ülésezett a szocialista vasutak nemzetközi helyelosztó konferenciája. Ezt a fontos egyeztető munkát az érintett vasutak folyamatosan tovább végzik. Február 11-én Kolozsvárott tartották a román és magyar, Pozsonyban pedig a csehszlovák és magyar vasút közötti tárgyalásokat, ezt követi márciusban a szovjet vasutakkal való egyeztetés. E tanácskozássorozaton felvetett kérdések végül az új menetrendben realizálódnak majd.

G. J.

Reflektorfényben

A vasutas-szakszervezet nemzetközi munkája

A magyar szakszervezeti mozgalom a bonyolultabbá vált belső és a kedvezőtlenebb, ellentmondásosabb külső körülmények ellenére 1985-ben is értékes és eredményes nemzetközi munkát végzett. Szakszervezetünk — a maga szerény eszközeivel és lehetőségeivel — részese volt ezeknek az eredményeknek, eleget tett a ráháruló feladatoknak.

Nemzetközi tevékenységünket az elmúlt évben szakszervezetünk X. kongresszusának határozatai alapján végeztük. Főbb céljaink ebben az időszakban is változatlanul a már kialakult kapcsolataink továbbfejlesztésére, és erősítésére, a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban megnyilvánuló egységtörekvések segítésére, a különböző irányzatú szakszervezetek közös cselekvésének kibontakoztatására, a szocialista építőmunka és e munkában szakszervezetünk tevékenységének, eredményeinek bemutatására, és a szocializmus valósága iránti fokozódó megismerési igény kielégítésére irányultak.

Két- és többoldalú kapcsolatok

Szakszervezetünk tekintélye a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban mind a két-, mind pedig a többoldalú kapcsolatok keretében tovább erősödött. Ez a körülmény további, az eddigieknél is szakszerűbb tevékenységet követel tőlünk minden területen.

A szocialista országok vasutas-szakszervezeteivel kapcsolatainkat a sokoldalú és baráti együttműködés további erősítése, valamint a közös érdekű kérdésekben az együttes álláspontra törekvés jellemzi. Változatlanul fontosnak tartjuk a szovjet vasutas-szakszervezettel kialakított széles körű együttműködést. Ez a különböző nemzetközi fórumokon, többoldalú találkozókon is kifejezésre jutott. *Létrejött a kapcsolat az újjászerveződött lengyel vasutas-szakszervezettel.* A lengyel delegációval folytatott tárgyalásokon elhangzott az a kívánság, hogy rendszeressé kell tenni a kétoldalú találkozókat és a területi szervek közötti tapasztalatcseret. A kétoldalú kapcsolatok fejlesztésének fontos elemeként vetődött fel a felnőtt és gyermek csereüdültetés. Ezen kívül szakszervezetünk — a lengyel fél kérésére — vállalta tíz lengyel szakszervezeti aktivista alapfokú közgazdasági képzését.

Több évi szünet után, tavaly először találkoztak szakszervezetünk és *a Jugoszláv Közlekedési és Távközlési Dolgozók Szövetségének* képviselői. A megbeszéléseken a vendéglátók részletesen tájékoztattak Jugoszlávia belpolitikai és gazdasági helyzetéről, gondjaikról. Betekintést adtak a jugoszláv önigazgatási rendszerükben működő szakszervezetről.

A fejlett tőkés országok osztályharcos szakszervezeteivel együttműködésünk változatlanul stabil, tartalmában fejlődő (pl. a béke és leszerelés területén). Általános tapasztalatunk, hogy a lengyel konszolidáció, a lengyel szakszervezeti mozgalom újjászerveződésének eltérő megítélése miatt tapasztalható nézeteltérések hatása sem befolyásolta kapcsolatainkat. A görög vasutas-szakszervezettel például tovább bővült kapcsolataink köre. A közeljövőben várható a dán és az egyiptomi vasutas-szakszervezettel való érdemi kapcsolat feltétele is.

Az elmúlt évben kéttagú magyar, illetve francia delegáció tett látogatást Franciaországban, illetve Magyarországon. A magyar küldöttség az SNCF (Francia Államvasutak) Központi Vállalati Bizottságának meghívása alapján öt dél-franciaországi üdülőhelyet tekintett meg. A látogatás eredményeként, felnőtt csereüdültetési szerződés megkötésére került sor. A francia vendéglátók többször is hangsúlyozták: *az is céljuk a csereüdültetéssel, hogy hozzájáruljanak a valós „szocializmuskép" kialakításához a francia vasutasok körében.* A hazánkban járt francia küldöttség elsősorban szakszervezetünk termelést és gazdálkodást segítő tevékenységét, valamint az üzemi demokrácia fórumrendszerének működését tanulmányozta.

Új és hagyományos delegációcserék

1984-ben a görögországi Pánhellén Vasutas Szakszervezet javasolta a szakszervezetünkkel való kapcsolat felvételét. Ezt követően meghívták szakszervezetünk kéttagú delegációját az együttműködés lehetőségeinek megvizsgálására. Vezető szintű küldöttségünk látogatása során tanulmányozta a görög vasút és a vasutas-szakszervezet helyzetét, törekvéseit, valamint a görög belpolitikai élet aktuális kérdéseit. Megegyezés született a két szervezet közötti rendszeres kapcsolat kialakítására, kulturális és sportdelegációk későbbi cseréjére, valamint a kölcsönös gyermeküdültetésre.

A hagyományossá vált ifjúsági delegációcserék keretében 1985-ben is osztrák és NSZK-beli vasutas fiatalok látogattak hazánkba, illetve jártak magyar vasutas fiatalok Ausztriában és az NSZK-ban. A látogatások során a külföldi és a magyar fiatalok kölcsönösen megismerkedtek az adott országokban működő vasutas-szakszervezetek ifjúsági munkájával, a továbbképzés és elhelyezkedés lehetőségeivel.

Kétoldalú kapcsolataink keretében látogatást tett még hazánkban — szakszervezetünk vendégeként — az Angol Vasutas Szakszervezet (ASLEF) és az Új-Zélandi Vasutas Szakszervezet főtitkára, valamint a Svéd Vasutas Szakszervezet Stockholmi Területi Szervezetének négytagú delegációja.

Szakszervezetünket vezető szintű delegáció képviselte a finn vasutasok és a mozdonyvezetők kongresszusain, továbbá a belga vasutas-szakszervezet rendkívüli kongresszusán.

Tavaly Moszkvában volt az ENSZ által hirdetett *nők évtizede* eredményeinek értékelése. A közlekedésben dolgozó nők képviselői három fő téma keretében tekintették át a nők helyzetének alakulását: a munka, a szakszervezeti mozgalom és a róluk való szakszervezeti gondoskodás területén.

Budapesten ülésezett a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének Vasutas Ágazati Bizottsága, amely elemezte saját tevékenységét az eltelt négy év tükrében. A résztvevők megtárgyalták az akcióprogram korszerűsítését és megemlékeztek a fasizmus feletti győzelem 40. évfordulójáról.

Ugyancsak Moszkvában tartotta XIX. ülését a Vasutas Szeminárium munkacsoportja tíz ország vasutas-, illetve közlekedési szakszervezetének képviseletével. A szervezeti kérdések megbeszélése után megegyeztek az 1986-os szeminárium napirendjében. A szeminárium elnöke *Ernst Haar* (NSZK), tiszteletbeli elnök pedig *Alphonse Tonneaux* lesz. Az ülés résztvevői egyöntetűen hangsúlyozták: tovább erősödtek a vasutasok nemzetközi szakszervezeti kapcsolatai, az egység és a szolidaritás.

Tavaly Szófiában tanácskoztak a közlekedési lapok főszerkesztői. A konferencián a technikai haladás és a tudományos fejlődés közlekedésben kifejtett hatását vitatták meg.

Az év legnagyobb szabású nemzetközi rendezvénye a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének *IX. nemzetközi szakmai konferenciája volt Prágában.* A konferencián 69 ország 116 szervezetének 226 küldötte vett részt. Szakszervezetünket négytagú delegáció képviselte. A tanácskozáson többek között megtárgyalták a közlekedési dolgozókkal kapcsolatos időszerű kérdéseket, a következő időszak akcióprogramját, és megválasztották a Nemzetközi Szövetség vezető testületeit, szerveit. A konferencia javasolta, hogy az 1984. évi bécsi béke- és leszerelési konferencia szellemében, tovább kell folytatni a harcot Európa és a világ biztonságáért. A Vasutas Ágazati Bizottság ülésén ismét *Koszorus Ferenc* főtitkárt kérték fel a bizottság elnöki teendőinek ellátására.

A területi intéző bizottságok az 1985-ös évben is cselekvő részesei voltak szakszervezetünk nemzetközi munkájának, a nemzetközi programok lebonyolításának. Ezen a téren különösen kiemelkedő tevékenységet fejtett ki a záhonyi területi intéző bizottság, amely a nagy hagyományokkal rendelkező határforgalmi munkaversenybe újabb állomásokat vont be.

Üdültetés, kultúra, sport

Szakszervezeti kapcsolataink ápolásának sajátos módja a vasutasok gyerekeinek külföldi csereüdültetése. Az eddigi osztrák, NDK-s, szovjet, lengyel és olasz gyermekcsoportok mellett megindult a felnőtt csereüdültetés is. A kísérleti jelleggel 1984-ben megkötött felnőtt csereüdültetési szerződés tapasztalatai alapján — és a külföldi partnerek igényének helyt adva — lengyel, olasz, francia, NSZK-beli és algériai vasutasok töltöttek két hetet a boglárlellei vasutasüdülőben. Az üdültetett külföldi gyermekek száma 262 volt, a felnőtteké 138.

Kulturális cserekapcsolataink keretében 9 együttes kiutaztatására és hat amatőr művészeti csoport fogadására került sor.

Részt vettünk a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) által szervezett bajnokságokon *Franciaországban, Csehszlovákiában, Szovjetunióban* és *Bulgáriában.* A csapatversenyeken elért eredmények sportolóink alapos felkészülését igazolják.

Nemzetközi propagandamunkánk során társadalmi és gazdasági fejlődésünk eredményeinek reális és őszinte bemutatására törekedtünk. A hozzánk látogató külföldi delegációkat szakszervezetünk vezetői informálták népgazdaságunk helyzetéről, a magyar vasút feladatairól és gondjairól, szakszervezetünk munkájáról.

Nemzetközi propagandánk része volt a szociálturisztikai csoportoknak adott tájékoztató. A SZOT szociálturisztikai irodájának szervezésében hat országból — Ausztria, Belgium, Finnország, Japán, NSZK és Olaszország — hét csoportban 256 vasutas tett látogatást központunkban, s tekintett meg egy-egy vasúti szolgálati helyet.

Az elkövetkezendő időszak feladatait szakszervezetünk XI. kongresszusának a nemzetközi munkára vonatkozó fejezete határozza meg.

Baranyai Zoltán

Nem űrhajóval, mozdonnyal

Negyven fordulat a föld körül

A moszkvai rendező-pályaudvaron dolgozó Viktor Szokolov mozdonyvezető nevét Moszkván kívül sok más szovjet városban is jól ismerik. A kiváló újítót az ésszerűsítési javaslataiért, kezdeményezéseiért két alkalommal tüntették ki a Szocialista Munka Hőse címmel. V Szokolov küldöttként részt vett az SZKP XXVII. kongresszusán.



Négy évtizede vezet mozdonyt. Ez alatt az idő alatt jelentős változások történtek a moszkvai rendező-pályaudvar életében. Új műszaki berendezések és korszerű technológiák segítik a mozdonyvezetők munkáját. Számos újdonság Szokolov közvetlen munkájának az eredménye. Kezdeményezője volt például az ötezer, majd később a tízezer tonnás szerelvények vontatásának.

Két mozdonnyal

A mozdonyvezető már hosszú idő óta azon a véleményen volt, hogy a nehéz szerelvényeket rövid távokon is érdemes közlekedtetni. Ehhez azonban új vezetési rendszert kell alkalmazni, amelynél két — a szerelvény elejére és végére kapcsolt — mozdony fejti ki a szükséges vonó-, illetve tolóerőt. Ilyen szerelvény-összekapcsolás megfelelő teljesítményeket biztosít ahhoz, hogy a többtonnányi árut az előre meghatározott időben a rendeltetési helyére fuvarozzák. Fokozható továbbá a haladási sebesség és csökkenthető az energiafelhasználás.

1980 márciusában a *Rjazany* melletti *Ribnoje* állomásról Moszkva felé indult az akkori időkben *rekordsúlyúnak számító 10 152 tonnás szerelvény.* Ez a nap hosszú ideig emlékezetes marad Szokolov számára.

— Rögtön megéreztem a „hátam mögötti" két és fél kilométernyi hosszúságú szerelvény súlyát — emlékezik Szokolov. — *Ezt próbáld meg megmozdítani!* A másik mozdony vezetője az egyik tanítványom, *Dimitrij Bogdanov* volt, akivel az egész úton rádiókapcsolatban álltam. Természetesen izgultunk, annak ellenére, hogy alaposan felkészültünk erre a kísérletre. Be kellett bizonyítanunk a gyakorlatban is a számításaink helyességét. A kísérletet figyelemmel kísérték a Közlekedésügyi Minisztériumban is, hiszen ennek sikerétől függött mindenekelőtt, hogy gyakorlati bevezetésre kerül-e az új vontatási rendszer. Természetesen nem akarom most a kísérlet minden mozzanatát felelevéníteni. A lényeg, hogy sikeresen, menetrend szerint érkeztük Moszkvába.

Az első úton elért kiemelkedő eredmény megerősítéseként Szokolov néhány nap múlva ugyanezen a vonalon egy másik nehézszerelvény vontatását is elvégezte. Ezúttal *Jurij Csumacsenko* — szintén a Szocialista Munka Hőse — volt a második mozdony vezetője.

Szerelvényóriás

A moszkvai rendező-pályaudvar vasutasainak új kezdeményezése széles visszhangra talált az ország többi vasútvonalain is. Szokolov társaival — D. Bogdanovval és J. Csumacsenkóval — ma a 15 ezer tonnát is meghaladó szerelvények vontatási tervein dolgozik.

— *A szibériai vasutasok jó példáját vettük alapul, akik a világon elsőként 30 ezer tonnát meghaladó szerelvény vontatását végezték el három mozdony segítségével* — mondta Szokolov. — *Ennek a szerelvénynek a hossza megközelítette az öt kilométert.* Még Szibéria méreteihez viszonyítva is szerelvényóriásról van szó. Ilyen feladatok végrehajtásához a mozdonyvezetők, a diszpécserek és más vasúti szolgálatok pontosan összehangolt munkájára van szükség. A gazdaság széles körű intenzifikálásának körülményei között óriási jelentősége van a népgazdasági teheráru-fuvarozás felgyorsításának. Ismeretes, hogy „A Szovjetunió 1986—1990. évekre és a 2000. évig terjedő időszakra vonatkozó társadalmi és gazdasági fejlesztési fő irányainak tervezete" is nagy súlyt fektet az áruszállítás fejlesztésére.

Szokolov nyughatatlan természetű ember, aki nem szeret megpihenni az egyszer elért eredményen. Minden útról külön nyilvántartást is vezet: *feljegyzi az áru mennyiségét, a vagonok számát, a megállóhelyek és várakozások számát stb.* Ezeket a számadatokat 40 mozdonyvezető és 200 segédmozdonyvezető tanítványán kívül megismerteti a mérnökökkel és a könyvelőkkel is.

Takarékosabban

Szokolov a közelmúltban felszólalt a taggyűlésen és a kommunistáknak megvitatásra javasolta a takarékosság lehetőségét. „Véleményem szerint a mi üzemegységünk és az egész ország számára egyaránt jóval kifizetődőbb a technikai eszközök takarékos, gazdaságos üzemeltetése, mint azok javítása — mondta. — Ezért javaslom, hogy minden mozdonyvezető vegye át szocialista megőrzésre a mozdonyát és a vontatandó szerelvényt."

A kezdeményezést elfogadta a taggyűlés, a Közlekedésügyi Minisztérium kollégiuma pedig javasolta más közlekedési ágazatokra való kiterjesztését is.

. . . Egy alkalommal *Georgij Beregovoj* űrhajós altábornagy megkérdezte V. Szokolovtól, hogy összesen hány kilométert tett meg vasúton élete során? A mozdonyvezető azonnal kész volt a válasszal: több mint kétmilliót. „De hiszen ez megfelel negyven fordulatnak a Föld körül az űrben" — csodálkozott el az űrhajós.

E találkozás óta Viktor Szokolov újabb tíz „fordulatot" tett meg. „Nem vagyunk űrhajósok — mondta —, de egy esztendő alatt másfél fordulatot megteszünk bolygónk körül."

Szergej Lagodszkij
— APN —

Megtartotta évi közgyűlését a vasutas eszperantó szakosztály

A Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya február 15-én tartotta meg évi közgyűlését szakszervezetünk nagy tanácstermében. Az ülésen jelen voltak a külföldi társszervezetek képviselői is.

A vezetőség beszámolójában részletesen ismertette az utolsó választás óta eltelt öt év eredményeit, a szervezeti fejlődést, a nyelvoktatás eredményeit, művelődési tevékenységet, valamint a szakmai, állami és társadalmi szervezetekkel való kapcsolatot. Külön és részletesen foglalkozott a beszámoló az eszperantó közelgő, százéves jubileumának előkészületeivel. A pénzügyi beszámoló és az idei költségvetési terv ismertetése után először a külföldi vendégek szóltak hozzá.

Valamennyien köszöntötték saját szervezetük nevében a közgyűlést, és röviden ismertették a magyar szervezettel való együttműködés eredményeit. *Joachim Giessner* úr, a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség (IFEF) elnöke hangsúlyozta, hogy az IFEF mindig nagy figyelemmel kísérte a magyar vasutas eszperantisták céltudatos munkáját. Kiemelte a magyar eszperantisták következetes békeharcát. Idézte a *Monató* c. eszperantó lap egy erre vonatkozó mondatát: *„Nem örököltük szüleinktől a világot, hanem kölcsönvettük azt gyermekeinktől . . ."*

A szakcsoportok küldöttei is hozzászóltak, kiegészítették az egyébként alapos és részletes beszámolót saját csoportjuk konkrét eredményeivel.

Ködmön Károlyné a MESZ elnöksége nevében értékelte a vasutas szakosztály munkáját és megállapította, hogy a hazai mozgalomban a vasutasok tevékenysége a legeredményesebb.

A vasutas-szakszervezet nevében *Hegedüs Károly* köszöntötte a munkaülést, gratulált az eredményekhez és a vasutas-szakszervezet nevében megígérte, hogy a jövőben is hathatósan segítik a magyar vasutas eszperantisták tevékenységét.

Dr. Pethes Imre, a vasutas szakosztály alelnöke külön méltatta *dr. Bácskai István* munkásságát, aki megszervezte a magyar vasutas eszperantista mozgalmat, nemzetközi kapcsolatokat épített ki és színvonalas szakmai lapot hozott létre.

Az alelnök javasolta a munkaülésnek, hogy dr. Bácskai Istvánt tiszteletbeli elnökének válassza meg a közgyűlés. Javaslatát taps követte. A vasutas szakosztály tiszteletbeli elnöke dr. Bácskai István lett.

Ezt követően a közgyűlés megválasztotta a tisztségviselőket az elkövetkező öt évre, elnökké *Gulyás Istvánt* választották

Patay János

Emlékezés dr. Soproni Józsefre

Dr. Soproni József, a Vasutasok Szakszervezete egykori titkára születésének 60. évfordulója alkalmából a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság koszorúzási ünnepséget rendezett február 26-án a rákoskeresztúri temetőben lévő sírnál. Dr. Soproni József munkásságát *Kajcsa József* alelnök méltatta, majd a vasutas-szakszervezet központi vezetősége nevében elhelyezte a megemlékezés koszorúját. A MÁV Vezérigazgatóság nevében *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes helyezett el koszorút.

KITÜNTETÉSEK

a nemzetközi nőnap alkalmából

Kitüntetések a nemzetközi nőnapon. Kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréseként a közlekedési miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Bálint Teréz személypénztárost, Pécs KÜF; Benő Sándorné esztergályost, Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem; Béres Tiborné takarítónőt, Debrecen KÜF; Elek Zoltánné vezető óvónőt, Záhony Üig.; Fehér Istvánné ügyintézőt, Budapest MÁV Bevételell. Ig., Horváth Istvánné vizsgáló főkalauzt, Miskolc KÜF; Hőnig Etelka szolgálati főnökhelyettes-üzemvezetőt, MÁV Széchenyihegyi Üttörővasút Üzemfőnökség; Nyiri Lászlóné üzemelszámolót, Miskolc MÁV ÉHF; Szele Györgyné ügyintézőt, Szombathely Ig.,



Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója átadja a kitüntetést Koplányi Józsefné balassagyarmati forgalmi szolgálattevőnek (Laczkó Ildikó felvétele)

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Árkai Andrásné tervezőmérnököt, Budapest MÁVTI; Botos Nándorné személyzeti vezetőt, MÁV TBKF, Fatalin Józsefné darukezelőt, Szombathely MÁV Járműjavító Üzem, Jókai Jánosné szakácsot, Kecskemét KÜF.; Juhász Tiborné osztályvezető-helyettest, Vasutasok Szakszervezete; Kocsis Sándorné raktárkezelőt, Budapest — Nyugati szertárfőnökség; Koutny Lajosné személyzeti és munkaügyi vezetőt, Budapest — Nyugati KÜF; Kovács Lászlóné portást, Dombóvár Üzemfőnökség; Kókai Mária portást, Szentes MÁV Ép. Főn.; Kristóf Bertalanné főszakácsot, Nyíregyháza KÜF; Kurdi Margit takarítónőt, Hatvan KÜF; Lelesz Györgyné takarítónőt, Budapest MÁV Balparti Ép. fennt. Főn.; Lencse Ernőné áruirányítót, Szeged Ig. Üzemirányító Közp.; Mikulik Ottóné ügyintézőt, Debrecen Ig., Móker Gyuláné kocsitisztítót, Szolnok KÜF; Németh Gyuláné műszerészt, Szombathely MÁV BFF., Pázmány Ferencné ügyintézőt, MÁV Vezérig.; Schubert Lajosné köbözőt, Püspökladány Fatelepítő Főn.; Stofán Györgyné személyzeti és oktatási vezetőt, Budapest MÁV Hídép. Főn., Szabó Béláné ügyintézőt, Budapest Ig., Szücs Margit raktárkezelőt, Szombathely MÁV Járműjavító Üzem, Varkoly Pálné ügyintézőt, Miskolc Ig.,

DICSÉRETBEN

részesítette Boros Sándorné vonatfelvevőt, Záhony Üig., Csók Ervin Lászlóné raktárnokot, Székesfehérvár KÜF; Kántor Józsefné esztergályost, Székesfehérvár MÁV Járműjavító Üzem, Káplár Mihályné titkárnőt, Budapest MÁV Ép. Főn., Kiss Pálné szakácsot, Füzesabony KÜF; Marka Gézáné ügyintézőt, MÁV KSZH; Nagyné Vágó Teréz számviteli vezetőt, Püspökladány KÜF, Lázár Péterné csoportvezetőt, Győr Pft., Sümegi Lajosné kocsitakarítót, Szombathely KÜF; Szeles Sándorné pályamunkást, Szekszárd Pft.

A MÁV vezérigazgatója

DICSÉRETBEN

részesítette Adamek Mártonné raktárkezelőt, Vác Szertárfőn ; Alth Kamilla zenekari tagot, Budapest MÁV Szimfonikusok Zenekari Főn.; Bakos Ferencné élelmezésvezetőt, Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete; Barna Istvánné titkárnőt, Gyöngyös MÁV Kit. gyártó Üzem, Bánki Mátyásné munkást, Pécs MÁV BFF; Bárány Jánosné raktárkezelőt, Budapest MÁV Északi Orsz. Osztószert. Főn.; Bereczki Józsefné ügyintézőt, Dombóvár MÁV Vill. Vonalfőn.; Bojtos Istvánné raktárkezelőt, Balassagyarmat Szertárfőn.; Boros Károlyné vonatmenesztő-térfelvigyázót, Záhony Üig.; Botka Sándorné osztálytitkárt, Szeged Ig., Botos Jánosné műszerészt, Szeged MÁV BFF; Budai Lászlóné ügyvitelell., MÁV Vig.; Budavári Istvánné csoportvezetőt, Vasutasok Ált. Bizt. Egy., Dalos Edéné ügyintézőt, MÁV R.palota Óvoda és Bölcsőde; Decsi Györgyné ügyintézőt, Pécs Számv. Főn.; Dévényiné dr. Gulyás Gabriella jogügyi vezetőt, Debrecen MÁV Ép. Főn.; Fazekas Józsefné konyhai dolgozó, Jászkisér MÁV Ép. gép. jav., Galvács Lajosné csoportvezetőt, Miskolc MÁV Járműjavító Ü., Gerhes Albertné ügyintézőt, Debrecen MÁV BFF; Hadnagy Ákosné kocsitakarítót, Tapolca KÜF, Hantóné Papp Edit Mária raktárkezelőt, Celldömölk MÁV Ép. Főn.; Katona Gyuláné raktárkezelőt, Budapest MÁV Ép. Gép.t. Főn.; Kelemen Ferencné adminisztrátort, Kazincbarcika KÜF; Kesztyűs Józsefné kocsitisztítót, Pécs KUF; dr. Kneiszl Piroska jogsegélyszolgálat-vezetőt, Vasutasok Szakszervezete Közp. Hiv. Int., Kocsis Sándorné vételező üzemraktárost, Dunakeszi MÁV Járműjavító Ü.; Koplányi Józsefné forgalmi szolgálattevőt, Balassagyarmat KÜF; Kozák Istvánné raktárkezelőt, Szolnok MÁV Szert főn ; Kudomrák Erzsébet menetirányítót, Budapest Ig. Üzemir. Közp.; Kundra Jánosné raktári munkást, Miskolc Osztószert. főn.; Létay Zsuzsanna ügyintézőt, Budapest Ig.; Lévai Lászlóné takarítónőt, MÁV gárdonyi családi üd.; Nagy Istvánné vonatkezelőt, Szerencs KÜF; Oláh Józsefné betanított munkást, Debrecen MÁV ÉHF.; Opoczki Sándorné betanított kertészt, Budapest MÁV Ép. fennt. Főn.; Ozsvát Erika ügyvitelellátót, Vasutasok Szakszervezete; Ősziné Völcsey Gyöngyi forgalomvezetőt, MÁV Idegenforg. és Szállítm. Ig , Pass Lászlóné segédmunkást, Debrecen MÁV Pft., Petyán Sándorné adatrögzítőt, Budapest MÁV Számítástechn. Ü., Piroska Ferencné forgalmi szolgálattevőt, Kecskemét KÜF; Réfi Béláné ügyintézőt, MÁV Vig.; Salamon Imréné szakoktatót, Veszprém KÜF, Sándor Istvánné osztályvezető ápolónőt, Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Sárdi Jánosné vonatátvevőt, Budapest Ferencváros KÜF, Starnfeld Ivánné pályamestert, Terézvárosi Pft.; Szabó Zoltánné takarítónőt, Záhony Üig., Tóth Tiborné műszaki átvevőt, Budapest MÁV GTAÜ; Töviski Lajosné óvónőt, Debrecen MÁV napközi otth. óvoda; Uti Antalné konyhalányt, Budapest Keleti KÜF; Varga Miklósné takarítónőt Szombathely Vasútig. Házkezelősége.

A nemzetközi nőnap alkalmából 1986. március 7-én a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkájukért kitüntetésben részesültek:

A Szakszervezeti Munkáért arany fokozatát kapta: Kovács Sándorné, a Békéscsabai Pft Főn üzemgazdasági ügyint., szb gazdasági felelős.

A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatát kapták. Papp Lajosné, a Záhonyi GRF teljesítménykiértékelő, szb számvizsgáló biz. tagja., Kovácsné Homoródy Beáta, az Utasellátó pénzügyi oszt vez., a vszb mellett működő közgazdasági biz vezető.

Kongresszusok után

Beszélgetés Varga Gyulánéval, a Nyugati Körzeti Üzemfőnökség szb-titkárával

Varga Gyuláné tavaly április óta a Nyugati Körzeti Üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára. Vasutas pályafutását 1969-ben kezdte: volt anyagelszámoló, bérelszámoló, bércsoportvezető, később számviteli vezető. A váltás: *1981, akkor lett politikai munkatárs.* Elvégezte a Marxizmus–Leninizmus Esti Egyetem politikai gazdaságtan szakosítóját. Jelenleg harmadéves hallgató a Politikai Főiskolán. A budapesti területi intézőbizottság nőbizottságának vezetője. Tagja a VI. kerületi pártbizottság fegyelmi bizottságának is. Legközelebbi feladatainak egyike: megírni a vasutas-szakszervezet információs rendszerét. Ez a szakdolgozati témája a Politikai Főiskolán.

Magdika — Varga Gyulánét így szólítják a Nyugati pályaudvar területén — vérbeli vasutas. Teleírt füzetet vesz elő.

— Látja, ezt mind a kongresszuson jegyzeteltem. Nem túlzok, ha azt mondom, életem nagy élményei közt tartom számon a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusát, ahol meghívottként vehettem részt. A vasutas-szakszervezet kongresszusán nem voltam ott, de a mi küldöttünk, *Guthy Csaba* beszámolt a leglényegesebb eseményekről.

A Nyugati Körzeti Üzemfőnökséghez a pályaudvaron kívül a műszaki kocsiszolgálat, a kőbányai teherpályudvar, továbbá Kőbánya-Kispest. Pestlőrinc, Kispest és Pestimre állomások tartoznak. Mintegy száz munkakörben csaknem másfél ezer vasutas végzi a munkát. A tíz évvel ezelőtt indult rekonstrukció eredményeként megszépült a pályaudvar épülete. Sajnos a szociális körülmények nem a legjobbak. *Például a 17-es, 18-as vágányok közötti épületben 600 ember öltözik — rossz körülmények között.* A biztosítóberendezések is elavultak. 1927-ben építették. Pedig nagy a vonatforgalom, 19 vágányon 126 vonat indul és ugyanennyi érkezik ide naponta. Nagy a munkaerőhiány is. Az I-es irányítótoronyból „szöknek" az emberek. A műszaki kocsiszolgálatnál dolgozó 450 vasutas nagyon rossz munkakörülmények között tevékenykedik, pedig 627 személykocsi műszaki állapotáért felelősek.

— *Nálunk nemcsak felelősség, hanem rang is bizalminak, főbizalminak lenni* — jegyzi meg Varga Gyuláné. — *Az utóbbi időben megnőtt a szakszervezet tekintélye, helyre került partneri szerepe.* Jó a gazdasági vezetés és a szakszervezet kapcsolata, tisztázottak a szakszervezet döntési, véleményezési, egyetértési, kezdeményezési és állásfoglalási jogkörei, s ezt ismerik a bizalmiak is. A gazdasági vezetők, valamint a párt- és a KISZ-szervezet megbeszélésein a szakszervezet képviselője is ott van. A szakszervezeti tanácskozásokon is jelen vannak a partner gazdasági, párt-, és KISZ-vezetők. Természetesen ez nem formális jelenlét. Érdemi vitákban kristályosodik ki a megalapozott döntés.

1982-ben és 84-ben méltán nyerték el a Kiváló Üzemfőnökség címet, amit 1985. évi munkájuk alapján ismét megpályáztak. A budapesti igazgatóság területi versenyén — Ferencváros mögött — másodikok lettek a tavalyi brigádvetélkedőn. Az szb-titkár a legnagyobb eredménynek azt tartja, hogy a dolgozók 92 százalékát kitevő szakszervezeti tagságot sikerült bevonni a gondok orvoslásába, sikerült nyitottá tenni a szakszervezet politikai munkáját. S ez nem kis eredmény, ha figyelembe vesszük, hogy másfél ezer dolgozó nyolcvan százaléka ingázó. Mégis az összdolgozók kétharmada törzsgárdatagnak számít.

Érdekes helyi kísérletnek tekinthető, hogy az idén „A szakszervezeti bizottság dicsérete" címmel helyi kitütetést alapítottak. Ezzel a legjobb bizalmiakat, reszortosokat, aktivistákat tüntetik ki.

B. Gy.

A tiszafüredi építésvezetőségen

Munkásgyűlés, cigányparlament

A debreceni építési főnökség 2. számú felépítményi építésvezetőségének tiszafüredi telephelyén február 19-én munkásgyűléssel egybekötött cigányparlamentet tartottak. Hagyomány már, hogy *Széles Károly* igazgató a társadalmi szervek vezetőivel együtt, az év elején, végigjárta az építésvezetőségeket. Az építési szakszolgálat „uborka szezonja" lehetőséget nyújt az előző évi munka során szerzett tapasztalatok elemzésére, az elhangzottakat pedig hasznosítani lehet az új évben.

A tiszafüredi építésvezetőségnek nincs állandó telephelye, szinte „albérlője" a főnökségnek. Volt már Püspökladányban, Tiszafüreden, Szolnokon, Egerfarmoson, Mezőtárkányban telephelye. Az idén felvonulnak Maglód-Újszász térségében. Tevékenységük kiemelkedő a főnökségen belül.

A vándorlás az építésvezetőség munkaerőhelyzetére is rányomja a bélyegét. Nagyon sokan nem vállalják, hogy munkásszálláson lakjanak és hetente csak egyszer láthassák családjukat. A régi dolgozók is belefáradtak a vándorlásba. Vannak itt bagamériek, kunmadarasiak, tiszafürediek, püspökladányiak, debreceniek stb.

A munkásgyűlést *Béres Ferenc* alapszervezeti párttitkár nyitotta meg, majd *Papp Sándor* építésvezető ismertette az építésvezetőség 1985. évi eredményeit, a legfontosabb feladatokat.

A hozzászólásokra Széles Károly igazgató és Papp Sándor építésvezető válaszolt, majd ebéden látták vendégül a megjelenteket.

A délutáni program tanévnyitóval kezdődött. Az építésvezetőségen ugyanis 14 analfabéta van, 28-nak pedig nincs meg a 3—4. osztályos végzettsége. Ezek számára indított az építésvezetőség munkaidőn belül oktatást. A tiszafüredi Kossuth Téri Általános Iskola igazgatója, *Fekete Sándor* és munkatársai vállalták az alapismereti tanfolyam vezetését. A tantermet, a tanszereket, az építési főnökség biztosítja, sőt az építésvezetőség még „tanfelügyelőt" is ad, hogy megakadályozzák az igazolatlan mulasztást, a lógást, mert a tanulókat a főnökség fizeti.

G. G.

Az Északi Járműjavító műszerésze volt

A szakszervezeti mozgalomnak nyugdíjasan is aktivistája marad

Solti Imre, az Északi Járműjavító Üzem műszerésze 1985 végén nyugdíjba ment. Tíz évig volt a szakszervezeti bizottság tagja. 1945 márciusában, 20 éves korában került a vasúthoz. A háborús károk helyreállításakor a budapesti távirdaintézőségnél dolgozott. 1947 őszén B listára került. Munkahelye megszűnt. Ekkor határozta el, hogy elhelyezkedik az Északi Főműhelybe

— Amikor jelentkeztem, az ügyintéző azt mondotta, hogy műszerészre nincs szükség, de ha ismerek olyan barátot, akinek kovács vagy esztergályos a szakmája, azt fölveszi. A folyosón elgondolkodtam a hallottakon és elhatároztam, hogy jelentkezem esztergályosnak, hiszen olyan kisiparosnál tanultam a műszerészszakmát, ahol a nyersanyagtól a késztermékig minden munkafolyamatot ismerni kellett. Ismét bementem az irodába, és elmondtam, hogy esztergálni is tudok. *Masnap már a VI. osztály armatúraeszterga-részlegénél dolgoztam. A gőzmondonyok friss- és fáradtgőzlövettyűit esztergáltam. Néhány hónap múlva megválasztottak szakszervezeti bizalminak.*

Tizenhat évig volt bizalmi. Később más tisztséget is ellátott. Megbízták gazdasági felelősnek, műhelybizottsági titkárnak, az utóbbi tíz évben pedig a szociálpolitikai felelős tisztét látta el. Nyolc évig kereskedelmi, társadalmi ellenőr volt.



— Az akkori mostoha körülmények sok gondot okoztak — folytatja. — Előfordult, hogy az esztergapadon lévő hűtővíz munka közben megfagyott. Reggelente fél órát kellett járatni a gépeket, hogy intenzíven dolgozhassunk. 1954 tavaszán végre egy fűthető műhelyrészt kaptunk.

1951-ben nevezték ki csoportvezetőnek. 1963-ban, amikor a gőzmozdonyjavítás megszűnt, 15 évi esztergályos tevékenység után ismét folytathatta eredeti szakmáját. A műszerészcsoport profilja a villamos és dízelmozdonyok műszereinek javítása volt. Azóta sokat változtak a munka- és szociális körülmények. Korszerű öltözők, mosdók, hűtőszekrények állnak a dolgozók rendelkezésére.

Solti Imre huszonhárom évig volt tagja a *Béke* szocialista brigádnak. A legutóbbi kongresszusi vetélkedőn sikeresen szerepeltek. Két tagja hozzájárult az üzem győzelméhez az országos vasutasdöntőn. *Kétszer nyerték el a MÁV Kiváló Brigádja megtisztelő címet.*

— Nyugdíjasként mivel tölti a szabadidejét?

— A szakszervezeti mozgalommal továbbra is tartom a kapcsolatot. Péceli lakos vagyok. Az ottani nyugdíjascsoporthoz tartozom, és már kérték, hogy vállaljam el a bizalmi tisztséget. S mint nyugdíjas, a társadalmi ellenőri munkát is vállalom. Szeretek olvasni, barkácsolni is.

Solti Imrét nyugdíjba vonulása alkalmából a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatával tüntették ki.

Székelyhidi Ferenc

Küldöttválasztás a vállalati tanácsba

Az Utasellátó Vállalat vezetését a jövőben vállalati tanács látja el. A 26 tagú testület felét a vállalat egyes vezetői adják, s 13 tagot a szakszervezet irányításával a dolgozók választanak.

Győr-Sopron, Vas és Zala megye közel 600 dolgozót foglalkoztató kollektívája egy személyt delegálhat a tanácsba. Ennek a megválasztására — csakúgy, mint az ország más részein — február utolsó szakaszában, részgyűlések formájában került sor.

A szombathelyi igazgatósághoz tartozó három megyében a vállalati jelölőbizottság *Füri Zsuzsát,* a 901-es Számú Hegyeshalmi Utastourist üzletvezető-helyettesét javasolta a tanácsba.

Február 20-án, 21-én és 22-én, hét helyen tartottak jelölő és egyben választó részgyűléseket. 584 választásra jogosult közül 450-en szavaztak. Az előírt, kötelező 2/3-os részvétellel szemben, a dolgozók 77,1 százaléka élt demokratikus jogával. Egy érvénytelen és egy más személyre adott szavazat mellett 448-an voksoltak Füri Zsuzsára, és választották meg a vállalati tanács tagjának. Így az



elkövetkezendő öt esztendőben az alig 30 esztendős, felsőfokú szakmai végzettséggel rendelkező, párton kívüli, szocialista brigádvezető, kiváló dolgozó üzletvezető-helyettes képviseli a nyugat-dunántúli utasellátósokat az új típusú vállalatvezetői testületben.

Sz. Jakab

KISZ-esek tanácskozása

Figyelemre méltó eredmények

A miskolci MÁV KISZ-bizottság januárban tartotta küldöttértekezletét. *Dicházi Tibor* titkár értékelte a végzett munkát, eredményeket. Elmondotta többek között, hogy a KISZ-alapszervezetek, választott tisztségviselők segítségével évről évre eredményesebben dolgoztak.

A KISZ-fiatalok elsőként vesznek részt a kommunista műszakokon. Figyelemre méltó eredményeket értek el az ifjúsági brigádok a hazánk felszabadulása 40. és a XIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyben. Társadalmi munkát végeztek a Mályi tó mellett az oktatási létesítmény építésénél. Már hagyomány, hogy a fiatalok részt vesznek a különböző szintű vetélkedőkön is. Ezeken többször értek el jó eredményt.

A KISZ-küldöttértekezlet Dicházi Tibort — szakvonali megbízatása miatt felmentette tisztségéből. Titkárnak Tóth Tibort választották.

K. I.

Mit kell tudni?

A jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználatról

Sokan megfogalmazták ellenzésüket a címben olvasható fogalommal kapcsolatban. Szóvá tették szakszervezetünk XI. kongresszusán, de a panaszos levelek tekintélyes része is erről szól.

A fogalom magyarázatához induljunk ki a lakásbérleti szerződés szövegéből:

„Felek a jelen lakásbérleti szerződést — a kiutalásnak megfelelően — a szerződéskötő bérlő államvasúti munkaviszonya megszűnésének bekövetkeztéig terjedő időre szólóan kötik."

A szerződés tehát egyfelől *feltételt,* másfelől *időhatározást* tartalmaz, mely szerint, ha a bérlő az államvasúti munkaviszonyát a kiutalástól számított 10 éven belül a nyugdíjazás kivételével bármely okból és módon megszünteti, elhelyezésére nem tarthat igényt. Vagyis: ha a bérlő 10 éven át megtartotta munkaviszonyát, a szerződés már csak az említett feltételt tartalmazza, az időhatározást nem. Ezek alapján: ha 10 év után szünteti meg a munkaviszonyát a vasutas, lakásbérleti jogviszonya megszűnik és jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználóvá válik, aki megfelelő elhelyezésre tart igényt.

A jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználat viszont már korántsem azonos a bérlői jogállással; következményei érintik a lakáscsere, a befogadás és a korszerűsítés intézményeit.

Senki sem vitatja: *a kialakult helyzet hátrányos mind a bérbeadónak, mind a volt bérlőből lett használónak.* A MÁV-lakások 52 százalékában nem bérlők, hanem használók laknak (nyugdíjasok, illetve nem vasúti dolgozók)

Elsősorban a nyugdíjasok tartják sérelmesnek az elnevezést, az ő gondjuk látszik a legnehezebben megoldhatónak. A fő probléma — amire már utaltunk — a lakáscsere, a korszerűsítés és a befogadás tekintetében van. Az ezzel kapcsolatos jogszabályi gátakat általában úgy ítéli meg a közvélemény, hogy azok ellentmondanak az egyén és a társadalom érdekeinek. A kialakult helyzeten a bérbeadó különféle állásfoglalásokkal igyekszik segíteni, de ismeretesek olyan példák is, hogy az érintettek a bírósághoz fordultak panaszuk orvoslásáért.

Mi a teendő ebben a helyzetben? A hatályos jogszabályok adnak-e lehetőséget a gond megoldására?

A jogszabályok (amelyeknek ismertetésétől ezúttal eltekintek) lehetővé teszik, hogy a vállalati bérlakás bérlője a kiutalástól számított 10 év eltelte után, nyugdíjazása előtt kérelmet nyújtson be a bérleti jogviszony *határozatlan idejű módosítására.* A bérbeadó ennek a kérelemnek köteles eleget tenni, feltéve, ha nincs kizáró ok. Másképpen fogalmazva: az a bérlő fordulhat a fenti kéréssel a bérbeadóhoz, akivel szemben nem állnak fenn kizáró okok. *(Ezekről a MÁV Igazgatóságokon dolgozó ügyintézők kötelesek felvilágosítást adni!)*

Van még egy fontos feltétel: *vállalni kell a lakás-használatbavételi díj befizetését,* amelyet a határozott idejű bérleti szerződésnél nem kellett megfizetni, vagy ha tévesen megfizették — volt rá példa! — a bérbeadó visszatérítette. (Itt kell megjegyeznünk, hogy a vasútigazgatóság részletfizetési kedvezményt, illetve halasztást adhat, amelyre külön megállapodást kell kötni.)

Befejezésül: a jogszabályok, a MÁV lakásügyi utasítás rendelkezései megadják azt a lehetőséget, hogy az előzőkben vázolt esetekben és módon a határozott idejű bérlői jogviszony határozatlan idejűvé változzon, elkerülve ezzel a jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználat kialakulását.

Véleményünk szerint az érintettek inkább vállalják a használatbavételi díj megfizetését, minthogy szembenézzenek a jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználat összes hátrányaival.

Dr. Borsik János

Szobtól Dunakeszíig

Személykocsik futópróbája

Az ablakokról vakítóan csillan vissza a téli napfény, a kocsikban ragyogó tisztaság, a fülkék kellemesen melegek. A Szobról Dunakeszíig közlekedő kocsipróbamenet résztvevője vagyok. Útközben *Szabó Józseffel,* a Dunakeszi Járműjavító futópróba-vezetőjével és *Géczi Bélával,* az üzem meósával beszélgetünk.

— Mikor kell futópróbát tartani? — kérdezem *Szabó Józsefet.*

— Amikor az illető gyárrészleg elkészül a kocsinál esedékes munkákkal, a meó átveszi, majd a kijelölt időpontban megtartjuk a futópróbát. Dunakeszin jelenleg főjavítást, fővizsgát és futójavítást végeznek. Ami itt a szerelvényt alkotja, azok részben főjavításos, részben fővizsgás kocsik. Egyébként a százkilométeres sebesség alatt közlekedő kocsiknál — mint például az ingaszerelvényekbe sorolt Bhv-típusok — nem kell futópróbát tartani.

— *Mit vizsgálnak a futópróbán?*

— Még mielőtt elindulnánk, fékpróbát tartunk. Megvizsgáljuk a fűtést, a világítást és az egyéb berendezéseket. Menet közben figyeljük a kocsi járását, az akkumulátortöltést. Üzem- és üzletbiztonsági szempontokat szem előtt tartva, minden részletre kiterjedő vizsgálatot tartunk.

— *Említette az üzletbiztonságot. Ezen mit kell érteni?*

— Üzletbiztonságon azt értem, hogy Dunakeszin, a gyárrészlegeknek úgy kell elkészíteniük a kocsikat, hogy a ráfordítási költségek a lehető legalacsonyabbak legyenek, többletköltségek utólagosan ne merüljenek fel. Vagyis az üzemből kiadott kocsik garanciális időn belül ne szoruljanak javításra. Ebből következik az is, hogy ha a futópróbán egy kocsi nem felel meg, azt semmiképpen nem helyezzük forgalomba.

— *Gyakorta előfordulnak ilyen esetek?*

— Dunakeszin az utóbbi időben változott a szemlélet — mondja *Géczi Béla.* — A mennyiség helyett a minőség került előtérbe. Ennek is köszönhető, hogy kevés kocsit kell visszavinni. Üzembiztonság szempontjából nem emlékszem, hogy valaha is probléma lett volna.

— *Ez a szerelvény, amivel most utazunk, megfelel a követelményeknek?*

— Egyetlen kocsi kivételével, megfelel. Ha megérkezünk, kijavítjuk a hibát.

— A futópróba után mikor vehetik igénybe az utasok a kocsikat?

— A mi tapasztalataink szerint — ha vidéki honállomású kocsiról van szó — egy-két hét múlva.

— gerecsei —



Az országos Érc- és Ásványbányák pilisvörösvári üzemegységénél 800—1000 tonna kőport, súrolószert, nyers dolomitot raknak naponta vagonokba. A bánya dolgozói a vasutasokkal közösen kijavítják a hibás kocsikat, s így 15 százalékkal több anyagot tudnak elszállítani. Képünkön rakodáshoz állítanak be egy vagont

(Séra Sándor felv.)

Csapdát állítottak a rendészek

Győrben leleplezték a vagonfosztogatókat

A győri körzeti üzemfőnökség három rendészét; *Midiczki Imre* parancsnokot, *Hécz László* és *Winkler Károly* rendészeket a budapesti igazgatóság katonai osztálya február 18-án pénzjutalomban részesítette, mert januárban véget vetettek egy dézsmálássorozatnak.

— Hogyan sikerült elfogni a tolvajokat? — kérdezem a parancsnoktól.

— Az utóbbi két évben többször jelezték nekünk, hogy a győri pályaudvaron a vagonokból értékes árukat tulajdonítanak el. Rendszeresen tartottunk ellenőrzéseket, a tetteseket mégsem sikerült leleplezni. Taktikát változtattunk: *rendszeres feljegyzéseket készítettünk a dézsmálások időpontjáról, hogy behatároljuk, melyik fordában törik fel a vagonokat.* Ezt sikerült megállapítani. Ezután nem maradt más hátra, mint hogy szigorúbban ellenőrizzük azokat a fordákat, amelyekben a már gyanússá vált személyek is dolgoztak.

Az alapos munka végül sikerrel járt. Január 8-án Hécz László és Winkler Károly azt a feladatot kapták, hogy a pályaudvar helyi rendezőjét (a dézsmálások leggyakoribb színhelyét) állandóan figyeljék.

A további részleteket a leleplezők mesélték el.

— Huszonhárom óra is elmúlott már, amikor az említett területen megkezdtük a portyánkat — mondja Hécz László. — A helyi rendezőről tudni kell, hogy nincs kerítése, és közel van a közúthoz. Utunk során találkoztunk *Kovács Károllyal,* a GYSEV egyik vonatvezetőjével, akit jelenlétünk szemmel láthatóan megzavart. Mi látszólag erre ügyet sem vettünk. A szokott utunkon mentünk tovább. Később arra lettünk figyelmesek, hogy Kovács átbújik az egyik kocsi



Gréczi Ferencné, a katonai osztály csoportvezetője Hécz László rendésznek átnyújtja a megérdemelt jutalmat

(Sárközy György felvétele)

alatt, és hamarosan találkozott *Csóka Géza* féklakatossal, aki szintén a GYSEV állományába tartozik. Mi rejtekhelyről figyeltük őket, és láttuk, hogy Kovács egy dobozt vesz át Csókától, aki később kiment az útra és ott beült egy várakozó Trabantba és elhajtottak: *a kezében lévő doboz tele volt hőszabályozós vasalóval,* amit a Ferencvárosból érkező szerelvényből loptak el.

— Mit tesz ilyenkor egy rendész?

— Én azt mondtam neki, hogy te vasalótolvaj, gyere csak velem az őrbódéba és tisztázzuk a történteket. Ő jött velünk ellenkezés nélkül. Az őrbódéból felhívtam az állomást és kértem az ügyeletest, hogy hívja a rendőrséget. A járőrök gyorsan megérkeztek.

— A rendőrség a két elkövetőt, Kovácsot és Csókát letartóztatta — tájékoztat a további eseményekről Midiczki Imre. *A Trabant gazdájának kilétét nehezebb volt megállapítani, mert a kocsit székesfehérvári tulajdonosa fél évvel ezelőtt eladta Győrbe, de azt még nem írták át az új tulajdonos nevére.* Reggelre azonban a rendőrség már megtudta a valódi tulajdonos adatait, akiről kiderült, hogy ő az orgazda.

Az elfogott dézsmálók mindent beismertek, sőt a többi 11 társuk nevét is kiadták. Az ezt követő házkutatások és vallomások alapján mintegy 450 ezer forint kárt állapított meg a rendőrség. Az évek során eltulajdonított tárgyak között volt kínai porcelán étkészlet, márkás cipők, ingek, italok, cigaretták stb.

— *Sajnos az utóbbi években a vasúton lazult a rakodási fegyelem, ami könnyíti a tolvajok dolgát* — magyarázza Midiczki Imre. — A raktárnokok sokszor szemet hunynak a szabálytalanságok láttán. Több társadalmi vagyonőrre lenne szükség, mert a hivatásos rendészek nem lehetnek ott mindenütt. Mi például tizenkilencen vagyunk és Hegyeshalomig, illetve Rajkáig ellenőrizzük a vonalakat.

Séra Sándor

Útátjáró-ellenőrzések

Vácott és környékén a közelmúltban a városi rendőrkapitányság, valamint a budapesti vasútigazgatóság illetékes szakvezetői vasúti sorompóellenőrzést tartottak a forgalmasabb út-vasút kereszteződésekben. Az akció része volt annak a korábbi megállapodásnak, amelyet a Pest megyei Rendőrkapitányság kötött a MÁV Budapesti Igazgatósággal.

Az ellenőrzés során arra voltak kíváncsiak, hogy a sorompók az előírásoknak megfelelően működnek-e, és természetesen azt is megfigyelték, hogy a gépjárművek, a kerékpárosok, a gyalogosok tiszteletben tartják-e a villogó vörös fényt, amelynek figyelmen kívül hagyása már sok tragédiát okozott. A most felülvizsgált útátjárók közül az úgynevezett AS. 296 számú (Vác–Göd között) a leghírhedtebb, ahol három évvel ezelőtt egy személygépkocsi került a robogó vonat alá, az autó három utasa szörnyethalt.

Az ellenőrök rangrejtve (civilruhában) végezték munkájukat. Így sikerült megfigyelni, hogy az arra közlekedő járművek vezetői önszántukból tartják-e be a szabályokat.

Az akció során a rendőrség és a vasút munkatársai elégedetten nyugtázták, hogy megfigyelésük során egyetlen gépkocsi sem próbálkozott áthajtani a villogó vörös fénynél. Akadt azonban két gyalogos, akik a Vác–Göd közötti sorompón a tilos jelzésen mentek át. Igaz, a két szabálysértő, mielőtt a sínekre lépett, alaposan körülnézett, mégis 100-100 forintjukba került a körülbelül másfél perces időmegtakarítás . . .

EGY POHÁR BOR

Évekkel ezelőtt történt. A. és G. állomások között egy mozdonyvonat közel 80 kilométeres sebességgel ráütközött az előtte forgalmi okból álló, üres személyszerelvényre. Az ütközés következtében mindkét dolgozó megsérült, de nem életveszélyesen. Milliós nagyságrendű volt az anyagi kár.

Balesetvizsgálóként én is a helyszínre utaztam. Az első kérdésünk az volt:

— Hogyan történt a baleset?

— Elszunnyadtunk — mondta a mozdonyvezető.

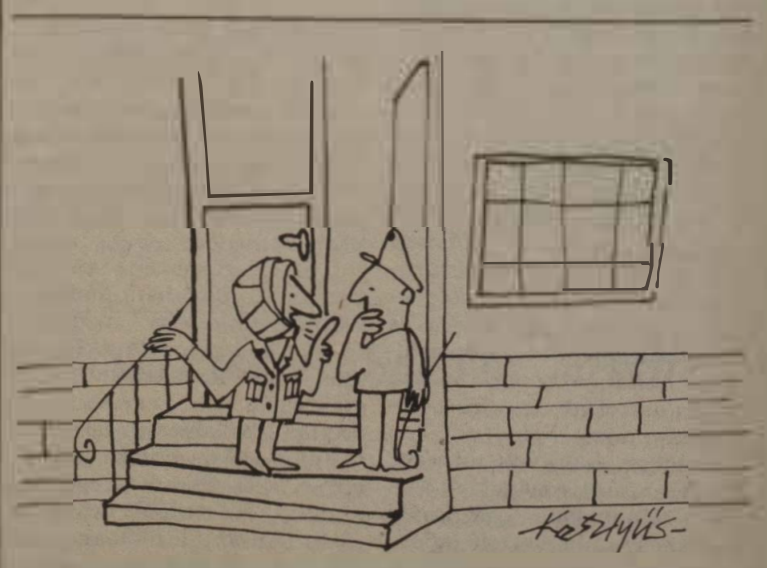
Meglepett az őszintesége. A helyszínelés után a bizottság megállapította, hogy *a gép éberségi berendezése rossz volt. Már a vontatási telepről is így járt ki. A mozdonyszemélyzet menet közben elaludt, ezért figyelmen kívül hagyta a megállj állású térközjelzőt.*

A sérült mozdonyvezetőt később lakásán hallgattuk ki és a beszélgetést magnetofonra rögzítettük. Őszintesége nem változott —, belátta a hibáját és mindenről részletesen beszámolt.

A kihallgatás vegen azt mondta, hogy szeretne bennünket megkínálni egy pohár borral. Én az ivásnak még a gondolata ellen is tiltakoztam, de idősebb és nagy szakmai tekintélynek örvendő kollégám arcán nyoma sem volt a tiltakozásnak.

Ezt látva megkértem őt, hogy vigyük ki a gépkocsiba a táskát és a magnót. Célom az volt, hogy útközben lebeszélem a szándékáról. Kollégám azonban elmagyarázta, hogy képzeljem magam a mozdonyvezető helyébe. Ő volt a hibás a balesetért. Mindent elmondott a kihallgatáson. Tudja azt is, hogy ezért büntetést kap, számol a következményekkel. De, hogy a borát se fogadják el, az már nagy sértés lenne . . .

Borsik János



— Mi történt veled?
— Megbíráltam a főnököt . . .

(Kesztyűs Ferenc rajza)

HÁROMNEGYED ÉV ELTELTÉVEL

Mi változott a Keletiben?

Tavaly, lapunk 9. és 10. számában *Őszintén a Keletiről* címmel riportot közöltünk, amelyben a nagy személypályaudvar gondjairól számoltunk be olvasóinknak. Június 13-i számunkban közzé tettük *Nagy Lajosnak*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetőjének hozzászólását, aki levelében többek között leszögezte:

„A budapesti igazgatóság a cikk megjelenésével, tartalmával egyetért, azt időszerűnek tartja, hiszen a Keleti pályaudvar állóeszközeinek leromlott állapota, rontja az utaskiszolgálás minőségét, és a biztonság megtartása is nagy erőfeszítéseket igényel . . ."

Érdekelt bennünket, hogy mi történt azóta.

Javultak-e a munka- és szociális körülmények, változott-e a dolgozók közérzete? *Lázár István*, a körzeti üzemfőnökség szb-titkára tájékoztatott.

Csoda történt?

— A riport megjelenése óta nagyon sok pozitív változás történt — mondja. — *A MÁV Vezérigazgatóság és a budapesti igazgatóság sok érdemi intézkedést tett. Nagyon örülünk ennek. A dolgozók közérzete is javult.*

Együtt vesszük sorra a riport fontosabb megállapításait. „A vonatkísérő laktanya évszázados épületét már korszerűsítik ugyan, de a múlt hangulata ott rekedt a bezárt ajtók mögött" — írtam. „Az építői kapacitást és morált ismerve a vasutasok reménykednek: hátha csoda történik. A vállalt határidőre befejezik az átalakítást."

— *Tényleg csoda történt* — jelenti ki *Lázár István.* — Az építők eddig kifogástalanul dolgoztak. A laktanya első szintje határidőre elkészült. Hamarosan birtokba vehetik a vasutasok. Utána kezdik a második szint korszerűsítését.

A százlábú híd környékén „a vágányok között műanyagzacskókkal, hulladékpapírral szalad a szél. A nemzetközi vonatok utasai az ablakon kitekintve itt szerzik Budapestről az első benyomást."

— Helytálló volt ez az észrevétel is — mondja. — Évtizedes gondot sikerült orvosolnunk. Szerződést kötött a budapesti igazgatóság az ócsai Vörös Október Termelőszövetkezet takarító csoportjával. Naponta 10-12 ember takarít a vágányok között, összegyűjtik a szemetet, s a közelben lévő pőre kocsikon lévő konténerekbe hordják. Most már tiszta a környék. Nem szalad a szél a hulladékpapírral. A szocialista brigádoknak sem kell már társadalmi munkában takarítani.

— Öt évvel ezelőtt rádió adóvevőt kaptak a tolató csapatok, de az elromlott készülékek javítására sokat kellett várni. Okoz-e még gondot a rádióhiány?

— Már nem. *Tavaly, az ünnepi forgalom kezdetére kaptunk hat új rádiót. A régiekkel együtt most már tizenkettő van. Ha el is romlik közülük egy-kettő, nem kell idegeskedni, hogy mikor javítják már meg.*

Kedvező változások

— A vontatási üzemegység területén is nagyon mostohák voltak a munka- és szociális körülmények. A mosdók és szerelőcsarnokok állapota elhanyagolt. Sikerült-e azóta ezeken az áldatlan állapotokon változtatni?

— Kedvező változásokról számolhatok be. *Február 14-én átadták a mozdonyvezetők felújított körmosdóját, öltözőjét. A munkálatokat egy külső cég végezte mindannyiunk megelégedésére.* Gyorsan és precízen dolgoztak. Elkészült a fekete-fehér öltöző is, amit szintén 150-en vehetnek igénybe.

„A faszerkezetes mozdonyjavító színek hatalmas ajtajai leszakadtak. Sátorponyvát feszítettek a helyükre, hogy legalább a szél ne kószáljon szabadon a csarnokban. Az ajtókat gerendákkal, állványokkal erősítették, hogy rá ne dőljön valakire. A radiátorok elégtek, szétmarta a rozsda . . ." — idézem a riportot.

— A télen új ajtókat szereltek a régiek helyébe — válaszol az szb-titkár. — A fűtési hálózatot is felújították. Most már nem fúj ki a csöveken a gőz. *Örömmel számolhatok be arról is, hogy már megkezdték a D 70-es típusú Integra dominó biztosítóberendezés telepítésének előkészületeit.* Az ezzel kapcsolatos tudnivalókról december 17-én adott tájékoztatót üzemfőnökségünk vezetőinek, a szakszervezeti aktivistáknak *Fülöp László*, a Vezérigazgatóság biztosítóberendezési és automatizálási főosztályának vezetője. A berendezés központja az egykori mosoda épületében lesz. Annak kitelepítése folyamatos. A pincében már fektetik a kábeleket. Megkezdték Keleti és Kőbánya-Felső, valamint a Keleti és Ferencváros között az önműködő térközbiztosító berendezés telepítését is. A munkálatokat előreláthatóan 1987-ben fejezik be.

— Megszűnnek tehát végre a vonóvezetékes és súlykörtés váltók. Biztonságosabb lesz a forgalom.

— Lényegesen biztonságosabb, hiszen a Dominó berendezés könnyíti a személyzet munkáját. A korszerűbb technikai berendezés kezeléséhez kevesebb vasutasra lesz szükség. Őket majd más munkakörbe helyezzük, s ezáltal lényegesen csökkenhet a létszámhiány.

Van még tennivaló

— A műszaki kocsiszolgálat dolgozóinak munkakörülményei sem ideálisak. A riport megjelenése óta történt-e ott változás?

— Igen. *Sikerült javítani a munkáltatás alapfeltételeit.* Az év végén még pénzgondok voltak, de szerencsére segített a vezérigazgatóság és a budapesti igazgatóság. A nemzetközi kocsikat most már fedett helyen lehet javítani, és dolgozóink elkészítették a javításhoz nélkülözhetetlen diagnosztikai berendezést is. Elkészült az akkumulátortöltő helyiség, a régi akkutöltőket újakra cserélték. Sajnos, a műhely továbbra is beázik, ki kellene cserélni a tetőszerkezetet. A műszaki kocsiszolgálat dolgozóinak öltözője, mosdója sajnos még nem felel meg a követelményeknek. *A raktárnokok és a raktári fizikai dolgozók öltözőit, mosdóit is felújították.*

Összességében megállapítható, hogy a riport megjelenése után a Keletiben a munkakörülmények sokat javultak, amely lehetővé teszi a biztonságosabb és minőségileg jobb munkát.

(kaszala)



A TENNANT 240 típusú univerzális perontisztító gép télen is jó szolgálatot tesz. Vezetője, Balázs József éppen a február végi nagy havazás nyomait igyekszik eltüntetni a peronokról az ügyes masinával

(Óvári Árpád felvétele)

Balaton körüli úton a MÁVTOURS vezetőivel

Az idegenforgalmi szakma tapasztalt és újdonsült képviselői kaptak meghívást a *MÁVTOURS-tól*, hogy a vasúti turizmus Balaton körüli helyzetével ismerkedhessenek. A MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatósága is letette névjegykártyáját ezen a találkozón, amelyen a közeli jövő és távlati célok szerepeltek

Már ebben az évben komplex idegenforgalmi tevékenységet kíván folytatni a Balatonpart legforgalmasabb területein a MÁVTOURS. Csak a tőkés kiutazás szervezésében nem vesz részt a vasút utazási irodája, közvetítési jogával azonban ezen a területen is közreműködik.

Ahhoz, hogy sikeres idei turistaszezont kezdhessen a magyar tenger partján, minden olyan lehetőséget kihasznál, amely jó szállást biztosíthat, kitűnő étkezést és kulturált pihenést nyújthat a jelentkezőknek. *Igénybe kívánja venni a szakszervezeti üdülők szabad kapacitását, a biztosító egyesületek férőhelyeit, a MÁV oktatási központjait.* Elsődleges a vasúti utazással egybekötött programok biztosítása, de nincs kizárva az autóbuszos kirándulás, sőt a hajóutak sem.

Íme a lehetőségek közül néhány, amelyek a vasutasokat is érdekelhetik. Közvetlen vízparton fekszik a Volán balatonvilágosi üdülője, ahol a sikeres tárgyalás után 25 kétágyas szoba igénybevételére van lehetőség. Itt félpenziós ellátást ajánl az utazási iroda. Az üdülők részére kondicionálóterem, csónakkölcsönzési lehetőség és teniszpálya is van. A vasutasok üdülőjében is kapott értékesítési lehetőséget a MÁVTOURS. Boglárlellén 284 fő részére van hely kétszobás appartmanokban. Ezen a helyen a szauna jelent újabb szolgáltatást.

Fizetővendég-szolgáltatást is kínál a vasút utazási irodája, mégpedig *Balatonedericsen, Szigligeten,* és *Badacsonytomajban,* mintegy kétszáz fő részére. Ezeket a helyeket elsősorban a nyugodt, családias környezet kedvelőinek ajánlják. A vendégek kívánsága szerint fél- és teljes penziót kínál.

Balatonkenesén, az oktatási központban is kellemes pihenést kínál a MÁVTOURS. Ez a terület alkalmas hét végi rendezvények, táborozások tartására is. Két-, négy és hatágyas szobák állnak rendelkezésre, a ligetben sportpályák fogadják a résztvevőket.

Márciusban az *„Utazás 86"* kiállításon a MÁVTOURS is részt vesz. Erre az időpontra bizonyára elkészül a legfrissebb programfüzete is, amelyben ezekről és a többi utazási lehetőségről bővebb felvilágosítást nyújt majd az iroda.

F. Z.

Portrévázlat

A „Nagy Fehér Varázsló"

Ezt a nagy elismerést tükröző becenevet az utazószemélyzet ragasztotta *Előri Józsefre,* a Keleti vontatási üzemegység vezénylő felvigyázójára. Elsősorban azért, mert a vasutasok nem tudnak tőle olyat kérni a vezénylésekkel kapcsolatban, amit ne teljesítene.

— Úgy tudom, ön Szabadegyházán született. Hogyan került a Keletibe?

— A családban nem volt vasutas. Apám a szabadegyházi szeszgyárban dolgozott főgépészként. Negyvenötben meghalt, ettől kezdve anyám nevelt engem és nővéremet. Negyvenhétben én is a szeszgyárba szegődtem géplakatosinasnak. A szakma megszerzése után egyik unokatestvérem ajánlotta a pusztaszabolcsi fűtőházat, közbenjárására föl is vettek mozdonylakatosnak. Később fűtőként utaztam. A mozdonyvezetői tanfolyamot ezerkilencszázötvenhétben végeztem el. Négy év múlva megszűnt a pusztaszabolcsi fűtőház. Akkor úgy döntöttem, hogy Budapesten próbálok szerencsét. A fűtőházak közül a Keleti látszott a legszimpatikusabbnak. Itt három évig utaztam gőzösön, majd elküldtek villanymozdony-vezetői tanfolyamra, utána villanygépeken jártam hetvenkettőig. Ebben az időben alaposan megfogyatkozott a felvigyázói létszám, tőlem megkérdezték, hogy vállanám-e. Vállaltam. Külsősként kezdtem, majd bekerültem gépesnek. Közben elvégeztem a tisztképzőt. *Hetvenhét decemberében lettem vezénylő felvigyázó és ez vagyok a mai napig is.*

— Mi a különbség a külsős, a gépes és a vezénylő felvigyázó között?

— *A külsős a ki- és bejáró gépek sorsát intézi, aszerint, hogy vizsgálat, vagy javítás szükséges-e.* A kijáró gépeket vonatrajárási időpont szerint felsorakoztatja, irányítja a vontatási telepen történő mozgásokat, feszültség alá helyezi a javítóvágányok fölötti felső vezetéket és persze felelős, hogy a vonatokra időben gép kerüljön. A gépes felvigyázó az utóbbiban szintén érdekelt, emellett figyelemmel kíséri a műhelyben történő javításokat, kapcsolatot tart a menet- és mozdonyirányítóval, elvégzi a napi személyzetelosztást, fogadja a szolgálatba jelentkező személyzetet, szükség esetén szondázza a dolgozókat. A vezénylő egy hónapra elkészíti az utazók vezénylési grafikonját. Gondoskodik a pihenőnapok és a szabadságok kiadásáról, ügyel a szolgálati órák, a túlórák arányos elosztására.

— A hallottak alapján ítélve a vezénylő dolga tűnik a legkönnyebbnek.

— Talán így is lenne, ha a dolgok az előzetes tervek szerint mennének. Csakhogy előfordulhatnak megbetegedések, indokolt pihenőnapkérések, rendkívüli szabadságigények és ezerféle gond, amit valahogy meg kell oldani. Ilyenkor azután felborul mindenféle korábbi elképzelés, olyanná válik az egész, mint a malomjáték: idehúzok, odahúzok . . ., amíg csak ki nem alakul a helyzet.

— Az utazók körében menynyire népszerű a vezénylő felvigyázó?

— *Én nem hiszem, hogy ezt népszerűségi kérdéssé lehetne tenni. Ahol az utazók létszáma kétszázötven fölött van, ott nem lehet mindenki szájíze szerint vezényelni.* Nekem ez a munkám, ezt kell csinálnom, akit meg vezényelek, annak szolgálatba kell jönnie. Ami e kettő között van, az az egymás iránti kölcsönös tisztelet és megértés. Szóval nagyobb problémák nincsenek, haragban sem vagyok senkivel.

Előri József pályafutása során háromszor kapott Kiváló Dolgozó kitüntetést. Szolgálati helyén tisztelik és becsülik.

Gerecsei Zoltán

Az időszerű feladatokról

Szabadpártnap a Landler Jenő Járműjavítóban

Munkásgyűlésnek is beillett volna a Landler Jenő Járműjavítóban az a szabadpártnap, amelyen az előadó *dr. Várszegi Gyula* vezérigazgató-helyettes volt. Azért említettem munkásgyűlést, mert a délelőtti műszak letelte után a szakszervezet tisztségviselői és a pártcsoportok vezetői szinte percek alatt megtöltötték a nagy termet.

Az érdeklődésnek már a szabadpártnap előtt is tanújelét adták az üzem dolgozói. Több mint húsz kérdést kapott a vezérigazgató-helyettes. Nem is tartott sokáig a vitaindító előadás, amelyben a vasút jelenlegi helyzetéről, a VII. ötéves terv célkitűzéseiről, majd pedig a járműjavítás feladatairól szólt.

Több kérdés, hozzászólás is elhangzott a szabadpártnapon. *Gréman Zoltán* kérdése a nosztalgiavonatokkal volt kapcsolatos. *Sági Károlyné* a vasút szervezettségének javítását, javulását sürgette. *Németh István* a fenntartási és beruházási költségek alakulása miatt szólalt fel, a költségek együttes kezelése érdekelte, és azok jövőbeni lehetőségei iránt érdeklődött.

Az üzemet közvetlenül érintő kérdésekre *Kövér Imre* igazgató adott választ, kiemelve a tervteljesítés döntő fontosságát, aminek érdekében a műhelyektől jobb együttműködést, nagyobb munkafegyelmet és aktivitást kért.

(Zelman)



Dr. Várszegi Gyula tájékoztatja a szabad pártnap résztvevőit

(A szerző felvétele)

A rend önkéntes őrei

Mátészalkán a városkörnyék és a MÁV önkéntes rendőreinek tartottak továbbképzést a közelmúltban.

A rend önkéntes őrei rendszerint évente két alkalommal találkoznak, hogy kicseréljék tapasztalataikat, megbeszéljék az aktuális tennivalókat. A továbbképzéseken bel- és külpolitikai kérdésekről kapnak tájékoztatást, majd szakmai tudnivalók kerülnek napirendre.

Az önkéntesek elsősorban a közrend és a közbiztonság érdekében dolgoznak a rendőri szervekkel együttműködve, sok esetben azonban önállóan is intézkednek.

A vasutas önkéntes rendőröknek a pályaudvarokon és a rakodóterületeken kell fontos munkát végezniük, a lopások többnyire itt fordulnak elő.

— *Az elmúlt években sok volt a dézsmálás Mátészalka állomáson* — panaszkodik *Kiss László*, a vasúti önkéntesek parancsnoka. — Sajnos, a vasút rendészeti szervei nem sok eredményt értek el a tettenérésben, illetve a felderítésben. Az idén sokkal többet és hatékonyabban szeretnénk dolgozni. Rendszeresen ott leszünk a személypályaudvaron, a rakodóvágányok környékén. Amit lehet, saját erőből kívánunk megoldani, de esetenként a rendőri szervekkel közösen is szervezünk majd ellenőrzéseket. A helyzet javulását reméljük.

(Zsoldos)

1986. március 1-jétől

Meghosszabbodott a gyed időtartama

A népesedéspolitikai határozat végrehajtásában, célkitűzéseinek megvalósításában jelentős intézkedés volt az 1985. március 1-jén bevezetett új társadalombiztosítási ellátás, a gyermekgondozási díj. Bevezetésekor a gyermekgondozási díj a terhességi gyermekágyi segély folyósításának lejártát követően, a gyermek egyéves koráig járt.

A gyermeket váró családok kedvezően fogadták az intézkedést. Ezt mutatja, hogy a vasutas társadalombiztosítás működési területén 1985-ben havonta átlagosan 1273-an vették igénybe, s a gyermekgondozási díj havi átlagösszege 1943 forint, (a gyes közel kétszerese) volt. Ezen a címen *29 692 824 Ft-ot fizettünk ki már az első kilenc hónapban az év végéig.* A gyed kétségkívül több pénzt jelent és közelebb van az ifjú anyák jobbára kezdő fizetéséhez mint a gyes. Biztonsági előnye is jelentős a gyessel szemben, hiszen a gyed beilleszkedik a társadalombiztosítás rendszerébe, nem segély, hanem keresetarányos járandóság.

Másfél éves korig

1986. március 1-jétől a gyermekgondozási díjra jogosultság időtartama meghosszabbodik és a díj a gyermek másfél éves koráig jár. Ennek megfelelően gyermekgondozási díjra jogosultak mindazok a szülők, akiknek gyermeke 1986. március 1-jén a másfél éves kort még nem töltötte be, függetlenül attól, hogy a gyermekgondozási díjat igénybe vették-e vagy sem, illetve ha lejárt és ismét munkába álltak, vagy gyermekgondozási segélyben részesülnek, feltéve, ha rendelkeznek a gyedre előírt jogosultsági feltételekkel. (Az után a gyermek után, aki az egyéves életkorát januárban betöltötte, gyermekgondozási díj csak a március 1-jét követő időre jár.)

A gyermekgondozási díj a másfél esztendő betöltéséig való felemelésével, szülői joggá lett, ami azt jelenti, hogy a gyermek egyéves kora után — hasonlóan a gyermekápolási táppénzhez és a gyermekgondozási segélyhez — bármelyik szülő igénybe veheti. A gyermek egyéves koráig azonban változatlanul csak az anya és az egyedülálló apa jogosult a gyermekgondozási díjra.

A gyermekgondozási díj új szabálya nemcsak meghosszabbította a jogosultság időtartamát, hanem bővítette a díjra jogosultak körét is. Kiterjesztette azt a kisiparosokra, magánkereskedőkre, ügyvédi-, jogtanácsosi-, gazdasági munkaközösségek és ipari szakcsoportok tagjaira, a munkaviszonyban nem álló előadóművészekre, a kisiparosok, magánkereskedők, gazdasági munkaközösségek segítő családtagjaira, a szerződéses üzemeltetésű üzletek vezetőinek közeli hozzátartozóira.

Kivételes alapon

Ezen túlmenően egyszerűsödnek is a gyermekgondozási díj jogosultsági szabályai. Március 1-jétől mindazok, akik teljes összegű terhességi-gyermekágyi segélyre jogosultak (azaz a szülést megelőző két éven belül legalább 270 napi biztosítási idővel rendelkeznek, s ennek alapján 24 héten át az átlagkeresetüknek megfelelő összegű terhességi-gyermekágyi segélyben részesültek). Ennek lejárta után külön igényelbírálás nélkül vehetik igénybe a gyermekgondozási díjat.

Nem változott és természetes, hogy a gyermekgondozás céljából fizetés vagy díjazás nélküli szabadságot kell igénybe venni. Ha ezt megkapták, a gyermekgondozási díj folyósításáról a társadalombiztosítási ügyintézők intézkednek. Nem változtak a gyermekgondozási díj összegére vonatkozó rendelkezések sem. Továbbra is érvényes, hogy a gyermekgondozási díj napi összege általában a terhességi-gyermekágyi segély, egyéb esetekben a táppénz alapját képező naptári napi átlagkereset 65 vagy 75 százaléka. Változatlanul megmaradt a gyermekgondozási díj meghatározott alsó és felső határa. Ennek megfelelően az egy napra eső összege nem lehet kevesebb az öregségi nyugdíj legkisebb összegének harmincad részénél (1986-ban 79,— Ft) és nem lehet több ennek kétszeresénél (158,— Ft-nál). Ha azonban a terhességi-gyermekágyi segély napi összege az öregségi nyugdíj legkisebb összegének harmincad részénél (1986-ban 79,— Ft-nál) kevesebb, gyermekgondozási díj címén ez az alacsonyabb összeg jár. Új viszont az a lehetőség, hogy ebben az esetben az alacsony fizetésű anyák szociális támogatást kaphatnak azzal, *hogy különös méltánylást érdemlő kivételes alapon,* a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság vezetője a gyermekgondozási díjat a minimum összegre kiegyenlítheti.

Csökken a szülők teherviselése

A gyermekes családok további támogatását szolgálja a gyermekgondozási segély felemelésére tett intézkedés olyan különösen nehéz helyzetben levő szülők részére, akiknek állandó ápolásra szoruló, tartósan beteg, illetve testileg vagy szellemileg fogyatékos gyermekük van. Az ilyen gyermek után eddig is voltak kedvezmények — *az általános szabályoktól eltérően* — hatéves korig jár a gyermekgondozási segély és a családi pótlék összege is magasabb, havi 1040 Ft.

1986. március 1-jétől ezen túlmenően, a tartósan beteg illetőleg testileg vagy szellemileg fogyatékos gyermeket eltartó szülők anyagi terheinek enyhítése érdekében, a gyermekgondozási segély összege az ilyen gyermek után megkétszereződik. Ennek megfelelően a gyermek hatéves koráig a gyermekgondozási segély havi összege: az első gyermek után 1600 Ft, a második gyermek után 1800 Ft, a harmadik és minden egyes további gyermek után 2000 Ft.

Ezek az összegek még kiegészülnek havi 440 Ft jövedelempótlékkal. A magasabb összegű gyermekgondozási segélyre egyébként azok a szülők jogosultak, akik gyermekük után magasabb összegű családi pótlékban is részesülnek.

A módosított szabályokról a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság, annak területi ellenőrzési csoportjai, a szolgálati főnökségek társadalombiztosítási ügyintézői a hozzájuk fordulóknak nemcsak tájékoztatást adnak, hanem elősegítik az igények érvényesítését is.

Dr. Bordi István

Kórház a város szélén

Látogatás a MÁV Tüdőgyógyintézetében

„Mielőtt eljön ide hozzánk a város szélére, nézze meg a Rudas László utcai tüdőgondozónkat is" — tanácsolta telefonbeszélgetésünkkor *dr. Romhányi István,* a MÁV Tüdőgyógyintézet igazgató főorvosa. Első utam a tüdőgondozóhoz vezetett, amelynek tavaly augusztus óta *dr. Korkes László* az ügyvezető főorvosa, aki több mint 20 évig Szegeden dolgozott. Irányításával rövid fél év alatt sok minden megváltozott.

— Ideérkezésemkor szomorú látványt nyújtott az épületnek ez a szárnya — emlékezik dr. Korkes László a kezdeti időszakra. — Szerencsére a tatarozáshoz sok segítséget kaptunk a kórháztól. Hétvégeken dolgoztak a burkolók és a kőművesek. Munkájukkal tehát nem zavarták a gyógyítást. Ma már tiszta, kulturált környezet fogadja az ideérkezőket.

Az intézmény jól felszerelt

— Mi a feladata a tüdőgondozónak?

— *Integrált egységben működünk a MÁV Tüdőgyógyintézettel.* A mi dolgunk valamennyi asztmás, vagy nehéz légzésű vasutas beteg gyógyszeres ellátása és a vasutas biztosítottak táppénzes felülvizsgálata. A tbc-s betegek kezelése nem tartozik hozzánk. Konzíliumon döntünk a keresőképesség megállapításáról. Indokolt esetben javasolhatjuk a beteg rendkívüli segélyezését. Többnyire a hosszabb ideig betegeskedő, kisnyugdíjú, idős emberek helyzetét akarjuk ily módon megkönnyíteni.

A tüdőgondozó jól felszerelt intézmény. Erről magam is meggyőződhettem, amikor a főorvos körbekalauzolt birodalmában. A tévékamerás képerősítő röntgen segítségével azonnal észlelhető a tüdő kóros elváltozása, anélkül, hogy sugárzás érné a pácienst. A két tüdőosztályon összesen 150 ágy áll a betegek rendelkezésére. A kezelésre szorulóknak nem kell várakozniuk, azonnal elhelyezik őket.

A citológiai laboratóriumban rákszűrést végeznek köpet- és egyéb váladékvizsgálat alapján. Az elmúlt évben 185-en jöttek rákszűrésre. Ez az érdeklődés már elég kedvezőnek tekinthető. Infúziós szoba is van, ahol egyszerre három személyt tudnak kezelni az orvosok. Ennek előnye, hogy asztmás, fulladásos panaszok esetén a betegnek nem szükséges hosszabb időre befeküdnie a kórházba, elég, ha reggel idejön, délután már hazamehet a családjához. Tavaly összesen 485 vasutas részesült infúziós kezelésben.

— Várható-e új szakrendelés a közeljövőben?

— *Hamarosan megkezdjük a felső légúti allergológiai szakrendelést* — tájékoztat a főorvos. — Ez egyedülálló kezdeményezésnek számít hazánkban. Azoknak a betegeknek a gyógyítására vállalkozunk, akik túlérzékenyek, és allergikus tüneteik asztmás eredetűek. A különböző ételek okozta allergiás megbetegedésekkel nem foglalkozunk.

— Kik vehetik igénybe a tüdőgondozót?

— Nyitottan rendelünk. A vasutasok az ország bármely részéről beutaló nélkül is felkereshetnek bennünket. Orvosainknak két szakvizsgája van. Belgyógyászok és tüdőgyógyászok. Ez a felkészültség garantálja a magas színvonalú gyógyítást.

Festői környezetben

A Rudas László utcai tüdőgondozóból kedvező tapasztalatokkal indultam a MÁV Tüdőgyógyintézetbe, amely a főváros XII. kerületében, közvetlenül Budakeszi szomszédságában épült az ötvenes években. Mintegy 900 métert kell gyalogolni a buszmegállótól, hogy a kórházhoz eljussunk. A festői környezet és a tiszta levegő egy kicsit ellensúlyozta a kutyagolás miatti bosszúságot. Ám a beteg és idős emberek talán nem békélnek meg ilyen könnyen a kedvezőtlen körülményekkel.

Dr. Romhányi István igazgató főorvos egyetért velem.

— *Sajnos elkerül bennünket a busz* — mondja. — *Nehéz idejutni. Éppen ezért szeretnék egyezséget kötni a BKV illetékeseivel, hogy tegyen a busz egy kis kitérőt betegeink érdekében.*

— Az évek során fokozatosan megváltozott az intézményben dolgozók munkája. Ez a kórház ma már nem kizárólag tüdőgyógyintézet. Mi ennek a magyarázata?

— Főként az, hogy csökkent a tbc-s betegek száma, ugyanakkor az egyéb légúti panaszok jobban elszaporodtak, mint korábban a tbc. Ehhez igazodva módosult a mi tevékenységünk is. Ma már nemcsak a klasszikus értelemben vett tüdőgyógyászattal foglalkozunk. Munkánk sokkal szerteágazóbb és sokoldalúbb. Többek között működik nálunk ideggyógyászat, két tüdőosztály, általános és hasi sebészet. Érsebészetünkön pedig érfestést is alkalmazunk. Szanatóriumi osztályunkon a frissen operált betegeket helyezzük el. *Nemrég megnyitottuk a hétágyas intenzív osztályt.*

Az elmúlt években új kilencemeletes szárnnyal bővült az épület. A betegeket többnyire kétágyas, fürdőszobás, erkélyes, panorámás lakosztályok várják.

— Milyen az orvosi gárda?

— *Sok a fiatal orvos.*

— Szívesen jönnek ide dolgozni a pályakezdők?

— *Tapasztalataim szerint igen. Sőt, válogathatunk a jelentkezők között, hiszen jóval többen szeretnének kórházunkban elhelyezkedni, mint ahány orvosi állásunk van.*

Kevés az ápolónő

Ugyanez nem mondható el a nővérekről. Jelenleg még legalább tizenhat ápolónőt tudnánk foglalkoztatni. De az egészségügyi szakközépiskolát végzettek közül kevesen választják ezt a kórházat, mert nem ismerik eléggé a munkánkat. Sokan azt hiszik, hogy fertőző tüdőbetegeket kell ápolniuk. Ezért kerülnek bennünket.

— Lehet ezen változtatni?

— Talán. A jövőben a végzős egészségügyi szakközépiskolások közül azoknak, akik vállalják, hogy idejönnek majd dolgozni, havonta 1200 forintot juttatunk. Reméljük, kezdeményezésünk eredményes lesz. *Sajnos nemcsak ápolókból van hiány. Kevés a takarító is.* Az érsebészeten azonban ezt a gondot már sikerült megoldani. Megtudtam, hogy az osztályról néhány nővér más intézményeknél próbál másodállást vállalni. Azt tanácsoltam nekik, ne menjenek sehová, inkább takarítsanak rendszeresen az érsebészeten és akkor eloszthatják maguk között a takarító bérét. Ez a módszer bevált. Talán majd máshol is meghonosíthatjuk.

— Milyen gondok adódnak a gyógyító munkában?

— A legtöbb bajt az okozza, hogy bizonyos vizsgálatokat, például a kardiológiai, vagy a gasztrofiberoszkópiai vizsgálatokat más egészségügyi intézményekkel végeztetjük, mert nálunk nincs megfelelő berendezés és szakember. Ez a megoldás költségesnek és időigényesnek bizonyult. Lehet, hogy a páciensünk már gyógyult, ám a szakvizsgálat eredményének visszaérkezéséig még betegállományban kell tartanunk, hiszen csak a leletek alapján dönthetünk arról, mi a teendő? Ily módon mi is hozzájárulunk a táppénzes időszak felesleges növeléséhez. Mégsem tehetünk mást. Sőt a jelenlegi helyzeten valószínűleg nem tudunk a közeljövőben sem változtatni. *A bosszúságok ellenére úgy érzem, hogy kórházunk dinamikusan fejlődik és a gyógyítás színvonala megfelel a kor követelményeinek.*

Csík Ibolya

Kérem a következőt!

Élet- és munkaritmusaink

— Jó napot, doktor úr!

— Üdvözlöm, asszonyom. Foglaljon helyet. Mi a panasza?

— Nem is tudom, hogy mi a bajom. Nem jó a közérzetem, de nem tudnám megmondani, hogy hol és mi fáj.

— Nem baj, majd én kérdezek. Milyen az étkezési szokása?

— Hát . . . reggel egy dupla, azután rohanok a hivatalba, tíz óra körül még egy dupla. Üzemi ebéd, bevásárlás, vacsorafőzés, jóllakás. Mindenki ezt csinálja, nem?

— Igen, sajnos sokan így élnek nálunk. Ez az életritmus bajt okoz. Rendszerint a rossz közérzet az első tünetük.

— Igen, nekem is rossz a közérzetem.

— A magyar ember, különösen ha városi lakos, nem reggelizik, üres gyomorral kezdi a napot, a munkát. Az üres gyomor ingerlékennyé teszi az embert, mert a vércukorszintje ilyenkor alacsony. Az üres gyomrú ember különösen érzékeny a rezgésártalmakra.

— Akkor tehát az a helyes, ha állandóan tele van a gyomrunk! — jegyezte meg a páciens.

— Az sem helyes, mert akkor „elnehezedik" az ember, csökken az ébersége, lassul a reflexe. Fokozódik a teli gyomor vérkeringése a többi szerveink rovására. Elsősorban az agy vérellátása csökken; ezzel együtt a figyelmünk is. Tehát sem az éhség, sem a jóllakottság nem egészséges. Hasznosabb ha gyakrabban, de kevesebbet eszünk.

— Munkaidő alatt nincs lehetőség a gyakoribb táplálkozásra.

— Ez igaz. De táplálkozásunk célja, hogy az ember viszonylag egyenletes teljesítményt tudjon nyújtani a munkában. A ritmusvégpontokon a hangulatunk is labilissá válik. Fontos tudni, hogy a teljesítményingadozást az ún. biológiai ritmus is szabályozza. Kezdetben emelkedik a munkateljesítmény, részben a pihenéskor felhalmozódott energiatöbblet miatt. *Ez 9—11 között éri el maximumát.* Ekkor vagyunk a „csúcson". Ekkor tudjuk a legtöbbet nyújtani. Ezután fokozatosan csökken a teljesítményszint, a készenléti éberség, és kb. 13—14 óra között ez a minimumra eshet vissza. Ezt követi egy újabb pozitív fázis, és kora délutánra ismét emelkedő szakasz jelzi teljesítménynövekedésünk fokozódását, amelynek csúcspontja 16—18 óra között van. Utána ismét csökken a teljesítmény, melynek mélypontja éjjel két óra körül észlelhető. Ettől kezdve újból emelkedik a fiziológiás teljesítményritmus-görbénk.

— Nem is gondoltam, hogy az étkezés és a közérzet ennyire összefügg egymással.

— Ezen kívül sok minden összefügg még a közérzettel. Ezért nem kell mindjárt orvoshoz szaladni, gyógyszereket szedni, mert a helyes életmód a legjobb gyógyszer a betegségmegelőzésre. Napi ritmusainkban van két minimumpont. Ekkor jelentősen csökken a vérnyomás, a pulzusszám. Ennek oka az agyi vérellátás csökkenése, amely álmosságot okoz. Ekkor leghelyesebb, ha pihenünk.

— Köszönöm a tanácsot, doktor úr! Majd megpróbálok ennek megfelelően változtatni az étkezési szokásaimon, az életritmuson. Viszontlátásra.

— Viszontlátásra, asszonyom! Kérem a következőt!

Dr. Veress Sándor

ELŐADÁS



A Közlekedéstudományi Egyesület Északi Járműjavító Üzemének szakcsoportja március 3-án előadást rendezett. Kisteleki Mihály, a gépészeti és járműfenntartási főosztály A osztályának helyettes vezetője a gépészeti szakszolgálat VII. ötéves tervéről tartott előadást

(Tüttő Tibor felvétele)

Húszesztendős a Vasútegészségügy

Olvasóink előtt kevésbé ismert a *Vasútegészségügy* című szaklap. Ez érthető, hiszen — az impresszum tanulsága szerint — alkalmanként csak 1100 példányt készítenek belőle a MÁV Vezérigazgatóság nyomdájában.

A szaklap ebben az évben lesz húszéves, 1966-ban jelent meg először. A korábban évente négyszer megjelenő lapot az utóbbi időben már csak háromszor adják ki. Az elmúlt húsz év alatt három nemzetközi számot is összeállított a szerkesztőbizottság.

A szaklapban a vasutasorvosok írják le a tapasztalataikat, kutatásaik eredményeit, tudományos megfigyeléseiket. A klinikai tárgyú dolgozatok mellett üzemegészségügyi, gondozási, valamint környezetegészségügyi, munkaélettani, rehabilitációs témák is szerepelnek oldalain. A lap a szakembereknek tapasztalatcserére ad lehetőséget.

Műsoros délután a szállón

Február 28-án a rákosrendezői körzeti üzemfőnökség Tatai úti munkásszállójának kultúrbizottsága hangulatos délutánt rendezett a klubteremben a Magyar Vasutas tudósítói részére A program *Horváth Zoltán* fotókiállításának megnyitásával kezdődött, majd egyórás irodalmi műsorral folytatódott. *Bartis Ferenc* költő saját verseinek előadása után a vasutas tudósítók legjobb alkotásait, (verseit, szépprózáit) a szálló színjátszó köre adta elő nagy sikerrel. Konferált: *dr. Keserü József.*

A kulturális eseményt *Igricné Pásztor Mária* népművelő rendezte.



Szabad jelzővel

Szabad jelzővel címmel adott ki antológiát a Vasutasok Szakszervezete, a MÁV központi művelődési bizottsága és a budapesti művelődési bizottság. Az antológia kétezer példányban a budapesti igazgatóság házi nyomdájában készült, társadalmi munkában.

A szépirodalmi antológia szerzői vasutasok, akik irodalmi ismereteiket autodidakta módon fejlesztették. A kötet színvonalán érezhető, hogy egyikmásik szerző csak az első lépéseket tette meg az irodalomban, akadnak azonban érett, kidolgozott írások is.

A kezdeményezés feltétlenül örvendetes, folytatást érdemlő, hiszen a kötet szerzőinek többsége a *Magyar Vasutas* tudósítója . . .

FELVÉTELI PÁLYÁZAT

az Országos Munkavédelmi Képző és Továbbképző Intézet felsőfokú, valamint középfokú munkavédelmi szakképesítő tagozataira

Az Országos Munkavédelmi Képző és Továbbképző Intézet az 1986/87-es tanévre felvételi pályázatot hirdet levelező rendszerű munkavédelmi szakképesítő képzésre. A szakmérnöki tagozatra okleveles mérnökök, az üzemmérnöki tagozatra valamely műszaki főiskolán üzemmérnöki oklevelet szerzett dolgozók jelentkezhetnek.

A felsőfokú szakképesítő egyetemi tagozatára a tudományegyetemek bölcsészeti, jogtudományi és természettudományi karán, valamint az orvostudományi vagy közgazdasági egyetemen szerzett oklevél szükséges.

A felsőfokú szakképesítő főiskolai tagozatára az államigazgatási, a tanárképző, az egészségügyi főiskola, valamint a főiskolai szintű szakoktatói és a műszaki tanári oklevél, továbbá a Kereskedelmi és Vendéglátóipari Főiskolán, a Külkereskedelmi Főiskolán, a Pénzügyi és Számviteli Főiskolán szerzett oklevél szükséges.

Tanulmányi idő a szakmérnöki tagozaton 5 félév, az üzemmérnöki tagozaton és a felsőfokú szakképesítő tagozaton 4 félév.

A tanulmányok elvégzése után, sikeres államvizsga esetén a szakmérnökjelöltek munkavédelmi szakmérnöki oklevelet, a munkavédelmi üzemmérnökjelöltek munkavédelmi üzemmérnöki képesítést igazoló bizonyítványt, a felsőfokú szakképesítő tagozaton felsőfokú munkavédelmi szakképzettséget tanúsító bizonyítványt kapnak.

A hallgatók a felsőfokú tagozaton a munkavédelmi szakképzettséggel együtt középfokú tűzvédelmi képesítést is szereznek.

A középfokú munkavédelmi szakképesítő tagozatra jelentkezhetnek azok a dolgozók, akik szakközépiskolai vagy gimnáziumi érettségi bizonyítvánnyal és legalább kétéves munkavédelmi, vagy azzal összefüggő szakmai gyakorlattal rendelkeznek. *A tanulmányi idő 2 év.*

A középfokú műszaki szakképesítéssel rendelkező dolgozóknak csak a második év elvégzése szükséges. A tanulmányi kötelezettségeknek eleget tett hallgatók az Állami Vizsgáztató Bizottság előtt vizsgát tesznek, és középfokú munkavédelmi szakképesítő oklevelet kapnak.

A hallgatókat a 6/1981. (XII. 29.) ÁBMH számú rendelkezés alapján, kedvezmények illetik meg: a szakmérnöki, üzemmérnöki és felsőfokú szakképesítő tagozatokon a 12. § szerint, a középfokú szakképesítő tagozaton a 20. § és 21. § szerint.

A felsőfokú szakképesítést adó tagozatokra a jelentkezés az A. TÜ. 821 a. r. sz. nyomtatványon történik. (Beszerezhetők az Országos Munkavédelmi Képző és Továbbképző Intézetben és a nyomtatványellátó-boltokban.) A jelentkezési nyomtatványt a szükséges mellékletekkel és két saját névre címzett borítékkal együtt *az intézet címére kell küldeni.* A felsőfokú tagozaton a tandíj félévenként 3500 Ft.

A középfokú szakképesítő tagozatra a jelentkezési lap és a tájékoztató beszerezhető az intézetben, az ágazati iparági szakszervezetek és a szakszervezetek megyei tanácsai munkavédelmi osztályain, továbbá a kihelyezett tagozatokon. A középfokú tagozaton a tandíj tanévenként 7000 Ft. A tagozatokra a jelentkezési lapokat postán kell elküldeni, az Országos Munkavédelmi Képző és Továbbképző Intézet címére 1986. május 15-ig.

Budapesten kívül, kihelyezett szakmérnöki és üzemmérnöki tagozat működik a Gödöllői Agrártudományi Egyetemen, továbbá kihelyezett középfokú tagozatok indulnak — szükség szerint — Miskolcon, Debrecenben, Szegeden, Pécsen, Kaposváron, Szombathelyen, Győrben és Székesfehérváron.

Az oktatás valamennyi tagozaton 1986. szeptemberében kezdődik. Az intézet címe: *Budapest V., Guszev u. 12. 1368 Pf. 200.*

Országos Munkavédelmi Képző és Továbbképző Intézet

KÖVYVISMERTETÉS

Vasúti földrajz és vasúti történet

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet új kiadványt jelentetett meg a Közlekedési Dokumentációs Vállalat gondozásában. *Dr. Udvarhelyi Dénes* könyve elsősorban oktatási célra, az intézet hallgatóinak készült, de a vasút története iránt érdeklődők is haszonnal forgathatják. A felmérések szerint e könyvnek az elődjéből sem csak az intézet hallgatói tanultak, hanem más munkához is szívesen merítettek belőle. Különösen egy-egy vasutasvetélkedő idején volt nagy keletje a könyvnek.

A vasúti földrajznak mint a gazdasági földrajz egyik ágának az a feladata, hogy az anyagi javak újratermelésének térbeli megoszlását vizsgálja, különös tekintettel a vasút üzemi tevékenységére. Az intézet forgalmi és kereskedelmi tagozatán éppen ezért fő tantárgy a vasúti földrajz. A vasúthálózat bizonyos szintű ismerete a legegyszerűbb szolgálati beosztásban sem nélkülözhető. A szállítások szervezése, a forgalom irányítása, az utasok kiszolgálása föltételezi a földrajzi alapismereteket.

A könyv öt fejezetre tagozódik. Az első rész általános ismereteket, meghatározásokat és különböző rendszerezéseket tartalmaz. A második fejezet országunk tervezési-gazdasági körzeteit vizsgálja a közlekedéssel összefüggésben. Hazánkat hat tervezési-gazdasági körzetre osztja fel; a csoportosítás nagyjából a MÁV-igazgatóságok előző határainak, illetve területi szervezettségének felel meg. A harmadik rész Magyarország vasúthálózatát ismerteti, míg a negyedik fejezet a nemzetközi vasúti összeköttetéseket tárgyalja. Az ötödik rész 120 oldalon a magyar vasúti hálózat kialakulásának és fejlődésének történetét foglalja össze.

A jegyzet több ábrát, táblázatot és térképet is tartalmaz.

Rimóczi Miklós

A VATUKI 26. évkönyve

Ugyancsak a Közlekedési Dokumentációs Vállalat gondozásában látott napvilágot a Vasúti Tudományos Kutató Intézet 1984. évi (sorrendben) 26. évkönyve. A kötet anyagának gerincét 12 tanulmány képezi. Néhány téma: a vasúti kitérőkhöz gyártott kísérleti betonaljak vizsgálata, a fajlagos energiafogyasztás elemzése és összehasonlítása a vasúti és közúti szállításban, az iparvágányos konténerforgalom vizsgálati eredményei — és még sorolhatnánk a kitűnően, tudományos alapossággal megírt cikkeket.

A kötet szerkesztője, *dr. Précsényi Árpád* tudományos főmunkatárs a bevezető részben leszögezi, hogy az intézet tevékenységét az adott időszakban is a MÁV Vezérigazgatósága által kiadott kutatási-fejlesztési, operatív és szabványosítási feladatterv határozta meg, amely a vasúti alágazati és a Közlekedési Minisztérium ágazati célprogramjai középtávú tervének témáin alapult.

Különös tekintettel szakszervezetünknek a közelmúltban megtartott XI. kongresszusára, feltétlenül kiemelendő a közlekedési munkásmozgalom avatott kutatójának, Gadanecz Bélának terjedelmes munkája, amely Adatok a Tanácsköztársaság vasutas mártírjairól és a proletárdiktatúra alatti magatartásukért elítélt vasutasokról címmel jelent meg.

A 270 oldal terjedelmű munkát közel száz ábra, táblázat és fotó egészíti ki: a kötetet idegen nyelvű — angol, francia, német és orosz — összefoglaló zárja.

H. K.

Képzőművészeti kiállítás

Budapest felszabadulásának 41. évfordulója tiszteletére a MÁV gépészeti, technológiai és anyagvizsgáló üzem *Petőfi Sándor* szocialista brigádja képzőművészeti kiállítást rendezett a MÁV Vezérigazgatóság tanácstermében. A festményeket, grafikákat és szobrokat a vasutas-szakszervezet képzőművészeti köre tagjainak alkotásaiból válogatták a művészeti vezetők.

A kiállítást *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgatóhelyettese nyitotta meg. Elmondotta többek között, hogy a Petőfi brigád és a képzőművészeti kör alkotói között szoros a kapcsolat. A brigádból többen tagjai a körnek.

E kiállítás lehetővé tette, hogy az érdeklődők közelebbről is megismerjék a képzőművészeti kör munkáját, a vasutas alkotók kulturális tevékenységét.

A könyvkötészet múltja és jelene

Kiállítás a soproni Lokomotív üdülőben

A soproni Lokomotív üdülő beutaltjai meglepődtek, amikor a napi program kapcsán bejelentették: kiállítás nyílik az előcsarnokban. Valóban, csakhamar egy páratlan érdekes ipar- és kultúrtörténeti tárlat szemtanúi lehettek.

Váci György, a Vácott élő és munkálkodó — kétszeres aranydíjas — könyvkötőmester nevét itthon is, a határokon túl is ismerik. Remekbe készült munkáit ott találjuk az Elnöki Tanács, a Minisztertanács hivatalaiban, a magyar ENSZ-bizottságnál, nagykövetségeken. Dolgozik tanácsoknak, iskoláknak, intézményeknek is.

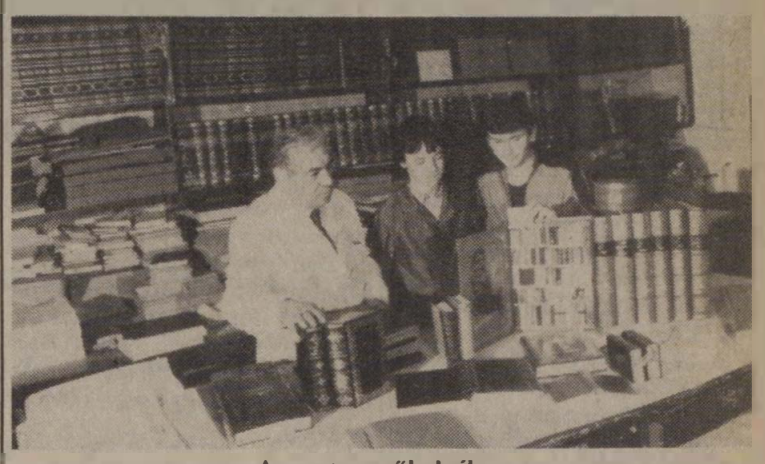
E mesterséget öt évtizedes munkálkodása során művészi tökélyre emelte. Aranydíszítésű egyedi könyvei eljutottak Észak-Amerikába és Afrikába is. Brigádnaplóit megtaláljuk — a többi között — vasutas kollektíváknál is. Szülőhelyén, Kiskunhalason a MÁVAG egyik brigádja tiszteletbeli tagjává választotta.

Gyűjti mesterségének régi szerszámait, anyagait, dokumentumait. 1976 májusa óta járja az országot *A könyvkötészet múltja és jelene* című kiállítása. Ezt tekinthették meg a soproni üdülőben is.

A Magyar Filmiroda 30 perces dokumentumfilmet készített *Váci Györgyről* Az ember nem magáért születik címmel.

Az Elnöki Tanács a közelmúltban a Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetéssel ismerte el értékes munkálkodását.

Papp Rezső



A mester műhelyében
(Néninger Géza felvétele)

Ferencváros után Rákosrendezőn is

Világjárók klubja

Rákosrendezőn, a Tatai úti munkásszállón január 20-án megalakult a *Világjárók klubja.* Vezetőjük a szálló népművelője, *Igricné Pásztor Mária.* Tőle érdeklődtünk a klub céljairól, terveiről:

— Ferencvárosban már egy éve működik hasonló klub, az ötletet tőlük vettük: sikeres működésük bátorított bennünket. A klub célját lényegében a neve is elárulja: utazni akarunk. Első utunkat máris megszervezzük: Isztambulba megyünk március közepén. Két utazás közben sem szünetel a klub, ilyenkor előadásokat, filmvetítéseket szervezünk, készülünk a következő utazásra.

— Milyen előnyökkel jár a klubtagság?

— Tagjaink többsége vasutas, így utazásainkat elsősorban vonaton tervezzük, mert az olcsóbb, mint az autóbusz, a repülőgépről nem is beszélve. A szervezés gondja sem a tagoké, a vezetőség — az útlevélügyektől a szállásig és az étkezésig — mindent elintéz. Természetesen nemcsak külföldre szervezünk utazásokat, hazánk tájait is alaposan meg akarjuk ismerni. A klub megalakulásakor sokat segített a Magyar Rádió: az Ötödik sebesség című műsorban néhány perc erejéig miénk volt a mikrofon . . . A műsornak olyan hatása volt, hogy pár napra rá, közel százan jelentkeztek.

(sárközi)

Józsi bácsi és a technika

Józsi bácsi nem talált kapust a Keletiben, csak téblábolt idegesen, amikor meglátta az információs gépet. Gondolta kipróbálja, mit tud a gép. Odaballagott, ám mielőtt megszólalt volna, a gép megelőzte:

— *Józsi bácsi! A vonatod 20 óra 30 perckor indul a 2. vágányról.*

Az öreg igencsak elcsodálkozott, szinte megdöbbent azon, hogy a gép anélkül, hogy kérdést kapott volna, mindjárt a pontos választ adta.

Az öregnek volt még egy kis ideje indulásig, ezért maradt a gép közelében, hogy megfigyelje.

Hamarosan egy indián érkezett, fején hatalmas tolldísszel. A gép az indián gondolatát is kitalálta:

— *Indián! A te vonatod az első vágányról indul 21 órakor.*

Józsi bácsi most már végképp megzavarodott, sehogyan sem értette, mitől olyan okos a gép. Elhatározta, hogy túljár a gép eszén Megkereste az indiánt, egy jó órai alkudozás után megvásárolta a fejdíszét, a pompázatos, színes tollakat.

Az indián, tolldíszével a fején odament a géphez azzal az elhatározással, hogy most alaposan megleckézteti a gépet, de az megelőzte:

— *Józsi! Addig tollászkodtál, míg elment az utolsó vonatod . . .*



Kiss Attila grafikája

Turistahíradó

Sikeresen zárta 1985-ös túraévét a MÁV Anyagellátási Igazgatóság 228 tagú Lokomotív Természetbarát Egyesülete. A február 22-én megtartott beszámoló közgyűlésen megjelent *Barcs László*, a MÁV Repülőklub vezetője is.

Az egyesület tagjai 1985-ben 262 túrán vettek részt, közülük négyen ezüst, 11-en bronz és 9-en ifjúsági MTSZ-minősítést értek el. Az egyesület 1985-ben hirdette meg a Lokomotív 424. elnevezésű teljesítménytúrát és a *„Kisvasutak nyomában”* túraakciót. Hatvanhárman vettek részt a szlovákiai *Galántán* megszervezett húsvéti túrán, és három helyszínen várták a Mikulás eljövetelét.

Az egyesület 21 tagú turista szakcsoportja februárban téli sátoros csúcstúrán vett részt *Csóványoson*. Külföldi magashegyi túrákat vezettek Erdélybe, a Csalho-Bucsecs hegységekbe és gerinctúrát a bulgáriai Rila hegységben. Túraversenyeredményeik is említést érdemelnek. A budapesti vasutas szakosztályok részvételével megrendezték a Lokomotív háziversenyt. A II. kerületi természetbarát szakszövetség által rendezett országos versenyeken két első és két második helyezést értek el. Összesen kilenc versenyen vettek részt, ahol 13 dobogós helyezést szereztek.

A 14 éven aluli gyermekeket mozgató tájékozódási futó szakcsoport 14 bronz minősített versenyzővel rendelkezik. Az elmúlt évben 184-szer álltak rajthoz, és nyolc alkalommal szereztek dobogós helyezést. Csapatversenyben a lányok a Budapest-bajnokság 3. helyét, a fiúk az 5. helyét, a budapesti váltóbajnokságon a fiúk a 2., a lányok a 3. helyet szerezték meg.

Nagy népszerűségnek örvend a hagyományos Lokogyermektábor és vízi tábor is. A XVII. kerületi *Derkovits Gyula Úttörőház* ifjúsági csoportja vándortáboraival kiérdemelte a Magyar Úttörők Szövetsége dicséretét, öten kapták meg az *Országos Kerékpáros Körtúra* emlékjelvényt. A csoport december 1-jétől Úttörő bakancsos SK néven kivált az egyesületből.

1985-ben két személy gyalogos bronz fokozatú túravezetői, egy vízi túravezetői és három ifjúsági túravezetői képesítést szerzett. *Weidlich Adolf* aranyjelvényes túravezető lett.

Több évtizedes sporttevékenysége elismeréseképpen *dr. Vizkelety Lászlót*, a Magyar Népköztársaság Sport Érdemérem ezüst fokozatával tüntették ki. Kiemelkedő társadalmi munkájáért *Horváth József* az OTSH vezetőjétől, *Buda Istvántól* dicsérő oklevelet kapott.

Buskó András

És azután jött a karate...

A Békéscsabai MÁV Nevelőotthonban lakó százhúsz középiskolás lány sportolhat is. Lehetőséget nyújt a rendszeres testedzésre a kondicionáló-szoba, a kézilabdapálya, és aki úszni szeret, a közeli fürdőbe jár. Tavaly salakkal borított teniszpályát építettek, teniszoktatót is fogadott az intézet, hogy valóban meg is tanulják a játékot.

Aztán jött a karate . . .

*

Este hét körül lépek be az épületbe. Szőke, piros melegítős kislányt szólítok meg, aki a karatéhoz készülődik. Kiderül: nem diák, hanem pedagógus, *Meliska Zsuzsa* orosz–magyar szakos tanár, aki ősszel kezdte el hivatása gyakorlását.

— A kezdeményezők a lányok voltak — informál a kezdetről —, és október óta karatézunk. A záhonyi, másodikos *Szabadi Mónika* már karatézott korábban, ő tette a bogarat a fülünkbe. Tizenhatan vagyunk, persze nem mindig teljes számban, de tizenkettőnél sohasem kevesebben.

— Elsősorban az önvédelmi jellege miatt támogatom ezt a sportot — veszi át a szót *Buczkó Zoltánné* igazgató —, hiszen sohasem lehet tudni, mikor kerül egy lány olyan helyzetbe, hogy védenie kell magát. *Borbíró Zoltán* irányításával folyik nálunk a heti egy vagy két foglalkozás.

*

A szép, átrendezett tanulószoba akár egy kisebb tornaterem. A lányok mezítláb várják a fél nyolckor kezdődő foglalkozás kezdetét.

Feláll a sor, velük szemben az edző. Mindenki a sarkára ül, rövid elmélyedés következik. Utána párszor előrehajolnak, majd kezdődik a bemelegítés. Tetőtől talpig minden testrészt alaposan megmozgatnak, aztán következnek az egyre nehezebb, intenzívebb gyakorlatok.



Edzés a tornateremben
(Fazekas László felvétele)

A bemelegítést lazítás követi, majd a „keményítés”, végül a technika, a bonyolult mozdulatok gyakorlása. Előbb egyénileg, aztán párban, amint az egyik támad, a másik védekezik, majd a szerepek cserélődnek.

Egy órája folyik a munka, de nem látszik fáradság a lányokon. Zoli páronként nézi, ha kell, kijavítja, ha kell, bemutatja a mozdulatokat.

*

Kilenc óra. A lányok csivitelve raknak rendet, majd a riporter kedvéért pár szóra még maradnak. *Bácsi Enikő, Kovács Laura, Szabó Ildikó*, és a többiek egyöntetűen állítják: az első két hónap volt a legnehezebb. Most se könnyű, de már edzettebbek, és nagyon megszerették ezt a sportot.

A legfontosabb a testmozgás, az önvédelem. S ha tényleg szükség lenne az utóbbira? Az ijedtséget — remélhetőleg — legyűrné, hogy már tudnak valamit. Olyat, amit a támadó nem. Sokat ügyesedtek, erősödtek. És az állandó fegyelem erősíti a jellemet, az akaratot is.

Vass Márta

Lövészverseny Miskolcon

A szovjet hadsereg napja alkalmából február 21-én lövészversenyt rendeztek Miskolcon a MÁV Csokonai utcai lőterén. A miskolci igazgatóság hét csapatot szervezett a különféle szolgálati helyekről. A férfiaknál pisztoly és kispuska, a nőknél kispuska egyéni és csapatversenyek voltak.

Valamennyi csapatversenyben a járműjavítósok diadalmaskodtak. A férfiaknál pisztolyban 25 körrel előzték meg a vontatási főnökség csapatát, kispuska-csapatversenyben pedig 45 körrel voltak jobbak. A nők csapatversenyében 36 körrel lettek elsők a fenntartási főnökség csapata előtt.

Az egyéni versenyben a biztosítóberendezési fenntartási főnökség csapatának tagjai győztek: *Török László* (pisztoly). *Szabó Béla* (kispuska). A női kispuska egyéni számában *Müller Sándorné* (járműjavító) végzett az első helyen.

A helyezettek oklevelet, az egyéni versenyben jól szereplő versenyzők ajándéktárgyakat kaptak.

Tenisztanfolyamot indít a BVSC

A BVSC teniszszakosztálya versenyzői utánpótlását elsősorban vasutas szülők gyermekeiből kívánja biztosítani. Ezért felvételt hirdetünk 1975. és 1978. év között született fiúk és lányok részére, akik elhivatottságot éreznek a teniszsport iránt és vállalják a heti kétszeres edzést.

A tanfolyam ideje: *1986. április 15-től október 15-ig.* A tanfolyam díja: Vasutas szülők gyermekei részére havi 200 Ft, illetve 1200 Ft/idény. Nem vasutas szülők gyermekei részére havi 300 Ft, illetve 1800 Ft/idény. A tanfolyamdíjat a beiratkozáskor egy összegben kell kiegyenlíteni.

A felvétel időpontja: *1986. március 15-én 10 órától 13 óráig, 16-án 10 órától 13 óráig (szombat, vasárnap).*

A felvétel helye: 1142 Budapest XIV., Tatai út 3/b. BVSC teniszpálya. Melegítőt és tornacipőt mindenki hozzon magával.

A tanfolyam után választják ki azokat a gyerekeket, akik ügyességük, rátermettségük, szorgalmuk alapján képviselhetik majd a BVSC utánpótlás-keretét.

A Budapesti Vasutas Sport Club teniszszakosztálya

Hibaigazítás

Lapunk 4. számának 6., illetve 7. oldalán elírás miatt a képaláírásokba hiba csúszott. Az M62-esek (mint az a két fotón is jól látható) természetesen nem villany, hanem dízelmozdonyok.

HÍREK

Pályaválasztási kiállítás. A szombathelyi igazgatóság épületében pályaválasztási kiállítást rendeztek február végén. Tíz nagyméretű tabló, egy 120 perces videofilm és egy számítógép segítségével mutatták be a különböző vasúti szolgálati helyeket, illetve foglalkozásokat.

Véradónap. Hatvanban az év első véradónapjára a közelmúltban került sor. Nyolcvanhat véradó összesen 44 liter vért adott térítésmentesen.

Nyugdíjasok gyűlése. A szolnoki vasutas-nyugdíjasok február elején tartották meg az első félévi taggyűlésüket. A 200 tagot számláló nyugdíjascsoportnak Horváth István elnök tartott ismertetőt az elmúlt évben végzett munkáról, tájékoztatást adott az idei üdülési lehetőségekről, szólt a segélyek különböző formáiról, válaszolt a nyugdíjasok kérdéseire.

Felújítják a mecseki úttörővasutat. A pécsi vidámpark és az állatkert között 1962 óta közlekedő szerelvényt és a dízelmozdonyt társadalmi munkában újítják fel a dombóvári vasutasok. A tervek szerint húsvéttól ismét szállít majd utasokat a kisvonat, amelyben ez évtől egyenruhás úttörők teljesítenek majd szolgálatot.

Kiállítás. A kecskeméti Magyar Naiv Művészek Múzeumának anyagából rendeztek kiállítást Nagykanizsán február 26. és március 11-e között. A sikeres kiállítást dr. Bánszky Pál múzeumi főigazgató nyitotta meg.

Ipartörténeti emlékek. Az idén három régi típusú gőzmozdonyt újítanak fel a Landler Jenő Járműjavítóban. Az újra üzemképes 370-es, 377-es és 424-es masinák ipartörténeti emlékek. A felújítás költsége mintegy 500 ezer—1 millió forint.

Hol hiányzik?

Az utóbbi hetekben szerkesztőségünkbe több alkalommal nagyobb mennyiségű Magyar Vasutas érkezett vissza, mert útközben a csomagokról leszakadt a címzés, s ezért nem tudták a megfelelő szolgálati helyre juttatni. Kérjük a szakszervezeti bizottságokat, hogy ha valamelyik lapszámunk nem érkezett meg, azt telefonon közöljék velünk!

A hiányzó példányokat pótlazzuk!

Új iroda Kaposváron. A MÁVTOURS új irodát nyitott Kaposváron. A Május 1. utcai régi helyiségben a jövőben a szállítmányozási részleg működik, az új, Csokonai utcai iroda a MÁV menetjegyirodájaként tart nyitva. A MÁVTOURS kaposvári irodája ezentúl belföldi és külföldi utak szervezésével is foglalkozik.

Átépítés. Az idén átépítik a fehérvári állomás rendezővágányait és a gurítódombot. A hagyományos saruk helyettesítésére, az országban elsőként, angol gyártmányú hidraulikus fékezőelemeket próbálnak ki.

Klubnapok. A miskolci vasutas veteránok klubja januárban Fele sem igaz címmel vetélkedőt rendezett, s a győztesek könyvjutalmat kaptak. Februárban pedig a klub tagjai részére Miskolczi Sándor, az igazgatóság helyettes vezetője tartott tájékoztatót a vasút helyzetéről, gondjairól.

Halálozás

Február 21-én, 64 éves korában elhunyt Győri Antal nyugdíjas MÁV-főfelügyelő, aki több évtizedig dolgozott a hatvani állomáson. Volt forgalmi szolgálattevő, térfőnök, személyszállítási vezető. Az utóbbi években mint vezénylőtiszt végezte lelkiismeretesen a munkáját.

Munkatársai, barátai február 25-én vettek végső búcsút Győri Antaltól, kísérték utolsó útjára, Jászfényszaru község felső temetőjében.

Lakáscsere

Elcserélném kétszobás, komfortos, kertes, Budapest IV. kerületben lévő MÁV-bérlakásomat kétszobás budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 695-068-as telefonszámon: Ujváriné

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Rákospalotaiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Telefon: 534-000 (11-87 m.), üzemi: 42-75 (11-87 m). Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat Bp. Déli pályaudvar környékén lévő kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 697-803-as telefonszámon.

Elcserélném debreceni háromszobás, összkomfortos, tanácsi lakásomat budapesti, egy plusz két félszobás vagy nagyméretű, másfél szobás tanácsira. Fóti Mihályné, 4026 Debrecen, Darabos u. 8. VII/40.

Elcserélném budapesti 54 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni a 662-841-es telefonszámon.

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 758-755-ös 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, komfortos, 60-70 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet 8—9.30 és 18—21 óra között a 758-755-ös telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, világos, gázfűzéses MAV-bérlakásomat tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Filep György, 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 40. Erdeklődni lehet 17 óra után a 370-897-es telefonszámon.

Elcserélném vámosgyörki (vasútállomáshoz közel) két és félszobás, 90 négyzetméteres, komfortos, kertes családi házam Budapesten vagy környékén 2 szobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni levélben: Csathó János, Vámosgyörk, Martinovics u. 17

Eladnánk Kőbánya-Kispest metróállomáshoz öt percre lévő 140 négyzetméteres, kétlakásos, összkomfortos, telefonos családi házunkat (100 négyszögöles telekkel, melléképületekkel). Kétszoba-hallos, összkomfortos, telefonos öröklakást beszámítunk. Érdeklődni lehet egész nap a 274-412-es telefonszámon.

Építkezők figyelmébe! Gyömrőn az állomáshoz két percre, az Imre u. 119. sz. alatt 200 négyszögöles telek bekerítve, víz, villany bekötve, építési anyaggal együtt eladó. Érdeklődni lehet: a 220-426 121 városi vagy a 19-77 121-es melléken üzemi telefonon, Szabóné.

A MÁV debreceni pályafenntartási főnökség háromszobás, komfortos, pályamesteri lakást hirdet (Debrecen—Tiszafüred közötti vonal) Hortobágy állomáson. A lakó részére felügyeleti pályamesteri beosztást biztosítunk. Debrecen—Óhatpusztakócs viszonylatban.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
86—1023. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-8000

A MÁV KOMÁROM KÖRZETI ÜZEMFŐNÖKSÉG PÁLYÁZATOT HIRDET

II. csoportú állomásfőnök-helyettesi munkakör betöltésére, Tatabánya alsó állomáson

Fontosabb feladatai:
az állomás napi üzemviteli feladataink gazdaságos, biztonságos és utasításszerű szervezése, irányitása és ellenőrzése, valamint a technológiai fegyelem betartásának, az üzemviteli teljesítmények állandó figyelemmel kisérésének, a feladatokhoz igazodó szolgálat ellátásához szükséges munkaerő vezénylésének és oktatásának a biztositása. Az állomásfőnök távolléte esetén annak helyettesitése.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:
— középfokú politikai képzettség
— szakirányú egyetemi vagy főiskolai állami iskolai végzettség
— felsőfokú vasúti (szakirányú) szakképesítés
— 6 éves szakmai gyakorlat.

A munkakör betöltésének időpontja: *1986. április 15.*
A pályázat benyújtásának határideje: *1986. március 1.*
Helye és cime: MAV Komárom Körzeti Üzemfőnökség
Komárom 2900
Rákóczi rakpart 6.
Alapbér: *Havi 7000 Ft*
Szükség esetén: kétszoba-komfortos szolgálati lakást biztositunk.

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség

a Dél-balatoni vasútvonal villamositási munkáihoz felsővezeték-szereléshez szükséges DM-motorra felvételre keres szakképzett

vágánygépkocsi-vezetőt

Kereseti lehetőség 7000—9000 Ft között.
Egyéb juttatás:
— díjtalan utazás a MÁV vonalain,
— külföldi utazáshoz szabadjegy,
— munkaruha-ellátás,
— üzemi étkezés,
— ingyenes munkásszállás.

Jelentkezés személyesen és levélben. Cim: 1106 Budapest, Jászberényi u. 90. Munkaügyi csoport.
Telefon: 01/21-26 üzemi számon,
570-800 városi számon.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. MÁRCIUS 26.

ÉLJEN ÁPRILIS 4.!



A központi vezetőség napirendjén

A munkaverseny értékelése

A szombathelyi igazgatóság Kiváló, a szegedi Élenjáró Igazgatóság kitüntetésben részesül

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége március 13-án ülést tartott. *Gyócsi Jenő* elnök megnyitója után a testület elsőnek a szocialista munkaverseny értékeléséről és a kitüntetésre javasolt szolgálati helyekről készült előterjesztést vitatta meg.

Palik Dénes, a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője az előterjesztés indoklásánál elmondotta, hogy az MSZMP XIII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaverseny 1985 végével lezárult. A minisztérium a szolgálati helyek és a szocialista brigádok pályázatának értékelésénél figyelembe vette a tervek teljesítését. Értékelte a gazdálkodás hatékonyságát, a személy- és áruszállítás színvonalát, a technológiai fegyelem szilárdítására tett intézkedéseket. Az ésszerű anyaggazdálkodáson belül kiemelten kezelték az energiatakarékosságot, különösen az ásványolajtermékek megtakarítását.

A társadalmi feladatok megítélésénél a munkaverseny és az újítómozgalom eredményességére, a munkahelyi demokrácia színvonalára, a kollektív szerződés előírásainak betartására, az erkölcsi és anyagi elismerések rendszerének ösztönző szerepére, a szociális, kulturális és üzemegészségügyi ellátottság színvonalára helyezték a hangsúlyt, és a munkakörülmények, valamint az üzemi baleseti helyzet javításában elért eredményeket vették figyelembe.

A minisztérium azokat a szolgálati helyeket javasolta kitüntetésre, amelyek maradéktalanul teljesítették a VI. ötéves terv időszakára vállalt feladatokat. Tájékoztatójában arra is kitért, hogy az 1985. évi eredmények elmaradtak a terv előírásaitól. Ez maga után vonta a különböző szintű elismerések számának csökkenését. Magyarán szólva, a korábbi évekhez képest kevesebb szolgálati hely és szocialista brigád részesül állami és miniszteri kitüntetésben.

A központi vezetőség a minisztérium előterjesztését két ellenszavazattal, nyolc tartózkodással elfogadta. (A kitüntetésben részesülők névsorát lapunk áprilisi számában közöljük.)

Ezután a testület vita és ellenszavazat nélkül fogadta el a MÁV vezérigazgatójának javaslatát — az 1985. évi eredmények alapján — a vasútigazgatóságok kitüntetésére. A MÁV Kiváló Igazgatósága kitüntetést a *szombathelyi*, a MÁV Élenjáró Igazgatósága elismerést a *szegedi* igazgatóságnak adományozzák.

Köztudott, hogy a MÁV munkaverseny-szabályzata értelmében a vasútigazgatóságok nem egymással versenyeznek. Minden igazgatóság a saját évi terve, illetve a részére meghatározott célkitűzések minél jobb teljesítését tűzte ki célul a munkaverseny-mozgalom keretében.

A vezérigazgatóság a kitüntetések adományozásánál, az 1985. évi teljesítmények megítélésénél a következő alapelveket érvényesítette:

— *az évi áruszállítási terv túlteljesítését,*

— *az igazgatóság költséggazdálkodását,*

— *a személyszállítás alakulását,*

— *az eszközök kihasználását* (a dolgozó kocsipark, a vonóerő felhasználása),

— *a baleseti és munkabiztonsági helyzet alakulását,*

— *az igazgatóság munkájának értékelését a hálózati feladatok tükrében.*

A felsorolt kiemelt célkitűzéseket figyelembe véve a szombathelyi és a szegedi igazgatóság összesített eredményei felelnek meg a kitüntetés adományozása követelményeinek. A többi igazgatóság szállítási teljesítménye és költséggazdálkodása a hálózat átlagos szintjén alakult, emiatt kitüntetésre nem vehetők figyelembe.

A testület ezután, *Tolnai Ildikó* titkár szóbeli kiegészítője után, elfogadta a vasutas-szakszervezet és a ½%-os ÖTA 1985. évi gazdálkodásáról szóló előterjesztést, majd *dr. Juhász Zoltán* titkár tájékoztatta a központi vezetőséget a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusáról.

Ha nem képződik nyereség, nincs miből fizetni

A bérfejlesztés feltétele az eredményes gazdálkodás

A dolgozók és a vállalat szempontjából is nagy jelentőségű az évi rendes bérfejlesztés. A vasutasok ettől várják életszínvonaluk folyamatos javítását és ebben látják munkájuk elismerését is. A vállalat pedig a bérfejlesztéssel akarja megvalósítani a hatékonyabb foglalkoztatást, az eredményesebb gazdálkodást. Érthető tehát, hogy nagy várakozás előzi meg az idén a vasutasok 1986. évi bérfejlesztését.

Mielőtt részleteiben is bemutatnánk az ez évi bérfejlesztés forrását, fő célkitűzéseit, érdemes visszatekinteni az 1985-ös bérgazdálkodás eredményeire.

Az elmúlt esztendő kedvező fordulatot jelentett a vasutasok bérének alakulásában, mert a megelőző évek fejlesztését megháromszorozó béremelést tudtuk végrehajtani. Több olyan bérintézkedésre is sor kerülhetett, amelyek végrehajtása időszerű volt. Például *a teljesítménybérezés kiterjesztése, továbbfejlesztése, a kvalifikált dolgozók kiemeltebb bérfejlesztése, az új érdekeltségi rendszerek működtetése*, amelynek célja a kedvezményes fejlesztésen kívül az úgynevezett önerős (adózás melletti) béremelés elérése volt.

Végül a tervezett nyolcszázalékos keresetnöveléssel szemben 7,6 százalékos lett a tényleges fejlesztés. Ebben közrejátszott az is, hogy 1985-ben a közismerten kedvezőtlen körülmények hatására *igen rossz gazdasági évet zártunk, vállalati nyereség nem képződött, emiatt év végi részesedés sem fizethető.*

Kedvező változás volt viszont, hogy húszévi tendenciát megtörve, 1985-ben növekedett a MÁV létszáma. A létszámnövekedés fontos területeken következett be. Sajnos, ennek ellenére sem lehet egyértelműen pozitívnak ítélni a létszámhelyzetben történt változást, *mert a kulcsfontosságú területeken és a járműjavító iparban a létszámcsökkenés tovább tart.* Több tényező mellett ez is közrehatott a kedvezőtlen vállalati eredmény alakulásában.

A gazdaságirányítás állami szervei ezt a tényt is mérlegelték, amikor úgy döntöttek, hogy — az 1985-ös évhez hasonlóan — a központi szféra, ezalatt a közüzemi jellegű, közhasznú tevékenységet folytató vállalatok csoportját értjük (pl. MÁV, Posta, villamosenergiaipar, bányászat, stb. — átlagos szintű fejlesztéshez) normatív szintű (viszonyítva ismét kiemelt 4+2=6%) bérfejlesztést hajthat végre a vasút. Ez a fejlődés, amely 1%-kal alacsonyabb, mint az 1985-ös, az 5%-os tervezett árszínvonal-növekedéssel számolva 1%-os reálbérnövelést jelent.

Ez a hatszázalékos fejlesztés, kiegészülve az elmúlt évi — központi hatáskörbe vont — vállalati önerős (adózó) bérkerettel, együttesen képezi az 1986. évi bérpolitika forrását.

A bérfejlesztés végrehajtásának időpontja április 1-je, melyet a kollektív szerződés bérezési jellegű intézkedései indokolnak. A bérpolitikai keretből első lépésként el kellett különíteni az elmúlt évi bérfejlesztés áthúzódó hatását. Erre az intézkedésre azért van szükség, mert az elmúlt évben is április

(Folytatás az 5. oldalon.)

A fuvaroztatók jóvoltából

Jól indult az év a miskolci igazgatóságnál

1986 első két hónapjában a miskolci igazgatóság az áruszállításban jóval nagyobb teljesítményt ért el, mint a múlt év azonos időszakában. Ebben elsősorban Borsod iparának van nagy szerepe, mert az üzemekben ütemesen termelnek, gyorsították többek között a vasúti kocsik ki- és berakását, és az előszállítási lehetőségeket is jobban kihasználják.

— Vasútigazgatóságunk az év első két hónapjában 4 millió 316 ezer tonna árut szállított el, s ez 6,5 százalékkal több a múlt év azonos időszakánál — tájékoztat *Hernádi István* igazgató. — A berakott áru mennyisége 3,8 millió tonna, amely 8,4 százalékos emelkedést jelent. A felemelt tervet tekintve kétnapi szállításnak megfelelő teljesítménnyel maradtunk adósak.

— Mi ennek az oka?

— *Elsősorban az, hogy a termelőüzemek, -vállalatok az év végi hajrá után hat napot „lazítottak”*, s a termeléskiesést csak a legnagyobb erőfeszítéssel tudták két napra csökkenteni. Örvendetes viszont, hogy az üzemekben a korábbiaknál nagyobb figyelmet fordítanak a vagonok ürítésére. Januárban például az Ózdi Kohászati Üzemekben — a tavalyihoz képest — egyharmadára, a Borsodi Ércelőkészítő Műben 11 millióról egy és fél, a Borsodi Vegyi Kombinátban 2,6 millióról 1,7 millióra, a Tiszai Erőműben és a Hejőcsabai Cementgyárban 3,8-3,3 millióról 400, illetve 200 ezer forintra csökkent a kocsiálláspénz. Összességében a múlt évi *65 millióról 24,5 millió forintra apadt* a kocsiállásért fizetett összeg.

A gyorsabb rakodás a vállalatok és a népgazdaság számára egyaránt nagy megtakarítást jelent. A kocsifordulók *ideje a múlt évi 3,22 napról 2,52-re csökkent*, s így a miskolci igazgatóság az előre megrendelt vagonokat időben a fuvaroztatók rendelkezésére tudja bocsátani.

A vállalatok naponta 1608 kocsit ürítenek ki, s ez 7,3 százalékkal jobb az előző évi átlagnál. A tervhez viszonyítva azonban még így is van lemaradás. Ha minden kocsit időben kiraknának, az kétnaponként három teljes szerelvényt jelentene. Sajnos, sok vállalatnál pénteken délben lehúzzák a „redőnyt”, s csak hétfőn délben kezdik el az áruk kirakását. A kocsiálláspénzt hozzáadják a termelési költségekhez, amit mi, vásárlók fizetünk meg.

A miskolci vasútigazgatóság eddig kiemelkedő teljesítményt ért el az előszállításban. Két hónap alatt — *a múlt évinél 48 százalékkal több* — 1,1 millió tonna árut szállított így el.

Az előszállításra nyújtott árkedvezmény március 31-ig vehető igénybe. Az előszállítás többszörös hasznot jelent, Füzesgyarmatra például közel 40 ezer tonna kohósalakot kértek. *Vonatonként a kedvezmény 36 ezer Ft, így összesen 900 ezer forint a megtakarítás.* A hódmezővásárhelyi KÉV 100 ezer tonna kohósalak fuvarozását igényelte. Ez közel kétmillió forint árkedvezményt jelent. Március 5-én a KM Szolnoki Közúti Igazgatóság 4500 tonna kő elszállítását kérte. Tállyáról három szerelvénnyel fuvarozták Sarkadra. Az árkedvezmény 100 ezer forint.

A tömegárukat általában irányvonatként indították el. Olykor a mellékvonalakról Miskolcra érkező két irányvonatot kapcsoltak egybe. Így a tervezett 23 helyett csak 21 villamos mozdonyra volt szükség.

A miskolci igazgatóságnak *az idén 29,2 millió tonna árut kell a terv szerint szállítania.* Az év eleji biztató kezdet, az elért eredmények optimizmussal töltik el az öt megye területén munkálkodó 14 ezer vasutast. Bíznak abban, hogy további lelkiismeretes munkával teljesíteni tudják a szállítási feladatokat.

Csorba Barnabás

Példás együttműködés

A Szarvasi Állami Tangazdaság szállítóüzemének nagy szerepe van Szarvas állomás árufuvarozásában. Az iparvágánnyal is rendelkező tangazdaság 1985-ben az állomásfőnökség összteljesítményének mintegy 60 százalékát produkálta, ami közel 84 ezer tonna áru megmozgatását jelentette. De nemcsak a saját, hanem az iparvágányt vele közösen használó további nyolc fuvaroztató küldeményét is kezeli, vagyis be- és kirakja az árukat, illetve elfuvarozza a telephelyekre. Tavaly 3215 kocsit kezeltek az iparvágányon, idén ennél jóval többre számítanak.

E jelentős árumennyiség időbeni kezelése, a kocsik gyors kirakása, illetve újbóli megrakása és továbbítása nem lenne elképzelhető a két partner jó együttműködése nélkül. *Bizonyítja ezt az is, hogy az állomásfőnökség és a tangazdaság szállítóüzemének vezetői, dolgozói a közelmúltban komplexbrigád-szerződést kötöttek.*

Az állomásiak e szerződésben vállalták, hogy folyamatos információt adnak az érkező küldeményekről, s a kocsik beállítását időben elvégzik. A napi feladások biztosítása érdekében nagyobb figyelmet fordítanak a kirakási sorrend betartására, az idegen kocsik mielőbbi átadására, az áruberakások zavartalan végzésére, és a kért mellékteljesítmények (mérlegelések, darabszámlálások) elvégzésére.

A tangazdaság szállításban érdekelt mintegy 40 dolgozója vállalta, hogy a MÁV által beállított le- és feladási kocsikat időben ki-, illetve berakják. A vasút által kért kocsikat soron kívül kezelik. S a kiszolgáló személyzet részére az álló járműkapcsoláshoz szükséges munkavégzés feltételeit biztosítják. Gépi rakodásnál ügyelnek a kocsik épségére.

Mindkét fél ígéretet tett arra, hogy szükség esetén a kocsik kényszerkirakását a kezelési helyen elvégzik. A komplexbrigád-szerződésben rögzítették azt is, hogy a közös munkát folyamatosan figyelemmel kísérik, és negyedévente értékelik.

(Gellért)

Jubileumi brigádgyűlés

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség központi *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádja február 28-án ünnepelte megalakulásának 25. évfordulóját. A megemlékezésen jelen voltak a főnökség gazdasági és társadalmi vezetői is.

A brigád 1961. január 23-án alakult 7 fővel.

A brigád eredményeit *Vaszil Barnabás* brigádvezető ismertette. A kollektíva 1982-ben elnyerte a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést.

A jubileumi brigádgyűlésen megemlékeztek a névadó születésének 310. évfordulójáról. II. Rákóczi Ferenc Borsiban, 1676. március 27-én született.

*

A hatvani körzeti üzemfőnökséghez tartozó szolgálati helyek szocialista brigádvezetői a közelmúltban az állomás nagy oktatótermében értékelték az elmúlt évben végzett munkát, amelyen a megjelentek a 62 brigád képviselői és kicserélték tapasztalataikat.

Ezerkilencszáznyolcvanhat

Nemzetközi békeév

Az Egyesült Nemzetek Szervezetének 1982. novemberi, majd az ENSZ megalakulásának 40. évfordulóját is ünneplő 1985. októberi közgyűlés nemzetközi békeévvé nyilvánította 1986-ot.

Függetlenül a nemzetközi kapcsolatok jelenlegi állapotától, a békeév meghirdetése rendkívül időszerű volt. Az ENSZ határozata rámutat arra, hogy a békeév céljának eléréséhez, valamint a béke biztosításához a jövő nemzedéke számára nem elegendő a háborús veszély miatti nyugtalanság hangoztatása. *A kormányoknak és a népeknek konkrét erőfeszítéseket kell tenniük a béke érdekében.* Az ENSZ főtitkára a nemzetközi békeévről szólva többek között a következőket mondotta: *„Bár 1986 minden valószínűség szerint nem lesz a béke éve az egész világon, de a békéért vívott harc, a béke jellegéből folytatott komoly gondolkodás s a béke fenntartását célzó intézkedések éve kell hogy legyen. A nemzetközi békeév programja hozzájárul a béke érdekében folyó akciók erősödéséhez mindenütt a világon."*

S hogy ezekre az akciókra mennyire szükség van, azt szinte sugallja az ENSZ leszerelési kérdésekkel foglalkozó osztályán kidolgozott statisztika is. Eszerint a világon évente átlag 20 ezer dollárt költenek egy katonára. Ugyanakkor egy iskoláskorú gyermekre csupán 380 dollár kiadás jut. A világon 100 ezer személy közül 556 katona, és mindössze 85 az orvosok száma!

A fegyverkezés értelmetlen pazarlás

Földünkön folytatódott a fegyverek felhalmozása, amelynek mértéke — a szó szoros értelmében véve is — már a csillagos egeket ostromolja. Napjainkban gyakran idézik a IV. századbeli római írót, *Vegetius Renatus* híres, hírhedt tanácsát, amelyet „A hadügyi rendelkezések foglalata" című munkájának előszavában ajánlott a római császároknak: „Si vis pacem, para bellum" azaz *„Ha békét akarsz, készülj a háborúra!"* Ez a formula nem más, mint a katonai erőre alapozott béke korabeli megfogalmazása. Ma már nyilvánvaló, hogy a fegyverkészletek jelenlegi szintjén a fegyverkezési verseny fokozása értelmetlen pazarlás és egyáltalán nem szavatolja a békét senki számára. Az államok biztonságát általában sem lehet a mind nagyobb erejű és mind pusztítóbb fegyverek felhalmozásával növelni.

Több mint negyven évvel ezelőtt *Bertrand Russel* és *Albert Einstein* „új gondolkodásmód" elfogadását javasolta az emberiségnek. Felvetették, hogy „ne csak a Kelet és a Nyugat közötti ellentétek kerüljenek nyilvánosságra, s ne a fegyverek erejére támaszkodva szülessenek döntések." A két tudós kiáltványában azt ajánlotta mindenkinek, hogy bármi legyen is társadalmi helyzetük: munkás, kereskedő, földműves, iparos vagy más, mindenekelőtt embernek érezzék magukat. „Gondoljanak arra — hangsúlyozták —, hogy önök az emberi fajhoz tartoznak, a többit pedig felejtsék el." Russel és Einstein nem elsőként vélekedtek ilyen módon a helyzetről, de átgondoltabban mérték fel a körülményeket elődeiknél. Hasonlóan gondolkodó elődök között találjuk például *Romain Rolland*-t, aki 1928-ban felhívást tett közzé egy politikai, társadalmi, vallási, filozófiai és ideológiai nézetektől független *„Béke Internacionálé"* alapítására, amelyet az egész emberiség közös sorsáért való aggódás eszméje vezérel: *„Emberek, milyen szép az élet! Sorsunk azt kívánja, hogy együtt gyötrődjünk és ismerjünk meg minden szenvedélyt, beleértve a politikai szenvedélyeket is. Legyünk megértőek és ne rövidítsük meg létezésünk időtartamát."*

Romain Rolland felháborodott az első világháború alatti lövészárokharcok miatt, amelynek folyamán az egyszerű katonák ezrei gyilkolták egymást halomra. Russel és Einstein tudatában voltak annak a semmi mással össze nem hasonlítható szörnyű veszélynek, amelyet egy harmadik világháború az emberiségnek jelentene, mert ez nem tenne különbséget hadsereg és lakosság között. Negyven év múltán azok a gondolatok, amelyeket e nagy humanisták az emberiséget fenyegető veszélyről széles körben terjesztettek, más jelleget öltöttek, de felhívásuk lényege ugyanaz maradt, különösen azt követően, hogy a tudósok jól megalapozott hipotézist állítottak fel a „nukleáris tél"-ről, amely egy esetleges atomháború elkerülhetetlen következménye lenne, ahol nincs győztes és legyőzött.

A béke megőrzése alapvető feladat

A nemzetközi békeévet meghirdető nyilatkozat aláhúzza, hogy az említett tudományos megállapítás is újabb ösztönzést adhat, és új gondolkodásmódra késztethet a békéért folyó akciókban. Ezért nyilvánvaló, hogy a béke megőrzése alapvető és egyetemes feladat és érdek. Az egyetemes érdekeket pedig minden más társadalmi csoport vagy osztályérdek fölé kell helyezni. Az ENSZ dokumentuma a továbbiakban a következő megállapítást teszi: *„A békét az államok és a népek közötti pozitív kapcsolatként kell felfogni és kiépíteni, amely a kölcsönös bizalmon, a megértésen, az együttműködésen és az igazságon alapszik"*. S tegyük még hozzá: a béke nem csak annyit jelent, hogy éppen nincs háború; az előzőeken túl a béke fogalmába ugyanúgy beletartozik a haza féltő és építő szeretete, mint társadalmi, gazdasági és kulturális sikereink gyarapítása, az emberi környezet megóvása és fejlesztése, s a kis közösségek belső békéje.

A nemzetközi békeév céljainak elérését döntően befolyásolhatja a Szovjetunió leszerelési javaslata. *Mihail Gorbacsov* január 15-i nyilatkozatában megfogalmazott új, nagyszabású kezdeményezés a békéért és a nukleáris leszerelésért kedvező lehetőséget teremt a két- és többoldalú leszerelési és fegyverkorlátozási tárgyalások mielőbbi eredményes befejezéséhez. A békeév nyitányaként elhangzott szovjet indítvány nagy visszhangra talált az egész világon. A *Magyar Országos Béketanács* — csatlakozva a *Békevilágtanács* felhívásához — részletes programot dolgozott ki arra, hogy 1986 valóban a fordulat, az új gondolkodásmód elfogadásának éve, a bizalom, a megértés és az együttműködés erősítésének éve, a békeszerető államok és népek hatékony, közös cselekvésének esztendeje legyen. Ennek keretében kerül sor hazánkban *„békenépszavazásra"*, a májusi békehónapban *„békefesztiválra"* és *„békehétvégére"*, ősszel pedig nagyszabású békedemonstráció megrendezésére. Mindezek zárórendezvénye az év végi békekonferencia lesz.

A Szakszervezeti Világszövetség is kedvezően fogadta az ENSZ döntését a nemzetközi békeévről. A 206 millió szervezett dolgozót képviselő szakszervezeti világmozgalom is a békét tekinti korunk legfontosabb kérdésének. Ezért a békeév valamennyi rendezvényén részt kíván venni, és arra törekszik tagságának mozgósításával, hogy a leszerelésért folyó világkampány elérje célját.

A szakszervezetek legfőbb hozzájárulása

Az elmúlt években a magyar szakszervezetek sokat tettek a dolgozók békeszeretetének erősítéséért és mozgósításáért a béke megóvására. Sajátos szervezeti kereteik között a jövőben is a dolgozók alapvető, meghatározó érdekeként kell foglalkozniuk a béke védelmével és képviseletével. Ennek megfelelően önálló cselekvési programok kialakítása szükséges.

A cselekvések alapvető színtere a munkahely. Az önálló szakszervezeti békemunka során egyértelművé kell tenni a tagság előtt, hogy a béke megóvására való törekvés a szocializmus lényegéből fakad, s legsajátabb nemzeti érdekünk, amely minden dolgozótól nagy áldozatvállalást és munkahelyi helytállást követel. *Ezért a jól végzett munka a szakszervezeti tagság legfőbb hozzájárulása a béke megőrzéséhez.* Az emberiség békés jövőjének nincs más alternatívája, mint a békés egymás mellett élés fenntartása és a népek közötti együttműködés megerősítése. A más népekkel való együttműködésünk és szolidaritásunk csak nemzeti önbecsülésünk és hazafias elkötelezettségünk fejlesztésén alapulhat. A egészséges nemzettudat megkívánja a szocialista vívmányok és értékek fokozottabb megbecsülését, a hazához és annak gondjaihoz való erőteljesebb kötődést, s a gondok megoldásában való felelősebb részvételt.

A magyar vasutasok — közvetve vagy közvetlenül — számos alkalommal tettek hitet azon alapelv mellett, hogy *a béke és a társadalmi haladás ügye ma minden korábbinál erőteljesebben összefonódik.* Különböző nemzetközi konferenciákon, így 1984-ben a bécsi nemzetközi békekonferencián, vagy Prágában a közlekedési szakszervezetek IX. szakmai konferenciáján, illetve a közelmúltban szakszervezetünk XI. kongresszusán is egyértelműen kinyilvánították, *hogy a béke és nemzetközi együttműködés nélkül nincs társadalmi haladás.* Csak békés körülmények között fejlődhet normálisan és működhet hatékonyan a közlekedés.

A magyar vasutasok minden évben kifejezésre juttatják békevágyukat. Ennek keretei az országban működő vasutas békecsoportok százai, amelyek a szocialista brigádokkal karöltve élénk közéleti tevékenységet fejtenek ki környezetükben és első számú szószólói a béke ügyének.

Baranyai Zoltán

Nemzetközi kapcsolataink



Március 9-e és 16-a között az Algériai Vasutasok Szakszervezete háromtagú delegációja tett látogatást szakszervezetünknél Aidoun Amma, a szervezet szociális titkárának vezetésével. Vendégeinket fogadta dr. Juhász Zoltán, a központi vezetőség titkára, aki tájékoztatást adott a Magyar Államvasutak helyzetéről és szakszervezetünk időszerű feladatairól. A küldöttség magyarországi tartózkodása során a vasutasok szociális ellátottságát és szakszervezetünk üdültetési tevékenységét tanulmányozta

(Skoda László felvétele)

DUNAKESZI FIATALOK

Készülnek a KISZ-kongresszusra

Az idén májusban összehívják a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség XI. kongresszusát. Januártól márciusig tartanak a KISZ-alapszervezetek értékelő, választó és a kongresszusi dokumentumokat vitató taggyűlései. E nagy jelentőségű esemény helyi tapasztalatairól kérdeztem *Nagyné Bősz Máriát,* a dunakeszi járműjavító üzem KISZ-bizottságának titkárát.

— Mind a kilenc alapszervezetünk beszámoló taggyűléseire az aktivitás, a sokrétű véleményformálás volt a jellemző — mondja. — A 230 KISZ-tagunk mintegy egyharmada mondott véleményt az elmúlt évben végzett munkáról. Jól lehetett érzékelni: *a fiatalok tudják, hogy a XI. kongresszus más lesz, mint a korábbiak voltak.*

A dunakeszi fiatalok 1981 óta minden évben elnyerték a KISZ Központi Bizottsága Kiváló KISZ-szervezet zászlaját. 1985-ben is számos társadalmi munkaakcióban vettek részt. Tavaly például 60 tonna fémhulladékot gyűjtöttek.

— Később összesítjük a KISZ KB által társadalmi vitára bocsátott dokumentumokat — folytatja a KISZ-titkár —, de már a beszámoló taggyűléseken is sokan kifejtették véleményüket. *Örömmel állapították meg, hogy a KISZ KB á jövőben még nagyobb figyelmet fordít a munkásfiatalokra.* A szervezet megújulásának igényét is helyeslik a fiatalok. Az ifjúsági szervezetet vonzóbbá kell tenni. Én remélem, hogy a pártalapszervezetek további iránymutatásával és a KISZ-tagságunkban rejlő értékek kiaknázásával képesek leszünk fellendíteni az üzemi KISZ-életet. Ezt bizonyítja az is, hogy a 230 KISZ-tag közül csupán kettőtől vonták meg társaik a bizalmat.

— Hogyan fogadták a fiatalok a szakszervezetek irányításával működő ifjúsági tagozatok létrehozását?

— Örülünk annak, hogy a szakszervezet ezután még jobban képviseli a fiatalok érdekeit. Az viszont vegyes érzelmeket váltott ki belőlünk, hogy az ifjúsági tagozatok nem alulról „építkeztek" felfelé. Ami a programokat illeti, úgy gondoljuk, hogy nem lehet élesen elhatárolni, hogy a KISZ-tag vagy a KISZ-en kívüli fiatal kinek a rendezvényén vehet részt. Mi azon fáradozunk, hogy minél több fiatalt megnyerjünk közös ügyünknek.

Vetési Imre

A Moszkvai Rádióban hallottuk

Kozmosz pályázat

Az idén április 12-én lesz 25 éve annak, hogy először járt az ember a világűrben. A világ első űrhajósa Jurij Gagarin, szovjet állampolgár volt. A jubileum alkalmából a Moszkvai Rádió új pályázatot hirdet. Meghívjuk Önöket, hogy vegyenek részt a Kozmosz című pályázatunkon.

Kérdéseink:

1. Mit tud Ön a szovjet—magyar nemzetközi legénységnek a Szojuz szovjet űrhajón és a Szaljut orbitális állomáson végzett munkájáról?

2. Mit gondol ön arról a szovjet javaslatról, amely értelmében a világűr csak a békés együttműködést szolgálná, és megengedhetetlen lenne a világűr militarizálása?

3. Milyennek képzeli el az űrhajózást a XXI. század küszöbén?

Harmadik kérdésünk azokhoz szól, akik szívesen szabadjára engedik a fantáziájukat. Erre a kérdésre válaszolva hallgatóink elküldhetik a jövő űrhajóját ábrázoló rajzot. Beszámolhatnak olyan kutatásokról, amelyeket véleményük szerint majd akkor folytatnak az űrhajósok a repülő laboratóriumok fedélzetén. És elképzelhető az is, hogy hallgatóink közül többen gondolnak a távoli kozmikus utazásokra, más bolygókra való eljutásra. Egyszóval szárnyalhat a képzelet.

A pályázatokat kérjük április 12-ig adják postára. Ezen a napon adásunkban közöljük az eredményhirdetés időpontját. A pályázatot rangos zsűri bírálja el, élén Georgij Beregovojjal, aki az űrhajós- kiképző központ egyik vezetője. Kérjük tüntessék fel életkorukat és foglalkozásukat is. A borítékra írják rá: Kozmosz pályázat. Címünk: Moszkvai Rádió, Magyar osztály

Vasutas békeközösség alakult Békéscsabán

A békéscsabai csomópont KISZ-bizottság kezdeményezésére az év elején a politikai kérdések iránt érdeklődő fiatalok és idősebbek létrehozták a vasutas békeközösséget. Tették ezt többek között azért is, mert az ENSZ 1986-ot békeévnek nyilvánította.

A közösség szervezett keretek között működik. *Gonda József* — az üzemfőnökség személyzeti ügyintézője, KISZ-titkár, az Országos Béketanács tagja — vezetésével kialakították a működés formáját, és meghatározták a további programokat. A békeközösségnek mindenki tagja lehet, aki részt akar venni a béke megőrzéséért folytatott munkában.

Márciusban *Réti Ervin* lesz majd a vendégük. A békehónap alkalmából „békebazárt" is rendeznek, találkoznak Békés megye közösségeivel.

Zacharidesz Jánosné

Pályaválasztási tájékoztató Mátészalkán

A mátészalkai körzeti üzemfőnökség mintegy hetven iskolába küldött értesítést a közelmúltban, hogy tájékoztatóval, filmvetítéssel is segítsen a vasút iránt érdeklődő nyolcadikosok pályaválasztási gondjain. A vasutas hivatásnak nagy hagyományai vannak Szatmárban, ezért is jelentek meg sokan a kitűnően megszervezett tájékoztatón. Közel harminc végzős általános iskolás volt kíváncsi a lehetőségekre és kapott bepillantást a vasúti munkába két film segítségével. (Megjegyezzük, hogy a *Mosolyvonat* című, 1957-ben készített film az úttörővasútról elavult, a gyerekek joggal nevették végig . . .)

A filmeknél hatásosabb volt a különböző szakterületek megtekintése, az ott kapott magyarázatok. Ízelítőt kaptak a forgalmista munkájából, megnézhették a vontatási telepet, benyomásokat szereztek a pályafenntartási munka természetéről stb.

Az érdeklődő gyerekek azt is megtudták, hogy célszerűbb először az orvosi viszgálatokat elvégeztetni, s ha nincs egészségügyi gond, csak ezután beadni a jelentkezési lapot.

Az üzemfőnökség vezetése reméli, hogy a sikeres tájékoztató nyomán sokan fognak jelentkezni, nem lesz gond Szatmárban az utánpótlással.

(Zsoldos)

A titokra nem derült fény

„A jó ember lelkében örök derű lakozik" — mondja a szállóige, és hogy ez mennyire igaz, azt csak akkor tudom meg, amikor szemben ülök egy veteránnal, aki jó ügyünk mellett már 1925-ben hitet tett. Párttagkönyvében ugyanis ez a dátum áll. Egészen fiatalon hányatott élete volt, és csak 1941-ben lelt végleges munkahelyre Győrött, a MÁV-nál. Kőművessegéd, később a kőműves csoport vezetője lett. Társadalmi munkában sokáig ellátta a szakszervezeti bizottság elnöki tisztét, majd a pártbizottság tagjává választották. Ma nyolcvankét esztendős. Amikor arról faggatom, hogy mi jut eszébe a régmúltból — emlékeinek fiókjaiban keresgél, és ez a kis történelem köszönt vissza öreg napjaira . . .

A győri, Kígyó utcai srácok a rongylabdát rúgták a töltés melletti réten. Mint minden vasárnap, ma is a Bercsényi-ligetiekkel játszottak. Hol az egyik, hol a másik csapat győzött, de harag sohasem volt közöttük. Ösztönösen összetartottak, hiszen tudták, valamennyien egyformák — külvárosiak, nincstelenek, akiknek bőrfocira nem telik, „klottgatyások", mezítlábasok . . .

Ferkó éppen gólt rúgott, amikor Pista, az egyik házbeli, torkaszakadtából elkiáltotta magát:

— *Ferkó! Hív a mamád!*

A fiú megtorpant . . . Ha a mama hívja, tudta: mennie kell. Felkapta a partvonal mellé dobott kockás inget, beletörölte vizes fejét és arcát, aztán a focimérkőzésen felvett lendülettel futásnak eredt. Talpa alatt porzott a kocsiút . . .

Ferkó szokásához híven, csikónyerítéssel fordult be az utcakapun. Az udvaron senki sem ügyelt rá, hiszen a derékig földbe ásott házban lakó nyolc családnak soha, semmije sem volt, csak sok gyereke. Ferkóéknak volt a legtöbb gyerekük: tizenhárom. Tizenegy lány és két fiú. Édesanyjuk, aki mosónő volt, özvegyen nevelte őket, mert férjét még 1913-ban elvitte a betegség . . .

Ezért sietett haza Ferkó. A mama ugyanis sohasem üzent hiába. Ilyenkor vagy vizet kellett húzni, vagy elhozni a sok szennyest a jobb módú családoktól, vagy visszavinni a tiszta, kimosott ruhát. A mama ezt már nem bírta. Éppen elég volt mosni a sok gyerekre és másokra. A pénz is nagyon kellett, mert bátyja, Endre, a tetőfedő munkás az ágyúgyárban dolgozott, két nővére: Mariska és Juliska a Koestlinben, ő, a legkisebb fiú pedig a Vagongyárban. Úgy hívták: melegítő-gyerek. A hídszerelde légfékes patkóprésgépe mellett dolgozott. A hídvázakhoz készítették a 16-os és a 20-as szegecseket. Ferkó büszke volt arra, hogy dolgozhat, pénzt kereshet — már rá is számíthat a család: 1918. szeptember 28-tól . . . Reggel hattól este hatig melegített. Egyetlen szórakozása volt a vasárnap délutáni foci. Most abban zavarták meg.

— *Itt vagyok, ragyogok, mint a fekete szurok* — kiáltotta tréfásan a konyhaajtó előtt, de mire a mondókát befejezte, már összeharapta a száját, mert meglátta édesanyját kisírt szemmel, kétségbeesetten. Körülötte a többi gyerek.

— *Mi történt?* — kérdezte lihegve.

— Elvitték, édes istenem, elvitték . .

— *Kit?*

— Endrét . . . a csendőrök . . . Az előbb volt itt Jani, az mesélte. Éppen a tetőn dolgoztak . . . még délelőtt . . . Azért nem jött . . .

Ferkó nem értett a politikához. Amikor Endre és a barátai együtt voltak és ő odasettenkedett, érdeklődött, mindig csak ezt válaszolták neki:

— *No, lódulj! Mit bámészkodsz itt? Gyerek vagy te még.*

Ilyenkor csaknem szétvetette az idegesség. Amióta felnőttnek érezte magát — legalábbis amióta dolgozott —, ez volt számára a legnagyobb sértés. Képtelen volt felfogni, megérteni, hogy mi a fene titka lehet egy vagy több húszévesnek?

Endre késő este barátjával, Janival az udvaron matatott a kamra előtt. A „gyerek" három nappal később csak azért is fényt derített a titkukra . . . A favágó tőke nem úgy állt, mint délután. Ahogy elmozdította, szabályos kockakivágást talált alatta. Fölötte friss földet. Kikaparta és uramfia, egy lemezládika jött elő. Ferkónak majd kiugrott a szíve izgalmában. Vajon mi lehet benne? Kiszedte, kinyitotta és legnagyobb meglepetésére papírok lapultak benne . . . Kézzel írott papírok. Ez állt rajtuk: *„Győr városát de sok munkás is lakja, piros szegfű nyílik minden ablakban . . ."*

Csaknem hangosan fölnevetett ezen a gyerekes mókán. Szentül hitte, hogy fiúk valamilyen iskolába vagy tanfolyamra járnak, írniuk kellett, és mivel helyesírási hibát ejtettek, a tanár büntetésből százszor leíratja velük a mondatot . . . De miért kell ezt elásni . . .? Persze, mert szégyellik, azért rejtegetik.

Az ördög bánja — gondolta, aztán visszatette a dobozt a gödörbe, rákaparta a földet és a favágó rönköt is helyére billentette.

— *Mint mondott Jani? Miért vitték el Endrét?* — faggata a mamát, mert hirtelen gyanússá lett előtte valami . . .

— Azért, mert a gyári portás azt mondta a csendőröknek, hogy gyanús papírokat látott nála . . .

— *Gyanús papírokat . . .?!* — kérdezte Ferkó bámészan, és ebben a pillanatban minden porcikáján átvillant az előbbi sejtés, a kamra előtti matatás, a suttogások . . . és mint egy üldözött vad, a kamrához rohant . . . Kíváncsi volt érintetlen-e a farönk, mert azok a cédulák . . . nem is a tanár íratta velük, hanem ők, csak úgy . . . és azok röpcédulák . . . Nagy ég! Most mit tegyen?! Világos nappal van, semmit sem tehet. Majd éjszaka előszedi éa bedobja a Rábába . . . Ahogy eltervezte, éjszaka kiosont, kiásta a ládikát, bevitte a kamrába és gyufa mellett kinyitotta. A ládikában két hete még huszonkét cédula volt, ugyanazzal a felírással, most meg hússzal több és ezeken a papírokon ez állt: *„Munkát, kenyeret, szabadságot, 48 órás munkaidőt . . .!*

Nem, ezt nem lehet bedobni a Rábába. Ha megtalálják, Endrét bizonyosan fölakasztják. A dobozt visszatette a mélyedésbe, a rönköt fölébe gördítette és jobb ötlete nem lévén, az egész röpcédulaügyet a véletlenre bízta.

Hajnalban, amikor csörgött a vekker, nagyon fáradt volt. Még be sem fejezte a mosakodást, zörgettek.

— *Kinyitni!*

A következő pillanatban két civil ruhás idegen lépett a konyhába, és elvitte Ferkót. A Rákóczi utcába vitték, a rendőrségre. A bútorozatlan szobában egyedül maradt egy nagydarab emberrel.

— Térdre! — üvöltötte. — Majd te megmondod, hogy hol vannak a röpcédulák!

— *Milyen röpcédulák?*

— Kuss! Pofa be! Majd ha vért okádsz, bevallod!

— *Nem tudok mit bevallani!* — kiabálta vissza Ferkó olyan hangosan, hogy maga is meglepődött. Erre úgy arcul ütötte, hogy a földre esett. Mind a két kezével az olajos padlóra támaszkodott, de mielőtt felállhatott volna, kezére lépett a pofozó ember.

— Ezzel a mancsoddal dugtad el a röpcédulákat, igaz?! — üvöltötte . . . és ekkor Ferkónak eszébe jutott a mondat, amitől mindig feldühödött: a „gyerek vagy te még! . . .

De jól jött most ez a gondolat!

— *Semmit sem dugtam el, hiszen én még gyerek vagyok* — mondta csendben. Erre a dagadt megint arcul ütötte, és kiment a teremből. Ferkó egyedül maradt. Nem tudta, mitől fázik: a hidegtől avagy a félelemtől. Szeptember 21-et írtak 1919-ben.

Este a nyomozó visszajött és Ferkót kilökte az ajtón, ezt kiáltva utána:

— Ne kerülj még egyszer a kezem közé!

Ferkó nem került, igaz hónapokig háborgatták még „röpcédulaügyben", háromszor be is vitték a rendőrségre, de a dagadttal már nem találkozott. Hogy Endre sem vallott, az is bizonyos volt, mert a farönk alatt a ládika még 1921-ben is ott volt, érintetlenül.

Endrét 1919. november 21-én temették el. *„Tüdő- és mellhártyagyulladásban halt meg"* — a rendőrségen.

Ferkó feketelistára került.

*

1957. január 17-én nem véletlenül fogott fegyvert a munkások hatalmának védelméért. Akkor lett munkásőr, és azóta, nyolcvankét évesen is aktív harcos — hű az elveihez, hű a társakhoz. Becsületes munkáséletéért, a közösségért végzett munkájáért többször kapott kitüntetést.

A nehéz évek, a sanyarú élet egyik szerény elismerése az az igazolvány, amelyet állandónak magánál hord. A kicsi piros könyvecskében ez áll:

„. . . A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának titkársága . . . *Igazolom, hogy Schlőgl Ferenc a Tanácsköztársaság Emlékérem tulajdonosa . .* "

Sindulár Anna

Az Utasellátónál megalakult a 26 tagú vállalati tanács



Koszorús Ferenc főtitkár köszönti az újonnan választott vállalati tanácsot

Korszerű vállalatvezetési formára tért át az Utasellátó Vállalat. A vezetést a jövőben egy 26 tagú vállalati tanács látja el, amelynek felét a legfontosabb vállalati vezetők alkotják. A további 13-at — a szakszervezet irányításával megválasztott — dolgozói küldöttek alkotják.

A tanács alakuló ülésére február 27-én, Budapesten került sor. Ezen megjelent *Onozó György* közlekedési és *dr. Spilák Ferenc* belkereskedelmi miniszterhelyettes. Ott volt az alakuló ülésen *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is.

A vállalati tanács alakuló ülése elsőnek nyílt szavazással, tagjai sorából egyhangúlag megválasztotta elnökét és elnökhelyettesét. Az előbbi *dr. Szabolcsi István*, a jogügyi osztály vezetője, az utóbbi *Sipos Józsefné*, az ellenőrzési osztály munkatársa lett. Ezután *Marosi Béla* vszb-titkár, a vállalati tanácsot előkészítő bizottság elnöke vázolta az eddig végzett munkát, majd ismertette a vállalat jelenlegi vezérigazgatójának, *dr. Sebes Miklósnak* a tevékenységét. Dr. Sebes Miklós 1982 óta áll az országos nagyvállalat élén Ez idő óta dinamikusan nőtt az árbevétel és megnégyszereződött a vállalati nyereség. Új szolgáltatásokat vezettek be, javult az ellátás.

A tanács tagjai — titkos szavazással — egybehangzóan 1991 végéig megerősítették beosztásában dr. Sebes Miklóst, az Utasellátó Vállalat vezérigazgatóját.

Sz. J. I.

Országos vezetői értekezlet

Március 10-én, Budapesten a METESZ székházában országos vezetői értekezletet rendezett az Utasellátó Vállalat. A közel 350 különböző szintű gazdasági, politikai vezető és szakszervezeti tisztségviselő előtt *dr. Sebes Miklós* vezérigazgató mondott vitaindítót.

Az ország legnagyobb vendéglátóipari vállalata *1985-ben 2 milliárd 860 millió forint árbevételt ért el.* Ez az előző évinél 194 millió forinttal, azaz 7,3 százalékkal több.

A vezérigazgató részletesen értékelte az egyes üzletágak, valamint a területi igazgatóságok eredményeit. A vállalat az árbevételének a növelésén kívül, az árrés kedvező alakításával, valamint a költségek csökkentésével *most ért el a legnagyobb, 108,5 millió forint nyereséget.* A dolgozók bérszínvonala tavaly 6,5 százalékkal nőtt.

Dr. Sebes Miklós a vállalat előtt álló legfontosabb feladatnak az alapellátás növelését, a színvonal emelését tűzte célul.



Vermesy Sándor, az Utasellátó Vállalat kereskedelmi igazgatója megnyitja a tanácskozást

Az idén nyáron már a svédországi síneken is megjelenik az Utasellátó. A vállalat ebben az évben 3 milliárd forint forgalomra számít.

A beszámolót követő vitában 12-en mondták el véleményüket és adtak hasznosítható javaslatokat.

Sz. Jakab

Kilencvenévesen is töretlen lendülettel

Ez év november 3-án tölti be 90. életévét *Molnár Károly*, akit Hatvanban és környékén jól ismernek a vasutasok, hiszen hosszú évtizedek óta vesz részt a közéletben.

Édesapja gyári munkás volt és a tízgyermekes családban ő volt a legidősebb. Az elemi iskolát kitűnő eredménnyel fejezte be, mégsem tanulhatott tovább, mert az anyagi szükség már gyerekként munkába szólította. Tizenkét évesen aratómunkás volt Halmaj községben, szerény keresetével segítette népes családját.

A Tanácsköztársaság idején agitátorként működött, amiért később, a fehér terror idején megbüntették.

A felszabadulás után fordult jobbra az élete. A földművelődésügyi miniszter megbízásából segítette a sajtó munkáját: Hatvanból és környékéről küldött színesen megírt tudósításokat az *Új Magyar Föld* és a *Magyar Mezőgazdaság* című újságoknak. „Fizetségül" díjtalanul kapta a lapokat . . .

Később Lőrinci nagyközségben dolgozott több bizottságban, a szakszervezetben pedig a nyugdíjas csoport bizalmijaként tevékenykedett Karcsi bácsi több évtizedes mozgalmi tevékenységét számtalan kitüntetés fémjelzi.

Nyughatatlan mozgalmi szenvedélyessége ma is töretlen, amire jó bizonyíték, hogy a hatvani vasutasok nyugdíjas csoportjának legutóbbi, tavaszi gyűlésén is felszólalt. Bölcs szavakkal elemezte a nyugdíjasok helyzetét, használható ötleteket adott a munka javításához.

(Szűcs)

Erika kitüntetése

Csaholó kutya jelzi a kapuban, hogy valaki bebocsátásra vár. A csengetésre két szőke fiúcska és a házigazda nyit ajtót. A tágas, nagy szobában az ülőgarnitúra és az új szekrénysor ötletes elhelyezése elegendő mozgási lehetőséget hagy a három fiúnak és a kislánynak.

A gyerekek néhány percig produkálják magukat, és amikor úgy érzik, hogy eleget mutattak a vendégnek, a másik két szobában keresnek elfoglaltságot.

— Most már beszélgethetünk — mondja mosolyogva a csinos, szőke fiatalasszony, de egy mozdulattal férjét is figyelmezteti a vendéglátás feladataira.

Májercsik Antalné lánykori nevén *Zombori Erika* ízig-vérig vasutas családból származik. Édesapja mozdonyvezető volt Jászapátiban, édesanyja vasúti tiszt Jászdózsán.

— *Kezdetben nem volt célom a vasút* — vallja be őszintén. Szüleit korán elvesztette, ezért nagyapjánál nevelkedett.

A jó tanuló, jó sportoló lányt felvették testnevelés-földrajz szakra. Mégsem lett főiskolás, mert a diákszerelemből házasság lett.

— A férjem már másodéves műegyetemista volt, amikor munkát vállaltam. Mivel a vasutat szüleim révén jól ismertem, csak ebben a közösségben tudtam elképzelni magamat.

Az élet furcsasága és igazsága, hogy mozdonyszámadónak vették fel Jászapátiba. Két évet dolgozott, amikor megszületett az első fiú, majd még követte kettő és végül 1979-ben a kislány.

A véletlen — ma már szerencsének tartják, mert megszerették Mátészalkát — a keleti országrész fiatal városába szólította Májercsik Antalt, a fiatal vízügyi mérnököt.

Erika 1980-ban jelentkezett új munkahelyén, újra mozdonyszámadónak.

— Nem volt könnyű a beilleszkedés. A teljesen ismeretlen emberek között a régi gyakorlat már mit sem ért. Mindent elölről kellett kezdeni — mondja.

Voltak akik biztatták, de akadtak bizalmatlanok is. A kezdeti nehézségek után hamar elismert egyénisége lett a számviteli kollektívának. Megválasztották a szocialista brigád vezetőjének, s a munka, a négy gyermek, a család gondja mellett Erika kirándulást, társadalmi munkát, vetélkedőt szervezett.

A kis közösség *Deli Ágnes, Jakab Klára* és *Lőrinc Istvánné* mindent szívesen csinál. Tőlük tudom, ők mondták: így sokkal könnyebb!

A nemzetközi nőnap alkalmából munkatársai javaslatára Májercsik Antalné *Kiváló Dolgozó* kitüntetést vehetett át. Megérdemelte az elismerést.

Zsoldos Barnabás

A tudomány már bizonyította

A passzív dohányzás is ártalmas

Napjainkban a tömegkommunikációs eszközök egyre többet foglalkoznak a dohányzás ártalmaival, de sajnos nem sok sikerrel. Pedig a jogalkotók is hadat üzentek e káros szenvedélynek. A Munka Törvénykönyvében olvashatjuk a munkáltatók és a munkavállalók ezzel kapcsolatos kötelmeit: „A munkáltató köteles a munka megfelelő, egészséges feltételeit biztosítani." A Munka Törvénykönyvének a munkavédelemmel foglalkozó fejezete pedig így rendelkezik:

„Az egészséges és biztonságos munkavégzés feltételeinek biztosítása a munkáltató feladata."

Füstmentes munkahelyeket

A munkáltatókat és a munkavállalókat egyaránt kötelezettség terheli tehát a munkavégzéssel kapcsolatos rendelkezés szerint, amely a következő: *„A dolgozónak munkatársaival együtt kell működnie és munkáját úgy kell végeznie, valamint általában olyan magatartást kell tanúsítania, hogy az más egészségét és testi épségét ne veszélyeztesse, munkáját ne zavarja . . ."*

A tudomány már bizonyította, hogy az úgynevezett passzív dohányzás is ártalmas. A dohányos által kilehelt mellékfüstben sokféle rákkeltő anyag van, amelyek közül a legveszélyesebb a benzpirén és a nitrozoamin. A mellékfüsttel szennyezett levegő négyszer-ötször annyi penzpirént és ötvenszer annyi nitrozoamint tartalmaz, mint a főfüst. A nitrozoamin olyan óriási mennyiségben keletkezik a cigaretta parazsában, hogy például egy füstös helyiségben a nem dohányzó ember is egy óra alatt annyi nitrozoamint szív be, mint amennyit egy dohányzó 35 filteres cigarettával juttat a szervezetébe.

Ezek után elemezzük a dohányzást munkajogi szempontból. A már említett jogszabály megköveteli, hogy a munkáltató a munkavállaló részére biztosítsa a munkavégzés egészséges feltételeit. Ebből következik, hogy a munkahelynek füstmentesnek kell lennie. Sajnos, nem jellemző, hogy erről szó esne a felvételnél. Helyes lenne, ha az újfelvételes dolgozót arról is tájékoztatnák, hogy a munka közben joga van a tiszta, füstmentes levegőhöz.

A felvilágosítás hiánya miatt nem igénylik, nem követelik meg a tiszta levegőt. A nem dohányzó ember kiszolgáltatott helyzetbe kerül. Ragaszkodhatna ugyan — ha ismerné — az egészséges munkakörülményt biztosító jogaihoz, de legyünk reálisak. Ki látott már olyan beosztottat, aki a vele egy helyiségben dolgozó felettese figyelmét a füstmentes levegőhöz való jogára merné felhívni. A nem dohányzó férfitől is elvárják a dohányzó munkatársnők, hogy udvariasság címén tűrje el a levegő szennyezettségét. Ez természetesen fordítva is igaz.

Előkelő helyen a világranglistán

Ha a munkáltató tiszteletben akarná tartani a törvényt, orvosolhatná a gondot. Például úgy, hogy a dohányzókat elkülönítené a nem dohányzóktól, vagy ha ez nem lehetséges, akkor a dohányzást csak meghatározott időközönként, s arra a célra kijelölt helyen engedélyezné.

Sajnos, a fiatalkorú dohányosok száma világszerte növekszik. Hazánk a ranglistán az USA, Kanada, Anglia, Japán és Írország után *a hatodik helyet foglalja el.* A dohányzók érvelése, hogy a dohányzás emberi jog, csak addig fogadható el, amíg mások károsodását nem okozza! *Saját egészségéről ugyanis minden ember belátása szerint dönthet. A mások egészségének a veszélyeztetése azonban már közügy. Dr. Czeizel Endre* orvosgenetikus nyilatkozata szerint a magzat, vagy a gyermek dohányzás által való veszélyeztetését bűncselekménynek kellene minősíteni.

Tudjuk, hogy a dohányzásról nagyon nehéz leszokni, de talán némi segítséget adhat, ha közzétesszük az Egészségügyi Világszervezet közelmúltban kiadott jelentését, *miszerint évente egymillió ember hal meg a dohányzás következtében.* Ugyancsak a dohányzás okozza a tüdőrákos megbetegedések 90, illetve az idült bronchitises esetek 75 százalékát.

E káros szenvedély ellen — mint említettük — sokat tehetnek a munkáltatók is, hiszen különféle szervezési intézkedésekkel védeni lehetne a nem dohányzók egészségét. Arról sem szabad megfeledkezni, hogy ha a dolgozó ragaszkodik a bevezetőben említett jogszabályok betartásához, akkor azt a munkaügyi döntőbizottság útján érvényesíteni lehet. *A társadalom, a munkáltató érdeke is a dolgozók egészségének védelme!*

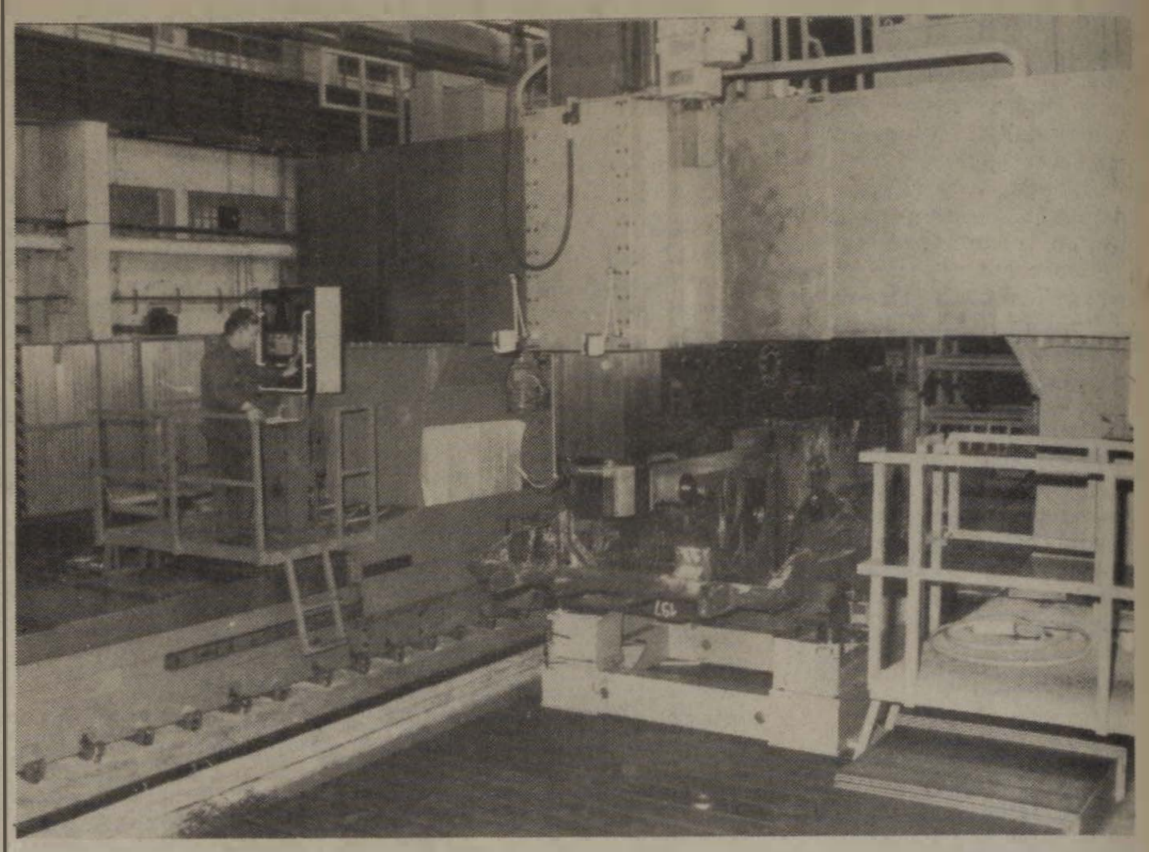
A vasutak kezdeményezésére

Hazánkban is tapasztalható már — sajnos, csak szórványosan —, hogy füstmentes értekezleteket tartanak, és néhány szórakozóhelyen is megtiltották a dohányzást. A tömegközlekedést bonyolító vállalatok közül ki kell emelni a vasutat, *hiszen a vonatokon már több mint száz éve korlátozzák a dohányzást.* A vasúti személydíjszabás szabályozza, hogy a vasút területén és a személyszállító kocsikban hol szabad és hol tiltott cigarettázni. A példás rendelkezés hatását azonban, sajnos, csökkenti a díjszabás szövegezésében tett engedmény: *„Olyan kocsi folyosóján, amelyben dohányzó és nem dohányzó utasok, továbbá tanulók részére fenntartott szakaszok vannak, a dohányzás megengedett."*

Ez rendszeres vitatéma a dohányzó és a nemdohányzó utasok között. A MALÉV, a MAHART, a Volán és a BKV is tett korlátozó intézkedéseket járatain a dohányzással kapcsolatban. Sokkal többet kellene törődni a különböző munkahelyeken dolgozók egészségével, mert ennek biztosítását jogszabályok szavatolják. Csak az a baj, hogy kevés helyen tartják be azokat!

Dr. Konkoly Gyula

Számjegyvezérlésű portálmaró



Az Északi Járműjavítóban megkezdte próbaüzemelését a SZIM esztergomi marógépgyárában készített portálmaró, amely nagyméretű munkadarabok (például forgattyússzekrény, forgóváz) megmunkálására is alkalmas. A korszerű, CNC számjegyvezérlésű berendezés századmilliméter pontossággal dolgozik. A megmunkáló központ a V43-as sorozatú villanymozdonyok forgóvázainak, valamint az M62-es dízelek forgattyússzekrényeinek — az eddiginél lényegesen precízebb — javítását szolgálja

(Tüttő Tibor felvétele)

HOZZÁSZÓLÁS

Nemcsak alkatrészhiány okozza a V43-asok üzemképtelenségét

Érdeklődéssel olvastam a *Magyar Vasutas* 1985. november 14. számában megjelent *„Megöregedtek a V43-asok"* című interjút. Egyetértek szerzőjével és az Északi Járműjavító igazgatójának azzal a megállapításával, hogy napjainkban a V43-as gépek megöregedtek. Ezeknek a gépeknek a hajtásrendszere rendkívül bonyolult, ezért kényesek a kenőanyagra és a méretpontosságra. Az évek során kopik a csapágy, a fogaskerékszekrény, a fogaskerék és az egyéb csúszó, súrlódó felület.

Az elhasználódott alkatrészek cseréjét akadályozza, hogy a nagy értékű fogaskereket az ipar nem gyártja. Emiatt a mozdonyok *10 százaléka üzemképtelen.* Ehhez hozzá kell adni a vontatási telephelyek *10-20 százalékos javítási állagát is.*

Az interjúból az is megállapítható, hogy a V43 sorozatú villamos mozdonyok gyakori meghibásodása, illetve a nagy értékű alkatrészek idő előtti elhasználódása a forgóváz és a forgóvázba beépített mechanikus erőátvitelben keresendők.

Az ötvenes években az üzemi tapasztalatok alapján megállapították, hogy a V41—42-es és a V55 sorozatú villamos mozdonyok nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, ezért a kormányzat licencvásárlást engedélyezett. A licenc eladói — többek között — a monomotoros meghajtású, személy- és tehervonati áttételű, 3200 LE teljesítményű, szilícium egyenirányítós mozdonyt ajánlották. A MÁV szakértői végül ezt a típust választották, de csak személyvonati áttétellel. Abban az időben, de még ma is, ez a mozdony korszerű villamos mozdonynak tekinthető.

A választás alapján a Ganz gyár a licencet megvette azzal a feltétellel, hogy az első két mozdonyt Franciaországban gyártsák le. Azok a hatvanas évek elején érkeztek hazánkba. A terhelési próbákon a prototípusokra jellemző „gyermekbetegségek" jelentkeztek. A legsúlyosabb hibákat a mechanikus hajtóműveknél tapasztalták. A hajtómű túlmelegedett, a csapágyak kikékültek. Ezért a mozdony teljesítményéhez és tapadó súlyához képest feltűnően kicsi vonatsúlyokat engedélyeztek. *Például Záhony—Budapest viszonylatra maximum 1700 tonnát.*

Záhony—Budapest viszonylatban a 424-es sorozatú gőzmozdonyok egységterhelése 2000, az M61—62 sorozatú dízelmozdonyoknak pedig 2200 tonna volt. Ugyanakkor az 1350 LE-s V41, az 1650 LE-s V42 és a 3200 LE-s V43 sorozatú villamos mozdonyokra 1550, 1600 és 1700 tonna, míg a néhány V63-as sorozatú 5000 LE teljesítményű villamos mozdonyokra 2400 tonna súlyú vonatot engedélyeztek. Ezekkel a villamos mozdonyokkal 15-20 százalékkal csökkent a vonal tehervonati átbocsátóképessége. Ezen a fonák helyzeten valamit változtatott, hogy később a V43-as sorozatú mozdonyok terhelését 2000 tonnára emelték.

Már ezek az egyszerű összehasonlítások is azt bizonyítják, hogy a V43-as sorozatú mozdonyok jelenlegi mechanikus erőátvitele nem képes a névleges teljesítményénél (tapadási súlyának megfelelő) nagyobb súlyú tehervonatok vontatására, *elsősorban a forgóváz típushibája miatt.*

A 3200 LE teljesítményűnek vásárolt 80 tonna tapadó súlyú villamos mozdonytól elvárható lenne, hogy a 4. terhelési szakaszokon 40 km/óra sebességgel 2800-3000 tonna súlyú vonatokat 2750-3000 LE tartós teljesítménnyel, 23,2-25,5 százalékos tapadási tényező kihasználtsággal biztonsággal vontatni tudjon.

A licenceladó által is javasolt tehervonati áttétel beépítésével ezek a mozdonyok ugyanazt a teherforgalmat kevesebb mozdonnyal, lényeges energia- és munkaerő-megtakarítással tudnák lebonyolítani.

A V43-as sorozatú mozdonyok abroncsai *20 000 km futás után elkoptak.* Ugyanakkor — a futástechnikai szempontból kellemetlenebb — háromtengelyes forgóvázú, M61—62-es sorozatú dízelmozdonyok egy abronccsal 160 000-180 000 km-t futottak.

Az abroncsok utánesztergálása háromszor lehetséges, utána ki kell cserélni. A monomotoros meghajtású forgóvázak abroncscseréje lényegesen nagyobb munkával végezhető el, mint az egyedi tengelyhajtású forgóvázaké.

Abban az időben több tapasztalt mozdonyvezető barátomtól érdeklődtem, hogy minek tulajdonítja a V43-as sorozatú mozdonyok gyors abroncskopását. *Egybehangzó vélemény volt, hogy e mozdonyok forgóvázai, amikor vontatnak, a két sín közé befeszülve futnak.* Ez okozza a nagymértékű abroncskopást. Ez is a mozdony típushibájának tekinthető. Emiatt például nagyobb mértékben kopnak a sínek, a fogaskerekek, a csapágyak, a forgóvázak csúszó, súrlódó alkatrészei és gyakoribbak a törések.

Joggal felvethető tehát a kérdés. hogy ha a V43-as sorozatú mozdony forgóvázainak típushibái már két évtizeddel ezelőtt is ismertek voltak, miért nem intézkedett a MÁV? *Erre a kérdésre csak az illetékesek tudnának válaszolni.*

A MÁV villamos vontatása, és a további vonalvillamosítás ma még a villamos mozdony állagának több mint 90 százalékát kitevő V43-as sorozatú mozdonyokra alapozódik. A 400 villamos mozdony jelenlegi áron számolva 19,2 milliárd forint értéket képvisel. Az elmúlt évtizedek üzemi tapasztalatai bizonyítják, hogy a V43-asok elektromos berendezéseinek fenntartása nem okozott gondot. Ugyanakkor a forgóváz, az abroncsok, a mechanikus erőátvitel — típushibák miatt — idő előtt elhasználódtak.

Elismerést érdemel a Magyar Vasutas, hogy feltárta a szilikkel kapcsolatos gondokat és bemutatta a járműjavító dolgozóinak a forgóvázak, hajtóművek hatékonyabb javítása érdekében kifejtett erőfeszítéseit.

Harmati Sándor
a közlekedési tudományok kandidátusa,
a vasutas-szakszervezet társadalmi munkatársa

Dicséret az országos parancsnoktól

Helytállnak a munkában és a szolgálatban egyaránt

Az év első heteiben ünnepélyes egységgyűléseket tartottak a munkásőrök. Ezeken a rendezvényeken értékelték az elvégzett munkát, beszélték meg a jövőben végzendő feladatokat.

Néhány héttel a VI. kerületi Bokányi Dezső nevét viselő munkásőregység gyűlése után kerestem meg *Farkas József* századparancsnokot, a MÁV Anyagellátási Igazgatóság személyzeti vezetőjét.

— Igazán nem vagyok dicsekvő természetű, de ezúttal is, mint olyan sokszor, csak azt mondhatom: *az egység vasutasszázada megérdemelten kapott dicséretet az országos parancsnoktól.* A MÁV Vezérigazgatóság alegysége hosszú évek óta kiválóan dolgozik.

— A kívülálló azt gondolná, hogy a vasutasok amúgy is eléggé leterheltek, tehát nem vállalkoznak olyan lelkesedéssel fegyveres szolgálatra, szabadidejük feláldozására . . .

— *A látszat valóban ez, de a valóság éppen az ellenkezője. Bizonyítékul elég, ha elmondom, hogy a munkásőrség alapítói között nagyon sok vasutas volt, s közülük többen még ma is aktívak.*

— Többek között Ön is?

— *Számomra teljesen természetes volt, hogy az első hívó szóra munkásőr lettem.* Többféle oka van ennek. Az egyik feltehetően az, hogy gyermekkoromtól kezdve vasutas akartam lenni, mivel vonzott a fegyelmezett élet. Az „igazi" vasutas egy picit katona is, már ami a szabályok betartását, a fegyelmet illeti. A másik ok: *az ötvenes években voltam katona. Nem volt éppen leányálom akkoriban katonáskodni.* Amikor ezekről az évekről beszélek a 26 éves fiamnak, sokszor úgy néz rám, mintha nem hinne szavaimnak. Sok-sok megpróbáltatáson mentem keresztül ifjú katonaként. Láttam és megéltem 56 rettenetét, ezért tudtam pontosan, hogy mire vállalkozom, amikor 1957-ben munkásőr lettem. Azt hiszem, nyugodt lelkiismerettel beszélhetek társaim nevében is, amikor azt mondom: *ők is hasonló indítékból vállalták a fegyveres szolgálatot, mint én.* Kimondatlanul is valamennyien valljuk: 56 tragédiája többé nem fordulhat elő!

— Kik a tagjai a három vasutasszakasznak?

— *A vasutasság szinte minden rétege képviselve van a főosztályvezetőtől a sarusig.* Természetesen szolgálatban a munkahelyi címek, rangok semmit sem számítanak. A parancs az parancs, függetlenül attól, hogy esetleg egy forgalmista adja ki egy mérnök főtanácsosnak. Az egyenruha „demokratizmusa" természetes és megszokott jelenség nálunk. Ezért is jó a légkör és mondhatni: derűsek a gyakorlatok.

— Utánpótlás?

— Nincsenek gondjaink, bár az igazsághoz hozzátartozik, hogy pillanatnyilag a 40–50 év közöttiek vannak túlsúlyban. Ők már megértek egyet s mást; *rendszerint ők azok, akik a munkahelyen is példamutatóan dolgoznak.* Jómagam is közel vagyok a hatvanhoz, hamarosan nyugdíjba megyek, ameddig azonban az egészségem bírja, egyenruhás maradok . . .

— A szolgálat sohasem okoz családi konfliktusokat?

— Olykor előfordul, hogy halaszthatatlan családi események miatt a szolgálati beosztásból felmentést kérnek, de ez ritka, mint a fehér holló. A munkásőrfeleségek többnyire megértő asszonyok, akik tudják, hogy miért és mire vállalkozik férjük, amikor felölti az acélszürke egyenruhát. Nem véletlen, hogy az egységparancsnok, *Borsány György* aláírásával nemrégiben levelet kapott valamennyi vasutas munkásőr családja. A levélben megköszönte a munkásőrök feleségeinek a megértő támogatást.

Szép gesztus volt a levél, de talán még szebb az a megbecsülés, amelyben a vasutas munkásőrök részesülnek a mindennapi életben.

S. G.

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

A bérfejlesztés feltétele az eredményes gazdálkodás

(Folytatás az 1. oldalról.)

1-jétől hajtottuk végre a bérfejlesztést, s így az év első három hónapjában a kifizetett bérek a bérfejlesztés mértékével magasabbak, mint az elmúlt év azonos időszakának munkabérei. Lényegében egy tényleges fejlődéshez biztosítunk megfelelő összegű forrást.

Az áthúzódó hatásra levont összeg után április 1-jétől havi bérekre számítva, átlagosan 6,5%-os bérfejlesztés hajtható végre.

A vasút részére az állami gazdaságirányító szervek által megítélt 6%-os fejlesztésnek döntő érve volt a szállítóképesség javítása. Az pedig köztudomású, hogy a romló műszaki színvonal mellett mindhárom tevékenységnél (közlekedés, járműjavító és építőgépipar, vasútépítés) a kialakult létszámhiány okozza a szállítási teljesítmények csökkenését. Ezért a folyó évi bérfejlesztésnél elsődleges szempont volt a létszámhiányos, kulcsfontosságú közlekedési munkakörökben, valamint az ipari és építési hiányszakmákban dolgozók kiemelt bérfejlesztése.

Az átlag felett

A munkaerőhelyzet reális értékelése azt mutatja, hogy a munkaerőpiacon érvényesülnek a munkaerő árujegyei. Más szóval: csak az a vállalat maradhat versenyben, amelyik a hiányszakmában — ésszerű határokon belül maradva — olyan szintű béreket kínál, amely vonzást gyakorol a mobilizálható munkaerőre. A kiemelések meghatározásánál azonban *alapvető szempont volt, hogy valóban a legkritikusabb létszámhelyzetben lévő területekre vonatkozzon,* és olyan mértékű legyen, hogy ne tegye lehetetlenné ösztönzési céljaink elérését a többi területen.

Összességében e célra az átlagbér százalékában kifejezve mintegy 1%-os keretet koncentráltunk. *Így a vasutasok egészére 5,5%-os alapszintű bérfejlesztés áll rendelkezésre.* Erre a szintre épülnek rá a kiemelések, illetve ezen a szinten kell megoldani az összes többi terület bérfejlesztését.

A kiemelések eddig vázolt szempontjai alapján *az átlagot meghaladó bérfejlesztésben részesülnek az I. csoportú állomások elegyrendezői* (pontosabban az elegyrendezési teljesítménybér-rendszerben dolgozók), a teljesítmény-bértételek 50 százalékos emelésével. A kiemelt bérezéshez itt is és a továbbiakban is nagy hatékonyságnövelési követelményeket támasztottunk, amelyet teljesítménybér-rendszerrel akarunk elérni. Ezzel az érintett dolgozók körében 7 százalékos béremelésnek kell megvalósulni.

Az I. csoportú rendező pályaudvarok köréből *kiemelkednek a budapesti rendező pályaudvarok,* a munkaerőhelyzet okozta feszültségek miatt. Ferencben a kirendelt dolgozók foglalkoztatása mellett 1985-ben lengyel dolgozók munkáltatása is szükségessé vált, mert csak így tartható fenn a folyamatos üzemvitel. Ezért a munkaerővonzást erőteljesebben kellett javítani. Ezt a MÁV a kiemelt forgalmi jutalék mintegy 30 százalékos emelésével akarja megoldani. Hozzákapcsolódik a kirendelési jutalom hasonló arányú növelése, amely a kirendelések önkéntességét hivatott elősegíteni. A központi kiemelések *a körvasúti elegyrendezőknél átlagosan 11 százalékos bérfejlesztéssel járnak.* Szintén a teljesítménybér-tételek emelésével (30%) valósul meg az utazószemélyzet 7 százalékos bérfejlesztése.

A kiemelések célja

Az itt felsorolt kiemelések azonban csak a kollektív szerződés elfogadása után hajthatók végre, mert kifizetésük rendjét az tartalmazza.

A kiemelt bérfejlesztés az *ipar-építés hiányszakmáiban* munkakörönként 9-12 százalékos szintű átlagos bérnövekedést eredményez. A szűk körben és csak meghatározott területeket — ipari üzemeket, építési főnökségeket — érintő kiemelt bérfejlesztéssel *elsősorban külső munkavállalók vonzását kívánja a MÁV elősegíteni.* Belső mozgást csak úgy eredményezhet, ha mind a régi, mind az új szervezet egyetértésével találkozik. Ezért a kiemelt fejlesztésben részesülő szervezet vezetőitől elvárható, hogy munkaerő-csábítással ne alakítsanak ki társszervezeteknél újabb feszültségeket.

Lényegében tehát a kiemelések alapvető célja a hiányszakmákban meglévő feszültségek külső munkavállalók felvételével történő feloldása, illetve mérséklése volt.

Ezen túlmenően két igen fontos munkakört, illetve foglalkozási csoportot szintén az átlagot meghaladó béremelésben kellett részesíteni.

Itt nem a létszámhiány — illetve nem elsősorban az — a kiemelt fejlesztés indoka. Az elsődleges szempont a szakmai színvonal javítása, mind az *állomásfőnökök,* mind a *távközlési és biztosítóberendezési munkások és műszakiak körében.*

Az állomásfőnökök körében a kiemelés differenciáltan valósul meg a szolgálati hely nagysága és felkészültségük arányában. *Így béremelésük mértéke 8-13 százalék között alakulhat.* Nem vonatkozik a kiemelés a közbeváltó állomásfőnökre, akik — e pótlólagos jövedelemforrással — a bérezési hierarchiában túlzottan előnyös helyzetbe kerültek.

A távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat dolgozói — több más fontos munkakör mellett — a műszaki fejlődés megvalósítói. Az elektronikai ipar népgazdasági szintű kiemelt fejlesztése felértékeli e szakma művelőit. A 7,5 százalékos béremelés célja, hogy megakadályozza e területen a hiányszakmák kialakulását.

Lényegében ezek voltak tehát a kiemelt fejlesztés központilag elhatározott keretei, mértékei. A munkakörönkénti megállapított kiemelési mérték *csak a munkakör átlagában kötelező, így az egyéni fejlesztések során ettől lényegesen el lehet, sőt el is kell térni.* Érvényes ez a megállapítás a többi dolgozó számára is, akiknek átlagosan 5,5 százalék áll rendelkezésre. Ez nem jelenti azt, hogy mindenki egységesen az alapfejlesztésben fog részesülni. *Differenciálni lehet és kell szolgálati főnökségek, üzemek, foglalkozások, munkakörök, csoportok és dolgozók között.*

Kötelező jellegű béremelést csak az alsó bérhatár alatt lévő dolgozóknak kell adni. A bértétel alsó határát minden dolgozó alapbérének 1986. december 31-ig el kell érni.

Alapvető szempont

A bérfejlesztés konkrét összegének megállapításánál alapvető szempont a dolgozó munkafegyelme, a felkészültsége, akreativitása, a példamutatása, a szakmai fejlődése, lényegében tehát munkájuk színvonala.

Kaphat egyéni kiemelt bérfejlesztést a vasút érdekeit mindenkor érvényesítő *raktárnok,* annak ellnére, hogy itt nincs kötelező központi kiemelés, és kizárható a fejlesztésből a munkafegyelmet lazító — egyébként kiemelt fejlesztésű munkakörben dolgozó — *váltókezelő, kocsirendező* is.

A differenciált béremelés csak akkor éri el a célját, ha az alapbér megállapítására jogosult munkahelyi vezető és az érdekképviseletet ellátó szakszervezeti bizalmi, megalapozott információkkal rendelkezik a dolgozó képességéről,a vele szemben támasztott teljesítménykövetelményről és a tényleges teljesítményekről. Csak ekkor tudják megindokolni a fejlesztés adott összegét. Különösen fennáll ennek szükségessége, ha a fejlesztés összege az átlag alatti. Bátran és közösen kell ezt a látszólag nem túl népszerű döntést vállalni, a jól dolgozók kiemelkedő elismerése és a munkafegyelem megszilárdítása céljából.

A MÁV vezetése — a vasutas-szakszervezettel egyetértésben — arra törekszik, hogy további ösztönzési források felhasználásával is segítse elő a kiegyensúlyozott vállalati gazdálkodás helyreállítását. *Ez megvalósulha az érdekeltségi rendszerek korszerűsítésével, új érdekeltségi rendszerek alkalmazásával, valamint egy minőségileg új elismerési forma, a vasutasnapi jutalmazás rendszeresítésével.*

A felsorolt intézkedésekkel kettős célt kívánunk elérni: *egyrészt pótolni az év végi részesedés elmaradása miatti jövedelemkiesést, másrészt ezekkel az ösztönzési forrásokkal megteremteni az eredményes vállalati gazdálkodás feltételeit.*

Zsadányi Péter

UTAZÁS '86

Március 14-én a kőbányai vásárvárosban Juhár Zoltán belkereskedelmi miniszter ünnepélyesen megnyitotta a VI. Budapesti Tavaszi Fesztivált, és egyben a fesztivál legjelentősebb rendezvényét, az Utazás '86 kiállítást.

A kiállítás lehetőséget teremt az elmúlt öt év idegenforgalmi eredményeinek bemutatására. Az adatok azt bizonyítják, hogy a magyar idegenforgalom gazdasági jelentősége az utóbbi években tovább nőtt, mind fontosabb szerepet tölt be a külgazdasági egyensúly javításában. A nagy utazási irodák mellett a kiállításon részt vett a MÁV, a MÁV Tours, az UTAS Tours és a Lokomotiv Tourist is.

*



Megérkezett a Mesevonat a Nyugati pályaudvarra március 15-én 180 kisdiákkal a fóti gyermekvárosból. Útközben hivatásos előadóművészek szórakoztatták a gyermekeket



A MÁV pavilonjában a látogatók tájékoztatást kaptak az utazási kedvezményekről, a komfortkocsi szolgáltatásairól, valamint színes fotókon, tablókon mutatták be az úttörővasutat



Külön pavilonban állított ki a MÁV Tours. Elsősorban a már meghirdetett belföldi és külföldi útjaikat népszerűsítették, adtak információkat a látogatóknak



Az utóbbi években az Utasellátó is bővítette szolgáltatásait. A nemrégiben létrehozott Utas Tours ezekről adott tájékoztatást

(Laczkó Ildikó és Skoda László felv.)

Közlekedési fórum Érden

A Hazafias Népfront Érd városi bizottsága és a helyi tanács március 10-én közlekedési fórumot rendezett a városi művelődési házban. A fórum vendége *Tongori Imre,* a budapesti vasútigazgatóság vezetője és *Tari László,* a Volán 20-as vállalat igazgatója volt.

A résztvevőket *Bognár János* tanácselnök köszöntötte. Elmondotta, hogy a város lakóinak hetven százaléka ingázik rendszeresen a fővárosi munkahelyekre és vissza. Sok a budapesti telektulajdonos is. Ezért érthető, hogy a közlekedéssel kapcsolatos információk érdeklik a lakosságot.

Tongori Imre ismertette többek között Érd vasúti fejlesztési tervét. Beszélt a Kelenföldről induló és Érden áthaladó új nyomvonal majdani építéséről is, amely több ingatlan kisajátításával jár. A tervek elkészülte után a vasút és a tanács illetékesei majd részletesen tájékoztatják az érdekelteket.

A fórum után sokan megtekintették a magyar vasút negyvenéves fejlődését bemutató kiállítást, amelyet a VATUKI és a Keleti csomópont MSZBT tagcsoportja rendezett.

(séra)

Zalaegerszeg és Beled a győztes

Tizenöt első és második csoportos vasútállomás nevezett 1985-ben a MÁV—Volán komplex brigádok versenyébe.

Az első csoportos állomások közül ismét *a zalaegerszegiek* lettek az elsők a keszthelyiek előtt. A 27 tagú zalaegerszegi brigád a 3945 teherkocsi közül mindössze 72 vagont kezelt késetten. A 206 idegen vagon közül csupán négyet raktak ki késve. A kollektíva összesen 166 400 tonna árut, anyagot mozgatott meg.

A második csoportos állomások élmezőnyét *a belediek brigádja vezeti a körmendi és a lenti brigád előtt.* A hat beledi vasutas tavaly a 794 kocsi közül 24-et kezelt késetten. Az állomáson megfordult 93 idegen szállító jármű közül négyet kezelt az előírt határidőn túl. Az általuk fuvarozott áruk mennyisége 53 ezer tonnát tett ki.

A megérdemelt pénzjutalmakat a közelmúltban, helyi ünnepségek keretében adták át a jó helyezést elért kollektíváknak.

Sz. J. I.

A házasság nem vált be

Budapest—Józsefváros önálló állomás lett

Budapest—Józsefváros felvételi épülete külsőre jelentéktelen pesti vasútállomásnak tűnik. Ám ez csak a felszín. Ahhoz, hogy megismerjük a mai Józsefvárost, a tevékenység áttekintésére van szükség. Amit az utasok Nagykáta, Kunszentmiklós—Tass felől érkezve láthatnak, csekély. Hisz a személypályaudvari mag mindösszesze hat vágány és ezeken 38-39 pár személyvonatot fogadnak. Elenyésző a többi feladathoz képest. Ennél jelentősebb a nemzetközi darabáru-továbbítás. Az, hogy Záhonyt követően az ország legnagyobb ilyen forgalmát végzi, kevesen tudják.

A nyitott és fedett kocsik érkezővágányaira folyamatosan állítják be az export- és importszállítmányok vagonjait. *Rajka, Röszke, Záhony, Hegyeshalom, Sturovó* és a többi határállomáson belépő árukat itt Józsefben vámolják. Miként az innét induló árukat is. Ezért nem meglepő a felvételi épület falán a Vámparancsnokság feliratú tábla. Öt vágányon történik a kocsik kezelése, vámolása.

Ennél is nagyobb hatást gyakorolt rám a konténerterminál! Ez a vasút legnagyobb konténerközpontja. A transzkonténerek háromemeletes magasságba nyúlnak és valóságos utcasorokat alkotnak. Az óriás tömegű „fémdoboz"-ok között az ember parányinak érzi magát.

A nyolc konténeres vágányon naponta 140 kocsit kezelnek. Ebből négyen a transzkonténerek és négyen a belföldi — városközi közepes szállítótartályok kezelése történik.

A 35 tonnás mozgódaru melletti 25 tonnás szinte kicsinek látszik. A konténerutcákban és -tereken, a vágányok között és mellett nagy kapacitású targoncák „száguldoznak". Itt minden egyértelműen és céltudatosan történik.

Ám ne vágjunk a dolgok elé. Hisz ezt a mozgást közúton egy különálló egység tartja rendszerben; *a közúti szállítási részleg!* Ők a szállítás kocsiparkjának a gazdái. 70-80 önrakodó gépkocsi szorgalmasan emel magára egy-egy konténert és indul célja felé.

A konténerrel rakott gépkocsik aztán „eltűnnek" a kétmilliós főváros valamelyik kerületébe és másik rakott vagy üres szállítótartállyal térnek vissza.

Egy másik rész szolgálja ki a tehervonati fogadó és iparvágány-részlegeket. Mindez nagy területen a Mező Imre, a Salgótarjáni és a Kőbányai utak négyszögében található.

Kiss Kálmán állomásfőnökkel a pályaudvar munkájáról beszélgetünk.

— Naponta 3 gyorstehervonat érkezik konténerekkel, darabáruval rakottan. Aztán jönnek a helyi tehervonatok: *Rákosrendezőről, Ferencből, Kőbánya-Felsőről.* És mi szétrendezzük, az új vonatokat összeállítjuk. Korántsem jelenti, hogy ez ilyen egyszerű. A Ganz-MÁVAG, az Északi Járműjavító, a TAURUS Gumiipari Vállalat iparvágányainak napi grafikonos kiszolgálása is önálló feladatot képez.



Rakodás a józsefvárosi konténer-pályaudvaron

Kiteríti az állomás helyszínrajzát. Nem könnyű eligazodni a vonatfogadó, elegyrendező, indító-, ipar-, összekötővágányok „húrjain".

— Érkeznek vonatok a Keletiből, Ferencből, Kőbánya-felsőről, Rákosrendezőről, Nagykátáról, Kiskunhalasról. Ám ez nem minden. Mert az érkező, az induló, a mosó, a szerelvényátadó és áthozó gépek szüntelen jönnek-mennek az állomás és a keleti vontatási telep között — magyarázza. A Keletit többször kell mentesítenünk, de ha kell ők mentesítenek bennünket. Ez természetes! Mutatja az épülő Postakombinátot, melyre eddig 650 milliót költöttek. 1988-tól innen indulhatnak útjukra postavonati rendszerben a napi- és hetilapok.

— Hányan tartják mozgásba Józsefvárost?

— *Valamivel többen félezernél* — mondja a főnök és hozzáteszi: — *sok a hiányzó, a létszámhiány feszítő gondok elé állítja a vezetést. „Csak raktárnokból kellene 80, ma mindösszesze 43-an tevékenykednek.*

Elmondja még Kiss Kálmán, hogy: Adácsról, Karácsondról, a halasi és a nagykátai vonalról is járnak ide dolgozók. Csupán kétszázan élnek Pesten.

Józsefváros a Budapest—Keleti Körzeti Üzemfőnökséghez tartozott. Ez a státusza megváltozott, mert január 1-től „önálló állomásfőnökség". Sajátságosan egyedi ez a státusz!



Hernádi Márton a délutáni helyzetről tájékoztatja az állomásfőnököt

— Mi történt?

— *A „házasság" nem vált be.*

Hernádi Márton intéző a transzkonténer részleg vezetője érkezik. Referál a délutáni helyzetről.

— Ha van kocsink és jók a gépek, a daruk, a szállítás zavartalan — mondja. — Az emberek dolgozni akarnak!

1980-ban rakott/üres közepes konténerből 97 089 darabot kezeltek, melyből 92 900 volt a rakott. Ugyanakkor a nagy konténerből rakott/üres 17 915 volt, melyből rakottan 16 136 darabot kezeltek. Ezzel szemben 1985-ben már 109 955 darab közepes konténert kezeltek, ebből 105 726 darab volt a rakott, míg nagy konténerből rakott/üresként 25 756 darabot.

Józsefváros éli önállósága első hónapjait.

Kiss József, Nagy Béla és *Santur Pál* kocsimesterek vezetésével három brigád versenyez egymással a jobb eredményekért. Sajátságos az értékrendjük. A teljesítményeket pontrendszerrel hozzák közös nevezőre. Aki a legtöbb pontot éri el, annak a jutalma lesz a legmagasabb. Februárban Kiss Józsefék 110,23 százalékos 15 pontos eredményükkel végeztek az első helyen.

— Van 17 szocialista brigádunk — mondja a főnök. Ők jelentik a húzóerőt. De társadalmi vezetőink is részesei a munkának. A pártszervezet vezetője *dr. Fülöp Jánosné* kereskedelmi oktatótiszt; a szakszervezeti bizottság titkára *Kovan Jánosné* kereskedelmi hivatalnok, míg a KISZ-fiatalokat *Fibeczné Kondács Györgyi* teljesítménynormás vezeti.

Budapest—Józsefváros a második legnagyobb nemzetközi darabáru-kezelő állomásunk. Ahol a kapcsolatok kilépnek szokásos medrükből. Fuvarozókkal, vámosokkal, magánfuvaroztatókkal, nagy ipari komplexumokkal kell összehangolni a munkát.

Szabó Béla





A pusztaszabolcsi új, tágas, világos kocsijavító-műhelyben ideális körülmények között dolgoznak a szakemberek

Óvári Árpád felvételei

NEMZETKÖZI PANORÁMA

JAPÁN

A fokozottabb komfort nagyobb forgalmat ígér

A Japán Államvasutak távolsági gyorshálózatán, a *„Shinkansenen"* — amelynek Tokió—Osaka közötti első szakaszát 1964-ben nyitották meg — már több mint kétmilliárd utast szállítottak el.

A vasút azon fáradozik, hogy ezeknek a vonalaknak forgalmát tovább növelje, mert gazdaságosságukat messzemenően bizonyítja, hogy az 1982. évi 816,2 milliárd jen bevétellel szemben *a ráfordítások csupán 450,2 milliárdot tettek ki.*

A nagyobb sebesség és a fokozottabb komfort *a jövőben nagyobb forgalmat ígér.* A kitűzött max. 260 km/óra sebességet az elkövetkező években még nem fogják elérni annak ellenére, hogy 1979. december 7-én egy vonat — próbamenet alkalmával — elérte az óránként 319 km-es sebességet. Mindenekelőtt a nagy zajhatás és a fokozottabb energiafelhasználás jelentenek akadályt a maximális sebesség 260 km/hra történő emelése előtt. Ezzel szemben egyes vonalakon az óránkénti 210 km-es sebességet 1985-ben sikerült 230 km-re emelni. A legújabb építésű járműveknél 230 km/óra sebességet vettek alapul és az első vonalakon, a TOKAIDO- ÉS A SANYO „Shinkansen"-nél a különösen kényelmes, 16 kocsiból álló újszerű motorvonategység forgalomba állítását vették tervbe. Ennek az új járműgenerációnak *első vonatai már 1985 végén forgalomba állnak és 230/óra sebességgel szállítják az utasokat Tokió és Hakata között.*

A mai szerelvényekkel ellentétben ezek a vonatok kényelmes ülőhelyeikkel tűnnek ki. Az étkezőkocsi és az első kocsiosztálynak megfelelő zöld kocsik kétemeletesek lesznek, így a felső szintről jó kilátást ígérnek. Ezeket a kocsikat elfogadható székekkel, rádió és zenehallgatásra szolgáló fülhallgatókkal és szakaszokkal is ellátják.

A Japán Államvasutak próbapályán tovább kísérleteznek a mágneses függővasúttal. A személyzet nélküli kísérleti jármű 1979. december 21-én már elérte a rekordnak számító óránkénti 517 km-es sebességet.

Az ÖBB kezdeményezései

Futárküldemények, darabáru háztól házig

Az osztrák vasút 1986. január 1-jétől a futárküldeménnyel, mint a gyors kiscsomagszállítás szinonímájával és egyszerűségével az adminisztratív lebonyolításban akar új piacokat szerezni.

Futárküldeményként veszi át már 1985 elejétől a 10 kg súlyig terjedő csomagokat. Ezeket azonban csak fővonalakon, tehát a nyugati és a déli vasútvonalon és néhány kijelölt csatlakozáson szállítja, amelyeken a szállítási határidő azonos a vonat menetidejével hozzáadva egy órát a vonat beérkezésétől számítva.

A futárküldemény és az 1986. október 1-jén életbe lépő nagy darabáru-reform keretében bevezetendő *„Bahn Expressz extra"* között van átfedés, de az utóbbi esetében a súlyhatár 30 kg és ezt a vasút az ország egész területén szállítja, tehát mellékvonalakon is. Ami ennek a gyors, bürokráciamentes és hatékony szállításnak az árát illeti, az a hírek szerint „biztosan nem lesz alacsony". Egyébként valószínűleg átalányárat fognak számítani. Később a szolgáltatást háztól házig való szállítássá fejlesztik.

A futárküldeménynek a vasút szolgáltatásába való beépítése egy nagyobb darabáru-koncepció része, amely *„Bahn Expressz"* és *„Bahn Expressz extra"* címmel 1986. október 1-jével kerül bevezetésre. A „Bahn Expressz" szolgáltatás keretében az ÖBB minden csomagot háztól házig szállít, míg a „Bahn Expressz extra" keretben darabárut állomásról állomásra vállal továbbításra 30 kg súlyhatárig.

A reform célja az egységesség érdekében az NSZK és Svájc darabáru-szállítási rendszeréhez való alkalmazkodás. Az ÖBB határozottan törekszik arra, hogy a nem túl távoli jövőben nemzetközi viszonylatban is szállítson „Bahn Expressz" keretben és így csatlakozzék az 1985 júliusától fennálló, Svájc, az NSZK és Franciaország által gyakorolt, legnagyobb európai darabáru-továbbítási rendszerhez.

Henger alakú vagon ömlesztett árunak

Finnországban az éghajlati viszonyok nagyban hátráltathatják ömlesztett anyagok rakodását, különösen, ha a rakomány belefagy a vagonba. A probléma megoldása érdekében a finn vasút újszerű tehervagont fejlesztett ki.

A kocsiszekrény fekvő henger, a végein csapágyakkal és a felső felületén csuklós fedéllel zárható ürítőnyílással. A két forgóvázat csak a kocsiszekrény köti össze egymással, amelyet elforduló csapágyakon hordanak. Ha a fedelet hátrahúzzák és a csapágyakat felengedik reteszelt helyzetükből, a henger alakú kocsiszekrény mindenestül elfordítható egy csavaremelő segítségével.

Ahogy a vagon az ürítés helyére érkezik, kinyitják a fedelét és pneumatikus úton két, a vágány mellett telepített görgőt közelítenek az oldalához. A görgők belekapcsolódnak a csavaremelőkbe, 180°-kal elfordítják a hengeres kocsiszekrényt, mire az ürítés megtörténik, majd a forgatást folytatva újra szállítási helyzetbe állítják azt.

Az első kísérletek szerint egy 75 kocsiból álló tehervonati szerelvényt 30 perc alatt ki tudtak üríteni, az ürítés sebessége természetesen függ a bunker befogadóképességétől is. Az új megoldással lényegesen csökken a megfagyott rakomány ürítésének a problémája is. Ebben nagymértékben segít a kocsiszekrény hengeres alakja, hiszen így csökken az a felület, amihez a rakomány tapadhat.

Százötven éve alkották az első magyar vasúti törvényt

Közlekedési törvényhozásunk kiemelkedő jelentőségű jogszabályára emlékezhetünk az idén: *150 évvel ezelőtt született az első magyar vasúti törvény.*

Az 1832. évre összehívott magyar országgyűlés — ma már hihetetlenül hosszúnak tűnő időn át — több mint három évig ülésezett. Ennek egyik oka az volt, hogy a haladó eszméket képviselő liberálisok és a fennálló társadalmi rendet védő konzervatívok között éles viták voltak. A harc akkor még nem dőlt el, de az elért szerény eredmények is egyengették a szabadságjogok megvalósulásának útját. Fontosabb vívmányok voltak az építendő Lánchídon áthaladók — polgári jogállásra tekintet nélküli — adózása (hídpénz fizetése), a váltótörvény és a szempontunkból elsődleges jelentőségű, *„Az ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról"* szóló 1836. XXV. törvénycikk.

A múlt század húszas éveiben a szűk belső piac kedvezőtlen körülményeket teremtett hazánkban is. A drága és rossz szállítás gátolta, versenyképtelenné tette a mezőgazdasági exportot. Ugyanis a közlekedési utak közismerten elhanyagolt állapota, a folyók szabályozatlansága és a vasutak hiánya az ország egészséges kereskedelmének kialakulását nagymértékben akadályozta, bénította a gazdasági vérkeringést. A kibontakozás érdekében a követek (országgyűlési képviselők) a közlekedési hálózat kiépítését akarták megvalósítani. Szemük előtt a fejlettebb külföldi államok példája lebegett, ahol már megkezdték a vasutak létesítését *(Anglia, Belgium, Németország).*

A közérdekű vállalatok — hidak, hajózható csatornák, vasutak — építésének előfeltétele a kisajátítás kérdése volt. Egy lelkes honatya, *Vay János* szabolcsi követ indítványára az országgyűlés 1836. február 3-tól tárgyalta a kisajátítás törvénybe iktatására vonatkozó javaslatot. Az előterjesztés hangsúlyozta, hogy a magántulajdon korlátozásának ezt az eszközét csakis közérdekű vállalkozások létrehozása érdekében és megfelelő kártalanítás mellett kívánja alkalmaztatni. A hosszú tanácskozást és vitát kiváltó javaslat jelentőségét *Kossuth Lajos* fejezi ki legszebben:

„Örök hála és tisztelet nemzetünk képviselőinek: ők megértették az időnek jeleit, és megértették a nemzetnek halasztást nem szenvedő szükségeit, s a kisajátítás törvényét elhatározták. És ha szerencsések lesznek kivivni, mit oly dicsőséggel kezdettek, ha bár semmi mást nem tettek volna is három év alatt, már örök hálát érdemelnek a boldogság ösvényére vezetett nemzettől. Én boldogító kötelességemnek ismerem e nevezetes három nap vitatásait kimeritőleg közölni — folytatta Kossuth — s ha gyenge tollam csak egy két kebelben lenne is szerencsés az előítéletek homályán átsugározva pislogó mécset nyujtani, három évi fáradozásom bőven jutalmazva lesz." *(Országgyűlési Tudósítások)*

Az országgyűlés résztvevői közül sokan idegenkedtek a kisajátítás gondolatától: nem értették meg, hogy az állam jóléte és az általános fejlődés biztosítása miatt gyakran ütközni kell az egyéni érdekkel. Az állam szuverenitásából természetszerűen következik, hogy az egyéni jognak engednie kell, amikor az állam olyan feladatával jut ellentétbe, amelynek megoldását a közérdek követeli. Az államnak ilyen esetekben joga van az egyént jogától részben, vagy egészben megfosztani, vagyis kisajátítást alkalmazni. Sok vitát követően sikerült biztosítani az építkezést megelőző kisajátítás jogát.

Nézetkülönbségek mutatkoztak az építés engedélyezési jogával kapcsolatban is. Az országgyűlés ugyanis a vasútépítkezések jóváhagyását egy általa kijelölendő bizottság útján tervezte gyakorolni, hogy alkotmányos befolyását biztosíthassa. Így elzárkózott a kormány igénye elől, amely ezt a jogot magának kívánta fenntartani. Később azonban a törvényhozás kénytelen volt engedni, mert álláspontjának ismételt hangoztatása az egész törvény létrejöttét veszélyeztette volna. Az ellentétet némiként úgy hidalták át, hogy a jogszabály csak a következő országgyűlésig marad érvényben. *Így, noha a törvényt ideiglenessé minősítették, mégis lehetőség nyílt a vasútépítés megkezdésére, és ezáltal a kereskedelem rég óhajtott fejlesztésére.*

Vita merült fel a tekintetben is, hogy a vasutakat közköltségen, vagy magánvállalkozás keretében létesítsék-e. A többség ez utóbbi megoldás mellett foglalt állást, mert ezzel — a korszellemnek megfelelően — a szabad vállalkozásnak biztosíthattak utat. A tárgyalási témák közül ki kell még emelni azt, hogy a szabad és a kötött tarifának egyaránt akadtak támogatói. Végül is a pályatulajdonosokra bízták a szállítási díjak mértékének meghatározását, és ezzel a tarifaszabadság elvét mondták ki. Említésre érdemes, mert új vonása törvényeinknek, hogy a vasúti közlekedéssel kapcsolatosan vétlenül okozott károkhoz is büntetőjogi következményeket fűztek.

Az egyes, egyáltalán nem lényegtelen kérdések tisztázása után *az országgyűlés kijelölte annak a 13 vonalnak végpontját, amelyek között a meghatározott feltételek mellett a vasútépítést meg lehet kezdeni.* Az engedélyezett vonalak — amelyek nagy része Pestről indult ki és a szomszédos országokkal voltak hivatottak összeköttetést teremteni — az alábbiak:

„1. Pestről Bécs felé Ausztria határszéléig, 2. Pestről a magyar tengeri révpartokig, 3. Pestről Zimonyig, 4. Pestről Morva és Szilézia széléig, 5. Pestről Galiczia határszéléig, 6. Pestről Erdélyig Kolozsvár felé, 7. Pestről Erdélyig Nagy-Szeben felé, 8. Bécstől, illetőleg Ausztriának határszéleitől egyrészről a magyar tengeri révpartig, másrészről Eszékig és így tovább Törökországig, 9. Bécstől, s illetőleg Ausztriának határszéleitől Magyarországon keresztül Krakkóig, 10. Nagy-Szombattól Kassáig, 11. Kassától Krakkóig, 12. Miskolctól Galiczia s Oroszország felé, 13. Sziszektől a magyar tengeri révpartokig."

Kétségtelen, hogy első vasúti törvényünknek — történelmi jelentősége mellett — sok hiányossága volt. Alkotóinak mégis dicséretére válik, mert az elnyomás időszakában szálltak síkra a haladó gondolatok valóra váltásáért és úttörői voltak a magyar vasúti közlekedés megteremtésének

Dr. Horváth Károly



— Mivel nem teljesítettük a tervet, Kovács 12 János kétezer forintot visszafizet! (Fekete István rajza)

A MÁV ANYAGILAG IS ÖSZTÖNZI A TANULÁST

A vasúton tízéves az idegennyelv-oktatás

A művelődési tárca vezető testületei a közelmúltban értékelték az idegennyelv-oktatás helyzetét. Az Országos Közművelődési Tanács elnökségének megállapítása szerint országosan nem fejlődött a kívánt mértékben az idegennyelv-oktatás. Vajon a vasúton milyen eredményekkel dicsekedhetünk? Ezt kérdeztem *Nagy Erzsébettől*, a MÁV Tisztképző Intézet idegennyelv-oktatási csoportjának vezetőjétől.

— A MÁV-nál sem kedvező az idegen nyelvet beszélők aránya. Pedig a tranzitforgalom, a határforgalmi kapcsolatok bővülése, a RIC, RIV, UIC, OPW és más nemzetközi vasúti szervezetekben a MÁV képviselete s nem utolsósorban a turizmus növekedése feltétlenül indokolná, hogy több vasutas beszéljen idegen nyelvet. *A MÁV időben felismerte ezt a követelményt, s immár tíz éve létrehozta az idegen nyelvű tanszéket a tisztképző intézetben.* Erre az intézkedésre azért volt szükség, mert a nyelveket beszélő új munkavállalókat a vasút nem tudja megfizetni, másrészt az ilyen szakemberek iránt nagymértékben megnőtt a kereslet.

A MÁV 1975-ben a tisztképző intézetben 16 tanuló egyidejű oktatására alkalmas audiovizuális nyelvlaboratóriumot létesített, s ott német, orosz, angol és francia nyelvet oktatnak. *Az első oktatási évben mindössze 124-en kezdték el a tanfolyamokat.* Az 1985/86-os tanévben pedig már közel négyszázan sajátítják el a nyelvtanfolyamokon a négy világnyelv valamelyikét.

Az intézetben jelenleg 14 nyelvvizsgára felkészítő és 3 szinten tartó tanfolyamon van képzés. A növekvő igényeket figyelembe véve *az idei tanévben több előkészítő tanfolyam indult angol és német nyelvekből.* Ezeken az előkészítő tanfolyamokon megállapíthatják, hogy később kik lesznek képesek az intenzív nyelvoktatás magas követelményeivel megbirkózni. Jórészt ennek köszönhető, hogy a vasúti hároméves nyelvvizsgára felkészítő tanfolyamokon az országos átlagnál lényegesen kisebb a lemorzsolódás.

Sokan a felkészítő tanfolyamok eredményességét a nyelvvizsgát tett hallgatók számával mérik. Kétségtelen, hogy ez is egyik módja az értékelésnek, de ne feledjük, hogy a félbeszakított tanfolyamokon szerzett ismeret is integrálódik. Az idegen nyelvű alapismeretek birtokában *például a határállomásokon, a MÁV Bevétel Ellenőrzési Igazgatóságon, a MÁV Anyagellátási Igazgatóságon, vagy a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóságon és egyéb vasúti szolgálati helyeken* gyorsabb és szakszerűbb lesz a fuvarlevelek kezelése, a kereskedelmi, műszaki ügyintézés.

— A MÁV éppen ezért fordít nagy összeget az idegennyelv-oktatás fejlesztésére — magyarázza Nagy Erzsébet. — A tisztképzőn nyelveket tanuló hallgatók fizetnek ugyan tandíjat, de a rezsiköltségeket teljes egészében a MÁV fedezi. A kollektív szerződés vonatkozó rendelkezései alapján azt a hallgatót, *aki középfokú nyelvvizsgát tett, 2000, aki pedig felsőfokú nyelvvizsgát tett, azt 3000 Ft jutalomban kell részesíteni.* A szerb-horvát, a cseh-szlovák és a román nyelvvizsgát tett vasutasok 1500, illetev 2500 Ft jutalmat kapnak.

— Milyen segítséget adott még a vasút a korszerű nyelvoktatáshoz?

— A tanszék indításakor beszerezhettünk 12 magnót, a kiejtést és a szókincset egyaránt gazdagító szoftvereket, magnókazettákat, idegen nyelvű szakirodalmat és ismeretterjesztő anyagokat. A személyzeti és oktatási főosztály segítségével remélhetőleg a közeljövőben kapjuk meg a nyelvoktatásban ma már nélkülözhetetlen videoberendezést is. Sajnos az elmúlt tíz év alatt a tiszképző intézet József körúti épületének állapota nagyon sokat romlott. A tantermi berendezések kezdetlegesek, elavultak. Magnóink közül többet selejtezni kellene. Szerencsénkre a szakfelügyelet révén sok ismeretterjesztő anyaghoz jutunk hozzá. Elavult berendezéseinket ellensúlyozza, hogy az idegennyelv-oktatás személyi feltételei jók. Óraadó tanáraink közül *Kovacsicsné Petrován Antónia, dr. Kovács Andorné, Berecki Gáborné* és *Nagyházi Emőke* szinte a tanszék megalakulásától nálunk oktatnak. A vasúti szakmai oktatást felsőfokú nyelvvizsgával rendelkező mérnökök végzik, s így lépést tudunk tartani a vasúti technika fejlődésével is. Munkánkhoz nagyon sok módszertani és pedagógiai útmutatást ad *dr. Haán György* nyelvész professzor.

Az idegennyelv-oktatást szolgálják azok a bővülő kapcsolatok, amelyek az intézet és az NDK-beli Stendhali Járműjavító Üzem között kialakultak. Az üdülési cserekapcsolatok révén a múlt évben nyelvtanfolyamra járó 60 magyar vasutas és családja gyakorolhatta a német nyelvet.

— Milyen igényeket elégít még ki a nyelvi tanszék?

— A tanszék a tandíjat fizető hallgatókon kívül teljesítette például a Jászkiséri Gépjavító Üzem kérését is. Nyolchetes speciális angol tanfolyamot tartottunk a kijelölt dolgozók részére. A japán képtávírós telexgépet üzemeltető vasutasoknak szintén rendeztünk hasonló tanfolyamot. A MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság hálózatának szervezeti kialakítása előtt orosz és német nyelvű alapozó tanfolyamokon készítettük fel a vasúti idegenforgalom szervezésére, koordinálására, s az ezzel kapcsolatos idegen nyelvű ügyintézésre az oda helyezett dolgozókat.

A MÁV Vezérigazgatóság oktatási célkitűzései és közművelődési irányelvei között a VII. ötéves tervben is szerepel az idegennyelv-oktatás fejlesztése. A koncepció szerint a szállítmányozási és idegenforgalmi feladatok magasabb színvonalú ellátása érdekében *tovább kell bővíteni a vasúti szakemberek idegen nyelvi ismereteit.* Az ehhez szükséges feltételeket pedig folyamatosan még kedvezőbbé kell tenni.

Orosz Károly

Idegennyelv-tanfolyam Szob állomáson

Az egyre korszerűsödő személy- és teheráru-forgalom nemcsak a technikai és technológiai fejlesztést teszi szükségessé, hanem az idegennyelv-ismeret megszerzését is. Köztudott például, *hogy Sturovó a budapesti igazgatóság legfontosabb határállomása,* ezért igen fontos, hogy milyen az itt foglalkoztatott dolgozók szakismerete, nyelvismerete és viselkedési kultúrája. Amikor 23 évvel ezelőtt 1963. májusában átadták Sturovó közös határállomást, a MÁV-dolgozók létszáma 200 volt. Azóta ez a szám megduplázódott. Jelenleg 400 magyar vasutas végzi a forgalmi, kereskedelmi és műszaki tennivalóikat, beleértve a hatósági és határőrizeti szervek tevékenységét is. Ez a létszám 28-30 vonatpár folyamatos feldolgozását teszi lehetővé.

Az első szlovák nyelvtanfolyam 1983-ban kezdődött, a budapesti igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának irányítása mellett. *Az eltelt két oktatási évben huszonkilencen tettek alapfokú, négyen középfokú, ketten felsőfokú szlovák nyelvvizsgát.* A jelenleg működő nyelvtanfolyamon harminchatan készülnek az alapfokú vagy magasabb szintű nyelvvizsga letételére. Közöttük forgalmi szolgálattevők, ügyintézők, fuvardíjszámfejtők, kocsivizsgálók, géplakatosok, vámkezelők, oktatótisztek, kereskedelmi segéderők.

Az eddigi tapasztalatok bizonyítják, hogy tovább javult a két vasút dolgozóinak munkakapcsolata és a munkahelyi légkör is. Gyakoriak a közös rendezvények, illetve cserelátogatások.

Január 1-jétől a szlovák nyelvtanfolyammal párhuzamosan német nyelvtanfolyamot is szerveztek.

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség

a Dél-Balatoni vasútvonal villamosítási munkáihoz felsővezeték szereléshez szükséges DM-motorra felvételre keres szakképzett

vágánygépkocsi-vezetőt

Kereseti lehetőség 7000—9000 Ft között.
Egyéb juttatás:

— díjtalan utazás a MÁV vonalain,
— külföldi utazáshoz szabadjegy,
— munkaruha-ellátás,
— üzemi étkezés,
— ingyenes munkásszállás.

Jelentkezés személyesen és levélben. Cím: 1106 Budapest, Jászberényi u. 90. Munkaügyi csoport.
Telefon: 01/21-26 üzemi számon,
570-800 városi számon.

Legyen a munkatársunk!

A Magyar Vasutas februári számában közölt *„Az üzemviteli folyamatok elemzése"* című cikkben szűk körű, de áttekintő képet mutattunk be a szállítási folyamatok összetettségéről.

Meggyőződésünk, hogy a MÁV üzemviteli feladatokat ellátó dolgozói közül számtalan olyan, elsősorban szakirányú felsőfokú végzettséggel rendelkező szakember van, akinek igénye a jobbító szándékú változtatás, a szállítási folyamatok gazdaságosabbá tétele.

E meggyőződésünk reményében szeretnénk ezen szakembereket megismerni és alkotótevékenységüket — természetesen kölcsönösen egyeztetett anyagi ellenszolgáltatás ellenében — igénybe venni a folyamatelemzés különböző fázisaiban.

Amennyiben úgy dönt, hogy a team csoportmunkában szívesen együttműködne az üzemviteli területen foglalkoztatott szakemberekkel, akkor szándékát jelezze.

Levélben: MÁV Vezérigazgatóság
üzemviteli főosztály
Jelige: *„Folyamatelemzés"*
1940 Budapest, Népköztársaság útja 73—75.
Telefon: 01/35-89

Személyesen: a MÁV Vezérigazgatóságon, II. emelet 239-es szoba. Részletesebb információt dr. Iványi Imre ad a fenti címen és telefonszámon.

Legyen a munkatársunk! Jelentkezzen! Hívja az üzemviteli főosztály.

Jelentkezési határidő: *1986. április 30.*

Segítség a rászorultaknak

A múlt év augusztusában Veszprém megye egyes településeit ért földrengés sok vasutascsalád hajlékát is megrongálta, többekét lerombolta. A társadalmi összefogás azonnal segített a bajba jutottakon, de sok család, főleg a nyugdíjasok anyagi helyzete további segítséget követelt.

Elsőként a *József Attila* dízelszerelő szocialista brigád felhívása jutott el a szombathelyi igazgatóság valamennyi szocialista brigádjához és dolgozó kollektíváihoz. A helyi kezdeményezés kiszélesedett. Több hónapon keresztül érkeztek a szakszervezeti bizottsághoz a szocialista brigádok által felajánlott összegek.

A területi intéző bizottság is segített. *Összesen 920 ezer forint gyűlt össze.* Március 3-án egy széles körű ismeretekkel rendelkező társadalmi bizottság döntött a kár és a rászorultság mértékétől függően a segélyek összegéről. 66 aktív és nyugdíjas vasutascsalád részesült 2000-től 75 000 Ft-ig terjedő támogatásban.

A rekonstrukció elkezdődött

Ferencváros újjászületik

Ferencvárosról szólva, elkerülhetetlen, hogy ne idézzek Moldova népszerű riportkötetéből. A könyv (Akit a mozdony füstje megcsapott . . .) második mondata így hangzik: „A Fradi az ország legnagyobb pályaudvara: ha leállna, megbénulna az egész magyar vasút Záhonytól Hegyeshalomig."

A gondolat igazságáról még azok is hallottak valamit, akiknek jószerint csak utasként van közük a vasúthoz. A Fradi beszédtéma a laikusok és a szakemberek körében egyaránt. Régen is az volt, ma is az, a jövőben még inkább az lesz.

Érvek és ellenérvek

Néhány hónapja elkezdődött a pályaudvar rekonstrukciója; eldöntetett, hogy Ferencváros megújul. Nem volt könnyű döntés. Az alapos és okos érvek mellett jócskán akadtak ellenérvek is. A terület szűkössége például azt az elképzelést támogatta, hogy hagyják a Fradit elsorvadni, inkább épüljön egy teljesen új rendező pályaudvar. Megvizsgálták ezt a lehetőséget az illetékesek, elmentek például Bécsbe, ahol már lassan 15 éve építgetnek egy új rendezőt. A tanulmányozás eredménye röviden: az építkezés milliárdokat emésztene fel, ráadásul olyan hosszú ideig tartana, hogy a népgazdaság jelenlegi helyzetében felelőtlenség lenne belevágni.

Maradt tehát az eredeti elképzelés: *a meglévőt kell felújítani, a behatárolt szűk területen kell elkezdeni a munkát.* Nem kis pénzről van szó, ez kétségtelen, ám mégis olcsóbb, mintha egy teljesen új pályaudvar építésébe fogtak volna. Időben is rövidebb; ha rendkívüli események nem gátolják a nagyszabású tervet, akkor 10-12 év múlva a régi Fradinak legfeljebb csak az emléke él az öreg vasutasok adomáiban . . .

De maradjunk a nem éppen rózsás jelennél. Egyesek véleménye szerint a Fradiban honos technológia oda jutott, hogy már *egyetlenegy vasutas* — mondjuk egy kocsirendező — hiányzása is komoly forgalmi zavarokat okozhat. Annak ellenére, hogy a vasút szinte Ferencváros körül forog; hogy mindenki a rendező anomáliáit próbálja enyhíteni, a létszámgondok változatlanok. Többek között ezért dolgoznak lengyel vasutasok is a Fradiban, akiknek munkája ugyan számottevő, de az is bizonyos, hogy hosszú távon nem megoldás.

A létszámhiányon csakis egy korszerű technológia segíthet; egy sereg fizikai munkakör kiváltása gépekkel, automatikával.

Lehetne még sorolni az átépítés mellett szóló érveket, a lényeg azonban most már az, hogy az elgondolást a legmagasabb szinten is jóváhagyták.

Koordinációs bizottság alakult

— A mindent eldöntő *igent* az Állami Tervbizottság mondta ki — tájékoztat *Fülöp László* főosztályvezető. — A részletkérdéseket egyeztettük az Országos Tervhivatallal, a Közlekedési Minisztériummal, az Állami Fejlesztési Bankkal. Ami bizonyosság: 930 millió forintra engedélyünk van. A munkák, ha kicsit inkognitóban, de elkezdődtek még tavaly október végén.

— Hogyan értsem a szót: „inkognitóban"?

— Úgy, hogy mindenféle „felhajtás" és csinnadratta nélkül. Magyarán: nem kürtöltük tele a sajtót, hogy milyen nagyszerű munkákba fogtunk stb. Természetesen sajtótájékoztatót tartottunk. Elmondtuk, hogy alakult *egy úgynevezett ferencvárosi koordinációs bizottság,* amelynek tagjai az üzemi, műszaki szakszolgálatosok, illetve a tervező- és kutatóintézetek képviselői. Ahogy a munkák haladnak, úgy fognak bekapcsolódni a különböző külső, valamint a vasúti kivitelező szervek képviselői is a bizottság munkájába. A bizottságot egyébként én vezetem; *a rekonstrukció ügyében vezérigazgatói biztosként intézkedem minden kérdésben.*

— Mi a koordinációs bizottság feladata?

— A legfontosabb az, hogy a rekonstrukció összes feladatát egységes elgondolásként értelmezze, az egyes részterületek műszaki problémáit, építési munkálatait úgy szervezze meg, hogy a majdan kialakuló, átépített rendező pályaudvar egy nagy kapacitású, jó hatékonysággal működő üzemi objektum lehessen.

— Ha jól értettem: a bizottság tagjai minden egyes „kapavágásnak" tudják a célját, pontosabban: a legkisebb részmunkát is a „nagy egész" szempontjából kísérik figyelemmel.

— Ilyen nagyszabású és hosszú ideig tartó munkát azt hiszem, másképpen nem is lehetne indítani. Természetesen bizonyos részleteket nem lehet előre kidolgozni, de a koncepció egésze világos. A félreértések elkerülése végett: *senki se gondolja, hogy a beruházás végeredményeként egy teljesen automatizált Fradi születik, amit majd a vezetője reggel bekapcsol és este, a műszak végén kikapcsol* . . . A modern technológiának is vannak olyan mozzanatai, amelyeket a korszerű technika mai állása mellett sem lehet gépesíteni.

— Vagyis: Ferencváros később is sok embernek munkát adó objektum marad?

— Feltétlenül, bár azt kijelenthetem, hogy az egyik legnehezebb munkakör, a saruzás megszűnik. A célfékberendezésekre 4,7 millió dollárt fordíthatunk, ez közel 250 millió forint. Az összeget a Világbank fogja hitelezni, a pénz már biztos, a versenytárgyalások azonban még nem fejeződtek be, ezért ma még nem közölhetem, hogy végül is milyen gyártmányú, megoldású fékrendszert szerelünk fel.

Ferencváros nem állhat le

— Ha jól számoltam: húsz millió híján 1 milliárd 200 millió forintról esett eddig szó, holott végeredményben még csak a Keleti rendező átépítéséről beszélt . . .

— Jól számolt, sőt még ezt a hatalmas számot is meg tudnám toldani; és az is igaz, hogy a Keleti rendezőről és környékéről van szó. *Mindez jelzi, hogy a magyar vasút történetének egyik legnagyobb vállalkozásáról van szó.*



Vágánycsere



Elkészült az új kihúzóvágány

Sipkovics Lajos mérnök-közgazdász, a Vezérigazgatóság műszaki főosztályának csoportvezetője hívta fel a figyelmet az átépítés egyik nagyon fontos elemére. Nevezetesen arra, hogy a rekonstrukciót *működés közben* kell megvalósítani.

— Közhely, mégsem árt olykor hangoztatni: *Ferencváros nem állhat le* . . . Az újjáépítés részfeladatainak tervezésénél ezt maximálisan figyelembe kellett vennünk. Persze lesznek majd olyan helyzetek, amikor a leállás elkerülhetetlen. Az egyik legnehezebb időszak 1987-ben lesz. A Keleti rendezőt ekkor mintegy 6 hónapig kénytelenek leszünk kizárni a forgalomból. Addig azonban még igen sok a tennivaló.

— Például?

— *Az új második kijárat üzembe helyezése már csak néhány nap.* Közel három kilométernyi vágányt cserélünk ki, 11 váltót építettünk be, a Gyáli úti aluljárót 12,5 méterrel meghosszabbítjuk, a villamosfelsővezetékeket teljesen átépítjük . . Sorolhatnám még, elég ha ennyit mondok: *december végéig mintegy 180 millió forint értékű munkát kell elvégeznünk.* Jól haladunk, bár a februári havazások kicsit késleltették a tempót. *Ferencvárosban sohasem volt könnyű az élet, most még tán nehezebb is lesz,* de sietek hozzátenni: a rekonstrukció érinteni fogja az összes fővárosi állomást, mi több, jó néhány vidékit is, mint például Fehérvárt vagy Miskolcot.

— Szokták mondani, hogy Ferencváros a vasút szíve. Ha ezt a „szívet" megoperálják, megérzi a többi szerv is . . .

— Nehéz és hosszú operáció lesz, de megéri a fáradságot. A vasút egészségesebb lesz, a jövendő nemzedék munkája könnyebb és biztonságosabb. Ha mindezt megértik a vasutasok — és ebben nem kételkedem! — menni fog a rekonstrukció nagyobb forgalmi zavarok nélkül.

Sárközi Gábor



Önjáró markológép segíti a pályaépítést

Huszonhat év a volán mögött

Pácsonyi „milliomos"

Kissé elfogódottan ül velem szemben *Benkő Antal,* a szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemegységének *„milliomosa".* Közel 30 év szorgalmas és hibátlan munkájának eredményeként birtokolja a milliókat — kilométerben . . . Mert ennyit vezetett balesetmentesen.

Csendesen mosolyogva tűnődik, amikor arról faggatom, hogy emlékszik-e veszélyes helyzetekre, borzongató pillanatokra? A gépkocsivezető csak tűnődik, azután halkan megjegyzi, hogy nincsenek ilyen emlékei.

— *Szerencsés voltam* — mondja —, mert azt hiszem szerencse nélkül nem tudtam volna 26 évet vezetni úgy, hogy még egy koccanásom sem volt.

Benkő Antal döröskei, de 17 éve már Vasboldogasszonyt mondja otthonának, mivel oda nősült.

— *A jó családi légkör nélkülözhetetlen ebben a szakmában.* Az a gépkocsivezető, aki zilált családi körülmények között él, nem tud megfelelően figyelni. Az én családom kiegyensúlyozottan él, feleségem megértő, jó feltételeket biztosít ahhoz, hogy a volánhoz nyugodtan ülhessek.

— Miért választotta ezt a szakmát?

— A hatvanas években, amikor kezdtem, még megbecsülték a gépkocsivezetőket, ezért választottam ezt a hivatást, a motorok pedig már gyermekkoromban is vonzottak. Ma már más a helyzet, szerintem a megbecsülésünk nincs arányban a munkánkkal, s ez a keresetben is megmutatkozik. Azért nem panaszkodom. Büszke vagyok, hogy a munkakönyvemben mindeddig csak egyetlen munkahely szerepel. Szeretném a második milliót is itt, Pácsonyban elérni . . .

Cigányparlament Tuzséron

A debreceni építési főnökség 3-as számú építésvezetőségének telephelyén, Tuzséron a közelmúltban cigányparlamentet tartottak, amelyen százhúszan vettek részt. Széles Károly igazgató ismertette a főnökség eredményeit, gondjait.

A 3-as számú felépítményi építésvezetőség területén közel 300 cigány dolgozik, akiknek nagyobbik fele 30 éven aluli. Az évek során már létrejöttek a *Jónás,* az *Iván,* a *Balog,* a *Lakatos* cigány dinasztiák, akik újabb és újabb fiatalokat hoznak a vasúthoz. Legtöbbjük lelkiismeretesen, becsületesen dolgozik. A főnökség sokat tesz azért, hogy megtartsák és további munkára ösztönözzék dolgozóikat. Például rendszeres szociális segélyt, fizetési előleget adnak az arra rászorultaknak. Anyagi támogatást nyújtanak a családiház-építőknek, korszerű szociális létesítményekkel, lakókocsikkal teszik vonzóbbá a nehéz vasúti munkát.

A szakszervezeti bizottság törődik a hátrányos helyzetű dolgozókkal, segíti továbbképzésüket. Előmunkás-tanfolyamot szerveznek például a munkában élenjárók részére. Egyre többen kapnak különféle kitüntetéseket is.

A fórumon több hozzászóló tett a munkaszervezéssel és a munkaversennyel kapcsolatos hasznos javaslatot.

(Csikay)

A brigádok is összefogtak

Két gyermek szeme világáért

A hódmezővásárhelyi Rostás család két gyermekének szemét olyan betegség támadta meg, amelyet csak műtéttel lehet meggyógyítani. A műtéthez szükséges műszerrel jelenleg még a Szegedi Orvostudományi Egyetem szemészeti klinikája sem rendelkezik.

A szülők munkatársai, a Hódiköt Sommer szocialista brigádjának tagjai megtudták, hogy a Vitrectom nevű készülékkel megmenthető lenne a két kisgyermek szemevilága. A készülék 22 ezer dollárba kerül. Felhívást tettek közzé, kérve, hogy a megye szocialista brigádjai kommunista műszakjaik bevételét ajánlják fel a készülék megvásárlására.

Ehhez a felhíváshoz csatlakozott a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete (EBSE). A Petőfi brigád kezdeményezésére 7 brigád ajánlotta fel pénzügyi segítségét. Az akció során közel 20 ezer forintot gyűjtöttek.

A készülék ára mintegy 1 millió forint. Az Egészségügyi Minisztérium illetékesei megígérték, hogyha forintban összegyűlik az összeg, megoldják a devizára való átváltást, beszerzik a készüléket.

Ruházati és Cipőboltunkban OLCSÓN VÁSÁROLHAT

használt és új női, férfiruhaneműt és cipőt.

Nyugdíjasok március 24-től 28-ig a nyugdíjasszelvény bemutatása mellett saját részükre 30%-kal olcsóbban vásárolhatnak.
Az engedmény csak a bőr- és szőrmeárura nem vonatkozik.

Címünk: BÁV Budapest VII.,
Népszínház u. 11—13.
Telefon: 131-403

BÁV

Várjuk kedves vásárlóinkat!
Bizományi Áruház Vállalat

Egy sokarcú lakótelepen

Lakásgondok — alulnézetből

Azt mondja az ember, ha a lakása felé igyekszik, hogy hazamegyek. A nyugdíjas, az öreg ember is ezt mondja, de ő bizonyosan súlyosabbnak érzi a szót. Ahol él, lakik, az a hazája.

Az erő fogytával akaratlanul is összeszűkül a bejárható világ. Ez viszont azt is jelentheti, hogy főként a helyi gondok kerülnek előtérbe. Hajlamosak vagyunk arra, hogy a demokrácia és a szocializmus fejlődését is a lakóhelyi tapasztalatok alapján minősítsük. A szemlélet a nyugdíjazás után néhány hónap alatt változik.

Jóhiszeműen, jogcím nélkül

Budapest XV. kerületében, a Rákos út, Széchenyi utca, Csanádi György utca és a Kolozsvár út határolta MÁV-lakótelepen (Landler), ez idő szerint a lakók 54 százaléka nyugdíjas. Többségük 55—70 éves, de vannak nyolcvan év körüliek is. A volt mozdonyvezetőtől a Kossuth-díjas, állami díjas mérnökig. Amint nyugdíjba mentek, úgynevezett *„jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználókká"* váltak. Ezt a különös státust, a jogcímnélküliséget nehéz elviselni. Meg aztán sokukban élt a remény, hogy mire rájuk kerül a sor, változik a helyzet: tanácsi kezelésbe adják a házakat. Erről sok szó esett a tanácstagi beszámolókon, a választási gyűléseken egy évtizeddel ezelőtt is, mégpedig olyan tanácstag szájából, aki ugyanakkor a kerületi tanács elnöke volt. A mostani jogcímnélküliek többsége tanácsi lakást adott le úgy, hogy a MÁV arra megtartotta a bérlőkijelölési jogot.

Így aztán nagyon valószerűnek hangzott az ígéret. A lakások megvásárlásának a lehetősége is fel-felcsillant.

A megértéshez tudni kell, hogy egy sokarcú lakótelepről van szó. A régi házak egy része már tényleg tanácsi kezelésben van, más része maradt a vasúté, szemmel láthatóan rengeteg gondot, vesződést okozva a fenntartónak az adminisztrációval és az egyre sürgetőbb tatarozással.

A telep újabbik felére másfél évtizede kezdték építeni a tízemeletes bérházakat, az első menetben hetet. Van köztük szövetkezeti — újabban csak ilyet építenek —, de van öt, amelyik új létére is megmaradt vállalatinak, egyenként több mint 60 bérlakással. Ám ez az öt se egyforma. Van két bérház, amelynek a lakóival határozatlan időre kötött bérleti szerződést a MÁV, s az ő jogaik nem korlátozottak, ők nem váltak, nem válnak jogcímnélküliekké, legföljebb csak utódaik, akik a lakásban maradnak. Így a „klasszikus" jogcímnélküliség távlatban ott is „kitermelődik", *csakhogy az tartalmában egészen másfajta, mint azoké, akik harminc-negyven évig szolgálták a vasutat és mégis jogcímnélküliekké váltak.*

Ez utóbbiak okkal érzik a kialakult helyzetet igazságtalannak. Ők zuhantak a legnagyobbat. Leadtak egy tanácsi lakást, kaptak egy jobb minőségű vállalatit, kifizették az igénybevételi díjnak azt a különbözetét, ami a komfortfokozat különbségét fejezte ki. Ezt a pénzt körülbelül három éve visszakapták a MÁV Vezérigazgatóságtól. Ezáltal az a helyzet alakult ki, *mintha teljesen ingyen odaajándékoztak volna egy tanácsi lakást a MÁV-nak és cserébe most csak a megalázó jogcímnélküliségük maradt meg.* Ugyanis időközben levették napirendről a tanácsi kezelésbe adást. Pedig a lakók úgy tudják — és nagyon jól tudják —, hogy erre van érvényes jogszabály, mégpedig kormányrendelet. Hasonlóképpen a megvásárlásra mint másik lehetőségre is. (Ez derül ki *dr. Borsik Jánosnak* az előző lapban megjelent cikkéből is.)

Ennyit az összegabalyodott jelenhez vezető közelmúltról. Nem csoda, hogy a körzeti pártszervezetben és a lakossági fórumokon évek óta szenvedélyes viták folynak és a téma eljutott a vasutas-szakszervezet januári kongresszusáig, sőt cikket közölt róla a Népszabadság, s foglalkozott vele a televízió is.

Igazságos rendezést várnak

A szószólók szemmel láthatóan harcokban edzett komoly emberek, többségükben kommunisták, akik jól értik vagy tanulmányozzák a dolgok jogszabályhátterét is. *Ők lépnek fel elsősorban az igazságos rendezésért.* Olyan felelős, aggódó vélemény is elhangzott, hogy az a társadalom, amelyiknek gondjai, gazdasági természetű bajai vannak, és őszintén törekszik leküzdeni ezeket, nem hordozhat éveken át feszültséggócokat a saját testében. Az ilyesmi őröli, szétforgácsolja az emberi erőket.

Egy volt vezető beosztású nyugdíjastól tudom, hogy maga a MÁV Vezérigazgatóság is küszködik ezek miatt a gubancos viszonyok miatt. Régi rendeletek kötik gúzsba: kormányrendelet, illetve olyanok, amelyeket más tárcák hoztak tető alá. Jó, jó, a rendeleteket meg kell tartani. Csakhogy . . .

Ha egy rendelet mélységesen sérti az emberi önérzetet, akkor azt alaposan felül kell vizsgálni. A szocialista humanizmus és jog nem fikció, és nem válhat azzá rendelet miatt egy szűkebb közösség számára sem.

Továbbá: *miként lehetséges, hogy egy rendelet, no meg a hozzá tartozó végrehajtási utasítások keresztbe verjenek felsőbb szintű jogszabályokat, olyanokat, amelyeket az Országgyűlés alkotott — köztük az alapjogokat tartalmazó alkotmány egyes passzusait is?* Mert hiszen a jogegyenlőség kimondása értelemszerűen kizárja az állampolgár hátrányos megkülönböztetését bármilyen címen. Ehhez képest semmitmondó mindenféle vélt vagy valós vállalati érdek, amely hallgatólagosan a nyugdíjasok kihalására vagy a vállalati bérlakás önkéntes elhagyására számítva építené lakásgazdálkodási terveit. Közben: *nem engedi meg a lakáscserét, nem tatarozz, inkább hagyja, hogy az őket gondozó, felnőtté vált gyermek odaköltözzön stb.*

Mindezt azért, mert a dolgozó a nyugdíjazással elveszti a jogcímét a vállalati bérlakásra, megtűrt személlyé válik akkor is, ha előzőleg odaadta a saját tanácsi lakását a MÁV-nak, egész életével, munkaerejével együtt. Közben még nem volt rá egyetlen példa se, hogy a *jogszabályok értelmében* a volt munkáltató más, elfogadható lakást ajánlott volna fel a volt dolgozónak. Történetesen tanácsi lakást.

Ha valaki veszi a fáradságot és áttanulmányozza a *Magyar Közlöny* 1971. január 21-i számát, átrágja magát a csaknem százoldalas szövegen, rájön egy-két dologra. Például arra, hogy az alapjogszabály, a kormányrendelet semmi olyasmit nem tartalmaz, ami a nyugdíjasok számára hátrányos vagy jogsértő lenne. *Továbbá egyetlen jogszabály se tartalmazza a jogcímnélküliség pontos megszűnésének határozását,* nem mondja ki, hogy a nyugdíjazással is megszűnhet a jogcím a vállalati bérlakások használatára (éppúgy mint a szolgálati lakásnál, ami más kategória). *Egyszóval valami sántít a felsőbb jogszabályok helyi értelmezése körül.* Ugyanezt érzékelhetjük, ha a *Magyar Államvasutak Értesítőjében* (97. évfolyam 51. szám) megnézzük a 111 000/1982. MÁV lakásügyi utasítást. A 715. oldalon ezt a frappáns meghatározást olvassuk: *„Jogcím nélküli lakáshasználó az, akinek a lakás használatára vonatkozó jogcíme megszűnt . . ."* Ehhez nemigen kell kommentár.

Más példa: a lakáscsere-tilalmat látszólag az alapot jelentő kormányrendeletből vezetik le, amely kimondja, hogy a lakás elcserélésére csak a lakás bérlője jogosult és nincs joga lakáscsere-szerződést kötni annak, aki a lakásban jogcím nélkül tartózkodik. Ezzel nincs semmi probléma, így jogszerű, országos érvényű például a tanácsi lakásoknál. De mi történik a MÁV-nál? *Előbb a bérlőt nyugdíjazáskor elnevezik jogcímnélkülinek,* aztán már a teljesen logikus kormányrendeletre hivatkozva szinte megfosztják költözködési jogától. Érdemes idézni szó szerint az említett lakásügyi utasításból: „A lakások elosztásáról és a lakásbérletről szóló módosított 1/1971 (II. 8.) Korm. sz. rendelet 90. § (1) szerint »A bérlő a lakását másikra cserélheti . . .« ebből következik, hogy nem bérlői pozícióban lévő lakáshasználó nem köthet lakáscsere-szerződést."

Valószínűleg az ilyesmire szokták mondani, hogy a kutya itt van elásva, az ilyen logikai levezetéseknél.

Az egész utasítást az egyéni értelmezés szelleme hatja át, az egyéni értelmezést jól tapinthatóan az úgynevezett *„vállalati érdek" vezérli,* ami sok vonatkozásban már nem is lehet igazi vállalati érdek, mert az idő eljárt fölötte, és ellentmondásos már születésétől fogva. De még ha valós vállalati érdekről lenne is szó, az nem kerülhet ellentétbe egyetlen ponton se a felsőbb jogszabályokkal, se a szocialista humanizmus szellemével.

Lehetőségek a megoldásra

A lakótelepi fórumokon két megoldási lehetőség kristályosodott ki.

Javaslat hangzott el arra, hogy a MÁV Vezérigazgatóság bocsássa áruba azokat a lakásokat, házakat, amelyeket a lakók hajlandók megvenni. Ezzel megszabadul az égetően sürgős tatarozási kötelezettségektől, a fenntartás költségeit megtakarítja. A megtakarításból és az eladási árból bővíthetné azt az alapot, amiből a vasutasok, főként a fiatal házasok magánerős építkezéseit támogatja. A magánerős építkezések támogatása egyébként is országos politika. A Lenin út 16/D számú ház minden lakója úgy határozott, hogy ha lesz ilyen lehetőség, él vele és lakásszövetkezet alakítását kezdeményezi. Ehhez javaslatként csak azt tehetnénk hozzá, hogy meg kellene engedni, hogy a vásárolni szándékozók egy-egy házba tömörüljenek — a telepen belüli lakáscserével.

A másik út — ezt is többen felvetették — az ígéret beváltása: *a házak, a lakások gondozását vegye át a tanács.* Erről a lehetőségről *Szabó István,* a XV. kerületi tanács újonnan megválasztott elnöke így nyilatkozott:

— A kerületben 16 ezer lakást kezelnek az IKV-k. Az apparátusnak nem jelentene támogatási szempontból nagy terhet a MÁV-telepi lakások átvétele. De erről érdemi tárgyalások eddig nem folytak a MÁV-val *Mi készek lennénk átvenni azokat a házakat, amelyek nem szorulnak azonnal tatarozásra, tehát nem vonnák el anyagi erőinket a kerület többi részétől.* Avagy meg kellene kapnunk a leromlott állapotú házakkal együtt azt az összeget, amit a MÁV-nak úgyis sürgősen rá kell fordítani.

A lakótelepiek szemében ez a megoldás a jogfosztottság megszüntetését jelentené. Lehet, hogy ez és akár az áruba bocsátás nem egyszerű, nem könnyű. De legalább jogilag kormányrendelettel is megalapozott. A jelenlegi állapot konzerválása, a jogcímnélküliség fenntartása viszont megalapozatlan és veszélyeket rejt magában. Úgy tetszik itt az idő: az ügynek el kell mozdulnia a holtpontról. Ám azt minden lakótelepi lakos megértheti, hogy előkészítés nélkül máról holnapra nincs gyors megoldás.

A MÁV Vezérigazgatóságtól mindenki azt várja, hogy eddig is tartsa be legalább a fennálló jogszabályokat, végezze el a szükséges felújításokat a nyugdíjasoknál is. Továbbá ha azt akarja, hogy a vállalati bérlakás megüresedjék, vegye figyelembe, hogy neki kell gondoskodnia másik lakásról. Ha ez öt éven belül nem történt meg, már semmiképpen se tekinthetik jogcímnélkülinek azt, aki a lakást használja.

Nagy Albert



Az új házak árnyékában meghúzódó öreg épületekre bizony ráférne a tatarozás



A rákospalotai MÁV óvoda-bölcsöde első helyezést ért el a „Tegyük szebbé, otthonosabbá nevelőintézményeinket" pályázaton. A bölcsöde vezetője büszkén mutatja az oklevelet



Az önfeledten játszó gyerekek bőven válogathatnak a játékok között



A virágok locsolásában a nagycsoportos óvodások segítenek az óvónéniknek

Laczkó Ildikó felvételei

Korszerű röntgenfilm-archiválás a pécsi TEK Rendelőintézetében

A MÁV TEK Pécsi Rendelőintézetének röntgenosztályán az éveken át jól működő, sok röntgenfilmet tartalmazó archívum helyhiány miatt sajnos használhatatlanná vált. Ez tette szükségessé, hogy foglalkozzanak a kicsinyítés feladatával.

Először is meglátogattak néhány intézményt, ahol hasonló technikával dolgoznak, például a 3. Számú Katonai Kórház, Pécs, Orvos Továbbképző Intézet Radiológiai Tanszéke, Budapest. A tapasztalatokat adaptálták saját körülményeikre. Sok gond, kísérletezés után ma már rutinszerűen végzik a filmkicsinyítést.

Beszereztek egy Yashica fényképezőgépet, egy nagyítóállványt, egy íróasztal közepébe plexilapot szereltek, alsó megvilágítással. Így most már a nagyméretű röntgenfilmek helyett a betegek leleteivel 6 × 6 cm-es filmeket tárolnak, amit bármikor az eredeti nagyságra tudnak nagyítani.

A mintegy 20 ezer forintos befektetés egy éven belül megtérült. Az új archiválásnak köszönhetően 500 kg filmet selejteztek, melyért az OFOTÉRT 30 ezer forintot utalt át az intézet bankszámlájára.

Az új technikának nagy előnye, hogy a sokféle lehetőség közül a legolcsóbb, külön fotótechnikai jártasságot nem igényel. A 6 × 6 cm-es filmméret pedig olyan, amit a röntgenes még kézből is jól „lát". A tapasztalatok azt mutatják, hogy ez a módszer a tömeges rutin archiválás igényeit kielégíti, ha azt megfelelő minőségi ellenőrzéssel végzik.

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, a kemény tél okozta megpróbáltatásaikról, társadalmi-közéleti tevékenységükről szólnak az itt következő írások.

Dolgozók Lapja

A Komárom megyei napilap *„A vasút nehéz napjai"* című riportjában beszámolt arról, hogy a zord téli napokon is kitartóan, szervezetten dolgoztak a vasutasok, noha sokukat ágynak döntött az influenza, mások a hóakadályok miatt néha nem tudtak eljutni kellő időben a munkahelyükre. A lap riportere a komáromi, a kisbéri pályafenntartók, forgalmi szolgálattevők dicsérete mellett külön kiemelte az oroszlányiak helytállását a szén szállításának biztosításában. Háromszáz helyre szállítanak fűtőanyagot. A szűkös létszám ellenére, fennakadás nélkül tudták ellátni feladataikat. Ez a jó munkaszervezésnek, a belső tartalékok feltárásának és ésszerű felhasználásának eredménye.

Vas Népe

A MÁV szombathelyi igazgatóságának területén — írja a megyei napilap — a kemény télben, a nagy havazások idején teljes erővel dolgoztak a forgalom fenntartásáért. *Átlag 650 vasutas szállt szembe a hóval, a széllel az állomási berendezések működtetéséért.* Az igazán kritikus napokon a honvédségtől is kaptak segítséget, közel száz katona vett részt a hóeltakarításban. A nyílt pályán dolgozó nagy teljesítményű hóekék és az állomásokon lapáttal, söprűvel munkálkodó vasutasok a legkritikusabb helyzetben is útjára indították a szerelvényeket, és egy személyszállító vonat sem akadt el a hóban. Nem kellett leállítani az árufuvarozást sem, bár az is lelassult, hiszen nemcsak a közlekedés, a rendezés is nehézzé vált.

Somogyi Néplap

A megyei lap „Vasutasok vasárnapja" című riportjából a kaposvári állomás vasárnapi műszakjának tevékenységéről olvastunk. Íme egy részlet:

„Az irányítóközpontból *Várai István* rendelkező forgalmi szolgálattevő is a „kutyatelet", a hóesést szidja. Az ő feladata az összhangteremtés. Minden vonatról, érkezésről, indulásról másodpercre tudnia kell, és az is a dolga, hogy a vágányteret megfelelően biztosítsa a vonatok közlekedéséhez.

— *Nem vártuk már ezt a havazást, könnyebb vasárnapot reméltünk. Így egész napi kemény munkával kell a pontos vonatindításért dolgoznunk. Ezt nem panaszképpen mondom, megszoktuk, ez a dolgunk.*

A vasárnapi műszak munkája nyomán a friss hó pillanatok alatt a múlté. Mindössze a reggeli Somogy késett 12 percet. A többi vonat rendesen indult, a vágányok és a váltók időben megtisztítva fogadhatták a járatokat."

Kelet-Magyarország

A MÁV mátészalkai körzeti üzemfőnökségén megélénkült az újítási kedv. Az újítási hónap keretében *meghirdetett ötletpályázatra 136 javaslat érkezett,* különösen sok az ügyvitel és a kereskedelem területén dolgozók köréből. De nemcsak egyéni ötleteket tettek a bizottság elé, hanem számos szocialista brigádból érkezett sok értékes kezdeményezés. A beadott, beruházást nem igénylő javaslatokból harmincat máris jutalmaztak. Hat kiemelkedő ötletet újításként kidolgozásra javasolt a bizottság.

Szolnok megyei Néplap

A rendőri munkát segítő társadalmi együttműködés kiszélesítésére a szolnoki csomóponton — az országban elsőként — *megelőző bázist hoztak létre.* A csomóponton már 1981-ben önkéntes rendőri század és két önálló szakasz tevékenykedett. A megelőző bázis megteremtésével újabb társadalmi önkéntes segítők csatlakoztak a közös munkába. A megelőző bázis szakcsoportjai részt vállalnak a közbiztonsági, közlekedési, ifjúságvédelmi, vagyonvédelmi és bűnmegelőzési feladatokból egyaránt. Segítséget nyújtanak a rendőrségnek a bűncselekmények felderítésében, a bűncselekményeket lehetővé tevő okok feltárásában, az élet- és vagyonbiztonság megóvásában és a társadalmi tulajdon védelmében.

Békés megyei Népújság

A MÁV békéscsabai csomópontján és körzetében több mint háromezer nyugdíjas él, akiknek sorsát körültekintő gondossággal követik. A kommunista műszakokból befolyt összegek bizonyos hányadát például *szociális segélyként szétosztják a nyugdíjasok között.* 1985-ben több mint 100 ezer forintot fordítottak ilyen célra. Szakszervezeti üdültetésben és a díjmentes, úgynevezett szociális üdültetésben is igen sokan részesülnek. Más formában is segítenek a vasutasok. Kevermesen például nyugdíjasok napközi otthona épül a községben, melynek elkészültét a MÁV szocialista brigádja segíti.

Borsodi Bányász

A borsodi bányászok hetilapjának egyik cikke a kocsiállások helyzetét elemzi. A Központi Osztályozó Szállító és Gépjavító Üzem tavaly mintegy 11 millió forint kocsiálláspénzt fizetett a MÁV-nak. A szénosztályozóban az elmúlt évben 106 ezer 900 tehervagon fordult meg, ennek majdnem a fele késedelemmel fordult vissza. A szerző a továbbiakban a következőket írja:

„A MÁV miskolci igazgatósága az elmúlt évben összesen 402 millió forintot inkasszált a kocsiálláspénzekből. Az összeg — amint a vasutasok fogalmaznak — évről évre ijesztő mértékben növekedik. Négy éve, 1981-ben még „csak" 181 millió volt, s ha ebben az ütemben növekedik, rövidesen elérheti a félmilliárdos rekordot. A pénz nem boldogítja a vasutasokat. Márcsak azért sem, mert a nehéz milliók sorsáról nem itt Miskolcon, hanem a központban, Budapesten döntenek. A veszteglő vasúti kocsik viszont másutt hiányoznak: nemegyszer exportszállítmányok sorsa forog kockán a késedelmes rakodás, az enyhén szólva is lanyha fogadási készség miatt. A vasútnak nem pénz, hanem kocsi kell, hogy eleget tudjon tenni megrendelői kívánságának."

Összeállította:
Hegedüs Ferenc

Munkavédelmi szemle a nyíregyházi csomóponton

A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség központjában és a csomópont szolgálati egységeinél február 14-én, *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes vezetésével munkavédelmi szemlét tartottak. A helyszíni szemle kezdete előtt *Jászai Sándor* üzemfőnök tájékoztatta a szemlebizottság tagjait az üzemfőnökség 1985. évi eredményeiről, az előzetes ellenőrzéseken megállapított hiányosságok felszámolásáról, valamint az üzemi baleseti helyzet javítása érdekében tett intézkedésekről. Elmondotta, hogy a 43 szolgálati helyből álló üzemfőnökség a kulcsfontosságú munkakörökben *(vonatvezető, vonatfékező, jegyvizsgáló, mozdonyvezető, kocsirendező, állomási tartalékos stb.)* meglévő jelentős mérvű létszámhiány ellenére kedvező gazdasági eredményeket ért el.



Bejárásra indul a szemlebizottság

Az üzemi baleseti adatok — az előző évhez viszonyítva kedvezőtlenül alakultak. Meg kell jegyezni azonban, hogy 1985-ben súlyos sérülés nem fordult elő. Az üzemfőnökséget terhelő tárgyi balesetek száma — a bázishoz viszonyítva — 20 százalékkal javult.

A beszámoltatási időszakban növelték az ellenőrzések, az alkoholszondás vizsgálatok számát. A 9773 elhasznált szondából *173 esetben mutattak ki alkoholos befolyásoltságot,* melyet fegyelmi eljárás követett. A felelősségre vonásoknál ötszörösére növelték a személyi alapbércsökkentést, kétszeresére az áthelyezést és háromszorosára az elbocsátások számát.

Jászai Sándor tájékoztató jelentésében kitért az üzemfőnökség munkáját hátráltató tényezőkre, fejlesztési szükségletet igénylő gondokra is.

A tájékoztató után a szemlebizottság a helyszínen vizsgálta meg a forgalmi és vontatási üzemegységnél, a szertárfőnökségnél, a debreceni ÉHF 3. számú építésvezetőségénél és a nyíregyházi pályafenntartási főnökségnél foglalkoztatott dolgozók munkakörülményeit, a munkáltatás biztonságát és kulturáltságát.

A bizottság a munkabizottság és munkaegészségügy kérdései mellett részletesen vizsgálta az üzembiztonság helyzetét is. Egyöntetű volt a vélemény: *az előzetes ellenőrzésen feltárt hiányosságok túlnyomó többségét felszámolták.* Eltűntek az építési törmelékek, a fenntartási és karbantartási munkák után visszamaradt anyagok.

Példás rend fogadta a bizottságot a raktári vágányoknál, valamint az előrakodó környékén.

A tolatócsapat tagjai, a kocsivizsgálók, a saruzók az előírt felszerelésben a technológiai szabályok megtartásával végezték munkájukat.

Az intézkedések és a terület rendbetétele után is maradtak azonban rendellenességek, melyeket a bizottság tagjai a munkáltatás biztonságának javítása érdekében észrevételeztek.

A forgalmi üzemegység szolgálati helyei például *nincsenek kellően ellátva az előírt utasításokkal,* helyi szabályozásokkal, illetve a meglévők módosítása, helyesbítése hiányos. Több szolgálati helyen elavult elektromos vezetékek, berendezések üzemelnek.

A rendezői területen *a sarukidobó vágány üzembiztonságos alkalmazhatósága vizsgálatra szorul.* A saruzási helyeken nagy a feltöltődés, mely gépi beavatkozást igényel.

A tolatócsapat utasításszerűen végezte munkáját, de a műveletek befejezése után a tolatásvezető a mozgó gép lépcsőjén tartózkodott.

A vontatási üzemegység külső és belső rendje, a védőfelszerelések viselése, a technológiai előírások megkövetelése megfelelő vezetői irányítást, következetes munkavédelmi szemléletet tükrözött.

Nem kielégítő egyes méretekből az egyen- és munkaruha-ellátás, mely több szakszolgálatot érint, de gondok vannak a kéziszerszámmal való ellátottságot illetően is.

Az ÉHF építésvezetőség faipari műhelyében nincs elszívóberendezés, a fűrészélező évek óta használhatatlan. Egy vadonat új faipari lapcsiszoló berendezés kihasználatlanul foglalja a helyet, pedig sok hasonló feladatot végző üzemünkben nagy segítséget jelentene.

A helyszíni szemlét követő értékelésen a bizottság tagjai ismertették a munka és üzemvitel biztonságára, a munkakörülményekre vonatkozó megállapításaikat.

Szemők Béla vezérigazgató-helyettes összefoglaló értékelésében elmondotta, hogy a nyíregyházi vasúti csomópont az átlagosnál jobb feltételekkel rendelkezik. Az előzetes ellenőrzések és az üzembiztonsági, munkavédelmi szemle tapasztalatai bizonyították, hogy a terület dolgozói a politikai, társadalmi és gazdasági vezetők irányításával *törődnek munkahelyük és munkaterületük személyi és üzembiztonsági állapotával.*

Az üzemegységeknél a munkáltatás biztonsága megfelelő, a körzeti üzemfőnökség területén azonban a jelenleginél is fokozottabb baleset-megelőző tevékenységet kell folytatni.

A bizottság a körzeti üzemfőnökség vezetőinek a munkáltatás biztonságának fokozására, a munkakörülmények javítására, az alkoholos befolyásoltság alatti munka megelőzésére, az utasításszerű munka megkövetelésére vonatkozó kezdeményezéseit, erőfeszítéseit és az eddigi eredményeiket — kihangsúlyozva a vontatási üzemegység kiemelkedő színvonalát — *jónak minősítette.*

Sutyor László

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.

A MÁV TB Építési Főnökség

pályázatot hirdet

főmérnöki munkakör betöltésére. A főnökség B/3 kategóriába tartozik.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:
- középfokú politikai végzettség
- szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség
- felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű — elsősorban bizt. ber.) szakképesítés
- 10 év szakmai gyakorlat

A munkakör azonnal betöltendő.
A pályázat benyújtásának határideje: 1986. május 30.
A pályázat benyújtását az alábbi címre kérjük:
MÁV TB Építési Főnökség
személyzeti és munkaügyi csoport
Szombathely, Gábor Andor u. 22.
Bérezés: műszaki igazgatói besorolás szerint 5200 Ft-tól 11 500 Ft-ig, megállapodás szerint.
Az egyéb juttatások, kedvezmények, amelyek a MÁV-on belül e munkakörrel kapcsolatban érvényben vannak.
A pályázat tartalmazza:
- a pályázó jelenlegi munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását (alapbérét) és jövedelmét,
- eddigi munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását (év, hó, nap megjelölésével)
- szakmai és társadalmi (esetleg tudományos) munkáját és eredményeit,
- idegen-nyelvtudását, kitüntetéseit, esetleges tudományos fokozatát,
- részletes önéletrajzát,
- szakképzettségeit, politikai, iskolai végzettségét, idegennyelv-ismeretét, egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát,
- terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.

A Magyar Államvasutak Szombathelyi Igazgatósága

PÁLYÁZATOT HIRDET

a tapolcai körzeti üzemfőnökség gazdasági üzemfőnök-helyettesi munkakörének betöltésére.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:
- **középfokú politikai végzettség,**
- **szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség,**
- **felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés,**
- **10 éves szakmai gyakorlat.**

A pályázat benyújtásának határideje: 1986. április 10.

Helye: Máv körzeti üzemfőnökség személyzeti és munkaügyi csoport

Bérezés: a kollektív szerződésben foglaltak szerint. Szükség esetén 1986. II. félévi beköltözéssel a lakásmegoldást elősegítjük.

A pályázat tartalmazza a 34/1985. évi MÁV Értesítőben a pályázattal kapcsolatos „minta" adatait.

A pályázattal kapcsolatban részletes felvilágosítást nyújt: Tombor András, a tapolcai körzeti üzemfőnökség személyzeti és munkaügyi csoportvezetője a 07/42-03 telefonszámon.

Siklós János

Lassan múlik az éjjel

Egy hétig készültünk az útra. Valójában inkább András tüsténkedett, mindennap valamilyen újabb ötlettel jött, s megvásároltatta volna a vízre való sportáruk minden fajtáját. Úgy igyekezett, hogy izgalmából mindenki egy tengeri útra gondolt, mintha papiruszhajónkkal az óceánra indulnánk, pedig csak a Tiszán terveztünk egy utat, Szegedtől föl egészen Tokajig.

Indulás előtt lehúzódunk a kikötőbe, hogy pitymallatban útra keljünk. Úgy számítottuk, hogy a reggelit Csongrád alatt, a Körös-torokban készítjük el és késő délután majd megállunk Szolnokon, ott töltjük az első éjszakát. Másnap hajnalban aztán megyünk tovább Tokajnak.

András, a kormányos álmosan, fázósan pislogott a móló szélén, nézte a rakodást. Éjszaka még óránként fölnézett, órájának világító számlapját figyelte. Ilyenkor pedig elkelne a segítség, mert a hosszú útra mégiscsak sok holmit visz a vadonba készülő hajós: sátrat, élelmet, vízestömlőt, tartalék üzemanyagot, halászfölszerelést, butánpalackot, gáztűzhelyet, világításhoz lámpákat és még mindenféle apró, nélkülözhetetlen dolgokat.

Elkészültem a pakolással, lassan kihúztunk a mólótól, s aztán a folyó közepén megindultunk. Fürgén pörgött a motor, néhány perc múlva elhagytuk a várost. Visszanéztem a Bertalan-emlékműtől és hangosan azt mondtam: „Na, te flaszteros város, két hétig nem látunk, úgy élünk majd, mint őseink Pusztaszer környékén, a verszerződés idején!" Megborostásodik az állunk, mire hazaérünk. András ugyan itthon sem borotválkozik, a bajusz helyén még csak pölyhödzik a közelgő legénykor jele. Tizennégy esztendős, de olyan megbízhatóan kezeli a nagy motorcsónakot, mint hozzáértő felnőtt ember. Eltanulta a szükséges ismereteket és most már egyedül is kiviszi a garázsból, végiglóstat vele a város alatt a Tiszán, s ha elég magas a víz a Maroson, kedve szerint elszalad Makóig.

Magas termetű, széles vállú fiú. Finom ívű ovális arca, barna szeme belső érdeklődést tükröz. Amióta megtanulta a betűket, annyit és annyifélét olvasott, hogy néha zavarba hoz a kérdéseivel. Három esztendeje mondja, hogy legszívesebben régészetet tanulna, az őskort szeretné kutatni Afrikában meg Ázsiában. Komolyan gondol erre a mesterségre, mert olvasmányai között jelentős helyet kapnak a különböző korokról szóló, népszerű leírások. Két esztendeje megkért, hogy ha nem terhel vele, hozzak néhány követ Babilonból, meg az egyiptomi piramisoktól, s bővebben érdeklődjek a kalifátusok koráról, meg a fáraók világáról és mondjam el, amit hallottam. Eleget is tettem a kérésnek és viszonzásképpen elvállalta a kormányosi teendőket.

Barátságunk forrása azonban nem a babiloni kövekből ered, hanem a mesékből. Régóta igaz történetekről beszélek — mesék címén —, és most már csak a valódi események érdeklik. A sok történet, amit évek alatt elmeséltem, ragaszkodóvá tette a fiút, és igazi jó barátok lettünk.

Látom, hogy most bóbiskol mellette, alig figyeli az utat, pedig ha rászaladunk a víz alatt úszó tuskóra, gerendára, letörik a motor alsó része, vagy a csiga levele. Megijedtem ettől a rossz gondolattól, annyi készülődés után milyen szomorúság lenne számunkra, ha lerobbanna a masinánk.

— Nézzed csak, András, milyen szép a virradat! — szóltam, hogy elhajtsam az álmát.

— Látom — dünnyögte, de továbbra sem figyelte az utat.

— Te, ráhajtasz valamire, nézd, milyen gazos a víz!

— Nézek én.

Finom pára ringatódzott a folyó fölött. A partmenti füzesekben a madarak trillázó zenével köszöntötték a fák tetejére érkező vörös napot. Suhanó sirályok libbentek föl, aztán lecsaptak a sima vízre, hogy elcsípjék a gyanútlan apró halat. A vadgazdaság nagy nyárfaerdőjében kakukk szólt, és gyors libbenéssel a túlsó partra húzott fölöttünk a sárgarigópár.

Élénkzöld színeivel ébredt a táj, frissen, derűsen, burjánzott az ártéri vadon. A júniusi nap még nem tikkasztotta el a buja, dús növényzetet. A szomorúfüzek mélybe hajoltak, hosszúra nyúlt, zöld gallyakkal simogatták a folyót. A tápéi komp után természetes az ártéri vadon, emberi kéz nem művelt benne.

— Cika! Vedd át a kormányt, lefekszem — fordult felém a kormányos, és választ sem várva, hátrament és lefeküdt a hajó aljába.

— Jól van, barátom, húzd magadra a melegítőt, mert hátra vág a szél.

Algyőnél befejezték már a víz szélére épített hídpillér munkálatait. Csöndesen állt a keszon, a nagy műhelydaru, meg a vontatógőzösök, csak az éjjeliőrök őgyelegtek a parton, várták a váltást. Ha ilyen formában haladnak, nemsokára elkészül ez a híd is. A ludvári szivattyú is pihent, pedig most kellene húznia a vizet, magas a folyó, nincs tilalom. Kilenc óra után meg nem érdemes öntözni, mert fölhevul a vetemény és a hideg víz kárt tesz benne.

Előttem egy nagy hal dobta föl magát, s szép ívben visszahanyatlott. Jó fogás lenne, csak idő nincs. Alig értem oda, ahol a hosszú harcsa levegőzött, a motorból sistergő, sivító hang csapott ki, s aztán rángatózó nyikorgással megállt. András fölült és értetlenül nézett rám.

— Elütöttünk egy óriási harcsát.

— Az nem lehet. Tuskóra szaladtál?

— Nem hiszem.

A motort néztük. Finom vörös por kavargott a víz fölött, a csónak hátulja olyan lett, mintha téglaport szórtunk volna bele. Égett, őrölt bakelitszagot árasztott a masina. A folyó sodra visszafordította a tehetetlen csónakot.

— Evezzél jobbról.

— Most mi lesz?

— Kimegyünk a partra, aztán megnézzük.

— Csak nincsen komoly baj?

— Nem hiszem.

Figyeltem a kormányost. Elszállt róla az álom, mert olyan sebesen húzta a lapátot, mintha versenyezne, pedig a félelem hajtotta. Kikötöttünk a bokrok alatt, kerestük a hibát. Kiderült mindjárt, hogy le kell húzni a lendkereket. Nagy üggyel-bajjal sikerült, mert a csónak ringása, mozgása zavarta ezt az aprólékos munkát.

— A fiberkereket megőrölte a vaskerék.

— Itt kijavíthatjuk?

Tudtam, hogy ezt csak kicserélni lehet, mert ilyen kerék nincsen, de nem szóltam. Sajnáltam a kormányost. Láttam, hogy minden figyelme itt van, s várja, hogy mondjam: „Sebaj, kicseréljük és megyünk!"

— Mi a fiber?

— Hát ki tanul németül? Te vagy én?

— Fieber? Tűz... Tűzkerék?

— Az. Gyújtókerék

— Most mi lesz?

— Mi lesz, mi lesz... Nem tudom.

— Csak nem megyünk vissza?

— Alighanem.

András nem szólt semmit. Leült a csónak orrába, s befelé nyelte a csalódás fájdalmát. Ez a nagy tervezgetés, készülődés, igazi halászat, bográcsos ételek, a nyár legszebb két hete most itt pusztult.

— Visszamegyünk! — szóltam keményen. — Beszélünk Vidáccsal, a szerelővel, egy nap alatt esztergál egy másikat. Holnapután újra indulunk.

A kormányos hallgatott.

— Rendben van? — kérdeztem erélyesen.

— Mit tehetünk.

Magamban én is átkoztam az életet, embert, istent, fiberkereket, mert ez is csak velem fordul elő. Úgy húztam a lapátot, hogy minden haragom belemenjen. Szótlanul haladtunk el a keszon mellett, aztán elengedtem a csónakot, csurogjon, vigye a víz sodra.

— Majd én átveszem, aztán evezek.

— Ha akarod...

— Micsoda visító hangja volt ennek a motornak — szólt a kormányos, és átvette a lapátot.

— Furcsa. Harminc esztendeje hallottam utoljára ezt a kellemetlen hangot. A szalagfűrész zakatolt, sivalkodott így, amikor vasat vagy szöget ért a fában.

— Legalább mesélj valamit, hogy jobban múljon az idő!

— Tíz óra felé lent vagyunk.

— Kösz...

— Hiába kösz vagy nem kösz. Ez huszonegy kilométer.

— Na jól van, ne mérgelődj!

— Nem mérgelődöm, de ez a visító-riasztó hang szinte megrémített.

— Miért?

— A híd, a víz látványa és ez a visító hang emlékezetembe idézte azt az időt, amikor nem tudtam megszabadulni a szalagfűrész sikongó, síró hangjától. Elkísért haza, éjszaka a fejemben nagyobb hangerővel zakatolt, mint nappal, amikor dolgoztam rajta. Mentem az utcán, vagy megálltam beszélgetni ismerősökkel, a fejemben folyton sivalkodott, nyögött a fűrész, mint a valóságban a négycolos pallók alatt... oly rég volt. Nevetnem kellene, de hiába.

— Abbamaradt aztán?

— Abba. Nem is tudom, hogyan.

— Mondd el.

— Elmondom.

— De úgy mondd, ahogyan igazán megtörtént.

(Folytatjuk.)

ÁPRILIS A MOZIKBAN

Elmúlt a tél, itt a tavasz

Az évszakok változása egyfelől azt jelenti, hogy lekerülnek rólunk a meleg sapkák, prémes kabátok, vastag sálak, másfelől azt is, hogy sűrűbben kimerészkedünk a kellemesen fűtött szobából, s nemcsak túrára indulunk a hegyekbe, hanem a moziba is inkább elmegyünk, mint akkor, amikor hull a hó, hideg szelek fújnak.

Persze meg kell válogatnunk: hová váltsunk jegyet!

Nem mintha különösebb tudomány lenne ez, csupán arról van szó, hogy aki színházban akar szórakozni (kikapcsolódni), az ne a Hamletre üljön be! Magyarán: vegyük komolyan a filmet is, és ha hangulatunknak megfelelően keresünk programot, bizonyosan kevesebb csalódás ér.

A hónap *14 bemutatója* minderre tekintettel van. Legalább is abban az értelemben, hogy a négy hétre szétoszló kínálat *10 nemzet legkülönfélébb műfajhoz tartozó alkotásait sorakoztatja fel: kinek-kinek ízlése szerint.*

Kezdjük talán a könnyed, szórakoztató produkciókkal. Sokan szeretik az olyan típusú filmeket, amire azt lehet mondani: jó kis marhaság volt. Másfél óra mulatság, némi izgalommal körítve. Ez volna az olasz *Nincs kettő négy nélkül.* A kettő: a nálunk igencsak népszerű *Bud Spencer* és *Terence Hill* kettős, akik, mint köztudomású, angolos hangzású nevük ellenére Itália szülöttei. Ami pedig a négyet illeti, hát ezúttal kettős szerepben láthatók. Ők alakítják magától értetődően nemcsak a két védelemre szoruló milliomost, de azt a két keményöklű fickót is, akik őket megvédik. A színhely ezúttal Brazília, de a pofonok és verekedések hagyományosan olaszok. Ahogy megszoktuk!

A hónap felújítása: *romantikus kalandtörténet.* Az immár legendás *Zorro* kalandjainak felújítása. Az álarcos igazságtevő figurája örökzöld. Hajdanán nagyapáink izgulták végig a *Z., a fekete lovas* fordulatait *Douglas Fairbanks*sal. Apáink *Tyrone Power*-ért rágták a körmüket a sötétben Mi, az unokák, *Alain Delon* megszemélyesítésében találkozhatunk a bátor kardforgatóval. A korábbi amerikai feldolgozásokkal ellentétben ez az *1974*-es verzió olasz—francia közös vállalkozásban született.

A krimi műfajt a csehszlovák *A borotvás gyilkos, Dusan Klein* rendező s *Josef Klima* író munkája képviseli. Nemcsak egy nyomozásnak vagyunk tanúi s a rejtély megoldásának (ki a gyilkos?), de a bűntett nagyon is valós társadalmi közegbe van ágyazva. Érdekesség, hogy Takács hadnagyot, a nyomozót, magyar színész, *Ropog József*, a Komáromi Magyar Területi Színház tagja játssza.

Ugyancsak kalandos história a *Tiszteletbeli konzul*, az angol *John Mackenzie* ízig-vérig mai tematikájú politikai töltésű drámája, amelynek témája egy merész gerillaakció. A valós színhely: Argentína (bár a felvételek Mexikóban készültek). A két főszereplő: *Michael Caine* és *Richard Gere* világsztárok, míg *Christopher Hampton* a forgatókönyvet nem kisebb irodalmi nagyság, mint *Graham Greene* politikai krimijéből írta. A *Tiszteletbeli konzul*-t már az igényesebb szórakozást kedvelők számára ajánlhatjuk, hiszen itt már nemcsak az akciókról s a puszta izgalomról van szó, hanem a társadalmi és politikai problémáktól terhes latin amerikai földrészről s annak lakóiról.

Két szomszédos ország hétköznapjai tárulnak elénk a szovjet *Váratlan fordulat* és a román *Irány a vadászház* megtekintésekor. *Vitalij Kolcov* (az előbbi rendezője) nehéz feladatot vállalt magára, amikor megpróbálta a társadalmi problematikát összekapcsolni a magánélet gondjaival. S itt emelkedik túl az értelmiségi szférában (építészek között) pergő cselekménysor a megszokott forgatókönyv (ha nem is tesz egyenlőségjelet a kettő között) kihangsúlyozza az otthoni légkör jelentőségét is, s hősét a szó szoros értelmében a történet vége előtt döntés elé állítja. S ez az igazi drámai összeütközés, amikor a nézőt az foglalkoztatja: vajon mer-e, tud-e túl a negyvenen *Nyesztyerov mérnök* mindkét „fronton" megújulni, új életet kezdeni.

Furcsa történettel jelentkezett az olasz filmművészet egyik nálunk is jól ismert idősebb mestere, *Dino Risi.* A *Szerelmi lázálom* sejtelembe hajló, groteszk históriája lényegében két alakításra épül. *Marcello Mastroianni* és a pályája csúcsán fiatalon elhunyt *Romy Schneider* színes egyénisége élettel teliti a főszerepeket, s hitelesíti az egész meghökkentő játékot. Külön érdekesség, hogy *Riz Ortolani* zeneszerző muzsikáját a jazzkorszak koronázatlan királya, a 71 esztendős *Benny Goodmann* játssza.

Három alkalommal is vihetjük gyermekeinket moziba. Az NDK-s *A vitorlás a láthatáron* izgalmas, de nem külsődleges szórakozást ígér. Nehéz időkbe (1944) visz vissza egy kisfiú: *Pianke* sorsának alakulásában mutatja be azt a másik Németországot, ahol embernek maradni oly nehéz volt. A *Kinek lesz melege?* a havi megszokott mesesorozat a legkisebbek számára ígér kellemes egyórát, míg a japán *Aladdin és a csodalámpa* a közismert Ezeregyéjszaka-beli témát dolgozza fel rajzfilmnek.

Szomjas György rendező *Falfúró* című, napjainkban bonyolódó életképe egy olyan emberről szól, aki a szovjet film építész hőséhez hasonlóan maga is válaszút elé kerül. Sem házassága, sem munkája nem ígér fényes jövőt, éppen ezért merészen önállósítja magát, és abból óhajt megélni, hogy a modern panelházak megfúrhatatlan falaiba lyukakat fúr

A hónap filmje a moszkvai nemzetközi filmfesztivál díjnyertes alkotása: a *Jöjj és lásd.* A *János* jelenéseit idéző cím a nácі megszállta bjelorusz falvak tragédiáját, a fasizmus embertelenségét idézi fel valósággal sokkolva a nézőket. A széles körű nemzetközi elismerést kiváltott mű a történeteket *Olesz Adamovics* író dokumentumregénye alapján ábrázolja, a cselekménysor központjába állítva egy gyermekhőst, akinek tekintete mintegy lefényképezi megrázó művészi erővel a háború iszonytató poklát.

Ugyancsak a megszállás napjaiban Lengyelországban játszódik a dokumentumfilmesként ismert *Juliusz Janicki* lengyel rendező első játékfilmje, az *Azon a tavaszon nem sütött a nap.* Ez a film, valamint az előbb említett *Jöjj és lásd* ünnepi bemutatóként már egy ízben színre került Budapesten.

Ábel Péter

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete *a 36. vasutasnap tiszteletére* ebben az évben is megrendezi Budapesten a vasutas képzőművészek országos kiállítását. A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok, valamint családtagjaik vehetnek részt: festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, érmékkel és plakettekkel.

Minden alkotáson fel kell tüntetni a mű címét, az alkotó nevét, pontos lakcímét (irányítószámmal) és munkahelyét. A képeket kiállításra alkalmas kerettel kérjük beküldeni.

Beküldési határidő: *1986. június 13.* Cím: Vasutasok Szakszervezetének Központi Képzőművészeti Köre, Budapest 1081, Népszínház u. 29. sz.

A beérkező alkotásokat hivatásos művészekből álló szakbizottság zsűrizi és tesz javaslatot a díjazásra. A határidő után érkező műveket nem zsűriztetjük. A díjak a következők:

Festészet:	I. díj	5000 Ft
	II. díj	4000 Ft
	II. díj	4000 Ft
	III. díj	3000 Ft
	III. díj	3000 Ft
Grafika:	I. díj	5000 Ft
	II. díj	4000 Ft
	III. díj	3000 Ft
Szobrászat:	I. díj	5000 Ft
	II. díj	4000 Ft
	III. díj	3000 Ft
Érmek és plakettek:	I. díj	2000 Ft
	II. díj	1000 Ft

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 Ft
Szobrászat: 3500 Ft
Grafika: 3500 Ft

A díjak átadására a kiállítás megnyitásakor kerül sor

Vasutasok Szakszervezete

Művelődő nyugdíjasok

Tartalmas klubélet Tapolcán

Nem tudok arról, hogy az országban működő vasutas nyugdíjasklubokat rangsorolták volna, mindenesetre annyi bizonyos, hogy a tapolcaiak ebben az elképzelt rangsorban valahol az elsők között lennének... Tudósítójuk, a sokak által ismert és szeretett 85 éves *Bognár Karcsi* bácsi rendszeresen tájékoztatja szerkesztőségünket a klub eseményeiről.

Kedves hangú, szellemes leveleiből megtudtuk, hogy a Batsányi János művelődési központ milyen tartalmas programokkal szórakoztatja az idős vasutasokat. Legutóbb például három érdekes előadásról kaptunk hírt.

A városi tanács nyugalmazott elnökhelyettese a természet és környezetvédelem feladatairól beszélt: *dr. Kárpáti Kázmér* részletesen ismertette Tapolca város terveit a témával kapcsolatban.

Dr. Gátay Szilárd mérnök-főtanácsos előadására is sokan voltak kíváncsiak. Az előadó beszélt a balesetek megelőzéséről, megemlékezett az 50-es években történt szolnoki, mendei és balatonberényi vasúti balesetekről.

Sikert aratott a HNF által szervezett előadás is, amelyet *Wojciech Salaski*, a Lengyel Népköztársaság nagykövetségi titkára tartott hazájának aktuális gondjairól, a lengyelek történelméről.

Bartis Ferenc

HA

Ha egyszer puszta: legyen végtelen;
ha egyszer kőszirt: meredek legyen;
ha meg folyó: hát zendüljön vad árja;
ha vulkán: úgy a tűzesőt okádja
és hogyha ember: álljon ki merészen!

MHSZ-bázis Dunakeszin

— Nem is olyan régen még a föld is izzott itt — mutat körbe *Solymosi Lajos,* az MHSZ dunakeszi városi vezetőségének titkára, miközben terepszemlét tartunk a bázison. — A tél beállta előtt a kerítésünkön túl, a vasúti pálya mentén avartűz keletkezett, mely vészes gyorsasággal átterjedt ide, a kispuskalőtérre is. Percek alatt szinte hamuvá égette a lőtér oldalát és a végét határoló golyófogó falat. A gyors lokalizálással meg tudtuk akadályozni, hogy a tűz martalékává ne váljék bázisunk épülete, a technikai eszközeink és a pisztolylőterünk.

— A pusztulás nyomát ma már alig lehet felfedezni. Úgy látom, szépen haladnak az újjáépítéssel.

— Valóban így van. Jó érzés számunkra, hogy a bajban a járműjavítósok most is kérő szó nélkül sietnek segítségünkre. *Katona Istvánnak, a MEO vezetőhelyettesének irányításával társadalmi munkában segítik az újjáépítést. A vasutasok anyag és szerszámok biztosításával enyhítik gondjaikat. De emellett szép számban jöttek kétkezi munkára szocialista brigádok, KISZ-es fiatalok. Egyébként, amikor 1978-ban széles körű összefogással egy meglehetősen rossz állapotú szükséglakásból kialakítottuk a városi MHSZ-bázis épületkomplexumát, akkor is Katona István volt a munka irányítója. Ő az az ember, aki igazán szívügyének tekinti az MHSZ-tevékenységet. És mellette olyan segítőkész vasutasok vannak, mint Csordás Elemér, Szűcs István, Gallina Ferenc* vagy *Kelemen Sándor,* akik mindenkori jelenléte garancia arra, hogy a városkörzet MHSZ-klubjainak aktivistáival együttműködve hamarosan befejezzük ezt a kényszerű munkát.

A városi titkár elmondotta, hogy a járműjavítósok nemcsak a társadalmi munkában járnak elöl, a városkörzet 11 honvédelmi klubja közül kimagaslóan ők végzik a legjobb nevelő munkát.

Jánoki Imre klubtitkár harmincöt éve irányítja elkötelezetten, nagy ambícióval azt a 40 éves klubot, amely az MHSZ Kiváló Munkáért aranyfokozat tulajdonosa.

— Milyen szakosztályok működnek a klubon belül?

— Lövész-, repülőmodellező- és a tartalékosok képzését segítő szakosztályok köré tömörülnek azok a vasutasok, akik érdeklődnek az MHSZ-élet iránt.

— Vannak érdeklődők?

— *Ahol jó a közösségi szellem, érdekes a szakmai munka is, oda szívesen mennek az emberek.* A járműjavítóban így lehet minősíteni az MHSZ-tevékenységet. A repülőmodellezők *Peták Tibor* irányításával országosan is jegyzett eredményeket tudnak felmutatni. Az üzemiek mellett általános iskolásokat is oktatnak, megismertetik velük a repülőmodell-készítés műszaki megoldásait. De pezsgő az élet a lövészeknél is, ahol a tagok mellett, a munkahelyi olimpia idején, alkalomszerűen többszázan kapcsolódnak be.

Beszélgetésünk végén a városi titkár kérte, hogy feltétlen írjak arról a nevelő, felkészítő tevékenységről is, melyet a járműjavítósok a *Városi Ifjú Gárda* század és a 3. számú általános iskola úttörő lövészszakosztályban végeznek hosszú évek óta. Úgy vélem, ez a legkevesebb, amit önzetlen munkájuk elismeréseként tehetünk.

Vetési Imre

Nagykanizsán jó évet zárt a honvédelmi klub

Jó évet zárt a nagykanizsai *Sneff József* honvédelmi klub. A 80 taggal működő klub a városi és megyei szintű rendezvényeken eredményesen szerepelt.

Az összetett honvédelmi verseny városi döntőjében két csapattal indultak. Párbajlövészetben elsők lettek. A tartalékosok honvédelmi versenyének városi döntőjében csapatban egy első és egy negyedik, egyéniben pedig egy első, egy harmadik és egy negyedik helyezést értek el. A megyei döntőn csapatban ötödikek lettek.

A klub minden esetben képviseltette magát a jelentősebb helyi versenyeken is. Indultak a *Vasutas Lövészkupa* versenyein, a csomóponti lövészbajnokságon és a Forradalmi Ifjúsági Napok rendezvényein.

Társadalmi munkában sem vallottak szégyent: az MHSZ-lőtér felújításában tevékenykedtek. Egy alkalommal nemzetközi vasutas lövészversenyt is szerveztek jugoszláv vasutasok részvételével.

A klub továbbra is eredményesen kíván szerepelni a városi lövészversenyeken.

HÍREK

Kitüntetés

A Forradalmi Ifjúsági Napok alkalmából kiemelkedő gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréséül kitüntetésben részesültek:

A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatot kapta: Kaposi Zoltán, a szombathelyi igazgatóság villamos ügyintézője, szb-tag.

A Szakszervezeti Munkáért Oklevél elismerésben részesült Túróczi Zoltán, a Miskolci Körzeti Üzemfőnökség gépésztechnikusa, szb ifjúsági felelős.

— **Cukrászbemutató.** Az Utasellátó Vállalat hatvani 37-es számú üzemegysége cukrászüzemének készítményei nagyon kedveltek Heves, Nógrád, Szolnok és Pest megye községeiben. Ebben az évben már másodszor rendeztek az állomás nem dohányzó várótermében árusítással egybekötött cukrászbemutatót. Legutóbb március 7-én, a nőnap alkalmából kínálták a finom falatokat, a süteménykülönlegességeket.

Kulturális és Sporthét. A MÁV Tatai úti munkásszállóján Kulturális és Sporthét kezdődött március 24-én. A rendezvények sorában az érdeklődők megtekinthetik Telkes Tamás grafikus kiállítását, a szálló színjátszókörének bemutatóját, a Szakszervezetek Művelődési Házának Tánc és Illemtan című műsorát. A záróműsorban neves művészek — Jákó Vera, Cserháti Zsuzsa és mások — szórakoztatják a szálló lakóit és vendégeit.

Siófoki tervek. A Balaton-parti város tanácsa a közelmúltban fogadta el az 1986. évi ideiglenes tervét. A beruházások között a legnagyobb a vasút villamosításával kapcsolatos. A várost is érintő jelentős munkákat az idén ősszel kezdi a MÁV. A többi között felüljáró helyett aluljáró épül, valamint új vasúti Sió-híd, s egyéb, a vasút üzemeléséhez szükséges létesítmények.

Ganz-motorvonatok a Szovjetunióba. A Ganz-Mávagban szovjet megrendelésre jelenleg több négyrészes motorvonatot szerelnek. Még az év első felében körülbelül 20 szerelvényt átadnak partnerüknek, a második félévben pedig további tizet.

— **Nőnapi ünnepségek.** Heves és Nógrád megye valamennyi szolgálati helyein színvonalas nőnapi ünnepségeket rendeztek. A legtöbb helyre a gyesen lévő és az utóbbi időben nyugdíjba vonult nőket is meghívták a megemlékezésre.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** Március 6-án tartotta beszámoló taggyűlését a dunakeszi járműjavító üzem önálló nyugdíjascsoportja a József Attila művelődési központban. Az ünnepélyes taggyűlésen mintegy 200 nyugdíjas jelent meg. Deák József elnök köszöntötte a megjelenteket, majd meleg szavakkal emlékezett meg a nemzetközi nőnapról. Ezután ismertette a tavalyi eredményeket és az idei legfontosabb feladatokat.

Halálozás

Súlyos veszteség érte a MÁV Számítástechnikai Üzemet. Február 15-én, 50 éves korában váratlanul elhunyt Pohlinger László műszaki és üzemeltetési igazgatóhelyettes.

1935. október 1-jén született, a Budapesti Műszaki Egyetem Villamosmérnöki Karán szerzett diplomát. 1961. július 18-án szerződött a Magyar Államvasutakhoz, üzemeltetési mérnök beosztásba.

Neve, munkája szorosan kapcsolódott a MÁV számítástechnikai fejlődéséhez. Számos külföldi tanfolyamon vett részt. Képességét a számítógépek üzemeltetésénél műszaki vezető, majd üzemegység-vezetőként hasznosította. Áldozatvállalása, felelősségérzete, kitartása legendás volt. Felejthetetlen az a küzdelem, amelyet — éjt nappallá téve —folytatott egy-egy nagyobb számítógéphiba elhárításában.

1977. július 1-jétől lett a MÁV Számítástechnikai Üzem igazgatóhelyettese. Számítógéprendszerek telepítése, építkezések, beruházások, műszaki ellátás kérdéseivel foglalkozott ebben a beosztásban. Műveltsége, nagy szakmai tapasztalata, nyelvtudása, tárgyaló- és vitakészségével eredményesen képviselte a vasúti számítástechnika érdekeit. Korai halála megakadályozta számos fejlesztési elképzelésének megvalósításában.

Névadó Zalaegerszegen

Baráth János nevét vette fel a KÜF honvédelmi klubja

Zalaegerszegen a körzeti üzemfőnökség 20 éve fennálló, 81 tagot számláló MHSZ Honvédelmi Klubja két szakosztályt működtet. A klub februárban *Baráth János* nevét vette fel.

Baráth János 1885 és 1950 között élt. Először az építőiparban dolgozott, bekapcsolódott a munkásmozgalomba, ahol aktív vezető szerepet vállalt.

1914-től 19-ig vonatfékező volt. 1918. december 8-án alapítója, első elnöke volt a Vasúti Munkások Országos Szövetsége zalaegerszegi csoportjának. Részt vett az MKP megalakításában is. A Tanácsköztársaság idején tanúsított magatartásáért elbocsátották a MÁV-tól és több hónapot töltött vizsgálati fogságban. A két világháború között visszatért az építőiparba, ott folytatta a forradalmi tevékenységét.

A felszabadulás után építőmunkásként dolgozott a zalaegerszegi vasútállomás újjáépítésén.

A február 27-i ünnepi névadó ülésen a Magyar Honvédelmi Szövetség főtitkárának megbízásából a névfelvételt engedélyező okiratot *Török Sándor,* az MHSZ zalaegerszegi városi titkára adta át a vasutas klub titkárának, *Choma Attila* üzemfőnöknek.

Az eseményen megjelent Baráth János két leánya és egy unokája is.

Sz. Jakab

Jubileumi közgyűlés

Negyvenéves a MÁV Modellező Klub

A MÁV Modellező Klub február 15-én tartotta évi rendes, egyben 40 éves jubileumi közgyűlését. *Horváth Ernő* titkár, aki egyben a klub alapítója, beszámolójában elmondta, hogy 1946 tavaszán az Északi Járműjavítóban alakult meg a klub. A Törekvés Sportegylet szakosztályaként kezdte meg működését a Törekvés kultúrházban. Később a Bihari úti sporttelepre költöztek, ahonnan 1957-ben a MÁV Repülő Klub Thököly úti székházába kerültek. Itt mint a MÁV Repülő Klub szakosztályaként működtek 1968-ig. Abban az évben az MHSZ vezetőségének a javaslatára önálló modellező klub lett.

Az első sikert az 1948. évi centenáriumi modellversenyen érte el a klub, ahol a csapatversenyt megnyerte. 1979-ben az MHSZ Országos Központ „Kiváló Modellező Klub" arany fokozatával tüntette ki a klubot.

A 40 év alatt 104 országos bajnokságot, 8 vb-i helyezést, 11 EB-helyezést, 67 nemzeti és nemzetközi rekordot állítottak fel, amiből jelenleg 4 fennáll. Ebből kiemelkedik *Stefel Győző* rádió-távirányításos vitorlázó időtartam rekordja, mely 5 óra 8 perc. Ezután sor került az 1985. evi munkaértékelésre. A klub tagjai 4 ifjúsági arany, 2 ezüst, 1 elsőosztályú és 15 másodosztályú minősítést szereztek. A klub tagsága 31 aktív és 15 pártoló tagból áll.

Megy a gőzös Kanizsára

Hazánk közlekedéstörténetének nagy eseménye volt 1861. április 2-án a Déli Vasútvonal megnyitása. A *125 éves jubileumi évforduló* alkalmából — április 2-án — egy újra üzemképessé tett déli vasúti gőzmozdonnyal ünnepi különvonatot indítanak a Déli pályaudvarról Nagykanizsára. A különvonat reggel 8.40-kor indul és este 20.20 órakor érkezik a Délibe. A részvételi díj *555 forint.* Ebben az ebéd, a vacsora és az egész napos program ára is benne van. Jegyeket a Déliben és a MÁVTOURS-irodákban lehet elővételben váltani.

Nőnap után farsangi mulatság

A debreceni szertárfőnökségen hagyomány, hogy a nőnapi ünnepség után a KISZ-alapszervezet rendezésében farsangi mulatság következik.

Az idei program március 7-én *Lente Lajos* népdalénekes műsorával kezdődött, majd a jelmezfelvonulás következett. A 18 jelmezes között volt: *Breki, Röfi, Küldönc, Bubó doktor, Vak muzsikus, Pólyásbaba* stb.

A jelmezversenyt követően különböző játékos vetélkedők szórakoztatták a résztvevőket. Volt tejszínhabetetés bekötött szemmel, táncverseny, intarziás játék gyerekeknek és még sok más szórakoztató bohóság.

A várva várt tombolasorsolást délután ötkor tartották. A cukorkák, csokiszeletek mellett számos értékes ajándékot is kisorsoltak. A főnyeremény egy személyi-szobamérleg volt.

A hangulatos est diszkóműsorral ért véget.

Kaktuszgyűjtők

A hatvani vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Otthonának vezetői több éve segítik a Hatvan és környéke kaktuszgyűjtőinek egyesületét, amely 1982-ben alakult.

A kaktuszgyűjtőknek évente több alkalommal tartanak színes diafilmvetítéssel egybekötött előadásokat. Az egyesület a közeljövőben kiállítást rendez a tagok gyűjteményeiből.

Cooptourist Kupa

A Tavaszi Fesztivál rangos sporteseményének számított a március 18—20-a között a BVSC Szőnyi úti uszodájában lebonyolított *Cooptourist Kupa.* A kupában olyan rangos vizilabdacsapatok vettek részt, mint a tavalyi BEK győztes *Spandau 04,* az elődöntőig jutott *Jug Dubrovnik.* Rajtuk kívül a *Vomero Napoli,* a *francia válogatott* és a görög *Vuliagmeni* csapata és a házigazda BVSC alkotta a hatos mezőnyt.

A kupát a BVSC legyőzésével a Jug Dubrovnik nyerte.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Ez anyagpazarlás. 13. Kémszer. vegyszer. 14. . . . Cajal Santiago (1852—1934), Nobel-díjas spanyol anatómus. 15. Egy világrész. 16. Egyedül. 17. Nagy páratlan betűi. 18. Vak keverve. 19. Igaztalanul vádol. 20. Ilyen irat is van. 22. Gázoló, költöző madár. 23. Ritka férfinév. 24. Részben megpihen. 26. . . . András (1710—1790), Mária Terézia hadvezére. 27. Megállapított árhatár. 28. Törpe manó. 30. Szomorú. 31. Tó Olaszországban. 32. Alaszkai folyó. 35. . . . Nikolaj (1809—1852) neves orosz író. 37. Tompa fényű féldrágakő. 38. Komárom megyei község. 40. . . . Martin (1857—1932) német teológus. 41. Egyenleg. 43. Ázsiai rostos növény. 44. Kerek szám. 45. Női név. 46. Fatörzsből készült csónak Polinéziában. 48. Asszonyrag. 49. Korszak (latin). 50. Számomra. 51. Labda a hálóban. 53. Zimankó szélei. 54. Kisfaludy Károly színműve. 55. Elhalmoz. 57. Szemléletmód. 58. Testileg, lelkileg sérült.

Függőleges: 1. Arab állam. 2. Fordítva fen. 3. Őrölt takarmány. 4. Csúcsív (francia). 5. Hetyke, tiszteletlen. 6. Vonat közepe. 7. Hangtalanul les. 8. Dohányáruda. 9. Afrikai főváros. 10. Termés, névelővel. 11. Orosz folyó fordítva. 12. Német elöljárószó. 16. Szomszéd egy rajzfilmben. 17. Rigó is, veréb is van ilyen. 19. Oláh vajda Mátyás idejében. 20. Segít. 21. Tehénantilop, névelővel. 22. A jó sör teteje. 23. Indonéz sziget. 24. **A fegyelemlazítás egyik oka.** 25. Ide kell menni annak, aki dudás akar lenni. 27. Függ. 29. Legenda. 33 . . . be, görög mitológiai alak. 34. Restellem. 36. Háború- és halálfőisten a germán mitológiában. 38. Kaukázusi folyó. 39. Egyesületben van. 42. Szóösszetételekben levegővel kapcsolatos. 43. Hamburg is ilyen város. 46. . . . Galdos, Benito (1845—1920) spanyol regényíró. 47. A föld sarka. 50. A lelátón ül. 51. Üveg, németül. 52. Nehéz selyemszövet (ék. fel.). 54. Szín. 55. Az egészség jele is. 56. Bő. 57. Nagy Károly. 58. Kettősbetű. 59. Tagadás.

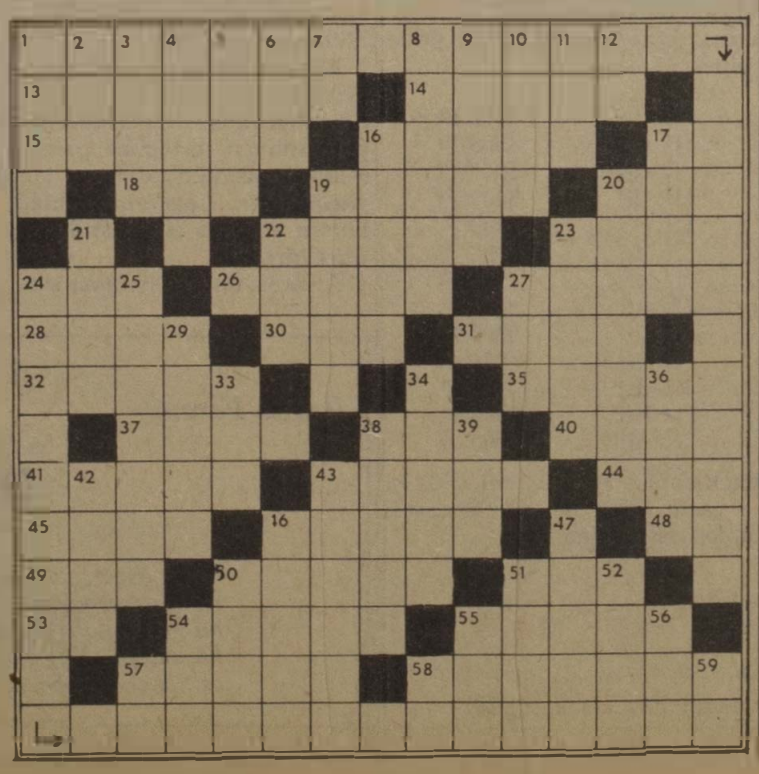
Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 24.

Beküldési határidő: április 10.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A mellékteljesítmények díjainak pontos elszámolása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 4. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Simon Endréné, Veszprém, Stromfeld A. u. 7.; Komáromi Noémi, Leninváros, Munkácsy u. 6.; Berecz Zoltán, Sopron, Templom u. 10/a.; Munkácsi Ágnes, Sajókaza, Bányász u. 52.; Kele Kálmán, Szentmártonkáta, Rákóczi út 94.



LAKÁSCSERE

Elcserélném váci két szoba összkomfortos, telefonos tanácsi lakásomat hasonló budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 13-92, vagy 47-56-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném kétszobás, komfortos, kertes, Budapest IV. kerületben lévő MÁV-bérlakásomat kétszobás budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 695-068-as telefonszámon: Ujváriné.

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Rákospalotaiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Telefon: 534-000 (11-87 mellék), üzemi: 42-75 (11-87 m.) Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat Bp., Déli pályaudvar környékén lévő kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

Elcserélném debreceni háromszobás, összkomfortos, tanácsi lakásomat budapesti, egy plusz két félszobás vagy nagyméretű, másfél szobás tanácsira. Fóti Mihályné, 4026 Debrecen, Darabos u. 8. VII/40.

Elcserélném budapesti 54 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni a 662-841-es telefonszámon.

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 758-755-ös 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, komfortos, 60-70 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet 8—9.30 és 18—21 óra között a 758-755-ös telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, világos, gázfűtéses, MAV-bérlakásomat tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Filep György, 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 40. Érdeklődni lehet 17 óra után a 370-897-es telefonszámon.

Elcserélném vámosgyörki (vasútállomáshoz közel) két és félszobás, 90 négyzetméteres, komfortos, kertes családi házam Budapesten vagy környékén 2 szobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni levélben: Csathó János, Vámosgyörk, Martinovics u. 17.

Eladnánk Kőbánya-Kispest metróállomáshoz közel, 140 négyzetméteres, kétlakásos, összkomfortos, telefonos családi házunkat (100 négyszögöles telekkel, melléképületekkel). Kétszobahallos, összkomfortos, telefonos öröklakást beszámítunk. Érdeklődni lehet egész nap a 274-412-es telefonszámon.

Építkezők figyelmébe! Gyömrőn az állomáshoz két percre, az Imre u. 119. sz. alatt 200 négyszögöles telek bekerítve, víz, villany bekötve, építési anyaggal együtt eladó. Érdeklődni lehet a 220-426/121 városi vagy a 19-77/121 melléken, Szabóné.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
86—1223. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1986. ÁPRILIS 9.

Kitüntetésben részesült vasúti szolgálati helyek

Mint arról lapunk előző számában hírt adtunk, márciusban a központi vezetőség napirendjén szerepelt a miniszteri kitüntetésre javasolt szolgálati helyekről készült előterjesztés. A testület a minisztérium javaslatát elfogadta. Eszerint a szegedi körzeti üzemfőnökség a közlekedési miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozandó

Kiváló Körzeti Üzemfőnökség,

a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem

Kiváló Üzem,

a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség

Kiváló Főnökség

kitüntetésben részesül.

A VI. ötéves tervidőszakban, illetve az 1985-ös gazdasági évben elért eredményei alapján dinamikusan fejlődő Utasellátó

Kiváló Vállalat

kitüntetésben részesül.

A közlekedési miniszter

Elismerő Oklevél

kitüntetését kapják: a MÁV Kelenföldi Körzeti Üzemfőnökség, a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, a MÁV Nyíregyházi Körzeti Üzemfőnökség.

A közlekedés kiváló brigádjai

A *Közlekedés Kiváló Brigádja* kitüntetés a középtávú tervidőszakban két alkalommal adományozható. A VI. ötéves tervben első ízben 1983-ban került kiadásra. Ezúttal az alábbi brigádok érdemelték ki ezt a rangos kitüntetést: a Szombathelyi Járműjavító Üzem *November 7.*, a Ferencváros Körzeti Üzemfőnökség *Allende*, a Kelenföldi Körzeti Üzemfőnökség *Mészáros Károly*, a Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség *Kun Béla*, a Sátoraljaújhely Pályafenntartási Főnökség *Gagarin*, a Pécsi Körzeti Üzemfőnökség *Baross Gábor* brigádja.

Tájékoztatásul közöljük, hogy ez évben a munkaverseny belső elismerési rendszere módosul. Eszerint a szolgálati helyek a vasutasnap tiszteletére rendezett termelési és szakmai vetélkedőn a helyezési sorrendnek megfelelően nyerik el a vezérigazgató szintű *Kiváló*, illetve az *Élenjáró Főnökség, Üzem* stb. kitüntetéseket. Ugyanakkor kapják meg az arra érdemes kollektívák a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést.

Kitüntetések április 4. alkalmából



Hazánk felszabadulásának 41. évfordulója alkalmából április 1-jén és 2-án kitüntetési ünnepséget rendeztek a MÁV-vezérigazgatóságon. Az április 1-jén rendezett ünnepség elnökségében a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete képviseletében *Moldován Gyula* főtitkár, a vasutasszakszervezet képviseletében pedig *Tolnai Ildikó* titkár foglalt helyet. Az ünnepség résztvevőit *Papp János*, a Közlekedési Minisztérium pártbizottságának titkára köszöntötte, majd *dr. Tóth László* államtitkár adta át a kormány- és a miniszteri kitüntetéseket. Másnap, április 2-án, a vezérigazgatói elismeréseket *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója adta át. *(A kitüntetettek névsorát lapunk 3. oldalán közöljük.)*

(Laczkó Ildikó felvétele)

A vasút márciusi szállítási teljesítménye

9 millió 329 ezer tonna áru és 19 millió 390 ezer utas

A vasúti áruszállítást márciusban mérsékelt teljesítmények jellemezték. A hónap utolsó hetében ugyan megélénkült a forgalom, de a március első felében keletkezett lemaradások pótlásához ez kevés volt.

Összességében a vasút

9 millió 329 ezer tonna árut szállított.

Ez a mennyiség 96,6 százalékos bázis- és 94,4 százalékos tervteljesítést jelent. Ez abból adódik, hogy változatlanul alacsony volt a belföldi szállítások volumene. Az előszállításba bevont áruféleségek mennyisége sem érte el a várt szintet, elsősorban a vállalatok fogadási bizonytalansága miatt. Így a belföldi forgalomban vasúton feladott áruk mennyisége

csak 95,5 százalék, illetve 95,8 százalékos volt.

Az exportforgalom megközelítően 100 százalékos volt. Ugyanakkor továbbra is alacsony volt az import és a tranzit áruforgalom. Annak ellenére, hogy az időjárás márciusban viszonylag kedvező volt, üzemi nehézségek következtében az áruszállítás minőségi mutatói nem javultak.

Előzetes adatok szerint márciusban

a vasút 19 millió 390 ezer utast szállított.

Ez a bázisértéknél 0,7, a tervezettnél pedig 1 százalékkal több. Az utaskilométer-teljesítmény is kedvezően, 100 százalék felett alakult. A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedésében is javulás volt tapasztalható az elmúlt hónap folyamán.

Állítják az oszlopokat

A székesfehérvári vonalon megkezdődött a villamosítás

Lapunk tavalyi, összevont utolsó számában beszámoltunk arról, hogy a székesfehérvári vonalon megkezdődött a villamosítás. Megírtuk, hogy a beruházási programot *Urbán Lajos* közlekedési miniszter jóváhagyta, s az előkészületek tavaly novemberben megkezdődtek.

Az azóta eltelt hónapok során jelentősen előrehaladtak a munkák. A *Tárnok—Martonvásár—Kápolnásnyék* közötti vonalszakaszon már alapozzák és állítják a felsővezeték-tartó oszlopokat. A munkálatokat négy ütemben végzik: *az első ütemben Budapest—Székesfehérvár—Szabadbattyán között teremtik meg a villamos vontatás feltételeit.* A beruházásnak ez a része 740 millió forintba kerül, a teljes programra összesen 1,8 milliárd forintot tervezett a MÁV. Az első ütem befejezését 1987 végére tervezik, vagyis ekkor indulhat meg a villamos vontatás Budapest és Székesfehérvár között.

A februári hidegek ellenére tervszerűen haladnak a munkák. A munkaterület kijelölésénél figyelembe vették, hogy ugyanezen a vonalon pályakorszerűsítési munkák is folynak és a villamosítást célszerű a már felújított pályán végezni. *A későbbi építkezéseket úgy ütemezik, hogy semmiképpen se zavarják a Velencei-tavi, illetve a balatoni nyári forgalmat.* Ebben az időszakban a kevéssé frekventált dombóvár—gyékényesi szakaszon dolgoznak majd.

Az utasokat várhatóan az érinti majd a legkedvezőbben, hogy a villamosítás eredményeként a személyvonatok mintegy 20 perccel hamarabb érik el a Balatont, mint most. Környezetvédelmi szempontból is sok változást hoz a villamosítás: *megszűnik az olaj- és füstszennyezés, nem lesz zaj.*

A villamosításhoz más munkák is kapcsolódnak. Így például a postai és hírközlő vezetékeket biztonságos földkábelekben helyezik el, az állomásokon korszerűsítik a világítást. Ugyancsak kapcsolódó munkaként átépítik a vágányok felett átívelő gyalogos felüljárók egy részét, s úgy alakítják ezeket, hogy a villamos vontatásnak és a lakosság igényeinek egyaránt megfeleljenek.



A V63-as villamos mozdony tehervonatot vontat Kelenföldről Ferencvárosba.

Riport az 5. oldalon

Komplexbrigádok versenye

A MÁV—Volán kocsirakományos komplexbrigád-versenynek huszonöt éves múltja van. A miskolci vasútigazgatóság területén összesen *húsz komplexbrigád működik.* E mozgalomban a Nógrád, a Borsod, a Mátra és a Jászkun Volán Vállalat dolgozói vesznek részt. A brigádokat a kezelt kocsik alapján két kategóriába sorolták és teljesítményüket minden évben pontozzák. Az elmúlt évi teljesítményeiket a közelmúltban *Salgótarjánban*, a Nógrád Volán Vállalatnál értékelték. Az első öt helyezettet pénzjutalomban részesítik. A legtöbb pontot elérő brigád elnyeri a Vörös Vándorzászlót.

Az elmúlt évi eredmények alapján az első kategóriában a győzelmet *Sárospatak* állomás komplexbrigádja szerezte meg s egyben elnyerte a Vörös Vándorzászlót is. A második *Salgótarján-Külső* állomás, a harmadik pedig holtversenyben *Jászberény* és *Füzesabony* állomás komplexbrigádja lett.

A második kategóriában a győztes *Szerencs* állomás komplexbrigádja, második *Mezőkövesd*, a harmadik pedig *Recsk—Parádfürdő* állomás komplexbrigádja.

A hagyományos munkaversenyen kívül a komplexbrigádok részére őszi forgalmi versenyt is hirdettek. Ebben a legjobb eredményt Sárospatak, Mezőkövesd és Jászberény állomások komplexbrigádjai érték el.

Röszke állomás nyerte a határforgalmi versenyt

Március 19-én értékelték a jugoszláv *Horgos* és *Röszke* határállomás 1985 második félévi munkaversenyét. Ebben az időszakban a forgalom a bázishoz képest 8798 kocsival emelkedett. A vonatok menetrendszerűsége pedig a MÁV részéről 1,48 százalékkal, a JZ részéről 15,33 százalékkal romlott. Ami a kocsitartózkodási időt illeti, Röszkén 2.01 órával csökkent, Horgoson 1,3 órával nőtt. Röszke az engedélyre várások tekintetében is jobb eredményt könyvelhet el jugoszláv partnerénél.

A teherforgalom tervszerűsége Röszke állomáson 1,76 százalékkal volt jobb, itt azonban azt a tényt is figyelembe kellett venni, hogy a továbbítandó elegymennyiség nem a két határállomáson múlik.

A kocsikimutatások és átszállítási jegyzékek kiállítása mindkét állomáson az előírásoknak megfelelően történt.

A célkitűzések és az elért eredmények összehasonlítása alapján az 1985 második félév határforgalmi munkaversenyét *Röszke állomás nyerte.*

(gerecsei)

Miskolci járműjavító

Műszaki konferencia és termelési tanácskozások

Műszaki konferencián, illetve termelési tanácskozásokon értékelték az első negyedévben végzett munkát, majd megbeszélték a második negyedév feladatait a miskolci járműjavítóban.

Ebben az évben, 396 kocsinál végezték el a fővizsgát, *58-cal többnél, mint amit terveztek.* A teherkocsik fele a MÁV kocsiparkjához, a többi a kohászati és szállítási vállalatok üzemviteléhez tartozik. A 2 tengelyű kocsik fővizsgája némileg kevesebb volt, hasonlóan a futójavításokhoz. Az első két hónapban a teherkocsik átfutási ideje, több mint tíz százalékkal csökkent.

A második negyedévben 1344 MÁV-kocsi, 118 idegen kocsi és 37 pályafenntartási munkakocsi javítását kell elvégezni. Négy kocsi átalakítását is tervezték a második negyedévre.

Az idegen megrendelők közül, továbbra is az Ózdi Kohászati Üzemek, a Borsodi Ércelőkészítő Mű, valamint az Építőipari Szállítási Vállalat adják a legtöbb munkát. Az üzemben tovább folytatják az új típusú ütközőkészülékek gyártását és fölszerelését.

A japán vasutak dilemmája

Mi lesz a Seikan-alagúttal?

A Honshu-szigeti Tappi-fokon túli vízterület már a „repülő sárkány" birodalma, gondolták hajdan a japán halászok, amikor a vad szelek által felkavart, forgó vízfüggönyök végigsöpörtek a Tsugaru-tengerszoroson. A Tappi-fok felől végtelennek tűnő tenger horizontján csupán szép időben rajzolódnak ki — a mintegy húsz kilométerre fekvő — Hokkaido partjai.

Hokkaido, ahol az őslakónak számító ainók élnek, Japán fő szigetei közül a legészakibb, területén számos vulkán működik. Partjait öblök és félszigetek tagolják.

Leghosszabb a világon

Honshu sziget eme távoli pontján prométheuszi nagyságrendű vállalkozást vitt véghez az ember: a természet által kettéválasztott földet összekötötte a tenger alatt. A Tsugaru-tengerszoros mélyén áthaladó Seikan-alagút a leghosszabb a világon: *53 km, amelyből 23 km a tengerben, százméternyire a tengerfenék alatt megy.* Az alagutat 1985-ben fejezték be, hogy vasúti összeköttetés létesüljön a honshui oldalon Mimaya és a hokkaidói oldalon fekvő Yoshioka között. Mindamellett lehetséges, hogy egy év múlva már csak technikai csodaként fogják számon tartani. Pedig ennek a tervnek a megvalósítása húsz éven át mintegy tizenegymillió munkás erőfeszítését vette igénybe, és nyelte a pénzt. Miután azonban ténylegesen elkészült az alagút, napjainkban mind gyakrabban felvetődik egy cseppet sem mellékes kérdés: *mi legyen vele?*

A Seikan alagút ugyanis olyan zavarbaejtő technikai siker, amely nem biztos, hogy valaha is gazdaságilag életképes lesz. Az emiatt bosszankodók azt javasolják, hogy csináljanak belőle hatalmas gombatermelő pincét; mások olajtárolónak szánják. A cinikusok azt ajánlják, hogy hozzák létre benne a „pocsékolás múzeumát", ahol a semmire sem használható technikai alkotásokat mutatnák be. Végül mégiscsak vasút fog benne haladni, de üzemeltetése távolról sem gazdaságos. Miközben ugyanis a munkások az alagutat fúrták a tenger alatt, az eltelt húsz év folyamán a felszínen megváltozott a helyzet.

A Tsugaru-tengerszoros alatti alagút álma régi keletű. Az intenzív gazdasági növekedés időszakában, a hatvanas évek elején került napirendre. E korszak vezetőit az a szándék vezérelte, hogy a japán szigetcsoport négy legjelentősebb szigetét fizikailag, gazdaságilag és kulturálisan összekössék. Három szigetnek az összekapcsolása ily módon meg is történt. *A legmerészebb terv ezek közül a Honshu és Hokkaido szigetek összekapcsolása volt.*

Japánnak ezt a legészakibb szigetét hagyományosan sok hátrány érte elszigeteltsége miatt. A szállítás költséges volta miatt a termékek lényegesen drágábbak mint az ország többi részében, nem is beszélve a kedvezőtlen időjárás okozta egyéb lemaradásokról. Hokkaido lakóinak elszigeteltsége pszichológiai jellegű is: *a szigetet csak a tizenkilencedik század közepétől kezdték értékelni.* A sziget Japán teljes területének 20 százalékát teszi ki, de a lakosságnak kevesebb mint egytizede él e területen.

1954-ben a Honshut Hokkaidóval összekötő komphajó elsüllyedése több ezer ember halálát okozta. Ez az esemény azoknak az érveit támasztotta alá, akik az alagút megépítését szorgalmazták. A terv hátterében politikai ambíciók is meglapultak. Támogatta és védte a tervet *Kakuei Tanaka*, volt miniszterelnök, aki később a *Loocheed* ügyben kompromittálta magát és egy másik politikus, *Tomisaburo Hashimoto*, az akkori közlekedési miniszter, aki szintén benne volt a botrányban. A Honshu—Hokkaido alagút megépítését a szupergyors *Shinkansen expressz* vonala bővítési és korszerűsítési tervének részeként kezelték. Az első vonalat 1964-ben az olimpiai játékok alkalmából állították üzembe Tokio és Osaka között. Úgy hírlik, hogy a Shinkansen-terv, Tanaka ügyes pénzügyi spekulációinak köszönhetően, egyike volt meggazdagodása forrásának. Egy másik, az alagút építésében érdekelt politikus *Suzuki* volt, aki Nakaszonét megelőzően töltötte be a miniszterelnöki posztot. Suzuki a Shinkansent mariokai magánbirtokán akarta keresztülvezettetni Hokkaido felé.

A döntés megszületett

Az egyéni érdekek útvesztőiből való kijutás után, 1960 decemberében megszületett a döntés. A munkálatok négy évvel később kezdődtek el. Számításba véve az elérendő mélységet, vagyis a tengerfenék alatti 100 métert, illetve a tenger felszínétől számított 240 métert, a tengerszoros legmélyebb helyén, a Shinkansen sebességének megfelelő háromezrelékes lejtő biztosítása érdekében az alagutat a szárazföldön, mindkét parttól mintegy tizenöt kilométerre kellett megkezdeni. A tizenegy méter átmérőjű főalagúttal párhuzamosan egy másik, három méter átmérőjű, úgynevezett „szerviz"-alagutat is fúrtak, amely elsősorban a szellőzést szolgálja. Az alagút építése során számos nehézséggel kellett megküzdeniük. Egy alkalommal 80 tonna percenkénti vízhozamú vízbetörés 1400 méter hosszban rombolta le az alagutat és késleltette a munkálatokat hat hónapon keresztül. *A húsz év alatt harmincnégyen haltak meg különböző balesetek következtében.*

Az eltelt évtizedekben az alagút iránti érdeklődés jelentősen megcsappant. Mindenekelőtt azért, mert Japánban ebben a periódusban jóval kisebb ütemű volt a gazdasági növekedés, mint a hatvanas években. Ennek hatására a hokkaidói Shinkansen tervéről fokozatosan lemondtak. A közlekedési miniszter 1970-ben még úgy vélte, hogy Honshu—Hokkaido vonalon évente 25 millió utast fognak elszállítani. Tíz évvel később a becslések már csak 2,1 millió utas és 3,1 millió tonna áru várható elszállítását jelzik. Ugyanabban az évben a parlamenti bizottságban olyan hangok hallatszanak, hogy követelni kellene a kormánytól az alagút munkálatainak a leállítását.

Időközben ugyanis a japánok többsége Honshuról Hokkaidóra utazva, a feltételezésekkel ellentétben, kedvet kapott a repülőre: *a Tokio—Sapporo vonal a maga évi 12 millió utasával a legforgalmasabb valamennyi belföldi légijárat között.* A teherárukat vízi úton, Honshu nagy kikötőiből szállítják és az áruknak csupán 5 százaléka jut el vonaton a Tsugaru-tengerszorost átszelő komphajókra. Nagyon kétséges, hogy az alagút megnyitása megváltoztatja a kialakult szokásokat és a vasút utasokat hódít vissza a légi közlekedéstől. De valószínű, hogy ez még akkor sem következne be, ha a Shinkansen-vonal kiépülne, mivel a Tokio és Sapporo közötti útvonalat az expressz öt óra negyven perc alatt futná be, szemben az egyórás repülőúttal.

A védelmi hivatal is érdekelt volt

A Hokkaido felé vezető Shinkansen-vonal tervéről való lemondás arra indította a Japán Állami Vasutakat (JNR), hogy az alagútban normál vasúti pályát építsenek ki. *Az alagút szerepét tehát pillanatnyilag a helyi forgalom lebonyolítására kívánják korlátozni.*

Az alagút építésének a költségei *690 milliárd yenre nőttek.* A JNR már elképesztő nagyságú — 37 milliárd yenre rúgó — defecittel küszködik és most 80 milliárd yen bérleti díjat kellene fizetnie a kivitelező vállalatnak. Ezenkívül máris előirányoztak egy 10 milliárd yenes üzemeltetési deficitet. Kétségtelen, hogy a 70-es évek közepén, amikor már észrevették, hogy a vállalkozás nem lesz rentábilis, nehéz lett volna lemondani az alagútról. Évente ugyanis 2 kilométert haladtak előre és ekkorra már jelentős összegeket fektettek be. Emellett a védelmi hivatal is érdekelt volt a tervben csapatszállítási és utánpótlási okok miatt. A JNR elnöke, *Takagi*, aki ellenezte a tervet és a felavató ünnepségen sem vett részt, a parlament előtt rámutatott az alagút építésénél megnyilvánuló katonai szempontokra.

A rövid lejáratú, katasztrofális pénzügyi műveletek mellett is *a Seikan-alagút hosszabb távon esetleg nyereséges lehet.* Tervezik többek között mágnesexpressz építését, amely Sapporót négyórányi közelségbe hozná Tokióhoz. Középtávon ki lehet alakítani az alagutat sínjáró autók és kamionok közlekedtetésére, ám ez újabb 159 milliárd yen befektetését igényelné.

A japán sajtó évek óta *„fehér elefánt"*-nak nevezi az alagút tervét. A terv egyedülállóan merész volt, s az építéshez szükséges technológia kidolgozása szakértővé tette a japánokat ebben a témában. Az alagút hasznosítása érdekes nemzetközi-jogi problémákat is felvet, mivel nemzetközi nyílt vizek alatt épült.

Mindezekkel együtt úgy tűnik, hogy a japánok „befúródtak" az alagútjukkal, mert a mágnesexpressz megalkotásában ugyan előnyre tettek szert, de elkéstek a légi közlekedés fejlődésének számbavételével.

Baranyai Zoltán

Emléksorok Gagarinról

Huszonöt évvel ezelőtt, 1961. április 12-én szenzációként járta be a világot a hír, hogy emberrel a fedélzetén Föld körül kering a Vosztok űrhajó. *Jurij Gagarin*nak adatott meg, hogy valóra váltsa az emberiség régi vágyát: *utat nyitni a végtelen mindenségbe.*

A világűr kutatásában akkorra már megtették az első lépéseket: fellőtték az első műholdakat, a Luna—3 űrállomás segítségével lefényképezték a Holdnak a Földről láthatatlan oldalát, szovjet bolygóközi állomást küldtek a Vénusz felé. De ember még nem járt a világűrben.

A szovjet tudósok, mérnökök, konstruktőrök tevékenyen dolgoztak a pilóta vezette űrhajó létrehozásán. 1960-ban megalakult a 20 főből álló űrhajóscsoport, amelynek tagjait speciális kiképzésben részesítették. Májusban kiválasztották azt a hat űrhajóst, akik gyors ütemben készültek az első űrrepülésre. Köztük volt Jurij Gagarin is.

Júniusban *Szergej Koroljov* főkonstruktőr megismertette az űrhajósokkal az űrhajót. Gagarin pilótatársai mesélik, hogy amikor Koroljov először mutatta be a Vosztokot, megkérdezte, ki akar felmenni a kabinba és kipróbálni az ülést. Rövid hallgatás után Gagarin jelentkezett. Koroljov odasúgta Vaszilijev mérnöknek: — *Meglátod, ő repül elsőnek a világűrbe!* Gagarin ezalatt megilletődötten ült a székben, nem sejtve, hogy talán ebben a pillanatban dőlt el — ő lesz a világ első űrhajósa. 27 éves volt akkor . . .

1961 januárjában megtartották a csoportban az első vizsgákat. Az *„űrhajós-képesítést"* mind a hat pilóta megkapta és március végén elrepültek *Bajkonurba.* Itt jelentették be, hogy az első repülésre Jurij Gagarint választották ki. A tartalékpilóta *German Tyitov.*

1961. április 12. Bajkonur . . . Már messziről feltűnt a rakéta ég felé nyúló ezüstös teste. Hatalmas világítótoronyra emlékeztetett, a felkelő nap első sugarai viszaverődtek a hegyéről.

Következtek a búcsú pillanatai . . .

Néhány perc múlva elindult a lift az űrhajó kabinja felé. Aztán csak másodpercek maradtak, és megkezdődött a visszaszámlálás: *tíz . . . hét . . . három . . .* Az „ezüstszivar" csúcsában, a hideg fémlemezek mögött, az űrruha alatt egy ember . . . az első űrhajós, Jurij Gagarin!

— Indulás!

— *Indulás!* — hallatszik Gagarin hangja. A rakéta hajtóművének sokmilliós lóereje „megfeszül" hogy leküzdje a Föld vonzóerejét. Az „ezüstszivar" lassan leválik az indítóállványról, és megindul az égbolt felé. Sebessége egyre növekszik, majd csillogó üstökösként eltűnik a szem elől.

Amikor Gagarin az űrrepülőtérre tartott, az egyik tudós odahajolt hozzá, megölelte és megszorította a kezét. 108 perccel később ugyanaz a tudós újra megölelte Gagarint. A Vosztok űrhajó, miután megkerülte bolygónkat, a Volga vidékén, *Szaratovtól nem messze szállt le.* A repülés sikerült. Mindenki kiállta a próbát . . .



Gagarin az űrhajóban



A világ első űrhajósa családja körében

A következő években Gagarin mérnöki diplomát szerzett, jelentős része volt az űrhajósképzésben, és új űrutakra készült . . .

1968. március 27-én reggel *Novoszelovo* falu közelében a felhők közül egy vadászgép tűnt elő, szárnya többször megbillenve, a föld felé zuhant. A gép még egyszer megpróbált felemelkedni, de nem sikerült, majd hatalmas robbajjal a közeli erdőbe csapódott. Ezt megelőzően néhány perccel a repülésirányító központban közölték: *„Megszakadt az összeköttetés Gagarin gépével".*

Koroljov mondta róla: *„Ha a tudománynak szentelhette volna életét, a legjobb tudósok között tartották volna számon".*

Az ember első űrútját követte a második, harmadik, huszadik . . . ma már tízesével számoljuk azokat az űrhajósokat, akik újabb és újabb ismeretekkel gazdagították az emberiséget.

Valóra válnak Ciolkovszkij szavai: *„Bolygónk az értelem bölcsője, de nem lehet mindig bölcsőben élni . . Az ember nem marad örökké a Földön. A fény és a mindenség birtoklásáért először bátortalanul átlépi az atmoszféra határát, majd meghódítja az egész Naprendszert".*

(APN)

Napóra a ruszei múzeumban

Rusze városában, a Közlekedés és Híradás Nemzeti Múzeumában egy eredeti napórát őriznek 1866-ból.

A napórák hazája az ősi Kína és Egyiptom. Bulgáriában a napórák sokáig kevésbé voltak ismertek, mert nem volt könnyű a földrajzi szélességnek megfelelően pontos időmérők szerkesztése.

A legrégebbi napóra maradványait Bulgáriában *Plovdiv* és *Szamokov* mellett régészeti ásatások során fedezték fel. A ruszei napóra mészkőből készült, kör formában, 60 cm-es átmérővel és 9 cm-es magasságban. A kör felületének egyik fele sugárszerűen, egyenes vonalakkal van behálózva. Közepén helyezkedik el egy 20 cm-es alapú fém háromszög, amelyhez egy fémrudat hegesztettek. A napóra helyét iránytűvel állapították meg észak—dél irányban. A fém háromszögből kiálló fémrúd árnyéka alapján állapították meg az időt. Amikor az árnyék a fém háromszög mélyedésébe esett, az óra pontosan 12-t mutatott. A kör felületének másik felében magából az anyagból szép, levél formájú díszítőelemek vannak. Alattuk pedig a készítésének éve: *1866.*

A napóra története szorosan kapcsolódik az első bulgáriai vasúti vonal építéséhez (1864—1866), pontosabban a Sumen melletti Kamenjak falunál épült vasúti hídhoz. Az órát ismeretlen mester készítette az építkezésért felelős olasz mérnök megrendelésére. A napórát csaknem egy méter magas állványra helyezték az építkezés közelében, amely jó szolgálatot tett az itt dolgozó írástudatlan embereknek. *A nap árnyéka mérte a munkanap elejét és végét, reggel 6-tól este 6-ig.*

A híd felépítése után a napórát áthelyezték *Hitrino* állomására, ahol még éveken át mérte az időt, de utána, megfeledkezve róla, kirakták az állomás környéki területre. 1947-ben fedezte fel az állomás váltókezelője — *Georgi Pavlov* — egy, a történelmi értékek iránt fogékony ember, aki gondosan megtisztította és az állomás előtti kiskertbe helyezte azt. A napóra ismét éveken át vonzotta az utasok kíváncsi tekintetét, egyesek még az órájukat is hozzá igazították.

A Közlekedés és Hírközlés Nemzeti Múzeuma 1966. évi megnyitása után a Hitrino állomáson lévő napóra végre elfoglalta méltó helyét az egyedülálló kiállítási tárgyak sorában, hogy emlékeztessen az első vasútvonal építésére, amely megnyitotta a műszaki-technikai haladás felé vezető utat.

Vaszko Szavov

Hat kilométer hosszú vonat

Kazahsztánban, az Ekibásztuz-Celingrád közötti pályaszakaszon szinte hihetetlen nehéz súlyú, 43 ezer 417 tonnás szerelvény haladt végig. A 438 tehervagonból álló óriásszerelvény hossza hat kilométer, 419 méter volt, és 14 villanymozdony vitte.

A szupernehéz tehervonat pontosan a menetrend szerint érkezett a végállomásra, ahol több kisebb szerelvényre kapcsolták szét és irányították tovább különböző vonalakra.

A kazahsztáni szűzföldeken átvezető vasútvonal már régóta szolgál kísérleti célra a 9—12 ezer tonna súlyú, hosszú szerelvények vezetési módszereinek kialakításához. Voltak itt már futópróbán 20-30 ezer tonnás szerelvények is.

Természetesen, az említett terhelési rekord még egyáltalán nem jelenti azt, hogy ilyen szerelvények már holnaptól közlekedni fognak. Ez a futópróba egy lépés csupán a szupernehéz vonatok korszerű vezetési technológiájának elsajátításához.

(APN)

AKTUÁLIS PORTRÉ

Úttörővasutasból üzemfőnök-helyettes

Az úttörővasút Széchenyi-hegyi állomása még néptelen, hiszen a főszezon itt is a nyár. Az üzemfőnökség épülete felé indulok. *Hőnig Etelka* üzemfőnök-helyettest keresem, aki a nemzetközi nőnapon *Kiváló Vasutas* kitüntetést kapott.

— Kérdésem korántsem eredeti, mégis érdekel, mi vonzotta a vasúthoz?

— *Sem a közeli, sem a távolabbi rokonaim között nincs vasutas* — mondja. — *Az én sorsom is akkor pecsételődött meg, amikor 1957-ben az úttörővasúthoz szegődtem. Ide akkoriban is csak a legjobb tanulók jöhettek.* Három évig jártam ki Hűvösvölgybe, rendelkező forgalmi szolgálattevőként dolgoztam. Valamennyien nagyon komolyan vettük ezt a munkát, magával ragadott ez a világ. Az egyenruha, a vörös vasutas sapka, a játékos szolgálat lenyűgözött. *Amikor eljött a pályaválasztás ideje, nem volt kétséges, mit választok.* Abban az időben azonban még csak Szegeden volt vasútforgalmi technikum, ami azt jelentette, hogy négy éven át a családtól távol kellett élnem. Úttörővasutas pajtásaim közül tizenegynéhányan jelentkeztek velem együtt Szegedre, ez is azt bizonyította, hogy másokat is „megbabonázott" a vasút. Tanáraimra és különösen *Kenderessy Szabó Pál* osztályfőnökömre ma is szívesen gondolok vissza. Fegyelemre, kötelességtudásra, hivatásszeretetre neveltek valamennyiünket.

— Milyen állomások következtek ezután a pályáján?

— Közvetlenül az érettségi után Herceghalomra kerültem rendelkező forgalmi szolgálattevőnek. Itt tettem le a szakvizsgáimat. Később Budafok—Albertfalva, Budaörs, később Rákospalota—Újpest állomásokon teljesítettem szolgálatot. Közben az 1967-es 68-as esztendőben a MÁV Tisztképzőt is elvégeztem. Néhány évvel később a MÁV Budapesti Igazgatóságának menetirányító hivatalához (akkor még így nevezték) mentem és 1983-ig katonaiszállítmány-irányítóként tevékenykedtem. *Végigjártam a „szamárlétrát", mire 1984 tavaszán kineveztek Hűvösvölgybe üzemfőnök-helyettesnek.*

— A kívülálló számára úgy tűnik, hogy igen viszontagságos ez a pálya, sok-sok áldozatot, lemondást kíván. Mi erről a véleménye?

— Tény, hogy szórakozásra, kikapcsolódásra talán kevesebb idő jutott, mint másnak, de azért mindig megtaláltam a módját, hogy eljussak társaságba, moziba, színházba. Az is igaz, hogy a fordában dolgozó vasutas nem ismeri sem a vasár-, sem az ünnepnapokat. Én mégsem szomorkodtam emiatt. *Szerettem amit csinálok és ezért nem jelentett számomra a szolgálat lemondást. Szerencsésnek érzem magamat, amiért mindig olyan közösségbe kerültem, ahol a kollégák segítették egymást.*

— Az úttörővasútnál mi a dolga az üzemfőnök-helyettesnek?

— *Itt is a forgalmi szolgálat tartozik hozzám.* Elsősorban a felnőttek, vagyis a hét állomásfőnök munkájának az ellenőrzése a dolgom, de a gyerekekkel is szoros a kapcsolatom. Az állomásfőnökök, vagyis a felnőttek csak a háttérből irányítják a pajtásokat, hagyják, hogy a gyerekek önállóan dolgozzanak. Előfordul, hogy a pénztárnál ülő tizenéves kispajtás több mint tízezer forintot kezel. Gondoljunk csak arra, hogy az ilyen korú gyerekekre nemegyszer még kétszáz forintot sem bíznak szívesen a szülők. A nyári csúcsforgalom idején nemegyszer a felnőttek teljesítményének megfelelő munkát végeznek a gyerekek. De az tény, hogy nagy-nagy szeretettel és odaadással teszik. Jutalomnak, kitüntetésnek érzik ezt a szolgálatot. *Jómagam is nagyon örülök annak, hogy visszakerültem oda, ahonnan elindultam.*

Csik Ibolya

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

Munkáskáderképző tanfolyamon való részvételre az 1986/87-es oktatási évre

A szakszervezeti mozgalom mindig nagy figyelmet fordított a képzésre, a munkások szakszervezeti munkába való bevonására, a dolgozók vezetővé nevelésére. Ennek érdekében szerveződött a SZOT Oktatási Intézetében a munkáskáderképző tanfolyam.

A tanfolyammal kapcsolatos egyéb tudnivalók:
A tanfolyam helye: Balatonfüred, SZOT Oktatási Intézet.
A tanfolyam ideje: 1986. november 17.—1987. április 17.
Napi tanulmányi elfoglaltság: 8 óra
— A tanfolyam alatt a hallgató vállalatától átlagkeresetet kap.
— A tanfolyami ellátás térítésmentes.
— Heti hazautazáshoz az útiköltséget az intézet biztosítja.
Pályázati feltételek:
— munkásállományú vagy közvetlen termelést irányító munkakör,
— szakszervezetben vagy ifjúsági mozgalomban szerzett tisztségviselői gyakorlat,
— 35 év alatti életkor,
— egy hónapnál hosszabb időtartamú mozgalmi iskolai képzésben eddig nem vett részt.
A pályázat módja:
— Pályázhatnak egyének, illetve szakszervezeti bizottságok, párt- és KISZ-szervezetek, vállalatok, intézmények egy vagy több személlyel.
— A pályázatokat 1986. június 30-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,
— káderkérdőívét,
— az szb javaslatát, melyet a szakszervezeti bizalmi, az illetékes gazdasági vezető és a pártalapszervezet titkára aláírt.

Az egyéni pályázatokat az alapszervezetek akkor is küldjék tovább a szakmai központoknak, ha a pályázó kérelmét az szb nem támogatja.

A pályázatokat a SZOT és az iparági-ágazati szakszervezetek illetékesei bírálják el. A döntésről 1986. szeptember 25-ig a pályázók értesítést kapnak.

SZOT Oktatási Intézet igazgatósága, Balatonfüred

KITÜNTETÉSEK hazánk felszabadulásának 41. évfordulója alkalmából

Hazánk felszabadulásának 41. évfordulója alkalmából — kiemelkedő társadalmi és szakvonali munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

ÁPRILIS NEGYEDIKE ÉRDEMREND

kitüntetésben részesítette: Ádám János üzemgazd. csop. vez., Bp. Vasútig.; Csapó Gyula sínhegesztőt, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Horányi József lakatost, Nyíregyháza KÜF; Kiss Sándor oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Kontor Imre munkavez. előmunkás, Tapolca Pft. Főn.; Szilágyi János műszerészt, Szeged-Rókus MÁV BBFF; Szilágyi Sándor oszt. vez., Pécs Vasútig.; Takács István főmunkatársat, Miskolc Vasútig.; Tóth István raktárnokot, Bp. Ferencváros KÜF; Ulviczky István ügyint., MÁV Vezérig.; Vágási Ferenc ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Csárádi János főoszt. vez., MÁV Vezérig.; Németh Gyula építési igazgatót, Bp. MÁV Építési Főn. Orosházi Ferenc üzemfőn., Komárom KÜF;

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Batári Béla darukez., Záhogy MÁV Gépesített Rakodási Főn.; Busch Károly ig. helyettest, Pécs Vasútig.; Bükki János oszt. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Földi János univerzális darusjármű vez., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Geiger Péter lakatos motorszerelőt, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Szabó László esztergályost, Hatvan KÜF; Szenteleki Imre dízelmozd. vez., Szombathely KÜF; Szauervein Teréz számvit. vez., Bp. MÁV Jegynyomda Főn.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Ács János csop. vez., Debrecen Vasútig.; Becze Tibor üzemvit. üzemfőn. helyettest, Bp. Nyugati KÜF; Farkas József mozd. vez., Dombóvár Üzemfőn.; Hajós Jenő ig. helyettest, Bp. MÁV Anyagell. Ig.; Kakszi János dízelmozd. vez., Miskolc KÜF; Katavics Károly műszerész csop. vez. helyettest, Szombathely MÁV TBÉF; Kondor Károly tűzikovács csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Sipos Jánosné ügyint., MÁV Vezérig.; Somogyvári Mátyás darulakatost, Bp. Nyugati KÜF; Szabó Sándor tolatásvez., Békéscsaba KÜF; Virágos Kis Imre körzeti üzemfőn., Szentes KÜF;

A közlekedési miniszter

EÖTVÖS LORÁND-DÍJAT

adományozta: Hajnal Géza oklev. gépészmérnöknek, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Pápai István oklev. gépészmérnöknek, Bp. Vas. Tud. Kutató Int.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címben részesítette: Aknai Béla ügyint., Szolnok Jj. Ü.; Ács Ferenc segédkez., Füzesabony KÜF; Babos József lángvágót, MÁV Hámán Kató Szertárfőn.; Czóbel Márta ig. helyettest, Kaposvár MÁV Nevelőotthon; Erdőhegyi György ig. helyettest, Debrecen Vasútig.; Gálosi János szolg. főn., Bp. MÁV Balparti Épületfennt. Főn.; Gulyás István főoszt. vez. helyettest, MÁV Vezérig. Műszaki Főoszt.; Heiling Istvánné kertészeti munkavez., Kaposvár MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Kaptás István oszt. vez., Jászkisér MÁV Építőgép-jav. Ü.; Králik József előmunkást, Vác Pft. Főn.; Maróti József csop. vez., Miskolc MÁV Építési Főn.; Marton Jánosné vonalkez., Székesfehérvár Pft. Főn., Mészáros Ferenc szolg. vez., Miskolc MÁV BFF; Nagy Lajos dízelmotorszerelő csop. vez., Tapolca KÜF; Pécz Péter vill. szerelő brigádvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Sárosi János tolatásvez., Békéscsaba KÜF; Simon Iván csop. vez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Szabó Gyula oszt. vez., Szeged Vasútig.; Takács Istvánné segédraktárnokot, Komárom KÜF; Tóth László mozdonyvez., Záhony Üzemig.; Veres János kocsimestert, Debrecen KÜF; Zentai Béla főmunkatársat, Bp. MÁV Anyagell. Ig.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Antal László kocsifűtés- és világítás-szerelőt, Kaposvár Üzemfőn.; Baranyi Imre részlegvez., Bp. Vasútig.; Barna Ferenc géplánctvez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Csoma Vilmos tolatásvez., Rákosrendező KÜF; dr. Dudás József oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Fancsali Ferenc lakatos csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Farkas Antal asztalost, Szeged KÜF; Farkas Cs. Imréné csop. vez., Szeged KÜF; Fábián András előmunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.; Fényes Józsefné munkaügyi vez., Pécs MÁV Oktatási Főn.; Forrás Ferenc kábelhálózati karbantartót, Landler Jenő Vill. Vonalfőn.; Goldgruber Pál szb-titkárt, Bp. Ferencváros KÜF; dr. Győrffy Ákosné ügyvit. dolg., Vasutasok Ált. Biztosító Egyesülete; Hegedűs Zoltán targoncavez., Záhony Üzemig.; Holp József hegesztő csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Ifi Géza váltókez., Nyíregyháza KÜF; Kaiser János műszerész csop. vez., Pécs MÁV BBFF; Kónya Ferenc művez. Debrecen MÁV Gondnokság; Kóti Miklós kocsilakatos csop. vez., Püspökladány KÜF; Kovács Mihályné ügyint., Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Kurucz László lakatos csop. vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Lesták Pál lakatost, Bp. MÁV Hídépítési Főn.; dr. Makó Dénesné anyaggazdálkodót, Győr KÜF; Meszes István dízelmozd.-vez., Szombathely KÜF; dr. Novák László igazgató-főorvos h., Pécs MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Oldal József vízvezeték-szerelő szakmunkást, Bp. MÁV Épületfenntart. Főn.; Palotai László dízelmozd.-szerelőt, Cegléd KÜF; Pálfi György építésvez., Bp. MÁV Jobbparti Épületfenntartó Főn.; Szabó Géza szerszámgépjav. csop. vez. Északi Jj. Ü.; Szabó Miklós pályamunkást, Debrecen Pft. Főn.; Sziklai László oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Tarjányi László mozd. vez., Kecskemét KÜF; Tóth József tartalékost, Hatvan KÜF; Tóth József előmunkást, Debrecen MÁV Építési Főn.; Tukarcs Jánosné rakt. kez., Bp. Keleti Szertárfőn.; Varga László tolatásvez., Miskolc KÜF; Varga Tibor ügyint., Záhony Üzemig. Központi Szerve; Wojtekovits Ferenc ügyint. MÁV Vezérig.



Dr. Tóth László államtitkár átnyújtja a kitüntetést Szenteleki Imrének, a szombathelyi körzeti üzemfőnökség dízelmozdony-vezetőjének

(Laczkó Ildikó felvétele)

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Adamik János gépjárművez., Szentes MÁV Építési Főn.; Deák Sándor pályamunkást, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Fehér Istvánné betan. műszerészt, Északi Jj. Ü.; Gál László pályamestert, Szolnok Pft. Főn.; Gulyás József vez. váltókez., Bp. Keleti KÜF; Juhász Kálmán tolatásvez., Mátészalka KÜF; Major Károly üzemfőn., Szerencs KÜF; Majoros Andrásné ügyint. Bp. MÁV-Kórház és Közp. Rend. Int.; Máté József mozdonyvez., Sopron Vont. Főn.; Oláh János oszt. vez. Szeged Vasútig.; Pokol Attila vezénylőtisztet, Záhony Üzemig.; Rajtmár Miklós pol. munkatársat, Nyíregyháza KÜF Szakszerv. Biz.; T. Szabó János tolatásvez., Kazincbarcika KÜF; Szolnoki Jánosné szertárfőnököt, Vác Szertárfőnökség.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Bakony János motorszerelő csop. vez., Zalaegerszeg KÜF; Bank István külső rakt. kezelőt, Kaposvár Szertárfőn.; Baranyi István lakatost, Landler Jenő Jj. Ü.; Barna István vonalgondozót, Hatvan-Salgótarjáni Pft. Főn.; Bárány Antal keresk. oktatót, Szolnok KÜF; Béli János vez. mérnököt, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Bischof Antal személyzetirányítót, Pécs Vasútig. Üzemirányító Közp.; Bódi Ferenc felépítm. munkavez., Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Császi Ferenc műszerészt, Szolnok MÁV BFF; dr. Domby Zoltán sebész szakfőorvost, Szombathely MÁV Ter. Egészségügyi Közp. Rend. Int.; Földy Barnabásné ügyint., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Filó József rakt. kez. Vác Szertárfőn.; Frank Lajos üzemviteli elemzőt, Szeged Vasútig. Üzemirányító Közp.; Gyarmati Károly vonalgondozót, Kecskemét Pft. Főn.; Győri Kálmán pályamunkást, Kisújszállás Pft. Főn.; Gyuráky József ügyint., Celldömölk MÁV Építési Főn.; Hornyai József szakmunkást, Miskolc Vill. Vonalfőn.; Jándi Ferenc műsz. előadót, Bp. MÁV TBKF; Kapus Mátyás hegesztőt, Bp. MÁV Hídfenntartó Főn.; Karácsony Tamásné ügyint., Miskolc Pft. Főn.; Káldy Lászlóné rakt. kez., Hegyeshalom Szertárfőn.; Kántor Béla szakmunkást, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Kindák Mihály targoncavez., Záhony Szertárfőn.; Kiss Gyula oszt. vez., Szolnok Jj. Ü.; Kiss Tibor pol. munkatársat, Vasutasok Szakszervezete; Kondrát Bertalan előmunkást, Miskolc MÁV Építési Főn.; Mokher József kárpitost, Dunakeszi Jj. Ü.; Molnár Géza vágánygond., Bp. Angyalföld Pft. Főn.; Molnár Mihály mozd. vez., Vésztő KÜF; Mucsi Sándorné számvit. vez., Szentes KÜF; Nagy Lajos mozd. vez., Balassagyarmat KÜF; Nagy Lajos főpályamestert, Dunaújváros Pft. Főn.; Papp György Vonatvez., Békéscsaba KÜF; Papp László vill. szerelő csop. vez., Tapolca KÜF; Retter Pál kőművest, Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Sallai László rendszerszervezőt, Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Schreiner Ferenc sínhegesztőt, Pécs Pft. Főn.; Simon József szakági beruházót, Bp. MÁV Beruházási Iroda; Somogyi László pályamunkást, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Szabó Gyula rakt. kez., Püspökladány Szertárfőn.; Szabó Imre ügyint., Bp. Vasútig.; Szabó József pályamunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Szabó József kovács csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Szabó Kálmán csapatvez. előmunkást, Bp. MÁV Építési Főn.; dr. Szabó Klára belgyógyász szakorvost, Szeged MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Szabó Pálné számvit. ügyint., Záhony MÁV BBFF; Szabó Sándor pályamunkást, Veszprém Pft. Főn.; Szkurka János főmunkatársat, MÁV Vezérig.; Szurovcsják László lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Takács Lajos csop. vez. előmunkást, Dombóvár Pft. Főn.; Takács Miklós térfőnököt, Bp. Kelenföld KÜF; dr. Tallósy Imre adjunktus szakorvost, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Tarr Miklós főpályamestert, Pápa Pft. Főn.; Varga Károly ügyint., MÁV Vezérig.; Vass László kocsivizsg., Dunaújváros Üzemfőn.; Vetési Tibor mozd. irányítót, Debrecen Vasútig.; Virág Miklós vezénylőtisztet, Miskolc KÜF; Virág Miklósné takarítónőt, Bp. Máv Oktatási Főn.; Woinisek Mátyás csop. vez., Tatabánya Vill. Vonalfőn.

KITÜNTETÉSEK

a forradalmi ifjúsági napok alkalmából

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából kitüntetési ünnepséget rendeztek március 20-án a MÁV Vezérigazgatóságon. Az ünnepségen *Vizsy Ferenc*, a Vezérigazgatóság KISZ-bizottságának titkára mondott köszöntőt, majd *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója adta át a kitüntetéseket.

Kiemelkedő szakvonali- és társadalmi munkájuk elismeréseként a közelekedési miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Boros Pál könyvkötőt, Bp. MÁV Jegynyomda Főn.; Csabai Tibor blokklakatos csop. vez., Bp. MÁV TBÉF; Dikházi Tibor műszerészt, Miskolc MÁV BBFF; Faragó Ferenc vill. mozd. szerelőt, Szolnok KÜF; Faragó János motorvez., Pécs KÜF; Farkas László dízelmozd. vez., Békéscsaba KÜF; Fazekas Gábor fizikai csop. vez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Kerek László alvázlakatost, Debrecen Jj. Ü.; Marton István pályamunkást, Sopron Pft. Főn.; Mészáros Gyula lakatost, Záhony Üzemig.; Molnárné Bacsa Judit raktárnokot, Rákosrendező KÜF; Perger Imre csop. vez., MÁV Vezérig.; Roja István vill. mozd. vez., Miskolc KÜF; Sallai Mihályné műsz. ügyint., Bp. MÁV BBFF; Varga Zoltán építésvez., Szentes MÁV Építési Főn.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Balogh Tibor dízelmozd. vez., Szentes KÜF; Csontos János mozd. vez., Debrecen KÜF; Nagyfi János művez., Bp. Kelenföld KÜF; Terényszki Erzsébet bérelszámolási ellenőrt, Bp. Vasútig. Számviteli Főn.; Veres János szekrénylakatos csop. vez., Szolnok Jj. Ü.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Bagi László gépkez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Balogh Gáborné ügyint., Dombóvár MÁV Fatelítő Főn.; Banka Ferenc anyaggazdálkodót, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Borsányi Csaba ügyint., Bp. Vasútig.; Csoma András ügyint., Miskolc Vasútig.; Csipakné Polovi Erzsébet belsőellenőrt, Kiskunhalas KÜF; Deák Katalin ügyint., Bp. Vasútig. Számviteli Főn.; Esek László műszerész csop. vez., Bp. MÁV TBÉF; Fekete József vezénylőt, Záhony Üzemig.; Frank Katalin raktárkez., Győr Szertárfőn.; Gál István kocsivizsg., Záhony Üzemig.; Gál Sándor vill. szerelő szakmunkást, Bp. VATUKI; Gelencsér Mária vonatvez. jegyvizsg., Nagykanizsa KÜF; Gulyás Mária pénztárátadót, Szeged KÜF; Guthy Csaba rendelk. forg. szolg. tevőt, Bp. Nyugati KÜF; Halász József vonalgond., Bp. Ferencváros KÜF; Heim Tamás vill. mozd. vez., Cegléd KÜF; Hipszki Illés kocsivizsg., Hatvan KÜF; Horváth János vonatvez., Celldömölk KÜF; Kern László gazd. ig., Szombathely Jj. Ü.; Kinyik József vill. mozd. vez., Nyíregyháza KÜF; Lukács Zoltán ügyint., Debrecen Vasútig.; Mihácsi Gábor ügyint., Szombathely Vasútig.; Molnár Lajos lakatost, Bp. Keleti Vill. Fenntart. Főn.; Nagy Róbert forg. szolg. tevőt, Dombóvár Üzemfőn.; Rozsnyói Gáborné folyamatszervezőt, Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Soós Gyula tehervágánygépkocsi-vez., Kiskunhalas Pft. Főn.; Szabadkai János vill. járműszerelőt, Északi Jj. Ü.; Szeremata Gábor ügyint., MÁV Vezérig.; Szücs Gábor ügyint., MÁV Vezérig.; Tihanyi József fizikai csop. vez., Bp. MÁV Jobbparti BBFF; Vida Péter munkavédelmi főell., Vasutasok Szakszervezete; Zsebe József szerszámlakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.



Dr. Bajusz Rezső átadja a kitüntetést Vida Péter munkavédelmi főellenőrnek

(Lackó Ildikó felvétele)

Ellentetes pólusok között

Szertefoszlott anyagi érdekeltség

Élénk érdeklődéssel, határozott véleménynyilvánításokkal. kritikus hangvétellel zajlottak le a szentesi építési főnökségen a demokratikus fórumok, a szocialista brigádvezetők tanácskozásai, a kollektív szerződés megvitatása. a műszaki konferencia és a termelési tanácskozások.

Az egyik póluson az eredmények. a munkáskollektívák tettei sorakoznak, amelyekről *Asztalos József* igazgató így számolbe:

— A VI. ötéves terv időszakában évről évre fokozódó gazdasági nehézségek között kellett dolgoznunk. A nehézségeket szervezési és irányítási munkánk hatékonyságának a növelésével sikerült leküzdeni. *A tervidőszakban kiváló szinten végeztük munkánkat. Vágány-korszerűsítési terveinket minden évben túlteljesítettük.* Megépítettünk 229,4 kilométer vágányt és kicseréltünk vagy új építésként beépítettünk 213 csoportkitérőt. Építési technológiánkban tovább növekedett a gépesítés, amelynek eredményeként lényegesen lecsökkent az élőmunka-ráfordítás. A városföldi kötő- és szerelőtelepet az ország legnagyobb és legjobban gépesített telepévé fejlesztettük.

Az 1985. évi 536 milliós teljes keresztmetszetű befejezett termelésünkön *65 millió forint eredményt értünk el.* Valamennyi munkánkat a gépekkel. a szállítószerelvényekkel és a vágányzári idővel való takarékosság jellemezte. A vágányzári időnek csak a 78 százalékát vettük igénybe. Munkánkkal minimálisra csökkentettük az építés forgalmat zavaró hatását. A téli idő beálltával az általunk munkába vett pályaszakaszokon sehol sem maradt sebességkorlátozásos rész. Munkáslétszámunkat sikerült szinten tartani, ezen belül pályamunkáslétszámunkat még némileg növeltük is.

Az elmúlt évben a rendelkezésre álló munkabérnek *kereken 12 százalékát* teljesítményre ösztönzéssel célprémiumként fizettük ki, amely meghaladta a 6,7 millió forintot. Ez azt jelentette, hogy minden egyes fizikai munkásnak átlag 8900 Ft teljesítményprémiumot fizettünk ki.

A szocialista munkaversenyben részt vevő brigádjaink teljesítménye kiemelkedő volt. A brigádoktól minden támogatást megkaptunk, ha nehéz feladatok megvalósításában segítséget kértünk tőlük.

A brigádvezetők tanácskozásán nyomott volt a hangulat az év végi nyereségrészesedés elmaradása miatt. Rendkívül zavaró és kedvezőtlen, hogy az 1985-ben gondosan kidolgozott és az anyagi érdekeltséghez igazított szakszolgálati értékelési szabályzatot a MÁV új versenyszabályzata miatt nem alkalmazhattuk, pedig egyszerű technikai megoldással tökéletesen beilleszthető lett volna az egységes eljárási szabályzat 400 pontos rendszerébe. *Az egységes eljárási szabályzat alultervezésre ösztönöz.* Az építési szakszolgálat versenyszabályzata kevesebb szubjektív elbírálási lehetőséget tartalmazott.

Az egységes eljárási szabályzat a középszervi szakszervezeti testületi döntést egy tollvonással érvénytelenítette. az üzemi demokráciát leértékelte és a dolgozókra demoralizárólag hatott. Ilyen esetek nyomán valóban megkérdőjelezhető a demokratikus fórumok hatékonysága.

Az építési főnökségek és üzemek már 1985-ben is nyereségérdekeltségi rendszerben dolgoztak. de a jó eredményekért és a MÁV veszteségeit mérséklő tevékenységükért *elismerést nem kaptak.* A szentesi építési főnökség fennállása óta az elmúlt évben a legnagyobb nyereséget produkálta. A jó munka elismerése mégis elmaradt. Miért? Valamennyi főnökségnél és üzemnél megkérdezték a fórumokon, hogy miért nem lehet bevezetni a 40 órás munkahetet, amikor itt saját erőből megoldható a munkaidő-csökkentés. Ugyanakkor az üzemvitelnél adott a lehetőség, pedig ott jelenleg is nagy túlóragondok vannak.

Zsilákné Garaczi Katalin békéscsabai főbizalmi, az egész szolgálat véleményét fejezte ki:

— A munkásszállítás térítésének bevezetése elfogadhatatlan a dolgozók részéről. A változó munkahelyek önmagukban is fokozott terhelést jelentenek. A várható térítés máris feszültséget teremtett az érintett munkabrigádoknál. *Nem értünk egyet a térítés bevezetésével azért sem, mert a vasút egyébként is díjmentes munkába járást biztosít dolgozói számára.* A csoportos gyülekezőhelyről való munkásszállítás autóbusszal vállalati érdek.

A szentesiek kritikai észrevételei az egész szakszolgálat véleményét tükrözik. A vasútépítők érdekei sem lehetnek tizedrangú kérdések, mert munkájukkal a vasút alaptevékenységének a feltételeit biztosítják. Háttérbe szorításuk a MÁV kitörési stratégiájának gyenge pontja lehet.

Fogas Pál

Vasutasétterem Tapolcán



A tapolcai vasútállomás szomszédságában március 7-én átadták az ezeradagos konyhát és éttermet. A MÁV 26 millió forintért építette az új létesítményt, hogy kulturált étkezési lehetőséget tudjon nyújtani a vasutasoknak. A konyha néhány helyi vállalat megrendelését is kielégíti.

(Mátételki András felv.)

Hárman kitüntetéssel végeztek

A MÁV Tisztképzőben befejeződött az állomásfőnöki tanfolyam

A *MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben* az elmúlt év januárjától szerveztek forgalmi oktató- vezénylő- és ktg-tiszti, menetirányítói és állomásfőnöki tanfolyamokat. E továbbképzés célja az, hogy a résztvevőknek bővüljenek szakmai ismereteik és megismerkedjenek az új szervezési intézkedésekkel.

Az intézetben március 7-én tartották a második állomásfőnöki tanfolyam záróünnepségét, amelyen megjelent a szakágak vezetőin kívül *Fodor István*, az intézet megbízott igazgatója is.

Fehér László, az üzemviteli főosztály helyettes vezetője értékelte azt a munkát, amelyet az állomásfőnökök végeznek a szolgálati helyeken. Elmondotta, hogy a követelmények a jövőben még nagyobbak lesznek. s ezzel együtt megnő az állomásfőnökök felelőssége is.

Ezután *Polyhos Mihály* tagozatvezető ismertette a tanulmányi eredményeket, dicsérte a hallgatók szorgalmát, hiszen az osztályátlag 4.06 volt. Hárman kitüntetéssel. heten jeles rendűen, tizenegyen jó és ugyancsak tizenegyen közepes eredménnyel fejezték be a tanfolyamot. A kitüntetettek között volt *Kovács Tibor*, a Nyugati pályaudvar állomásfőnök-helyettese, *Dul László* szabadszállási és *Fejes Lajos* barcsi állomásfőnök. A teljesség igénye nélkül érdemes kiemelni a jeles rendű *Balogh Zoltán* ferencvárosi, *Bolla Lászlóné* angyalföldi, *Kiss József* vésztői, *Tukarcs János* karcagi és *Pukánszki Ferenc* orosházi főnököket. illetve helyetteseket.

A tanfolyam résztvevőinek tizenkét tantárgyból kellett vizsgázniuk. A gyakorlati foglalkozásokat Ferencvárosban, a helyelosztó és információs központban, valamint a GySEV-nél tartották.

Az intézet a kiemelkedő eredményt elért hallgatókat pénzjutalomban részesítette. Az ünnepség végén *Bolla Lászlóné*, angyalföldi állomásfőnök mondott köszönetet társai nevében az előadóknak. tanároknak fáradozásukért. és a lehetőségért, hogy részt vehettek ezen a tanfolyamon. Ezután az ország különböző vasútállomásain nagyobb tudással. felelősséggel teljesítenek majd szolgálatot.

Sz. B.



Bolla Lászlóné a tanfolyam hallgatói nevében mond köszönetet a tanároknak

(Kovács István felvétele)

Küzdelmes öt év után

Örömök és gondok Debrecenben

A debreceni körzeti üzemfőnökség a VI. ötéves terv első évében alakult. Az eltelt öt esztendő eseményeiről, gondjairól *Papp Sándor* üzemfőnökkel beszélgettünk.

— Nehéz, küzdelmes öt év van mögöttünk — mondja. — Közismertek a gazdasági nehézségek és a vasút bajai. Ezek természetesen a mi munkánkat is nehezítették. Szerencsére számíthattunk az itt dolgozó vasutasok szorgalmára, lelkiismeretes szolgálatára. Az 1982 szeptemberében végrehajtott személyszállítási tarifaemelés miatt a fizető utasszám több mint 12 százalékkal esett vissza. *Szerencsére kedvezőbben alakultak az áruszállítási teljesítmények.* A növekedés üteme 1981-hez viszonyítva meghaladta az öt százalékot. A tehergépkocsik statikus terhelése a tervidőszak végére 6,6 százalékkal növekedett. Javult a mozdonyok üzemkészsége, kihasználtsága is.

— Milyen volt a költséggazdálkodás?

— *Önköltségi tervünket* — a korrekciók figyelembevételével — 97,9 százalékra teljesítettük. A bruttó költségmegtakarításunk értéke öt év alatt 56,4 millió forint volt. Igyekeztünk a költségeket a teljesítményekkel arányosan felhasználni. Az üzemeltetési költségkeret 99,6 százalékos teljesítése például tízmillió forint megtakarítást jelentett. Az üzemszünetek alkalmazása öt év alatt 8,6 millió forint (üzemanyag és munkabér) megtakarítást eredményezett.

— Mi az, amivel nem elégedett az üzemfőnök?

— *Nem vagyok elégedett a személy- és tehervonatok menetrend szerinti indításával, az utazási körülményekkel, a kocsitartózkodási idővel.* Az ezeket az eredményeket szemléltető mutatók az öt év alatt alig változtak. Sajnos a baleseti statisztikánk sem ,a legkedvezőbb. A tárgyi balesetek száma ugyan csökkent, de a halálos és csonkulásos üzemi baleseteké nem. Az öt év alatt csak 1983-ban és 1984-ben nem volt halálos baleset. Ez arra figyelmeztet bennünket, hogy szigorúbban ellenőrizzük a munkavédelmi szabályok betartását, szilárdítsuk a fegyelmet.

— Milyen a kapcsolatuk a fuvaroztatókkal?

— *Nagyon jó a kapcsolat. Mi mindig fontos feladatnak tartottuk a piackutatást, a szállíttatókkal való kapcsolatok erősítését.* A kocsihiány enyhítése érdekében eredményesen propagáltuk a konténeres szállítási lehetőséget is. Az exportszállítmányoknak pedig mindig zöld utat biztosítottunk.

— Mit tettek a teljesítmények növelése érdekében?

— A legfontosabb a teljesítménybérezés kiszélesítése volt. *Amíg 1981-ben az üzemfőnökség területén 250 vasutast foglalkoztattunk teljesítménybérben, addig 1985-re ez a szám már négyszázra emelkedett.* Jelenleg a fizikai létszám 30 százaléka dolgozik teljesítménybérben. Ezáltal hatékonyabb lett a vonatok rendezése és tisztábbak a személyvonatok is. Ebben az évben mindent elkövetünk, hogy tovább javuljanak a minőségi mutatók, teljesítsük a terveket, hiszen nem mindegy, hogy milyen eredménnyel zárjuk a VII. ötéves terv első évét.

Simon Ödön

CNC-vezérlésű csúcseszterga a szolnoki járműjavítóban

Január második felében a Szolnoki Járműjavító Üzem CNC-vezérlésű esztergagépet vásárolt. Ezzel lehetővé vált a korszerű forgácsoló technológia bevezetése. A SZIM gyártmányú csúcseszterga eddig is egyértelműen bizonyította, hogy lényegesen termelékenyebben dolgozik, mint a hagyományos esztergagép.

A beüzemelés után várhatóan egyharmadával emelkedik a termelékenység, és ez jelentősen hozzájárul a forgácsolókapacitás bővítéséhez.

A jegyvizsgáló monológja

Varga Zoltán jegyvizsgáló, kocsordi lakos, ezen a napon is korán ébredt. 1962 óta vasutas.

„Az asszony ébred előbb, szegény úgy megszokta már, hogy akkor se szól, ha éjszaka kettőkor kelünk. *Nem szoktak beszélni róla, de a vasút nem lenne meg a vasutasfeleségek nélkül.* Este már elég későn érek haza. Most reggel 5.42-kor indulunk Nyíregyre, de 50 perccel előtte már ki kell állni a vonathoz. Aztán még visszajövök Mátészalkára, onnan bemegyek Debrecenbe, át Nyíregyre. Van úgy — és nem is ritkán —, hogy megjárom közben Zajtát, Csengert. Előfordul persze, hogy távolabbra kell menni. Mégis meg lehet szokni ezt az életet.

Az én korosztályom még nem úgy lett vasutas, hogy elment, jelentkezett jegyvizsgálónak, levizsgázott és felvették. A vasutasságnak valamikor nagy rangja volt. Vasutasnak lenni biztos nyugdíjas állást jelentett. Mi még krampácsolóként kezdtük. Ha jól emlékszem 4,60 filléres órabérért.

Közel van Szalka, Kocsordon kicsit hagyomány is ez, a vasúthoz szegődni. Nekem lányaim vannak, így aztán ezt a hagyományt már nem adom, *de huszonnégy-huszonöt éves szolgálat után is azt mondom, hogy nagyon jó volt az a rendszer, amikor a vasútról nekünk mindent meg kellett tanulnunk.* Igazából össze se tudnám számolni hirtelenjében, hány tanfolyamon vettem részt. Nem is volt az akkor olyan egyszerű, hogy valakiből vonatvezető, jegyvizsgáló lehessen.

Sokszor kérdezik, hány kilométert tettem meg eddig. Nem számoltam, de azt hiszem, elmehetnék többszörös űrhajósnak. És amikor két út között várakozunk, az ember megebédel, vacsorázik, harap valamit, vagy — erre ritkán van idő — pihen valamennyit. Ma is azt mondom, nincs két egyforma út, ahogyan nincs két egyforma utazás sem. Csak a tegnapról: egy részeg ember verekedni akart, amikor megmondtam neki, hogy rossz vonatra szállt. Nem rajtunk múlott, nem a vasúton, hogy néhány órával később talált csak haza. Valamikor egy ilyen vita alkalmából, a jegyvizsgáló pártjára álltak az utasok. Manapság a jó érzésű utas legfeljebb hallgat, az unatkozó már csak a műsor kedvéért is a jegyvizsgáló ellen beszél.

Azt tőlem senki nem kérdezi meg, milyen energiából teljesítem azt a plusz száz órát egy hónapban. Azt sem tudják, hogy manapság nem két-három kocsit visz egy-egy jegyvizsgáló, hanem (mert kevesen vagyunk) alkalmasint hatot. *Valamikor úgy tanultam, hogy igenis felelős vagyok az utas közérzetéért, de hat kocsiban ez lehetetlen.* Könnyebb lenne, ha az utazók akarnának a vasutas partnereivé lenni. Nem tudom milyen érzésekkel menne be a munkahelyére valakim. ha az a hit élne benne, ő itt a közellenség. Mi ezt néha így érezzük. Pénteken. hétkezdéskor. vagy a diákkocsikban. Nézze, én felszállok ma — átlagot mondok — tíz vonatra. Felelős vagyok érte. Nyilvánvaló, hogy a majd negyedszázados vasútashűség után szeretném úgy csinálni a dolgom, hogy ne érhesse szó a ház elejét.

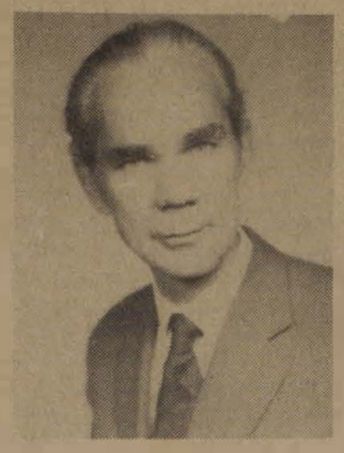
Nem védem azokat a kollégákat, akik esetleg most kerültek a vasúthoz. akik nem járták ki a vasutasiskolát, akiknek az utas nem több, mint egyféle munkatárgy. De visszasírom azt az időt. amikor a jegyvizsgáló, meg az utas valóban együtt indult el valahová. Elhiheti nekem, hogy ez nem panasz, hanem az általános jó érzéshez szolgáló kívánság. Valamikor éjfélkor majd lefekszem, valamiképpen megnyugszom a néhány feleslegesen ingerült vita után. Valamit elmesélek a feleségemnek, de az is lehet, hogy nem fejezem be a történetet, mert három órára fel kell húzni a vekkert . . .

Feljegyezte: **Bartha Gábor**

(Megjelent a Kelet-Magyarország című lapban)

Negyvennégy év és négy hónap után

Nyugalomba vonult a szegedi VBO vezetője



Fügedi József, a szegedi igazgatóság osztályvezetője tavaly december végétől nyugdíjas. Édesapja pályaőr volt, s közvetlen családi körében hatan voltak vasutasok. A mai Orosházaalsó megállóhely őrházában laktak. Alig érte el az ablakot, de már csodálattal nézte az őrháznál megálló, majd lassan pöfékelve tovább induló vonatokat. Aztán családjával Erdélybe került.

Még csak tizenhat éves amikor a Nagyváradhoz közeli Váradlesen felvették a vasútra, a pályafenntartáshoz. Fiatal segéderőként foglalkoztatták, de minden vágya az volt, hogy a forgalomhoz kerüljön. Ez 1943-ban teljesült Kolozsvárott. Itt tette le a távirdavizsgát. itt járt segédtiszti tanfolyamra, majd utána forgalmi szolgálattevő lett. Aztán jött a háború, a hadifogság, ahonnan 1947-ben került haza, Nagyszénásra.

Először Csorváson volt forgalmi szolgálattevő, majd a tisztképző elvégzése után Békéscsaba következett, ahol vezénylő és oktatótiszti feladatokat is ellátott. 1956 nyarán a szegedi igazgatóságra helyezték. A forgalmi osztályon kocsiintéző, majd személyzetis. Két évvel később, 1958-ban átkerült a VBO-hoz, ahol nyugdíjazásáig dolgozott. Hét évig forgalmi ellenőr, majd egy évtizeden át balesetvizsgáló, 1976-tól pedig osztályvezető. Közben tanult, képezte magát, közlekedés-üzemmérnöki diplomát szerzett.

— *Negyvennégy évet és négy hónapot töltöttem a vasútnál* — emlékezik. — Ez idő alatt azt csinálhattam, amit szerettem. Életem nagy részét az emberek nevelésével, oktatásával töltöttem. Ide számítom azt a 27 évet is, amit a VBO-nál dolgoztam, hiszen e munkakörömben is emberekkel kellett foglalkoznom.

A VBO-nál havonta 17-18 napot töltött a szolgálati helyeken sokszor két-három napot is távol a családtól. Az igazgatóság valamennyi szolgálati helyét bejárta. Úgy ismeri az állomásokat, mint a tenyerét. Ismeri a vasutasok gondjait, örömeit.

— *Ma egy balesetvizsgálónak már nem elég csupán a forgalmi szabályokat ismerni* — folytatja Fügedi József. — A modern technika, a vonatközlekedést szabályozó állomási és vonali berendezések, nagyobb tudást igényelnek a beosztottól és a vezetőtől egyaránt. A baleseteket csak fegyelmezett, az utasítások szellemében végzett munkával lehet megelőzni. A helyi vezetőknek sokkal igényesebbeknek kell lenniök a munka számonkérésénél.

Fügedi József nemcsak a mindennapi munkában, hanem a közéletben is szerepet vállalt. Volt pártcsoportbizalmi, propagandista, tíz évig az alapszervezet szervező titkára. Munkáját felettesei is elismerték. Több kitüntetés, köztük a Munka Érdemrend arany fokozata, az Érdemes és a Kiváló Vasutas tulajdonosa.

— Mivel tölti nyugdíjasként napjait?

— Ma nincs sokkal több időm, mint korábban. *Huszonöt éve a lakóbizottság elnöke vagyok.* A különböző ügyekben sok hivatalban kell kilincselnem. A közelmúltban megalakult vasutas nyugdíjasok pártalapszervezetének titkára lettem. Azért több idő jut már a családra is. A feleségemmel többször kimehetünk a kertbe, és gyakrabban szeretnénk utazni is . . .

Gellért József

Vörös Vándorzászlót kapott a miskolci KISZ-bizottság

A közelmúltban ifjúsági nagygyűlést rendeztek Miskolcon, a Tiszai pályaudvar szociális épületében. *Tóth Tibor,* a miskolci igazgatóság KISZ-bizottságának titkára emlékezett meg a tavaszi történelmi évfordulókról. majd kitüntetések átadására került sor.

A KISZ Központi Bizottsága az eddigi eredményes munkáért a *Vörös Vándorzászlót* adományozta a miskolci KISZ-bizottságnak, amelyet *Szabó Aladár,* a Borsod Megyei KISZ-bizottság titkára adott át Tóth Tibornak.

Kiváló KISZ-szervezet zászlóval tüntették ki az osztószertár-főnökség KISZ-alapszervezetét. Ezen kívül két alapszervezet kapta meg a KISZ KB Dicsérő oklevelét.

Három fiatal vehette át az ünnepségen az aranykoszorús KISZ-jelvényt, kettő pedig a KISZ KB Dicsérő oklevelét. Ketten Kiváló Munkáért kitüntetést kaptak. Összesen tizennyolcan részesültek vezérigazgatói, illetve igazgatói elismerésben.

Az ünnepség a MÁV Koncert Fúvószenekar műsorával zárult.

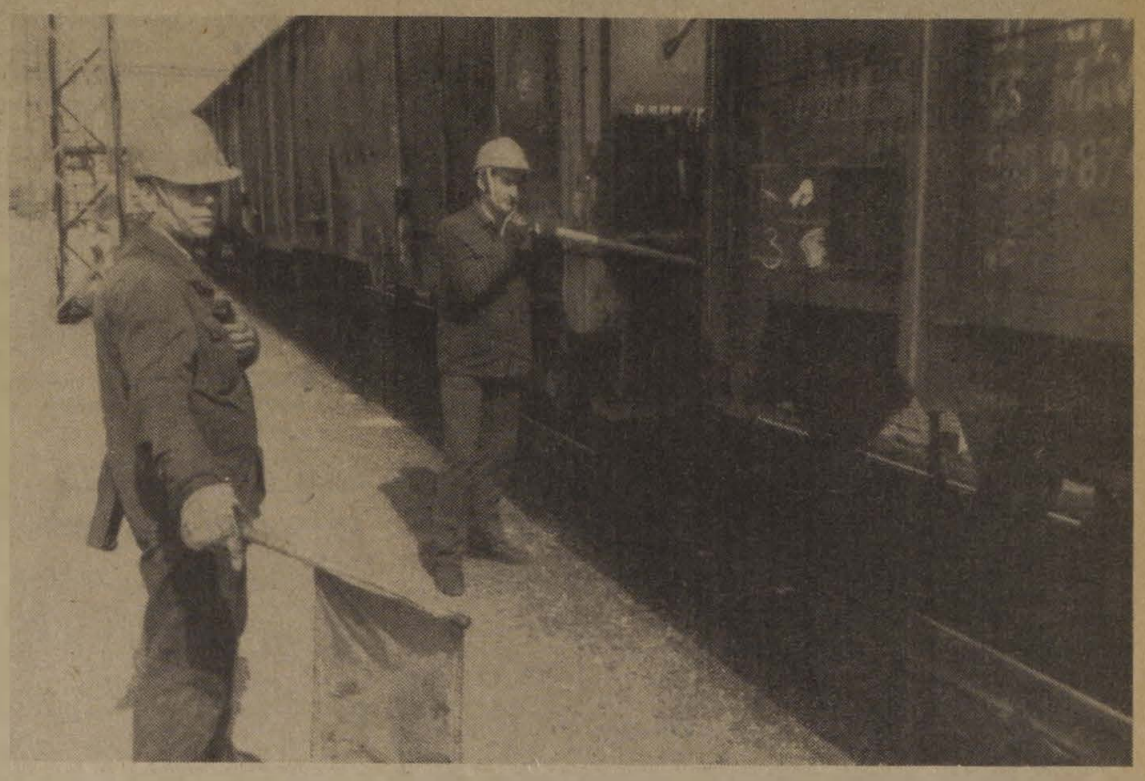


Tóth Tibor büszkén mutatja a vándorzászlót

A Bicskéig, Érdig, Tárnokig terjedő, a Déli pályaudvart is magába foglaló kelenföldi körzeti üzemfőnökségen 1985. április elsejével vezették be a közvetlen elegytovábbításban, illetve a személyszállításban érdekelt dolgozók nagyobb teljesítményekre serkentő bérezési rendszerét. Az eltelt egy év tapasztalatairól beszélgetünk *Pásztor Imre* üzemfőnökkel és *Tézsla Józseffel,* Kelenföld állomásfőnökével.

Több feldolgozott elegy, javuló menetrendszerűség

A kelenföldi körzeti üzemfőnökségen bevált a teljesítménybérezés

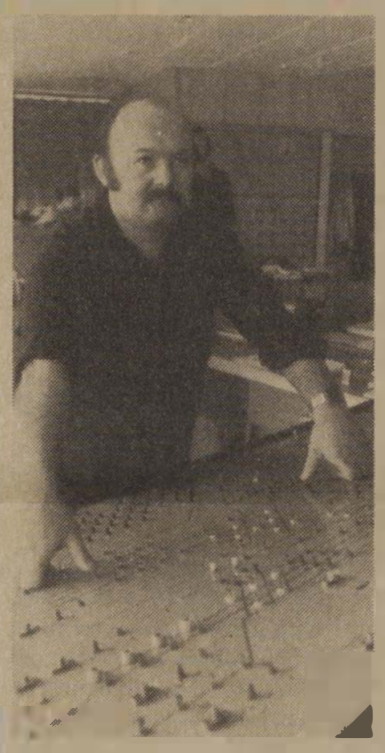


Enyedi József tolatásvezető és Debreceni Gábor kocsirendező alkotják most a csapatot

Vegyes érzelmekkel

— Hogyan fogadták az emberek a teljesítmények díjazásának hírét?

— *Meglehetősen vegyes érzelmekkel* — válaszolta az üzemfőnök. — Féltek attól, hogy az elvárások esetleg aránytalanul megnövekednek, egyben reménykedtek abban, hogy a fizetésekre kedvező hatást gyakorol majd a munkakörökben újdonságnak számító bérezés. Egy-két hónap elteltével azután már általános megelégedéssel nyugtázták, sőt a Déliben kifejezetten igénylik a teljesítménybérezés kiszélesítését. Ez az igény jogos, hiszen a



Németh György táblakezelő munka közben

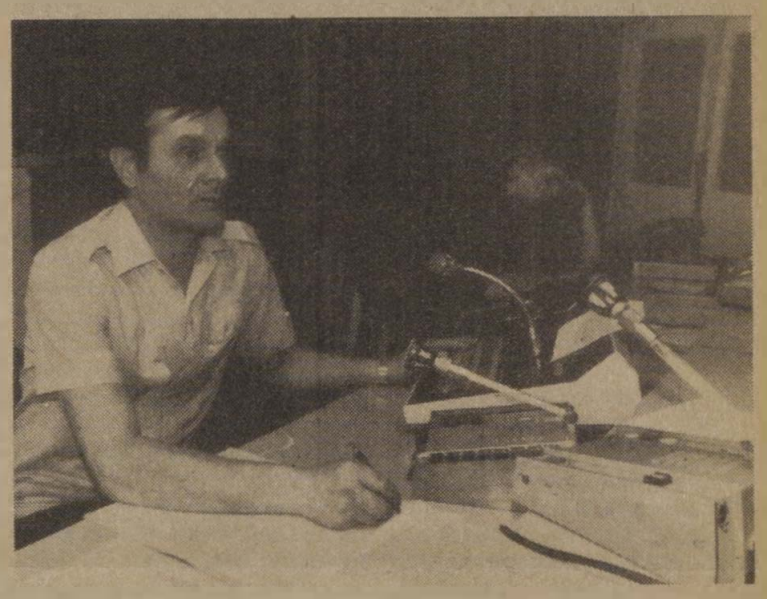
belsőszerelvényesek, vagy az akkumulátorosok is jelentős mértékben hozzájárulhatnak a személyszállító vonatok menetrendszerű indításához. Vannak persze ellentmondások is, mivel maga a keretrendszer nem ad lehetőséget a megfelelő helyi önállóság gyakorlására, holott ahány állomás van az üzemfőnökség területén, annyiféle a feladat. Márpedig az egyes állomások teljesítménybérhez kötött feladatainak meghatározásához, a bérek valóban teljesítményarányos elosztásához *szükség lenne a differenciálásra.* Jelenleg központilag írják elő, hogy a személypályaudvarokon négyszáz forint az egy főre kifizethető alapösszeg, a rendező-pályaudvarokon pedig háromszáz forint a norma szerinti kocsimennyiség elindítása esetén.

— A megnövelt teljesítmény nem megy-e a technológiai fegyelem rovására?

— Régi tapasztalat, hogy minden teljesítményelszámolásban végzett munka magában hordozza a minőség romlásának veszélyét — mondja *Tézsla József.* — Felületesebbé válhat a kocsik, a vonatok vizsgálata, egy-egy kocsi nem abba a vonatba kerül, ahová rendeltetése szerint sorozni kellett volna. *Itt az ellenőrzést kell szigorítani.* Sokkal jobban oda kell figyelni a lazaságokra, végeredményben nem kizárólag az a cél, hogy a kocsik elmenjenek.

— A teljesítményeket nagy mértékben befolyásolhatják objektív körülmények. Például a létszámhiány, vagy ha nincs elegendő feldolgozható elegy . .

— Ha egy szolgálati hely csökkentett létszámmal végzi el feladatait, a normatív létszámnak megfelelő teljesítménybér kifizethető — válaszol az üzemfőnök. — Természetesen előfordulhat az is, hogy nincs annyi vonat, amennyi biztosíthatná az előírt teljesítményeket. Ilyenkor a kelenföldi viszonyokat tekintve, *jelentős szerephez juthat a rendelkező forgalmi szolgálattevő.* Az átmenő vonatok elemzését átnézve könnyen szerezhet munkát, ha ferencvárosi rendeltetésű vonatokat helyben oszlat, majd útirányuk szerint megrendeztet. Ferencvárosra amúgy is ráfér a tehermentesítés.



Forray Antal rendelkező utasításokat ad
(Horváth Zoltán felvételei)

Javult az eredmény

— Tavaly április óta javult-e az üzemfőnökség teljesítménye?

— Mindenképpen hatott rá a teljesítménybérezés ösztönző ereje, hiszen — és megint csak a Délit kell kiemelnem — *a személyvonati menetrendszerűség 1985-ben 99,4 százalékra nőtt, ami a korábbi évekhez viszonyítva előrelépés.* Az emberek olyan dolgokra is fölfigyelnek, ami mellett máskor elmentek. Ma, ha a gépkísérő nem akasztja rá a vonatra a gépet, a kocsivizsgáló fékpróba előtt biztos, hogy megteszi, nehogy emiatt késés legyen, mert mások hanyagsága az ő pénzére is kihat.

Kelenföldről tavaly százharmincezer kocsi indult, mintegy húszezerrel több, mint korábban. Az őszi forgalmat különösen sikeresnek könyvelhetjük el, és ebben kiemelkedő része volt a teljesítménybérezésnek. Ilyen minimális létszámmal ezt a munkát külön anyagi ösztönzés nélkül valószínűleg képtelenek lettünk volna elvégezni. Tizennyolc kocsirendezőnk van, ez a szükségesnek csak egyharmad része. *Kelenföld kapacitása lényegesen nagyobb a jelenlegi kihasználtságnál,* a fizikai munkaerőhiány miatt azonban nincs lehetőség az állomás teljesítményeinek növelésére, annak ellenére sem. hogy a technikai feltételek adottak.

— A statisztika szerint 1985-ben a vasúton megállt az elvándorlás, sőt kismértékű létszámemelkedés is tapasztalható. Mit érzékel ebből Kelenföld?

— *Azt, hogy az esetleges létszámnövekedés elsősorban nem a fizikai állományra vonatkozik, mert nálunk az továbbra is csökken.* A kocsirendezők többsége a nyugdíjkorhatár közelében van. Új dolgozók ugyan jelentkeznek, de egy-két hónap múlva már keveset találni belőlük. *A teljesítménybér egymagában nem tud segíteni a frekventált munkakörökben mutatkozó hiányon.* Az emberek amúgy is túlterheltek, többet már nem lehet elvárni tőlük.

Feszített tempóban

Enyedi József tolatásvezető 1970 óta szolgál Kelenföldön. Csapata egyetlen kocsirendezőből áll.

— Mit jelent önöknek a teljesítménybérezés, hiszen kevesen vannak.

— *Nekünk mindenképpen megéri. Azelőtt negyedévenként kaptam két-háromszáz forintot, most havonta legalább hatszázat.* A munka annyival nehezebb, hogy amit régen négy-öt ember végzett, az most kettőnkre hárul. Sokszor valamennyi pihenőnapunkat ledolgozzuk. El lehet képzelni — bár mi sem vagyunk még öreg emberek —, hogy egy-egy éjszakai szolgálatból hazatérve az alváson kívül másra nem jut idő.

— A túlfeszített tempó nem kényszeríti rá a kocsirendezőkre azt a bizonyos munkastílust, mely szerint *„lökd el, majd megfogja a másik kocsi"?*

— Azt azért nem. Ha a kocsi siklik, vagy valami törik, rögtön rámenne az egész havi teljesítménybér a részkártérítésre. Nekem pedig nem mindegy az, hogy kilencezret vagy csak nyolcat kapok kézhez fizetéskor.

Gerecsei Zoltán

Segítőtárs a tisztségviselőknek

A bizalmiak zsebkönyve

Az ősszel lezajlott szakszervezeti választások során a tisztségek 30 százalékába új emberek kerültek. Fontos feladat tehát, hogy az újonnan választott tisztségviselők minél előbb alaposan felkészüljenek a rájuk váró munkára. Ehhez nyújt segítséget a Népszava Lap- és Könyvkiadó új kiadványaival, amelyek közül az egyik legjelentősebb „A szakszervezeti bizalmiak zsebkönyve" című összeállítás.

A zsebkönyv most megjelent átdolgozott kiadása minden olyan kérdésre választ ad, amellyel munkája során a bizalmi rendszeresen találkozik. A könyv többek között áttekinti a szakszervezeti jogokat, értelmezi az egyetértési, döntési, véleményezési, ellenőrzési képviseleti és kifogásolási jogot, a tagság és a bizalmitestület szerepét. Részletesen foglalkozik a bizalmi munkával, sorra veszi a bizalmi feladatait, jogait és kötelességeit, tanácsokkal szolgál arra is, hogy a bizalmi hogyan képviselje munkatársainak érdekeit. *A zsebkönyvből megtudjuk, milyen szerepe van a szakszervezetnek a tervezésben, a munkahelyi demokrácia erősítésében, a munkaverseny, a brigádmozgalom és az ujítómozgalom szervezésében.* Foglalkozik továbbá az élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos feladatokkal és különböző munkajogi kérdésekkel.

A szakszervezeti bizalmiak zsebkönyve tehát hasznos segítőtárs lehet minden szakszervezeti tisztségviselő számára, de a jó és eredményes együttműködés érdekében ajánlhatjuk a partner gazdasági vezetők figyelmébe is.

(Gellért)

A számok tükrében

Hogyan alakult a MÁV üzemi baleseti helyzete?

A MÁV üzemi baleseti helyzete a VI. ötéves tervidőszak alatt jelentős mértékben javult. A vállalati tevékenységi körbe tartozó üzemi balesetek száma 8,9, a kiesett munkanapok száma 21 százalékkal csökkent a tervidőszak első évéhez viszonyítva. A csonkulásos eseteknél 36 százalékos, a halálos kimenetelűeknél 37 százalékos javulás tapasztalható. Kedvezően alakultak a fajlagos mutatók is. Az egy balesetre jutó kiesett napok száma 31-ről 27-re, az ezer főre jutó balesetek száma pedig 21,2-ről 19,4-re csökkent.

Az ötéves ciklus alatt a vállalati tevékenységi körbe nem tartozó (munkába jövet, munkából menet, társadalombiztosítási ellátás közbeni esetek stb.) balesetek száma *az évenkénti 761-ről 955-re, a kiesett napok száma pedig 20 327-ről 29 029-re emelkedett.*

Legfontosabb a megelőzés

Az ötéves cikluson belüli baleseti helyzet javulását az 1985. évi adatok — ha kismértékben is — *kedvezőtlenül befolyásolták.* Az üzemi baleseti helyzet — az előző évhez viszonyítva — romlott, melyet elsősorban az év eleji rendkívüli hideg időjárás miatti balesetek eredményeztek. Az első negyedévben 178-cal több üzemi baleset történt, mint 1984 azonos időszakában. Ebből 62 eset munkahelyen belüli közlekedés közben, míg 116 esetben munkába jövet, illetve munkába menet következett be.

Az évközi baleseti helyzet változása következtében az év végére a vállalati tevékenységi körbe tartozó üzemi balesetek száma — az 1984. évi adatokhoz viszonyítva — 23-ra csökkent. A kiesett munkanapoknál viszont a növekedés meghaladta a négyezret. A munkavégzés közbeni halálos esetek száma eggyel, a csonkulásosoké tízzel csökkent.

A súlyos kimenetelű balesetek csökkenése rendkívül kedvező, azonban nem szabad elfelejteni, hogy minden halálos és súlyos csonkulásos eset személyi és családi tragédiát okoz.

Amíg munka közben olyan halálesetek is történnek, melyek bekövetkezésében munkaszervezési, munkairányítási, munkafegyelmi vagy műszaki hiányosságok is közrejátszanak, nem lehet eredményes baleset-megelőző tevékenységről számot adni. A munkavédelem legfontosabb feladata a balesetek — ezen belül is a súlyos kimenetelű balesetek — megelőzése, illetve minimálisra csökkentése.

A fajlagos mutatók alakulása sem tükröz pozitív változásokat. Az 1000 főre jutó balesetek előfordulása az elmúlt évihez hasonló, míg az egy balesetre jutó kiesett munkanapok száma 1,4-del magasabb, mint 1984-ben volt.

Az összes balesetek 27,35 százaléka (1984-ben 24,6 százalék volt) a vállalati tevékenységi körön kívüli munkába jövet, illetve munkából menet, valamint társadalombiztosítási ellátás során következett be. Számszerűségét tekintve *134-gyel több baleset történt, s a kiesett munkanapok is több mint 3 ezerrel emelkedtek az előző évhez viszonyítva.* Munkába jövet a halálos esetek száma eggyel növekedett, míg a csonkulásos eseteké hárommal csökkent.

Az e kategóriába tartozó üzemi balesetek megelőzésére vállalati intézkedés rendkívül korlátozott mértékben hozható, mert figyelemfelkeltés és közlekedési ismeretek oktatásán túlmenően hatékony eszköz nem áll rendelkezésre.

Az összes üzemi baleset 78,7 százaléka az igazgatóságok felügyelete alá tartozó szolgálati helyeken foglalkoztatott dolgozók körében következett be. A szakszolgálati megoszlásban évek óta nem történt jelentősebb változás.

Az üzemvitelnél magas az arány

A balesetek száma és a létszámhoz viszonyított előfordulási arány a legveszélyesebb munkaterületeken, az üzemviteli szakszolgálatnál a legmagasabb. A halálos üzemi balesetek 66,66 százaléka, a csonkulásos esetek 50 százaléka (10 esetből 7 súlyos csonkulás) az üzemvitel dolgozóit érte.

A munkabalesetek száma és a baleseti mutatók a Záhonyi üzemigazgatóságon a legkedvezőbbek, míg a budapesti területen számottevő romlás tapasztalható.

A legtöbb baleset 1985-ben munkába jövet, illetve munkából menet (27,05 százalék), a munkahelyen belüli személyi közlekedésnél (14,76 százalék), a vasúti járművek javítása, karbantartása során (8,84 százalék), rakodásnál, tárolásnál, átrakásnál (6,43 százalék), a járművek saruzása, tolatása alkalmával (6 százalék) történt.

A felsorolt okozati összetevők azt bizonyítják, hogy nagyobb gondot kell fordítani a közlekedési utak, tolatási és munkaterületek talajegyenetlenségeinek megszüntetésére, az alkatrész- és áruelszóródások felszámolására, a fedetlen aknákra, csatornákra.

A javítási, karbantartási és rakodási balesetek magas aránya a technológiai előírások megkövetelésének hiányosságait igazolja. Az 1983. október 1-jével bevezetett álló helyzetű járműkapcsolási technológia begyakorlásával sem csökkentek a járműkapcsolási balesetek, mert az előző évi 45 balesettel szemben 1985-ben 54 eset történt, melyek közül a bázisidőszakban 2, a beszámolási időszakban 3 eset halálos kimenetellel végződött. Az előzőek egyértelműen bizonyítják, *hogy a központi rendelkezéseknek is csak akkor lehet hatásuk, ha a végrehajtás során betartják, illetve betartatják azokat.*

Vannak kedvező tapasztalatok is a technológiai és a munkafegyelem megkövetelésére, következetes vezetői irányításra, magatartásra. Sajnos ez utóbbiak száma kevesebb, mint a kedvezőtlen tapasztalatoké.

A balesetvizsgálatok minőségi javulását igazolja, hogy a sérült utasításellenes munkával szemben egyre gyakrabban jelenik meg a munkairányítási, munkaszervezési hiba.

A következmények után közel 900 beosztott dolgozó ellen *(40 százalékkal több mint 1984-ben)* kezdeményeztek fegyelmi eljárást. A megelőző intézkedések száma pedig az irányító munkakörökben foglalkoztatottak esetében 37 százalékkal emelkedett az előző évi adatokhoz viszonyítva.

Növekedés tapasztalható az alkoholos befolyásoltság alatt bekövetkezett baleseteknél, melyekről a *Magyar Vasutas* ez évi 3. számában *„A baleset oka: ittasság!"* címmel jelent meg részletes elemzés.

Az ittasság miatti felelősségre vonások száma 1985-ben meghaladta a 4,5 ezret, *s ez 26 százalékkal több, mint az előző évi eljárások száma.*

A növekedés kizárólag csak a beosztott dolgozókat érinti, így az irányítói felelősséget kellően nem tükrözi. A számszerűség egyoldalú növekedése a fokozott felelősség elvének megfelelő szintű alkalmazását is megkérdőjelezi.

Még gyakran találkozni olyan vizsgálati anyagokkal, melyekben a munkáltatói felelősséget takaró szemlélet fellelhető. Ezzel a felfogással a baleset-elhárítási, -megelőzési munka hiányosságait nem lehet felszámolni, s a baleseti gócok csökkentése is várat magára.

A biztonságot meg kell követelni

A középvezetők, munkahelyi irányítók többsége tisztán látja, hogy beosztottjainak magatartása sérti a munka- és technológiai előírásokat, *s álhumánumból, valamint a munkaerőmegtartás látszatából nem tesznek meg minden tőlük elvárható intézkedést* a munkáltatás biztonságának megkövetelésére. Pedig a következetlen vezetői magatartás hosszabb távon több kárt okoz, mint a látszólagos pillanatnyi előnyök eredményei.

Az utóbbi évek tapasztalatai azt mutatják, hogy a balesetek jelentős hányada akkor következett be, *amikor a termelési, szállítási feladatok csökkentek, vagy a megszokottnál nagyobb létszám állt rendelkezésre.* Több súlyos baleset vizsgálati anyaga pedig arról tanúskodik, hogy az egyenetlen, lökésszerűen jelentkező munka is számos balesetveszély kialakulásának okozója. Ez különösen az éjszakai szolgálatokban jelent fokozott veszélyeztetést. Több baleset vizsgálatánál kiderült, hogy számos szolgálati helyen a tolatócsapat éjféli pihenőre tér és a hajnali személycsoport beindulásával egy időben akarja pótolni a lemaradást.

A munkavédelmi előírások, szabályok nem függnek a foglalkoztatás jogi vonatkozásaitól. Azok mindig az adott tevékenységre, munkafolyamatra vonatkoznak és akkor is érvényesek, ha a munkaterületen — szombaton vagy vasárnap — a vezetők, középvezetők nincsenek jelen.

Sutyor László

REFLEKTORFÉNYBEN

A munkavédelmi ellenőrök

Ismeretes, hogy 1984. július 1-jén létrehozták a munkavédelem állami szervezetét, az Országos Munkavédelmi Főfelügyelőséget és területi szerveit. A szakszervezetek azonban továbbra is részesei maradtak a munkavédelmi célok meghatározásának, és biztosított a Munka Törvénykönyvben meghatározott jogok gyakorlása.

A munkavédelmi aktivisták a 47/1979. (XI. 30.) Mt. sz. rendelet 7.§ (3)-(4) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján látják el a biztonságos munkavégzés feltételeinek vizsgálatát. Rendszeresen részt vesznek az üzemi balesetek kivizsgálásában, a munkavédelmi szemléken. E tevékenységük fontos része a szakszervezetek érdekképviseleti és érdekvédelmi munkájának.

A szakszervezeti munkavédelmi aktivisták legjobban felkészült gárdája a társadalmi munkavédelmi ellenőrök. A munkavédelem irányításának átszervezése óta 1985 volt az első év, amikor a szakszervezeteknek a munkavédelmi feladatokat társadalmi aktivistákra támaszkodva kellett megoldaniuk. A közelmúltban értékeltük a vasutas-szakszervezet területén működő társadalmi munkavédelmi ellenőrök elmúlt évi munkáját. *Jelenleg közel 400 munkavédelmi ellenőr tevékenykedik, közülük 250-en az alapszervezeteknél dolgoznak.*

Az elmúlt fél évben a biztonságos munka javítása érdekében több száz intézkedést kezdeményeztek. 1100 munkabiztonsági hiányosság megszüntetésére hívták fel a figyelmet. Ezenkívül kezdeményezték 29 életveszélyes tevékenység azonnali felfüggesztését. Jogosítványaikkal élve 167 fegyelmi eljárás lefolytatását kérték a fegyelmi jogkör gyakorlóitól a munkavédelmi előírások megsértése miatt.

A társadalmi munkavédelmi ellenőrök több mint 3000 üzemi baleset kivizsgálásában vettek részt és közel 1700 munkavédelmi szemlebizottságban működtek közre. A vasutasok által kifogásolt hiányosságokat, a rossz munkakörülményeket a munkavédelmi ellenőrök javaslatára a gazdasági vezetők megszüntették.

A szakszervezeti munkavédelmi ellenőrzéseket a vállalati munkavédelmi szervezetek képviselőivel együtt végzik. 1985 augusztusában a *„munkavédelmi hónap"* keretében 65 szolgálati főnökség elegyrendezési technológiájának biztonságát ellenőrizték. Azt tapasztalták többek között, hogy az ellenőrzött szolgálati főnökségek vezetői a szakszervezeti munkavédelmi ellenőrzéseket nem tekintették feleslegesnek. Sőt az általuk kezdeményezett munkavédelmi vizsgálatokhoz igényelték a szakszervezeti közreműködést.

Üzemi balesetek kivizsgálása tavaly a szakszervezet képviselőjének részvétele nélkül elenyészően csekély számban fordult elő. A jegyzőkönyvet a vizsgálati anyagok tanulmányozása után aláíratják a munkavédelmi ellenőrrel. *A megállapításokkal a szakszervezet képviselője sajnos mindig egyetért, annak ellenére, hogy a vizsgálati megállapítások többségében a sérültet marasztalják el.* Rossz a tapasztalat a balesetek megelőzésére tett intézkedéseknél is. *Kevés a szakszervezeti kezdeményezés.* Tény, hogy sokat javult az okfeltáró munka, különösen a halálos és súlyos baleseteknél. Az üzemi balesetek során feltárt hiányosságok megszüntetésére általában három intézkedést írnak elő. Az intézkedések végrehajtásának utóellenőrzése azonban az esetek többségénél nem történik meg, ezért végrehajtásuk is megkérdőjelezhető. Ezt bizonyítja az is, hogy a balesetek előfordulásának körülményei szinte változatlanok.

A szemléken a munkavédelmi ellenőrök aktívak, tájékozottak. Ez azzal is magyarázható, hogy mint társadalmi tisztségviselők bizalmasabb kapcsolatot tartanak a dolgzókkal, és így a gondokról hamarabb értesülnek. Az információk birtokában kezdeményezőbben tudnak fellépni.

A tapasztalatok szerint a munkavédelmi szemlejegyzőkönyvekben rögzített kisebb gondokat orvosolják.

Szakszervezetünk munkavédelmi ellenőri hálózata eredményesen látja el feladatát. Elsősorban azokon a területeken ellenőriznek, ahol nagyobb a potenciális veszélyeztetettség, ahol az üzemi balesetek száma emelkedik.

Pásku Jenő

Rehabilitációs műhely épül a jászkiséri építőgép-javítóban

A tervezett ütemben épül egy rehabilitációs műhely a Jászkiséri Építőgép-javító Üzemben. A volt forgácsolóipari tanműhely helyén épülő létesítmény kivitelezésére 14,7 millió forintot irányoztak elő. A több mint 400 négyzetméter alapterületű műhely és a hozzá kapcsolódó sorjázó- és élvágó részleg kettős rendeltetésű lesz: *itt gyártják majd a pályaépítő gépekhez szükséges tömítéseket, továbbá lehetőséget kap az aktív foglalkoztatásra harminc csökkent munkaképességű dolgozó.*

A műhelyben gumi-, műanyag-, réz-, azbeszt-, bőr- és klingerittömítések gyártását, illetve kisebb hidraulikus és pneumatikus alkatrészek szerelését tervezik. Termékeiket a pályaépítő gépeken kívül más vasúti járművek, kocsik, mozdonyok, valamint egyéb vasúti berendezések javításához is felhasználják. A műhelyt a második félévben helyezik üzembe.

Segítenek a brigádok

Mint arról lapunk 6. számában is hírt adtunk, a hódmezővásárhelyi *Rostás* család két gyermekének szemét olyan betegség támadta meg, amelyet csak műtéttel lehet meggyógyítani. Az ehhez szükséges műszer azonban 22 ezer dollárba kerül. Eddig már több vasutas szocialista brigád is felajánlotta a kommunista műszakok bevételét, hogy az egymillió forint értékű műszert az Egészségügyi Minisztérium megvásárolhassa.

Az épület és hídfenntartó főnökség hatvani 11-es számú építésvezetőségének brigádtagjai is csatlakoztak a felhíváshoz és összesen 3100 forintot fizettek be az erre a célra nyitott csekkszámlára.

A Magyar Államvasutak Pécs Körzeti Üzemfőnöksége pályázatot hirdet

Komló állomásfőnökségen, állomásfőnök-helyettesi munkakör betöltésére.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:
— középfokú politikai végzettség,
— szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség,
— felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés.
A munkakör megüresedésének időpontja:
1986. április 1.

A pályázat benyújtásának határideje: 1986. május 31.

A pályázat benyújtásának helye: MÁV Körzeti Üzemfőnökség Pécs, Lenin tér 1. 7602

Bérezés a MÁV bértételeinek határain belül, premizálás az egységes anyagi érdekeltségi rendszer előírása szerint. Szükség esetén Komló teherpályaudvaron 2 szobás komfortfokozatú szolgálati lakást biztosítunk.

A pályázat tartalmazza:
— a pályázó munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását, alapbérét és jövedelmét,
— eddigi munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását (év, hó, nap megjelöléssel),
— szakmai és társadalmi munkáját és annak eredményeit,
— idegennyelv-tudását, kitüntetéseit,
— részletes önéletrajzát,
— szakképzettségét, politikai iskolai végzettségét, egyéb végzettségeit tanúsító okairat hiteles másolatát,
— terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.

Olcsó és korszerű ragasztóanyag a TERRANOVA csemperagasztó

Kiválóan alkalmas metlachik, csempék, fagyálló burkolatok ragasztására.

Gyártja:
Országos Érc- és Ásványbányák
Dunántúli Művei
2085 Pilisvörösvár, Fő út 130.
Telefon: 26-30-022
Telex: 22-5206

Kapható:
5, 25, 50 kg-os kiszerelésben
a gyártó műnél
és Budapest XIII., Meder u. 8. sz. alatti
anyagellátó üzemünknél.

Termelői ára:

5 kg-os kiszerelésben	50,— Ft
25 kg-os kiszerelésben	175,— Ft
50 kg-os kiszerelésben	325,— Ft

Siklós János

Lassan múlik az éjjel

2.

Tizenhét esztendős múltam, s abban az évben az ősz vége felé annyira erőt vett rajtam a fűrész sivalkodó, zakatoló hangja, hogy csak percekre szabadultam tőle. Túl a Tiszán, az újszegedi oldalon volt a gőzfűrész, s a hídon át vitt az utam reggel, meg este. Munka végeztével megálltam a túlsó oldalon, nem mertem átmenni a hídon. Féltem magamtól, hogy egyszer csak öntudatlanul átlépek majd a gyalogkorláton. Vártam, amíg a többiek jól áthaladnak, s azután szorongva, szilaj vágtával utánuk iramodtam, nem néztem se jobbra, se balra, csak az útra figyeltem. Megkönnyebbültem, amikor a másik oldalon a többiekhez verődtem, ilyenkor csökkent a fűrész zakatolásának ereje, amely belül a koponyacsontok mögött keletkezett és onnan verődött a dobhártyára. Néha egészen vidám lettem ettől a sikertől, könnyűnek, felszabadultnak éreztem magamat, alig sivított fejemben a picinyke gép.

Elmentem a moziba, hogy másra gondoljak, ne érezzem olyan erősen az agyamban keletkező sivító zajt. Az utolsó előadáson „... a korbácsos ember"-t adták, de lélegzetelállító trükkjeivel sem kötötte le figyelmemet. Eleinte hazafelé az úton még fölvillant a korbácsos cowboy alakja, de egészen érdektelen képfoszlányokban.

A mozitól távolabb aztán, valamilyen belső kényszer futásra ingerelt, pedig nem volt sietős dolgom. Megiramodtam a kopott makadámon, futottam a néptelen országúton, mintha üldöznének. Távolabb egy viharlámpa sárga fénye imbolygott, szemben az út közepén, amikor összetalálkoztunk, láttam, hogy részeg biciklis billeg vele. A körtöltés tövéből kinyúló, hosszú telep utcáinak végén a mozdulatlan fények erőtlenül belesimultak az eső áztatta őszi éjszakába. Bakancsom talpa tompán csattogott a kivert köves út színtelen latyakjában.

A baktói útelágazásnál megálltam, zihálva, sípoló tüdővel szedtem-fújtam a párás, nyirkos levegőt. Vízverte homlokomat letöröltem a szürke mikádókabátom ujjával és tanácstalanul álltam a szaporára forduló esőben, nem tudtam eldönteni, hogy merre menjek. Vissza, a városba, a fényes utcákba és ott járkáljak reggelig, vagy hazamenjek, s ottan vergődjek, mivel úgysem tudok elaludni. Tétovaságomat az útelágazás sötétségéből érkező léptek fura zaja oldotta föl. „Mintha kényes hátasló nyihogna, pedig valaki dagasztja a sarat" — gondoltam magamban és a kopasz fák közé figyeltem. Előkerestem egy cigarettát a belső zsebemből és meggyújtottam, hogy a jövevény észrevegyen. Odaérkezett és köszönt. Alacsony, alaktalan sötét alak állt meg előttem és megszólított.

— Hát mi járatban ilyen későn éppen errefelé?

— Csak állunk — válaszoltam kurtán, kérdőre vonást és gyanakvást éreztem fáradt, mély hangjában.

Míg egyedül voltam, nyugtatott a hideg, őszi eső, most meg borzolta a gerincemet, mert hangosan kopogtak a jövevény hátán a kövér vízcsöppek. Azt gondoltam, bádoglemezt kötött magára.

— Ért megkerültem a furbicot — szólt újra.

— Miért?

— Csősznek ez a dolga.

— Igaz, de mi a vigyázni való itt, az isten háta mögött?

— Az út túlsó oldalán, a villasoron van?

— Ott se igen.

— Egyforma dolog az enyém, csak ilyenkor, meg télen bajos. Reumás vagyok. Erősen nyilallnak a csontok.

— Gyógykezeltesse magát.

— Úgy volna jó, de nem vagyok a biztosítóba.

Szabadulni akartam a csősztől, de az mondta a maga baját.

— Meleg sóval raknám a térgyemet, de nem lehet, még jobban belehasogat, ha útra indulok az esőben.

— Nem érdemes kerülni, nincsen már gyümölcs.

— A villákra ügyelek. Sok a szegény tolvaj a telepen.

— Nemigen lopnak azok, ismerem őket.

— Az ördög sohse alszik, aztán ha valami hijja van, elvonják a hópénzemből.

— Hát akkor majd kisegíti a fia vagy a lánya.

— Nincsenek. Magamra maradtam.

Rágyújtottam újra, kínáltam a csőszt is. A gyufa sercegő, lobbanó lángjánál egy pillanatra megláttam a kisember sátorponyvával takart, görbe hátát. Ráncos, barna arcából kivillant a szeme, száját eltakarta fehér, konya bajusza.

— Jó a füst. Melegít, meg erős is — motyogta.

— Jó, nem kell csavarni.

— A fiam is így mondta. Odamaradt a háborúban.

Szívta a Hunniát, fölparázslott a vége.

— Szép szál legény volt! Szépen tudott mulatni!

Az eső egyforma söprögetős neszezéssel kopogott sátorponyvás hátán.

— A lányom, szegény, lúgot ivott.

— Miért?

— A vejem miatt. Elment akkor egy fiatal cigány kurvával. Otthagyta, pedig várandós volt.

— Hát az asszony?

— Az is elhalt. Kilenc esztendeje múlt a tavaszon. Összefonnyadt, csontváz lett belőle. Ha úgy jobban belegondolok, tudja, én is mennék már utánuk.

— Kár úgy sietni, úgyis eljön az idő.

— Látja, csak ebben az egyben van igazság!

— Szerencsére, ezt az egyet nem lehet kijátszani, se becsapni.

Csonkig szívta a cigarettát, aztán ledobta a lába elé és a gondolkodás fontolgató hangján kezdte:

— Az igazat mondva, volna azért még egy fontos ügyem. A fiam után él egy onokám. Tudja, megesett lány volt az anyja, aztán hogy a fiam odamaradt, idehagyta a gyereket, mivel nem esküdtek össze. Itt nevelődött nálunk, de tavaly ősz óta Pesten tartják. Van ottan egy olyan tüdőintézet, ahol kicserélik a rossz tüdőt. Innen vitték oda, a deszki gondozóból. Néha ír, azt lelköli, hogy nem javul, egy állapotban van. Emiatt is szeretném látni, aztán ha úgy van, ahogyan írja, hát a hópénzemből ami összetakarodott, szóval nekiadnám, hogy gyógyuljon. Ennyivel tartozok a fiamnak, meg ennek az egy onokának.

A torkomat szorongatta a fölindulás, a szalagfűrész zakatolása megcsöndesedett a koponyacsontok mögött.

— Weisz úr mondta, hogy majd új esztendő elején elmehetek Pestre. Jó ember az, kis pénzemet is beadta a népbankba, ott még fiadzik is.

Nehezen szedtem a levegőt.

— Jó ember maga!

Nem tudtam mást mondani.

— Indulok. Kerülök újra, mert néha még esőben is ellenőriznek. Nem akarnám, hogy baj legyen.

Lassú mozdulattal útjára fordult, aztán néhány lépés után megállt.

— Az a baj, tudja, hogy ilyenkor, őszön, meg télen, lassan múlik az éjjel.

— Lassan, tán még éjfél sincs.

— De. Alighanem ott jár az idő.

— Lehet.

— Na, menjünk békességgel.

Útjára indult, kényelmesen ballagott, nem gondolta már, hogy rossz járatban vagyok. Miattam nem éri baj a hópénzét. Ez is jó, legalább nem leskelődik utánam a hideg esőben.

(Folytatjuk)

Ifjúsági díjas nevelőtestület



Képünkön *Csöndes János*, a nevelőotthon igazgatója napi eligazítást tart a nevelőtestület vezetőinek

Az Állami Ifjúsági Bizottság a Forradalmi Ifjúsági Napok keretében az ifjúságpolitikai feladatok megvalósításában kiemelkedő munkát végzőknek *Ifjúsági Díjat* adományozott. Március 25-én a Parlamentben *Csehák Judit*, a Minisztertanács elnökhelyettese, az Állami Ifjúsági Bizottság elnöke a gyermek- és ifjúságvédelem, az ifjúsági lakásépítés, valamint a szabadidő eltöltésének példaadó szervezése terén végzett kimagasló tevékenységért 12 egyéni és 9 kollektív díjat adott át. A díjazottak között volt a MÁV Kőszegi Nevelőotthon nevelőtestülete is.



Próbál a fúvószenekar

(Horváth Zoltán felvétele)

Bel- és külföldi utak — elérhető áron

Megjelent a MÁVTOURS programfüzete

Az idén az Országos Idegenforgalmi Hivatal megbízásából hatodik alkalommal tartották az „Utazás" kiállítást, amely a minden év márciusában rendezett Budapesti Tavaszi Fesztivál egyik legfontosabb eseménye. A kiállításon a hazai idegenforgalmi szakma legfontosabb képviselőin kívül részt vettek a legnagyobb külföldi utazási irodák is. A *Nyugat-Berlinben* rendszeresen megtartott szakmai kiállítás után a budapesti Utazás '86 kiállítást nemzetközi mértékkel mérve is a legfontosabbak közé sorolják.

A hazai utazási irodák kínálatát jól kiegészítette a MÁVTOURS sokféle, színes programajánlata. Az iroda ajánlatait főként vonatutazásra alapítja — a jelek szerint nem kevesebb sikerrel, mint az autós-, és repülős utazásra szervező irodák. A kiállítás egy hete alatt a közönség érdeklődése nem lanyhult a MÁVTOURS pavilonja iránt. Jól időzítve, erre az alkalomra jelent meg a vasutasok utazási irodájának színes, rajzos programfüzete 40 ezer példányban. A füzetet *Sajdik Ferenc*, a Ludas Matyi rajzolóművészének karikatúrái illusztrálják.

A MÁVTOURS ajánlatait a dolgozó emberek pénztárcájához mért, a legtöbbek által elérhető áron dolgozta ki és a vasutasoknak, a nyugdíjasoknak és családtagoknak ezen kívül is jelentős kedvezményeket nyújt.

A rövid kirándulásoktól a többhetes gyógyfürdőkúráig gazdag és színes a választék. Gondoltak a családosokra, a többgyermekesekre és külön a gyermekek nyári vakációjára is, nekik hasznos idegen nyelvi táborokat szerveznek.

A BNV „D" pavilonjában tartott *„Utazás '86"* kiállításon a MÁV Közönségszolgálati Iroda idegenforgalmi munkatársai fogadták a kiállítás látogatóit, akik közül számos külföldi érdeklődött a MÁVTOURS ajánlatai és a vasút szolgáltatásai iránt.

B. I.

Két vasutas beszélget...

Színhely: a turai vasútállomással szemben lévő falatozó.

Szereplők: *Szigeti István*, húsz esztendeje nyugalomba vonult mozdonyvezető és *Jenei János*, aki még aktív vasutas, de már túl van a négy évtizedes szolgálati időn.

A két férfi vitatkozik. Arról folyik a disputa: ki adott többet a „gazdának", vagyis a MÁV-nak?

Sörömet iszogatván, akaratlanul is felfigyelek a szópárbajra, már-már közbeszólnék, amikor Jenei János megelőz:

— Négy évem van még hátra a nyugdíjig, de már három évvel többet szolgáltam, mint Pista, aki odáig sem jutott el, hogy a koszos gőzmozdonyról villamosra lépjen... Ezenkívül én felvigyázó vagyok — büszkélkedik, és előhúzza a szabadjegyét.

— Tény, hogy nem vezettem villamos mozdonyt — replikázik Szigeti István —, de jómagam is felvigyázó vagyok, nekem is van szabadjegyem... Azután: az semmi, hogy 37 évet lehúztam gőzösön?!

— No, no, pajtikám... — magyarázna kézzel-lábbal is Jenei János, ám közben betoppan a felesége, s a vita abbamarad. Gyönyörködöm a vasutasfeleség szép ruhájában, mert talán mondanom sem kell, a Galga mentén ma is szokásos öltözékben: ráncolt szoknyában, nyakra való rojtos, puha nagykendőben érkezett. Kedves, aranyos teremtés, nemcsak külsőre, hanem a természetére is. Mert nem esik hárpiaként a férjének, inkább szelíd hangon, szép szóval kérleli:

— Gyere már egy kicsinykét haza, János, mert meghozták... (nem értettem pontosan, hogy mit), te értesz hozzá, neked kell megnézni. Azután ha kedved van, visszajöhetsz még beszélgetni...

És csodák csodája! Jenei János felvigyázó úr nem ódzkodik egy csöppet sem. Némán szalutál és elindul asszonyával.

— Ez a Jancsi igen szerencsés, hogy ilyen szelíd asszonykája van — jegyzi meg a vitatárs nélkül maradt nyugdíjas mozdonyvezető. — Neki bezzeg nagyobb a hangja, különösen, ha iszik egy kicsit. Persze, nem vitatom én, hogy jó vasutas, megállja a helyét évtizedek óta, csak ne jönne elő mindig azzal a 40 évével... Mondja meg, jó uram, őszintén: az én 37 évem a gőzösön... a háborús évek minden veszedelme... Katonai szerelvényt vontattam, amikor már a búzaföldekre is bombák hullottak... Ezek nem számítanak?!

Válasz helyett némám megszorítottam az idős vasutas kezét. Szemébe néztem a „vezérúrnak" (régen így hívták a mozdonyvezetőt), jelezve, hogy minden szavával egyetértek. Elköszöntünk egymástól, s míg a vonatomhoz ballagtam, elgondolkodtam azon, hogy milyen nagyszerű lenne, ha minden vasutas ilyen büszke és rátarti lenne munkájára, szolgálatára, mint Szigeti István és Jenei János felvigyázók.

Dávid József

Köszönet a gondoskodásért

A közelmúltban két idős embertől kapott szerkesztőségünk levelet. Körmendy Ferenc Kiskőrösről, Molnár Károly pedig Lőrinciből tudósított bennünket arról, hogy nyugdíjas életük ritka szép heteit élhették át a közelmúltban. A két idős vasutas ugyanis a biztosító egyesület balatonfüredi üdülőjébe kapott három hétre szóló beutalót, díjtalan üdülésre.

Körmendy Ferenc így írt:

„Úgy érzem, hogy minden üdülőtársam nevében elmondhatom: a személyzet udvarias magatartása, szolgálatkészsége, figyelmessége igen jól esett. A szép hónap emléke sokáig fog bennünk élni."

Molnár Karcsi bácsi hasonlóan fogalmazott:

„Napjaink kellemesen teltek, az ellátás bőséges és kitűnő volt. A vonat elrobogott velünk Füredről, de az ott töltött napok emlékét egyhamar nem feledjük."

Levél Berhidáról

Levelet kapott szerkesztőségünk a Veszprém megyei Berhidáról. A nagyközségi tanács vb-titkára, *Visi Mária* a következőkről értesítette lapunkat:

„A MÁV szolnoki üzemfőnökség dolgozói a berhidai földrengés károsultjainak megsegítésére 160 ezer forintot adtak át képviselőjük útján. Az összegből négy, kárt szenvedett család részesült.

Kérem, szíveskedjenek lehetővé tenni, hogy a „Magyar Vasutas" című lapban köszönetünket fejezzük ki a családok és a nagyközségi tanács vb szakigazgatási szerve nevében."

A vb-titkár kérését — és minden hasonló tartalmú kérést! — szerkesztőségünk szívesen teljesíti...

Tartalmas klubélet

A székesfehérvári vasutasnyugdíjasok klubjának közel 90 tagja van. A klubtagok hétfői napokon találkoznak, s ilyenkor rendszerint tartalmas program vár rájuk. A vezetőség, *Meszár Ferenc* klubvezető segítségével gondoskodik a többséget érdeklő előadásokról, műsorokról. Orvosi előadásoktól a jogi ismeretterjesztésig sokféle témáról esik szó a klubnapokon. Az idős vasutasok negyedévenként névnapokat is tartanak, gyakran kirándulnak, színházba járnak, szabadidejüket hasznosan és kellemesen töltik együtt.

Németh István

Élők tavasza

Napmosolyos
arcunkból
kiolvadt
a fájdalom.
Szabadok
vagyunk
szemünkben
egy végtelen
nyiladozó
hóvirág.

Vetélkedőre készülnek

A munkaverseny-mozgalomnak *a székesfehérvári pályafenntartási főnökségnél* is hagyományai vannak. Tavalyi eredményeik jól bizonyítják ezt. Az elérhető 400 pontból, 317-et szereztek meg. A termelési célokat tekintve, a gépi kitérőszabályozási terv teljesítése 101,2 százalék, az ágyazatrostálási terv vkm teljesítése 103,6 százalék, az éves fenntartási program teljesítése vonalkilométerben 246,5 (!) százalékos volt. A gazdálkodás költségcsökkentő terveit tekintve, a főnökség a *megszerezhető 60 pontból 57-et ért el.*

Csökkent az egy üzemi baleset rejtő kiesett munkanapok száma, kevesebb üzemi baleset volt, csonkulásos pedig egyáltalán nem fordult elő.

Kommunista műszakot tavaly négy alkalommal szerveztek, az érte kapott. összesen 23 651 forintot az Országos Béketanács békealapja javára fizették be. Az októberben szervezett társadalmi munkában 166-an vettek részt és 1024 órát teljesítettek.

A főnökség brigádjai jelenleg az április 15-i vetélkedőre készülnek. A brigádok a szellemi vetélkedő keretében elsősorban saját gazdasági és közösségi feladataikról adnak számot. A brigádok jutalmazására összesen 48 ezer forintot szánnak.

Kertész István

Ifjú vasutasok vetélkedője

A szombathelyi Haladás Művelődési Házban a közelmúltban tartották meg három megye ifjú vasutasainak vetélkedőjét. *Szombathelyről* három, *Celldömölkről* kettő. *Tapolcáról* egy csapat nevezett. Az öttagú csapatok tesztlapokat töltöttek ki. szakmai és politikai kérdésekre válaszoltak, valamint játékos feladatokat oldottak meg.

A vetélkedő győztesei a vendéglátó szombathelyiek lettek.

A zsűri elnöke, *Müller László* körzeti üzemfőnök a vetélkedő zárszavaként méltatta a fiatalok teljesítményét, gratulált a győzteseknek.

Kiváló KISZ-szervezet

A Miskolci Járműjavító Üzem KISZ-fiataljai az elmúlt évi kiemelkedő munkájukért Kiváló KISZ-szervezet kitüntetést kaptak, amelyet a közelmúltban tartott küldöttgyülésen adott át a városi KISZ-bizottság képviselője.

A motoros sárkányrepülés úttörője

Építeni és repülni

„A repülés csodálatos dolog! Különösen az, amikor az ember saját építésű szerkezettel emelkedhet a levegőbe . . .” — hallottam nem egyszer *Hlács Ferenctől*, az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub sárkányrepülő-szakosztályának vezetőjétől. S eddigi életútját, eredményeit ismerve aligha vonható kétségbe, hogy ez a meggyőződése, lelkesedésének, újító kedvének elsődleges mozgatója.



Hlács Ferenc a motoros sárkányrepülőben
(A szerző felvétele)

Még csupán az általános iskola alsó tagozatába járt, amikor sorra készítette a különféle repülőmodelleket, s álmában gyakran maga is a levegőbe emelkedett. 13 éves korában aztán elhatározta: *Lilienthal példáját követve ő is szárnyakat készít magának, s megpróbál ébren is repülni.* Természetesen a napraforgószárból és csomagolópapírból összetákolt szerkezet már az első háztetőről való „startnál” összetört, de nem adta fel. Megbízhatóbb építőanyagot szerzett, a kalandokra könnyen kapható barátokkal a közeli homokbányába járt „repülni”. Igaz, valójában csak zuhantak a négy-öt méteres magasságból, de az a néhány másodperc is nagyszerű élményt, illúziót jelentett számukra.

Bár a repülés továbbra is vonzotta, évtizedeknek kellett eltelnie ahhoz, hogy a hamu alatt izzó parázs ismét fellobbanjon . . . Ez éppen tíz évvel ezelőtt, 1976-ban történt. A „szikrát” egy repülőszaklapban felfedezett fotó jelentette, mely külföldön készült sárkányrepülőt ábrázolt. A lehetőség, hogy — gépipari technikusi, műszerész és esztergályos szakképzettsége lévén — akár otthon, a műhelyében is megépítheti ezt a repülő szerkezetet, rendkívül fellelkesítette. Olyannyira, hogy még abban az évben — a hármashatárhegyi „úttörők” segítségével — két vitorlázó sárkányrepülőt épített magának. S néhány hónappal később már a „C” vizsga feltételét jelentő tízperces időtartamú repülést is sikerült teljesítenie.

A következő évben Magyarországon elsőként repült vitorlázósárkánnyal távot, s nyolc kilométeres rekordjával egyben az *Eger Kupa* versenyt is megnyerte. Később 22 kilométerre javította ezt a rekordját, 1983-ban pedig 65 kilométeres távrepülésével teljesítette a sárkányrepülők ezüstkoszorús jelvényének megszerzéséhez szükséges utolsó feltételt is.

Saját építésű sárkányaival egymás után érte el a figyelemre méltó sikereket. Ezen felbátorodva, 1978-ban megépítette az első hazai motoros sárkányt, mellyel 800 méter magasra tudott felemelkedni. Két évvel később *megalakította a MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub sárkányrepülő-szakosztályát, melynek azóta is elismert vezetője.* A lelkes kollektívában számos tehetséges partnert, segítőtársat talált — köztük *Jádi Zoltánt* — újító elképzelései megvalósításához.

Egy év sem telt el, s elkészült a 80 kilopond tolóerős motorral felszerelt sárkánya, mellyel 1981. november 15-én — Európában először — megvalósította a vitorlázósárkány vontatását. Bravúrját először a francia sportolók ismételték meg — fél évvel később. Ő viszont akkor már a 120 kilopond tolóerősre cserélt motor segítségével, 1000 méter magasba tudta felvontatni vitorlázósárkánnyal repülő társait. Nem sokkal később, kétszemélyesre átalakított szerkezetén már utast is vitt magával: *először Esztert, a feleségét, majd Andreát, az akkor 14 éves lányát.* Ezzel is igyekezett némi kárpótlást adni számukra azért a sok távollétért, elfoglaltságért, amely együtt jár a gépek építésével, korszerűsítésével, a repüléssel . . .

1983 áprilisában 4150 méteres magassági rekordot ért el, majd fél évvel később, november 7-én, *a világon először az ő motoros sárkányából hajtottak végre ejtőernyős ugrást.*

A repülés tudományának sokoldalúbb elsajátítása érdekében 1984 tavaszán elkezdte a vitorlázórepülő-kiképzést s közben megépítette első ultrakönnyű repülőgépét, felkészült újabb elképzeléseinek megvalósítására. Az eredmények pedig hamarosan beértek, s a szakmai berkekben már senki sem lepődött meg, amikor a múlt év tavaszán Hlács Ferenc újabb bevált kísérleteiről hallott. A világon elsőként kezdte meg motoros sárkányán a műszerrepülő-kiképzést, egy hónappal később pedig már két utast — természetesen először ismét a feleségét és a lányát — vitte magával sétarepülésre, az immár háromszemélyesre bővített motoros sárkányán. S júliusban vitorlázó repülőgéppel is teljesítette az ezüstkoszorús jelvény harmadik feltételét, majd a vitorlázórepülő szakszolgálati engedély megszerzése után felszállhatott a *Pirat típusú repülőgéppel* . . . Ez pedig szintén bravúrnak számít a sárkányrepülők körében.

Ugyancsak a tavalyi év krónikájához tartozik, hogy a kis magasságon történő repülés biztonságának fokozása érdekében, az elmúlt év őszén *Szeder Ferenc* ejtőernyős-oktatóval sikeres próbadobásokat végeztek — motoros sárkányából — a Szeder-féle gyorsan nyíló ejtőernyővel.

Közben megkezdte legújabb saját építésű szerkezetének, a *Rally 2B* ultrakönnyű repülőgép berepülését is. S ezzel a hazai repülősport legújabb formájának kifejlesztői, úttörői közé is beírta a nevét. *Idei tervei közt szerepel a négyszemélyes(!) motoros sárkány megépítése* . . . Aligha kétséges, hogy rövidesen ismét valami nagyszerű siker kapcsán hallhatunk a MÁV-osok kiváló szakmai felkészültségű sportrepülőjéről.

Büki Péter

A mozgás élménye

„Népszava ’86” futóverseny

A tavaszi tömegsport egyik hagyományos rendezvénye a Népszava futóversenye, amelyet a Népszava Lap- és Könyvkiadó valamint a SZOT Testnevelési és Sportosztálya közösen szervez.

A budapesti Építők-pálya előtt a Népliget sétánya a rajt helye. 1986. április 26-án, szombaton 9 órakor indul az első futam: a családi futás. Szülők és gyermek(ek) 1600 méteres távon vetélkedhetnek: melyik család szedi fürgébben a lábát? A nők futásának rajtja fél tíz, nekik 2500 méteres távval. egy körrel kell megbirkózniuk. Az 5000 méteres pályán a férfiak bizonyíthatnak — tíz órakor induló mezőnyük zárja a versenyt.

A „Népszava ’86” futóversenyen mindenki részt vehet. akinek egészségi állapota megengedi a futásban való részvételt. A negyedik alkalommal megrendezett verseny legjobbjai (nem igazolt versenyzők) csehszlovákiai, bulgáriai és romániai futóversenyen szerepelhetnek. A résztvevők és a helyezettek között értékes díjakat is sorsolnak a rendezők.

Az előző évekhez hasonlóan számítanak a futás lelkes barátainak megjelenésére. Mindenkit szeretettel vár a Népszava, hiszen az Építők pályáján felállított színpad gazdag — díjtalan — szórakoztató programot is kínál.

Iskolák, testületek, intézmények és üzemek csoportos indulása esetén a legtöbb létszámmal szereplők külön jutalomban részesülnek.

A résztvevők mindenképpen gazdagodnak, a legfőbb nyeremény: a mozgás élménye!

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség

a Dél-Balatoni vasútvonal villamosítási munkáihoz felsővezeték szereléshez szükséges DM-motorra felvételre keres szakképzett

vágánygépkocsi-vezetőt

Kereseti lehetőség 7000—9000 Ft között.
Egyéb juttatás:

— díjtalan utazás a MÁV vonalain,
— külföldi utazáshoz szabadjegy,
— munkaruha-ellátás,
— üzemi étkezés,
— ingyenes munkásszállás.

Jelentkezés személyesen és levélben. Cím: 1106 Budapest, Jászberényi u. 90. Munkaügyi csoport.
Telefon: 01/21-26 üzemi számon,
570-800 városi számon.

HÍREK

Pályaválasztási tájékoztató

A záhonyi általános iskola nyolcadikosainak tartottak pályaválasztási előadást a közelmúltban. *Gonda Tibor* oktatási előadó tartott tájékoztatást az üzem hiányszakmáiról, a vállalati szakmunkásképzésről, a MÁV ösztöndíjrendszeréről, s a munkahelyi továbbtanulás lehetőségeiről. Az előadást az üzemigazgatóságot bemutató hangosított diaprogram színesítette.

Az üzem különböző MÁV- és egyéb szakmai kiadványokkal segíti a következő évfolyamok tanulóinak pályaválasztását.

Új menetjegyiroda. Március első hetében új menetjegyirodát avattak Szolnokon. A belvárosban lévő irodában hazai és külföldi utakra is befizethetnek a megye lakosai. A MÁVTOURS az általános iskolások számára is kínál programokat, vállalja a tananyaghoz kapcsolódó kirándulások megszervezését.

Emlékkiállítás. A győri csomópont művelődési házának könyvtárában Berzsenyi emlékkiállítás volt a közelmúltban. A ritka dokumentumokat bemutató gyűjtemény Kecskeméti Lajos nyugdíjas vasutas tulajdona, aki a költő szülőföldjén gyűjtötte az értékes relikviákat.

Klubavatás. Új nyugdíjasklubot avattak Isaszegen március elején. A klub létrehozásában szerepet vállalt a miskolci vasútigazgatóság, a helyi állomásfőnökség, a vasutas-szakszervezet és a helyi tanács. Az Isaszegen élő 250 nyugdíjas vasutas társadalmi munkát is vállalt: betonoztak, vakoltak, majd kitakarították, kicsinosították az állomás területén lévő szobát.

Előadás. Tapolcán, a Batsányi János Művelődési Központ vasutas nyugdíjasklubjában dr. Rédiger Béla, nyugalmazott főgyógyszerész tartott előadást az öregeket érintő egészségügyi kérdésekről.

Csónakázótó. Kőszegen, a MÁV Nevelőotthonban csónakázótavat alakítanak ki. A földmunkákat már ősszel elvégezték, jelenleg a stég építését végzik. Az őszi tanévkezdetre kész lesz a társadalmi munkában létesített tó.

Nyugdíjas-búcsúztató. Gödöllőn, a VI. gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozói a nyugalomba vonuló Tolmácsi József kőműves tiszteletére rendeztek ünnepséget. Buskó András, a GMPSZ vezetője méltatta több évtizedes, lelkiismeretes munkáját, majd átadta a kollektíva ajándékát. Az ünnepségen több, régebben nyugdíjba vonult vasutas is részt vett.

Koszorúzás. Az isaszegi I. számú főpályamesteri szakasz XIII. kongresszus szocialista brigádja március 15-én megkoszorúzta a helyi 1848-as emlékművet és részt vett a szabadságharc emlékére rendezett ünnepségen.

Nyugdíjasok köszöntése. A debreceni járműjavító művelődési központjában a közelmúltban köszöntötték az 1985-ben nyugdíjba vonult vasutasokat. A hagyományokhoz híven, az ünnepségre meghívtak 5 veterán nyugdíjast is. Az üzem szbtitkára, Tóth Tivadar méltatta a nyugdíjba vonult vasutasok helytállását. Az emléklapok és az üzem ajándékainak átadása után vacsora és műsoros est következett.

Nyugdíjasok taggyűlése. A hatvani csomóponton a közelmúltban tartották a nyugdíjasok ez évi taggyűlését. Balogh László, a csoport elnöke ismertette a tavalyi munkát, illetve az idei terveket.

Köszönetnyilvánítás. Köszönetet mondok mindazoknak, akik szeretett halottunk Garaba Istvánné elhunyta alkalmából részvétüket nyilvánították, utolsó útjára elkísérték és fájdalmamat enyhíteni igyekeztek. Garaba István, Göd-felső vasútállomás.

Lakáscsere

Elcserélném nagykanizsai, 47 négyzetméteres, gázfűtéses, IV. emeleti, másfél szoba plusz étkezőfülkés, telefonos tanácsi lakásomat hasonló adottságú budapesti tanácsi vagy MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet a nagykanizsai 12-594-es telefonszámon.

Elcserélném 47 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos Budapest, Rákos úton lévő MÁV-bérlakásomat bármilyen kétszobásra. Rákospalotai előnyben. Érdeklődni munkaidőben a 174-407 vagy 14-85-ös telefonszámon.

Elcserélnénk Budapesttől 50 kilométerre. 350 négyszögöles telken lévő, főútvonali, kétszobás, komfortos családi házunkat budapesti. legalább 60 négyzetméteres MÁV-lakásra. Levélcím: Lente Gábor, 2192 Hévízgyörk, Ady E. u. 73.

Elcserélném váci kétszobás, összkomfortos. telefonos tanácsi lakásomat hasonló budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 13-92, vagy 47-56-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném kétszobás. komfortos, kertes, Budapest IV. kerületében lévő MÁV-bérlakásomat kétszobás budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 695-068-as telefonszámon. Ujváriné.

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Rákospalotaiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Telefon: 534-000 (11-87 mellék), üzemi: 42-75 (11-87 m.). Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy- plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat Bp. Déli pályaudvar környékén lévő kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

Elcserélném Gyömrő. Imre u. 119. sz. alatti 200 négyszögöles telket. félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve) budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 220-426/121, vagy a 19-57/121 telefonszámon, Szabóné.

Elcserélném vámosgyörki (vasútállomáshoz közel) két- és fél szobás, 90 négyzetméteres, komfortos, kertes családi házam Budapesten vagy környékén 2 szobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni levélben: Csathó János, Vámosgyörk, Martinovics u. 17.

Eladnánk Kőbánya-Kispest metróállomáshoz közeli, 140 négyzetméteres, kétlakásos, összkomfortos, telefonos családi házunkat (100 négyszögöles telekkel, melléképületekkel). Kétszoba-hallos, összkomfortos, telefonos öröklakást beszámítunk. Érdeklődni lehet a 274-412-es telefonszámon.

Elcserélném budapesti 54 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni a 662-841-es telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, világos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Filep György, 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 40. Érdeklődni lehet 17 óra után a 370-897-es telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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 86—1348. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. ÁPRILIS 23.

Az első negyedév mérlege szerint

A tervezettnél kevesebb árut szállított a vasút

A lemaradás oka: a fuvaroztatók többsége nem élt az előszállítási kedvezménnyel

A vasúti áruszállítást az első negyedévben csökkenő tendencia jellemezte. Annak ellenére, hogy az időjárás február kivételével viszonylag kedvezett a szállításoknak, jelentős lemaradások voltak a belföldi, valamint a tranzitforgalomban. A vasút három hónap alatt

26 millió 582 ezer tonna árut szállított, amely a bázisszintet ugyan meghaladja — a tervezettnek viszont csak 97,4 százaléka.

Lemaradás a belföldi és a tranzit áruforgalomban jelentkezett. Pedig a belföldi áruforgalomban alkalmazott előszállítási kedvezményrendszert a vasút fokozottan készítette elő. Legjelentősebb változásként a fuvardíjkedvezmény mértékét 20 százalékra emelte. Ennek ellenére csökkent a belföldi áruforgalom. Az 1984. évi előszállítási tonnamennyiséget alapul véve, *ebben az évben 1,2 millió tonna lemaradás volt tapasztalható.* Csökkent a fuvarozási igény, elsősorban a fogadó vállalatoknál tapasztalt év eleji bizonytalanság, másodsorban az építőanyagok iránt mutatkozó alacsonyabb kereslet következtében. A tranzit áruforgalomban is, mindkét viszonyítási alaphoz képest, mintegy 5 százalékos lemaradás mutatkozott.

Hazánk külkereskedelmi kapcsolatainak bővülésével,

az első negyedévben kedvezően alakult az export és import áruforgalom.

Az országból vasúton exportált 2 millió 658 ezer tonna áru a tavalyinak, illetve a tervezettnek egyaránt 102,2 százaléka. Külföldről 5 millió 456 ezer tonna áru érkezett vasúton, ami 16 százalékkal több a bázis, illetve a tervezett mennyiségnél.

A záhonyi átrakótérség áruforgalmát is az intenzív növekedés jellemezte. A szovjet vasútról belépett áruk mennyisége közel 40 százalékkal volt több mint az elmúlt év hasonló időszakában. Jelentősen emelkedett a Szovjetunióba, illetve azon keresztül más országokba irányuló áruforgalom is.

A szovjet vasutakra kilépett normál nyomtávú rakott teherkocsik száma 25 százalékkal volt magasabb, mint 1985 első negyedévében.

Hozzájárult ehhez a szovjet vasút fogadási készségének örvendetes javulása.

Az áruszállítás minősége egyrészt kedvezően, másrészt kedvezőtlenül alakult. Annak ellenére, hogy a vonatfeloszlatások, géprevárások, valamint a gépácsorgások száma a tavalyihoz viszonyítva jelentősen csökkent, az elegymozgás lelasssult. A hálózaton nagy mennyiségű rakott teherkocsi gyűlt össze, *s így a kocsiforduló idő a tervezetthez képest mintegy 8 százalékkal növekedett.* Ugyanakkor a rakodásokhoz ki nem állított kocsik mennyisége a múlt évinek egyharmadára csökkent, ami egyben fuvarigénycsökkenést is jelent.

A vasút a tehervonatok továbbításához rendelkezésre álló, viszonylag kevés — nagyteljesítményű mozdonyparkját — elsősorban a villamos mozdonyok esetében megfelelően kihasználta. A napi hasznos futásteljesítmény értéke az 1985 első negyedéhez viszonyítva *több mint 3 százalékkal emelkedett.* Nagyobb gondot jelentett viszont a mozdonypark további állagromlása, amit a javítási százalék jelentős emelkedése mutat.

Összességében elmondható, hogy a vasúti áruszállítás szempontjából *az első negyedév nem volt kedvező.*

Előzetes adatok szerint **az év első negyedévében a vasút 56 millió 207 ezer utast szállított el.**

Ez a várakozásnak megfelelően 100,2 százalékos bázis-, illetve tervteljesítésnek felel meg. Az utaskilométer-teljesítmény is megfelelő volt. Értéke a bázisszintet meghaladta, a tervezettől pedig csak 0,2 százalékkal maradt el.

A személyszállítás minősége — a menetrend szerinti közlekedés alapján — a bázisidőszakhoz viszonyítva nagymértékben javult. A késetten közlekedett személyszállító vonatok aránya több mint 1 százalékkal csökkent. *A fajlagos késési idő a tavalyi 34,1 percről 27,8 percre csökkent.* Legjelentősebb menetrendszerűségi javulás a nemzetközi expresszvonatok közlekedésében volt.

Éljen Május 1!

A záhonyi üzemigazgatóság kettős kitüntetése

A *Magyar Vasutas* április 9-én megjelent számának első oldalán ismertettük azoknak a szolgálati helyeknek, szocialista brigádoknak a névsorát, amelyek Kiváló Üzemfőnökség, Kiváló Üzem, Kiváló Főnökség kitüntetésben, a közlekedési miniszter Elismerő Oklevél kitüntetésében, illetve a Közlekedés Kiváló Brigádja kitüntetésben részesülnek.

Az elmúlt években a szállítási feladatok teljesítésében kiemelkedő eredményt elért záhonyi üzemigazgatóság a Kiváló Üzemigazgatóság, a Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Kollektívája, a Szovjet Szakszervezetek Központi Vezetőségének Vörös Vándorzászlaja után *most méltán érdemelte ki az MSZMP KB Kongresszusi és az MT—SZOT Vörös zászlaját.*

A vasutas szocialista brigádok közül a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség *Baross Gábor*, a kecskeméti körzeti üzemfőnökség *Kossuth* és a szombathelyi körzeti üzemfőnökség *Luganszkij* szocialista brigádja az *MSZMP KB Kongresszusi Oklevél* és a *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* kitüntetésben részesül.

Közlekedés '86



Urbán Lajos közlekedési miniszter dr. Nagy Ervin miniszterhelyettes és dr. Bajusz Rezső vezérigazgató társaságában megtekinti a vasút kiállítását. (Tudósításunk az 5. oldalon.)
(Laczkó Ildikó felvétele)

Pályázati felhívásra

Szegedi megállapodások a rakodások gyorsítására

A MÁV ez évi kereskedelempolitikai célkitűzései között kiemelt jelentőséggel szerepel a fuvaroztatóknak nyújtandó szolgáltatások körének bővítése és színvonalának emelése. Ennek megvalósítása érdekében tervbe vették, hogy legalább 24 állomáson március végéig a MÁV megszervezi a kocsirakományú küldemények vasútállomási oda- és viszafuvarozását. Ezzel egyrészt erősíteni akarják a vasút szolgáltatói jellegét, bővítve a szolgáltatások körét, másrészt segíteni kívánják a teherkocsik gyorsabb rakodását, ezáltal a hatékonyabb kocsigazdálkodást.

Az említett célok megvalósítása érdekében a MÁV Vezérigazgatósága a vasútigazgatóságok, a záhonyi üzemigazgatóság és a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság részére *pályázatot hirdetett a vasútállomási oda- és elfuvarozás végzésére alkalmas társulások létrehozására.*

A pályázati felhívás alapján a szegedi igazgatóság területén is megvizsgálták, hogy milyen lehetőségek vannak ilyen társulások alakítására. A körzeti üzemfőnökségek és állomásfőnökségek bevonásával felmérték, hogy melyek azok a késetten rakodó vállalatok, amelyeknek nincs a Volánnal állomási oda- és elfuvarozási szerződése, s ezeken az állomásokon van-e lehetőség a vgmk-k, magánfuvarozók, szakcsoportok, társulások szolgáltatásainak igénybevételére. Széles körű egyeztetések eredményeként *március 28-ig 11 állomáson 24 fuvarozó vállalta a rendszeres állomási oda- és elfuvarozást.* Ezekkel együttműködési megállapodást kötöttek.

Szeged—Rókus állomáson például egy magánfuvarozó végzi a Tisza Élelmiszer és Vegyi Nagykereskedelmi Vállalatnak az oda- és elfuvarozást. Hogyan? — arról *Fogas Pál* kereskedelmi állomásfőnök-helyettestől kértünk felvilágosítást:

— A vállalat részére állomásunkra jelentős mennyiségű liszt, cukor, étolaj, mosószer, déligyümölcs, esetenként italáru és más kereskedelmi jellegű áru érkezik. Ennek ellenére nincs gondunk a kocsik kirakásával. *A megállapodás alapján egy magánfuvarozó végzi az áruk kirakását és elfuvarozását.* A rakodást folyamatosan, éjjel-nappal és hétvégeken is végzi, kocsiálláspénz-mentesen. Úgy érzem, ez nemcsak a MÁV-nak, hanem a vállalatnak is kedvező.

A szegedi igazgatóság területén tehát sikeresnek mondható a pályázati felhívást követő szervezés. Annál is inkább, mivel a pályázat elküldése után újabb két állomáson hét fuvaroztatóval kötöttek megállapodást és több állomáson folyamatban van hasonló megállapodások megkötése. A szegedi tapasztalatok is mutatják, hogy érdemes odafigyelni a szolgáltatások körének bővítésére.

(gellért)

Olcsóbb és jobb hatásfokú

Infragázfűtés Székesfehérváron

Korszerűsítik a székesfehérvári járműjavító műhelycsarnokának fűtését. A költségesebb, hagyományos gőzfűtés helyett irányított infragázfűtésre térnek át. A földgázzal működő, nagy teljesítményű hősugárzók az irányukba eső felületeket fűtik, és az infrasugarak azokról visszaverődve melegítenek.

Az új fűtési rendszer üzemeltetési költsége húsz százalékkal olcsóbb, mint a hagyományos gőzfűtésé, a hatásfoka pedig harminc százalékkal jobb. Külön előnye még az, hogy bekapcsoláskor azonnal a kívánt meleget adja, így a műszakok végeztével vagy munkaszüneti napokon teljesen leállhat a fűtés.

A székesfehérvári járműjavítóban összesen 250 darab hősugárzót szerelnek fel. Az új rendszerű, energiatakarékos fűtésre 15 millió forintot költenek.

Megy a gőzös Kanizsára

A Déli vasút 125. éves jubileuma alkalmából április 2-án ünnepséget rendeztek és emléktáblát avattak a Déli pályaudvaron, Székesfehérvár és Nagykanizsa állomásokon. Ebből az alkalomból gőzös vontatta külön vonatot indítottak Székesfehérvárra, illetve Nagykanizsára. (Az évfordulóról szóló összeállításunk a 6.,7. oldalon.)
(Laczkó Ildikó felvétele)



Ülést tartott az elnökség

Lapzárta után, április 17-én ülést tartott az elnökség. A testület megtárgyalta a szakszervezetünk XI. kongresszusa határozatainak végrehajtásával kapcsolatos, feladattervét, valamint az idei agitációs és propaganda feladatokat.

A napirenden szerepelt még a szakszervezeti tagság oktatásának, a tisztségviselők képzésének 1986/87. évi programja az elmúlt évi üdültetés tapasztalatai, és az idei üdülőjegyek elosztása, továbbá a május 1-i kitüntetések odaítélése.

Május elseje munkásünnep

A *Munka Lovagjai* nevű szervezet 1886. május elsejére országos munkabeszüntetést hirdetett az Egyesült Államokban. Május elsejének addig nem volt különösebb jelentősége, hacsak mint régi, középkori, sőt kereszténység előtti örömünnepnek nem. Aznap 340 ezer amerikai munkás nem jelent meg a munkahelyén. Akkoriban ugyanis Chicago járt az amerikai munkásmozgalom élén, mivel sok olyan kivándorolt munkás élt ott, akik ismerték a szocialista eszméket. Már két esztendeje követték egymást a zavargások Chicagóban egyetlen cél, a nyolcórás munkanap érdekében. Az ipari forradalom lázában égő Egyesült Államokban a „normális" munkaidő hajnaltól késő délutánig tartott ekkoriban, átlagban tíztizenegy órát dolgoztak. A bérmunkások létszáma ugyanekkor már hét-nyolcmillió lehetett, közöttük félmilliónál több tíz-tizennégy éves kisfiú és leányka robotolt látástól vakulásig.

A tüntetés emlékére

Chicagóban tehát különösen nagy volt a feszültség, s amikor 1886. május elsején a sztrájkban álló munkások békésen meneteltek a *„Haymarket"*-on a nyolcórás munkaidőt követelve, a rendőrség brutális eszközökkel vérbe fojtotta a tüntetést, és a mozgalom négy vezetőjét halálra ítélték. Az 1889-ben újjászerveződő nemzetközi szervezet, a II. Internacionálé, a párizsi alakuló kongresszuson a chicagói tüntetés emlékére ünneppé nyilvánította május elsejét: *a munkásosztály ünnepévé*. „A kongresszus kimondta, hogy meghatározott napon minden nemzet proletársága a munkásvédelem mellett, minden helységben nagyszabású tüntetést rendezzen. *E nap 1890. május elseje legyen.*"

Az eltelt száz év osztályharcainak tapasztalatai igazolták, hogy a dolgozók ereje szervezettségük fokában és egységükben rejlik mind nemzeti, mind pedig nemzetközi szinten. Ezen időszak alatt a tőkés országok uralkodó osztályai habozás nélkül nyúltak az elnyomás és a megfélemlítés legkülönbözőbb eszközeihez és módszereihez, hogy a dolgozókat a jogaikért folyó küzdelem felhagyására kényszerítsék, hogy szétzúzzák egységüket és szolidaritásukat.

S ami igaz volt száz évvel ezelőtt, az igaz napjainkban is. Szinte megszámlálhatatlan azoknak a május elsejei tüntetéseknek a száma, amelyeket erőszakkal szétvertek. Ezek ellenére jelenleg, a tőkés országok többségében a dolgozók kivívták, hogy hivatalosan megemlékezhessenek május elsejéről. Ezt a nagy eredményt hosszú és elkeseredett harcban érték el. Ugyanakkor a tőkés hatalom nem mondott le arról, hogy ezt az ünnepet megfossza osztályharcos jellegétől *s az „osztályegyüttműködés" és a „szociális béke"* koncepciójával helyettesítse. Ezen túlmenően törekszik arra is, hogy a dolgozók nemzetközi osztályszolidaritásának elvét szembeállítsa a nacionalista önzéssel és a faji előítéletekkel a „divide et impera" azaz *„oszd meg és uralkodj!"* jól bevált módszere szerint.

A nemzetközi szakszervezeti mozgalom napjainkban hatalmas erőt képvisel. Szilárd pozícióinak eredményeként képes befolyásolni az emberiség előtt álló nagy problémák rendezését. Több évtizedes harcra volt szükség ahhoz, hogy a nemzetközi munkásmozgalom élcsapata tudatára ébredjen történelmi küldetésének: egy igazságosabb társadalmi rend kialakítása.

Az orosz proletariátus volt az első, amely széttörte a tőkés kizsákmányolás béklyóit. Lenin pártjának vezetésével győzelemre vitte a XX. század legjelentősebb eseményét, a nagy októberi szocialista forradalmat és a történelmi fejlődés új szakaszát nyitotta meg: *a kapitalizmusból a szocializmusba való átmenet korszakát.* Az orosz proletariátus, miután magához ragadta a politikai hatalmat, elsőnek a világon megalkotta a munkások és parasztok államát, amely radikális változást idézett elő a világban: *a kapitalizmus osztatlan uralma véget ért.* Az orosz forradalom a nemzetközi életben soha nem látott mérvű szolidaritási hullámot váltott ki. A munkásság az októberi forradalom sikerét a világ proletariátusa legjelentősebb győzelmének, a dolgozók döntő sikerének tekintette a tőke elleni harcban.

Először szabadon

A magyar szervezett dolgozók a múlt század végén és a századfordulót követően nehéz körülmények között, a terror légkörében ünnepelhették május elsejét. A felvonulások, tüntetések, gyűlések gyakran véres összecsapásokba torkolltak. A magyarországi Tanácsköztársaság kikiáltását követően a magyar munkásság 1919-ben először szabadon ünnepelhetett. Május elsejére megjelent a Forradalmi Kormányzótanács rendelete, amely „. . . *május elsejét, a világ forradalmi proletariátusa nemzetközi egységének emléknapját a proletárállam ünnepévé avatja. E napon minden munka szünetel.*" Az első magyar munkáshatalmat 133 napos fennállása után a külső intervenció ereje megdöntötte. A negyedszázados horthysta rendszer időszakában a proletariátus ismét a beavatkozásra kész rendőrök, csendőrök „árnyékában" ünnepelhetett.

A nemzetközi munkásmozgalmat súlyos csapás érte a fasiszta diktatúrák győzelmével, amelyek néhány évvel később kirobbantották a második világháborút. A diktatúrák okkal tekintették a szocializmust első számú ellenségüknek, ezért célul tűzték ki, hogy letörlik a térképről a világ első szocialista államát, a monopoltőke osztatlan uralmának visszaállítása érdekében. Ebben a harcban, amely a monopolista tőke legreakciósabb erői és a társadalmi haladás erői között folyt, a nemzetközi munkásmozgalom döntő módon járult hozzá a fasizmus szétzúzásához.

A szocialista országok közösségének megjelenése a második világháborút követő években, nagy hatást gyakorolt az erőviszonyok későbbi alakulására a világban. A szocialista közösség országainak eredményei pedig kedvező feltételeket teremtettek ahhoz, hogy a gyarmati országok népei elnyerjék nemzeti függetlenségüket és sikerre vigyék a nemzeti szuverenitásért és a társadalmi fejlődésért folytatott harcukat. Számos fejlődő országban, amely a szocialista orientációjú fejlődés mellett döntött, évről évre növekszik a munkásosztály létszáma.

A kapitalista országok nagyon sok dolgozója tisztában van azzal, hogy a tőkés rendszer — elsősorban ellentmondásai miatt — képtelen kielégítő módon megoldani a dolgozóknak a válság által előidézett legjelentősebb gazdasági és társadalmi problémáit. Mivel a tőkés gazdaságirányítás alapvető kritériuma továbbra is a profitszerzés, a tudományos és technikai forradalom *ahelyett, hogy a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javulását eredményezné, egyre növekvő munkanélküliséget jelent.* A tőkés kormányok, hogy csökkentsék az állami költségvetés deficitjét, amely a szakadatlanul növekvő katonai kiadások miatt keletkezett, a szociális programok megnyirbálásához folyamodtak. Ezek az antiszociális intézkedések tovább súlyosbították a dolgozók életkörülményeit és fokozták a létbizonytalanságot.

Ugyanakkor naivság lenne figyelmen kívül hagyni, hogy a kapitalizmus — még ha történelmileg pusztulásra is van ítélve — széles körű lehetőségekkel rendelkezik ahhoz, hogy a profit növelése érdekében fokozza a dolgozók kizsákmányolását és biztosítsa továbblépését. A dolgozók kizsákmányolásának nemzetközi eszközei, a transznacionális vállalatok világviszonylatban állandóan erősödnek, és módszereik, amelyekkel a profitot nap mint nap kiszipolyozzák az adott országból, mind kifinomultabbá és agyafúrtabbá válnak. A dolgozók, harcukon keresztül, esetenként mégis elérik, hogy a munkaadókat részleges engedményekre kényszerítsék. *Ám a tőkés igyekszik gyorsan visszavonni az engedményeket és ezzel együtt fellépni a szakszervezetek ellen.* Ékesen bizonyítják ezt az utóbbi években az Egyesült Államokban, Nagy-Britanniában és más tőkés országokban hozott szakszervezet-ellenes törvények.

Az idén századszor

A nemzetközi szakszervezeti mozgalom ebben az évben századszor készül arra, hogy megünnepelje május 1-jét. S teszi ezt olyan körülmények között, amelyet a kapitalizmus növekvő válsága és a fegyverkezési verseny fokozódása jellemez. Ez még inkább szükségessé teszi, hogy a világ 400 millió tagot számláló szakszervezetei összefogva más békeszerető és haladó erőkkel, demokratikus megoldást találjanak a válságra és elhárítsák az emberiséget fenyegető háborús veszélyt. A *Szakszervezeti Világszövetség,* amely megalakulásától kezdve harcol a szakszervezeti mozgalom legszélesebb egységéért, felhívta a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségét,* a *Munka Világszövetségét* és más nemzetközi szakszervezeti szervezeteket, hogy tegyék félre az egymást elválasztó ellentéteket és cselekedjenek együtt, hogy megmentsék a világot egy nukleáris katasztrófától. Ez lehetővé tenné, hogy a hadikiadások által elnyelt hatalmas összegeket a gazdasági és társadalmi szükségletek kielégítésére fordítsák.

Hazánkban az elmúlt négy évtizedben megtartott május elsejei ünnepségek tartalma napjainkig változatlan: *munkásünnep, nemzetközi ünnep és egyúttal harci ünnep is.* S bár a felszabadulás utáni májusi demonstrációk jellege megváltozott, tartalma mégis változatlan: megőrizte osztályjellegét és a nemzetközi szolidaritás szellemét.

Baranyai Zoltán

A népi diplomácia törekvései

Beszélgetés Fodor Istvánnal, az Országos Béketanács titkárával

Az ENSZ az 1982. évi közgyűlésén 1985. október 24-től meghirdette a Nemzetközi Békeévet. Mit jelent ez a mostani nemzetközi politikai helyzetben? — kérdezem *Fodor Istvántól,* az Országos Béketanács titkárától.

— A Nemzetközi Békeév gondolata összefügg azzal, hogy tavaly volt az ENSZ megalakulásának 40. évfordulója. Ebből az alkalomból tette közzé békefelhívását az ENSZ. Fennállása óta ez a legegyetemesebb, legnemesebb cél, hiszen a béke megvédelmezésére mindenki mozgósítható. Az akcióév még jobban a figyelem középpontjába állítja a béke ügyét. *Az ENSZ a békeév meghirdetésekor kifejezésre juttatta, hogy a kormányok és a közvélemény segítségére egyaránt számít.* Ebből az alkalomból hazánkban megalakult a *Nemzetközi Békeév Magyar Nemzeti Bizottsága,* amelyben minden társadalmi szervezet képviselteti magát. Ám az 1982-es közgyűlés óta sok minden történt. A NATO-tagállamok területére közepes hatótávolságú atomfegyvereket telepítettek. Ebben az időszakban fokozottabban fenyegette a világot a háború. Úgy tűnt, hogy a diplomáciai párbeszéd megszakad a szocialista és a kapitalista világrendszer között. De a szocialista tábor megegyezésre törekvésének köszönhetően 1985-ben létrejött a genfi csúcstalálkozó. A reményteljes enyhülés érdekében azonban szükséges a meglévő akadályok elhárítása.

— Mit tehet, egyáltalán tehet-e valamit a békemozgalom?

— *Tapasztalataink szerint Nyugat-Európában, ha pluralista módon is, de valódi erőt képviselnek a békemozgalmak.* Ahol csak tehetik, hallatják hangjukat. Akadályozzák az atomfegyverek telepítését, kifejezésre juttatják az emberek békevágyát. A békemozgalom, vagyis a népi diplomácia világszerte politikai tényezővé, számításon kívül nem hagyható erővé vált. Tudósok, orvosok fognak össze a nukleáris fegyverkezés ellen, hiszen a háború, a pusztítás ellenkezik hivatásukkal. Fontos például, hogy a pedagógusok békére, békeszeretetre neveljék a felnövő nemzedéket. Hazánkban ugyancsak figyelemre méltó és nemzetközileg is elismert a békemozgalom. Az egész társadalmat érintő döntések meghozatala előtt meghallgatják az illetékesek az Országos Béketanács tagjainak véleményét is.

— Milyen feladatok hárulnak ebben az évben az Országos Béketanácsra?

— *Mi nem szervezünk külön programokat, hanem elsősorban a helyi kezdeményezésekhez, béketendenciákhoz kívánunk segítséget nyújtani.* Ebben az évben rendkívül sok rendezvény lesz hazánkban. Jól felkészült, kellően tájékoztatott munkatársakat küldünk a rendezvényekre, olyanokat, akik igyekeznek minden érdeklődő kérdésére válaszolni. Egy-egy ilyen akción több száz ember vesz részt. Ez jó jel, hiszen arra törekszünk, hogy aktívabban politizáljanak az emberek. Segíteni szeretnénk mindenkinek eligazodni a világpolitikai helyzetben.

— Ez nem könnyű feladat.

— Így igaz. A nemzetközi politika időnként igen változatos és csalfa arcát mutatja felénk. Nem az a lényeg, hogy mindig és mindenről kifogástalan értesüléseink legyenek és bölcsen eligazítsuk az embereket a politika útvesztőiben. *Sokkal inkább az a dolgunk, hogy ne uralkodjon el az emberek között a kiábrándultság, a minden mindegy hangulat, hanem cselekvő, tenniakaró, küzdő emberek éljenek országunkban.* A tömeg, a közvélemény ereje formálhatja a látszólag távolinak és hatáskörén kívül eső politikai döntéseket.

— Milyenek az Országos Béketanács nemzetközi kapcsolatai?

— A békemozgalomnak világméretűvé kell válnia ahhoz, hogy betölthesse vállalt feladatát. Eredményes nemzetközi békemozgalmat csak stabil nemzeti mozgalmakra támaszkodva lehet kialakítani. Éppen ezért nagyon fontosak a nemzetközi kapcsolatok. *Mintegy háromszáz békemozgalommal tartjuk a kapcsolatot, mindez a magyar békemozgalom elismerését, megbecsülését jelenti.*

Hazánkban a szakszervezeteken belül önálló arculatú békemozgalom kezd kibontakozni. A szakszervezetek kiterjedt nemzetközi kapcsolatai jó lehetőséget kínálnak az együttműködés további szélesítésére. *A békemozgalom önálló arculatának legkarakterisztikusabb formája éppen a vasutas-szakszervezet munkájában fedezhető fel.* A vasutasok nemzetközi egymásrautaltsága mindenképpen segíti a nemzetközi békemozgalom fejlődését. E mozgalom legfontosabb elemei ugyanis a bizalom erősítése, az egymáshoz való közeledés, a segítőkészség, a szolidaritás. Nos, ez a vasútnál, minden más munkaterületnél fokozottabban jelentkezik. *A MÁV-nál már eddig is sok békecsoport alakult és igen jól és lelkesen dolgoznak.*

— Említene néhány példát?

— Jó ötletnek bizonyult a béke-vándorkiállítás. Ez egy feliratokkal, képekkel, tablókkal felszerelt vasúti kocsi volt, amely bejárta az egész országot. Így több ezer ember szerezhetett tudomást a nemzetközi békemozgalom célkitűzéseiről, programjairól. Ezen kívül a Keleti pályaudvaron tevékenykedő békecsoport békeszavazást rendezett. Plakátokat helyeztek el a pályaudvaron az emberek békevágyát kifejező programokkal, javaslatokkal. Aki egyetért, aláírhatja, aki akarja, saját véleményét, javaslatait is hozzáírhatja, vagyis további gondolatokkal gazdagíthatja. A vasutasok a nemzetközi vonatokon is propagálják a békemozgalom törekvéseit, céljait.

Jó kezdeményezésnek tartjuk a belföldi békevonatok indítását. A múlt év második felében Ceglédre indított a MÁV békevonatot. Népszerűek a békegyűlések is. A közelmúltban a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség Állami díjas brigádja rendezett békegyűlést, amelyen ismertették a nemzetközi célkitűzéseket. Az emberek békeszeretetét az is jól tükrözi, hogy *a MÁV-nál több mint 100 Béke szocialista brigád dolgozik.*

Végezetül azt is szeretném elmondani, hogy a hazai rendezvényeknél a rendezőgárda többnyire a vasutasokból verbuválódik. *Fegyelmezettek, kötelességtudók, számítani lehet rájuk. Érzik, hogy a felvilágosító munka nélkülözhetetlen, hiszen a béke mindnyájunk ügye* — fejezte be a beszélgetést Fodor István.

—csik—

Egy a tizenegyezerből

Szovjet vendég a budapesti igazgatóságon

Hazánk felszabadulásának 41. évfordulója alkalmából kedves vendéget fogadtak a budapesti vasút-igazgatóságon. Az igazgatási és jogi osztály pártalapszervezetének meghívására *Ny. I. Zabelkin,* a Szovjetunió hőse találkozott a központi szolgálat munkatársaival.

A bensőséges hangulatú ünnepségen *dr. Katona István* üdvözölte a megjelenteket, majd néhány szóval ismertette az 1945 előtti történelmi helyzetet; kitért azokra a változásokra is, amelyek a Vörös Hadsereg felszabadító harcai nyomán valósultak meg hazánkban.

Ny. I. Zabelkin elmondta, hogy a Szovjetunió Hőse címet akkor kapta meg, amikor Hitler parancsba adta, hogy a Dnyepertől továbbhátrálni nem szabad. Ez 1943-ban történt, amikor Zabelkin néhány társával átkelt a folyón és Szasinovka falunál egy iskolában — nem kis kockázattal — megsemmisített egyszakasznyi ellenséget. A háború befejezése után az iskolát róla nevezték el.

A sok izgalmas történet elmondása után az érdeklődők azt is megtudták, hogy Zabelkin négy hónapja a *Fáklya* című lap főszerkesztőjeként hazánkban dolgozik.

Az érdekfeszítő visszaemlékezés után a vendég készségesen válaszolt a kérdésekre, többek között megemlítette, hogy a nagy honvédő háborúban mintegy 11 ezren érdemelték ki a Szovjetunió Hőse címmel járó aranycsillagot.

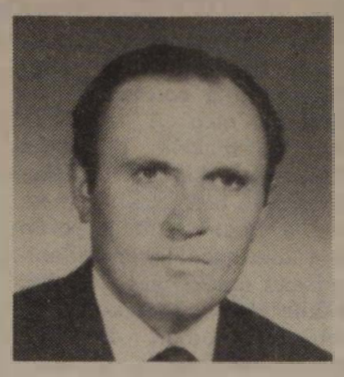
(séra)





Ny. I. Zabelkin élményeiről beszél
(Óvári Árpád felvétele)

A darulakatos érdemrendje



A Nyugati pályaudvar épülettömbje mögött a műszaki kocsiszolgálat egyik évszázados üzemében dolgoznak az asztalosok, lakatosok, festők, villanyszerelők, kovácsok, targoncajavítók, dekorációsok *Galbács Sándor* műhelyfőnök irányításával. A legkülönfélébb szakmák képviselői között vannak még itt mérlegjavítók és műszerészek is. Valamikor száznál is többen dolgoztak a műhelyben, jelenleg alig harmincegynéhányan.

Somogyvári Mátyás darulakatos mosolygós, ízesbeszédű, zömök, gyorsmozgású ember. Bakancs, kék munkaruha, karimájától megszabadított fejfedő a szerelése. A legrégebbi szakembereket, akik 25-30 éve keresik kenyerüket a műhelyben, könnyen felsorolja: Dudás József targoncalakatos, *Nagy Béla* villanyszerelő, *Póra Ferenc* általános lakatos, *Veres M. Gabriella,* a mérlegjavítók üzemvezetője, *Rácz Ferenc* és *Vasadi József* mérlegjavítók.

Bármerre nézek, a műhelyben rend és tisztaság. Azt bizonyítja ez, hogy az itt dolgozók szeretik munkahelyüket, törődnek környezetükkel.

— Jó itt a hangulat — jegyzi meg kísérőm. — Segítünk egymásnak, mindenki ismeri a másik gondját, baját.

A mellettünk elsietők kollégák előre köszönnek *Somogyvári Mátyásnak,* aki hazánk felszabadulásának 41. évfordulója alkalmából a MÁV Vezérigazgatóságon vette át a *Munka Érdemrend bronz fokozata* kitüntetést.

— *Nem tagadom, büszke vagyok erre a kitüntetésre.*

Somogyvári Mátyás népszerű ember. Ő vezeti a Rákóczi Ferenc brigádot, a lakatosok csoportvezetője és főbizalmi. Nem győzi hangsúlyozni, hogy a kollektíva segítsége, támogatása nélkül nem tudna igazán helytállni a munkában, ezért *a kapott kitüntetés az ő munkájuk elismerése, becsülése is.*

— Hogyan lett főbizalmi? — kérdezem.

— A rakodógép-karbantartó műhelyben korábban szakszervezeti bizalmi voltam, s 1980-ban választottak meg főbizalminak. Féltem a nagyobb felelősségtől, de a Balatonkenesén tartott kéthetes felkészítő tanfolyam után már nagyobb lett az önbizalmam. A főnökök, a munkatársak is biztattak, bátorítottak. Nem voltak konfliktusok.

— Úgy hallottam, hogy tavaly mégis le akart köszönni.

— *Igen, mert a sok elfoglaltság miatt úgy éreztem, hogy nem tudom kifogástalanul ellátni a feladatom.* Ötvennyolc éves vagyok. Harmincnyolc éve dolgozom a vasútnál. Ez az első munkahelyem. Minden reggel fél négykor kelek, hogy Vácról időben beérjek a műhelybe. A brigád- és csoportvezetői teendők is sok gonddal járnak, de a munkatársak végül meggyőztek és 1985-ben ismét megválasztottak főbizalminak. Sokat segít nekem *Póra Ferenc* és *Pető Károly* bizalmi. A gazdasági vezetőkkel is jó a kapcsolat. Ha gondom van, szívesen ad tanácsot *Györe Géza*, a műszaki kocsiszolgálat vezető főbizalmija is . . .

B.Gy.

A krízis már elmúlt

A Keleti vontatásnál nincs mozdonyvezető-hiány

A nyolcvanas évek elejére a munkaerőhiány helyenként utolérte az egykor álmok csúcsának tekintett mozdonyvezetői szakmát is. Hogy ez így történt, abban nem kevés szerepe volt a kulcsfontosságú munkakörök létszámfeltöltését célzó „reformoknak", amelyek bevezetésével ugyan nem lett több kocsirendező, sarus, viszont a fiatalok szemében népszerűtlenné tette a mozdonyvezetői foglalkozást. A vontatás ma sem heverte ki mindenütt ezt a „stresszt".

A Keleti nem tartozik a létszámhiánnyal küszködő szolgálati főnökségek közé. Hogy miként sikerült megteremteniök a jelenlegi egyensúlyi helyzetet, arról *Láposi Jánost,* a Keleti vontatási üzemegység üzemeltetési csoportvezetőjét kérdezem.

— Valóban, mi is átéltünk egyfajta krízist, amely elsősorban mozdonyvezető-utánpótlás számszerű csökkenésében jelentkezett. Mi azonban olyan szerencsés helyzetben vagyunk — és ez talán nem tűnik „háztáji" sovinizmusnak —, hogy a Keleti, mint név, még mindig jól hangzik, híre, vonzereje még most is a régi. Mindez persze egymagában nem lenne elegendő, sokat nyom a latban az is, hogy vasúton belül a vontatási utazószolgálat az a terület, amely — igaz, túlórákkal együtt — biztosítja az emberek megfelelő, a létfenntartáshoz, sőt a viszonylagos jóléthez elengedhetetlenül fontos jövedelmének megszerzését. Erre már a fiatalok is rájöttek. *Így ma a nyugdíjba vonuló mozdonyvezetők pótlása nem ütközik nagyobb nehézségekbe, sőt a gyakornoklétszám valamelyest meg is haladja azt.* Valószínűnek tartom, hogy a jövőben tovább növekszik majd azoknak a fiataloknak a száma, akik a mozdonyvezetést választják élethivatásuknak.

— Említette a Keleti, illetve a szakma vonzerejét. Volt már arra is példa, hogy fiatal mozdonyvezetők előtt néhány év utazást követően egyszercsak eloszlott a „varázs", sokan hátat fordítottak nemcsak a szakmának, hanem a vasútnak is. Mit lehet tenni, hogy a pillanatnyi létszámnövekedés ne forduljon ismét a visszájára?

— *Mi elsősorban a saját területünkön tudunk tenni a mozdonyvezetők megtartása érdekében.* Itt első helyen a munkakörülmények és a szociális ellátottság javítását említeném. Fontos lépésnek tartom az öltözők, fürdők korszerűsítését, a mozdonyszín téli fűtésének átszerelését. A munkakörülmények javítását szolgálják az új beszerzésű V63-as és V43-as sorozatú villamos mozdonyok. Alapvetően a V43-asokkal sincs baj, néhány gépen azonban magasabb a zajszint a megengedettnél, *kirívó esetekben ez már-már az elviselhetetlenség határát súrolja.* E téren mindenképpen megoldást kell találni.

— A CSM-szolgálat tizennégy órára való fölemelését a mozdonyvezetők többsége a személyes érdekeik elleni intézkedésnek tekintette. A Keletiben miként reagáltak rá az utazók?

— *Nem örültek neki. A feszült helyzetet valamelyest csak a következő rendelet enyhítette, amely a tizenharmadik és tizennegyedik órákra plusz harminc forint elszámolását biztosította. A mozdonyvezetők többsége végül is megértette, hogy a népszerűtlen lépést a vasút kényszerhelyzete tette szükségessé.*

— Mit várnak az új ötéves tervidőszaktól?

— *Elsősorban a járműpark műszaki állapotának javulására számítunk, legalábbis az egészséges optimizmusom azt diktálja, hogy központi intézkedéssel javítani kell a jelenlegi helyzeten. Ezért lenne ez fontos, mert a további romlás már a katasztrófa árnyékát vetítené előre.* A vontatási üzemegységet tovább kell fejleszteni, hogy a kor színvonalának megfelelő technikával, technológiával tudjunk dolgozni. Reméljük, hogy az utazószemélyzet létszáma továbbra sem csökken, ebből következően le tudjuk szorítani a távolléti és a szolgálati órák számát. Még valamit, az utazószemélyzet részére is szeretnénk biztosítani a szombat-vasárnap kettős pihenőnapok kiadását.

— Ge —

Munkaverseny a MÁV és az ÖBB vasutasai között

Tíz éve, hogy a MÁV és az osztrák vasút Hegyeshalomban egyfajta munkaverseny-kapcsolatot alakított ki. A versenyfeltételek természetesen nem különböznek a bevált formáktól. A cél ebben a versenyben is az áru- és személyszállító vonatok pontos közlekedtetése, a fuvarozási idők betartása, a hozzá tartozó okmányok gyors és áttekinthető kitöltése stb.

Hegyeshalom állomás kultúrtermében a közelmúltban értékelték a munkaverseny eredményeit. Ezek alapján: a múlt évben 200 ezer, áruval megrakott vagont fogadtak és bocsátottak útjukra a MÁV és az ÖBB vasutasai. Külön értékelték a nagyarányú személyforgalmat, amely naponta 27 vonatpárt jelent. Ebben a kategóriában a magyar vasutasok voltak a jobbak.

A határforgalmi együttműködést jól érzékelteti, hogy a munkaverseny értékelésében részt vett *Johann Bröthaler,* az ÖBB bécsi kereskedelmi igazgatóságának igazgatója, *Rudolf Guth* szállítási osztályvezető, *László Szigeti,* a Hegyeshalomban dolgozó osztrák vasutasok vezetője és *Tongori Imre,* a budapesti vasútigazgatóság vezetője.

A munkaverseny-értékelés alkalmából a két vasútigazgatóság vezetői megbeszélték a MÁV és az ÖBB soron következő feladatait.

(S. R.)

Hűség és megbízhatóság

A kettes torony váltókezelője



Miközben *Dombó Ernővel* beszélgetek, minduntalan eltűnődöm. Vajon a mai fiatalokban van-e annyi kitartás, szorgalom, áldozatkészség a szakma iránt, mint ebben az 58 éves férfiban? Hogy vajon az ember génjeiben hordja-e azt a hűséget, ami munkájához fűzi? Vagy a családi háttér a meghatározó?

Pápán a II-es toronyban, 24 éve teljesít szolgálatot mint váltózókezelő. A szegény családból származó fiút, mint annyi más társát, az egyenruha és a szabadjegy vonzotta a MÁV-hoz. No meg a szabadnap, mert így legalább tudott apjának segíteni a földeken. 21 évesen került a vasúthoz. Négy évig pályamunkás volt a csornai vonalon, a Pápa—Szany—Rábaszentandrás közötti szakaszon. Megszerezte a pályakocsi-vezetői vizsgát is.

Amikor a forgalomhoz kérte magát, Oroszlányba küldték tanulni. Két esztendőn át „24-ben" járt szolgálatba. A próbára tevő hónapok se vették el a kedvét. Azután 55-től 62-ig mint tartalékos váltókezelő, jó néhány vonalat bejárt. Közben volt kapus, málházó, s ha létszámgond van, ma is vállal kocsirendezői szolgálatot. Nem tud nemet mondani. Igaz, nem is akart soha, hiszen a vasúttal összeforrt az élete. Persze errefelé is úgy van, az idősebbekre minden körülmények között lehet számítani . . .

— *Ezt a munkát sem lehet rutinból végezni* — mondja váltóállítás közben. — *Váltófelvágásnál, ha nem szól a társunk, lehet, hogy éppen nálam történik a baj. Éppen ezért a szolgálatot csak próbaállítás után lehet átvenni.*

Gondos, lelkiismeretes munkájának bizony sokan köszönhetik az életüket. A történet vagy másfél évtizeddel ezelőtt játszódott . . . Késő éjszaka volt. Hosszú, szénnel megrakott szerelvény érkezett a pápai pályaudvarra. Dombó Ernő, szokása szerint, gondosan megnézte a tehervonatot. Félhangosan felszisszen: *„Hiányzik a zárlámpa!!!"* Végigfutott az agyán: leszakadt a vonat vége. Mint később kiderült, 18 szeneskocsi a pályán vesztegelt. Utána meg jött a személyvonat . . . Lélekjelenlétének, gyors intézkedésének volt köszönhető, hogy időben megállt a személyvonat is.

A *Béke* szocialista brigád tagja 24 éve. Az aranyfokozatot a szakvonali munka mellett azzal érték el, hogy rengeteg társadalmi munkát vállaltak a városért. Segítettek a várkastély parkosításában, fásítottak, s szorgoskodtak bölcsődénél is. Állandóan többletvállalásra ösztönözték egymást. Dombó Ernő energiafelelős is. *„Otthon is égve hagyod a lámpát?"* — vonja kérdőre társait, ha azt látja, hogy feleslegesen világít valahol az égő . . .

Két év múlva, közel 42 év szolgálattal a háta mögött megy nyugdíjba. Fizetése 5800—6500 forint között van, de azért hozzáteszi: *„A felelősséget kívánó munkát jobban meg kellene fizetni."* Felesége két éve korkedvezménnyel került nyugdíjba. Ő 29 évet töltött a Textilgyárban.

Mindketten hűségükkel, megbízható munkájukkal vívták ki kollégáik elismerését.

Mátételki András

Koordinációs tanácskozás

A Fővárosi Munkavédelmi Felügyelőség minden esztendőben koordinációs értekezleten tárgyalja meg a budapesti vasút-igazgatóság munkavédelmi, illetve baleseti helyzetét. A már hagyományosnak számító összejövetelt az idén Komáromban rendezték, ahol megjelent *Lantos Géza,* a Közlekedési Minisztérium munkavédelmi vezetője és *Tongori Imre* vasútigazgató. Az értekezleten *Dornai Tibor,* a Fővárosi Munkavédelmi Felügyelőség vezetője elnökölt.

Elsőként *Orosházi Ferenc,* a komáromi körzeti üzemfőnökség vezetője számolt be az üzemfőnökség területén végzett munkáról. Kitért azokra a tényezőkre is, amelyek negatívan hatnak az üzembiztonságra, illetve a balesetek alakulására. Tavaly 146 embernél állapítottak meg szolgálat közben ittasságot. Azon az állomáson, ahol ilyet tapasztalnak, 5 százalékot levonnak a szolgálati hely prémiumösszegéből.

Az értekezleten elemezték a vasútigazgatóság baleseti statisztikáját is: 1985-ben a három napon túl gyógyuló balesetek száma 3 százalékkal nőtt, ebből következően a kiesett munkanapok száma is emelkedett. A súlyos, csonkulásos tragédiák száma csökkent, ugyanez mondható el a halálos üzemi balesetekről is.

A koordinációs értekezlet befejezése után a résztvevők a komáromi pályaudvaron megtekintették a gurítási műveleteket.

Gyerekek szolgálatban

Az idén lesz 40 éves a magyar úttörőmozgalom, s ennek keretében működik a MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút. A budai hegyekben létrehozott kisvasutat szeretik a gyerekek és a felnőttek egyaránt. Az 1948-ban épített Úttörővasút Budapest egyik idegenforgalmi nevezetessége lett.

A vasút mindig is vonzotta a gyermekeket. Hajdanában a legnagyobb élmények közé tartozott felülni egy gőzösre; volt idő, amikor minden második gyermek mozdonyvezető akart lenni . . .

— *Nos, ha mozdonyvezető nem is, de forgalmista, kalauz, váltókezelő vagy távírász lehet az a srác, aki jól tanul* — legalább négyes rendűnek kell lenni! —, *egészséges, és közel lakik a kisvasúthoz* — tájékoztat *Sásdi Zoltán* üzemfőnök. — Az egészség nagyon fontos, mert a gyerekek felelős beosztásban dolgoznak, ez pedig állóképesség nélkül nem megy. Szolgálatra reggel 7-re kell jelentkezniük, s ez egy tízéves fiúcskának nem is olyan könnyű. Évente két alkalommal, szeptemberben és februárban várjuk a jelentkezőket a távozó nyolcadikosok pótlására. A jelentkezési lapokat elküldjük az iskoláknak, ahol az iskola javaslata alapján, a szülőkkel megbeszélve küldik vissza hozzánk. *A szerencsés jelentkezők négy hónapos tanfolyamra kerülnek.* A foglalkozásokat délután, illetve hétvégeken tartjuk, tehát az iskolai tanítással nem ütközik a tanfolyam. A sikeres vizsgák után jöhet a szolgálat. Az úttörővasutasok általában 15 naponként dolgoznak, de a nyári üdülések idején sűrűbb a szolgálat. A gyerekek munkáját természetesen felnőtt vasutasok és ifivezetők segítik, ellenőrzik. A gyerekek nemcsak a kisvasúton, hanem más táborokban, mint például Zánkán vagy Tatán is teljesítenek szolgálatot. Mivel az említett helyeken nincs úttörővasút, marad a postaszolgálat, amelyből szintén vizsgát kell tenni.

Akik az úttörővasútnál jól dolgoznak, kitüntetést, jutalomüdülést kaphatnak. A pajtások voltak már Franciaországban, Finnországban és a környező országokban. Az üzemfőnökségen berendezett múzeum a külföldi kisvasutakkal tartott kapcsolatokat reprezentálja. Láthatók ott a társvasutak úttörőjelvényei, egyenruhái, különféle emblémák, a kapcsolatok megannyi tárgyi bizonyítékai.

— Az Úttörővasútnál töltött idő mennyire meghatározó a gyerekek életében?

— A nyolcadikos diákok közül évente körülbelül 20-25-en tanulnak tovább valamelyik közlekedési középiskolában. Ami számunkra megnyugtató: *azok is megállják a helyüket, akik végül is nem lesznek vasutasok.* A gyermekkorban végzett felelősségteljes munka pedagógiai értéke felbecsülhetetlen!

A hűvösvölgyi végállomáson találkoztam *Boráros András*sal, *Pelikán Andreával* és *Rigó Eszterrel.* András a legidősebb, ő már nyolcadikos, „régi" vasutas.

— Ötödikesként kerültem az Úttörővasútra és eddig már hatvan szolgálatom volt. Voltam forgalmi szolgálattevő, naplózó és váltókezelő. *Kedvenc helyem a Széchenyi-hegyi állomás, mert ott az irányítótoronyban önállóan dolgozhatok.*

Andrea az Ilku Pál általános iskola hatodik osztályos tanulója.

— *Engem a jegyvizsgálói munkakör érdekel a leginkább. Az tetszik benne, hogy utasok között vagyok, akik sokat kérdeznek és nekem illik minden kérdésükre válaszolnom.*

Eszter szintén hatodikos, a Mérnök utcai iskolába jár.

— *A testvérem úttörővasutas volt, az ő példája nyomán választottam én is ezt a szép hivatást.* A testvérem már „igazi" vasutas, jelzőberendezésekkel foglalkozik. Lehet, hogy én sem teszek másként, ha nagy leszek . . .

Az elmúlt évtizedek során kissé megöregedett a pálya. A személygépkocsik, kismozdonyok felújításával nincs gond, sőt az épületek is rendben vannak. Tavaly kicserélték a váltókat, új kitérőket telepítettek, de mindez kevés. A vízelvezetés, a hidak és átereszek karbantartása is fontos. A felújítási munkák ma is tartanak, a munkálatok felett védnökséget vállalt a vezérigazgatóság KISZ-bizottsága.

Kavalecz Imre

Szakképzettségük:

Vasúti üzemvitel-ellátó szakmunkás

Látogatás a Pécsi Oktatási Főnökségen

A pécsi oktatási főnökségen három bentlakásos és négy levelező csoportot fogadhatnak egyszerre kb. 30-30 jelentkezővel. A bentlakásos tanfolyamok szervezésénél számba veszik a hallgatók lakhelyének távolságát. A pécsiek otthonról járhatnak be, a Pécs környékieknek is engedélyezik a napi beutazást, de a messzebbről beiskolázottaknak igénybe kell venniök a lakóotthoni elhelyezést.

— Milyen az élet a tanfolyamon? — kérdezem *Hideg Istvántól,* az oktatási főnökség vezetőjétől.

— Minden csoportnak megvan a maga önkormányzata, kéthavonta tanfolyamgyűlést és tanfolyamonként két alkalommal előadótestületi értekezletet tartunk. *A házirend törvény.* A kollektív együttélés szabályai mindenkire kötelezőek.

Egész nap az iskolapadban

— Hogyan telik a tanfolyamisták egy napja?

— Reggel fél nyolctól délután fél ötig vesznek részt előadásokon. A tananyag nehéz, csak rendszeres esti tanulással érhető el jó eredmény.

— A most befejezett szakmunkástanfolyamról *Miha Mihály* tanfolyamvezetőtől a következő tájékoztatást kaptam.

— A régi tanfolyamisták leadták, az újak még nem vételezték fel a könyveket. A vasúti üzemvitel-ellátó szakmunkástanfolyam tananyaga politikai-szakmai ismeretekből, munkavédelemből s gyakorlati oktatásból áll. Azoknak a hallgatóknak, akik sikeresen vizsgáznak, a munkakönyvükbe a szakképzettség rovatba *„vasúti üzemvitel-ellátó szakmunkás"* bejegyzés kerül.

— Milyen feltételhez kötődött a tanfolyamon való részvétel?

— *Általános iskolai végzettség, betöltött 18. életév és egyéves vasúti gyakorlat.*

— És a fizetés?

— Előző munkabérük utolsó negyedévi átlaga.

— Mennyi ideig tart a tanfolyam?

— *Hét hónap.* Akinek volt még 1985-ös szabadsága, kivette. A szakmai gyakorlat további három hónap.

— Mi lesz a „mesterdarab"?

— célzok az ipari tanulók vizsgamunkájára.

— *Az orvosilag első csoportos hallgatókból forgalmi szolgálattevők lesznek,* így náluk az önállósító letétele teszi fel a koronát. A gyakorlati képzés is ennek megfelelően tagozódik — egy hónap kereskedelmi ismeretre, egy hónap a forgalmi szolgálat pontosítására, és az utolsó egy hónap felkészülés az önállósító letételére.

— És már írja is a munkaügy a munkakönyvbe a szakképzettséget — vetem közbe.

— Ez mégsem ilyen egyszerű. Bár tagadhatatlan, hogy ekkorra a hallgató már alkalmas sokféle vasúti munka elvégzésére, de a minősítés még csak ez után következik.

— A minősítők milyen szempontok alapján bírálnak?

— *A jelölt a gyakorlati munkahelyre „minősítési lap"-ot visz magával.* A szolgálati főnök erre írja munkavédelem, szakértelem, fegyelem, pontosság, teljesítmény, politikai ismeret, szakmai ismeret, gyakorlati ismeret „tantárgyak"-ból a véleményét. A vizsgabizottság tagjai ennek alapján — az írásbeli vizsgát megelőzően — ellenőrző kérdéseket tehetnek fel a jelölteknek, s érdemjeggyel minősíthetnek. Ez az osztályzat kerül a szakmunkásvizsga jegyzőkönyvébe.

Vizsgázni bizottság előtt kell

— Bukás is előfordulhat?

— Ha a minősítési lap adatai és az ellenőrző kérdésekre adott válasz egybevetése alapján a „gyakorlatból elégtelen minősítés"-t ad a bizottság, a jelölt a vizsgát nem folytathatja.

— Hét hónap hosszú idő, bizonyára születtek tartós barátságok?

— *Tanfolyamunkon 21 férfi és 8 nő vett részt. Az itt szövődött ismeretségből van már egy házaspárunk s további négy jegyespárunk.* Együtt tanultak, s gyakorlatra is egy helyre kérték magukat. Meglátjuk. Nemcsak a bizottság vizsgáztat, az élet is.

— *Zolnai Géza* jelölttel az utcán futottam össze. Hallottam, hogy tanfolyamelsőként zárta az elméleti anyagot, most hogyan tovább?

— Volt még tavalyi szabadságom, segítek apósoméknak a kertet rendbe hozni. Azt mondták az előadók, hogy aki ezt a tanfolyamot elvégzi, az kihúzhatja magát. Nem kis dolog ennyit tanulni, hiszen utána ott leszek, mintha ipari tanuló lettem volna három évig.

— Úgy tudom, elsősorban forgalmi szolgálattevők lesznek.

— Igen, de vizsgázni akkor is kell. Négy éve vagyok vasutas, túl a katonaságon. A tisztképzőre is szeretnék feljutni. Azt mondták, hogy nekünk ezek után már az is könnyebb lesz. Csak komolyan kell venni.

Az egy szakma már nem elég

Hauser Lászlóné a pécsi igazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának árudíjszabási ügyintézője 100 óra tananyagot „adott le" a tanfolyamon.

— Érdekes feladatra vállalkoztam. Mindig arra törekedtem, hogy bármiről beszélek, vasutat tanítsak. Ma hajlamosak az emberek arra, hogy elég nekik az egy vizsga, az egy szakma. Pedig nem elég. Még akkor sem, ha megvan a saját munkakörük. Kis állomáson sokszor marad magára a szolgálattevő — főnöke távollétében, vagy éjszakai forgalomban —, amikor személyek, áruk sorsáról kell döntenie. *Olyan hozzáállásra számíthatunk a jövő vasutasaitól, amilyenre tanítjuk őket,* amilyet akár ezen a tanfolyamon is, elöljáróiktól láthatnak.

— Most, túljutva az első év küszöbén, eredményesnek ítéli-e meg ezt a felújított forgalmi-kereskedelmi szaktanfolyamot?

— Feltétlenül. De azt azért hozzátenném, hogy rendkívüli akaraterővel dolgoztak a hallgatók az utasítások, szabályok elsajátításáért. Április 1-jén indult a következő tanfolyam. Annak már kilenc hónapos lesz az elméleti felkészülési ideje, s csak azután következik a három hónapos gyakorlat.

Klencz Tiborné

A vasúti kocsi a MÁV termelőeszköze

KTG-tanfolyam a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetében

— *Aki a vasúthoz szegődik, készüljön fel arra, hogy őszülő fejjel is tanulásra fogják időnként . . .*

Azt hiszem, nem nehéz kitalálni, hogy a fenti mondat a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetében hangzott el. Az intézet egyik tanárával, *Pálfi István* nyugalmazott ktg-osztályvezetőhelyettessel beszélgettem, a következménye pedig az lett, hogy hamarosan az egyik előadóteremben találtam magamat, s végighallgattam egy előadást a ktg-tanfolyamon.

Bevallom, nem éreztem valami fényesen magam; csak úgy röpködtek a számomra ismeretlen vagy alig ismert kifejezések: kocsisürgetés, szabályellenes kocsifelhasználás, kocsiforduló-idő és hasonlók . . .

A hallgatók, voltak vagy ötvenen, jegyzetelték Pálfi István szavait, sűrűn bólogattak, látszott rajtuk, hogy nem idegen a téma. Érthető, hiszen a tanfolyam hallgatóinak többsége a mindennapi munkája során kocsielosztással foglalkozik.

— Miért szervezték a tanfolyamot? — kérdeztem az intézet megbízott igazgatóját, *Fodor Istvánt.*

— *Utoljára öt évvel ezelőtt volt hasonló tanfolyam, azóta történt néhány változás, ezért szerveztük meg.* A hallgatók olyan információk birtokába jutnak, amelyeket a munkahelyen bajosan tudhatnának meg, illetve a napi teendőik során csak a kocsigazdálkodás ellentmondásait érzékelik, az okokat és a miértet az esetek többségében nem tudják. *A tanfolyam jó alkalom arra, hogy széles körű ismereteket szerezzenek az aktuális helyzetről.* Meggyőződésem, hogy a vizsgák után a munkahelyeken magabiztosan tevékenykednek, az itt szerzett tudás bizonyosan megtérül. Vasutasok számára közhely, de talán nem árt időnként hangoztatni: *a vasúti kocsi a MÁV termelési eszköze.* Nem mindegy tehát, hogy ezt a jelentős értékű eszközállományt hogyan használjuk fel. Az „okos" kocsigazdálkodás pénzt jelent, s a MÁV pillanatnyi helyzetében, azt hiszem, nem árt hangsúlyozni a kereskedelmi szemléletet.

— A hallgatók nem érzik „nyűgnek" a tanulást — kapcsolódik a beszélgetésbe *Polyhos Mihály* tagozatvezető —, *Valamennyien szívesen jöttek, szolgálati helyük semmiféle akadályt nem támasztott.*

A tagozatvezető szavait igazolta az a két hallgató, akikkel sikerült szót váltanom.

Kovács Gyuláné a budapesti igazgatóságon dolgozik.

— A régebben szerzett tudást sohasem árt felfrissíteni, már csak ezért is érdemes volt eljönni, de hallottam olyan információkat is, amelyek az újdonság erejével hatottak.

Csete Árpád Csornáról jött, forgalmi szolgálattevő a GYSEV-nél.

— Érdekes előadásokat hallottam. Úgy vélem, minden forgalmistának illik tudni a kocsigazdálkodás általános elveit.

A csornai forgalmista szavait csengő szakította félbe. A hallgatók, közöttük néhány őszülő hajú „diák", bevonultak az előadóterembe, hogy Pálfi tanár úr vezetésével a kocsisürgetés „rejtelmeibe" mélyedjenek . . .

S. G.

Pályakorszerűsítés Rákos és Pécel között

A *Rákos—Pécel* közötti vasútvonalon nagyarányú pályarekonstrukció kezdődött. A közelmúltban indult korszerűsítési munkálatokat az tette szükségessé, hogy ezen a vonalon utoljára a hatvanas évek elején végeztek nagyobb méretű karbantartást. A pálya viszont meglehetősen túlterhelt, naponta mintegy 190 szerelvény gördül át rajta.

A munkálatok részleteiről *Siklósi Attila,* a rekonstrukció felelőse elmondta, hogy csaknem 23 kilométeren teljesen új vágányt fektetnek le; az eddigi 48 kilogrammos sínek helyébe 54,5 kilogrammosokat raknak le. Közben több műtárgyat is felújítanak, illetve teljesen újat építenek. Közülük a legszámottevőbb a Rákos-patak hídja (Rákos és Rákosliget között), amelyet teljesen átépítenek. *Ezenkívül Rákoscsabán új aluljáró készül, amely a település két részéhez, valamint a peronokhoz biztosít balesetmentes közlekedést.* Ez nem csupán az utasok és a lakosság biztonságát szolgálja majd, hanem ezáltal gyorsabb lesz az ottani vonatok mozgása is. Ennek munkálatait terv szerint ez év júliusában kezdik meg és a jövő esztendő végére fejezik be.

A rekonstrukció során a rákos-pataki hídnál, Rákoscsaba és Rákosliget térségében, valamint Pécel előtt megszüntetik, pontosabban nyújtottabbá teszik a forgalmat lassító kis sugarú íveket. Ezzel a távolság is csökken néhány száz méterrel, és így a vonatok nagyobb sebességgel haladhatnak majd.

A rekonstrukció tervezői gondoltak a pályán áthaladó közúti kereszteződések biztonságára is; a vonal mentén lebontanak minden olyan építményt, amelyek az előírt úgynevezett rálátási háromszöget takarják.

A 622 millió forintba kerülő munkálatokat a MÁV Budapesti Építési Főnökség, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, a Mélyépítő Vállalat és a Balparti Biztosítóberendezési Főnökség dolgozói végzik.

A megállóhelyen csendes az élet

Ha vannak az országnak periferikus területei, Tompa és környéke biztosan közéjük tartozik. Kiskunhalast elhagyva valahogy megcsöndesül az élet. Ahogy mondják: *erre még a madár is csak háromnapi hideg élelemmel repül keresztül . . .*

Maga a község mintegy öthat kilométernyi távolságra fekszik a budapest—kelebiai fővonaltól. Megállójában Kelebia felé hat, Kiskunhalas felé pedig öt vonat áll meg naponta. A megállóhoz elszórt házak között kanyargó, keskeny út vezet, ha valami szembejön, az egyik járműnek le kell térnie a március-április táján mindig sáros padkára. A síneken és a fénysorompón innen apró vegyesbolt áll, ajtaját félóránként nyitja egy-egy vásárló.

Autóbusz nem jár ki idáig, a legfontosabb kiegészítő közlekedési eszköz a kerékpár. Aki makacsul a fejébe vette, hogy vonattal utazik, az kibiciklizik a „vasútra".

A körülményekhez igazodva Tompán csak úgynevezett KMes, korlátozott távolságra szóló menetjegyeket adnak ki a hétvégeken, egyéb piros betűs ünnepnapokon még azt sem. Ilyenkor a vonaton a kalauztól kell jegyet vennie a felszállónak. De kik is szállnak vonatra ebben a kietlen pusztaságban?

— Reggelente a Halasra járó diákok, munkások és a környéken lakó vasutasok — válaszol *Berkó Istvánné* jegykiadó. — Számuk kevés, mert az autóbusz a falu közepén összeszedi az utasokat. A piaci napokon, szerdán és pénteken többen választják a vasutat, no és persze a nagyobb ünnepek előtt, bár már itt is érezni lehet a saját kocsi térhódítását. A havonta eladott jegyek száma is erősen változik. Van, amikor négyezer forinttal zárok, van úgy, hogy a bevétel a kétezer forintot is alig haladja meg . . .

(gerecsei)

Negyvenöt év a vasút szolgálatában

Szerény, halk szavú, segítőkész ember. Sok vasutas ismeri, tiszteli mint tanítómestert, mint barátot, elvtársat, vagy mint vezetőt. Az életben mindig a lényeges dolgok, kérdések érdekelték. Ezernyi szállal kötődik a vasúthoz. Nagyon sok vasutasban ébresztette fel a tanulás iránti vágyat, a marxista tanok iránti érdeklődést. Boldog, elégedett embernek vallhatja magát, hiszen egész életében azzal foglalkozott, amihez kedve volt, amit igazán szeretett.

A Baranyi dinasztia

— Vasutas dinasztiából származom, az ereimben is vasutas vér folyik — mondja önmagáról *Baranyi István,* a miskolci igazgatóság oktatási főnökségének vezetője. — Olyan családi légkörben, miliőben nevelkedtem, hogy a pályaválasztásom nem is lehetett kétséges. Vasutas akartam lenni. A négy polgári elvégzése után protekcióval vettek fel pályamunkásnak Sátoraljaújhelyre. *Apám és nagybátyám vállalta értem a felelősséget. Édesapám segédmozdonyvezető volt akkor.*

— A családból hányan választották élethivatásnak a vasutat?

— Nem is olyan könnyű ezt összeszámolni. Öten vagyunk testvérek; két lány és három fiú. *Egy kivételével mindannyian vasutasok lettünk. Vasutasok lettek a feleségek, a lányok férjei, a gyerekek . . .* Szóval a *Baranyi* dinasztiából tizennyolcan választották a sínek világát. Ha a három generáció minden tagja élne, most például Mezőkövesd állomáson ellátna minden szolgálatot.

A háború után az apja, a nagybátyja, a testvérei és természetesen ő is részt vett a vasút újjáépítésében. István egész életét a tanulásnak és a tanításnak szentelte. A dolgozók kereskedelmi iskolájában, később pedig a különböző szintű pártiskolákon gyarapította tudását. Oktató-nevelői képességeire felfigyeltek a környezetében. Szolgálati érdekből ezért gyakran kellett költöznie egyik városból a másikba. 1948-ban került a miskolci pályafenntartási főnökséghez, egy évvel később pedig már a miskolci vasútigazgatóságon dolgozott. Később Keszthelyre vezényelték, ahol az úgynevezett párttitkárképző iskolán hasznosították tapasztalatait, tudását. Dolgozott a MÁV Vezérigazgatóság vasútpolitikai főosztályán is.

Tanfolyamok a kocsedóban

— *1953-ban kerültem vissza Miskolcra* — folytatja. — *Az igazgatóság személyzeti és oktatási osztályának csoportvezetője, később pedig helyettes vezetője lettem.* A vasutasok képzésének irányítása, szervezése volt a legfontosabb feladatom. A tanfolyamok akkoriban az úgynevezett kocsedóban, a rendező mellett, egykori felvonulási épületekben voltak. Az volt az oktatási központ. Ott tanítottuk — nehéz körülmények között — a vasutasokat. Szerencsére ez már csak emlék.

— Mikor bízták meg az oktatási főnökség vezetésével?

— Rövid ideig megbízott osztályvezetői teendőket láttam el, majd 1983-ban kineveztek az oktatási főnökség vezetőjének. A főfoglalkozás mellett húsz évig tanítottam filozófiát a marxista—leninista egyetemen.

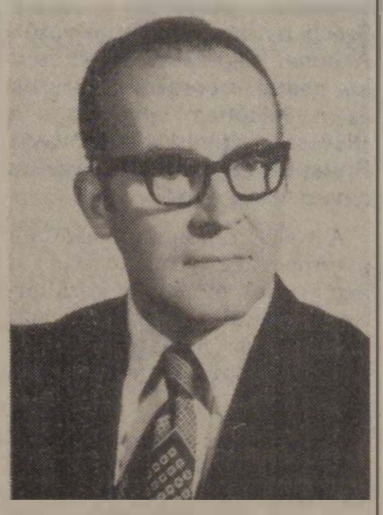
— Az oktatási főnökség jól felszerelt épületében bizonyára könnyebb az oktató munka, mint a kocsedóban.

— A körülmények lényegesen jobbak, csak a zsúfoltság okoz néha sok gondot. Vasúti érdekből ugyanis kénytelenek vagyunk a különféle tanfolyamokra az eredetileg tervezett optimális létszám háromszorosát is felvenni. *Előfordult, hogy egy időben hét tanfolyamon 180-200 vasutas tanult. Ilyenkor a laboratóriumot is tanteremnek használtuk.* Évente általában hatszázan szereznek itt különféle képesítést. A debreceni, a szegedi és a budapesti igazgatósághoz tartozó vasutasok is tanulnak nálunk.

Jegyvizsgálóból nincs hiány

— Van-e köze az oktatási főnökségnek ahhoz, hogy az igazgatóság területén valamelyik szakmában, beosztásban nincsenek utánpótlásgondok?

— *Mi képezzük ki a jegyvizsgálókat is, s nagyon örülök annak, hogy az utóbbi években területünkön nincs jegyvizsgálóhiány.* Sok nő választotta



élethivatásnak ezt a szakmát. A kalauzok 60-70 százaléka nő. Közülük sokan vonatvezetőként is megállják a helyüket. Sikerült jó kapcsolatot kialakítanunk a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetemmel is. Az intézmény tanárai segítik a vasutas fiatalok Távközlési Műszaki Főiskolára való felkészítését.

Baranyi Istvánnak a családi kör nemcsak a vasút iránti vonzalmát erősítette, hanem megalapozta elkötelezettségét a marxista eszmék iránt is. Édesapja, a baloldali érzelmű barátaival már a harmincas években megünnepelte május elsejét. Tagja volt a kommunista pártnak. Érthető hát, hogy ő is követte apja példáját. *Az idén, június 10-én lesz 60 éves. Negyvenöt esztendőt töltött a vasút szolgálatában.*

Csorba Barnabás

Vándorzászló-átadás. A somoskőújfalui művelődési házban a közelmúltban tartották a határforgalmi versenyben érdekeltek vándorzászló-átadási ünnepségét. A csehszlovákiai állomásfőnök helyettese, Balcó András adta át a náluk egy éve őrzött zászlót Sztánic Jánosnak, a somoskőújfalui állomásfőnöknek. Az ünnepségen részt vett Hernádi István, a miskolci vasútigazgatóság vezetője. Az ünneplő vasutasokat Dévai Nagy Kamilla és Pelsőczi László szórakoztatták műsorukkal.

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

Útátjárók

Az útátjáróknak a vasúti-közúti szintbeli kereszteződéseknek a vasúti és a közúti forgalom biztonságos lebonyolítását kell szolgálnia. Ezt részben forgalomtechnikai megoldásokkal — különféle jelzésekkel, biztosítóberendezésekkel — részben a két közlekedési pálya kereszteződésének megfelelő kialakításával lehet elérni. A kereszteződés az állandó fenntartás sokrétű gondjai miatt mind a vágánynak, mind pedig a közútnak kényes pontja.

A vágányzónában és a vágányzónán kívüli ágyazat felett előregyártott útburkoló elemeket alkalmaznak. A MÁV 1979-ben megvásárolta a gyártási jogot egy osztrák vállalattól a *Bodan* típusú előregyártott vasbeton útátjárókra. Azóta (1985 elejéig) 221 útátjáró készült el ezekkel a burkolóelemekkel. A kedvező építési eljárás és az eltelt időszakban történt fejlesztések, amelyekre a gyártási jog megvételi lehetőséget ad, évről évre több beépítést tesznek lehetővé.

A Bodan útátjáró elemek költsége, azonos szélességű útátjárókat összehasonlítva kb. kétszerese egy meleg aszfalt betonos építésű útátjárónak. Figyelembe véve azonban, hogy a vágányszabályozásnál az elemek kiszerelés után visszaépíthetők (és a betonelemek élettartalma 15 év), továbbá, hogy a Bodan rendszerű útátjáró típus a második szabályozás után már megtérül, előnye még, hogy rövid idő alatt beépíthető.

Begyakorlott brigáddal, jó előkészítés után 40 perc alatt elvégezhető az elemek kiszedése és visszaépítése. Emiatt terelőutat sem kell építeni, ami 300—400 ezer forint megtakarítást eredményezhet.

Meg kell azonban említeni, hogy a Bodan típusú útátjárók építése sem alkalmazható célszerűen minden útátjáróban. Feltétele az, hogy a vasúti és közúti pálya keresztezési szöge 60°-nál nem lehet kisebb, továbbá az ívben haladó vasúti pálya sugara nem haladhatja meg a 400 métert. Ezek elsősorban műszaki indokok, de figyelembe kell venni a gazdasági megfontolásokat is. Ez elsősorban a földutak kereszteződésének kiépítése esetén szükséges. Célszerű az útátjáró elemek folytatásaként 15—40 m hosszú útburkolatokat építeni. Ez a többletköltség csak bizonyos közúti forgalmi nagyság mellett térül meg népgazdasági szinten.

Szólni kell a rendeltetésszerű használatról is. Az útátjárók a közúti forgalom elviselésére vannak méretezve. A vasúti kocsik lelógó csavarkapcsai azonban a vágányközi burkolatot idő előtt elhasználják. Ezért kell a szerelvényeket az előírások szerint összeállítani.

Miért maradt el az év végi részesedés?

Írta: Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója

Dolgozóink előtt is ismeretes, hogy — az általános szabályozástól eltérő, a MÁV-ot megillető kedvezmények ellenére — a vállalati gazdálkodást egyre növekvő feszültségek terhelik.

A népgazdaság és ezzel szoros összefüggésben a MÁV helyzetét meghatározó negatív tendenciák az utóbbi években felerősödtek. Mindezek következtében az 1985. év a MÁV számára a tervezettnél kedvezőtlenebb volt.

Ebben igen sok tényező játszott közre, amelyek közül a következők érdemesek a kiemelésre. Rögtön az év elején a rendkívüli időjárás miatt nőtt az energiafelhasználás és lelassult az árutovábbítás. Év közben az üzemi folyamatok szabályozott rendszerébe, a korábbi gyakorlattól eltérően, lényegesen több alkalommal kellett beavatkozni.

A gondok okai

A legnagyobb gondot az okozta, hogy az év elejétől fokozatosan romlott a villamos mozdonyok üzemkészsége és a teherkocsik műszaki állapota. A népgazdaság súlyos energiahelyzete miatt a tárcaközi operatív bizottság szigorú sorrendet szabott az elszállítható áruknak. Ez az intézkedés is szükségszerűen költségnövekedéssel járt, mivel a vasúti kocsikat esetenként nem lehetett ott megrakni, ahol azok kiürültek. Ugyancsak az üres futás növekedését idézte elő az, hogy az exportfeladáshoz távolabbi állomásokról lehetett csak a szükséges exportképes kocsimennyiséget biztosítani. A meddő teljesítmények tehát a vállalati tervben előirányzott mértéket jelentősen meghaladták. *Ennek költségkihatása 240 millió forint volt.*

További jelentős veszteséget okozott a szomszédos vasutak vonatfogadási készségének romlása. A torlódás visszahatott a belföldi forgalomra is. Amíg 1984-ben 342, 1985-ben már 562 kocsi vesztegelt (napi átlagban) a hálózaton. A társvasutak vonatfogadási elégtelensége és ebből következően az elegyáramlás lelassulása *315 millió forint többletköltséget okozott.* A romló hatékonyságot tükrözi a kocsifordulóidő előző évi *4,68 napról 5,08 napra* való növekedése is.

A vasúti forgalom lebonyolítását szintén nehezítette az, hogy tavaly tovább romlott a pályák állapota. A sebességkorlátozás alá eső pályaszakaszok száma 20 ezer fölé emelkedett. A hiányosságok megszüntetésére, illetve az építési és karbantartási munkákhoz egyre több vágányzár biztosítása volt szükséges, amelyek szintén növelték a többletköltséget.

A mozdonyhiányból adódó gépre várási veszteségek 1985-ben *120 millió forint terven felüli költségnövekedést jelentettek.* A teherkocsik műszaki állapotának romlása miatt növekedett a határállomáson kilépő kocsik közül a társvasutak által visszautasított kocsik részaránya. A visszautasított kocsik miatt a MÁV költségei terhére átrakási és javítási munkákat kellett elvégezni, valamint a forgalomból kieső MÁV-kocsik helyett jelentős mennyiségű külföldi kocsit volt kénytelen a MÁV az exportszállításokhoz felhasználni, amely miatt a kocsibérbevételek mérséklődtek. *A vasúti járművek üzemkészségének romlása összességében több mint 500 millió forinttal csökkentette a MÁV nyereségét.*

A népgazdaság szállítási igényeinek, valamint a MÁV szállítóképességének (előzőekben felsorolt alapvető okok miatti) mérséklődése együttesen az árufuvarozási teljesítmények jelentős csökkenését idézték elő. *A bevételelmaradás 700 millió forintot jelentett.*

A személyszállítási tervet sem sikerült teljesíteni. A szolgáltatás színvonala (részben a vasutasok nem megfelelő munkamorálja miatt) az utasok jogos igényeitől és a MÁV objektív lehetőségeitől is jelentős mértékben elmaradt. *A személyszállítási teljesítmények, illetve bevételek tervtől való elmaradása az 1985-re tervezett nyereséget további 170 millió forinttal mérsékelte.* A felsorolt, nagyobb részben MÁV-on kívüli, részben MÁV-on belüli okok miatt (belső szervezetlenség, felelőtlen munkavégzés, érdektelenség stb) került tavaly a MÁV kedvezőtlen helyzetbe és marad el emiatt az év végi részesedés kifizetése.

Rajtunk múlik

Amennyiben a mintegy 150 millió Ft év végi részesedés pótlás nélkül kiesne a dolgozók keresetéből, az idei tényleges keresetfejlődés a tervezett 6 százalékkal szemben, alig több, mint 4 százalék lenne. Ez meghiúsítaná az ösztönzést. Pedig a kiegyensúlyozott vállalati gazdálkodás feltételeinek megteremtése az ösztönzés fokozását, differenciáltabbá tételét igényli.

A MÁV vezetői — egyetértésben a Vasutasok Szakszervezetével — arra törekszenek, hogy a szükséges ösztönzési források biztosítva legyenek a kiegyensúlyozott vállalati gazdálkodás megteremtéséhez. *Ezért az a célunk, hogy a már kiadott 6 százalékos bérfejlesztésen kívül még plusz 1 százalék bérfejlődés valósuljon meg.* Ezt a célt döntően a már meglévő és eredményesen működő teljesítményérdekeltségi rendszerek továbbfejlesztése útján kívánjuk elérni.

Az érdekeltségi rendszerek fejlesztése természetesen mindhárom tevékenységet érinti.

Az iparban és az építésnél a főnökségek, üzemek úgynevezett nyereségérdekeltségi rendszerének továbbfejlesztése, működtetésének korszerűsítése a feladat.

A közlekedési tevékenységnél a belső érdekeltségi rendszer fejlesztésének két alapvető szempontja, hogy egyértelműen ösztönözzön az alaptevékenység ellátására, továbbá a korszerűbb bérezési formák elterjesztésével egyre jobban biztosítsa a teljesítményarányos bérkiáramlást.

A felsorolt követelmények teljesítése érdekében a következő főbb területeken szeretnénk emelni a teljesítménybéreket: *a vontatási telepi mozdonyjavítást végzőknél, a vontatási telepi kocsijavító műhelyek dolgozóinál, a rakodási tevékenységnél, a magasépítményi hiányszakmákban, a fenntartási területen dolgozó szakmunkások körében, a pályafenntartási szakszolgálatnál, a II. csoportú rendező pályaudvarok elegyrendezőinél, valamint a tolatós tehervonatok személyzeténél.*

A felsorolt intézkedések alkalmasak arra, hogy feloldják — a szükség mértékéig — azokat a feszültségeket, amelyek a bérpolitikában a kiemelések miatt fellépnek (pl. járműjavító üzemek hiányszakmáinak kiemelése, a vontatási telepi mozdony- és kocsijavítók átlagos bérfejlesztése; az I. csoportú rendező pályaudvarok elegyrendezői teljesítménybérének kiemelt fejlesztése stb.). A teljesítményérdekeltségi rendszerek működtetésének előfeltétele a bizonylati fegyelem betartása, az ellenőrzési munka színvonalának javítása.

Új elismerési forma

Az elhatározott munkaerőgazdálkodási célkitűzések (nem fizikai létszám csökkentése, a kulcsfontosságú munkakörökben a létszámhelyzet stabilizálása) megvalósulása esetén a kifizetésre kerülő összeg a nagyobb leterhelést vállaló dolgozók átlagbérét növeli.

A premizálási rendszer továbbfejlesztése során olyan mutatókat írunk elő, amelyek a bevétel növekedését, a nyereség elérését biztosítják, illetve ettől teszik függővé a premizálásra fordítható keretek nagyságát. Mind a teljesítménybérezési rendszer továbbfejlesztéséhez, mind pedig a prémiumrendszer korszerűsítéséhez kapcsolt *többletjövedelem-források csak és kizárólag akkor vehetők igénybe, ha ehhez tényleges többletteljesítmény, javuló minőség, összességében növekvő eredmény kapcsolódik.*

Minőségileg új elismerési formát kívánunk rendszeresíteni a vasutasnapi jutalmazás bevezetésével. Ennek elsődleges célja *a vasutasnap méltó megünneplése, jutalmazással is elismerve a vasúthoz való hűséget és a jó munkát.*

A bemutatott ösztönzés az éves bérintézkedéssel együtt csak akkor válhat valóra, ha a MÁV 1986-ban legalább a tervezett szintű nyereséget eléri. Kedvező vállalati eredmény elérése esetén megvalósul a tervezett keresetnövekedés, tehát a belső érdekeltségi rendszerek fejlesztése és a vasutasnapi jutalmazás bevezetése révén a kieső év végi részesedésnek megfelelő összeget megkapják a vasutasok.

Ha a tervezett vállalati eredmény, a teljesítmények elmaradnak a várt szinttől, a teljesítménybérek és a prémium csak részben használható fel, ezért nem garantált a 6 százalék keresetfejlődés és a jövőre nézve további szigorítás várható. *A tervezett nyereség elérése, a keresetfejlesztés megvalósítása érdekében tehát valamennyi vasutas együttes jó munkájára van szükség 1986-ban.*

Közlekedés '86

Budapesten, a kőbányai vásárváros D pavilonjában április 15-én *Urbán Lajos* közlekedési miniszter nyitotta meg a *Közlekedés '86* szakkiállítást.

A hazai közlekedés az idén első ízben megrendezett seregszemléjén a miniszter beszédének bevezetőjében áttekintette az utóbbi évtizedek jelentősebb közlekedéspolitikai tendenciáit. Hangsúlyozta:

— *Az 1960—80 közötti két évtized alatt elért eredmények jelentős fejlődést mutatnak. Ez idő alatt mind a személy-, mind az áruszállításban a teljesítmények átlagosan mintegy háromszorosára növekedtek.* A teljesítmények növekedése mellett erre az időszakra közlekedésünk fejlesztésének néhány igen jelentős és a jövőt meghatározó fejlesztési szakasza is jellemző.

A vasúti közlekedésben ezalatt kezdődött meg a pályák — ezen belül is a 3000 km-es törzshálózat — fokozott rekonstrukciója, korszerű biztosítóberendezések felszerelése, valamint a törzshálózat folyamatos és módszeres villamosítása. Jelentősen fejlődött a záhonyi átrakókörzet, kiépült az új szolnoki vasúti csomópont, megtörtént számos fővárosi és más középállomás átépítése is. A vonalvillamosítás mellett a vontató- és vontatott járműállomány rekonstrukciójában a vasút kedvező eredményeket ért el. Ennek ellenére egyes területeken, így a rendező pályaudvarok és a kereskedelmi létesítmények korszerűsítésében, a technológia folyamatos fejlesztésében elmaradások is mutatkoznak.

Az elmúlt időszakban módosult a közlekedési ágazat szervezete, illetőleg megváltozott az alágazatok szervezeti felépítése. Az új követelményeknek megfelelően megújult a közlekedés tudományos intézményeinek hálózata, változott a közúti közlekedés felépítése, a légi közlekedés irányító intézményi szervezete. Még az olyan nagy hagyományokkal bíró területen is mint a vasút, jelentős belső szervezeti korszerűsítések történtek. Mindenütt szem előtt tartva a nagyobb vállalati önállóság adta lehetőségeket, azzal a céllal történtek változások, hogy a megváltozott gazdasági körülmények között vállalataink még jobban, még eredményesebben tudjanak eleget tenni kötelezettségeiknek.



A kiállítás színes tablói és működő makettjei jól szemléltetik a vasút munkáját.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Más szemében a szálkát . . .

Sokat beszélünk napjainkban a vasúton is a felelősségvállalásról, a fegyelemről. Nem véletlenül, hiszen sok veszteséget, kárt okozott már a felelőtlenség, a fegyelmezetlenség. Kevés emberrel találkoztam, aki önként, első szóra hajlandó lett volna felelősségét elismerni egy baleset vagy téves intézkedés kapcsán. Pedig mennyi felesleges munkától szabadulna meg a munkaügyi döntőbizottság vagy a munkaügyi bíróság, ha a vétkesek belátnák hibájukat és vállalnák tettükért a felelősséget.

Egyik ismerősöm például a közelmúltban összetört egy mozdonyt. A kár megközelítette a százezer forintot. *Fegyelmit kapott, továbbra is mozdonyvezető, de meg van sértődve.* Ha baleset történik, a forgalmi szolgálat általában a mozdonyvezetőt, a mozdonyvezető pedig a forgalmi szolgálatot okolja. Műszaki hibánál a mozdonyvezető és a -szerelő között folyik a vita.

Az idén — mint az köztudott — a MÁV nem fizet nyereségrészesedést. Sokan háborognak emiatt, felelősöket keresnek. De vajon elgondolkodtak-e azon: *ők megtettek-e mindent annak érdekében, hogy legyen nyereség?!* Biztosan nem. A balesetek többségének oka legtöbbször például a figyelmetlenség, a nemtörődömség, a vagányság, az ittasság. Emiatt sok millió forint ment már veszendőbe.

A budapesti igazgatóság területén 1985 februárjában a dolgozók hibájából 2,86 millió forint, egyéb okok miatt 1,26 millió forint kár keletkezett. Ez csak töredéke a MÁV egyévi veszteségeinek.

A minap egyik mozdonyvezető kollégám vagánysága döbbentett meg. Azzal dicsekedett, hogy egy 100 kilométeres sebességre engedélyezett pályaszakaszon kipróbálta, mennyit bír az M62-es. A sebességmérő 145 kilométert mutatott. Ez egyszer a felelőtlenségnek nem lett komolyabb következménye.

Riasztó méreteket ölt az italozás is. Sok vasutas abban bízik, hogy hátha nem lesz ellenőrzés, és szolgálat előtt vagy szolgálatban, nyugodtan megisszák az egy-két fröccsöt vagy felest. A következményekre nem gondolnak, pedig mindenkit hazavár a család.

Milliós károkat okoz a kíméletlen tolatás, a dézsmálás is. *Elgondolkodtató, hogy a lopások 80-90 százalékát vasutasok követik el.* A bejárati jelzők előtt vagy az állomásokon ácsorgó vonatok sem növelik a MÁV bevételét. Sok gondot okoznak a kereskedelmi szolgálatnál elveszett fuvarlevelek is. Előfordult, hogy egy kocsi „üres" felirattal három hónapig járta az országot. Valaki végül felfedezte, hogy bútorok vannak benne.

Azt hiszem, találó a magyar közmondás: *„Más szemében a szálkát is meglátja, de a magáéban a gerendát sem veszi észre".* Mielőtt tehát másokat okolnánk az elmaradt nyereségrészesedésért, tegyük fel magunknak a kérdést: *mindent megtettünk azért, hogy a MÁV-nak legyen nyeresége?*

G. I.

A nemzetközi munkaverseny élenjáró kollektívái

A KGST-tagországok szakszervezetei által — a nemzetközi munkaversenyben élenjáró kollektívák elismerésére — alapított kitüntetéseket az alábbi kollektívák nyerték el:

A *Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Főnöksége* kitüntetést *Kelebia* állomás és *Lökösháza—Curtici* közös határállomás.

A *Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Brigádja* kitüntetést Gyékényes határállomás *Zrínyi Miklós,* Murakeresztúr határállomás *Zalka Máté,* Eperjeske állomás *Lokomotív,* Lökösháza—Curtici *Május 1.,* Kelebia határállomás *Zrínyi Ilona* és Somoskőújfalu határállomás *Hámán Kató* szocialista brigádja érdemelte ki.

BUDA–KANIZSAI VASUTI *Hirharang*



Cs. kir. szab. déli állam lomb. ven. és központi olasz vasut-társaság.

A múlt század utolsó évtizedeivel foglalkozó történészek megegyeznek abban, hogy a dualista monarchia viszonylag kedvező keretet és jelentős támogatást nyújtott a gazdasági fellendülésnek, elősegítette a kor civilizációs vívmányainak terjedését. A gondolat igazolására rendszerint a vasútépítés felvirágzásának kérdéseit taglalják. A módszer érthető, hiszen az 1850—70-es években valóságos vasútépítési „láz" volt Magyarországon. Ekkor adták át az Osztrák Államvasút-társaság *Szeged—Temesvár—Baziás* szakaszát, a Tiszavidéki Vasút *Szolnok—Debrecen—Miskolc—Kassa* szakaszát, valamint a Déli Vasút *Buda-Nagykanizsa* és a magyar országhatáron át Trieszt felé futó vágányait.

A 125 éves évfordulóját ezekben a hetekben ünneplő Buda—Kanizsa vasútvonal jelentőségét a kortársak is felismerték. A kor vitathatatlanul legtekintélyesebb és legolvasottabb lapja, a *Pesti Napló* gyakran közölt tudósításokat a vasútról, munkatársai nem hiányoztak a vasúttal kapcsolatos fontosabb eseményekről. A lap munkatársai jól tudták és igen meggyőzően fejtegették, hogy az új vasútvonalak megnyitása túlmutat önmagán, szerepe nemcsak a közlekedésben alapvető.

A lap egyik vezető munkatársa, *Salamon Ferenc* ott volt az úgynevezett „próbameneten". Az újság 1861. március 22-i számában így írt az eseményről:

„A buda—kanizsa vonal azt jelenti, hogy Magyarország egyenes vasúti összeköttetésben áll a tengerrel. Eddig Bécs felé kellett fölkerülnünk Pestről, hogy onnan a Semmeringen át Triestbe jussanak áruczikkeink, a mi főleg nyers terményekben nagyon költséges volt.

A világ piaczával való egyenes összeköttetésünkön kívül igen nevezetes az, hogy szellemileg is közelebb jutottunk a külső nemzetekhez, az angolhoz, francziához, s főleg az olaszhoz, mely utóbbira nézve csak annyit kell megjegyeznem, hogy Budán fölülve a vasútra, egy nap alatt Triestbe, másfél nap alatt Velenczébe utazhatunk igen csekély költséggel."

A kor igényeinek megfelelően a lap gyakran közölt bűnügyi tárgyú cikkeket is. Az Ödenburger Intelligenz und Anzeigblatt-ból átvett egyik írásából idézünk:

„A legújabb idők óta több, igen veszélyes rablótámadás történt ezen a vonalon, s amint egy bodajki levelezőnktől értesülünk, néhány erős és felfegyverezett rablóbanda legközelebb a vasúti kasszákra figyelt fel. Ugyannyira, hogy mint levelezőnk jelenti, már attól kell tartani, hogy az egyáltalán nem nehéz, 3-4 kocsiból álló személyvonatokat ellenjelzéssel megállítják és kirabolhatják. Többek között elmeséli ugyanő, hogy Moha mellett a bakonyi erdőben éjjel már több pályaőrt megtámadtak ilyen bandák, s halállal való fenyegetéssel alaposan megtudakolták tőlük a vasúti körülményeket és a nagy pénzesládák pontos leírását. Így például a 46-os őrt júniusban már ötször, a 43-as őrt egyszer érte rablótámadás. Emiatt az előbbi szolgálatát felmondani és elbocsájtását kérni kényszerült. Példáját még többen követik, mert a rablók a halállal való fenyegetéssel meghagyják nekik, hogy megjelenésükről a legmélyebben hallgassanak. A lakosság egyöntetűen kérje, hogy adják kezébe azokat az eszközöket, amelyekkel magukat és az új vasútvonal forgalmát ezekkel a rablótámadással szemben megvédhetik."

A szállítással már akkor is gondok voltak. A lap 1861. május 15-i számában olvasható a következő tudósítás:

„. . . olyan nagy az anyagszállítás belső Magyarországból, hogy valósággal phisicai lehetetlenség a sok árut a megkívántató gyorsasággal tovább szállítani, s naponkint mintegy 6000 mázsa marad föl. Az anyagok elszállíttatásának lehetetlensége pedig azon okból származik, mert a Schmidt-féle gyár elégésénél a déli vaspálya több száz kocsija leégett."

A vasúttal együtt sajnos hamarosan jelentkeztek a balesetek is. A *Pesti Napló* természetesen ezeket sem hagyja ki közleményeiből:

„A Keszthely és Komárom város közötti vasúti szerencsétlenségre nézve bővebben írhatjuk, hogy az a két tehervonat ütközése által történt. Ezek egyikének vezetője ugyanis elaludta a keszthelyi állomást, hol a szemközt jövő vonatot be kellett volna várnia, s folyton szunyókálva, vonatja tovább haladott. *A szembe jövő vonat vezetője, éj lévén, csak későn vette észre a szemközt robogó mozdonyt,* mindazonáltal vonatját a legnagyobb hidegvérűséggel, mennyire lehetett, lassítá, sőt hátrafelé igyekezett indítani, de a sebesen szemberohanó mozdony mégis bele ütközött. Ennek vezetője, s személyzete, mihelyt fölébredtek, életük mentésére gondolván, leugráltak. Mindkét gép erős rombolást szenvedett, több teherkocsi teljesen szétzúzatott. A sebesültek 26-án reggel Székesfehérvárra szállíttattak. Közülük 3-4-nek sebe halálos."

A kor politikai hangulatát jól érzékelteti az alábbi közlemény, amely a lap 1861. október 9-i számában olvasható:

„Egyébiránt hallottuk azt is, hogy a déli államvaspályán két távírdai hivatalnok — magyar fiúk — egymásnak magyarul távírván, midőn ezt az igazgatóság megtudta, rendeletet küldött rájuk, *hogy ha magyarul mernek még egyszer távírni, bár egymás között és saját magánügyeikben, azonnal kitétetnek hivatalaikból."*

Az újság, bár ritkán közölt hírmagyarázatot, ezúttal kivételt tett, és a tudósítás végére egy kérdést toldott, imigyen: „Hát ehhez mit szóljunk?" Ennél tömörebb kommentárt aligha találhattak volna . . .

A következő, nagyobb terjedelmű cikk a *Fővárosi Lapok* 1881. március 8-i számában jelent meg:

„Soha sem volt tapasztalható oly gyors és pontos kiszolgáltatása a vasúti jegyeknek a budai indóháznál, mint szombaton este a hét óra utáni vonat indulása alkalmával. *A személypénztárnál, hol máskor két hivatalnok működött, s várakoztatta a nagyszámú türelmetlen közönséget, most hatan is dolgoztak, minél gyorsabban igyekezvén kielégíteni az utasokat,* s még a máskor nem valami udvarias kalauzok is minden egyes utast majdnem ölbe vittek a coupéba. A vonalmozgósítási tiszt alig bírta bevárni a hét óra negyvenöt percet, hogy az utolsó vonatot elindíthassa Kanizsa felé. Végre elérkezett a várvavárt idő, egy intésre négyen is szaladtak a csengettyűhöz jelt adni, s a vonat elrobogott, mialatt az indító hivatalnok a *»megy a gőzös, megy a gőzös Kanizsára«* című dalt dúdolta."

Mielőtt folytatnánk az idézetet, itt jegyezzük meg, hogy az utasok kívánságára a Déli pályaudvarról Nagykanizsára induló vonatokat április 2-től nem a hagyományos szignállal, hanem az említett dallammal bocsájtják útjára . . .

Visszatérve a Fővárosi Lapok cikkéhez, kiderül, hogy miért volt a nagy sietség és szokatlan udvariasság:

„. . . aztán valamennyi hivatalnok, szolgálatmentes kalauz, »pakker« stb. az állomásfőnök vezénylete mellett oly dolgot vitt véghez, hogy a néző méltán csodálkozott, mily gyorsan alakul át a málhakiadási hely *»férfi ruhatárrá«* és a másodosztályú váróterem »táncteremmé«, hol a déli vasút helybéli tisztviselői tartották táncestélyüket, mely minden tekintetben kitűnően sikerült. A mulatság, tekintettel arra, hogy a háromnegyed kilenc órakor érkező vonattal is jöttek vendégek az estélyre, kilenc óra után kezdődött. Közönség oly nagy számban volt jelen, hogy a teremben mozogni is alig lehetett.

A táncdarabokat a Károly román fejedelem nevét viselő ezred zenekara játszotta, s az első négyest két kolonnéban hatvannégy pár táncolta. A mulatság, melyen *Brahm Miksa* üzletigazgató is megjelent, reggel hat órakor ért véget. Ekkor ismét régi állapotba hozták az indóházat, s a reggeli vonattal utazók csak a hátramaradt foszlányokból gyaníthatták, hogy itt talán bál volt."

A tudósítás írója, mai kollégájához hasonlóan, nem állhatta meg cikkét egy kis tüskével kiegészíteni:

„Vajjon a reggeli vonat elindítása alkalmával is olyan gyorsak voltak-e a vasúti hivatalnokok, s a vonat el is indult-e pontosan, arról hallgat a krónika."

Tallózásunkat a Pesti Napló egyik cikkéből vett gondolatával zárjuk:

„Hála Istennek, letűnt azon tehetetlenség kora hazánkban, midőn csak evődtünk magunkban, csak meddő zúgolódással tápláltuk szívünkben az ellen- és rokonszenveket. Eljött a tettek ideje, mely képesít, hogyha valami bánt, tegyünk is róla. Így a dolgokat is sokkal nyugodtabban, elfogulatlanabbul vizsgálhatjuk."

Cs. k. szab. déli állam-lombard-velencsei és központi-olasz vasut-társaság.

Megnyitása



a Kanizsa-Sz.-Fehérvár-budai vonalnak

személy- és teher-szállitmányra nézve.

F. évi április 1-jén nyitattatik meg a Kanizsa-Sz.-Fehérvár-budai vonal ezen állomásokkal: Kanizsa, Komárvaros, Keszthely, Boglár, Szántod, Sió Fok, Lepseny, Csákvar, Sz.-Fehérvar, Dinyés, Nyék, Martonvásár, Tarnok, Tétény, Promontor és Buda, a személy- s utipodgyász, gyors szállittmány és teherszállitásra nézve, melynél ugyanazon általános személy- s teher-forgalmat illető határozatok, valamint jótállást, biztositást s kártalanitást érdekló különös rendeletek vétetnek eszközlésbe, melyek a déli állam-vaspályán s mellékágain érvényesek.

Az illetéki-árszabály- s mértföld mutatók minden megnevezett állomáson az állomási-főnököknél megszemlélhetők; ezen árszabályok, kivánatra, a kanizsai, sz.-fehérvári, s budai állomásokon a t. cs. közönségnek ingyen kiszolgáltatnak.

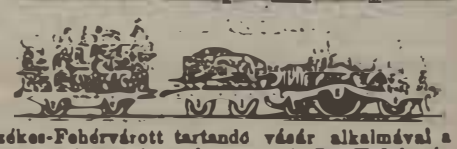
A menetrend a minden állomáson kifüggesztett menet-tervből megtekintő.

Bécs, márt. 22. 1861.

A társaság.

8024 3—3

Hirdetés.



A f. évi april 20-kán Székes-Fehérvárott tartandó vásár alkalmával a nagyobb személy forgalom végett april 20- és 21-én Buda és Sz.-Fehérvár közt a közönséges naponkénti két vonaton kivül következő menetrend állapittatott meg, megérintve az összes állomásokat. 8123 3—2

Buda — Fehérvári irány:

		Reggel
Buda	Indul.	6 óra 15 perez.
Promontor	„	6 „ 27 „
Tetény	„	6 „ 44 „
Tárnok	„	6 „ 57 „
Martonvásár	„	6 „ 15 „
Nyék	„	6 „ 34 „
Dinyés	„	6 „ 58 „
Sz.-Fehérvár	Érkez.	7 „ 14 „

Fehérvár — Budai irány:

		Este
Sz.-Fehérvár	Indul.	7 óra — perez.
Dinyés	„	7 „ 18 „
Nyék	„	7 „ 42 „
Martonvásár	„	8 „ 2 „
Tárnok	„	8 „ 18 „
Tétény	„	8 „ 32 „
Promontor	„	8 „ 48 „
Buda	Érkez.	8 „ 59 „

Bécs, april 16-án 1861.

A társaság.

A tavi gőzhajózás és a vasút kapcsolata

A jeles évforduló *Bor Ferenc,* Zamárdi felső állomásfőnöke kutatási kedvét is felkeltette. Régi könyveket és folyóiratokat böngészve érdekes adatokra bukkant, s ezeket feldolgozva beküldte szerkesztőségünknek. Írásából következzék egy részlet:

„A tavi gőzhajózás kezdete előtt Boglárra és Szántódra terveztek kikötőt, de a járatok rendszeres megindulásakor, 1847-ben már Fonyódon is partra szállhattak. A kiépülő vasútvonal forgalma később a meglevő hajóállomásokhoz csatlakozott. A balatoni gőzhajózás 1861-ben — első ízben — Szántódon kapcsolódott a vasúthoz. A vízpart akkor még egész közel volt az állomáshoz, s hosszú deszkahídon lehetett elérni a csónakot, amely a mélyebb vízen álló *„Kisfaludy"-hoz,* a Balaton egyetlen kerekes gőzhajójához vitte az utasokat. A vaskos cölöpök maradványai alacsony vízállás esetén még ma is láthatók. A hajó 1863-ig, a siófoki zsilip és hajóállomás elkészültéig naponta átjárt Füredről Szántódra, mivel az északi parton akkor még nem üzemelt vasút. *Az első balatoni különvonat hirdetménye már 1861-ben meghívja a budai embereket egy füredi kirándulásra,* melynek indulását augusztus 10-re tűzték ki, szántódi hajócsatlakozással.

A megnyitás előtt egy ünnepi vonat 1861. március 20-án indult Kanizsáról Budára, s Keszthely (ma Balatonszentgyörgy), Boglár, Szántód és Székesfehérvár állomásokon állt meg. A vonalon kezdetben 14 állomás létesült. A vonatok eleinte csak néhány helyen, elsősorban az országúti postaállomások miatt időztek.

Az emberek kezdték felfedezni az üdülési lehetőségeket, lassan kialakultak a nyaralótelepek. Az egyik legelső fürdőhely Szántódon fejlődött ki. A siófoki fürdőélet csak a zsilip elkészülte után kezdődött, s az első villatulajdonos egy vasúti mérnök, *Dorninger Vilmos* volt.

A vonal megnyitását követő első években a 10. sorozatú mozdonyok továbbították a vonatokat. Ezek a gőzösök az 1853/54. években a bécsi *Haswell* gyárban — még fatüzelésre — készültek, sátor nélkül, ami azt jelentette. hogy a mozdonyszemélyzet szabadban végezte munkáját. Az 1860-as évek közepétől ugyan kezdték felszerelni a mozdonysátortetőket, de a személyzet számára ez alig jelentett védelmet, mert elöl erősen kivágott homlokfallal készültek.

A mai kor embere a korszerű villany- és dízelmozdonyok láttán nosztalgiával gondol a gőzösök régi világára."

Személy-vonatok menetrende.



Érvényes 1861. Aprilis elsejétől-további rendeletig.

Buda-Pragerhof-Triest.

Állomások		Vonatok száma 8	8/1	8/2	Állomások		Vonatok száma 7	7/1	7/2
		Reggel					(5) Estve	(5) Estve	(3) Reggel
Buda	Ind	7.45			Triest	Ind	7.15	7.15	7 10
Promontor		7.57				Érk	6.00	6.00	6.05
Tétény		8.14			Pragerhof		(7) Reggel.	(7/1) Reggel	(7)/2 Estve
Tarnok		8.27				Ind.	8 20	6.16	6 20
Martonvásár		8.45			Pettau		8.55	6.45	6.50
Nyék		9 04			Mosehganzen		9.11	Reggel	Estve
Dinyés		9.28			Fridau		9.36		
Székes-Fehérvár	Érk	9.44			Polstrau		9.54		
	Ind.	9 56			Csáktornya		10.16		
Csikvár		10 13			Kraljevec		10.46		
Lepsény		10.43			Kottori		11.10		
Sió Fok		11.16			Kanizsa	Érk	11.39		
Szántód		11.37				Ind.	11 59		
Boglár		12.15			Komárváros		12.36		
Keszthely		1.08			Keszthely		1.10		
Komárváros		1.42			Boglár		2.02		
Kanizsa	Érk.	2.16			Szántód		2.38		
	Ind.	2.36			Sió-Fok		3.02		
Kottori		3.06			Lepsény		3.36		
Kraljevec		3.29			Csikvár		4.06		
Csáktornya		4.00			Székes-Fehérvár	Érk	4.22		
Polstrau		4.20				Ind.	4.34		
Fridau		4.39			Dinyés		4.52		
Moschganzen		5 03	Reggel	Estve	Nyék		5.16		
Pettau		5.21	7.15	7.20	Martonvásár		5 36		
		Estve			Tarnok		5.52		
	Érk	5.50	7.44	7.49	Tétény		6.06		
Pragerhof		(4) Estve	(3)	(4)	Promontor		6.22		
	Ind	8.02	7.57	8.02	Buda	Érk.	6.33		
Triest	Érk	7.20	6.54	7.20			Estve		
		Reggel	Estve	Reggel					

Ment a gőzös Kanizsára...

Április 2-án reggel ünnepi hangulat fogadta az utasokat a Déli pályaudvaron: úttörők fúvószenekara pattogó indulókat játszott, a peronon régi uniformisban, peckesen lépkedő kalauzok tűntek fel, az arcukon mosolygás és derű. Ezen a napon jeles évfordulót ünnepelt a MÁV: *125 évvel ezelőtt adták át a közforgalomnak az egykori Déli Vasút magyarországi szakaszát.*

A Balaton déli oldalán vezető vasút fontosságát nem vitatják a történészek; nincs olyan ipartörténeti értekezés, amelyben a vasút kiemelkedő szerepéről ne esne szó. A külföldi tőke segítségével megindult vasútépítés tette lehetővé a múlt század ötven-hatvanas éveiben azt a nagy ugrást, amellyel hazánk belevetette magát a modern ipari világba.



Tongori Imre, a budapesti igazgatóság vezetője beszédét mondja

A Déli pályaudvar csarnokában *Tongori Imre,* a budapesti igazgatóság vezetője a Buda—Kanizsa vonal megnyitásának történetileg érdekes mozzanatait elevenítette fel. Szólt *Karl von Etzel* vasútmérnökről, aki az engedélyokmányokban felsorolt vonalak építésének sorrendjére és a már meglévő vonalak összekapcsolására kitűnő üzleti érzéket tanúsító javaslatokat tett megbízóinak. 1857 tavaszán a mérnökök már a vonal kitűzésén dolgoztak. Közben Etzel átvette az időközben megalakult *„Cs. kir. szab. déli állam-, lombard-velencei és középitáliai vasút társaság"*-ot, amelyet röviden „olasz vasút"-nak vagy „déli vasút"-nak neveztek hazánkban. A vonal építési munkái jó ütemben haladtak, 1861. február közepén *Buda—Székesfehérvár,* illetve *Kanizsa—Siófok* között már próbavonatok közlekedtek. A teherforgalom március 22-én, a személy pedig április elsején indult a 221 kilométer hosszú vonalon. A két végponti indóházzal együtt 16 állomása volt a vonalnak. A forgalmat 48 mozdonnyal bonyolították.

A korabeli menetrendeket tanulmányozva szembetűnő, hogy a nagyobb csomópontokon (Székesfehérváron, Kanizsán) a személyszállító vonatok tartózkodási ideje mindössze 12-15 perc volt, s ez a rövid idő magában foglalta az összes műszaki, forgalmi ténykedést, az utasforgalmi igények kiszolgálását.

Őszi csúcsforgalom akkor is volt

Tongori Imre idézett a *Triester Zeitung* 1861. október 28-i számából, amelyben azt írta az újság, hogy a „budai pályaőn a társaság 4 napig minden fölvételt megtagadni volt kénytelen". A lap szerint annyi gabonával megrakott kocsi érkezett Triesztbe, hogy az új gabonafelvételeket „három napra újra megszünteté".

A budapesti vasútigazgatóság vezetője kommentálva az egykori cikket, megjegyezte: *Úgy látszik, már akkor is volt őszi csúcsforgalom . . .* Beszédének végén ismertette a VII. ötéves terv villamosítási terveit, elmondta, hogy a 125 éves vonal megújulásra készül, s reméli, hogy még sokáig fogja szolgálni a vasutat.

Az emlékbeszéd után *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója a csarnokban márványtáblát avatott fel, majd elismeréseket, jutalmakat adott át.

Felkéretik az utazóközönség . . .

Amíg az ünneplő közönség, a vasút barátai az újonnan avatott emléktábla szövegét böngészték, a csarnokban felbukkant egy korabeli egyenruhás vasutas, kezében csengő és így invitálta a jelenlévőket:

„Fölkéretik a nagyérdemű utazóközönség, hogy aki már megvette és lebillegeltette a jegyit, az foglalja el a helit!"



Lovas Gyula beszállásra szólítja fel az utasokat

A „bennfentesek" tudták, hogy az uniformis *Lovas Gyulát,* az ismert vasúttörténészt takarja, aki ízes, nyugat-duntántúli tájszólással irányította az utasokat a jubileumi emlékvonatokhoz. Az egyik Székesfehérvárig, a másik Nagykanizsáig közlekedett, de mindkét szerelvényt gőzös húzta.

Már a Déli pályaudvaron sok nézője akadt az ipartörténetileg is értékes, ám kifogástalanul működő gőzösöknek. (A Landler Jenő Járműjavító munkásainak szaktudását dicsérik, ők újították fel a régóta nem közlekedő gépeket.) A szerelvényt mindenütt lelkes vasútbarátok fogadták: *Martonvásáron* gyerekek integettek, tőlük tudtuk meg, hogy a váróteremben érdekes kiállítás látható . . . *Székesfehérváron* is sokan várták a vonatot. A vízvételnél valóságos népünnepély volt; több óvoda és iskola diákjai is kivonultak csodálni a mozdonyt, bámulni az „itatást". A pályaudvar csarnokában *Balázs Miklós,* a Székesfehérvári Városi Tanács elnöke mondott beszédet, illetve avatta fel az emléktáblát. Tongori Imre vasútigazgató emléklapot adott át *Rácz Alpárnak,* a körzeti üzemfőnökség vezetőjének.

Nagykanizsáig még sok állomáson lehetett látni érdeklődőket, akik köszöntötték a gőzöst. Láthatóan mindenkit megbűvölt a látvány.

Jól érezték magukat az utasok is. A Kanizsáig közlekedő különvonatra közel kétszázan váltották meg az 555 forintos oda-vissza útra szóló jegyet. Két angol fiatalember különösen el volt ragadtatva. *Stefan Macgill* és *Christopher Sullivan* a MÁVTOURS egyik ízléses prospektusában olvastak az útról és habozás nélkül rohantak jegyet váltani. Főképpen az tetszett nekik, hogy a szerelvényt egy 1914-ben gyártott öreg mozdony húzza, a kocsikban pedig 20. századi kényelem és luxuskiszolgálás volt. (Vajon tudnak-e az angol fiatalemberek arról, hogy 1861. március 22-én az első tehervonattal 50 ezer mérő kukoricát szállítottak éppen egy angol úr megbízásából?)

Szabó Miklós Tapolcáról utazott fel még hajnalban, hogy az emlékvonat utasa lehessen. A tapolcai vontatási üzemegység technológusa a gőzmozdonyok „szerelmese". Alig tudtam vele pár szót váltani, minduntalan a mozdonyt vizslatta, fényképezőgépének zárja pedig ugyancsak sűrűn kattogott . .

Élmény az utasoknak

Találkoztam idős vasutasokkal is. *Finta* bácsi 76 éves, a GYSEV-nél szolgált hosszú évtizedekig:

— *Életemben a gőzös volt a meghatározó, azért jöttem, hogy visszaidézzem a régi időket, az ifjúságomat.*

A szervezést, az utasellátást mindenki dicsérte; az étkezőkocsi-pincérek udvariassága, a felszolgált ételek és italok, mind-mind élményszámba mentek.

Nagykanizsára érve szép számú közönség, élükön a város vezetőivel, fogadták a vonat utasait. Itt is emlékbeszéd következett, és egy érdekes, művészi domborművet avattak fel a vonal megnyitásának emlékére.

A közönség soraiban ott volt *Imrei Boldizsár* is, aki 1922-ben(!) szerezte meg a mozdonyvezetői engedélyt. *Közel húsz esztendeig járt a Buda—Kanizsa vonalon,* végül egészségügyi okok miatt volt kénytelen megválni a vasúttól. Már több mint negyven éve nyugdíjas, de elmondása szerint nincs olyan nap az életében, hogy ne gondolna a vasútra, a régi utazások emléke kitörölhetetlenül él benne. Arra a legbüszkébb, hogy unokája, *Szokol József* is mozdonyvezető lett, igaz, ő már a gőzöshöz nem ért igazán.

Az emlékvonat gőzmozdonyának vezetője, a fűtők és a reszortos tisztelettel köszöntötték Boldi bácsit, azután csak annyit jegyeztek meg, hogy szép a gőzmozdony és nem akármilyen látvány, de a dízel és a villany mégiscsak más és különben is a gőzösökre aligha akadna fűtő ebben a modern világban . . .

Visszaútban, amikor is az emlékvonatot már nem gőzös hanem egy M—62-es dízelmozdony vontatta, ezek a szavak foglalkoztattak. Nem vitatom igazságukat, ugyanakkor jó érzés tölt el, hogy nem feledjük a régit . . . és egy-egy jeles évforduló alkalmából nosztalgiavonat indul emlékező és emlékeztető utazásokra . . .

Sárközi Gábor



Ahol a különvonat megállt, minden állomáson sok néző vette körül a mozdonyt, és a fotósoknak is akadt dolguk.
(Laczkó Ildikó felvételei)

Megmentett emléktábla

Az évforduló méltó megünnepléséhez a fonyódi főpályamesteri szakasz vasutasai is hozzájárultak. *Nagy József,* a szakasz vezetője az egykori 103-as számú őrház helyére épített felvételi épület közelében nem mindennapi leletre bukkant. Egy márványtáblát talált, amelyről kiderítette, hogy az a felvételi épület homlokzatát díszítette, s 1944-ben készítették. Az épület felújításakor az emléktáblával nem törődtek, szemétbe került.

A szakasz szocialista brigádjai felújították az emléktáblát és visszahelyezték eredeti helyére. A nosztalgiavonat utasai olvashatták elsőként az emléktábla szövegét:

„Ennek az állomási épületnek helyén állott az egykori Déli Vasút Társaság 103. számú őrháza, amely központja volt a Bélatelep létesülése előtti időszak Fonyód fürdő- és társadalmi életének, ahonnét Bélatelep létesítésének eszméje is kiindult. Ezt az emléktáblát hálás emlékezésük jeléül Bélatelep alapításának 50 éves évfordulója alkalmából Bélatelep közönsége, a fonyódi fürdőzők és ezek leszármazottjai állították az Úrnak 1944-ik esztendejében."

Nagy Antal Géza

Jubileumi kiállítás a Közlekedési Múzeumban

Április 1-én, a Déli Vasút megnyitásának 125. évfordulóján jubileumi kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban. *Veres István,* a múzeum főigazgatója üdvözölte a megjelenteket, majd *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója a vonal jövőjéről elmondotta, hogy a VII. ötéves tervben folytatódik a pálya korszerűsítése, az állomási magasépítmények kialakítása. Ebben az évben a villamosítás is megkezdődött. A villamos vontatás gazdasági és környezetkímélő előnyeinek mielőbbi hasznosítása céljából a MÁV részleges üzemmegnyitásokat tervez a vonalon. Az első szakasz Szabadbattyánig 1987-ig készül el.

A Közlekedési Múzeum az adott lehetőségek mellett a kiállításon igyekezett a magyar vasút történetének e rendkívül izgalmas szakaszáról eredeti dokumentumok, fényképek, tárgyi anyag összegyűjtésével minél több ismeretet adni. A kiállításnak talán a legértékesebb darabja *az 1856-ban kelt német nyelvű engedélyokmány,* ami voltaképpen csak az építési előmunkálatokig eljutott Ferenc József Keleti Vaspálya Társaságé, amely a *Széchenyi István* által kezdeményezett önálló magyar közlekedéspolitika folytatására tett utolsó, már erőtlen kísérletet. Természetesen számos más vasúti emlék és a legújabb törekvések tárgyai is gazdagítják a kiállítást.

Dr. Bajusz Rezső beszéde után a vendégek megtekintették a kiállítást.

V. F.

Bevezetőjében a magyarországi vasútépítés körülményeivel foglalkozott, majd a jubiláló Déli Vasútról a következőket mondotta:

— A Déli Vasút Társaság a vonal megnyitásától kezdve nagy súlyt fektetett arra, hogy a balatoni tájakra megnyerje és széles körben odavonzza az utazóközönséget. Ezt bizonyítja, hogy már a megnyitás évének nyarán számos különvonatot hirdettek meg *„élvezeti vonatok"*, később *„kéjvonatok"* néven és ezekre számottevő díjszabási kedvezményt biztosítottak. A Balaton déli partján az addig jelentéktelen települések nevet és rangot kaptak. Szép, a táj hangulatához illő állomásépületeik is hozzájárultak az idegenforgalom fellendítéséhez. Siófok például 1868-ban városi rangot kapott.

Említésre méltó a Déli Vasút Társaság vontatójárműparkja. Ezen a vonalszakaszon kezdetben 4 tehervonati, 6 személyvonati és 2 gyorsvonati mozdonynyal indult meg a forgalom. Három nagy fűtőház látta el a később típusban is egyre bővülő járművek kiszolgálását: a budai, a székesfehérvári és a nagykanizsai.

Az egykori Déli Vasút Társaság, amely 1923-tól a *Duna—Száva—Adria Vasút* nevet vette fel, 1932-ben beolvadt a MÁV szervezetébe; ez azt jelentette, hogy Magyarországon a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasutat kivéve megszűntek a nagy magánvasút-társaságok.



Dr. Bajusz Rezső ismerkedik a kiállítással

„Vállalásaink teljesítését bármikor számon kérhetik”

Beszélgetés Varga Györggyel, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség vezetőjével

Napjainkban gyakran olvashatunk, hallhatunk olyan vállalatokról, amelyek különböző okok miatt nem teljesítik határidőre vállalásukat. Különösen az építőiparban gyakori, hogy ezt vagy azt az épületet nem sikerült átadni az ígért időpontban. A vezetők ilyenkor anyag- és munkaerőhiányra vagy egyéb tényezőkre, akadályokra hivatkoznak. A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség azon kevesek közé tartozik, ahol ismeretlen a határidő-módosítás, az adott szó, az ígéret megszegése.

— Tőlünk bárki számon kérheti vállalásaink teljesítését, az általunk épített felsővezetéket eddig még mindig üzembe lehetett helyezni a tervezett határidőre — mondja *Varga György* igazgató. — Én azt hiszem, hogy most, a közlekedési miniszter elismerő oklevelét sem csupán egyévi teljesítményünk alapján kapjuk, hanem a VI. ötéves tervben végzett eredményes munkánkért. Az elmúlt öt esztendő alatt sikeresen befejeztük a Budapest—Pécs közötti vonal villamosítását. Szocialista brigádjaink a kongresszusok tiszteletére felajánlásokat tettek, s ennek köszönhető, hogy a vonalat egy hónappal a határidő előtt (1985. november 30-ra), Pécs felszabadulásának az évfordulójára átadhattuk a forgalomnak.



Felsővezetéktartó betonoszlopok állítása

— Ez a kimagasló teljesítmény elképzelhetetlen példás munkaszervezés nélkül.

— Valóban így van, hiszen ha nem teljesítettük volna az évenkénti tervet, semmilyen hajrával sem tudtuk volna behozni a lemaradást. Minden év elején munkásgyűlésen ismertetjük a legfontosabb feladatokat. A tizenöt szocialista brigádunk azok ismeretében teszi meg a konkrét felajánlásokat, amelyek általában a határidők lerövidítésére vonatkoznak. A MÁV-nál egyedül a mi főnökségünk foglalkozik a vonalak villamosításával és a nagyobb rekonstrukciókkal. Ez különösen nagy felelősséget jelent.

— A felsővezeték-szerelés gyorsasága, minősége mennyiben múlik a szakszolgálatokkal, alvállalkozókkal való együttműködéstől?

— Jó partnerkapcsolat nélkül el sem képzelhető a sikeres munka. Szeretném az együttműködés példájaként említeni a pécsi igazgatóságot. Az építés idején mintaszerűen szervezte a forgalmat, tervezte a vágányzárakat, egyszóval ideális segítőtárs volt. Ugyanez mondható el az alvállalkozóinkra is. Több éves tapasztalat alapján dicsérhetem a Bács-Kiskun Megyei Építőipari és Szerelő Vállalatot, amely az oszlopokat és gerendákat gyártja, vagy a Pest Megyei Általános Építőipari Szövetkezeti Közös Vállalatot, amely az alapozási munkálatokat végzi. A MÁV Beruházási Irodával és a MÁVTI-val is korrekt a kapcsolat.

— A VI. ötéves tervben hány milliárd forint értékű munkát végzett a főnökség?

— Öt év alatt általában másfél-két milliárd forint értékű munkát végzünk. Az ilyen értékű villamosítás évenként 25 ezer tonna dízelolaj megtakarítását teszi lehetővé. Ez a MÁV-nak jelentős önköltség-megtakarítást eredményez. Az elmúlt esztendőben a felsővezeték-építési tervünket 106,8 százalékra teljesítettük. Javult az eszközkihasználás, és 8,1 százalékkal a termelékenység is. A legfigyelemreméltóbb az árbevételi terv 68 százalékos túlteljesítése. Több mint 28 százalékkal csökkent a túlórák száma is.

— Átgondolt, jó munkaszervezés nélkül ezek az eredmények bizonyára elképzelhetetlenek lettek volna.

— Igen, hiszen a munka feltételeinek biztosítása alapvető követelmény. Öt építésvezetőségünk tevékenységét tökéletesen összehangoltuk. Nálunk ismeretlen az anyaghiány is. Anyagcsoportunk dolgozói közvetlenül érdekeltek abban, hogy a szereléshez szükséges anyagokat, alkatrészeket időben beszerezzék. Az öt esztendő alatt sok új technológiai eljárást is bevezettünk, amelyek segítségével gyorsult és javult a munka minősége. A hatékonyabb korrózióvédelem érdekében például fémszóró berendezést állítottunk üzembe. A gépek és a vágányzárak jobb kihasználása is a munkaszervezés eredménye. A MÁV új nyereségérdekeltségi rendszerében mi megtaláltuk a számításunkat, amit bizonyít az is, hogy a jóváhagyott nyereségtervet most húsz százalékkal túlteljesítettük.



A felsővezetékszerelés különösen télen teszi próbára az embereket

— Milyen feladatok várnak a főnökségre a VII. ötéves tervben?

— Az elmúlt évben megkezdtük a GySEV villammosítását, valamint a dél-balatoni vonalét. A szerelést Sopronig 1987. június 30-ra, Ébenfurtig pedig 1988. június 30-ra kell befejezni. A dél-balatoni vonalat Szabadbattyányig 1987. december 31-re, a vonal teljes hosszában Nagykanizsáig 1990. december 31-re szeretnék villamosítani. E határidők betartását garantáljuk. Ígéretünket, vállalásaink teljesítését bárki számon kérheti.

— E tervek megvalósításához kívánunk sikerekben gazdag öt esztendőt a főnökség valamennyi dolgozójának.

Kaszala Sándor



A főnökség határidő előtt fejezte be a Budapest—Pécs vasútvonal villamosítását. A szerelők gyors és precíz munkát végeztek

A Közlekedés Kiváló Brigádja

Mindig a fedélzeten

Félreértés ne essék: nem hajósokról kívánunk szólni, hanem mozdonyvezetőkről. Akkor hogyan került a címbe a „fedélzet” szó? Nos úgy, hogy *Szepesi József*, a ferencvárosi vontatási üzemegység *Allende* szocialista brigádjának volt vezetője találkozásunkkor némi töprengés után így jellemezte a kollektívát:

— A Fradiban mindenki ismer bennünket, ami nem csoda, hiszen hosszú évek óta együtt „húzzuk az igát”. Kitüntetéseink számát hirtelen el sem tudnám sorolni. Keményen dolgozunk, mindig a fedélzeten . . .

Vagyis a vezérállásban, de mondhatnék éppenséggel „konyhát” is. Az utóbbi kifejezés sem ismeretlen előttük. A 12 tagú brigádban sokan vannak, akik gőzösön kezdték a szolgálatot; a legtöbb gőzmozdonyvezető pedig konyhának nevezte a vezérállást.

Papp István is így nevezte. Még az ötvenes évek elején szegődött a vasúthoz, előbb fűtőként dolgozott. Számára a gőzös nem érdekesség és ipartörténet, hanem a közelmúlt embert próbáló munkahelye volt.

— Ne nevessen ki, de én sokszor gondolok a gőzösök világára. Fizikailag ugyan nehezebb volt a mozdonyvezető dolga, ez tagadhatatlan, de a fizikai fáradtságot sokkal könnyebb kipihenni, mint az idegit.

— Egyetértek Pistával — szól közbe *Pénzes Károly*, aki tíz évig dolgozott gőzösön. — *A villamos mozdonyon, illetve a dízelen akkora a zaj, hogy a szolgálat után még sokáig zúg az ember feje*, olyan fáradtságot érez, mintha nem 12 órát, hanem legalább két napot dolgozott volna egyhuzamban.

— *Brigádunk tagjai havonta átlag 250-260 órát töltenek a gépen* — jegyzi meg *Hádinger János* brigádvezető. — A keresetünk ehhez viszonyítva nem magas. Tudom, hogy nem mondok újdonságot, mégsem árt hangoztatni: bérünk nem éri el az ipari átlagot. Pedig gyakran a fejünkhöz vágják — főleg a laikusok, akiknek csak utasként van közük a vasúthoz — hogy ne szóljunk egy szót sem, mert a borítékban 10 ezernél többet is hazaviszünk. Szó se róla, megvan a 10 darab ezres, de kérdem én: *nem érdemeljük meg?!*

— És arról miért nem beszélnek, hogy itt nincsenek ünnepek, és sokat vagyunk távol a családtól? — kérdezi némi indulattal a hangjában *Elek Imre*, aki Karácsond községből jár be hasonlóan Papp Istvánhoz. — A hosszú és könnyűnek nem nevezhető szolgálat miatt került veszélybe az utánpótlás. A fiataloknak kell a szabad szombat, kellenek az ünnepek, és persze az asszonyt sem akarják másnaponként látni . . . *Nehéz is az ifjaknak megmagyarázni, hogy a vasút mindig vasút, hétköznapokon és ünnepeken is.*



Farkas Iván mozdonyvezető kilencévi gőzösszolgálat után került dízelmozdonyra. Az Allende brigád tagjaival baráti kapcsolatban van, gyakran egymást váltják a mozdonyon.
(Horváth Zoltán felvétele)

— Nekem sikerült meggyőzni a fiamat — mondja büszkén Hádinger János. — Az idén érettségizik a Mechwartban. Egyszer elvittem magammal mozdonyon Szegedre, tetszett a srácnak, bár elfáradt, a vezérállásból alig tudott leszállni. *Sajnos a mozdonyvezetők régi rangja tűnőben van*, a mai gyerekek nem tülekednek úgy, mint mi ezelőtt 20-30 évvel; akkoriban minden második gyerek mozdonyvezető akart lenni.

— *Rossz a propaganda is* — veszi át a szót Szepesi József, aki tavaly óta nyugdíjas, a brigádvezetői tisztet akkor adta át Hádinger Jánosnak. — *A mozdonyvezető munkájának szépségeiről kellene többet beszélni: arról, hogy felemelő érzés tudni, az utasokért mi felelünk.* Nyilvánvaló, hogy a nehézségeket sem kell elhallgatni, de újabban alig esik szó a hivatástudatról.

Józsi bácsi szavai nyomán kisebb vita kerekedik, többször is elhangzik egy szó: *vasutasszív*. Az Allende brigád tagjaiban vasutasszív dobog.

Sárközi Gábor

A szolnoki járműjavító fiataljai

Hatodszor érdemelték ki a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját

A szolnoki járműjavító KISZ-es fiataljai március 21-én nagygyűlésen emlékeztek meg az ifjúsági szövetség zászlóbontásának 29. évfordulójáról, s vették át a KISZ-szervezeteknek adható legmagasabb kitüntetést, *a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját.*

A szolnoki fiatalok immár hatodszor érdemelték ki ezt a magas kitüntetést. Az üzem tevékenységében, a sikerekben is nagy szerepe van a fiataloknak, a 15 alapszervezetnek. Ezekben fizikai munkások, szakmunkástanulók és értelmiségiek dolgoznak együtt. Rendszeresen és nagy számban vesznek részt a termelés hatékonyságát szolgáló *Alkotó Ifjúság* pályázaton és az újítómozgalomban. A *„Versenyezzünk a millióért”* elnevezésű anyag- és energiatakarékossági akcióban csaknem egy tonna fémhulladékot gyűjtöttek össze további feldolgozásra.

A szorgalmas munkából, közösségi összetartásból született sikereket méltatta a nagygyűlés ünnepi szónoka, *Tímár Gyula*, az üzemi pártbizottság titkára, majd *Szücs István*, a KISZ KB Ifjúmunkás Tanácsának titkára adta át a vándorzászlót a KISZ-szervezetnek.

Kiváló KISZ-szervezet

Kitüntették a szegedi vasutas KISZ-eseket

A közelmúltban tartotta vezetőségválasztó küldöttértekezletét a szegedi üzemi KISZ-bizottság. E tanácskozáson adták át a szegedi fiataloknak a KISZ Központi Bizottsága által adományozott *„Kiváló KISZ-szervezet”* kitüntetést. A vasutas KISZ-bizottság munkájáról *Borbély József* titkár elmondotta, hogy területükön 17 alapszervezetben 561 fiatal tevékenykedik, szervezettségük eléri az 53 százalékot.

Tavaly is nagy részt vállaltak a gazdasági feladatok teljesítéséből. Közel 170-en vettek részt a vetélkedősorozatokon, amelyen magas szakmai felkészültségről adtak számot. A KISZ-esek 90 százaléka vett részt kommunista műszakokban, mintegy százan szocialista és ifjúsági brigádokban dolgoznak, többen az újítómozgalomban is tevékenykednek. A KISZ-bizottság mellett működő 11 tagú FMKT-testület is hallatott magáról.

Az üzemei KISZ-bizottság mindig arra törekedett, hogy a legalkalmasabb fiatalokat javasolják a párt tagjai közé. Jelentős eredményként könyvelhető el, hogy az elmúlt két évben 30 fiatal KISZ-ajánlással került a párt soraiba. A szegedi csomóponton ma 118 fiatal párttag dolgozik.

Jól funkcionál a KISZ érdekvédelmi, érdekképviseleti tevékenysége. Rendszeresen szerveztek politikai, kulturális rendezvényeket, a vasutas művelődési házban ifjúsági szobát is kialakítottak. Sportrendezvényeiknek (labdarúgótorna, teke, asztalitenisz, sakk, lövészet stb.) mindig nagy sikere volt. Még egy említésre méltó eredmény: az egyik általános iskolában közel százezer forint értékű társadalmi munkát végeztek.

(gellért)

Olcsó és korszerű ragasztóanyag a TERRANOVA csemperagasztó

Kiválóan alkalmas metlachik, csempék, fagyálló burkolatok ragasztására.

Gyártja:
Országos Érc- és Ásványbányák
Dunántúli Művei
2085 Pilisvörösvár, Fő út 130.
Telefon: 26-30-022
Telex: 22-5206

Kapható:
5, 25, 50 kg-os kiszerelésben
a gyártó műnél
és Budapest XIII., Meder u. 8. sz. alatti
anyagellátó üzemünknél.

Termelői ára:

5 kg-os kiszerelésben	50,— Ft
25 kg-os kiszerelésben	175,— Ft
50 kg-os kiszerelésben	325,— Ft

VASUTASOK ÉS VASASOK

Fél szavakból is értik egymást

Látogatóban a hatszoros kiváló munkásőrszázadnál



A Györe Gyula vezette kilencszeres kiváló szakasz Kaffai Albert rajának tagjai munkahelyükön konténereket javítanak.

(Laczkó Ildikó felvétele)

A *Vörös Csillag Érdemrenddel* kitüntetett budapesti VIII. kerületi *Asztalos János munkásőregység* vasutasok és vasasok alkotta hatszoros kiváló századának körletében szemlélődöm. A falakon a század életét bemutató tablók sora. A fotókon a kiképzés pillanatai: *éleslövészet, harcászati gyakorlat.* Erős akaratot sugárzó arcok, fegyelmezett, kiszámított mozdulatok. Távolabb színes rajzok gyönyörködtetik a szemet. A szakaszok családi kirándulásairól, meghitt, baráti találkozóiról vallanak. Egy másik tablón nyolc portré. Alapító munkásőrök, példaképek. Közöttük van a század parancsnoka is: *Kovács János,* a MÁV vezérigazgatóság katonai főosztályának helyettes vezetője, aki most a munkásőrélet hétköznapjairól tájékoztat.

— *A század tagjai a vasas és vasutas forradalmi hagyományok méltó folytatói* — magyarázza. — A legidősebb alapító munkásőr Gerócs Pál, nyolcvannyolc éves. Másfél esztendeje annak, hogy visszavonult készenléti tartalékállományba. Nálunk a legkülönfélébb beosztásban dolgozók forgatják a fegyvert. Vezérigazgatót, lakatost, kocsirendezőt, sőt még kisiparost is, igaz barátsággal köti össze a testület kohéziós ereje.

— Kik alkotják a század magját?

— *Ma már a század 64 százaléka vasutas. Többségük a Keleti csomóponton és a józsefvárosi pályaudvaron dolgozik. Van közöttük mozdonyvezető, forgalmista, vontatási főnök, részlegvezető és kocsilakatos is.* Itt nincs szakmai sovinizmus, különbség a vasas szakmunkás és vasutas között. Ezt a szövetséget a munkásmozgalmi hagyományok, az elvtársi kapcsolatok éltetik. Fél szavakból is értik egymást. A munkahelyen is példamutató emberek, hiszen az egyenruha fegyelemre is kötelez . . .

A munkásőrök nemcsak a fegyveres szolgálatban jeleskednek, hanem a közéletben is. *Szabad idejüket áldozzák másokért.* Délutánok, éjszakák a családtól távol. Amíg mások géemkázni vagy szórakozni indulnak, ők — belső parancsnak engedelmeskedve — mennek a gyakorlatokra, sietnek a gondokkal küszködők segítségére. Mindezért nem jár órabér, prémium, kitüntetés. Nem is ezért teszik. *Önfeláldozó tettükhöz erőt, támogatást a munkásőrök igazi hátországa, a család adja. A megértő feleségek, férjek, gyerekek.*

Gyerekek. Nem véletlen, hogy mindent megtesznek értük. A vasutasok és vasasok százada is sok száz órát áldozott rájuk. A II. kerületi *Béke Nevelőotthon* állami gondozottjait gyakran korrepetálják matematikából, fizikából, történelemből. A hétvégeken romos pincét varázsoltak klubszobává és átépítették a kultúrtermet. A szülői szeretetet nem ismerő gyermekeknek szereztek ezzel örömet.

Felújították a *Villám* utcai állami leánynevelő intézet épületének villamos- és gázvezeték rendszerét, kifestették a tantermeket és a hálószobákat. Az *Asztalos János parkban* pedig az általuk ültetett facsemeték dicsérik szorgalmukat, adnak hűsítő árnyat néhány év múlva a pihenni vágyóknak.

— A század *Györe Gyula* által vezetett kilencszeres kiváló szakaszának tagjai, akik a műszaki kocsiszolgálati részlegben dolgoznak Józsefvárosban, az utóbbi három évben két és félmillió forint értékű társadalmi munkát végeztek a szolgálati helyeken — jegyzi meg *Kovács János.* — Jobbá tették a szociális körülményeket, esztétikusabbá, szebbé a munkahelyeket. A kommunista szombatokon vasúti személykocsikat javítanak, takarítanak. Sokrétű közéleti tevékenységüknek ez csak a töredéke. *A munkásőrök, a pályaudvarok közbiztonsága érdekében, gyakran járőröznek a rendőrökkel közösen.* Az utóbbi öt esztendőben a század tagjai 75 500 órát dolgoztak társadalmi munkában. Ebből húszezer órát a gyerekek, öregek érdekében tevékenykedtek.

Eddig sok rangos kitüntetéssel ismerte el társadalmunk e század munkásőreinek kimagasló munkáját. A Vasas Szakszervezetben lévő körletük ajtáján olvasható az alábbi felirat: *„Köszönjük szocialista hazánk szolgálatát!"*

(Kaszala)

MEZŐKÖVESD HATÁRÁBAN

Megszépült a MÁV-üdülő

A MÁV mezőkövesdi üdülőjét — sok vasutas és különösen a törzsvendégek bánatára — a múlt év őszén bezárták. A gyógy- és strandfürdők tőszomszédságában lévő épülettömböt kőművesek és festők, villany- és központifűtés-szerelők vették birtokukba. A különböző vállalatok munkáját egyeztető és ellenőrző *Vargyasi Andor,* a miskolci vasútigazgatóság egykori osztályvezetője, jelenlegi tanácsadója így emlékszik vissza:

— *Az üdülő generál-karbantartását és korszerűsítését 1985. október 9-én kezdtük.* A szennyvízvezeték-hálózatot bekötöttük a városi vezetékbe. Ez — a nagyobb higiénia mellett — évente 600 ezer forint megtakarítást jelent. A magasnyomású gőzről a szabályozható melegvízfűtésre térünk át. Ez is a takarékosságot szolgálja. Elvégeztük a szokásos karbantartást, a helyiségek falainak, ablakainak festését, mázolását, több helyen a falaknak csempével való burkolását.

Határidőre elkészültek

A közel 5 millió forint értékű karbantartást és korszerűsítést — elsősorban a központifűtés-szerelők, a kőművesek és festők jó munkája eredményeként — *határidőre, ez év március 25-re befejezték.* A következő napon már megérkezett az üdülők első csoportja. *Pogány Dezsőné,* az üdülő helyettes vezetője a hivatását szerető ember örömével kalauzol, mutatja, hol s hogyan szépítették meg a szakmunkások a jeles épületet.

— *Jelenleg 38 szoba áll a pihenni és gyógyulni vágyó vasutasok és azok hozzátartozói rendelkezésére.* A főidényben — tíznaponként — 100-110 vasutas és hozzátartozó váltja egymást. Nyáron természetesen iskoláskorú gyermekeikkel a családosok jönnek.

A Mezőkövesd külterületén lévő, gyorsan épülő üdülőtelep igen népszerű. Az ország különböző területén lakó, dolgozó vasutasok találkoznak itt össze, s meglehetősen szép számú a törzsüdülők aránya. Ennek magyarázataként az itt dolgozók szinte csodának tűnő eseteket sorolnak fel.

— *1982-ben egy 48-50 év körüli férfi megérkezésekor kétrét görnyedve s egy hét múlva egyenes testtartással járt* — mesélte Pogány Dezsőné, majd így folytatta: — Sokan visszajárnak. Emlékszem egy vendégünkre. Nőgyógyászati gondja volt. Mindig mondta: úgy szeretne egy gyereket, de már a reménye is szertefoszlott . . . *Néhány év múlva újból megjelent — két gyerekével.* Nála boldogabb anyával ritkán lehet találkozni.

Bejegyzések a vendégkönyvbe

A portán szolgálatot teljesítő (vagy kisegítő) asszonyka odaszól:

— *Én a 24-esre emlékszem . .*

— Ez valami kódszám?

— Egy vasutasasszony tolókocsival érkezett. Bottal is csak kínlódva tudott arrébb mozdulni. Két hét múlva saját lábán utazott el . . . Ha jön, előre jelzi: *a 24-es szobához ragaszkodik . . .*

A vendégkönyvben is sok ilyen feljegyzést olvastam. Egyik asszony leírta, hogy idejövetelekor nemhogy a tollat, de a kanalat se tudta megfogni, a reuma görcsbe merevítette ujjait. Az üdülési turnus végén már nemcsak a tollal tudott bánni, hanem a búcsúestén táncra is perdült. Ő írta: ha valaki neki ezt jósolja, hát . . .

Dr. Kovács Miklós, a Borsod Megyei Vízművek igazgatója azt hangsúlyozza: szó sincs itt csodáról.

— A kénnel s a különféle sókkal — egyebek közt kalciummal, nátriummal, vassal, magnéziummal — telített víznek *gyulladáscsökkentő hatása van.* Ez vonatkozik a gyomor-, a bél-, a vesemedence-gyulladásra, a női betegségekre. Emellett a reumatikus fájdalmak egyik legjobb gyógyszere. Ennek bizonysága, hogy az év közepe táján adják át a több tízmillió forintos költséggel épülő reumakórházat.

A 16-17 hektáros gyógy- és strandfürdő az év különböző szakában betölti funkcióit. Kezdődik a zárt medencével, a gyógyászati résszel. Télen csak ez működik. Itt és a vasutasüdülőben orvosok segítenek a gyógyításban.

Nyári szezonban a szabadban lévő kis, a nagy, a körmedence és a hullámfürdő szolgálja a pihenést. Naponta 10-12 ezer ember veszi ezt igénybe. A vasutasoknak „protekciójuk" van. A MÁV-üdülőtől pár lépésnyire van egy kiskapu, ezen a heti, a havi bérlettel annyiszor és akkor lépnek a strand területére, térnek vissza az épületbe, ahányszor csak jólesik.

A MÁV-üdülőt valaha az alapozta meg, hogy a miskolci igazgatóság dolgozói néhány szobácskát építettek. Ezekhez új és új „fészkeket" ragasztottak. Így jutottak el a harmincnyolcig, amelyet az ország bárhol lakó vasutasa igénybe vehet.

Harmincnyolc plusz kettő

Most mintha elölről kezdődne . . .

A harmincnyolchoz most jön a plusz kettő. Ennek megint érdekes eredete, története van. *Juhász Kálmán,* a miskolci pályafenntartási főnökség vezetője mondja:

— Pártunk XIII. kongresszusa és a hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából szervezett országos szocialista brigádversenybe főnökségünk kollektívái is bekapcsolódtak. Igazgatósági szinten az első, az elődöntőben a második helyre kerültünk. *Főnökségünk 10 tagú közössége az országos döntőben kiérdemelte a VI. helyezést a vele járó 3 millió forinttal. Ebből — más szociális gondunk megoldása mellett — közel másfél milliós költséggel két szobát építettünk az üdülőtelep hátulsó részén. Erre a mi embereinknek nagy szükségük van.*

A kövesdi üdülő kialakítása, korszerűsítése elválaszthatatlan Vargyasi Andor személyétől, energikus, következetes tevékenységétől.

Csorba Barnabás



A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységénél a mozdonyállásokból és a javítóműhelyekből a fordítókorong segítségével (felső képünk) gyorsan kijutnak a gépek a vonalakra. Bíróczi József kocsivizsgáló (lent) munka közben.

(Horváth Zoltán felvételei)



Kommentár nélkül

Farkas Gyula 37 éves, több szakmával is rendelkező, Szőlőstelepen lakó fiatalember úgy döntött, hogy elszegődik a vasúthoz. Jegykiadó akart lenni a szőlőstelepi megállóhelyen. *(Szőlőstelep a 120-as vonalon Sülysáp és Tápiószecső között található.* — A szerk.) Természetesen a sülysápi állomásfőnökkel, mivel Szőlőstelep oda tartozik, megbeszélte a dolgot. A fiatalember korábban már dolgozott a vasútnál, tehát tudta, hogy a felvétel miféle tennivalókkal jár. Ezért is utazott Szolnokra orvosi vizsgálatra

Itt kezdődtek a bajok. Az orvos szintévesztőnek minősítette Farkas Gyulát, aki ezen nem lepődött meg, hiszen azt már korábban is megállapították. Ez a fogyatékossága (ha ugyan az?) sohasem akadályozta a munkában. Tavaly óta jogosítvánnyal rendelkezik, rendszeresen vezet autót. Az orvos ennek ellenére alkalmatlannak találta a jegykiadói szolgálatra.

Farkas felülvizsgálatot kért. Budapestre utazott, a vezérigazgatósági rendelőben megvizsgálták és megállapították, hogy a szintévesztés ugyan fennáll, de ettől még elvégezheti a jegykiadói munkát. A felülvizsgálat eredményéről, annak rendjemódja szerint hivatalos írást kapott.

A dolognak azonban még nincs vége . . .

A hivatalos iratra tévedésből nem a jegykiadó, hanem a jegyvizsgáló szót írták rá. Amikor visszament a szolnoki rendelőbe az elírást észrevették, de nem javították ki, hanem arra kérték a fiatalembert, hogy utazzon ismét a fővárosba és ott kérje a helyesbítést. Nem tehetett hát mást, ismét vonatra ült. A MÁV Vezérigazgatóság rendelőjében elmondta, mi történt. Ekkor újabb meglepetés érte A szolnoki főorvostól üzenet várta, amely szerint: *ne is próbálkozzon az állással, mert Szőlőstelep mint megállóhely nem létezik, következésképpen oda jegykiadó sem kell . . .*

Farkas Gyula lehangoltan távozott a Vezérigazgatóság rendelőjéből. A kiábrándító felvételi kálvária közepette csak az volt számára megnyugtató, hogy Szőlőstelep megállóhely igenis létezik . . .

A történtekhez, úgy hiszem, fölösleges kommentárt fűzni.

S. G.

Márványtábla a névadó tiszteletére

Bensőséges ünnepségre került sor április 2-án a dombóvári körzeti üzemfőnökség villamos csarnokában. A *Zay Dezső* villamos KISZ-alapszervezet névadója születésének 100. évfordulóján márványtáblát leplezett le. Az ünnepségen részt vettek a főnökség politikai és gazdasági vezetői.

A koszorúzást követő avatóbeszédet *Bérces Károly,* a KISZ-alapszervezet titkára tartotta, méltatva Zay Dezső életútját, aki a Tanácsköztársaság idején a 44. Vörösdandár parancsnoka volt Dombóváron. Fő feladata a *Pécs-Dombóvár* vasútvonal védelme, valamint Baranya területén az ellenforradalmi erők fékentartása volt.

Zay Dezső életét áldozta a Tanácsköztársaságért, 1919. augusztus 11-én Prónay utasítására Simontornyán kivégezték.

Májusi mozikalauz

Nem akarom időjárás-jelentéssel kezdeni, de óhatatlanul ezzel kell bevezetnem. A hőmérséklet és a moziba járás ugyanis bármilyen furcsán hangzik is, összefügg. A nézőtér — ez köztudott — télen telik meg. Ahogy melegszik, úgy szaporodnak a szabadtéri programok, veszít varázsából a vetítés a zárt helyiségben. A megállapítást alátámasztja az a tény, hogy a harmincas években ilyenkor kikerült az ajtókra a nyári szünet felirat. Persze már akkor is feltalálták a kertmozikat, de ez az élvezet meg a záporok szeszélyétől függött. Ha eleredt: *félbeszakadt az előadás!* Manapság nincsen különbség az évszakok között, s egész évben teljes az üzem. Legfeljebb annak, aki összeállítja a műsorrendet szükséges figyelembe vennie: *mit mutat a hőmérő.* No ne keressen senki különösebb esztétikai összefüggést: elégedjünk meg annyival, hogy ilyenkor az igények némileg lejjebb srófolódnak, és a szórakozás fokozottan kerül előtérbe a művészi élmény rovására. Több vígjáték, szatíra, kalandos-izgalmas produkció szerepel a programban (annak reményében), hogy így inkább megtelnek a széksorok.

Drámai művek

Mindaz, amit elmondtam, már májusra is érvényes. Ebben a hónapban tíz ország stúdióiban készült tizennégy filmből válogathatunk. A drámai művek, a háborús tematika az első két hétre összpontosul.

A magyarázat?

Május 9-én ünnepli a világ a győzelem napját, s a nagy világégés végét. Ezek a műsorok erről az eseményről emlékeznek meg. Közülük is kiemelkedik a kétrészes szovjet film, *A part,* amely *Jurij Bondarev* filozofikus mélységű, magyarul is megjelent regénye alapján készült. Rendezője: az *Alekszandr Alov* és *Vlagyimir Naumov* kettős, akiknek nevéhez olyan emlékezetes sikerek fűződnek, mint a tv-ben sugárzott *Teherán '43* vagy a *Menekülés,* a *Békét az érkezőnek.* A történet íróhőse: Nyikitin hosszú idő után látogat el a mai Német Szövetségi Köztársaságba, ahol a háború befejezése óta nem járt. Itt találkozik valakivel, aki ezernyi emléket ébreszt benne. A szerelem csupán az egyik szál, mellette hangsúlyosan felvetődik az emberiség sorsának, jövendőjének nagy, mindenkit foglalkoztató kérdése. *Borisz Scserbakov* (az író megszemélyesítője) kitűnő, markáns jellemszínész. Partnere: a nálunk is jól ismert *Natalja Belohvosztikova* és a német *Bernhard Wicki.*

Ugyancsak a háborút — pontosabban az azt követő nehéz időket, a lengyel falu zűrzavaros, banditaharcok dúlta hétköznapjait, az új világ születését idézi az első filmes rendező: *Henryk Bielski* filmdrámája, amelynek központi figurája *Jozef Lopuch* közkatona. Szerencsésnek mondható fickó ő, hiszen túlélte a véres harcokat. De vajon túléli-e a békét is? Erről szól a *Pastorale Heroica* tragikus históriája.

Nem kevésbé szomorú eseményeket elevenít fel a japán *Háborúban nőttem fel.* Szaito Szadaro rendező munkája. A fordulatos cselekménysor a háború utolsó évében pereg és egy gyermek gondolatvilágának megváltozását ábrázolja, annak szemszögéből mutatva be a történteket.

Kalandos témák

Természetesen ebben az időszakban is kínálkozik könnyedebb szórakozás. Ezzel május elsején *Bujtor István* szolgál. Mégpedig hármas minőségben: mint rendező-forgatókönyvíró és színész. *Az elvarázsolt dollár* a korábbi nagy sikerek, *A pogány madonna* és a *Csak semmi pánik* folytatása. Ezúttal is a vasöklű Ötvös Csöpit, a leleményes nyomozót, a magyar Piedonét személyesíti meg. Színhely: a Balaton. Tét: rengeteg hamis dollár és az azt előállító banda leleplezése. Bujtor István partnerei: *Kern András, Avar István, Frajt Edit, Zenthe Ferenc* és a kis *Kristály Barbara.* A humor, az izgalom, a parázs verekedések feltehetően a jó idő ellenére is telt házakat fognak vonzani.

Az elvarázsolt dolláron kívül még két másik magyar filmet is láthatunk e hónapban. A két Szurdi — *András és Miklós* — rendezte Képvadászok műfaját tekintve szatirikus munka. Alapötletét a népes forgatókönyvírói gárda az emlékezetes Szépművészeti Múzeum-beli képrablásból merítette, de ennek ellenére az alkotók nem lépnek fel dokumentáris igénnyel. Főszereplői: *Kern András, Hollósi Frigyes, Andorai Péter* és *Gáspár Sándor.* Reméljük, jó szórakozást nyújt majd a jegyet váltóknak.

A Kismaszat burleszkbe hajló történetét a Magyar Televízió sugározta először. (Akkoriban Kismaszat és a gézengúzok címmel.) Az elsősorban gyermekeknek készült produkció konfliktusa egy fiatal külföldi turistapár elveszett aprósága körül bonyolódik. A szülők kinyomozásába bekapcsolódnak az ifjú gézengúzok, no meg a taxisofőrök. A felnőttek számára is mulatságos játék többek között *Bodrogi Gyula* számára nyújt remek komédiázási lehetőséget.

Két régebbi vadnyugati történet elégíti ki a kalandtémák iránti igényeket. Az amerikai *Vad banda* a pár esztendeje elhunyt indián származású *Sam Peckinpah* rendező úgynevezett kemény westernje. Véres fordulatai, naturalizmusba hajló ábrázolásmódja egyeseknek talán szokatlan lesz, de a nyugalomba vonulni akaró bandita: Pike utolsó akciójának izgalma és a reájuk vadászó hajdani cimbora, Thorton mesterkedései azóta már bevonultak a filmtörténetbe. Főszereplői: *William Holden, Ernest Borgnine* és *Robert Ryan.*

Úgyszintén klasszikus mű az *Egy maréknyi dollárért.* A nevezetes makaroni (vagyis olasz) westernt *Segio Leone* (a Volt egyszer egy vadnyugat alkotója) készítette kitűnő nemzetközi sztárgárdával: az amerikai *Clint Eastwooddal,* az olasz *Gian Maria Volontevval* és az NSZK-s *Marianne Kochhal.* A dráma: *a hős bosszúja!*

Vígjátékok

Korrajz — egy grúz asszony élete — a Végtelen nappalok. Rendezője: Lana Gogoberidze nemcsak jó filmes, de a nagy múlt századi amerikai költő, Walt Whitman életének avatott tanulmányozója, verseinek grúz nyelvű fordítója.

Napjainkban játszódó vígjáték a csehszlovák *Egyéniség?* (Rendezője: *Otckar Fuka*), hőse egy egyetemi docens, aki első házasságából született leánya jóvoltából összeütközésbe kerül mindazzal, amit tanít, s ez életében nem várt összeütközéseket okoz.

Gyerekeknek szól — hiszen ők a legszorgalmasabb mozinézők — a rajzfilmelemekkel kombinált kedves, dán *Ottó az orrszarvú,* egy varázslatos ceruza teremtette bonyodalmak meséje. Egész estés animációs mű pedig a történelmi tematikájú kubai *Elpidio Valdes.*

Jobb meghatározás híján amolyan rögtönzésfilm a botswanai *Hóbortos népség.* Készítője a Sivatagi show révén jól ismert *Jamie Uys,* aki különféle helyzeteket produkált, s felvevőgépével titokban megörökítette a gyanútlan közreműködők mulatságos reakcióit.

Végül, de nem utolsósorban látható lesz májusban az 1910-ben Rómában játszódó *Kicsi, de szemtelen* című olasz szinkronizált vígjáték, *Sergio Corbucci* rendező munkája. Hőse egy asztaloslegény, aki előszeretettel játssza az urat, az arisztokratát, s nem létező nemességével kérkedik úgy, hogy reá is akasztják az Ék gróf nevet. Sorsa fordultával azonban rá kell döbbennie, hogy a kutyabőr nem minden!

Ábel Péter

Műsorok rendelésre

A KaleidOSZKóp műsoriroda a hazai kulturális életben rangot, elismerést szerzett a közönség és a szakma körében egyaránt.

— Irodánk nevének jelentése: tarka, színes, változatos; utal műsorkínálatunkra — mondja *Gárdos András,* az iroda vezetője. — A szóban benne van az Országos Szórakoztatózenei Központ rövidítése is, nem véletlenül, hiszen ennek az intézménynek önálló részeként működünk. A Művelődési és a Belkereskedelmi Minisztérium kezdeményezésére jött létre 1983. januárjában. Hármas követelményt támasztottak velünk szemben: *műsoraink feleljenek meg az igényes, színvonalas szórakoztatásnak, javítsunk a művészek foglalkoztatási lehetőségein,* nem utolsósorban pedig vállalkozásunk legyen nyereséges, hogy anyagi hasznunkat a művészeti szakszervezetek felhasználhassák tagságuk javára.

— Mi az első kérdésük a megrendelőhöz?

— Milyen jellegű műsort kér, mikorra kéri, s természetesen megkérdezzük azt is, hogy mennyit szán rá. Más körben keresünk, ha ötezer forintja van műsorra, megint más körben, ha ennek többszörösét is ki tudja fizetni. Húszezer forintért sztárokat is felléptethetünk, ha a megrendelőnek ilyen igényei vannak.

— A hagyományos produkciók, a „vendéglátós" műfajok mellett mivel bővítették kínálatukat?

— *Kínálunk komolyabb hangvételű, pódiumra, színpadra tervezett előadásokat, gyermekműsorokat, önálló esteket, rendhagyó irodalomórákat, társadalmi ünnepekhez kötődő műsorokat, de elképzelhetőnek tartom például azt is, hogy egy speciális közönségnek, mondjuk vasutasoknak tervezünk műsor-összeállítást.* Ezeken kívül van saját műsorunk Keres Emillel, Bajor Nagy Ernővel, a népszerű újságíróval.

— Melyik műsoruk aratta a legnagyobb sikert?

— Az *Atrium Hyattban* rendezett autentikus folklór-összeállításunkért nemzetközi rangú és értékű nívódíjat kapott a szálloda.

— Sokszínű kínálatukban melyik a legpikánsabb műsor?

— Egy bikinis lány tánca a bárpult előtt . . . A lánynak persze nemcsak szépnek kell lennie, táncolni is tudni kell . . .

— Piacbővítésre van lehetőségük?

— Vidéken három irodát nyitottunk: *Pécsett, Szegeden* és *Miskolcon,* de tervezünk még továbbiakat is. Nem akarjuk elvenni a piacot másoktól, inkább felkutatjuk azokat a helyeket, ahol még nincs műsor.

Molnár Márta

Siklós János könyvéről

A Népszava Lap- és Könyvkiadó Vállalat gondozásában májusban jelenik meg Siklós János: *Zilahy Lajos utolsó évei,* és a *Csillagokban élni* című kötete.

A szerző e regényében Zilahy Lajossal, a húszas-harmincas évek egyik legnépszerűbb írójával foglalkozik. Történelmi értékű tények kerülnek napvilágra, hiteles bizonyítékok alapján bontakozik ki előttünk egy írói pálya. Zilahynak része volt a dicsőségben és a nyomorban. Életét a magyar határtól 120 kilométerre, Újvidék mellett, egy szanatóriumban fejezte be. A regény ötletes, humoros sztorik teszik izgalmassá, élvezetessé.

A kötet másik fejezete a Csillagokban élni címet viseli. Siklós János tárcáit, novelláit, elbeszéléseit tartalmazza. A sorsukkal viaskodó kisemberek életét, küzdelmeit tárja az olvasó elé. Az érdekes, olvasmányos könyv esztétikus kivitelezése a Szegedi Nyomdát dicséri.

Könyvpremier Hatvanban

Április 7-én este a miskolci MÁV üzemi pártbizottságával közösen könyvpremiert szervezett Hatvanban az Ady Endre Városi Könyvtár. Több évtizedes munkáját *dr. Gadanecz Béla* kandidátus összegezte *A vasutas munkásmozgalom története c.* tanulmánykötetében. A könyv gazdag tényanyagával forrásértékű alapműve a vasutasgócpontok, -települések helytörténeti kutatásának. Vasutas település Hatvan város is, éppen ezért a rendező szervek kötelességüknek érezték, hogy a szerző találkozzon azokkal, akik személyesen, vagy elődeik révén érintettek voltak a tanulmánykötetben.

Az élénk érdeklődésről tanúskodó találkozó részvevői, *Szelei Lászlóval,* a helyi üzemi pártbizottság titkárával az élen, több kérdéssel fordultak *Gadanecz Bélához.* Szó esett *Baross Gábornak* — az egykori „vasminiszter" — személyének a megítéléséről, a segélyegyletek megalakulásáról, a Vasúti Munkások Országos Szövetsége létrejöttéről, amelynek helyi csoportja a könyvben is szerepel. Hosszas vitában elemezték a vasút társadalmi presztízsének jelenbeli csökkenését, az ezt kiváltó okokat.

A jelenlévők témakör iránti érdeklődését mi sem bizonyítja jobban, mint a két és fél órás együttlét és a sok kérdés, vélemény. Megszólalt a vitában *Tusor János* állami díjas mozdonyvezető, aki a családi háttér megtartó erejét bizonyító szavait szó szerint idézte a szerző, *Moldova György* híressé vált, *Akit a mozdony füstje megcsapott* c. könyvéből: „. . . A táska jelentős helyet tölt be a forgalmi utazószemélyzet életében. Ritkán étkeznek családi körben. A táskában nemcsak az útravalót viszik magukkal, hanem a családi tűzhely melegét is: az otthontól távol is a feleség figyelmes gondoskodása emlékezteti őket."

Kocsis István

Kiállítás a kapitányságon

Vasutas az amatőrök között

Nemrégiben színvonalas képzőművészeti kiállítás megnyitóján vettem részt Budapesten a II. Kerületi Rendőrkapitányság kultúrtermében.

Már maga az a tény is meglepő, hogy egy fegyveres testület vállalkozik ilyen kulturális esemény rendezésére, az pedig külön érdem, hogy ezúttal amatőrök kaptak lehetőséget a bemutatkozásra.

A Csávolyi Képzőművészeti Kör tagjainak volt már néhány kiállítása, de ez számít a legrangosabbnak: a kiállítás megnyitását és a tárlatvezetést *Pogány Ö. Gábor,* a Magyar Nemzeti Galéria nyugalmazott főigazgatója vállalta.

„A kiállításon látható képek — mondta többek között Pogány Ö. Gábor — természetcentrikusak; a kompozíciók színekben, tárgyakban és figurákban mind-mind az embernek a természethez való viszonyát tükrözik. A motívumok olyan egyértelműen közlik a nézővel az alkotó mondandóját, hogy a képekhez szinte fölösleges a szó, a magyarázat."

A kör tagjai: *Füle Antal* és fia, *Péter, Schaner Miklós, Mayer Dénes,* valamint *Zöldági Péter* és lánya, *Csilla.* Az utóbbiakra külön büszkék lehetünk: *Zöldági Péter ugyanis vasutas, Baján szolgál kocsirendezőként . . .*

A kör tagjai egyébként munkások, egyikük sem végzett művészeti iskolát; szabadidejükben hódolnak kedvtelésüknek. Pogány Ö. Gábor szerint valamennyien tehetségesek, bármelyikük neves festővé, szobrásszá válhat.

Dávid József



Apa és lánya.

(Karff István felvétele)

A MÁVTOURS

ajánlatai vasutasoknak!

Hétvégi nosztalgiavonat Esztergomba

Részvételi díj, ebéddel és városnézéssel: 195 Ft/fő.
Időpontok: július és augusztus hónapban.

Horgászhétvége Tiszalökön

Szállás a vasútigazgatóság vendégszobáiban. Előzetes horgászjegy-biztosítás.
Részvételi díj: 370 Ft.
Időpontok: május 2.—augusztus 31-ig.

MÁVTOURS üdülőkörzet a Balatonnál:

Elhelyezés 2-3 ágyas fizetővendég-szobákban, 7 éjszakás turnusokban.
Badacsonytomajon félpenzióval és vitorlázással.
Részvételi díj: 1420—2080 Ft-ig.
Balatonedericsen horgászati lehetőséggel.
Részvételi díj: 1170 Ft, reggelivel 1400 Ft.
Időpontok: május 31—szeptember 13-ig.

Gyógyüdülés

Hévízen, Bükön, Sárváron, Harkányban, Debrecenben és Parádfürdőn, 8 napos turnusokban májustól októberig.
Szállás komfortos fizetővendég-szobákban.
Étkezés: teljes vagy félpenzió.
Részvételi díj: 1200—3100 Ft-ig.

Külföldi ajánlatainkból:

Erdélyi körutazás (6 nap, részvételi díj: 5100 Ft).
Időpont május 1—6-ig.
Üdülés Mamaián. Utazás fekvőhelyes kocsikban.
Szállás 2-3 ágyas szállodai szobákban, félpenzióval.
Részvételi díjak vasutaskedvezménnyel:
I. osztály 4615—5115 Ft-ig.
II. osztály 4570—5070 Ft-ig.
Gyermekeknek: 3095—3380 Ft-ig.
Időpontok júniustól augusztus végéig.

Részletes felvilágosítás:

Budapesten a MÁVTOURS Közönségszolgálatnál (Budapest VI., Népköztársaság útja 35. Telefon: 228-082, 228-075 üzemi telefon: 30-41). Vidéken a MÁVTOURS-irodákban.

— András, nem veszed észre, hogy állunk a langóban?

— Hűj, elbambáskodtam.

— Na, add ide a lapátot, most majd én evezek.

— Jó, de szomjas vagyok, Cika.

— Ott a tömlő, a csónak orrában.

— Messze vagyunk még?

— Látod, a nagyfai börtön mellett csurgunk.

— Mikor érünk le?

— Még legalább három óra.

— Fürödjünk meg!

— Majd a Lidón, ott lapos a homokpadka.

Mi történt azután, hogy a csősz elment?

— Elindultam, de nem értem haza.

— Ezt nem értem.

— Mindjárt megérted.

*

Nem siettem, kényelmesen mentem az országúton. A ruhám átázott, otthon már nem tudtam megszárítani. Alszanak és abban az egy kis helyiségben nem lehet tüzet rakni, vackolódni, zörögni. Legföljebb majd rajtam szárad, vagy megkérem a mestert, hogy engedjen el egy órára a kazánház alá.

— Az országút mentén sötétbe bújt kis házak kuporodtak a hegyes cseréptetők alatt. Esett az eső, szomorúságot árasztó, egyhangúságba süllyedt a telep. Ismerősöm volt ez a bágyadt, béna éjjel, de azelőtt nem figyeltem rá, természetesnek vettem. Úgy közlekedtem a vörös téglás járdákon, hogy minden kátyút, gödröt vakon elkerültem. Utcahosszan csöppentő zajjal csurogtak a csatorna nélküli tetők a fehér falak alá. A keresztutcák átjáróiban a nyugati szél örvénylő keveréssel szitálta a hideg esőt. Nem villant fény az ablakokban, a kutyák is elcsöndesedtek. Éjszaka soha nem féltem, de akkor éreztem az élettelen csönd néma erejét.

A Virág utcában laktunk, egy féltetős kis épületben. Jókedvű vinnyogással dörgölődött hozzám a vizes szőrű Bogár kutyánk. Este levették a láncról, s ha későn jöttem, mindig elébem jött. Körbeugrált, aztán előrefutott és újra visszajött, mellső lábával fölkapaszkodott rám. Gorombán ráförmedtem, amiért besároz az oktalan, bolond jószág, de hangos hangomtól meglepődtem. Ordítva zavarom el tőlem azt, aki ragaszkodik hozzám. Én vagyok a bolond, nem az öreg kutya. Odahívtam magamhoz, leguggoltam és akáctörzsnek támasztottam a hátam, simogattam a vizes, csatakos kutyát.

Sajnáltam. Nem a hideg esős éjszaka miatt, hanem azért a lelketlenségért, amellyel évek óta fizetek neki; a portánk hűséges őrzéséért. Játékból vertem, ásónyéllel szurkáltam, ingereltem, s ha odacsődültek az utcabeli gyerekek, azok is botra kaptak és verték, mérgesítették a láncra kötött kutyát. Egyszer annyira megkínoztuk, hogy dühében minden erejét összeszedte és nagy nekilódulással elszakította a vastag nyakszíjat és rám ugrott. Letépte az ingemet és a mellembe harapott. A gyerekek ijedten széjjelszaladtak én meg segítségért kiáltoztam. A szomszéd, Szögi Balázs szabadított meg saját kutyánk haragjától.

Másnap még erősebb nyakszíjat készített apám és azután én büntetésből — akaratlanul — kiütöttem a bal szemét. Sírt, vinnyogott, fájdalmasan üvöltött, úgy mint néha telihold idején, de a sajnálatnak egy szikrája sem lobbant föl bennem. Most eszembe jutott a sok-sok kínzás és íme: itt áll előttem a Bogár kutyánk, örül, játszik velem. Úristen, micsoda különbség van az ember és kutya között. Simogattam és mindenféle kedvességet mondtam neki. Valami őszinte megindultsággal bántam eléggé el nem ítélhető bűnömet és lehet, hogy megértette vagy megérezte, mert olyan jókedvű hancúrozásba fogott, mintha kölyökkorban lett volna.

Múlott az idő, esett az eső és csöndesedett a fűrész zúgó sípolása. Céltalanul elindultunk, nem tudtam elhatározni, hogy hová, merre menjek. Átellenben, a túloldalon, a tányéricaszárból kötözött utcai kerítés résein lámpafény csillant. Szokatlan volt, hogy Szögi Balázséknál ilyen későn lámpa világol. Visszafordultam és a keresztjárdán átmentem a túloldalra, arra gondoltam, hogy szellemidézést tartanak, de nem értettem, miért ilyen későn? A porta elején állt Szögi egyszobás viskója, ablakkal az utcának fordítva. Hallgattam a fénnyel kiszűrődő, tompa, duruzsoló zajt. Néha egy-egy hangosabban mondott szóban fölismertem Szögi hangját.

Biztosan prédikál a szerencsétlenje. Egy ideig én is hittem a sokgyerekes vályogvető világjövendölésében, mert nagyon bízott abban a foghatatlan igazságban, hogy egyszer majd megjavul, megújul a világ. Később azonban már nem vettem komolyan a világ megjavítását, de azért nem nevettem ki a vályogvetőt, mert észrevettem, hogy ez a hit neki jó. Legalább hisz valamiben, mert hit nélkül élni nagyon nehéz.

Tavasz elején beszélgettem vele utoljára, akkor elmondta, hogy jobb élete van a lónak, mint az embernek. Mert mi baja van a lónak? Egész nap húzza a szekeret, közben etetik, itatják, becézgetik, este pihentetik, reggel fényesre vakarják. De ki figyel az emberre? Ki ád annak ennivalót? Hiába! A ló fontos, az ember nem fontos. Ezért azt kívánta, hogy a gyerekei változzanak át, legyen belőlük ló. Ebben az elváltozásban még az ellátásnál is fontosabbnak tartotta azt a szerencsét, hogy nem kell többé gondolkozni, mert ez nagyobb csapás, mint az ellátás hiánya. Hajlottam az átváltozás kívánására én is, legalább megszűnne a fejemben a sivító zakatolás.

Addig foglalkozott a szellemidézéssel, meg az átváltozások lehetőségeivel a vályogvető, míg aztán egészen kikopott a rendes, hétköznapi életből. Már régen nem dolgozott. Két esztendeje, hogy elhalt az asszony, s itt maradt a sok gyerekkel. Odavette pótasszonynak Czimibi Verát, az meglopta, s aztán elszökött tőle. Szögi azóta nem

Silklós János

Lassan múlik az éjjel

3.

foglalkozott mással, csak térítéssel. Gyűléseken ült, eljárt a homoki tanyavilágba, szellemidézést tartott a parasztoknak. A vezeklő, menekülő asszonyok, emberek elé varázsolta és halálra ítélte a sok világi ellenséget és megjövendölte a nagy pusztulás idejét. Akkor majd minden földi bűn megtorlásra kerül, s boldogok lesznek, akik tisztán éltek. Könyörgött, jajveszékelt, bibliázott a jehovista tanokból, s a valóságos élet kegyetlenségéből a révület könnyedségébe vitte a hallgatóságot.

Húsvét előtt nagy látomása támadt Szögi Balázsnak. Megjövendölte a világ végét, megadta a pontos időt. Félelme felerősödött, s ezután még azt a kevéske kis munkát is elutasította, amelyet a szomszédok ajánlottak. Vályogvetőit összetörte és feltüzelte. Amit szellemidézésért kapott a homokiaktól, krumplit, hagymát, zsírt, lisztet, azt hordta haza, kisebb méretű hentesszatyrában. Szeptemberben aztán a gyerekeit eltiltotta az iskolától, mert ott rosszakat tanítanak.

*

A kis szobában hangos kiabálásba fordult az összefolyt beszéd és gyerektenyér árnyéka vetődött a fejkendőnyi ablakra, azután egy másik kéz emelkedett föl és belecsapott az ablaküvegbe.

— Segítség! Jaj! Segítség! — visított valaki az ablakban.

Megrezzentem. A sivító, zakatoló hang annyira felerősödött a fejemben, mintha fűrész előtt állnék. Bementem az udvarra, oda az ablak mellé.

— Segítség!

A sivalkodó kislány elhallgatott. A tompa, sárga fényben véres kezét nézte, azután Szögi csapott válla eltakarta előlem az ablakot, elhúzta onnan a gyereket, az meg jajgató könyörgéssel akart szabadulni a kezeiből. A hisztérnás zaj elcsöndesedett néhány pillanatra. A vékony levélajtó kivágódott, sárga fény ömlött ki széles nyalábban a sáros, fekete udvarra. A nagyobbik fiú ugrott elé mezítláb a pocsolyába és fájdalmas, eszelős üvöltéssel segítségért kiáltozott.

Éreztem, hogy a fejemből elszáll a vér, a gyomrom remegése is megszűnik, fejemben elhallgatott a sivítás, s ösztönös mozdulattal beordítottam az ablakon.

— Mit csinál, Szögi Balázs?

Az ajtóhoz léptem és belöktem a mezítelen gyereket a sárból. Riadtan néztek rám, nem értették, hogyan kerültem ide. Szögi elébem tántorgott, vékony, sárga arcából mélyen beapadt szeme fényesen tüzelt és rám kiáltott:

— Mars ki innen!

Megmarkolta az asztalon heverő fanyelű kést.

— Tegye le azt a kést! — szóltam rá nyugodt, kemény hangon.

A vályogvető markolászta a kopott fanyelet, de nem támadott. Állt és meredt tekintettel figyelt rám. Csönd volt. Hallottam, hogy a kisebbeknek összevacog a foguk az ideges félelemtől. A füstös fal mellett álltak a nagyobbak, a három kisebb az ágy szürke ciháján ült. A nagyobbik fiú sáros lábbal, mozdulatlanul állt az ajtóban, odacövekelte a rémület.

— Tegye le a kést! — mondtam újra.

A kés nyele tompán koppant az asztalon. Szögi merev tartása elernyedt, megrogyott, s nehéz, fáradt fordulattal lépett az asztal mellett levő ülőkéhez. Fél karját az asztalra vetette, s ráhajtott fővel sírt.

— Jaj, jaj, jaj édes jó apukám, ne ríjon, édesapukám — simogatták keshedt mellényének a hátát.

Mindnyájan odamentek, körülállták az asztalt, fehér, csontos kezek markolászták Szögi Balázs hátát, vékony nyakát, tüskés haját. Álltam a piciny szoba közepén és nem tudtam, mitévő legyek. Az asztal fölé akasztott lámpa halvány világa ólomszürke színt adott a gyerekarcoknak. Olyan furcsának láttam őket, mintha utolsó élettevékenységüket végeznék e fájdalmas vigasztalóval és ezután mindjárt elindulnak egymás után, libasorban a temetői csapáson. Elöl megy a nagyobbik fiú, utána a többiek és a végén bukott testtartással Szögi Balázs zárja a sort.

Lehet, hogy erre készült a vályogvető — gondoltam — a rémületben lévők között.

Megláttam a szürke pöndölyös kislány meghasogatott kezét. Feketére alvadt vércsomók borították be az ujjait, könyékig majszolta a vért.

— Öntsél vizet a lavórba! — szóltam az ajtóban álló fiúhoz.

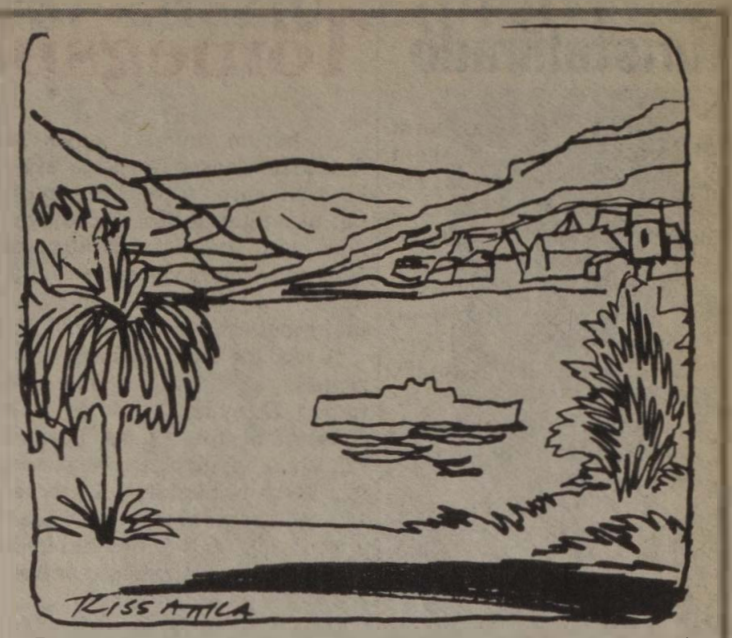
Bizonytalanul rezgő hangom olyan idegen volt, mintha valaki más közölte volna e gondolataimat. A gyerek nem mozdult.

— Vizet! Nem hallottad?!

Újra zakatolt, sivított a fejemben a szalagfűrész.

— Mozdulj már!

(Folytatjuk)



Balatoni táj. **(Kiss Attila rajza)**

Büki Attila

Éjszakai álom anyámmal

a hetedik napon

háromszor teritetted meg az asztalt
háromszor ment el a vonat
háromszor sétált veled
üresen az udvar

a hetedik napon

pókok simitották az arcod
az ezüst tükrön
leveled tántorgó betűi
adták össze bennem éveid

a hetedik éjszaka

ajtód előtt kuporogtam
félőn mert el akart vinni
egy furcsa madár az égig

Ádám Tamás

Lassított felvétel

Anyám tollat foszt
szeret nem szeret
teát tölt
aluminium kannából
s mikor misére
kondit a csönd
kezében félbemarad
a tavasz
este fiának szó
gyémánt álmokat
ki már megtanulta
a pokróc-szavakat
rózsafüzérre fűzni
anyám parázsló indulattal
vasalja egyszerűvé napjait
fekete kendőjében őrzi
hitének ősz hajszálait

Bartis Ferenc

BIZTONSÁG

Fehéren lángoló
havasi éjszakák
üzennek fényükkel
naponta utánam;
sistergő őserdők
riadóra készen
állanak vigyázzban
mindenütt az ég s föld
jeltelen határán;
zengő márványszirtek
figyelik utamat,
hogy ha eltévednék
valahol a század
atomviharában,
utam az élethez
(vissza a hegyekbe!)
újra megtaláljam.

(Gyilkos-tó)

Madár János

KÖSZÖNÖM

az ablakomra mosolygó
Napot!
A fényt,
mely megszépiti
az életemet.
Szegényektől kapott
kincsemet,
amit
néked adok,
kicsi hazám:
épüljön itt
a Béke!

A vasút humora

Tudta

— Mondja, késik a vonat?

— Igen, fél órát.

— Tudtam, hiszen rajta van a feleségem, ő pedig nem képes idejében érkezni!

Olvasnivaló

— Mivel szolgálhatok? — kérdezi a könyvkereskedő a vevőtől.

— Ne legyen krimi, se regény. Ne legyen életrajz, se emlékirat. Nem érdekel a földrajz és a történelem sem.

— Nos, az államvasutak menetrendje megfelelne?

Emlékkép

Az étkezőkocsiban való hosszas üldögélés után az utas sehogy sem tudja megtalálni a fülkéjét.

— Hát nem jegyezte meg a számát? — kérdezi a kalauz.

— Nem, de arra határozottan emlékszem, hogy az ablakon át nyárfaligeteket láttam.

A szokás hatalma

— Mondd, miért küldtétek el Sohonyait? Olyan szolgálatkész pincér volt.

— Igen, csak megfeledkezett arról, hogy étkezőkocsiban dolgozik a vasúton, s mikor eljött a záróra, kezdte az ajtón kihajigálni a kapatos vendégeket . . . meg a vasutas —, a jegye három napig érvényes.

Ki a tettes?

Miután a vonat kiért az alagútból, így szól a férj:

— Ha tudtam volna, hogy ez az alagút ilyen hosszú, megcsókolhattalak volna.

— Hát nem te voltál az? — kérdi megdöbbenve a felesége.

Türelem!

— Már egy fél órát késik a vonat — türelmetlenkedik egy utas.

— Ne aggódjon — nyugtatja

Önérzet

— Mondja vádlott, miért lopta el az autót?

— Mert el akartam érni a vonatot.

— És villamossal nem mehetett volna az állomásra?

— Mehettem volna. De pont én lopjak el egy villamost?

Fő a bizalom

— Magának bizalmasan megmondom, hogy jegy nélkül utazom — mondja a vonaton szomszédjának az egyik utas.

— Akkor én is őszinte leszek magához. Én ellenőr vagyok.

Összeállította:
Hegedüs Ferenc

Turistahíradó

A vasutas természetbarát szakbizottság kiadványaként immár ötödször megjelenő *„Turistahíradó”* célul tűzte ki a vasutas természetjáró-szakosztályok egységes sportszemléletének kialakítását. Ennek érdekében lapjain sporttörténeti, agitációs-propaganda- és sportpolitikai írások mellett aktuális turistahírek, TKM-klubélet hírei, szakbizottsági és szakosztályi események beszámolói jelennek meg.

A természetjáró-szakosztályok ismereteinek bővítése érdekében bel- és külföldi útleírásokat, tájékozódási és túravezetési ismereteket, magatartási szabályokat, valamint a természetjáró jogait és kötelességeit is közli.

A természetjáró-szaksajtó írásaiból válogatva, az MTSZ *„Túravezető”* című kiadványából és a *„Turista Magazin”* cikkeiből ad — a vasutasokat érintő — tájékoztatást.

FELHÍVÁS

A Landler Jenő villamos vonalfőnökség *Széchenyi* és *Landler* szocialista brigádja a Budapest—Vác közötti vonal megnyitásának évfordulója tiszteletére vasútvillamosítási és járműjavító ipartörténeti kiállítást rendeznek a járműjavító kultúrházában.

Kérik azokat a kollektívákat, illetve dolgozókat, akik régi dokumentációk vagy fényképek birtokában vannak és hajlandók azokat a rendezőknek felajánlani, hogy jelentkezzenek *Pajor Károly* (82-76) vagy *Farkas Lajos* (82-60) brigádvezetőknél.

A felajánlott anyagokat a rendezők gondosan megőrzik, a kiállítás zárása után pedig visszaadják a tulajdonosoknak.

Tömegsportnap Dunakeszin

A három tavasz jegyében A KISZ városi bizottsága április 4-én városkörzeti sportnappal tisztelgett a hős elődök emléke előtt. Idén is a *Dunakeszi Vasutas Sportegyesület* adott otthont a kilencedik alkalommal megtartott rendezvénynek.

A családi kirándulásra, túrázásra is csábító, ragyogó tavaszi napon *Dunakeszi, Fót* és *Göd* ifjúságából több mint háromszázan a sportolást választották. Nem is bánták: jól szervezett programokkal várták őket a rendezők, s így mindenki kedve és kondíciója szerint sportolhatott.

Az MHSZ-bázison a fóti gyermekvárosból *Nikolics Erzsébet* és *Viczena Mónika* klubtitkárukat, *Biácsi Jánost* avatták be frissen szerzett élményeikbe. Bekapcsolódva a társalgásba megjegyzem: bizonyára jó eredményt értek el.

— Hogy mennyire lesz jó a verseny végéig, nem tudom — mondja Erzsébet, aki első éves óvónőképzős —, *de reménykedem, mivel a lövészetvezető szerint érdemes lenne versenyszerűen folytatnom.*

— Nekem is jól sikerült, pedig én is csak először lőttem fekvő helyzetből kispuskával — fűzi hozzá Mónika, majd így folytatja:

— *Nagyon örülünk, hogy itt lehetünk ezen a sportnapon. Jó a hangulat és nem kis sikerélményben van részünk.*

Mint a verseny végére kiderült, joggal örültek a fóti lányok, mivel a nők mezőnyében ők végeztek az első két helyen.

Az asztaliteniszezők a futófolyosóban felállított három asztalon bűvölték a kaucsuklabdát. A versenybíró, *Molnár Sándorné,* a nevezési listát mutatja, miszerint mindössze 17-en jelentkeztek erre a versenyszámra.

— Én már játszottam gimnáziumunk kézilabdacsapatában — mondja *Bánki Teréz,* a pingpongverseny női győztese — és csak utána jöttem ide. Kint remek idő van, ilyenkor azok jönnek be asztaliteniszezni, akik nagyon szeretik ezt a sportágat.

Fricz Jánost, a Dunakeszi VSE atlétáját arról faggatom, hogy neki mint városi sportfelügyelőnek mi a véleménye a rendezvényről.

— *A legfontosabbakat elértük, ma itt olyan fiatalok sportolnak, mozognak, akik egyébként kevés időt fordítanak az egészséges testmozgásra.* Örülök, hogy néhány család is elfogadta a meghívásunkat, mint ahogy a város nagy munkásüzemeiből, a járműjavítóból és a Mechanikai Laboratóriumból is sok fiatal eljött. Van egy tanulság is számunkra: jövőre az általános iskolásokat is meg kell hívnunk, hiszen a rendszeres sportolást egészen fiatalon lehet igazán életmódunk részévé tenni.

A tribün mögött, a salakos futballpályán öt 10-12 éves fiú gyakorolta a kapu elé ívelést. Igazi gyermekörömmel élvezték, ha a hálóba fejelték a labdát. Egy biztos, őket nem kell buzdítani, hogy jövőre jöjjenek el. A hatodikos *Farkas Gábor* az új labdáját büszkén szorongatva egyszuszra mondja, hogy a járműjavítóban dolgozó édesanyja hallott erről a sportnapról, így kijött a haverokkal focizni.

Mellettük, a füvespályán a csapatok három helyszínen vívták ádáz küzdelmüket a végső diadalért a szép számú szurkolótábor biztatására. A kora délutánig tartó döntő után az egyik játékvezetőtől, *Dorozsmai Lajostól* kértem gyors értékelést. A járműjavító művezetője évekig tagja volt az országos játékvezetői keretnek.

— *A korábbi évekhez hasonlóan most is a labdarúgás volt a legnépszerűbb sportág* — mondja elismerőleg.

— Hány csapat indult?

— Tizenkét 10 tagú csapat. A mérkőzések igen izgalmasak voltak, néhol megvillant a labdarúgás igazi szépsége is. A végső küzdelmet a város két legnagyobb üzeme, a járműjavító és a Mechanikai Laboratórium csapata vívta. A két szomszédvár küzdelméből a vasutasok kerültek ki győztesen.

Vetési Imre

Megújult tekepálya



Györgyi András büszkén mutatja a felújított tekepályát. (Kép és szöveg: Mátételki András)

A pápai MÁV SE tekepályáját még 1955-ben építették társadalmi munkában. A szakosztály számos jó hírű versenyzőt nevelt az elmúlt 30 esztendő folyamán, versenyzői szép sikereket értek el. Sajnos a csapattól 1984-ben megvonták a támogatást, a versenysport megszűnt.

A versenyzők nélkül maradt tekepályát a jövőben a tömegsport céljaira fogják használni. *Györgyi András,* a szakosztály elnöke elmondotta, hogy a pályát nemrégiben felújították, mintegy 150 ezer forintos költséggel. Úgy tervezik, hogy bérbe adják tekéző csoportoknak.

A MÁV SE-nél egyébként 45 tagú vívó- és 12 tagú asztalitenisz-szakosztály működik. A tömegsportrendezvényeken általában félszázan vesznek részt.

Köszönet a szép ünnepségért!

A tapolcai negyvenötös párttagok klubja április 2-án megtartotta hagyományos találkozóját. Sajnos, tavaly óta kettővel csökkent a klubtagok száma.

A mostani ünnepi találkozó színhelye a tapolcai Batsányi János Művelődési Központ klubterme volt, ahol elbeszélgettünk, felidéztük a régi napokat, emlékeket. Megjelent közöttünk *Tóth János,* a városi pártbizottság titkára és *Bognár Ferenc,* a művelődési központ képviselője. A megvendégelésünkkel egybekötött rendezvényt szervezte *Gutschikné Demeter Ibolya.*

Ezúton is köszönetet mondunk a szép ünnepségért!

Bognár Károly
Tapolca

HÍREK

Új vasútállomás épül Tószegen. A szegedi igazgatóság és a tószegi gazdasági egységek összefogásával új vasútállomás és korszerű rakodópályaudvar épül Tószegen mintegy 12 millió forint értékben. A munkákat a közelmúltban megkezdték.

Előadás. A Szervezési és Vezetési Tudományos Társaság nyugdíjasklubjában tartott előadást Szegeden Lovász Lázár vasútigazgató, A vasút és a gazdaságosság címmel március közepén.

Kiállítás. A békéscsabai vasutas művelődési házban március 24-én a Bűnmegelőzési társadalmi tanács, valamint a Pannónia ÁFÉSZ Munkácsy ipari szolgáltató szakcsoportja kiállítást rendezett.

Nyugdíjasok taggyűlése. A Landler Jenő járműjavító üzem nyugdíjascsoportja március 27-én tartotta meg első félévi taggyűlését. A beszámolót Mészáros István tartotta, értékelte a tavalyi eredményeket, ismertette az idei terveket, majd tájékoztatást adott az idei üdülési lehetőségekről.

Pályázat és kiállítás. A szolnoki járműjavító művelődési központjában a forradalmi ifjúsági napok keretében kiállítást rendeztek és átadták az Alkotó ifjúság-pályázat díjait. A szakmai kategória első helyezettje Samu József volt, aki az EMR I—001 típusú kézi elektromágneses repedésvizsgáló készülékével érdemelte ki a díjat.

Társadalmi összefogás. A nagykanizsai 709/2 távközlő művezetői egység Ságvári Endre szocialista brigádja csatlakozott a II. Rákóczi Ferenc brigád felhívásához: a hódmezővásárhelyi Rostás család gyermekei szeme világának megmentéséhez szükséges műszer megvételéhez 2 ezer forinttal járultak hozzá.

„Vonalban vagyunk”

Vasutas ifjúsági vetélkedő lesz 1986. május 10-én. A csapatoknak szóló kérdés: A magyar szakszervezetek XXV. kongresszusa kiket választott a vasutasküldöttek közül a SZOT tagjai sorába (név és szolgálati hely).

— **Jogásznapok.** Május 7-től 9-ig a balatonkenesei gyermeküdülőben rendezik a II. vasutas jogásznapokat. A résztvevők előadásokat hallhatnak többek között a jogásztovábbképzés tapasztalatairól, az üzemi és forgalmi balesetek jogi vonatkozásairól, valamint a jogsegélyszolgálat szerepéről. Május 9-én fórummal fejeződnek be a jogásznapok.

— **Brigádvetélkedő.** A hatvani szertárfőnökségen a közelmúltban rendezték a szocialista brigádok vetélkedőjét. A győzelmet a II. Rákóczi Ferenc szocialista brigád szerezte meg. Második a Várnai Zseni brigád lett.

— **Újító vasutasok.** A hatvan-füzesabonyi pályafenntartási főnökségen az elmúlt esztendőben 29 újítási javaslatot dolgoztak ki a kollektívák. Ebből tizenegyet fogadtak el és díjaztak. A legtöbb újítást a kálkápolnai VII. GMPSZ, és a füzesabonyi II-es főpályamesteri szakasz dolgozói küldték be.

Halálozás

Hatvanegy éves korában — április 8-án elhunyt Utrata Tibor, a miskolci területi bizottság nyugdíjas munkavédelmi felügyelője. 1941-től a miskolci járműjavító és a miskolci vontatási főnökség dolgozója volt. 1956-ban lett a területi bizottság politikai munkatársa. Eredményes munkásságát több kitüntetéssel (Érdemes Vasutas, Kiváló Vasutas, Kiváló Munkáért, Szakszervezeti Munkáért arany fokozat) ismerték el.

Munkatársai, barátai április 16-án kísérték utolsó útjára a miskolci temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném nagyméretű másfél szobás, kertes családiház-jellegű MÁV-bérlakásom kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 333-799-es telefonszámon (Horváth).

Elcserélném nagykanizsai, 47 négyzetméteres, gázfűtéses, IV. emeleti, másfél szoba plusz étkezőfülkés, telefonos tanácsi lakásomat hasonló adottságú budapesti tanácsi vagy MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet a nagykanizsai 12-594-es telefonszámon.

Elcserélném 47 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos Budapest, Rákos úton lévő MÁV-bérlakásomat bármilyen kétszobásra. Rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni munkaidőben a 174-407 vagy 14-85-ös telefonszámon.

Elcserélnénk Budapesttől 50 kilométerre, 350 négyszögöles telken lévő, főútvonali, kétszobás, komfortos családi házunkat budapesti, legalább 60 négyzetméteres MÁV-lakásra. Levélcím: Lente Gábor, 2192 Hévízgyörk, Ady E. u. 73.

Elcserélném kétszobás, komfortos, kertes, Budapest IV. kerületében lévő MÁV-bérlakásomat kétszobás budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 695-068-as városi és 84-56 üzemi telefonszámon, Ujváriné.

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Rákospalotaiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Telefon: 534-000 (11-87 mellék), üzemi: 42-75 (11-87 mellék). Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat Bp. Déli pályaudvar környékén lévő kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 697-803-as telefonszámon.

Elcserélném budapesti 54 négyzetméteres, kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni a 662-841-es telefonszámon lehet.

Elcserélném Gyömrő, Imre u. 119. sz. alatti 200 négyszögöles telket, félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve) budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 220-426/121, vagy a 19-57/121 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 758-755-ös 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, komfortos, 60-70 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet 8—9.30 és 18—21 óra között a 758-755-ös telefonszámon.

Eladnánk Kőbánya-Kispest metróállomáshoz közeli, 140 négyzetméteres, kétlakásos, összkomfortos, telefonos családi házunkat (100 négyszögöles telken, melléképületekkel). Kétszoba-hallos, összkomfortos, telefonos öröklakást beszámítunk. Érdeklődni lehet a 274-412-es telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, világos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Filep György, 1087 Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 40. Érdeklődni lehet 17 óra után a 370-897-es telefonszámon.

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Kimeríti a bércsalás fogalmát. 13. Bibliai személy. 14. Változtatgató. 15. Magyar Népköztársaság. 17. Nyitra Szlovákiában. 19. Azonos betűk. 21. . . . tor, összetevő tényező. 23. Víznyerő. 24. Dunántúli helység. 26. Nem hagy nyugton. 29. Mátyás király serege. 31. Latin ismeretlen. 32. Spanyol női név. 33. Transzjordániai vidék. 34. Majomfajta. 35. Távozás része. 36. Országos Tervhivatal. 37. Üzem páros betűi. 38. Csonthéjas gyümölcs. 39. Igekötő. 41. Tetejére. 42. Vízi állat. 44. Heveny, égető, sürgős. 46. New York négernegyede (ék. fel.). 48. Végek nélkül művelt, kifinomult. 50. K-val a végén agyrémek, rémképek. 51. Európai nép. 53. Szitál (ék. hiány). 54. Latin nem. 55. S. Y. T. 57 . . . us, esemény, ügy. 58. Fordított névelő. 60. Idegen női név. 62. Nemes szelei. 63. Helyhatározó. 65. Firenze. 67. Kellemes ital.

Függőleges: 1. Kimondott betű. 2. Oroz. 3. Asszonyrag. 4. Merev szélek. 5. Nem hiányzik. 6. Pirosodik a gyümölcs. 7. Becézett női név. 8. Ilyen kert is van. 9. Spanyol, luxemburgi, osztrák autójelzés. 10. Állóvíz. 11. Azonos betűk. 12. Jugoszláv folyó. 16. Igaz ez? 18. Vissza: repülőjegyet érvényesít. 20. **A takarékos gazdálkodás egyik feltétele.** 21. Fakanál azonos betűi. 22. Kettős törzsű hajó. 24. Gödényféle madarak. 25. Elgondolás. 27. Rábeszélő. 28. Okos. 29. A létra része. 30. Tudományos tantétel. 32. A 63. sor betűi. 34. Kérdőszó. 38. Zúz, összeront. 40. Pusztítsák! 43. Katalán mássalhangzói. 45. Veszteség. 46. Harang fele. 47. . . . Károly (1833—1904), festő. 49. Finn-. . . nyelvcsalád. 52. Hívlak. 55. Csavar. 56. Vissza: belga város. 59. Neves költőnk. 60. Becézett Ilona. 61. Kimondott kettős betű. 62. Tiltószó. 64. Rangfokozat. 65. Forint szélei. 66. A cerium kémiai jele. 67. Személyes névmás.

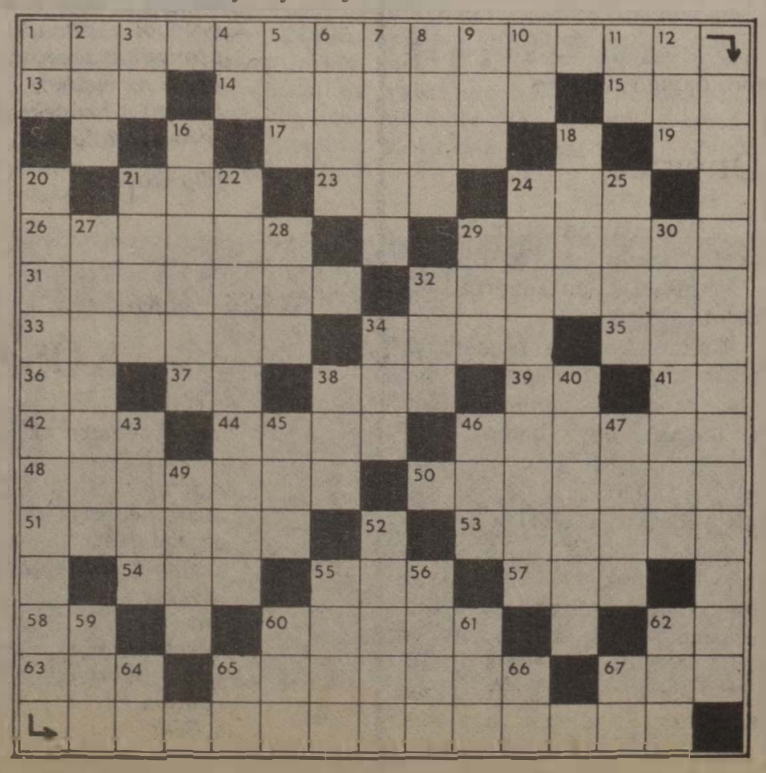
Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 20.

Beküldési határidő: május 12.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Indokolatlan anyagvételezés. Egyes vezetők közönyössége.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 6. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Révész Bertalanné, Záhony GRF SZB., Rigó Zoltán, Szolnok, Fűrész u. 16., Vigh Mária, Szeged, Lomnici u. 28/a., dr. Losonczi Ferenc, Sopron, Lejtő u. 1., Kováts Judit, Veszprém állomás, 82. Sz. Utasellátó.



Eredményes öt év után

Tanácskozott a veteránklub

A budapesti területi bizottság javaslata alapján 1981-ben alakult meg a nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselők veteránklubja. Programjuk olyan társadalmi, politikai és kulturális célokat tartalmazott, amelyeket a tagok lakóhelyükön, illetve a vasúton valósíthattak meg.

A cél az volt, hogy az egykori tisztségviselők ne szakadjanak el a szakszervezeti mozgalomtól, tapasztalataikat, tudásukat továbbra is kamatoztassák.

Az év elején a budapesti igazgatóság tanácstermében adott számot a héttagú vezetőség az elmúlt öt év munkájáról. A tanácskozáson *Tihovszky István,* a budapesti területi intézőbizottság titkára adott tájékoztatót a vasutas-szakszervezet szervezeti felépítésében történt változásokról, az igazgatóság munkájáról, majd a klub programtervezetét értékelő beszámoló után megválasztották az új vezetőséget. A klub elnöke *dr. Szabó Miklós* lett. Titkárnak pedig *Tóth Jánosnét* választották meg.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
86—1612. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1986. MÁJUS 14.

Ülést tartott az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége április 17-én ülést tartott. A testület megvitatta, majd az elhangzott észrevételekkel kiegészítve elfogadta a Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa határozatainak végrehajtására készült feladattervet.

Ezután az agitációs és propagandamunkáról, majd a szakszervezeti tagság politikai oktatásának, valamint a tisztségviselők képzésének 1986/87. évi programjáról készült előterjesztéseket vitatták meg az elnökség tagjai. Az agitációs és propagandamunkával kapcsolatos előterjesztés vitájában sokan mondták el észrevételüket, javaslatukat. A többi között az is elhangzott, hogy az éves tervben konkrétabban kell megfogalmazni *az alapszervezetek feladatait, továbbá azt, hogy mit hogyan kell csinálni.*

Az elnökség a vitában elhangzott javaslatok figyelembevételével elfogadta az előterjesztéseket.

A szakszervezeti választások után kialakult irányítási rendszer indokolttá tette a nyugdíjas alapszervezetek patronálásának korszerűsítését. A szervezési és káderosztály 15 tagú nyugdíjas intézőbizottság létrehozását javasolta, melyet az elnökség elfogadott. A bizottság tagjait a nyugdíjas alapszervezetek elnökeiből és főbizalmijaiból megalakuló testület nyílt szavazással, öt évre választja majd meg. Az intézőbizottság székhelye Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 25. szám alatt található.

Az elnökség végezetül elfogadta az 1985. évi üdültetés tapasztalatairól, továbbá az 1986. évi üdülőjegyek felosztásáról készült beszámoló jelentést. *(Az ez évi üdülési lehetőségekről olvasóinkat lapunk 6. oldalán, önálló cikkben tájékoztatjuk.)*

Kongresszusi zászló Záhonynak

A felszabadulási és kongresszusi munkaverseny legmagasabb kitüntetésével, az MSZMP Központi Bizottságának zászlajával jutalmazták a MÁV Záhonyi Üzemigazgatóságot, amely a múlt évi kiemelkedő teljesítményei alapján elnyerte a Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége vörös zászlaját is. Az ünnepségre, melyen másfél ezer dolgozó vett részt, április 28-án került sor Záhonyban, a vontatási főnökség csarnokában.



Rigó Zoltán üzemigazgató büszkén emeli magasba a kongresszusi zászlót

(Császár Csaba felvétele)

Az elnökségben foglalt helyet *Czinege Lajos*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, miniszterelnök-helyettes, *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Varga Gyula*, a megyei pártbizottság első titkára, *Bánóczi Gyula* megyei tanácselnök, *Nagy László*, az SZMT titkára, *dr. Bajusz Rezső*, a Magyar Államvasutak vezérigazgatója, *Izjaszlav Baljaszinszkij*, a Szovjetunió debreceni főkonzulja és *Jevgenyij Litvinov*, a Szovjetunió magyarországi kereskedelmi kirendeltségének vezetőhelyettese, *Marat Grabszkij*, lvovi vasútigazgató, *Mihail Spak*, a CSD kassai vasútigazgatója.

(Folytatás az 5. oldalon.)

Az áprilisi gyorsmérleg szerint:

Megélénkült a forgalom, javultak a minőségi mutatók

Növekvő teljesítmény, javuló tendencia jellemezte az elmúlt hónapban a vasúti áruszállítást. Az áprilisban elszállított *9 millió 874 ezer tonna áru* a tavalyi év hasonló időszakánál 6,2 százalékkal, a tervezettnél pedig 2,3 százalékkal több. Az árutonnakilométer-teljesítmény 100,7, illetve 102,3 százalékosan alakult.

Az áruszállítás forgalmankénti megoszlásában áprilisban jelentős változás történt. Örvendetesen megnőtt a nagy fuvaroztató vállalatok szállítási igénye. Ennek következtében *hosszú idő óta először emelkedett a belföldi áruforgalom volumene 100 százalék fölé.* A vasúton feladott 6 millió 53 ezer tonna áru 110,7 százalékos bázis és 107 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Jelentős volt a magyar exportáruk mennyisége is. A kiviteli forgalomban elszállított 1 millió 29 ezer tonna exportáru mind a tavaly áprilisi, mind a tervezett mennyiségnél 14-15 százalékkal több.

Az áruforgalomban az első negyedévben meglehetősen magas importáru-forgalom is mérséklődött. Az országba vasúton beérkezett importáruk mennyisége 3-4 százalékkal volt alacsonyabb az elmúlt év hasonló időszakánál, illetve a tervezett értéknél.

A már több év óta tartó kedvezőtlen tendencia áprilisban is érvényesült a tranzit áruforgalomban. A MÁV-on átmenő áruk mennyisége a bázisnál közel 10 százalékkal, a tervnél pedig közel 20 százalékkal volt kevesebb.

Áprilisban sokat javult az áruszállítás minősége. A ki nem állított kocsik mennyisége 67 százalékkal csökkent. Az elegymozgás felgyorsult, *a kocsiforduló idő értéke 4,4 napra csökkent,* ami 16 százalékkal alacsonyabb a tavaly áprilisi értéknél.

A tehervonatok forgalma is kedvezőbb körülmények között bonyolódott le. A vonatfelosztások száma a bázisidőszak mennyiségének mindössze 13 százaléka volt. Ezen belül a kilépő vonatfeloszlatások 11 százalékra csökkentek. A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása is megfelelt az elvárásoknak. A napi hasznos futásteljesítményük a villamos mozdonyok esetében közel 1 százalékkal, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál pedig több mint 2 százalékkal volt magasabb a tervezett értéknél. Hozzájárult a futásteljesítmény növekedéséhez a gépre várás eseteinek 18 százalékos, a gépácsorgások számának 67 százalékos csökkenése.

Két hónap elteltével az is megállapítható, hogy az úgynevezett kötött forda szerinti tehervonat-továbbítás is meghozta a várt eredményt.

Előzetes adatok szerint áprilisban *19 millió 700 ezer utast szállított a vasút.* Ez 99,5 százalékos bázis és 100 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Az utaskilométer-teljesítmény 95-96 százalékos volt.

A személyszállítás minősége, a menetrend szerinti közlekedést alapul véve, az elmúlt hónapban jelentősen javult. Növekedett a menetrend szerint közlekedett személyszállító vonatok száma, az átlagos késési idő a bázisszinten alakult.

Napirenden az együttműködés

Budapesten tanácskoztak a MÁV és a dán vasutak vezetői

Dr. Bajusz Rezsőnek, a MÁV vezérigazgatójának a meghívására április 22-én hazánkba látogatott a Dán Államvasutak (DBS) küldöttsége, melyet *Ole Andersen* vezérigazgató vezetett.

A vendégeknek dr. Bajusz Rezső adott tájékoztatást közlekedésünk jelenlegi helyzetéről, a vasút szerepéről, a személy- és áruszállítás lehetőségeiről. Ezután Ole Andersen, magyar kollégájához hasonlóan, ismertette a Dán Államvasutak feladatait, beszámolt az épülő kompösszeköttetésről. Elmondta, hogy az új komp jobb kapcsolatot teremt Svédország, Dánia és az NSZK között.

A két vasút együttműködésének lehetősége is szóba került. A két vasút utazási irodáinak bevonásával fejleszteni lehet az idegenforgalmat és a nemzetközi árufuvarozás részarányának növelésére is van lehetőség.

A tárgyalások után a vendégek *Csárádi Jánosnak*, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetőjének kalauzolásával az Északi Járműjavítóba látogattak.

Határállomások versenye

A budapesti igazgatóság és a CSD pozsonyi keleti igazgatóság közös határállomásain dolgozó vasutasok, valamint a két központi szolgálat menetirányítói évek óta részt vesznek a nemzetközi szocialista munkaversenyben. Az idén április 18-án értékelték a *komáromi* és a *kormárnói* vasutasok elmúlt évi eredményeit, amelynek alapján a magyarok bizonyultak jobbnak.

Másnap, április 19-én a *Rajka—Rusovce* határállomások dolgozóinak versenyeredményeit hirdették ki. Itt a szomszédok bizonyultak jobbnak, s a vándorzászló Rusovce állomásra került.

A legnagyobb magyar—csehszlovák határállomáson (*Szobon és Sturovóban* — Párkánynánán) a magyaroknak kedvezett a szerencse.

A központi szolgálatok menetirányítói közötti versenyben minden feltételt magasabb szinten teljesítettek a magyarok, mint a pozsonyi kollégáik.

Brigádjubileum

A Hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség Kál-Kápolnán székelő. VII. számú gépesített mozgó főpályamesteri szakaszának *Petőfi Sándor* szocialista brigádja 20 évvel ezelőtt alakult. Ebből az alkalomból rendeztek bensőséges hangulatú ünnepséget április 30-án, amelynek során *Mezi József* brigádvezető felelevenítette a két évtized emlékezetesebb eseményeit. A brigád ötször bronz, háromszor ezüst, két alkalommal pedig arany fokozatot szerzett. Egy esetben elnyerték a MÁV Kiváló Brigádja kitüntető címet is. A közelmúltban lezajlott vetélkedőn is kitűnően szerepeltek: *első helyezést értek el, így ismét pályázhatnak a Kiváló Brigád címre.*

A jubileumi ünnepségen részt vettek a *Dózsa György* brigád tagjai is, akikkel együttműködve szeretnének a tervezett kommunista műszakokon kívül további két társadalmi munkanapot szervezni, s ennek bevételét kulturális célokra fordítani.

Édesanyák köszöntése

A győri vasutasok Arany János Művelődési Házában május 4-én anyák napi ünnepséget rendezett a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága. A köszöntők elhangzása után az ALFA Lakásszínház társulata adott sikeres műsort.

Ünneplő vasutasok







A vasutasok százai vonultak fel május 1-jén az ország különböző városaiban. Budapesten is büszkén vonultak a családtagokkal együtt a Dózsa György úton, a főváros dolgozóival együtt. A környékről sokan vonattal érkeztek a vidám majálisra. Mint képeinken is látható, a ferencvárosi és a budapesti építési főnökség vasutasai a dísztribünök előtt vonulnak

(Horváth Zoltán felvételei)

Kitüntetések
Május 1. alkalmából



Kajcsa József ünnepi beszédét mondja

A munka ünnepe alkalmából, április 29-én szakszervezeti tisztségviselőket tüntettek ki a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházában. Az ünnepségen *Kajcsa József*, szakszervezetünk alelnöke emlékezett meg május elsejéről. Ünnepi beszéde után *Koszorus Ferenc* főtitkár adta át a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany és ezüst fokozatát.



Koszorus Ferenc főtitkár átnyújtja a kitüntetést Lippai Gyula nyugdíjasnak

(Skoda László felvételei)

Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

kitüntetést kapta Batu Mihály, az Utasellátó V. Budapesti Ter. Ig. hálózati ellenőr, szb-tag, Borbély Béláné, a MÁV Záhonyi Gépesített Rakodási Főn. munkaügyi ügyintéző, az szb gazdasági felelőse, Dányi Pálné, a Békéscsabai Művelődési Ház vezetője, Debreceni Ferencné, a MÁV Budapesti Ig. ügyintézője, az szb kultúrbiz. tagja, Debreceni Józsefné, a MÁV Tisztképző Int. adminiszt., szb gazd. fel., Döcher Józsefné, a Bp. Nyugati KÜF személy- és árupénztárosa, szb-tag, Fehér János, a Dombóvári Pft. műszaki ügyint., szb-titkár, Gál András, a Debreceni Intéző Biz. politikai munkatársa, Gecse Alfréd, a MÁV Vezérigazgatóság oszt. vez., szb közgazd. biz. vez., Gere Sándor, a Nagykanizsai KÜF anyagraktárosa, szb-tag, TT-elnök, Germán István, a Dunakeszi Jj. Üzem kárpitosa, szb-tag, főbizalmi, dr. Halász György, a Vasutasok Szakszervezete Jogi Iroda vez., Ivanics Gyula, a MÁV Építőgépjavító Üzem szb-titkára, Juhász Ferencné, a Nyíregyházi KÜF szb gazdasági ügyint., Juhász István, a MÁV Kitérőgyártó Üzem csop. vez., szakszervezeti főbizalmi, Kapronczai János, a Szombathelyi Ig. vezetője, Keserű Árpád, a Pécsi KÜF szb-titkára, dr. Kölcsei István, a Miskolci Ig. ügyint., szb-propagandistája, a területi IB információfelelőse, Lippai Gyula, nyugdíjas, a szombathelyi nyugd. csop. elnöke, Monostori József, a Kazincbarcikai KÜF balesetvizsg., szb-elnök, Otrokocsi József, a MÁV Szak- és Szerelőip. Főn. asztalos csop. vez., szb-elnök, Papik Gézáné, a Záhonyi Szállítmányozási Főn. szállítmányozási csop. vez., szb-tag, Pásku Jenő, a vasutas-szakszervezet munkavédelmi-munkaegészségügyi és környezetvédelmi oszt. vez., Pethő Károlyné, a Nyíregyházi Villamosvonal Felügyelőség anyaggazdálkodója, szb gazd. fel., Pirisi András, a Kiskunhalasi KÜF raktárnoka, szakszervezeti főbizalmi, Püspöki Imre, a Bp. Ferencvárosi KÜF tmk-lakatosa, szakszervezeti bizalmi, Skultéti Emánuel, a Vasutasok Szakszervezete Járműjavító Üzemek Int. Biz. politikai munkatársa, Somogyi Julianna nyugdíjas, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderoszt. részfoglalk. kádernyilvántartója, Szabó Sándor, a Szentesi KÜF ktg. csop. vez., szb-elnök, Szekeres Mihály, a Szolnoki Járműjav. Üzem lakatos csop. vez., szakszervezeti főbizalmi, szb-elnök, Tóth Sándor, nyugdíjas, a celldömölki nyugdíjas-szakszerv. csop. elnöke, Varga Béláné, a Miskolci Ép. Híd. Főn. vszt-ügyintézője, szb-nőfelelős, Visi Ferenc, a Magyar Vasutas felelős szerkesztője.

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetést kapta: Bayer Istvánné, a Szentesi KÜF műszaki ügyint., szakszervezeti főbizalmi-helyettes, dr. Bánkuti Mihályné, nyugdíjas, a MÁV Tüdőgyógyint. és Gondozó szb volt gazd. fel., Bernhardt Józsefné a Celldömölki Ép. Főn. munkaügyi ügyint., szb. gazd. biz. tagja. Bogdányi Zoltánné, a balatonfenyvesi MÁV Vállalati Üdülő volt vezetője, nyugdíjas, Bognár Gyula, a Székesfehérvári KÜF szb politikai munkatársa, Bősz József, a Dunakeszi Járműjav. Üzem szb-titkára, Csurgai László, a Dombóvári KÜF csop. vez., szb-tag, TT-elnök, Csizmazia Béláné, a Szombathelyi KÜF szb politikai munkatársa, Dékány István, a Rákosrendezői KÜF művezetője, szb-elnök, Farkas Ferencné, a Nagykanizsai Pft. Főn. ügyint., szb. gazd. fel., Ferge Gáborné, az Utasellátó V Debreceni Ter. Ig., gazd. csop. vez., szb-titkár, Gál György, a Bp. Ferencvárosi Pft., előmunkása, szakszervezeti bizalmi, Hermann Sándor, a Budapesti Vasútig. kárpitosa, szakszervezeti főbizalmi, Horváth Ernő, a Kiskunhalasi KÜF szb-elnöke, Horváth István nyugdíjas, a szolnoki nyugdíjas önálló csop. elnöke, Horváth István, a Szolnoki KÜF festő-mázolója, szakszervezeti főbizalmi, Jenei Ferenc, a Debreceni Járműjav. Üzem lakatos csop. vez., szakszervezeti főbizalmi, Kecskés Ferenc, a Bp. TBÉF anyaggazdálkodója, szb-elnök, Kocsis Istvánné, a Vasutasok Szakszervezete oktatási csoport ügyintézője, Koltai Györgyné, a Közlekedési Múzeum csop. vez. szb-elnöke. Kovács István, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderosztály kihelyezett pol. munkatársa, Kovács Józsefné, a MÁV Balparti Biztosítóber. és Fenntart. Főn. műszerésze, szakszervezeti bizalmi, Kovács Sándor, a Dombóvári KÜF szb-titkára, Kvaszta Sándorné nyugdíjas főbizalmi, a Vasutasok Szakszervezete kv-tagja, Lakatos István, a GYSEV Ig. pénzügyi csop. vez., szb-titkára, Mészáros János, a Hatvani KÜF kocsivizsgálója, főbizalmi-helyettes, Nagy Józsefné nyugdíjas, a Debreceni Vasutas Klub részfoglalkozású balettoktatója. Nedvig Tivadarné, a Zalaegerszegi KÜF anyaggazdálkodási vez., szakszervezeti aktíva, Pál Gábor, a Vasutasok Szakszervezete Budapesti Ter. Int. Biz. pol. munkatársa, Polgár László, a Szombathelyi KÜF üzemfőnök-helyettese, szb számvizsg. biz. elnöke, Pólik Andrásné, a Miskolci Ter. Int. Biz. politikai munkatársa, Rózsahegyi Zoltán, a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főn. anyagátvevő csop. vez., szb-tag, Sárosi László, a Záhonyi vontatási főnökség mozdonyreszortosa, a Záhonyi Ter. IB mozdonyvez. rétegbiz. vez., Szabó Ignácné, a MÁV Északi Járműjavító Üzem utókalkulátora, szb üdülési fel., Turóczi Tibor, a Tuzsér állomásfőn. forg. szolgálattevője, szb-titkár, Várszegi Károly, a MÁV Anyagellátási Ig. szb-titkára, dr Záhonyi Györgyné, a MÁV Gépészeti Technológiai és Anyagvizsgáló Üzem átvevő csop. vez., szakszervezeti bizalmihelyettes, Pelyhe László, a Miskolci Ép. Főn. szb-titkára.

A XI. Ötéves Terv Élmunkása

kitüntetést kapta: Németh László, a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági oszt. politikai munkatársa, Zsadányi Péter, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpol. főosztály bérgazdálkodási csop. vez., Tóth János, a MÁV Vezérigazgatóság Munkaügyi és Szociálpol. Főosztály oszt. vez. helyettese, Herczeg Gábor, a MÁV Záhonyi Üzemig. személyzeti és munkaügyi oszt. helyettes vez., II. Polgár József, a Debreceni KÜF mozdonyvezetője, Fekete Sándor, a Bp. Keleti KÜF mozdonyvezetője, Koller László, a Bp. Ferencváros KÜF kocsivizsgáló csop. vez.

Kitüntetettek között a dunakeszi majálison

Dunakeszin közel tízezer ember színpompás felvonulással köszöntötte a nemzetközi munkásosztály legnagyobb ünnepét, május elsejét. A rendezők a majális helyszínén, a lóversenypályán szórakoztató, kulturális, sportprogramok, játékos vetélkedők sokaságával, kellemes kikapcsolódással, örömteli órákkal ajándékozták meg az üzemek, intézmények dolgozóit, a város apraját-nagyját.

Az egy napra épített hatalmas pavilonváros főutcájában található a MÁV-kolónia. A járműjavítósok földjére lépő ember szeme örömmel nyugtázhatta: *a vasutasok gyermekszerető emberek.* Játék halastavat telepítettek, a gyermekek kipróbálhatták célbadobó ügyességüket, megcsodálhatták az MHSZ üzemi repülőmodellező-szakosztály bemutatóját.

Beljebb, a felnőttek birodalmában a finomságokat kínáló asztalokat körülülve beszélgetnek, heverésznek a szülők, a munkatársak. A jó hangulatú társaság egyik csoportja, az V. gyárrészleg forgóvázműhelyéből, a *József Attila* szocialista brigád. Felszabadult vidámságuk különösen érthető, hiszen most nyerték el második alkalommal a MÁV Kiváló Brigádja címet.

— *Mi tagadás, jól érezzük magunkat* — mondja az asztaltársaság rangidős tagja, *Baka Flórián.* — Örülünk az elismerésnek, ma egy kicsit pihenünk, ünnepelünk a munkatársakkal és családtagjaikkal együtt. Nekem is itt vannak a lányomék az unokákkal.

A brigádtagtárs *Gerecse Lajos* azt fejtegeti, hogy az ünnep után, a munkás hétköznapokon jól végzett munkával újra bizonyítják: *méltó helyre került az elismerés.*

— *Nem titkolt célunk: a Közlekedés Kiváló Brigádja cím elérése* — mondja határozottan a zömök férfi, aki harmincnégy éve jött el a szülőföldről, a dunántúli Ukkról Dunakeszire géplakatosinasnak.

— Szinte valamennyien több évtizede, fiatalemberként érkeztek ide. Távol a család melegétől, albérletben vagy munkásszállón éltek, míg nem családot alapítottak — avat be sorsuk megismerésébe művezetőjük, *Matány Gábor,* majd így folytatja: — *Szorgos munkájuk révén ma már ebből a 22 tagú alkatrész-cserejavító kollektívából majdnem mindegyikük itt telepedett le, ide kötődnek.* Példaként említhetem a hajdúsági *Sólyom Gábort* is, aki 22 éve dolgozik nálunk, abból húszat hegesztőként. Sajnos a szeme már nem a régi, de mégis csinálja, mert tudja, hogy szükség van rá mint CO-s feltöltő hegesztőre. Jó szakember, igazi csapatember, mint a társai. Olyan egyszerű emberek ők, akiknek nem a míves beszéd a kenyerük, de a munkájuk annál inkább. Újításaikkal csökkentették a féktípusok fajtáit, az ütközők alkatrészeinél nagy értékű importmegtakarítást értek el. És akkor még nem is beszéltem a nehéz fizikai munkát helyettesítő kisgépek „megálmodásáról", a forgóvázak egységesítésével elért jelentős anyagtakarékosságról.

— Valóban úgy van, ahogy Gábor mondja — kapcsolódik be a beszélgetésbe *Gerecse Lajosné.* — *Megszerettük ezt a dunakanyari települést, otthonunkká vált.* A férjem, Lajos, az üzemi társadalmi munkája mellett, a szűkebb lakókörzetünkben is igen sokat dolgozik. Látom, szívesen csinálja, és én is örülök, hogy másokon segít.

A másik feleség, *Matány Gáborné* arról beszél, hogy milyen jól érzi magát a férje munkatársai között.

— Budapesten dolgozom, de minden évben itt vonulok fel. A társaság hangulata kitűnő, s a programok is színvonalasak.

A brigád vezetője, *Kiss József* eddig csendben hallgatta beszélgetésünket, s amikor megszólal ő is társait méltatja. Véletlenül sem hozza szóba az ő irányító szerepét, pedig kollégái szerint oroszlánrésze van az eredményben.

— *Számunkra egyértelmű, hogy amit elértünk, azt a jó közösségi szellemnek, a csapatmunkának köszönhetjük.* Munkatársaim gazdasági feladataik maradéktalan teljesítésén túl gyermekintézményekben szorgoskodnak szabadidejükben, munkásőrként is becsülettel helytállnak a szolgálatban. A vgmk-ból származó keresetük egy részéből rászoruló embereket segítenek. A héten tizenketten voltak véradáson. A többiek szinte kétszeresen dolgoztak, mert tudják: *társaikkal együtt nemes ügyet szolgálnak.*

Kiss Józsefékhez hasonlóan a közösség értékeit gyarapították *Hénap Józsefék* is. A fagépműhely *Május 1.* szocialista brigádja a város valamennyi munkakollektívája közül az elmúlt egy évben a legtöbb társadalmi munkával járult a település fejlődéséhez, melyért elnyerték a városi pártbizottság és a Szakszervezetek Városi Szakmaközi Bizottsága által 1981-ben alapított vörös vándorzászlót.

— *Nem gondoltunk mi ilyen erkölcsi elismerésre, csak tettük a magunk dolgát* — mondja tömören a püspökszilágyi *Kardos Pál,* aki kora reggel eljött otthonról, hogy munkatársaival együtt ünnepelhessen.

Az egyre nagyobb jelentőséggel bíró társadalmi összefogásról beszélgetünk, miközben érkezik Nagy Lajosné, a szakmaközi bizottság titkára, s arról tájékoztat bennünket: *a zsűri döntése alapján ebben az évben is a járműjavító üzem kollektívája nyerte el a legdekoratívabb, a legszervezettebben felvonuló üzemet megillető vándorzászlót.* Az örömhír hallatán körülöttünk, velünk együtt többen tapsolnak elismerőleg. Újra az asztalosbrigád tevékenysége a beszédtéma, amelyről a városi titkár — a művezető *Boda Jánossal* együtt — elismeréssel szól. Külön hangsúlyozzák a tizenkét tagú brigád teljesítményében azt, hogy a városi úttörők szobi táborába készített két faházon kiemelkedő munkát végeztek. De a városszépítő akciókban, szemléltető eszközök készítésében, oktatási intézmények karbantartási munkálatainál is jeleskedtek. Egyénenként 50 társadalmi munkaórát teljesítettek.

Hazafelé tartva még egy kicsit a gyerekek között nézelődtem. Önfeledten játszottak. A kilencéves *Máté Gabriella* boldogan mutatta édesanyjának, hogy kifogta a 63-as számú nyerő „halat".

Vetési Imre

Kitüntetett propagandista

Hagyomány, hogy *Lenin* születésnapján kitüntetik a párt- és a szakszervezeti mozgalom propagandistáit; azokat, akik több ezer társuk közül is kiemelkednek szorgalmukkal és hozzáértésükkel.

A kitüntetettek között volt *Barta János,* a szolnoki körzeti üzemfőnökség kocsiszolgálati művezetője, aki a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés ezüst fokozatát vehette át a SZOT székházában.

— Lassan negyven éve dolgozom a mozgalomban, 1953 óta párttag vagyok, propagandistaként 1972-től dolgozom — mondja. — Úgy vélem, hogy a gazdasági, a politikai és a szakszervezeti munka nem különíthető el; nem hiszem, hogy ezek közül igazán jól csak az egyiket, vagy a másikat lehet csinálni. Erről számtalanszor meggyőződhettem. A szolnoki rendezőben nem könnyű a munka, a vagonok rakományigazítás miatt gyakran állnak, s nekem ez fáj . . . A propagandista, véleményem szerint, akkor dolgozik jól, ha munkájában példamutató; ha magatartása nyomán munkatársai sem türik a lazítást, a hanyag munkát.

Szóval: szakszervezeti propagandistának lenni: magatartásforma!

(Borsik)

A békéért

Sokszor felmerül a kérdés, mit tehetünk, mit tehet az egyes ember a békéért?

Vannak, akik arra hivatkoznak, hogy nem ő, nem ők döntik el a béke sorsát. Kicsinek érzik magukat is, lehetőségeiket is a békemozgalomban. Viszont a másik oldalon ott vannak azok a milliók, akik hiszik, *mert hinniük kell, hogy rajtuk is múlik a béke, a békeharc sikere.*

Ha sokszor — látva a gigantikus fegyverkezési versenyt — már-már úgy érzi az ember, hogy tehetetlen a fegyverek „árnyékában", egyszer csak reménykedve kapja föl a fejét, mert hall egy kezdeményezésről, és érzi: vannak akik ugyanúgy aggódnak a békéért, aggódnak és tenni akarnak. És ha találkozik ezekkel az emberekkel megkönnyebbülve veszi észre az érzelmi azonosulást, a hitet, hogy lehet vagy kell tenni valamit a békéért.

A kiskunfélegyházi villamos vonalfőnökség *Kandó Kálmán* szocialista brigádja ez év januárjában felhívással fordult a MÁV villamos vonalfelügyelőségekhez és kirendeltségeikhez, aktív békemunkára szólítva őket. *(Erről lapunk február 13-i számában röviden már hírt adtunk.* **A szerk.***)*

Aláírásokat gyűjtöttek, s ezeket eljuttatták az Amerikai Egyesült Államok budapesti nagykövetségére és az Országos Béketanácshoz.

Az USA nagykövetségének címzett levélben követelik, hogy szüntessék meg a „csillagháború" pusztító eszközeinek gyártását, hadrendbe állítását.

Idézünk a levélből:

„Követeljük, hogy a minden embert megillető létbiztonságtól ne fosszanak meg bennünket! S azokat az esztelenül eltékozolt milliárdokat, amelyek csak világkatasztrófát és szenvedést okozhatnak, fordítsák a békés, boldog jövő biztosítására.

Dr. Borsik János

Pécsi fúvósok jugoszláviai vendégszereplése

Április 15-én, a jugoszláv vasutasnap alkalmából a testvérváros Eszék vendégszereplésre hívta a Pécsi MÁV Koncertfúvós Zenekart. A pécsi fúvósok a Srdan Petrov Vasutas Amatőr Művészeti Együttes múlt nyári vendégszereplését viszonozták.

A program térzenével kezdődött, délután pedig az eszéki színházban adott sikeres koncertet a zenekar.

Bolf Jutka

Emléktáblát avattak Hatvanban a Széchenyi Szakközépiskolában

Emléktáblát avattak Hatvanban április 21-én, a Széchenyi István Szakközépiskolában. Az iskola tavaly novemberben vette fel a magyar történelem kimagasló személyiségének nevét.

Az emléktábla márványba vésett betűi az iskola legfontosabb adatait tartalmazzák; azt, hogy az épületet 1967-ben adták át s mintegy tizenöt évig gimnáziumként is működött. Ez utóbbi képzés 1978-ban megszűnt, ekkor indult meg az iskolában a vasútforgalmi ágazat, az iskola elnevezése ekkor módosult közgazdasági, közlekedési szakközépiskolára. Az iskola vezetése 1984 őszén döntött úgy, hogy nevet ad, illetve nevet kér az iskolának. A névadási kérelem hamarosan teljesült, az elmúlt évtől kezdődően Széchenyi István nevét viseli az iskola.

Az emléktábla avatási ünnepségén *Szokodi Ferenc,* a városi pártbizottság első titkára méltatta az iskola névadójának érdemeit, majd a szakközépiskola irodalmi színpadának műsora következett.

Dr. Szelei Béla

AKTUÁLIS PORTRÉ

Az alállomási csoportvezető

Woinisek Mátyás, a Tatabánya-alsó Villamos Vonalvezetőség kimlei alállomásának felsővezeték-szerelő csoportvezetője április 4. alkalmából Vezérigazgatói Dicséretben részesült.

— Harminchat éves vagyok, ezerkilencszázhatvannyolc májusában jöttem dolgozni a kimlei alállomásra — mondja magáról Woinisek Mátyás. — A szerszámkészítői szakmunkásvizsga letétele után a tizenötös autójavítónál kezdtem karosszérialakatosként. Az ötforintos órabért keveselltem, az alállomáson viszont megadták a hetet. Így aztán egy percig sem gondolkodtam, annak ellenére, hogy a fedett műhelyben és a szabad ég alatt végzett munka között óriási kényelmi különbség van. Ám tizennyolc éves korában még minden nehézséggel képes megbirkózni az ember, én sem voltam ezzel másképpen. Jóval több lett a fizetés, meg azután nem kellett többé Győrbe ingázni.

Persze nem akartam én örök életemben felsővezeték-szerelő maradni. Beiratkoztam a győri villamosipari szakközépiskolába, de a katonai behívó keresztülhúzta számításaimat. Leszerelés után pedig megnősültem, egymás után jött a két gyerek, ekkor meg már inkább a családommal töltöttem el a szabadidőmet. *Csoportvezetőnek hetvenhétben neveztek ki, azóta végzem a területünkhöz tartozó felsővezetéki munkák* — karbantartások, javítások, üzemzavarelhárítások — *közvetlen irányítását.*

A mi foglalkozásunk nem tartozik a vasút „slágerszakmái" közé — ecseteli az alállomási tevékenység árnyoldalait Woinisek Mátyás. — *Azt hiszem, ha rangsorolnának bennünket, mi valahol a pályamunkások után foglalnánk helyet.* Ebben nyilván az is közrejátszik, hogy a felsővezeték karbantartása nem olyan látványos mint a vonatösszeállítás, vagy a vonatok továbbítása. A felsővezeték-szerelőket csak akkor veszik észre, ha leszakad a „drót", kimarad a feszültség. *A hátrány sajnos megmutatkozik a bérezésben is.* Noha nem keresünk kevesebbet a vasúti átlagnál, a munka nehézsége közel sincs elismerve. Hogy milyen érzés esőben, szélben, mínusz húszfokos hidegben odafönt egyensúlyozni, csak az tudhatja, aki nap mint nap ezt csinálja. Bennünket itt Kimlén nem érintett az elmúlt évek technikai-technológiai fejlődése sem, a karbantartást még mindig az öreg DM-motorral, tornyos fakocsikról végezzük, *gépesítésről sem nagyon beszélhetünk.* Talán az elkövetkezendő hónapok e területen is hoznak némi változást.

— Ami szabadidőm megmarad, azt szakszervezeti és brigádmunkával töltöm — válaszol az utolsó kérdésre Woinisek Mátyás. — *Bizalminak nemrégen választottak meg, előtte vezetőségi tag voltam tíz évig. Szocialista brigádunk vezetését ugyancsak a közelmúltban vettem át.* Munkámat többször elismerték. Hetvenhatban kiváló dolgozó lettem, amit Igazgatói Dicséret követett. A Vezérigazgatói Dicséret kissé váratlanul ért, az örömöt siettem megosztani a családdal, mert én azt hiszem, a jól végzett munka, a kitüntetés egy kicsit a család érdeme is . . .

(g. z.)

Veteránok köszöntése

A szakszervezeti mozgalomban 50, illetve 60 éve tevékenykedő veteránokat köszöntötték szakszervezetünk központjában április 25-én.

Az idős vasutasok érdemeit *Dénes Sándor* osztályvezető méltatta, majd *Kajcsa József* alelnök okleveleket, illetve pénzjutalmakat adott át. A családias hangulatú ünnepséget a MÁV Benczúr utcai óvodájának műsora színesítette.



Kajcsa József átadja a jutalmakat



Óvodások virággal köszöntik a veteránokat
(Óvári Árpád felvételei)

A vasutasnap tiszteletére

Szocialista brigádok szellemi vetélkedője

A 36. vasutasnap, illetve a Pest—Vác közötti vasútvonal megnyitásának 140. évfordulója tiszteletére számos szolgálati helyen rendeztek szellemi vetélkedőt.

A *rákosrendezői körzeti üzemfőnökségen* a brigádok termelési vállalásaik alapján elért eredményeikkel nevezhettek a versenybe: pontszámaik 70 százalékát ez adta. A Szobon, Vácott, valamint a Hámán Kató vontatási üzemegységben rendezett elődöntők után 45 brigád (az első tizenöt helyezett) jutott tovább a BVSC székházában tartott üzemfőnökségi döntőbe. Az elődöntőkhöz hasonlóan az öttagú csapatoknak szakmai és politikai kérdéseket tartalmazó tesztlapokat kellett kitölteniük, majd a zsűri tett fel kérdéseket a versenyzőknek.

A döntőn a Hámán Kató vontatási üzemegység *Károlyi Mihály* szocialista brigádja szerezte meg az első helyet. Jutalmul 4400 forintot kaptak.

A döntő első három helyezettje a MÁV Kiváló Brigádja, a IV—VII. helyezést elérők az Üzemfőnökség Kiváló Brigádja, további 17 brigád pedig az Üzemfőnökség Élenjáró Brigádja kitüntető címet érdemelték ki.

A *székesfehérvári pályafenntartási főnökségen* április 11-én tartották a vetélkedőt, amelyre 13 szocialista brigád nevezett.

Első helyezett a *Béke,* második a *dr. Münnich Ferenc,* harmadik az *Alba Regia* brigád lett. Az első hét helyezett brigád összesen 75 ezer forint jutalmat kapott. Az igazgatósági vetélkedőn 10 tagú csapat képviseli a fehérváriakat.

Békéscsabán, az 1985. évi termelési eredmények értékelése után március 17—20-a között az üzemfőnökség 8 szolgálati helyén tartották meg a szellemi vetélkedő elődöntőit. Szervezetten, gondosan előkészítve készülhettek a brigádok az erőpróbára. A felkészülési időszakban két alkalommal felkészítőn vehettek részt, ahol társadalompolitikai, munkavédelmi kérdésekből, meghívott előadók segítették az ismeretek elsajátítását.

A legjobbak elméleti felkészülése az elődöntők után sem fejeződött be. Április 2-án újabb megbeszélést, a megadott irodalmakból előadást tartottak a döntős brigádtagoknak. A döntőre április 12-én került sor.

A gazdasági eredményekért és a brigádéletre adott 149 ponthoz a szellemi vetélkedőn 44,5 pontot gyűjtött a *Bebrits Lajos* szocialista brigád, és az összesített 193,5 ponttal az első helyen végzett. A brigád tagjai mozdonyvezetők, brigádvezetőjük: *Fekete József.*

A döntő második helyzettje a nagyvasúti villamosjármű-szerelőkből álló *József Attila* szocialista brigád 192 ponttal. A harmadik helyen 188 ponttal a *Radnóti Miklós* szocialista brigád végzett, a brigád tagjai az üzemfőnökség személyzeti és munkaügyi csoportjának ügyintézői, akik a szellemi vetélkedőn elérhető 50 pontból a legtöbbet, 47,5 pontot szerezték.



A Kellner Sándor mátészalkai forgalmi brigád tagjai örülnek a dobogós helyezésnek
(Zsoldos Barna felvétele)



Az Északi Járműjavító első helyezett Landler Jenő brigádja
(Tüttő Tibor felvétele)

A *dombóvári üzemfőnökségen* április 17-én rendezték a vetélkedőt. A versengésben 46 szocialista brigád vett részt. A vetélkedőn a sárbogárdi *Petőfi Sándor* szocialista brigád lett az első, a dombóvári *Baross Gábor* brigád a második, az ugyancsak dombóvári *József Attila* (vontatásnál dolgozó) brigád a harmadik. Az első három helyezett brigád összesen 60 ezer forintot kapott.

A *nagykanizsai pályafenntartási főnökségen* rendezett vetélkedőn a barcsi főpályamester szakasz *Landler Jenő* szocialista brigádja diadalmaskodott. Őket követte a fonyódi vonalgondozók *Petőfi* brigádja, illetve az ugyancsak fonyódi *Latinca Sándor* szocialista brigád. A legjobb brigádokat 48 ezer forinttal jutalmazták.

A *hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökségen* szervezett vetélkedőn a *IX. kongresszus* brigád bizonyult a legjobbnak, második a *József Attila,* harmadik a *Ságvári Endre* brigád lett. A helyezettek itt is 48 ezer forintot kaptak.

A *mátészalkai üzemfőnökségen* 44 brigád indult a vetélkedőn. A selejtezők után 14 csapat vehetett részt a mátészalkai gépészeti szakközépiskola tornatermében rendezett döntőn.

Az igen szoros versenyben végül az első helyet a MÁV Kiváló Brigádja kitüntető cím tulajdonosa, a *Kölcsey* brigád szerezte meg. A verseny első nyolc helyezettje között összesen 120 ezer forintot osztottak szét, de a további helyezettek, illetve a kiemelkedő munkát végző brigádok is kaptak összesen 70 ezer forintot.

Az Északi Járműjavító Üzem április 14-én, a Törekvés Művelődési Központban tartotta a szakmai-politikai vetélkedő üzemi döntőjét. Az elmúlt évi termelési eredmények és a selejtezőn elért pontszámok alapján a döntőbe tizenhat csapat jutott.

A döntőt nagy érdeklődés kísérte. A győzelmet a fizikai dolgozók fiataljaiból alakult csapat, a *Landler Jenő* szocialista brigád képviselői szerezték meg. Második a *Béke,* a harmadik pedig az *Eötvös Loránd* brigád lett.

Pro Urbe díjat kapott a brigád

A közelmúltban adták át Nagykanizsán a *Pro Urbe* kitüntetéseket. Mint köztudott, ezt a rangos elismerést azok kapják, akik évtizedeken keresztül tevékenykednek a város fejlesztéséért, szépítéséért. Az idei kitüntetettek között volt a körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének *József Attila* szocialista brigádja is.

A kollektíva tagjainak többsége harmincéves.

— Évente általában 1400 óra társadalmi munkát végzünk — mondja *Dezső Ferenc* brigádtag. — Pedig munkaterületünk Nagykanizsától Kiscséri-pusztáig felöleli a Balaton déli partjának vasútvonalát, sőt az újabb átszervezés óta a marcali leágazó szakaszt is. Nagy szükség van a villanyszerelőkre, a karbantartó lakatosokra. A kiszállások gyakran 10-12 órásak.

— A városfejlesztésre, a társadalmi munkára azonban mindig szakítunk időt — veszi át a szót *Éberhardt István* brigádvezető. — Mi akkor érezzük igazán jól magunkat, ha segíthetünk. Már februárban tíz játszótéri hintát készítettünk a városnak. Az egyik kollégánk az MHSZ-nél rádiózik. Kérésére a klubnak most készítünk egy 22 méter magas antennatartót. A déli vasútvonal fennállásának 125. évfordulója tiszteletére rendezett kiállításon *négyszáz órát dolgoztunk.* Már a tizedik éve kötünk szerződést a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házával és a napközis óvodával a különféle munkák elvégzésére. A városban több gyermekintézményt is patronálunk.

A brigád a társadalmi munkáért kapott jutalmakat is közhasznú célokra fordítja. Élenjáróri a munkahelyi környezetük fejlesztésének. Természetesen egymásnak is segítenek. Egy emberként veszenk részt a lakásépítésben, hétvégi ház bővítésében, épülettatarozásban.

A brigád több tagjának társadalmi megbízatása is van, *Schifer Tibor* például munkásőr és szakszervezeti bizalmi; *Zsiga Ferenc* munkásőr, párttitkár és tanácstag; *Placskó Józsefné* pártcsoport-bizalmi; *Horogh Gyula* pedig szakszervezeti bizalmihelyettes. A kollektíva az elmúlt öt esztendőben háromszor nyerte el a MÁV Kiváló Brigádja címet. A mostani Pro Urbe díj pedig újabb elismerése közhasznú munkálkodásuknak, közéleti tevékenységüknek.

Győri András

Társadalmi összefogással az alkoholizmus ellen

A Landler Jenő MÁV Járműjavító Művelődési Háza adott otthont április 19-én *Társadalmi összefogással az alkoholizmus ellen* című jótékony célú országos rendezvénynek. A házigazdák, a Magyar Vöröskereszt IV. kerületi vezetősége, a IV. kerületi Alkoholizmus Elleni Klub Bizottság, a Fővárosi Alkoholizmus Elleni Klub Bizottság, a X. kerületi Móricz Zsigmond Művelődési Ház Citerabarátok Klubja, több IV. kerületi vállalat, továbbá fővárosi művészek és művészegyüttesek összefogásával és közreműködésével lebonyolított rendezvény teljes bevételét a fővárosi alkoholizmus elleni klubok által létrehozott jogi, rehabilitációs és szociális szolgálat számlájára utalták át.



A citerabarátklub együttese szórakoztatja a közönséget

Új menetjegyiroda Szolnokon

Március 10-én új menetjegyirodát adták át *Szolnokon,* a város központjában, az úgynevezett Árkádsor alatt. A MÁV-nak már korábban is működött irodája a Domus Áruház árukiadó teherkapujánál, de az nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, mert a pénztárosok fél nyolctól kilencig az állomáson vártak az áruház nyitására. Addig ugyanis nem kezdhették a munkát. Ráadásul nem volt közvetlen postai telefon, és a helybiztosítás sem volt zavartalan.

Most végre a város központjában, ideális körülmények között működhet az iroda. Az itt dolgozók a menetjegyek eladásán kívül — az Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság területi irodájaként — idegenforgalmi programok szervezésével, szállítmányozási feladatokkal is foglalkoznak, amely hatékonyan segíti a MÁV új üzletpolitikai elképzeléseinek megvalósulását.

SZOMBATHELY

A MÁV Kiváló Igazgatósága



Kapronczai János ünnepi beszédét mondja

Az 1985. évi teljesítményei alapján a MÁV Szombathelyi Igazgatósága kiérdemelte a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete által adományozott *MÁV Kiváló Igazgatósága* kitüntető címét.

A kitüntetés átadására április 25-én Szombathelyen, a megyei művelődési és ifjúsági központ színháztermében került sor. Megjelent *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Molnár István*, az MSZMP Vas Megyei Bizottságának titkára, *Szele Ferenc*, a Vas Megye Tanácsának általános elnökhelyettese és *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Hajas Endrének, a területi szakszervezeti intézőbizottság titkárának megnyitója után *Kapronczai János* vasútigazgató mondott beszédet. Elmondotta, hogy az előirányzott 10,1 millió tonna áruval szemben 10,6 millió tonnát szállítottak. A kocsiigényes áruszállítási tervet 103,7 százalékra, a bevételi tervet 102,8 százalékra teljesítették. 575 millió forint felhasználásával a VI. ötéves terv legnagyobb éves beruházási tervét zárták.

— A személyszállításban csak szintentartásként értékelhetjük eredményeinket — folytatta. Felvételi épületeink karbantartása tervszerűen halad, a beruházások eredményeképpen *Keszthelyen, Zalaegerszegen* megépült magas peronok, a társadalmi munkában végzett parkosítások, takarítások, az utasfogadás körülményeit tették jobbá. Az utazási feltételek javítása érdekében a menetrendek összeállításánál törekedtünk a menetidő csökkentésére, a csatlakozási lehetőségek jobb kialakítására. A kocsitakarítást a folyamatos létszámhiány miatt, sajnos csak vgmk-k alakításával tudtuk biztosítani, annak ellenére, hogy a gépesítésre kiemelt figyelmet fordítottunk. Közvetlen kocsit közlekedtetünk Szombathely és Graz között. Budapest—Szombathely viszonylatában, egyelőre kísérleti jelleggel, hálókocsit közlekedtetünk.

Beszélt a vasútigazgató arról is, hogy a pálya-, a híd- és magasépítési fenntartásoknál a tervnek megfelelően végezték a munkálatokat. A nagygépes kitérőszabályozások számának és az egyéb gépi javítások időtartamának a csökkenése, valamint az ütemtelen anyagszállítás, a folyamatos létszám és ráfordítási lehetőségek csökkenése ellenére, a pályajellemzők szinten tartása sikerült, *a pályák állapota nem romlott.*

Az épület- és hídfenntartási főnökségnek jelentős pluszterhelést okozott a Berhida térségében bekövetkezett földrengés. A helyreállítás a tervezett munkák átcsoportosítását tette szükségessé. A távközlő és biztosítóberendezések jóságfoka már évek óta 100 százalék felett alakult.

Az üzembiztonságról szólva elmondotta, hogy bár a magasabb csoportokba sorolt események száma nem csökkent, közfeltűnést keltő baleset nem fordult elő. A munkáltatási feltételek javítása, a munkabiztonsági tényezők jobbá tétele, a következetes ellenőrző tevékenység, a munkavédelmi és üzemszemlék is hozzájárultak, hogy üzemi baleseti helyzetünk javuljon. *Halálos üzemi baleset nem fordult elő* és az 1000 főre jutó baleseti jelzőszám — 12,76 század — hosszú idő óta nem volt ilyen jó.

Megállt a létszámcsökkenés az igazgatóság területén. Igaz, a frekventált területeken változatlanul nehéz a helyzet. A munkaerő-utánpótlás biztosítása érdekében kifejtett erőfeszítések eddig nem jártak eredménnyel.

Szociális és munkavédelmi beruházásokra *18 millió forintot fordítottak.* Arra törekedtek, hogy ezek a beruházások jó hatással legyenek a létszámgazdálkodásra. Ezért az időjárás viszontagságainak kitett munkahelyekre áldoztak többet.

A vasútigazgató ünnepi beszédének elhangzása után dr. Bajusz Rezső és dr. Juhász Zoltán átadták az oklevelet Kapronczai Jánosnak és Hajas Endrének, a területi intézőbizottság titkárának.

A szombathelyi vasútigazgatóság munkáját ezt követően dr. Bajusz Rezső és Molnár István értékelte. A kitüntetések és jutalmak átadása után kultúrműsorral zárult az ünnepség.

Sz. Jakab István

SZEGED

A MÁV Élenjáró Igazgatósága

A szegedi igazgatóság dolgozói a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben, az 1985. évi eredmények alapján kiérdemelték a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete által adományozott a *„MÁV Élenjáró Igazgatósága"* oklevél kitüntetést. Az elismerés átadására április 24-én került sor Szegeden, a vasutasok művelődési házában rendezett ünnepségen. *Dr. Lugosi József*, a területi intézőbizottság titkára köszöntötte az ünneplő vasutasokat, a megjelent vendégeket, köztük *Koszorus Ferencet*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárát, *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettest, *dr. Bartha Lászlót*, az MSZMP Csongrád Megyei és *Szakolczai Pált*, az MSZMP Bács-Kiskun Megyei Bizottságának titkárát, valamint *Turcsikné Süli Máriát*, a KISZ Csongrád Megyei Bizottságának titkárát. A köszöntő után *Lovász Lázár* vasútigazgató mondott ünnepi beszédet.



Szemők Béla átadja az oklevelet Lovász Lázár vasútigazgatónak

Bevezetőjében szólt azokról a kedvezőtlen körülményekről, gazdasági nehézségekről, melyek fokozott erőfeszítésre késztették az igazgatóság dolgozóit. A nehézségek ellenére sikeresnek ítélte az 1985-ös év munkáját. Elmondotta, hogy a személyszállításban a nagymérvű utascsökkenés megállt. *Tavaly 20,1 millió utast szállítottak.* Nőtt az átlagos utazási távolság, 5,5 százalékkal a gyorsvonatokon utazók száma. Tovább javult — a nemzetközi vonatok kivételével — a személyszállító vonatok menetrendszerűsége. Nagy gondot fordítottak az állomások és a szerelvények tisztaságára, ami a személykocsik műszaki állapota miatt egyre nehezebben biztosítható. *Lajosmizse* állomáson kocsijavító-tisztító bázist alakítottak ki. Újabb 13 állomáson szereltek fel utastájékoztató berendezést, *Békéscsabán* és *Kelebián* pedig bevezették az idegen nyelvű utastájékoztatást. Tavaly 20 állomás felvételi épületét újították fel, ezek közül kiemelkedik a műemlékvédelmi és idegenforgalmi jelentőségű *Kalocsa* állomásé. Folyamatosan vizsgálták a vonatok kihasználtságát és rugalmasan alkalmazkodtak az utazási szokásokhoz. Megkülönböztetett figyelemmel kísérték a kirándulóhelyekre és az országos látogatottságú eseményekre, mint például a szegedi szabadtéri játékokra látogatók zavartalan utazását.

Intézkedéseik ellenére az igazgatóság területén is fokozódott a szállítások évközi egyenlőtlensége. Sok gondot okozott az elegymozgás lelassulása, az operativitás fokozódása az üzemviteli munkában, a vasúti járművek romló műszaki állapotának szinten tartása, és a közlekedés biztonságának megőrzése. Ilyen körülmények között — a tervezettnél 5,4 százalékkal kevesebb dolgozó kocsiparkkal — az áruszállítási tervet *10 millió 688 ezer tonna elszállításával, 3,8 százalékkal túlteljesítették.* A kocsiigényes áruknál 146 ezer, ezen belül az exportforgalomban 103 ezer tonnával szállítottak többet az előirányzottnál. A heti szállítási egyenlőtlenségek enyhítésére bővítették a 7 napos kocsimegrendelési rendszerben elfuvarozott árumennyiséget, ami az előző évinek kétszerese volt. Növelték az árukezelési helyek kiszolgálásának tervszerűségét, *Békéscsaba* állomást megnyitották a 20 tonnás konténer-, míg *Mezőtúrt* a nemzetközi darabáru-forgalomra. Több új iparvágány épült, zömében a fuvaroztatók anyagi hozzájárulásával. Eszközeik jobb kihasználásával javították a kocsiforduló-időt, a kocsik statikus terhelését, csökkentették az idegen kocsik tartózkodási idejét.

Tovább javították a vasutasok élet- és munkakörülményeit. Több mint 20 millió forinttal segítették a lakásgondok enyhítését. Jó eredményeket értek el a kongresszusi és jubileumi munkaverseny-mozgalomban, ötszáz szocialista brigád közel hatezer dolgozója tett munkafelajánlásokat.

Szemők Béla vezérigazgató-helyettes elismerően szólt a szegedi kollektíva munkájáról, amely évek óta egyenletes. Kérte az igazgatóság dolgozóit, hogy a mostani munkalendületet folytatva továbbra is segítsék a vasút munkáját, majd Koszorus Ferenccel együtt átadták a MÁV Élenjáró Igazgatósága címet tanúsító oklevelet Lovász Lázárnak és dr. Lugosi Józsefnek.

Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megye párt- és állami, valamint tömegszervezetei, továbbá a fuvaroztatók nevében *Szakolczai Pál* köszöntötte a kitüntetett igazgatóságot, méltatta az itt dolgozók helytállását.

Ezt követően kitüntetések, elismerések átadására került sor. Ezen az ünnepségen adták át Kiskunfélegyháza állomás 15 tagú *Kossuth* szocialista brigádjának az *MSZMP KB oklevelét* és a *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* kitüntetést. *Kiváló Munkáért* kitüntetést hárman, *vezérigazgatói Dicséretet* pedig öten kaptak.

Kedves és szép pillanatai voltak az ünnepségnek, amikor a *Juhász Gyula Gyakorló Általános Iskola* úttörői virággal köszöntötték az elnökség tagjait.

Az ünnepséget színvonalas kultúrműsor zárta, amelyben *Fodor Zsóka* és *Gregor József*, a Szegedi Nemzeti Színház művészei, valamint a művelődési ház kamarakórusa lépett fel, nagy sikerrel.

Gellért József

ÖT ÉV ALATT

Ötszörösére nőtt a konténerforgalom

Nemzetközi tanácskozás Pécsett

Április 14—18. között Pécs adott otthont *a Nemzetközi Közös Konténerhasználati Tanács (SZPK) 31. ülésének.* Magyarország számára igen nagy jelentősége van annak a közösen üzemeltetett, 20 tonnás konténerparknak, mely lehetővé teszi a konténerek szabad felhasználását a tagországok bármelyikében. A tagországokban az elmúlt évben félmillió nagykonténert raktak meg. Ez a mennyiség két és félszerese az öt évvel ezelőttinek. Magyarországon 1985-ben *39 000 konténert raktak meg exportárukkal, az importforgalomban 47 000 konténer érkezett hozzánk.* Ez ötszöröse az öt évvel ezelőtti mennyiségnek, így a forgalomnövekedés ütemében hazánk az első helyen áll.

Az összes vasúti exportáruk 5 százalékát, 655 ezer tonnát nagykonténerekben továbbította a Magyar Államvasutak. A konténerben továbbítható magyar külkereskedelmi áruk körében jelentős az olyan mezőgazdasági termékek (konzerv, italáru) aránya, melyek a téli szállítási időszakban fagyveszély miatt konténerben nem fuvarozhatók. *Ezért a MÁV-nál ezekben a hónapokban többezer darab szabad konténer áll üresen.*

Az első negyedévben 50 százalékos kedvezménnyel kínálta a MÁV a nagykonténereket, de még így is sok konténerbe rakható áru hagyományos módon hagyta el az országot.

Nemcsak a MÁV, de az egész magyar népgazdaság érdeke, hogy a nagykonténerek szabad kapacitását a fuvaroztatók az ipari árukkal (bőr, textil, bútor, alkatrészek) nagyobb mértékben használják ki. Ezt célozza az áprilisi tanácskozás is.

Főiskolások Záhonyban

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola hallgatóinak egy csoportja, *dr. Kisbakonyi József* igazgató vezetésével a közelmúltban kétnapos látogatást tett Záhonyban.

A Közlekedési és Postaüzemi Intézet vezető oktatóiból és a III. évfolyamos vasútüzemi szakos hallgatókból álló csoportnak *Sipos István* üzemigazgató-helyettes tartott tájékoztatót az üzemigazgatóság munkájáról, a dolgozók élet- és munkakörülményeiről és a fejlesztési tervekről. Ezután a hallgatók Záhonyban, Eperjeskén és Fényeslitkén ismerkedtek a körzet forgalmi és átrakói technológiáival, a legfontosabb létesítményekkel, valamint a számítástechnikai üzemegység munkájával.

Ez a tapasztalatcsere is jól szolgálta az elméleti képzés és a gyakorlat összhangját, a felsőoktatási intézmény és az üzem szakmai kapcsolatainak erősítését.

Iván István



A főiskola hallgatói a záhonyi üzemlátogatáson

Sátoraljaújhelyi pályafenntartók

Kilencedik éve elsők a munkaversenyben

A 450 dolgozót számláló sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség sorozatos sikerekkel dicsekedhet. 1976-tól kiváló szintű teljesítményekkel tesz eleget feladatának. Ezt fémjelzi az eddig megkapott nyolc kitüntetés is. 1985-öt is kiváló teljesítménnyel zárták.

A *Miskolc—Sátoraljaújhely* közötti vonal a felépítményi mérések adatai szerint kifogástalan állapotban van. A karbantartás minősége 19 százalékkal jobb a kiváló szint előírásánál. *Tavaly összesen több mint 30 kilométer hosszúságban cserélték ki a megkopott síneket*, ezenkívül 11 ezer betonaljat, 2600 talpfát építettek be a tönkrementek helyett. A régi, 48 kilogrammos síneket a *Szerencs—Hidasnémeti* közötti mellékvonalon építették be. Az ott közlekedő tehervonatok most már teljes terheléssel közlekedhetnek.

A főnökség egyéb eredményei is említést érdemelnek. Az ágyazatrostálásban például 18, a gépikitérő-szabályozásban pedig 49 százalékkal értek el jobb eredményt a tervezettől. A régi sínek újbóli hasznosítása, beépítése több mint nyolc és fél millió forint megtakarítást eredményezett.

A dolgozók 75 százaléka 22 brigádban végzi munkáját. Az élenjárók közé tartozik a *Baranyi Ferenc* által vezetett, járművezetők és rakodók alkotta 19 tagú *Gagarin* brigád. Az elmúlt évi kiemelkedő tevékenységük alapján az idén kapták meg a *Közlekedés Kiváló Brigádja* címet. A kollektíva tavaly a felépítménycserékhez szükséges anyagokat a tervezettől 19 nappal előbb szállította a helyszínre. Amikor nincs elegendő rakodómunkás, akkor a járművezetők is segítenek, akiknek egyébként vasúti gépekre érvényes jogosítványuk is van. A hajtó- és kenőanyag-megtakarításuk több mint 110 ezer forint volt.

A *Kardos Imre* vezetésével dolgozó (technikusokból, mérnökökből szervezett) *Lenin* szocialista brigád érdeme, hogy több száz órával csökkentek a vágányzárak. Ezt a munkálatok jó előkészítésével érték el.

A főnökség a miskolci igazgatóság négy pályafenntartási főnöksége közül már 9. éve az első a munkaversenyben.

Csorba Barnabás

Az Utasellátó sikersorozata

A VI. ötéves tervidőszakban négyszer kaptak kiváló címet



Marosi Béla szb-titkár köszönti az ünnepség résztvevőit

A vendéglátásban kevés vállalat dicsekedhet olyan sikersorozattal, mint az Utasellátó. Ez, a közismerten nehéz körülmények között dolgozó nagyvállalat a VI. ötéves tervidőszakban is meg tudott újulni és négy alkalommal, 1983-tól sorozatban nyerte el a kiváló címet.

A vállalat 1985. évi munkájával kiérdemelt kitüntetést április 22-én, az MTESZ székházában rendezett ünnepségen adták át. Az ünnepséget *Marosi Béla*, a vállalati szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg. Köszöntötte a megjelenteket, köztük az elnökségben helyet foglaló *Katona Imrét*, az MSZMP KB tagját, az Elnöki Tanács titkárát, *Hoós Jánost*, az MSZMP KB tagját, az Országos Tervhivatal államtitkárát, *Győri Lajost*, a budapesti pártbizottság gazdaságpolitikai osztályának vezetőjét, *Szőcs Istvánnét*, az V. kerületi pártbizottság első titkárát, *Koszorus Ferencet*, a vasutas-szakszervezet főtitkárát, *Onozó György* közlekedési miniszterhelyettest és *Vincze Imre* belkereskedelmi miniszterhelyettest.

A megnyitó után *dr. Sebes Miklós*, a vállalat vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta május elseje jelentőségét, majd részletesen beszámolt a vállalat munkájáról, elért eredményeiről.

— *Eredményeinket alaptevékenységünk színvonalának emelésével, aktív üzletpolitikával, új szolgáltatások bevezetésével és a szűkös fejlesztési lehetőségeink ésszerű felhasználásával értük el* — hangsúlyozta. — Értékesítési árbevételünk a VI. ötéves tervidőszakban dinamikusan növekedett. Vállalatunk az egyre nehezedő külső körülmények ellenére is túlteljesítette tervét. A népgazdasági célkitűzésekkel összhangban figyelemre méltó eredményeket értünk el a konvertibilis valutaszerző tevékenység fejlesztésével. Vállalatunk termelékenysége a VI. ötéves tervben, az áruforgalmat meghaladó mértékben, *átlagosan évi 10,8 százalékkal nőtt. Ez azt eredményezte, hogy áruforgalmunk 2 milliárd 189 millió forintról, 2 milliárd 863 millió forintra, azaz egyharmadával emelkedett.* Az alaptevékenységünkre jellemző dinamizmus biztosította számunkra, hogy az ország legnagyobb vendéglátóipari vállalata maradjunk.

Amikor a vállalat vezérigazgatója az elért eredményekről beszélt, nem hagyta figyelmen kívül a munkaverseny húzóerejének számító szocialista brigádmozgalmat.

— A vállalati célkitűzések megvalósításához, mint minden tervidőszakban, az elmúlt gazdasági évben is nagymértékben hozzájárultak a verseny élenjárói — mondotta —. Az MSZMP XIII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyhez közel 50 üzem és a szocialista brigádok 80 százaléka csatlakozott. Szocialista brigádjaink szép számban vettek részt a vasút és a különböző városok által szervezett akcióprogramokban is.

A vezérigazgató a verseny élenjárói közül név szerint is említett néhányat, majd beszéde végén arra hívta fel a vállalati kollektíva figyelmét, hogy a kitüntetéshez méltóan végezzék továbbra is a munkájukat, mert nemcsak a felettes szervek, hanem az utazóközönség is joggal várja a szolgáltatások színvonalának továbbnövelését.

Az ünnepi beszéd után Onozó György közlekedési miniszterhelyettes és Koszorus Ferenc főtitkár átadta a kitüntetést fémjelző oklevelet dr. Sebes Miklósnak.

Ezután Onozó György kormány- és miniszteri kitüntetéseket adott át. A *Munka Érdemrend arany fokozatát* kapta: *dr. Sebes Miklós* vezérigazgató és *Széles Péter* gazdasági igazgató, tizenegyen kaptak *Kiváló Munkáért* kitüntetést és négyen részesültek *Miniszteri Dicséretben.*

A vállalati kitüntetéseket dr. Sebes Miklós vezérigazgató adta át. A Vállalat Kiváló Igazgatósága címet a szombathelyi területi igazgatóság nyerte el, megelőzve a miskolciakat. A *Vállalat Kiváló Üzeme* címet 29 üzem érdemelte ki.

V. F.



Onozó György és Koszorus Ferenc gratulál dr. Sebes Miklósnak a vállalati kitüntetéshez

(Skoda László felvételei)

Kongresszusi zászló Záhonynak



Czinege Lajos miniszterelnök-helyettes és Urbán Lajos közlekedési miniszter a záhonyi vezetők társaságában az üzemlátogatáson

(Császár Csaba felvétele)

(Folytatás az 1. oldalról.)

A megjelenteket *Gerőcs István*, az üzemi pártbizottság titkára köszöntötte. A nagygyűlésen *Rigó Zoltán* üzemigazgató számolt be a végzett munkáról. Elmondta, hogy az átrakókörzet áruforgalmában is érvényesültek azok a népgazdasági törekvések, amelyek az import mérséklésére és a magyar export dinamikus növelésére irányultak. Így a belépés tízszázalékos csökkenése mellett az export 41 százalékkal emelkedett. Szervezési intézkedésekkel, a műszakrend változtatásával, társadalmimunka-akciókkal, technológiai korszerűsítésekkel tettek eleget a feladatoknak, s a tervidőszak végére a szállítási feszültségeket feloldották, jutott erő a széles nyomtávú szovjet vagonokba történő rakodásra is.

A beruházási tevékenység arra irányult, hogy minél hatékonyabb, a nehéz fizikai munkát kiváltó legyen az átrakás, az árutovábbítás. Elkészült a tengelyátszerelő csarnok, csigás és kaparólapátos műtrágyaátrakót állítottak be, fedett kézi átrakó védi a munkásokat az időjárás viszontagságaitól. Mintegy százmillió forint értékben növelték az egyéb szolgáltatásokat is.

Az üzemigazgatóság több mint hétezer fős kollektívája példamutatóan dolgozott, kiemelkedő egyéni és brigádteljesítményeket ért el. Bekapcsolódtak a *„27 sikeres dekáddal az SZKP XXVII. kongresszusának méltó fogadásáért”* induló határon túli versenybe is. A vállalások teljesítését lehetővé tette a szovjet vasút javuló fogadási készsége és a jelentős exportrakodás. Jó politikai légkörben, a munkahelyi demokrácia szélesedésével érték el az eredményeket.

A nagygyűlésen beszédet mondott Czinege Lajos miniszterelnök-helyettes is, aki tolmácsolta a Központi Bizottság, a kormány és a SZOT jókívánságait. A szónok megemlékezett a munka ünnepéről, a munkaverseny sok szép sikeréről. Részletesen szólt hazánk gazdasági helyzetéről.

— *A verseny hozzájárult céljaink megvalósításához, azonban a múlt évi fejlődés elmaradt a várttól, s az idei indulás sem volt sikeres* — hangsúlyozta. — *A tervektől való elmaradás okai közé tartozik, hogy a gyorsan változó külső és belső körülményekhez lassan alkalmazkodtunk, nem értünk el számottevő eredményeket a termékszerkezet változtatásában, a piac- és versenyképesség javításában,* miközben a vállalati gazdálkodási feltételek és magatartás — többek között a szabályozók gyors változása miatt — sokszor nem esett egybe a központi elképzelésekkel, aminek egyik eredménye, hogy az utóbbi időben a teljesítményekkel nem alátámasztottan növekedtek a bérek. A múlt évi kedvezőtlen jelenségek az idén nem ismétlődhetnek meg, ezért a párt és a kormány a gazdasági élet fellendítésére egy sor intézkedést tett és tesz.

A kormány elnökhelyettese szólt arról is, milyen tényezők alapján érdemelték ki a záhonyi körzet vasutasai a magas elismerést. Záhony közvetlenül is, jelképesen is kapocs a nagy testvérhez: *a Szovjetunióhoz fűződő barátságunkban, s egyben legnagyobb külkereskedelmi partnerünkhöz.* Jól érzékelteti ezt, hogy hazánk vasúti szállítást igénylő exportforgalmának mintegy húsz százalékát, importforgalmának több, mint 40 százalékát, tranzitforgalmának közel tíz százalékát itt fogadják és indítják. A vasúti szállításban, az árumozgatásban is szisztematikusan kell törekedni az új módszerek alkalmazására, a szakmai ismeretek bővítésére. E követelményeket itt megértették, ennek is köszönhető, hogy az előző tervidőszakhoz képest a széles nyomtávú kocsik átlagos tartózkodási ideje tíz százalékkal csökkent, a rakodógépek kihasználtsága 71 százalékkal emelkedett, nőtt a tehervonatok átlagos terhelése. A kézi árumozgatás arányának számottevő csökkenése az emberekről való gondoskodást jelzi.

A munkaversenyben részt vevő 408 szocialista brigád 3300 tagja a többletfelajánlások révén járult hozzá a sikerekhez. Külön kiemelendő, hogy a verseny csúcspontjait akkor érték el, amikor a legnagyobb szükség volt a dolgozók áldozatvállalására. Csakis a jobb, szakszerűbb, céltudatos és hatékony munkával boldogulhatunk, gazdagodhatunk — emelte ki Czinege Lajos, aki a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának kongresszusi zászlóját Gerőcs Istvánnak, a Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége vörös zászlaját Rigó Zoltánnak adta át.

A munkában élenjáróknak Urbán Lajos miniszter és dr. Bajusz Rezső vezérigazgató adott át kitüntetéseket. A MÁV Kiváló Brigádja és a Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Brigádja címet nyerte el a *Tóth Márton* vezette eperjeskei Lokomotív szocialista brigád, a MÁV Kiváló Brigádja címet a vontatási főnökség *Tóth Ferenc* vezette Kandó Kálmán szocialista brigádja.

A záhonyi vasutasoknak gratulált Marat Grabszkij, a szovjet vasutak lvovi igazgatója, aki kiemelte a baráti kapcsolatok szükségességét az eredményes munkában, aminek jele, hogy az év eddig eltelt időszakában is nagyobb mennyiségeket szállítottak el a korábbiaknál.

*

Záhonyi látogatása során a körzet néhány jelentős létesítményével is megismerkedett Czinege Lajos miniszterelnök-helyettes. Bemutatták neki a tengelyátszerelő csarnokot, a fedett kézi és gépi átrakót, Eperjeske rendező pályaudvar automata mérlegét és az átrakó pályaudvar egyes berendezéseit.

Lányi Botond

Kiváló területi igazgatóság

Sorrendben harmadik alkalommal nyerte el az Utasellátó Vállalat Szombathelyi Területi Igazgatósága a kiváló címet. Az oklevél átadására április 24-én, a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának nagytermében került sor. Megjelent és az elnökségben helyet foglalt: *dr. Sebes Miklós*, a vállalat vezérigazgatója, *Szele Ferenc*, Vas Megye Tanácsának általános elnökhelyettese, *Pálfy László*, a Szakszervezetek Vas Megyei Tanácsának titkára, *Penzenhoffer Richárd*, az MSZMP Városi Bizottságának titkára, *Kapronczai János*, a Szombathelyi MÁV Igazgatóság vezetője, *Hajas Endre*, a Vasutasok Szakszervezete szombathelyi területi intéző bizottságának titkára.

Haller József, területi igazgató ünnepi beszédében elmondotta, hogy az igazgatóság bruttó árbevétele 14 millió forinttal haladta meg az előző évit és ez 317,2 millió forintnak felelt meg. A dollár-árbevételi tervüket 14 százalékkal teljesítették túl.

Beszélt az igazgató a hálózatfejlesztésekről, továbbá az előttünk álló feladatokról: *a szolgáltatások színvonalának és ezen keresztül az utasok jobb ellátásának javításáról.* Szólt a vasút és a vállalat közötti jó kapcsolatról is.

Dr. Sebes Miklós az oklevél átadásakor hangsúlyozta, hogy az igazgatóság egyenletes jó munkájával méltán érdemelte ki e rangos elismerést.

Szele Ferenc azért tulajdonított nagy jelentőséget ennek a címnek, mert Vas megyében a kereskedelmi és vendéglátóipari vállalatok között egyedül az Utasellátó lett kiváló. Elismeréssel szólt arról az áldozatos munkáról, amelyet az országos nagyvállalat dolgozói tesznek az utasok jobb ellátása érdekében.

Kapronczai János a két igazgatóság jó kapcsolatát emelte ki hozzászólásában.

Az ünnepség végén dr. Sebes Miklós és Haller József kitüntetéseket, jutalmakat adott át.

Sz. Jakab

Kiváló főnökség

Az igényekhez gyorsan, rugalmasan alkalmazkodnak

A MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökséget az idén *Kiváló Főnökség* címmel tüntették ki. A díjátadási ünnepséget április 25-én, a főnökség Tatai úti székházában rendezték, amelyen megjelent *dr. Tóth László*, közlekedési minisztériumi államtitkár, *Feleki Pál*, a vasutas-szakszervezet alelnöke és *Várszegi Gyula* MÁV vezérigazgató-helyettes is.

Tunyogi Gyula szb-titkár üdvözlő szavai után *Tóth László* igazgató mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében emlékeztetett arra, hogy a VI. ötéves terv időszakában a főnökség ötször pályázta meg a kiváló címet, s négyszer kapott különböző szintű elismerést, amely azt bizonyítja, hogy az itt dolgozók képesek voltak rugalmasan és gyorsan alkalmazkodni az igényekhez. Vállalásaikat határidőre teljesítették.

Az igazgató ezután kiemelte a Kelenföldön és a rákos—péceli vonalon végzett korszerűsítést. A főnökség dolgozói nehéz körülmények között kifogástalan munkát végeztek. A munkáskollektívák és szocialista brigádok munkaverseny-vállalásai tették lehetővé a tervek teljesítését.

A főnökség dolgozói jó minőségben szerelték fel Fényeslitke északi magasfogadóján a D—70 típusú biztosítóberendezéseket, s ezáltal lényegesen gyorsabbá vált a záhonyi átrakókörzet elegyrendezése.

A villamos váltóhajtóművek szerelésével mintegy 33 százalékos túlteljesítést értek el. Az üzem- és munkaszervezés hatására lényegesen javult a munkaidő kihasználása is. A terven felül végzett munkálatok hatására 18 százalékkal növekedett az anyagfelhasználás, az anyagkészletek azonban a tervezetthez képest csökkentek.

A főnökség vezetőjének beszéde után dr. Tóth László államtitkár és Feleki Pál alelnök átadta a Kiváló Főnökség kitüntető oklevelet Tóth László igazgatónak. Ezután az államtitkár a *Horváth István* vezette *Kun Béla* szocialista brigádnak nyújtotta át a *Közlekedés Kiváló Brigádja*, Tóth László igazgatónak és Molnár Károly főmérnöknek a *Kiváló Munkáért* kitüntetést.

A munkában élenjáró dolgozóknak és brigádoknak Várszegi Gyula vezérigazgató-helyettes és Tóth László igazgató adta át az elismeréseket és jutalmakat.

B. Gy.

Igények és lehetőségek

A szakszervezeti üdültetés napos és árnyoldalai

Szakszervezetünk szociálpolitikai tevékenységének szerves része az üdültetés, mely a SZOT és a vállalataink által üzemeltetett üdülőkre terjed ki. A SZOT által biztosított lehetőségek 1986-ban nem érik el az előző évi szintet, így összes üdültetési lehetőségeink mintegy 5 százalékkal csökkentek.

Ez évben a szakszervezeti munka irányításában bekövetkezett változások hatására módosult az üdülőjegy-elosztás elve és gyakorlata. A felnőtt- és családos beutalójegyek felosztását a MÁV Számítástechnikai Üzem közreműködésével, gépi úton végeztük. *A SZOT-beutalók elosztásánál az alapszervek létszámarányát vettük figyelembe,* a nyugdíjasok körében azonban családos és külföldi üdülőjegy nem került felosztásra. A vállalati üdülőjegyek felosztásánál a balatoni üdülővel rendelkező alapszerveinknek a központi elosztású balatoni üdülőkben férőhelyet nem biztosítottunk.

A gépi elosztásnak pozitív és negatív tapasztalata egyaránt volt. A legtöbb probléma abból eredt, hogy a létszámarányosság miatt a 40-50 fős kis alapszervezeteink nem kaptak beutalót. Gondot jelentett még, hogy a jegyelosztásnál a tájjelleget nem vették figyelembe, ezáltal üdültetési felelőseink munkája esetenként nehezebbé vált. A nagy létszámú alapszervezetektől beérkezett információk alapvetően kedvezőek, itt az üdülőjegyek mennyisége és választéka egyaránt megnőtt.

Nem elhanyagolható a jegykiadás ideje és az ezzel kapcsolatos adminisztrációs munka csökkenése sem. Az üdülőjegyek 1987. évi felosztásánál, az eddigi tapasztalatokra támaszkodva, törekednünk kell az elosztást végző gépi program finomítására, tökéletesítésére. A központi jegyelosztású üdülőkben kiemelt figyelmet fordítunk a tervszerű fenntartási és korszerűsítési tevékenységre. Áprilisban befejeződött a mezőkövesdi családi üdülő rekonstrukciója, így több mint féléves kényszerszünet után a folyamatos üzem ismét megindult. A boglárlellei családi üdülőben folyamatosan felújításra, illetve cserére kerülnek a felszerelési és berendezési tárgyak, s ez évben sor kerül a fűtési rendszer teljes korszerűsítésére is.

Üdültetési politikánk fontos területe a gyermeküdültetés. Rendelkezésre álló lehetőségeinket leszűkítette, hogy a tatai gyermektábort az idén be kellett zárnunk, mivel jelenlegi állapotában a tűzrendészeti előírásoknak nem felelt meg. Következményeként mintegy 800 gyermek üdültetési lehetőségéről kellett lemondanunk. Új színfoltot jelent gyermeküdültetésünkben a farkashegyi repülőszaktábor beindítása. A MÁV Repülő és Ejtőernyős Klubbal kötött szerződésünk eredményeként 5 napos turnusokban 40 vasutasgyermek táboroztatására nyílik lehetőség.

Ma a 15—18 évesek szervezett üdültetése fehér folt az üdültetési munkánkban. Ezen kívánunk változtatni akkor, amikor ez évben kísérleti jelleggel megszervezzük a fiatalok békéscsabai táborát.

Dolgozóink körében az érdeklődés középpontjában állnak a kölcsönösségi alapon biztosított *külföldi gyermek-csereüdültetések.* A megkötött szerződések alapján 252 gyermek üdülhet olasz, osztrák, német, lengyel és szovjet partnereinknél. Sajnos lehetőségeink messze elmaradnak az igényektől. A külföldi üdültetés kiterjesztése érdekében tárgyalásokat folytatunk a görög vasutasszakszervezettel. Amennyiben ezek sikeresen végződnek, további 25 gyermek külföldi üdültetésére nyílik lehetőség.

A rászorultsági elv érvényesítéseként *az idén lehetőséget biztosítunk a nagycsaládosok és nehéz szociális körülmények között élő gyermekek térítésmentes üdültetésére.* A MÁV jóléti és kulturális alapjából e célra 150 ezer forintot irányoztunk elő. A térítésmentes üdültetésre vonatkozó keretszámok az üdülőjegyekhez hasonlóan az alapszervezetekhez kerültek leosztásra. A személyre szóló odaítélésnél meghatározó az egy főre eső jövedelem (ez a 2500 forintot nem haladhatja meg), valamint a szülő munkahelyi magatartása. Ettől az intézkedéstől azt reméljük, hogy olyan családokat, illetve gyermekeket is pihenési lehetőséghez juttatunk, akiknél eddig elsősorban anyagi okok nehezítették az üdültetést.

Tudjuk, hogy üdültetési lehetőségeink a jelentkező igények maradéktalan kielégítésére nem elegendőek. *Legnagyobb gondunk, a nyári főszezoni igények kielégítése, melynek korlátja létesítményeink kapacitása.*

Tivald Attiláné

Kérem a következőt!

A szervezet vitaminszükségletét nem tablettával kell kielégíteni

— *Jó napot, doktor úr!*

— Üdvözlöm, János bácsi. Foglaljon helyet! Mi a panasza?

— Olvastam, hogy a szervezetnek sok vitaminra van szüksége. Ilyenkor tavasszal még kevés a zöldség, gyümölcs, *ezért szeretném, ha receptre írna nekem vitaminokat,* mert másképpen nem adnak annyit, amennyi kellene.

— Kilószámra bizony nem is adják a vitaminokat, de nem is szükséges, *mert nem tablettával kell kielégíteni vitaminszükségletünket, hanem helyes táplálkozással.* Ilyenkor tavasszal is hozzájuthatunk a megfelelő mennyiségű vitaminhoz.

— Hogyan?

— Elsősorban azt kell tudni, hogy mik azok a vitaminok. Olyan anyagok, amelyeket a szervezet nem tud készíteni, ezért direkt, vagy elővitamin formájában kell megszereznünk. A vitaminok nem tápanyagok, nem építőanyagul szolgálnak, hanem speciális élettani feladatokat töltenek be, leggyakrabban a sejt anyagcseréjében, például a fermentek alkatrészeként. *Egyoldalú táplálkozás esetén úgynevezett hiánybetegségek keletkeznek, például beri-beri, skorbut stb.* A teljes vitaminhiány nagyon ritka. Aki egyoldalúan táplálkozik, annak a fertőzésekkel szemben is nagyobb a fogékonysága. Gyomor- és béltünetek, bőrbetegségek léphetnek fel.

— Normális táplálkozással a szervezet elegendő vitaminmennyiséget kap?

— Igen. A vitaminok nagy adagjai többnyire hatástalanok, az egészséget nem javítják. Vitamintúladagolástól nem kell tartani. A vitaminokat két csoportba soroljuk: zsírban oldódóakra (A-, D-, E-, K-vitaminok), és vízben oldódóakra (B-, C-, P-vitaminok) Ez utóbbiak könnyebben szívódnak fel, de hamarabb kiürülnek a szervezetből.

— Csak nem sajnálja tőlem a vitamintablettákat, doktor úr?

— *Nem sajnálom, csak rendszeres fogyasztásukat kifogásolom,* hiszen a táplálékkal is elegendő vitaminhoz jutunk. A búzakorpa például igen gazdag B-vitaminban. C-vitamin sem csak a citromban és egyéb gyümölcsben van, hanem a burgonyában is. Nálunk sajnos elég alacsony az évi burgonyafogyasztás. Növényi rostokat is keveset fogyasztunk. A vörös káposzta például nagyobb tápértékű, mint a fejes káposzta. Különösen magas a C-vitamintartalma, de sok karotin is van benne, ami az A-vitamin elővitaminja. Az A-vitamin bőséges forrása a máj. Nyáron elegendő belőle naponta 15 gramm, télen ennek a kétszeresét kellene fogyasztanunk, hogy kielégítsük szervezetünk napi 2 mg-os A-vitamin-igényét. Ez a vitamin fokozza szervezetünk ellenállását, és javítja a szem látóképességét is.

Az E-vitamin pedig nemcsak *„a szerelem vitaminja"*, bár a szaporodásban is igen nagy szerepe van. Az egészséges ember vörös vértestjeinek élettartama 120 nap. E-vitamin-hiány miatt ezt az időt nem tudják megérni. A tojássárgája, a tej és a fejes saláta is sok E-vitamint tartalmaz. A margarint nálunk is E-vitaminnal dúsítják. Ebből a vitaminból a napi szükségletünk 15—30 mg. Néha egy kis élesztő fogyasztása is ajánlatos.

Még valamit a P-vitaminról. A paprika és őrleménye sok P-vitamint tartalmaz. Ez a permeabilitás — áteresztőképesség — első betűje. A P-vitamin növeli a vér hajszálereinek ellenállását, és csökkenti áteresztőképességüket. Belső vérzések megelőzésére és gyógyítására is alkalmas. Közvetve a szív működésére is hatással van. A fűszerpaprikának a P-vitamin a legértékesebb alkotóeleme. A példákból is látható tehát, hogy nem érdemes tablettaformában szedni a vitaminokat, hiszen azok jelen vannak élelmiszereinkben.

— Akkor most hiába jöttem önhöz, doktor úr!

— A jó tanács is sokat ér. *Ha megfogadja, amit elmondtam, nem lesz szüksége tablettákra.* Viszontlátásra, János bácsi! Kérem a következőt!

Dr. Veres Sándor

Felértékelt életbiztosítások

Ismeretes, hogy ez év január elsejétől az Állami Biztosító az eddigi évi két százalékról négy százalékra emelte a különböző életbiztosítások felértékelésének mértékét.

Szász Andrástól, az ÁB osztályvezető-helyettesétől azt kértük: számoljunk együtt, hogy mit is jelent az emelkedés egy-egy biztosításnál az ügyfelek számára.

Az életbiztosítások minden lehetőségre kiterjedő választékából először azt vettük példának, amikor az ügyfél nyugdíjának kiegészítését várja a biztosítástól. Azokról van szó többek között, akik az úgynevezett borravalós szakmákban dolgoznak, vagyis jövedelmük egy része nem nyugdíjjárulékos. Legyen példánk főszereplője egy 45 esztendős férfi, aki úgy döntött, hogy havi 390 forintért — ennyi az általa kiválasztott biztosítási formának a díja — ezt a gondoskodást vásárolja meg magának. Számolva azzal, hogy ha a megközelítőleg négyezer forintos havi pluszjövedelme a fizetési szalagján szerepelne, akkor körülbelül a biztosítási díjnak megfelelő nyugdíjjárulék terhelné, méltányosnak is találta a biztosítást.

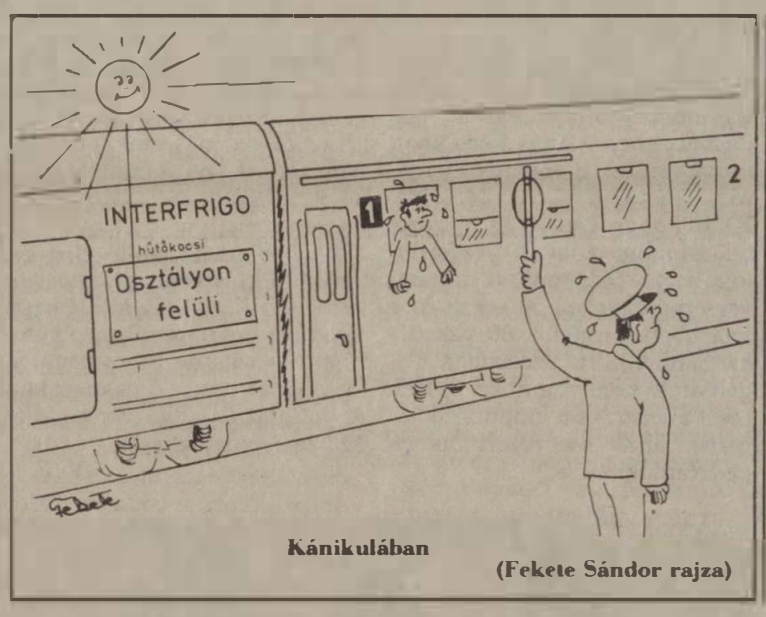
Most lépjünk előre 15 évet az időben: példánk főszereplőjének ekkor *egy összegben 180 090 forintot fizet az Állami Biztosító.* De választhatja a havi 1454 forintnyi járadékot is. Ha emellett dönt, tudnia kell, hogy ez az összeg is minden évben négy százalékkal emelkedik majd. Vagyis: második nyugdíjas évében már 1514 forintot hoz havonta a postás, kiegészítendő a hivatalos nyugdíjat, a harmadikban pedig több mint 1584 forintot, s így tovább.

A gyermekeikért hosszú távra felelősséget vállaló szülők, akiknél fontos szempont a család anyagi biztonságának megteremtése, lehetnek második példánk szereplői. Vegyük alapul, hogy a gondoskodás-életbiztosítási szerződést a gyermek megszületésekor kötik meg, az apa ekkor mondjuk harmincesztendős. A biztosítás díja havi 800 forint, s ennek fejében *a 18 évesre cseperedett gyerek 405 160 forintot kap kézhez a biztosítótól.* (A szerződést kétszázezer forintra kötötték, a növekedést a 4%-os összegemelkedés eredményezte.)

Szerepeljen példánkban az a tragikus lehetőség is, amelynél a biztosítást kötő szülő életét veszti. Ebben az esetben a gyermeknek jár az évente négy százalékkal emelkedett biztosítási összeg, *s ettől kezdve 18 éves koráig árvajáradékot kap az Állami Biztosítótól.* Ennek havi összege a 4 százalékkal emelt biztosítási összeg másfél százaléka, vagyis: a 200 ezer forintos biztosításnál több mint háromezer forint, természetesen ez is növekedik négy százalékkal. Mindezektől függetlenül a gyermek 18 éves korában az alapbiztosítás emelt összegét is megkapja.

Érdemes megemlíteni, hogy ezt a fajta gondoskodás—életbiztosítást *nagyszülő is megkötheti az unokája javára,* s szép számú példa igazolja: vannak nagyapák és nagyanyák, akik legalább olyan felelősséget éreznek a család legifjabb tagjai iránt, mint a szülők, és ezért anyagi áldozatot is hoznak.

Természetesen hosszan lehetne sorolni még a példákat, de fogadjuk meg végül Szász András tanácsát: *mielőtt elhatároznánk magunkat valamelyik életbiztosítás megkötésére, kérjünk alapos tájékoztatást, s minden körülményünket, életünk további lehetőségeit mérlegelve válasszunk.*



Kánikulában

(Fekete Sándor rajza)

Egészségügyi hónap Győrben

A győri körzeti üzemfőnökségen a megyei és a helyi Vöröskereszt szervezet — az áprilisi egészségügyi hónap keretében — előadássorozatokat rendezett, amelyek többsége a helyes életmódra, a káros szenvedélyek következményeire hívta fel a figyelmet.

Sokan vettek részt a nőgyógyászati szűrővizsgálatokon. Sikeres volt az egészségügyi felvilágosító könyvek vására is.

Önkéntes tűzoltók versenye

A Fővárosi Tűzoltó Parancsnokság április 25-én önkéntes tűzoltóversenyt rendezett a IX. kerületi sportkombinátban. A versenyen 151 csapat vett részt, köztük a Keleti üzemfőnökség vontatási üzemegységének tizenegy tagú csapata is. A vasutas tűzoltók — a VIII. kerületiek közül — a kismotoros, 800 literes kategóriában a harmadik helyen végeztek.

A csapat eddig a kerületben tíz alkalommal volt az első.

(s)

A MÁV Szegedi Igazgatóság PÁLYÁZATOT HIRDET üzemfőnöki munkakör betöltésére, a Vésztő Körzeti Üzemfőnökségen

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:
— középfokú politikai végzettség,
— szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség,
— felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés,
— 10 éves szakmai gyakorlat

A munkakör betöltésének időpontja: 1986. szeptember 1
A pályázat benyújtásának határideje: 1986. június 30.
Helye: MÁV Igazgatóság Szeged, személyzeti és munkaügyi osztály, 6701 Szeged, Lenin krt. 28—30.
Bérezés: üzemfőnök 23040814-11005 FEOR MÁV besorolás, 5700—12500 Ft-ig. Prémium és egyéb juttatások az érvényben lévő rendeletek szerint. Lakást biztosítunk.

A pályázat tartalmazza:
— a pályázó munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását (alapbérét és jövedelmét),
— eddigi munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását (év, hó, nap megjelöléssel),
— szakmai és társadalmi munkáját és annak eredményeit,
— kitüntetéseit,
— részletes önéletrajzát,
— szakképzettségeit, iskolai és politikai iskolai végzettségét, idegennyelv-ismeretét, egyéb végzettségét tanúsító okmányok hiteles másolatát,
— terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.

A pályázókkal személyes elbeszélgetésre is sor kerül. A döntésről írásban értesítést adunk.
Felvilágosítást ad Balogh József személyzeti és munkaügyi osztályvezető-helyettes. Telefon: 06-15-07

Olcsó és korszerű ragasztóanyag a TERRANOVA csemperagasztó

Kiválóan alkalmas metlachik, csempék, fagyálló burkolatok ragasztására.

Gyártja:
Országos Érc- és Ásványbányák
Dunántúli Művei
2085 Pilisvörösvár, Fő út 130.
Telefon: 26-30-022
Telex: 22-5206

Kapható:
5, 25, 50 kg-os kiszerelésben
a gyártó műnél
és Budapest XIII., Meder u. 8. sz. alatti
anyagellátó üzemünknél.

Termelői ára:

5 kg-os kiszerelésben	50,— Ft
25 kg-os kiszerelésben	175,— Ft
50 kg-os kiszerelésben	325,— Ft

Siklós János

Lassan múlik az éjjel

4.

A kislány könyörgött, hogy ne bántsam a kezét, nagyon fáj.

— Nem bántom, kimossuk a sebet.

A megvagdalt kéz látványától, meg a fűtetlen szoba hidegétől reszketett. Észrevettem, valamennyien fáznak, szájuk széle elszíneződött, mintha tintaceruzát nyálaztak volna. Szögi Balázs két tenyerébe fogta állát és az ajtó melletti nagy kampóra vetett, fekete kabátot nézte.

— Feküdjetek a helyetekre — szóltam rájuk.

Szó nélkül elkotródtak, levackolták magukat. A nagyobb fiú sáros lábát megmosta, az ajtó elé lódította a sáros, véres vizet. Eltettem az asztalról a kést, háromlábú suszterszéket húztam alám és leültem Szögi mellé. Még mindig a kabátot nézte.

— Reggelre jár, magának is feküdnie kellene — szóltam, de nem válaszolt.

A törkölypálinka erős bűze áradt belőle. Ültünk a hidegben, szó nélkül. Megrázkódtam a vizes gúnyában, s a szellemidéző felém fordult, de olyan csudálkozó tekintettel figyelt, mintha most látna először a szobában.

— Ott van a fényes lajtorja — mutatott a kabátra.

— Kabát az, nem lajtorja.

— Ott van, ahol a szentséget hordozza, utána jön az égi trónus.

— Képzelődik. Nem jön ott semmi.

— Pszt! Csak a beavatottak látják — lehelte arcomba a homoki törkölyt.

Csöndesen figyelte azután a kabátot. A gyerekek lassan elaludtak, szabályos légzésükből gondoltam, hogy megnyugodtak. A petróleumlámpa hunyorgott, vörösödött a lángja.

— Van itthon petró?

Szögi nem válaszolt. Leemeltem a halvány kanóccal világító lámpát, forró üvegét a polcra tettem, füstölgő talpát kiraktam az udvarra. Gyufavilágnál visszabotorkáltam az asztalhoz és rágyújtottam. A villanó fényben láttam, hogy a vályogvető mereven figyeli a kabátot.

— Hideg van — próbáltam beszédbe kezdeni.

Nem válaszolt. Egy ideig figyeltem az alvó gyerekeket, talán fél órát ültem még a sötétben, azután szótlanul kijöttem a szobából.

— Hazamentél? — kérdezte a kormányos.

— Nem. Késő volt ahhoz, hogy hazamenjek. Az utcán már járkáltak a korán indulók.

Elállt az eső. Mellém szegődött a Bogár kutya újra és elkísért az országútig. A koponyacsontok mögött újra sivított a picinyke fűrész, gorombán verte a dobhártyámat. Ahogyan közeledtem a hídhoz, erősödött bennem a félelem. Megálltam a csigalépcső alján, a kőkorlát mellett, nem mertem lepillantani a vízre, a félelemmel való viaskodásban remegett a lábam.

Visszafordultam és a partról néztem a suhogó, bugyogó Tiszát. A regattákhoz kötött párevezősöket, könnyű kis szandolinokat már felszedték a vízről, a stégre rakták tároló vasállványokra. Sokáig álltam ott a hideg, nyirkos reggelen és néztem a vizet, a regattákat, amelyeket elvisznek majd innen a téli kikötőbe.

Jó barátságban voltam én a folyóval, azelőtt játékosan fölvett a hátára és vitt magával, sebes sodrással lefelé, fenyőtutajok, vontatógőzösök, kotrógépek széles-magas hullámverésén. Lesodort egészen a klinikáig, ahonnan aztán a figyelő rendőrszem elől bújva, átsurrantam a túlsó oldalra és kikötöttem a jó illatú fenyőtutajokon.

Barátságunkat hat esztendeje egy véletlen szerencsétlenség rontotta el, legalábbis arra vetettem a beállt félelmet. A Maros-torok előtt, a Sárgán füröd tünk, az ingyenstrandon. Egy jó meleg júliusi napon, a szomszédék fiát, a Szabó Bélát elkértem az anyjától, hogy lemegyünk fürdeni. Nem nagyon akarták engedni, mert a Béla nem tudott úszni, de addig könyörögtem, meg mindenféle felelősséget vállaltam, amíg azután elengedték.

A mederkotró magas tetején játszottunk és onnan ugrottunk fejest a mély vízbe. Béla szótlanul figyelte a merész hancúrozást és biztosan szégyellte előttünk, hogy ő az egyik kotrótölcsér árnyékában ül és nem mer onnan kimozdulni. Valószínű, ez a szégyenérzet megzavarta, s nem akart a többiek mögött maradni. Utólag is csak erre gondolhatok, mert hirtelen kiugrott a nagy kotrótölcsérből és elkiáltotta magát: „Nézzétek, most ugrik papátok!" Talpas ugrással levetette magát a mélységbe. Egy pillanatig nem is értettem, hogy mi történt, mire felocsúdtam és utánaugrottam oda, ahol alámerült, már nem találtam meg. Jajgattam, segítségért kiáltottam, azonban a strandoló emberek nem figyeltek rám. Csak később, amikor a partra értem, és kiabáltam, hogy a vízbe fulladt a barátom, akkor jöttek le a víz szélére és sajnálkozó meglepődéssel kémlelték a sima folyót.

Este magammal vittem kék színű atlétatrikóját, de nem mertem bemenni hozzájuk. Féltem az anyjától, nem jutott eszembe semmi, hogy mit is mondjak neki, mert még mindig siratta az urát, akit akkor tavasszal temetett el. Most meg a középső gyerek veszett oda, akit rámbízott. Hazamenni sem mertem, mert biztos voltam abban, hogy estére átjön a fiáért. Egészen sötétedésig bóklásztam a kertek alján, hogy észrevegyem valamelyik testvérem. Legalább megtudnák, hogy életben vagyok. Hiába ácsorogtam, senki sem jött hátra a kertbe vagy a budira.

Elmentem a kispusztára, amelyik a tápéi és a gyevi tanyák szélétől behúzódik egészen a telepig. Éjszakára megbújtam a Nagy Iván üres csűrjében. Pocoklyuggatta, vakondtúrta denevértanya volt az. Csapkodó zizegéssel röpködtek a vak bőregerek. Riasztó víziók a csűr mélyébe szorítottak. Azt képzeltem, hogy a denevérek szárnyán eljön ide a szerencsétlenül járt Béla apjának a szelleme és megáll a csűr közepén és ácsszekercéjével kettéhasítja a mellemet. Kiveszi a szívemet és odadobja a gémeskút mellett hűsölő juhászkutyáknak.

— Megfizettem neked, te disznó! Megfizettem, amiért meghalt a fiam — szólt rám mély, hörgő hangon és utána nyomban eltűnt a sötétségben.

Tenyerem, trikóm csupa víz lett. Annyira figyeltem minden neszre, hogy a pókhálóba került légy vergődését is meghallottam. Imádkoztam, hogy mielőbb érjen ide a hajnal. S amikor a virradat világát meglátam, megátkoztam a Tiszát, a nagy kotrót és saját magamat is. Megfogadtam, hogy nem fürdök többé ebben az átkozott folyóban.

— Betartottad?

— Be. Évekig betartottam.

— De, Cika, tényleg irtóztál a Tiszától?

— Nem.

Kora reggel, ott a híd mellett a parton, tisztáztam magamban, hogy nem a folyó idézi elő a félelmet, hanem a mélység láttán tériszonyom támad. Teljesen mindegy, mi van a híd alatt, víz vagy szakadék. Megrémültem attól, hogy ittmaradtam, elzárva eddigi természetes életemnek a lehetőségétől, a gyártól, s olyan nehéz, nyomorult érzés telepedett rám, amely elhitette velem magamra maradásom beteljesülését. Fölmentem a rakpartról és céltalanul őgyelegtem a városban, magányosan, érzéketlenül, mert hát kit érdekelne az én furcsára sikerült, semmi kis életem.

Szóba hoztam ugyan a nyáron a mesternek, Széles Andrásnak, amikor a fejemben szinte elviselhetetlenül dolgozott a láthatatlan szalagfűrész. Szögletes arcú, erős ember volt a vezérgatteros. Kese haja a szemébe lógott, mély, rekedt hangon ordítozott a zajos fűrészház alatt. Először azt hittem, hogy Jéger Ákos, mint a Bélának az apja, mert a hangja éppen olyan rekedt-beteg volt, mint az övé. Alacsony termetéből nem látszott ki annyi erő, hogy kétembernyi munkát tud elvégezni. Hirtelen természetű volt és mérgében nem kereste a szavakat, de haragja elpárolgott ártatlanul, mint a hajnali harmat. Sok szidást kaptam tőle, egyszer egy vastag spánglival végighajkurászott a műhelyek között, mert megzavartam a Bólo indert és széjjeldurrant egy új szalagfűrész. Megtanított a mesterségre, a szakma apró kis titkaira. Nyílt, őszinte beszédű ember volt és igen jóindulatú. Olyan csöndben segített a bajban levőn, hogy csak az tudta. Széles András soha nem kérkedett. Mégsem szerették nagyon a fűrészháziak közül, mert munkát követelt és nem volt részrehajló. Én tiszteltem, de hosszú ideig féltem tőle. Durva, kérges lelkű embernek tartottam. Lassan, sokára ismertem meg a valódi Széles Andrást, mert hát az ember több felszínes énjéből nehéz kiválasztani a mélyebben levőt, az igazit.

(Folytatjuk)

A Tyukodi lányok

A Tatai úti munkásszállón működő Vasutas Színpad próbáján feltűnik négy egyforma név: *Tyukodi Erzsébet, Tyukodi Aranka, Tyukodi Edit, Tyukodi Mária* . . . Csinos, fiatal lányok, valamennyien kreol bőrűek s egyikük sem töltötte be még a 20. életévét. Jókedvűek, mosolygósak, ezért voltam bátor egy úgynevezett kényes kérdést feltenni:

— Ha nem tévedek: cigány származásúak vagytok . . .

— *Valóban, de mi ezt egyáltalán nem szégyelljük.* Különben is, a mi portánk tiszta és rendes. Édesapánk kubikos-művezetőként dolgozott, a betegsége miatt azonban leszázalékolták. Amikor kisebbek voltunk, sokat foglalkozott velünk, tőle tanultuk a zene szeretetét, gyakran hamonikázott nekünk. Nem sajnálta a taníttatásunk költségét sem, valamennyien elkezdtük az iskolát, de nem bírtuk folytatni. Szülőfalunkból, Tiszaburáról eljöttünk a fővárosba, mert dolgozni kell, ezt a szüleink megtanították. Képzettség hiányában takarítónők lettünk. Nem éppen a legjobb foglalkozás, de ezt is lehet lelkiismeretesen, becsülettel végezni.

— Hogyan kerültetek a színjátszók közé?

— A szépet szeretjük, közösségi emberek vagyunk, azután bevallhatjuk azt is, hogy a szálló népművelője, *Igricné Pásztor Mária* olyan meggyőzően beszélt az amatőr színjátszásról, hogy képtelenek voltunk nemet mondani. Szívesen járunk a próbákra, s nagyon büszkék vagyunk, hogy szerepelhetünk a vasutas színjátszó napok bemutatóin.

P. M.

A MÁV Szimfonikusok Franciaországban

Franciaország délnyugati részén, nem messze a spanyol határtól, a Pireneusok hófödte csúcsai között meghúzódó festői völgyben fekszik *Lourdes* város, ahol az idén már 18. alkalommal rendezték meg a *húsvéti zenei fesztivált.* A fesztivál szellemi atyja és alapítása óta művészeti vezetője *Kurt Rendel* nyugatnémet karmester, aki 1984 nyarán az olaszországi Assisiben, az ottani zenei fesztiválon vezényelte először a MÁV Szimfonikusokat, és olyan jó benyomásokat szerzett, hogy az 1986. évi lourdes-i húsvéti zenei fesztivál hat hangversenyére zenekarunkat hívta meg.

A zenekar mintegy 80 taggal utazott Lourdes-ba. A hat hangversenyből egy a szomszédos Tarbes város gyönyörű gótikus székesegyházában zajlott le. Ezt *Taligás Lajos* vezényelte, aki a MÁV Szimfonikus Zenekar tagjaként szerzett karmesteri diplomát. A hangverseny műsorán Mozart *Don Juan*-nyitánya és Beethoven *VI. (Pastorale) szimfóniája* mellett Haydn és Weber egy-egy ritkán hallható versenyműve szólalt meg, amelyeknek szólistái is a zenekar tagjai voltak: *Vági László* (fuvola), *Kerényi Sándor* (oboa) és *Miháltz Gábor* (klarinét). A hangversenynek rendkívül nagy sikere volt, a szűnni nem akaró taps értékét növeli, hogy a városban konzervatórium működik és a közönség hozzászokhatott a jó hangversenyekhez.

A többi hangverseny, melyeket Kurt Redel vezényelt, Lourdes-ban, a századforduló táján épült bazilikában hangzott el, melyet minden este megtöltött a közönség. A koncertek műsorán részben Vivaldi, Bach, Händel művei szerepeltek, de felcsendült Liszt „Les Prèludes"-je és Esz-dúr zongoraversenye, valamint Beethoven III. Leonora-nyitánya, G-dúr zongoraversenye, és Mozart hangversenyáriái és operák kórusrészletei is.

A két első hangversenyen nyugatnémet, a két utolsón pedig a Londonból érkezett *Pro Musica* kórus működött közre. Az utóbbiakkal való együttműködés jelentette a zenekar számára a legnagyobb zenei élményt. A kórus méltó volt az angol énekkarok sok évszázados hagyományaihoz és igazolta nemzetközi hírnevét. Az utolsó hangversenyen Händel *„Messiás"*-át, amelyet a szerző eredetileg is angol szövegre írt és az angoloknak mindmáig „legnemzetibb" zeneműve, olyan nagyszerűen adták elő, hogy a zenekar is valósággal szárnyakat kapott tőle.

A „La Nouvelle République Pyrénées" c. lap április 7-i száma a következőt írta a két utolsó hangversenyről: *„Alig vártuk, hogy felfedezhessük és meghallgathassuk a — sok nemzetközi kritikus szerint — világszínvonalú londoni kórust. A budapesti MÁV Szimfonikus Zenekarral társulva máris biztosítottnak látszott az igazi siker. És valóban, nem is csalódtunk, minden csodálatosan sikerült.* A londoni kórusról kétség nélkül elmondható, hogy a legjobb énekkar a fesztiválok kezdete óta, csodálatos fortéik és pianóik vannak és mindez tökéletesen kiegyenlített. Ezen túlmenően végig tökéletes volt harmonikus együttműködésük a MÁV Szimfonikus Zenekarral. Kurt Redel végig biztosan és igényesen vezényelt."

A hangversenyek és próbák mellett a zenekar tagjainak jutott idejük arra is, hogy megismerkedjenek a várossal és annak sajátos életével. Szívélyes emberi kapcsolat is alakult. Annak a szállodának a tulajdonosa, ahol a zenakar is lakott, egyben a lourdes-i helytörténeti és városbarát-egyesület vezetője, s ebben a minőségben egy kis baráti összejövetelre invitálta meg a zenekar tagjait.

Az utolsó hangverseny után a polgármester adott fogadást a városi kongresszusi palotában. Itt az angol énekkar tagjaival nyílt alkalmunk beszélgetni. Többen is egybehangzóan azt mondták; *a legjobbak közé sorolják a MÁV Szimfonikus Zenekart.* Különösen kiemelték a zenekar fegyelmét és a közös előadás alatt tapasztalt együtt muzsikálási készségét. Ugyancsak többen kérdezték, mi köze van a zenekarnak a vasúthoz, és amikor választ kaptak, őszinte elismerésüket fejezték ki amiatt, hogy a Magyar Államvasutak egy ilyen, mint mondták, nemzetközi rangú, abszolút professzionista művészegyüttest működtet. A fesztivál vezetői úgy nyilatkoztak, hogy szívesen látnák a zenekart a jövő évi húsvéti zenei fesztivál alkalmából is Lourdes-ban.

A MÁV Szimfonikusok ezen az úton is méltó módon képviselték a magyar vasutat és a magyar zenei életet — végső soron: hazájukat.

Fenyő Gábor

Tízéves a Vidróczki népzenei együttes

A Törekvés Művelődési Központ *Vidróczki népzenei együttese* 1976 februárjában alakult. A tagok egy része korábban a művelődési központ citerazenekarában szerepelt, majd annak szétválása, illetve megszűnése után néhány fiatallal kiegészülve felvette a Vidróczki népzenei együttes nevet. A népzenei együttes megnevezés utal egyben a célkitűzésekre is, hogy nemcsak sablonos citerazenekar akarnak lenni, hanem a hangszerek és a hangzások bővítésével magasabb színvonalú népzenét kívánnak játszani. Így került a citerák mellé a doromb, a csörgő, a különböző furulyák, a harmonika és a gitár, valamint a dob.



Műsort ad a Vidróczki népzenei együttes

Az együttes főleg népzenét játszik, ezenkívül orosz, délszláv, német és cigány népzenét is, lehetőleg a saját hangzásuknak és szokásaiknak megfelelően. Műsoranyaguk összeállításánál a szokványos citerazenekari számok mellett a kedvenc terület a virágénekek és a *Pálóczi Horváth Ádám* által gyűjtött kuruc kori dalok.

Nagy gondot fordítanak játékuk közben a tiszta zenekari és énekhangzás csiszolására, valamint továbbfejlesztésére. Az együttes művészeti vezetője *Benson Vanda,* aki a Vasutasok Szakszervezete Zeneiskolájába járt 11 évig zongora, 4 évig pedig harmonika szakra, később citerán, furulyán és gitáron is megtanult játszani. 1983-ban megkapta a *Szocialista Kultúráért* kitüntetést.

Az együttes vezetője: *Érsek István,* aki a Postás Zeneiskolában tanult gitározni és dobolni. Énekelt a KISZ Központi Művészegyüttesben, majd a vasutas zeneiskolában tanult magyarnóta- és népdaléneklést. Tanárai: *Vörös Sári* és *Lorencz Kornélia* voltak. A gitár és a dob mellett megtanult citerán és dorombon játszani.

Az együttes többi tagja is megfelelő alapokkal rendelkezik, amelyet folyamatosan tovább fejlesztenek.

A népzenei együttes játékának és műsorának kialakításában jelentős szerepet vállalt *Halkovics János* is.

Rendszeresen adnak műsort a MÁV különböző üzemeinek, intézményeinek ünnepségén, a balatoni üdülőkben és munkásszállásokon. Készült az együttessel rádiófelvétel, szerepeltek a *„Robog az úthenger"* című tv-sorozatban, egy tagjuk pedig a *„Fekete gyémántok"* című filmben. Adtak már műsort különböző külföldi csoportoknak is.

Az együttesben megtalálható könyvtáros, szerszámkészítő, bérelszámoló, laboráns, gépkezelő, gyógyszervegyész, üzletkötő és vezérlőasztal-kezelő. Tehát valamennyien szabadidejükben hódolnak a zenének.

Székelyhidi Ferenc

Író-olvasó találkozó

Sikeres író-olvasó találkozót rendezett Ferencvárosban, az Aszódi úti vasutas-munkásszállón április 29-én a szálló kultúrbizottsága. *Bartis Ferenc* költő, a Képes 7 rovatvezető-helyettese találkozott az irodalmat kedvelő vasutasokkal, akik nagy figyelemmel hallgatták a munkásságáról, a romániai magyar irodalmi életről valló szerzőt. Válaszolt a hozzá intézett kérdésekre, majd ízelítőt adott régebbi és újabb verseiből.

Szegedi kórus Hollandiában

A szegedi MÁV Hazánk Munkáskórusa áprilisban egyhetes hollandiai vendégszereplésen vett részt. A kórus a markelói városi férfikar meghívására két koncertet adott, *Illés Mihály* vezetésével. Műsorukban klasszikus kórusművek és mai magyar szerzők művei szerepeltek. A sikeres hangversenyekről a helyi sajtó elismerőleg írt. A tervek szerint a holland énekesek júniusban viszonozzák a szegediek látogatását.

Közös sportnap Szombathelyen

Április 19-én tartották közös sportnapjukat a MÁV Szombathelyi Épület- és Hídfenntartó Főnökség, valamint a győri ÉPFU szombathelyi főnökségének dolgozói. Két helyszínen — a Haladás sporttelepén, és a Haladás Művelődési Házban — három sportágban 160-an mérték össze tudásukat.

A már hagyományos sportnap nagy érdeklődést váltott ki a dolgozók körében, hiszen a szombathelyieken kívül Veszprémből. Zalaegerszegről, Sopronból, Celldömölkről és Sárvárról is érkeztek sportolni vágyó fiatalok.

Az egész napos versenyt követő eredményhirdetés után az alábbiak álltak fel a képzeletbeli dobogó legmagasabb fokára.

Asztaliteniszben a nőknél *Maár Lajosné* (ÉPFU), férfiaknál *Dobolán Zoltán* (ÉPFU) végzett az első helyen.

Tekében a nőknél *Koczorné Kováts Antónia* (ÉHF), a férfiaknál *Köcse János* (ÉHF) szerezte meg az első helyet.

Labdarúgásban az ÉHF 2. számú építésvezetősége lett a győztes.

Lövészverseny Pécsett

A Vasutasok Szakszervezete pécsi területi tömegsportbizottsága a pécsi vasútigazgatóság szakszervezeti bizottságával és a helyi Magyar Honvédelmi Szövetséggel közösen április 12-én területi lövészversenyt rendezett a Mecseki Ércbányászati Vállalat lőterén.

A versenyen jó eredmények születtek. Az országos versenyre öten jutottak tovább: *Varga Dénes* (Gyékényes), *Vaska István* (Nagykanizsa), *Imhof Iván* (Dombóvár), *Molnár Géza* (Pécs) és *Tótfalvi István* (Nagykanizsa).

A felkészülésükhöz a szervezők biztosították a fegyvert, lőszert, pályát, valamint a szolgálatmentességet.

REFLEKTORFÉNYBEN

a Dunakeszi Vasutas SE atlétikai szakosztálya

Pest megye egyik legpatinásabb sportegyesülete, a *Dunakeszi Vasutas* májusban ünnepli hatvanadik születésnapját. Ebből az alkalomból az atléták eredményeivel ismerkedünk, a szakosztályvezető, *Markó Róbert* segítségével.

— Egyesületünk születése napján a Magyarság SE nevet kapta, melyet hosszú éveken keresztül megtartott — mondja a szakosztályvezető, aki egykoron NB I-es asztaliteniszező volt, s már tizenegy éve irányítja a vasutas atlétákat. — Egy igazi atlétabarát, *Káldos Endre* maga köré vonzotta az igen nehéz munkát végző, sportolni vágyó fiatalokat. Ebben az időben „csak" a sport szeretete, a bizonyítási vágy hajtotta a vasutas atlétákat. Edző nélkül, egymást segítve edzettek, versenyeztek. A harmincas, negyvenes években Pest megyét járva hetente egyszer a MASZ vándoredzője *Lichtenecker László* segítette őket szakmai tanácsaival.

— Ilyen felkészüléssel milyen eredményeket értek el?

— Tehetségük és szorgalmuk révén, a különböző futószámokban sorra nyerték az országos vasutasbajnokságokat.

— A felszabadulás milyen változást hozott az atlétikai szakosztály életében?

— Edzőnk továbbra sem volt. De tehetséges versenyzőink jó eredményeket értek el. Kiemelkedik *Villási Károly* tíz vasutas bajnoki győzelmével. Kiválóságunk öt alkalommal magára ölthette a címeres mezt is. Tagja volt annak a győztes csapatnak, amely 1947-ben Milánóban, tizenhét év után legyőzte az olaszokat. Ő nyerte az 1500 m-es síkfutást.

— Az edzőktől tudom, hogy egy másik tehetség is ebben az egyesületben kezdte bontogatni szárnyait.

— Igen, a negyvenes években újabb kitűnő ifjúsági versenyzőnk tűnt fel. *Béres Ernő* ifiként szép sikereket ért el nálunk, de később, már a TF színeiben a helsinki olimpián 5000 m-en a 7. helyen végzett. A következő évben a *Béres, Garay, Rózsavölgyi, Iharos* összeállítású váltóban 4 × 1500 m-en világrekordot futottak.

— A szép sikerekkel együtt, gondolom, azért mégis az 1952-es év számít mérföldkőnek a szakosztály életében, amikoris neves edzőt szerződtettek.

— Nem is akárkit, *Híres Lászlót,* az egykori jónevű futót. Szakmai munkája rövid idő alatt a bajnoki eredményekben is megmutatkozott. Jó edző volt a másik futó, Villási Károly is, akinek két tanítványa, *Czettner Katalin* és *Nemesházi Imre* ifjúsági válogatott lett. Az utóbbi később az Izzó színeiben nyolcszoros felnőtt válogatott volt.

A hatvanas évek közepétől *Keszthelyi János* szakosztályvezető, és *Kundlya János* edző irányításával dolgoztak az atléták. Kundlyáék felismerték azt, hogy akkor adnak igazán valami pluszt a sportolóknak, ha az edzéseken kívül az sem közömbös számukra: *hogyan tanulnak, milyen az iskola és a szülők kapcsolata.* A nevelő tevékenység az atlétika tömegesítésével szép eredményeket hozott. Ebben a szakosztályban jutottak el a válogatottságig: *Kristóf Ferenc, Bene János, Dobos Péter, Hollovics Katalin* és *Tölgyesi Ferenc.* Büszkék vagyunk *Szendrei Sándorra* is, aki 1982-ben országos csúccsal nyerte a kismaratonit. Egykori versenyzőnk a napokban nyerte meg a 3. IBUSZ-maratonit és a New York-i maratonira szóló repülőjegyet — igaz, mint a Budapesti Honvéd atlétája.

— A születésnap az ünnepi visszaemlékezés mellett jó alkalom arra is, hogy a jövőről is szó essék.

— Ma már örömmel mondhatom, hogy ideális körülmények között sportolhat a szakosztály 130 atlétája. Fiataljaink 1984-ben birtokukba vehették a 123 méteres futófolyosót, így télen is adott az alapozási lehetőség. A lelkes, szakmailag felkészült edzői gárda tagjai: *Kovács György, Fritz János* és *Kundlya János* az egykori tanítvány, *Maracskó Pál* vezetőedző irányításával dolgoznak. Edzőink szívesen vállalják a kisegyesületek nevelő, a tehetségeket felfedező szerepét. S napjainkban is vannak tehetséges versenyzőink, akik közül mindenképpen ide kívánkozik a magasugró *Farkas Rita* és a hármasugró *Janovszki Zoltán* neve.

Vetési Imre

ÉLENJÁRÓ SZERVEZET

Kitüntették a budapesti igazgatóság MHSZ-klubját

A budapesti vasútigazgatóság MHSZ-klubját eddigi eredményes tevékenységéért *Élenjáró Szervezet* kitüntetésben részesítették. A kitüntetést április 28-án *Batta Frigyes,* az MHSZ VIII. kerületi titkára adta át *Móricz Dezső* titkárnak. Az ünnepségen jelen volt *Tongori Imre* vasútigazgató és *Pady Géza,* az igazgatóság pártbizottságának titkára is.

Móricz Dezső a klub eredményeiről, törekvéseiről beszélt. Hangsúlyozta, hogy az igazgatóság pártbizottsága és a gazdasági vezetők erkölcsileg és anyagilag is támogatják a klubot. A KISZ-szel kötött együttműködési szerződés alapján egyre több fiatal vesz részt a honvédelmi nevelő munkában. Más tömegszervezetekkel is jó a kapcsolatuk.

Az ünnepségen több klubtag tárgy- és pénzjutalmat kapott.

S. R.



Az MHSZ VIII. kerületi titkára átadja az emléklapot Móricz Dezső klubtitkárnak

(Óvári Árpád felvétele)

Szegeden rangja van a honvédelmi munkának

A szegedi igazgatóság épületében két honvédelmi klub működik, melyek április 11-én összegezték elmúlt évi munkájukat. A beszámolóból kitűnt, hogy a vasutasklubok eleget tettek kötelezettségüknek, részt vettek a felsőbb MHSZ-szervek által kiírt versenyeken, s ott jó eredményeket értek el. Szegeden rangja és tekintélye van az igazgatósági kluboknak.

A *dr. Münnich Ferenc tartalékos klub* az elmúlt évben is végrehajtotta a tartalékos utóképzés éves tervét. Felkészült előadókkal, filmvetítésekkel tették érdekessé az egyes foglalkozásokat. Ott voltak a különböző honvédelmi bemutatókon, éleslövészeten, beneveztek az élenjáró klub mozgalomba is.

A *Zalka Máté lövészklubot* a városi vezetőség bázisklubnak jelölte ki, s rájuk bízta a sorköteles fiatalok 80 órás előkészítő tanfolyamának megtartását, ami most befejezéséhez közeledik. Legutóbb pedig elvállalták az egyik szegedi általános iskola patronálását, ahol a honvédelmi nevelő munka mellett sort kerítenek arra is, hogy filmvetítések alkalmával a vasutat népszerűsítő filmeket is lássanak a gyerekek. És még egy eredmény: az igazgatóság épületében az elmúlt hetekben két szocialista brigád is felvette az MHSZ előnevet.

Három érmes helyezés

Szolnoki ökölvívósikerek a középfokú tanintézetek bajnokságán

Szolnokon a tiszaligeti sportcsarnokban április 7-től 10-ig rendezték meg a középfokú tanintézetek immár hagyományos országos ökölvívó-bajnokságát. Ez évben csak serdülő korcsoportban rendezték meg a küzdelmeket. A Szolnoki 605-ös és 633-as Ipari Szakmunkásképző Intézet és Szakközépiskola képviseletében, a Szolnoki MÁV-MTE öt fiatalja lépett szorítóba. Közülük hárman érmesek lettek. Legsikeresebben szerepelt a 42,5 kg-os súlycsoportban *Nász Zoltán* (605-ös Ipari Szakmunkásképző Intézet Szolnok), aki súlycsoportjában aranyérmet szerzett. Ezenkívül ő vehette át a Szolnok megye legeredményesebb versenyzőjének járó különdíjat is. 40 kg-ban: *Szöllősi Zoltán* (605-ös Ipari Szakmunkásképző Intézet Szolnok) ezüstérmes lett, míg 48 kg-ban: *Pató Attila* (633-as Ipari Szakmunkásképző Intézet Szolnok) szintén ezüstérmet szerzett.

A versenyzők edzője: *Balogh András,* a Szolnoki MÁV-MTE ökölvívóinak vezetőedzője.

Fiatalok napja Szegeden

Felszabadulásunk ünnepén a MÁV szegedi üzemi KISZ-bizottsága a KISZ Csongrád Megyei és Szeged Városi Bizottságával közösen rendezte meg a fiatalok napját Szegeden, az ifjúsági házban. A vasutasfiatalok megyei rendezvényének programja délelőtt tíztől este tízig tartott.

Tavaszköszöntő címmel zenés-verses összeállítással emlékeztek meg felszabadulásunk 41. évfordulójáról. Az ünnepi műsorban a szegedi Nemzeti Színház művészei léptek fel, valamint részleteket mutattak be a *Hair,* az *Eper és vér* című filmekből. A gazdag programban külpolitikai fórum, gyermektáncház és vetélkedő, diaporáma, karate- és divatbemutató, ultibajnokság, vasútmodell-kiállítás, bűvész-humorista összeállítás, szabás-varrás tanácsadó szolgálat is szerepelt.

A nagy érdeklődéssel kísért program *Udvaros Dorottya* és *Szolnoki Tibor* koncertjével fejeződött be. A koncert bevételét a battonyai SOS gyermekfalu javára ajánlották fel.

Felhívás

A rákospalotai MÁV-telepen lévő Lenin Úti Általános Iskola fennállásának 75. évfordulója alkalmából ünnepséget és iskolatalálkozót rendezünk május 29-én 17 órakor, amelyre szeretettel meghívjuk a volt tanárokat és diákokat. Kérjük, hogy akiknek korabeli tárgyi emlékei vannak, azokat kölcsönözzék számunkra, tegyék lehetővé az iskolatörténeti kiállításon való bemutatását. (Címünk: 1155 XV., Lenin út 5. Általános iskola.)

HÍREK

Kommunista műszak. A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség három szocialista brigádja a hatvani csomóponton kommunista műszakot vállalt. A brigádok magasépítményi munkát végeztek, amellyel elősegítették a horgásztanya mielőbbi felépítését is. A munkáért a gazdasági egység vezetője elismerését fejezte ki.

Idős vasutas köszöntése. Miskolcon, az önálló nyugdíjascsoport taggyűlésén köszöntötték Gyapai Lajos veterán szakszervezeti tagot, aki ezekben a napokban töltötte be a 90. életévét, a szakszervezeti mozgalomban pedig 70 éve tevékenykedik.

Vendégségben. Hagyományná vált, hogy a záhonyi úttörőmunkásőr szakaszegység tagjai évente egy alkalommal meglátogatják a határőrőrsöt. Az úttörőket Dojsánszki Ferenc fogadta, ismertette a határőrök munkáját, bemutatta a felszerelést, megismertette a pajtásokat a katonák mindennapi életével, szórakozási lehetőségeikkel. A látogatás kutyabemutatóval fejeződött be.

Környezetszépítés. A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség 15 szocialista brigádja összesen 375 díszfát ültetett el a közelmúltban. Az akciót a szakszervezeti bizottság, illetve a gazdasági vezetés kezdeményezte a környezet védelme, szépítése érdekében.

Előadás nyugdíjasoknak. A tapolcai Batsányi János Művelődési Központban előadást tartott a veszprémi Petőfi Színház. A vasutasok önálló nyugdíjascsoportjának A szabin nők elrablása című darabot játszották, nagy sikerrel.

Segítség. A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség 12 tagú Jendrassik szocialista brigádja 600 forinttal járult hozzá a Szegedi Orvostudományi Egyetem Szemészeti Klinikája részére szükséges műszer megvásárlásához.

Vasúttörténeti kiállítás. Veszprémben, a középfokú nevelési központban vasúttörténeti kiállítás nyílt április 23-án. A 75 éves az észak-balatoni vasútvonal címmel rendezett kiállítást Zentai Gábor, a tapolcai művelődési központ igazgatója nyitotta meg.

Nyugdíjasok taggyűlése. A salgótarjáni vasutas nyugdíjasok önálló csoportja április 24-én tartotta meg az első féléves taggyűlését. A gyűlésen felszólalt P. Tóth Lajos, a miskolci területi bizottság szervezője, valamint Lukács István, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának tagja, Salgótarján állomás főbizalmija. Fazekas József, a csoport elnöke ismertette a múlt évben végzett munkát, vázolta az idei feladatokat, beszámolt az üdülési lehetőségekről, illetve a segélyekről.

Megújul a Tiszai pályaudvar. A MÁV Építési Főnökség április elején megkezdte a Miskolc-Tiszai pályaudvar bővítését, pontosabban a hatvanas években lebontott keleti szárny felépítését, és az ez alatt húzódó aluljárószakasz szélesítését. Az átadási határidő: 1988.

Társadalmi munka

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség területén április 21. és 26. között több mint háromszáz vasutas végzett társadalmi munkát a szolgálati helyeken.

Székesfehérvár rendezőpályaudvarán például a kocsikból kiszóródott árukat takarították össze, és megtisztították a tárolóvágányokat is. *Pusztaszabolcson* szintén összegyűjtötték a pályaudvar területén lévő hulladékot, kocsialkatrészeket. Több állomáson és megállóhelyen virágosítottak, parkosítottak, csinosították a szolgálati helyeket.

LAKÁSCSERE

Elcserélnék budapesti két szoba, komfortos, kertes MÁV-bérlakást egy szoba, komfortos, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Csizmazia Józsefné, Budapest X. kerület, Keresztúri őrház.

Budapest X. ker. központjában a Pataki István Művelődési Központ közelében zöldövezeti, déli fekvésű, 56 négyzetméter alapterületű két szoba, összkomfortos, távfűtéses, hívóliftes, telefonos OTP szövetkezeti lakás készpénzért, tehermentesen eladó. Érdeklődni lehet este és délelőtt a 274-783 telefonszámon. Levélcím: Hollós Árpádné, Budapest 62. 1399. Postafiók 616.

Elcserélném Pestlőrinc Kavicsbánya állomáson lévő két szoba, komfortos, kertes MÁV szolgálati lakásom, budapesti két szoba, komfortos tanácsi lakásra, szolgálati lakásra jogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Rózsavölgyi Zoltán, 577-907 telefonszámon, napközben.

Elcserélném nagyméretű, másfél szobás, kertes családi ház jellegű MÁV-bérlakásom kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 333-799-es telefonszámon (Horváth).

Elcserélném nagykanizsai 47 négyzetméteres, gázfűtéses, IV. emeleti, másfél szoba plusz étkezőfülkés, telefonos tanácsi lakásomat hasonló adottságú budapesti, tanácsi vagy MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet a nagykanizsai 12-594-es telefonszámon.

Elcserélném 47 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, Budapest, Rákos úton lévő MÁV-bérlakásomat bármilyen kétszobásra. Rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni munkaidőben a 174-407 vagy 14-85-ös telefonszámon.

Elcserélnénk Budapesttől 50 kilométerre, 350 négyszögöles telken lévő, főútvonali, kétszobás, komfortos családi házunkat budapesti, legalább 60 négyzetméteres MÁV-lakásra. Levélcím: Lente Gábor, 2192 Hévízgyörk, Ady E. u. 73.

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 758-755-ös telefonszámon.

Elcserélném kétszobás, komfortos, kertes, Budapest IV. kerületében lévő MÁV-bérlakásomat kétszobás budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 695-068-as városi és 84-56 üzemi telefonszámon, Újváriné.

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Rákospalotaiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Telefon: 534-000 (11-87 mellék), üzemi: 42-75 (11-87 mellék). Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném Gyömrő, Imre u. 119. sz. alatti 200 négyszögöles telket, félig kész épülettel (építőanyaggal, víz, villany bekötve) budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 220-426/121, vagy a 19-57/121 telefonszámon, Szabóné.

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, komfortos, 60-70 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet 8—9,30 és 18—21 óra között a 758-755-ös telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
86—3330. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-8000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 2,00 FORINT 1986. MÁJUS 28.

KIVÁLÓ ÜZEMFŐNÖKSÉG

Szegeden az elmúlt tervidőszakban háromszor nyerték el a megtisztelő címet

A szegedi körzeti üzemfőnökséget az 1985. évi munkája elismeréseként a közlekedési miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége *„Kiváló Üzemfőnökség”* kitüntetésben részesítette. A szegedi vasutas kollektíva az utóbbi öt évben immár harmadszor érdemelt ki ilyen magas elismerést.

A kitüntetés átadására április 25-én került sor Szegeden, a MÁV Nevelőotthon kultúrtermében. Az elnöklő *Darvas Tibor* pártvezetőségi titkár köszöntötte a megjelenteket és a munkával ünneplő dolgozókat. Az elnökségben foglalt helyet *Klézl Róbert* közlekedési miniszterhelyettes, *Gyócsi Jenő*, a vasutas-szakszervezet elnöke, *Ambrus András* vezérigazgatóhelyettes, *dr. Smidt József*, a Szeged városi pártbizottság titkára, *Lovász Lázár* vasútigazgató és *dr. Lugosi József*, a területi intézőbizottság titkára.

Az elmúlt évi munkáról *Jusztin Sándor* üzemviteli üzemfőnök-helyettes számolt be. Többek között elmondotta, hogy javult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége, csökkent a késetten közlekedő vonatok száma, fokozták a szerelvények belső és külső tisztaságát, műszaki állapotát. Nagy súlyt helyeztek az üzletpolitikai kedvezmények propagálására, a szegedi rendezvényekre látogatók utazási igényeinek kielégítésére. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy bevételi tervüket 3,02 százalékkal túlteljesítették.

A fuvaroztató vállalatokkal való jó együttműködésnek köszönhetik, hogy éves áruszállítási tervüket közel 970 ezer tonna áru elszállításával 106,21 százalékra teljesítették. Éberen ügyeltek a munkájukat meghatározó ásványolaj és termékei, valamint a mezőgazdasági termények, elsősorban a gabona, a hagyma és a cukorrépa zökkenőmentes fuvarozására, az exportra feladott áruk gyors továbbítására. Jelentősen fejlődött a konténeres áruforgalmuk.

Kedvezően alakultak vontatási teljesítményeik is. Alapvető célkitűzésüket 15,7 millió 100 elegytonna-kilométer elérésével 110,4 százalékra teljesítették. A villamosmozdonyok üzemkészségének fokozása érdekében 19 esetben végeztek járműjavítói üzem hatáskörébe tartozó javítást. A villamos- és motorműhely kollektívája tavaly 43 mozdonyt javított meg terven felül. A szállítási igények kielégítését segítették azzal is, hogy a *Szeged-Rókuson* lévő teherkocsimosó telepükön tavaly 14 600 teherkocsi mosását és fertőtlenítését végezték el. Egész évben a teljesítményekkel arányos költséggazdálkodásra törekedtek, 14 millió forint megtakarítással zárták az évet.

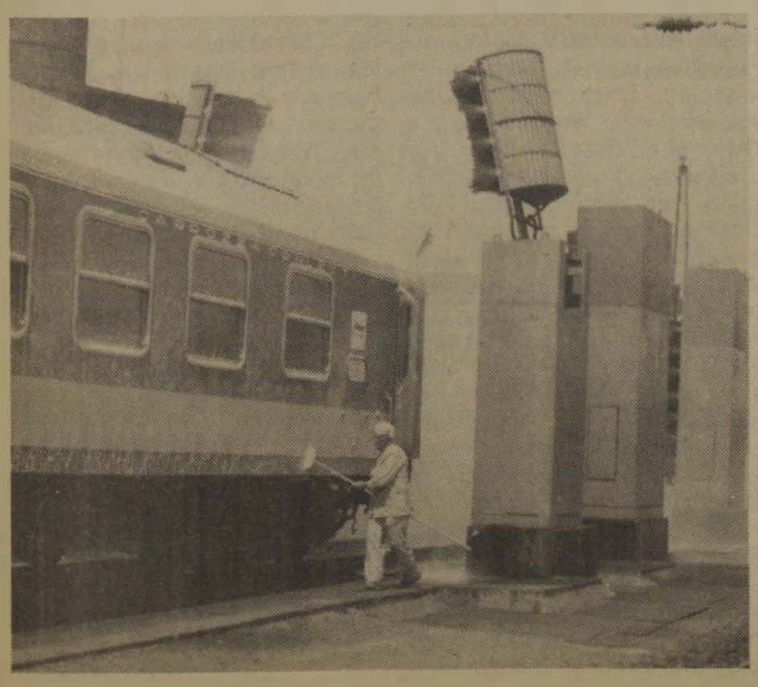
Az üzemfőnökség több mint 1600 dolgozója, élükön a szocialista brigádokkal *tevékeny részt vállaltak a kongresszusi és jubileumi munkaverseny-mozgalomból.* Évente több millió forint értékű társadalmi munkát végeznek a megye területén lévő különféle tanintézetekben. Szoros kapcsolatot teremtettek az Ogyessza testvérváros vasúti csomópontjának dolgozóival, akikkel közös munkaszerződésük is van, tapasztalataikat rendszeresen kicserélik.

A beszámolót követően Klézl Róbert miniszterhelyettes az adományozók nevében köszöntötte a szegedi kollektívát. Kiemelte, hogy az ország üzemfőnökségei közül egyedül a szegedi kapta meg ezt a magas kitüntetést.

Dr. Smidt József városi pártbizottsági titkár a megye és a város vezetői nevében gratulált, majd átadta a városi pártbizottság első titkárának köszöntőlevelét. Ezt követően a miniszterhelyettes Gyócsi Jenővel kitüntetéseket adott át. Kiváló Munkáért kitüntetésben részesült *Virág István* kocsilakatos és *Széll István* állomásfőnök. Miniszteri Dicséretet kapott: *Darvas Tibor* pártvezetőségi titkár. Vezérigazgatói Dicséretet kapott: *Papp István* kocsirendező, *Berta József* kocsivillamossági szerelő, *Farkas Pál* állomásfőnök és *Kiss Ernőné* forgalmi szolgálattevő. A MÁV Kiváló Brigádja címet a motorműhely, *Hunyadi János* szocialista brigádja vehette át.

Gellért József





Május 14-én a Keleti pályaudvaron dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója az új menetrendről tartott sajtótájékoztatót. Ezután az újságírók megtekintették a pályaudvar korszerű kocsimosó berendezését. Miklós Károly, a kocsimosó vezetője ismertette a gép működési elvét, majd gyakorlati bemutató következett. A vendégek meggyőződhettek arról, hogy a berendezés milyen hatékonyan dolgozik. Az erősebb szennyfoltokat hosszú nyelű kefe segítségével távolítják el. (A menetrendi sajtótájékoztatóról szóló tudósításunk az 5. oldalon.)

(Laczkó Ildikó felvételei)

Együttműködési megállapodás



Együttműködési megállapodást írt alá április 17-én *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV; *Nagy Gábor*, az Ikarus; *Tóth László*, a Mogürt vezérigazgatója és *Tisza István*, a Vagép igazgatója. A megállapodás értelmében a Szovjetunióba irányuló Ikarus autóbuszok szállításában érdekelt vállalatok folytatják a korábbi években kialakult eredményes együttműködést.

Az emberek békevágya nem ismer határokat

A magyar békemozgalom hagyománya, hogy évről évre megrendezi a béke és barátság hónapot, amelynek kezdete május 9-hez, a győzelem napjához kötődik. A békéért küzdő nemzetközi erők kezdeményezésére világszerte az a cél, hogy az 1986-ot, *a nemzetközi békeévet, változtassák a fordulat évévé*, a bizalom, a megértés és az együttműködés erősítésének, a békeszerető államok és népek hatékony, közös cselekvésének esztendejévé.

Szorosan és szervesen kapcsolódik a magyarországi béke és barátság hónap esemény- és akciósorozata is a fenti kezdeményezéshez, amely szerint az ENSZ 1986-ot a béke nemzetközi évévé nyilvánította. Mindez azt is bizonyítja: *az emberek békevágya nem ismer ország- és világnézeti határokat*, s ha van a világon közös eszme, cél, közös cselekvési lehetőség, akkor a béke megteremtésének érdeke, az azért való együttes küzdelem feltétlenül az. A magyar társadalom osztatlan békeakarata kapott visszhangot május 8-án a Parlamentben, az Országos Béketanács ünnepi ülésén, a béke és barátság hónap megnyitóján is, ahol fontos megállapítások hangzottak el, egyebek között a magyar békemozgalom feladatairól, amelyek közül a legfontosabb: *mozgósítani minél több embert a béke védelmére.*

Szükség van tehát arra, és ez nemcsak a magyar béke és barátság hónap, az 1986-os nemzetközi békeév időszakának feladata, hanem állandó és visszatérő kötelesség, hogy a tömegek állandóan hallassák hangjukat a béke érdekében. Csak így lehetséges, hogy a béke híveinek legyen és maradjon türelme, kitartása a megpróbáltatásokkal járó időkben a béke pozícióinak erősítéséhez. A békéért munkálkodó kormányzati körök, szervezett erők mellett tehát a társadalmi és tömegmozgalmak, köztük a magyar békemozgalom is fontos tetteket vállalt, hogy 1986. kiemelkedő éve legyen a nemzetközi békemozgalomnak.

Hozzájárul ehhez a béke és barátság hónap programsorozata keretében a kiemelt akciók mellett az a több ezerre tehető kisebb-nagyobb akció és esemény is, amelyeket az OBT és sok más közreműködő mozgalom, szervezet kezdeményezésére valósult és valósul meg. Az akciók gyűjtőcíme: *„Kéznyújtás a leszerelésre”.*

A magyar békemozgalom jellegzetessége az is, hogy ha zánkban kibontakozóban, erősödőben van *az önálló arculatú békemozgalom, aminek egyik legkarakterisztikusabb formája a vasutas-szakszervezet munkájában fedezhető fel.* A vasutasok nemzetközi egymásrautaltsága is segíti a nemzetközi békemozgalom erősödését, fejlődését. A MÁV-nál megalakult, aktívan dolgozó békecsoportok tagjai is tisztában vannak azzal, hogy a bizalom erősítése, az egymáshoz való közeledés, a segítőkészség, a szolidaritás a mi munkaterületünknek is fontos jellemzője.

Kifejezi a békecsoportba tömörült és valamennyi vasutas békevágyát a sikeres béke vándorkiállítás, melynek helyszíne egy vasúti kocsi volt és amely bejárta az egész országot, a képeket, tablókat sok ezren tekintették meg. A Keleti pályaudvaron rendezett békeszavazás, a Ceglédre indított MÁV békevonat, a békegyűlések sorozata, a több mint száz „Béke” szocialista brigád és a többi vasutas munkája, kezdeményezései egyaránt bizonyítják: *a béke mindnyájunk közös ügye, amely életünket és jövőnket jelenti.*

B. Gy.

A CSD terve szerint

A jövő évtől Hidasnémetiig kiépül a villamos felsővezeték

A csehszlovák vasutak és a MÁV illetékesei még ez év januárban tárgyaltak a miskolc—hidasnémeti vasútvonal villamosításáról. A kelet-szlovákiai vasútvonal Kassától Csányig épült ki. A CSD és a MÁV közötti egyezmény szerint — a tervek elkészítése után — 1987—88-ban *Csánytól Hidasnémeti állomásig*, illetve annak területén építik ki a villamos felsővezetéket.

A távlati elképzelés szerint — valószínűleg a VIII. ötéves tervben — a villamos felsővezeték építésével a határállomásról haladnak majd Miskolc felé. Ehhez biztosítja az *Encsen* épülő transzformátorállomás a szükséges 25 ezer volt feszültségű áramot.

Vezérigazgató-helyettesi szemle

Május 8-án, Szombathely állomáson szemlét tartott *Szemők Béla*, a MÁV vezérigazgatójának általános helyettese, és *Csárádi János* főosztályvezető.

A szemle során bejárták a pályaudvar utasok által használt területeit, megnézték a személykocsik külső és belső állapotát, valamint a kocsimosót. Jártak az új dízelcsarnokban, és megtekintették a vágányhálózat átépítési munkálatait.

A bizottság tagjai, akiket elkísért *Kapronczai János*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője, elismeréssel nyilatkoztak a látottakról. Szombathelyen kulturált körülmények várják az utasokat. A vasutasok helytállásáról is elismeréssel nyilatkoztak.

A miskolci járműjavítóban

Harminckilenc teherkocsi terven felül

A miskolci járműjavító a közforgalmú járműpark karbantartási tervét az első negyedévben túlteljesítette. *Április végén 39 kocsit adtak terven felül kijavítva a forgalomnak.* A kohászati és más szállító vállalatok számára végzett teherkocsi-javítási munkákat is terven felül teljesítették, az első negyedévben 38, április végére pedig 47 darab közforgalmú és belső mozgatású idegen kocsikkal.

A vasúti szolgálati főnökségek számára végzett szolgáltatásokat, javításokat is megfelelően ellátták. A sárospataki üzem *33 targonca javítását végezte el.* A miskolci üzem Záhonynak 42 darab forgóvázat javított ki.

Az élőmunka hatékonysága 5 százalékkal nőtt; a feladatokat kevesebb létszámmal kellett megoldani. A túlórázást sikerült csaknem a tervezett mértékre szorítani. A kocsijavítás, -gyártás segítésére az első negyedévben 3250 óra társadalmi munkát is felhasznált a járműjavító.

Az egyenlőség és a kölcsönös előnyök alapján

ENSZ-deklaráció egy új gazdasági világrendért

Közel tizenkét éve annak, hogy az Egyesült Nemzetek Közgyűlése deklarációt és akcióprogramot fogadott el *egy új gazdasági világrend kialakítására.* A deklaráció az egyenlőség és a kölcsönös előnyök alapján a nemzetközi kapcsolatok demokratizálására szólított fel. Az ENSZ-közgyűlés által elfogadott és a nyilatkozatban rögzített állásfoglalások ellenére azonban egyik év a másik után telt el, és gyakorlatilag semmi előrehaladás nem történt e kérdésben. A tőkés világban ugyanis az igazságtalan „régi rend", amely az egyenlőtlen, a transznacionális társaságok és bankok által kikényszerített kereskedelmi cserén és nyilvánvaló diszkrimináción alapszik, rendkívül súlyos helyzetbe sodorta a fejlődő országok dolgozóit és lakóit.

Romlott a helyzet

A transznacionális társaságok és bankok széles körben kiterjesztették hatalmukat és növelték profitjukat. A szegénység és a nélkülözés tovább súlyosbodott a fejlődő országokban, *de romlott a helyzet az iparilag fejlett tőkés országokban is,* mert a transznacionális társaságok politikája tömeges munkanélküliséghez s a dolgozó tömegek jövedelmének és életszínvonalának csökkenéséhez vezetett.

A tőkés világban az új technológiák és felfedezések boldog korszaka gyakorlatilag a rabló konzorciumok és monopóliumok, a spekulánsok „boldog korszaká"-vá vált. A spekulánsok által okozott pazarlás és pusztítás a munkások és parasztok ezreit sújtja. Szinte valamennyi nyersanyag-exportáló ország a csőd szélén áll. Például a cukor kilónkénti árának 10 centes esése súlyos károkat okozott számos cukortermelő országnak. Sok ültetvényt fel kellett számolni. Napjainkban a dolgozók ezrei élnek nyomorban, akiknek léte a cukoripartól függ.

Az önfeldolgozás helyzete még rosszabb, mert a kitermelés költségei jóval a feldolgozás költségei alá zuhantak. Ugyanez a helyzet a nyersanyagtermelés más területein is.

Az exporttermékek árának jelentős csökkenése miatt a fejlődő országok veszteségeit több mint 65 milliárd dollárra becsülik 1985-ben. Fennáll annak a veszélye, hogy a kőolaj árának további csökkenése valószínűleg megkétszerezi, sőt esetleg megháromszorozza a veszteségeket.

Becslések szerint napjainkban *a fejlődő országok külföldi adóssági több mint 1000 milliárd dollárra rúgnak.* Ezek az országok kénytelenek exportjövedelmük nagy részét adósságuk törlesztésére fordítani. Még olyan olajtermelő országok is, mint *Mexikó* és *Venezuela,* képtelenek kifizetni adósságukat. Az „eladósodás válsága" logikus következménye a jelenlegi igazságtalan gazdasági rendnek, és emiatt a válság kezd katasztrofális méreteket ölteni.

Amint azt az SZVSZ tagszervezetei és más szakszervezetek is hangsúlyozták, *a jelenlegi válság nem egyetemes és nem is elkerülhetetlen.* A szocialista országok egymás közötti és a fejlődő országok egymás közötti kölcsönös gazdasági kapcsolatai szakadatlanul fejlődnek. Ezek a kapcsolatok mentesek a transznacionális társaságok és bankok által diktált hátrányos feltételektől, az államok közötti hosszú távú egyezményeken alapulnak, és biztosítják valamennyi partner számára a kölcsönös előnyöket.

Ezen túlmenően szinte mindennap egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy a transznacionális társaságok által gyakorolt egyeduralom és ellenőrzés a nemzetközi nyersanyagpiacokon óriási vagyonok megszerzésének forrása. Az esetek többségében a termékek végső értékének csupán 10, vagy a legjobb esetben 20 százaléka marad a terméket előállító országban. A többit a transznacionális vállalatok és bankok nyelik el.

Szakszervezeti javaslatok

A szakszervezetek számos javaslatot terjesztettek elő különböző nemzetközi konferenciákon, ahol a fejlődés és az új gazdasági világrend kérdéseit tárgyalták. Az elmúlt évben *Új Delhiben* és *Havannában* megtartott regionális konferencián figyelemre méltó javaslatokat terjesztettek elő, amelyek iránymutatást adtak a szakszervezeti egységakciókhoz az új gazdasági világrend érdekében. *A szakszervezetek határozottan állást foglaltak egy széles körű, nemzetközi és regionális gazdasági együttműködés mellett* és elhatárolták magukat a transznacionális vállalatok és bankok noekolonialista gazdasági kapcsolataitól.

Amint azt az ENSZ 40. közgyűlésén elfogadott — a világgazdaság biztonságáról szóló — határozat megállapítja, valamennyi ország számára hasznos volna egy szilárdabb pénzügyi, kereskedelmi és gazdasági helyzet. A Szovjetunió által a közelmúltban az ENSZ-hez benyújtott memorandum a világgazdaság biztonságáról, konkrét nemzetközi intézkedéseket sürget az új gazdasági világrend érdekében.

„A feszültség növelését és a nemzetközi problémák katonai erővel történő rendezését célzó politika képezi a legfőbb akadályt a világgazdaság és a nemzetközi gazdasági együttműködés normális fejlődésének útjában" — hangsúlyozza a Szovjetunió memoranduma. Jelenleg óriási anyagi erőforrások mennek kárba a fegyverkezési verseny gyorsítása, többek között új nukleáris fegyverek előállítása és az űr militarizálásának veszélyes terve érdekében, amelyeket a társadalmi és gazdasági fejlődés szolgálatába állítanának.

Az ember technológiai és tudományos eredményeinek katonai célokra történő felhasználása súlyosan veszélyezteti az államok gazdasági fejlődését, elsorvasztja a nemzetközi tudományos és műszaki kapcsolatokat s negatív következményekkel jár a nemzetközi kapcsolatok egészére, többek között gazdasági téren.

A memorandum kijelenti, hogy a fegyverkezési verseny megfékezése, a nukleáris és vegyi fegyverekről való lemondás és az államok katonai költségvetéseinek lényeges csökkentése a legreálisabb és legkonkrétabb eszköze annak, hogy megtalálják azokat az anyagi forrásokat, amelyek kielégíthetik a fejlődő országok társadalmi és gazdasági szükségleteit, segítségükkel rendezhetik az elmaradottság globális problémáit, megszüntethetik az éhínséget és a szegénységet, a járványokat és az analfabétizmust a föld számos térségében, és kielégíthetnék az emberiség megnövekedett energia-, nyersanyag- és élelmiszer-szükségletét.

Össze kell fogni

Nemrégiben egy amerikai szakszervezeti vezető a csillagháborús program ellen szólva kijelentette: *„Amíg a világon minden órában 100 millió dollárt költenek fegyverkezésre, vagy támogatnak katonai összecsapásokat . . . valahol a világon minden második másodpercben meghal egy gyermek rosszultápláltság vagy olyan betegségből kifolyólag, amelyből kigyógyulhatott volna . . ." „Ugyanezen idő alatt, a világ tíz első fegyvergyártója 25 százalékos profitot nyer befektetésein . . ."*

Teljesen egyértelmű, hogy ezek a fegyvergyártók azok, akik támogatják a fegyverkezési versenyt és ugyancsak ők azok, akik gátolják az új gazdasági világrend létrehozását, és érdekükben áll a „régi rend" fenntartása. Az SZVSZ Főtanácsa 36. ülésének jelentése aláhúzta, hogy a szakszervezetek által javasolt „demokratikus alternatíva" politikája csak „a néptömegek harcának fokozásával valósítható meg. Ebben a harcban egységes és közös akciókon keresztül össze kell fogni a fejlődő, az iparilag fejlett tőkés és a szocialista országok dolgozóinak és szakszervezeteinek".

Baranyai Zoltán

Kurgánból érkeztek

A közelmúltban Hajdú-Bihar megyében tartózkodó 42 tagú szovjet csoportot látott vendégül a MÁV Járműjavító Üzem MSZBT tagcsoportja. A *Kurgánból* érkezett vendégek kiemelkedő munkájuk elismeréseként jutalomból vehettek részt a magyarországi utazáson.

A járműjavító üzemben *Éles Sándor,* az MSZBT-tagcsoport ügyvezető elnöke köszöntötte a vendégeket, majd tájékoztatót hallgattak meg a gyár fejlődéstörténetéről, termelési profiljáról, a munkaverseny-mozgalomról és az MSZBT tevékenységéről. A találkozó személyes ismerkedéssel és baráti beszélgetéssel ért véget.

Zágrábban kezdte 1906-ban

A százéves Peti János köszöntése

A csurgói tanácsépület házasságkötő terme adott reprezentatív keretet ahhoz a bensőséges hangulatú ünnepséghez, amelyet *Peti János* nyugdíjas vasutas 100. születésnapja tiszteletére rendeztek május 12-én.

Volt torta, természetesen 100 szál gyertyával a tetején, soksok virág, és az asztal díszhelyén, a gyermekei körében helyet foglaló jubiláns megilletődve gyönyörködött az őt köszöntő műsoron. Óvodások énekeltek, táncoltak, verseltek; kedves kis műsorukat pedig azzal zárták, hogy egy-egy szál tulipánt adtak át az ünnepeltnek. A köszöntők szünetében a helyi zeneiskola növendékeinek hangversenye színesítette az ünnepséget.

A ritka jubileumot ünneplő idős vasutast először a csurgói társadalmi szervek vezetői köszöntötték, majd az egykori munkahely, a vasút képviseletében *Mészöly Ferenc,* a MÁV Nyugdíjigazgatóság helyettes vezetője, *Molnár László,* a Vasutas Biztosító Egyesület elnöke és *Kukovicza Árpád,* a vasutas-szakszervezet politikai munkatársa adott át pénzjutalmat Peti Jánosnak. Az idős vasutasról nem feledkeztek meg a pécsi vasútigazgatóságon sem: *Fényes József* igazgató levelét és pénzjutalmát, valamint a gyékényesi üzemfőnökség jókívánságait is átadták az ünnepségen.

János bácsi meghatottan mondott köszönetet az ünneplésért. Néhány szóban fölelevenítette emlékeit. Elmondta, hogy 1906-ban kezdte a vasúti szolgálatot Zágrábban és 1934-ben Pécsett fejezte be raktárnokként. Gyermekei közül az 1921-ben született Sándor is vasutas lett, forgalmistaként vonult nyugdíjba. János bácsi felesége 1972-ben hunyt el.

Peti János hosszú évek óta lányánál él, s azt vallja, hogy csendes nyugalomban, olvasással, egy kis sétával telnek napjai. Sajnos a látása és a hallása már nem a legjobb, azért a jókedve még nem hagyta cserben. Szívesen énekelget, sohasem unatkozik, mert a lánya valóságos „társalkodónői hálózatot" szervezett édesapja szórakoztatására.

Az ünnepségen nem maradhatott el az obligát kérdés a magas koráról. Peti János azt válaszolta, hogy a mértékletesség a legfontosabb. Az ifjú vasutasokat is erre figyelmezteti.

Klencz Tiborné

Gazdag program, tartalmas szórakozás

Nyugdíjasok klubja Záhonyban

A *záhonyi nyugdíjasklub* minden évben gazdag kulturális és szórakoztató programot kínál tagjainak. 1984. decembere óta élvezik az üzem gazdasági és társadalmi vezetőinek támogatását is. A hétfői és pénteki klubfoglalkozásokon — amelyeket a záhonyi VSC klubtermében tartanak — mindig telt ház van.

Tavaly két alkalommal is szerveztek kirándulást Miskolcra és a Szatmár megyei Beregre. Az autóbuszt az üzemigazgatóság kedvezményesen bocsátotta rendelkezésükre. Az autóbuszutakat ismeretterjesztő előadások és tréfás vetélkedők színesítették.

Nagy sikere volt az önálló kabaréesteknek is. Az énekelni, verselni tudó nyugdíjasok többször is pódiumra léptek. Vidám műsorukat bemutatták a nyíregyházi vasutas művelődési házban működő nyugdíjasklubnak, legutóbb pedig a helyi művelődési házban rendezett nőnapi ünnepségen.

Az idén a korábbinál is gazdagabb művelődési programot szervezett a klubvezetőség. *Kovács József* kultúrfelelős irányításával az első negyedévben került sor a nyíregyházi műsoros klubdélutánra és a hagyományos farsangi batyus bálra. Áprilisban négytagú csapatok részvételével rendezték a nyugdíjasok elmebajnokságát, és autóbusz-kirándulást is szerveztek Kassára. Tisza-parti randevú nevet adták a júniusban tervezett találkozónak. A nyíregyházi vasutasok nyugdíjasklubját látják vendégül.

Júliusban ismét autóbusz-kirándulás szerepel a tervükben. Nádudvarra utaznak, ahol meglátogatják többek között a híres Vörös Csillag Termelőszövetkezetet, és a településen alkotó fazekasmesterek műhelyeit is.

Csoportok utaznak majd a Szegedi Szabadtéri Játékokra; szeptemberben pedig kézimunka-kiállítást és -vásárt rendeznek az állomás kultúrvárótermében. Októberben szüreti bálon, decemberben zenés klubesten szórakozhatnak majd a nyugdíjasok.

Iván István



Nagy sikert arattak a klub zenés kabaréestjei



Hacsek és Sajó-jelenet

(A szerző felvételei)

Esténként az unokáknak mesél

Látogatóban a kilencvenesztendős Gyapai Lajosnál

Újsághír: Miskolcon, az önálló nyugdíjascsoport taggyűlésén a közelmúltban köszöntötték *Gyapai Lajos* veterán szakszervezeti tagot, aki betöltötte 90. életévét. A szakszervezeti mozgalomban hetven évig tevékenykedett.

Ebből az alkalomból ünnepséget rendeztek tiszteletére, amelyen átadták a vasutasszakszervezet díszes oklevelét — *Koszorús Ferenc* főtitkár üdvözlő soraival —, és 3000 forint jutalmat.

Amikor benyitottam Schönherz Zoltán utcai lakásának ajtaján, hellyel kínált, s büszkén mutatta az oklevelet, majd megjegyezte:

— *Mégiscsak érdemes volt annyi évig a mozgalomban dolgoznom. Nem felejtettek el.*

— Beszéljen az életéről, Lajos bácsi!

— A ma már Romániához tartozó Szatmárhegyen születtem kisparaszti családban. Heten voltunk testvérek. Engem, az általános iskola elvégzése után Debrecenbe vittek lakatos inasnak. Már akkor ott sündörögtem a munkásegylet körül, de szakszervezeti tag a Vas- és Fémmunkásoknál csak Diósgyőrben lettem, amikor mint katonát — az első világháború során — a vasgyárba vezényeltek. Tüntetések, sztrájkok követték egymást. Feleségem — aki sajnos már meghalt —, mindig mondogatta, hogy baj lesz ebből, vigyázzak magamra. Én azonban ügyeltem arra, hogy jól végezzem a munkámat, s nem tudtak belém kötni.

— Hogyan folytatódott a harc?

— *A neheze a húszas évek végén következett.* Akkor már családom is volt. Meg kellett gondolni, hogy mint bizalmi, sőt vezetőségi tag, meddig mehetek el a követelésekben. Jött a második világháború. A diósgyőri vasgyár hadiüzem lett. Évekig — ahogy mi akkoriban mondtuk —, szinte tányéraknákon lépkedtünk. A háború vége felé a németek le akarták szerelni a gyárat. Megalakult az ellenálló csoport. Nekünk, szakszervezeti aktivistáknak részünk volt abban, hogy végül nem sikerült a németek elképzelése. Az akkori harcostársaim közül már kevesen élnek.

— A felszabadulás végül megnyugvást hozott.

— Az újjáépítés volt a legfontosabb feladat. Én az ötvenes években mentem nyugdíjba, azaz, küldtek. Odatelefonáltak a munkahelyemre, s közölték, hogy holnaptól nyugdíjban vagyok. A feleségem megjegyezte: *„Jól elbántak veled, Lajos!"* Azért csak bejárogattam a munkatársakhoz, a tagságom is fenntartottam. Bíztam abban, hogy majd csak változik a helyzet. És változott is. A mai szakszervezeti mozgalmat már összse sem lehet hasonlítani az ötvenes évekével.

— Milyen az egészsége?

— *Nem panaszkodhatom, de azért már érzem a kilencven esztendő súlyát.* A portán két családi ház van. A fiam és a lányom is itt lakik. Unokák, dédunokák vesznek körül. Esténként mesélek nekik a régmúlt időkről, ifjúságomról, a harcokról . . .

Dávid József

Bensőséges ünnepségen

Édesanyák köszöntése

Szép tavaszi ünnepeink során az *anyák napja* szerényen meghúzódik. Nem nyomtatják piros betűvel a naptárban, nem kötődnek a naphoz jeles szokások, mégis: az ünneplés egyetlen munkahelyen sem marad el.

A hagyományokhoz híven, szakszervezetünk székházában sem feledkeztek meg az édesanyákról. Május 9-én, pénteken reggel már lehetett sejteni, hogy ez a nap más lesz, mint egy átlagos munkanap. Ünnepi ruhába öltözött kislányok bukkantak fel, az egyik sarokban valaki verset suttogott — készült a műsorra.

Hamarosan kiderült, hogy a Kaposvári MÁV Nevelőotthon diákjai utaztak a fővárosba, hogy egy kitűnően szerkesztett, kedvesen előadott műsorral lepjék meg a vasutas édesanyák huszonhat képviselőjét, akiket szakszervezetünk meghívott az anyák napi ünnepségre.

A bensőséges ünnepséget *dr. Juhász Zoltán,* a központi vezetőség titkára nyitotta meg. Üdvözlő szavai után *Feleki Pál* alelnök ünnepi beszédében megvallotta, hogy a kaposvári diákok után — akik többek között József Attila-verseket mondtak — nagyon nehéz közhelyek nélkül az édesanyákról szólni. Az igazi szeretetet és megbecsülést szinte lehetetlen prózában kifejezni. Sokszor egy szál virág, egy simogatás többet mond minden szónál. Ha mégis beszélni kell, akkor nem szabad kihagyni azt a gondoskodást, amelyet államunk nyújt az édesanyáknak. A gyes, illetve a gyed intézményétől kezdve a különféle, az anyai hivatást elismerő és méltányoló intézkedésekig. *A vasutas anyák helytállása külön is szót érdemel,* hiszen a vasúti munka természetéből adódik, hogy az anyák igen gyakran egyedül kénytelenek megbirkózni a gyermeknevelés felemelő, ám fáradságos feladataival. A férj utazik, s rendszerint fáradtan érkezik haza, a családban azonban rend van és nyugalom, mert az édesanyák többsége megteszi kötelességét. Mindebben pedig az a legszebb, hogy az édesanyák nem várnak jutalmat, különleges elbánást: *csupán viszontszeretetet.*



Az ünnepség résztvevőinek egy csoportja



Feleki Pál átadja a jutalmat
(Tüttő Tibor felvételei)

Szakszervezetünk alelnöke végezetül a nagycsaládosok gondjairól beszélt megértően, majd átadta az ajándékokat. A meghívott édesanyák pénzjutalomban részesültek.

A bensőséges hangulatú ünnepséget a kaposvári diákok kórusának műsora zárta.

(s)

Nem reklámszöveg, szabály:

A MÁV Nyugdíjigazgatóságon minden ügyirat fontos

A vasutas nyugdíjasok száma megközelíti a 124 ezret. A kifizetett nyugdíjak havi összege félmilliárd forint. A MÁV Nyugdíjigazgatóság dolgozói mindent megtesznek azért, hogy zökkenőmentes legyen az ellátás, a nyugdíjasok kiszolgálása.

Az ügyfélfogadási idő alatt szinte percenként nyílik a kapu. Idős emberek, feketeruhás asszonyok lépnek bizakodva az épületbe, hogy tanácsot, felvilágosítást kérjenek. Az udvaron lévő információs irodában készségesen tájékoztatják az ügyfeleket. Nem kell emiatt emeletet járni, előszobában várakozni. Naponta százan — százötvenen fordulnak itt meg.

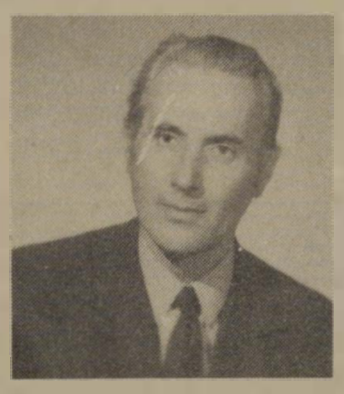
— *Nálunk minden ügyirat fontos, hiszen emberek sorsa, jó vagy rossz közérzete múlik a gyorsaságon, a pontos nyugdíjmegállapításon* — tájékoztat *Tóth Györgyné dr.* igazgató. — A hivatal munkája sokoldalú. Nehéz lenne valamennyi tevékenységünket felsorolni. Itt állapítjuk meg az öregségi, a rokkantsági és az özvegyi nyugdíjakat, a különféle járadékot, ellátást. A pénzt az OTP-n és a Magyar Nemzeti Bankon keresztül utaljuk bel- és külföldre.

— *Az ügyfelek elégedettek-e az igazgatóság munkájával?*

— Igen. Sok köszönőlevelet kaptunk a gyors és precíz ügyintézésért. A peres ügyekben jogi képviseletet is biztosítunk. Szoros kapcsolatot tartunk az állami, fővárosi és a megyei társadalombiztosítási szervekkel, a vasutas-szakszervezet vezetőivel, a nyugdíjas szervezetekkel. Természetesen néha mi is tévedünk, hibázunk. Arra törekszünk, hogy egyre kevesebbszer forduljon elő, mert a lelkiismeretes, figyelmes, felelősségteljes ügyintézés nálunk nem reklámszöveg — kötelező szabály!

Pintér Lajos

A mozgalmat nem lehet elfelejteni



Monostori József, a kazincbarcikai körzeti üzemfőnökség szb-elnöke a közelmúltban vonult nyugdíjba. Tapasztalt, sokat próbált vasutas, aki húsz évig volt a szakszervezeti bizottság tisztségviselője.

— Édesapám mozdonylakatos volt, sokat mesélt a vasutasok életéről — kezdi a visszaemlékezést. — Többször bevitt a munkahelyére. *Már gyermekkoromban elhatároztam, hogy én is követem példáját.* Csak protekcióval sikerült elhelyezkednem a MÁV-nál. Pályamunkás lettem. Még most is a fülemben cseng a csákányok ritmusa. A gépek iránt érdeklődő fiú voltam, ezért hamarosan rám bízták a pályamesteri hajtóka kezelését.

— Hogyan alakult ezután a sorsa?

— A felszabadulás után megfogadtam, hogy sokat tanulok. *Megszereztem az összes vasúti szakvizsgát,* és a forgalmi-kereskedelmi szolgálathoz mentem dolgozni. Nagyon sok beosztásban szolgáltam. Húsz évig voltam oktató tiszt. Korán bekapcsolódtam a közéleti munkába is. Voltam KISZ-titkár, pártalapszervezeti titkár és az elsők között léptem a munkásőrség kötelékébe. Egy évtizedig kiképző parancsnokként oktattam a munkásőröket.

— Milyen funkciókat töltött be a szakszervezetben?

— *Kezdetben a szakszervezeti oktatást szerveztem, vezettem, majd rám bízták az szb-elnöki teendőket is. A szakszervezeti munka szeretetére neveltem fiamat, Szilárdot is, aki szintén vasutas.* Neki adtam át a stafétabotot. Sajnos az egészségem már nem a régi, de nyugdíjasként is igyekszem segíteni egykori munkatársaimat, hiszen a mozgalmi munkát nem lehet egyik napról a másikra abbahagyni, elfelejteni . . .

K. I.

Új helyzetben, nagyobb felelősséggel

A múlt évben a szakszervezeti választásokra készülve központi vezetőségünk 1985. május 4-i ülésén határozatot hozott szakszervezetünk szervezeti felépítésének módosítására középszervi jelleggel a vasútigazgatóságok, illetve a szakági főosztályok partner szakszervezeti szerveként — a bizalmitestület és azok szakszervezeti bizottságai helyett — intézőbizottságok létrehozására.

A határozat alapján 1985. november 11-én alakult meg a 23 tagú debreceni területi intézőbizottság, melynek összetételét az alapszervezeti titkárok és az új testület függetlenített politikai munkatársai alkotják. Az intézőbizottság mellett 5 munkabizottság és 4 szakmai rétegbizottság működik.

Sajátos eszközökkel

Munkamódszerünket, munkastílusunkat az új felépítésű szervezethez kellett igazítani. Erre a munkára az intézőbizottság tagjai valamennyien alkalmasak, hiszen mint alapszervezeti titkárok szolgálati helyükön a dolgozókat foglalkoztató kérdésekről a tagság igényéről, elvárásairól ők a legtájékozottabbak. Így mozgalmi munkájukkal jelentősen tudják növelni a szakszervezeteknek az eseményekre gyakorolt hatását és élni tudnak a mindenkori lehetőségekkel. Ez nagyon fontos, mert a szakszervezeti munkában is — csak úgy, mint az élet minden területén — a szocialista építő munka minőségi jegyeit kell keresni és alkalmazni.

A vasutasok igényei kielégítésének is csak egyetlen útja van, a hatékonyabb, a jobb munka és ebben a szakszervezeteknek sajátos eszközeikkel kell részt venni. Mozgósítói kell, hogy legyünk a munkahelyi életnek, a munkaversenynek, az újítómozgalomnak, a munka- és üzemszervezésnek, a szakmai képzésnek, a termelés gazdálkodást segítő munkának. Segítenünk kell mindazt, ami előbbre viszi a személy- és áruszállítási feladatok teljesítését. Fel kell lépnünk a szervezetlenség, az anyagpazarlás, a munkafegyelem megsértése, a társadalmi tulajdon megkárosítói ellen. *Tudatosan kell törekedni és kezdeményezőleg fellépni a belső tartalékok feltárásában.*

Az intézőbizottság megalakulásától fél év telt el. Ez alatt az idő alatt hat alkalommal üléseztünk. Véleményeztük többek között a MÁV VII. ötéves tervére vonatkozó bérpolitikai, lakáspolitikai, egyen-, munka-, védőruha-, közművelődési, üdülési és sportkoncepciónkat. Állást foglaltunk az igazgatóság 1986. évi tervének szolgálati helyekre történő lebontásában. Napirendre tűztük az előszállítások szervezésének tapasztalatait, értékeltük a MÁV Kollektív Szerződés és Igazgatósági Függelékének végrehajtását, véleményeztük az új kollektív szerződés tervezetét. Egyetértési jogkörünkben eljárva tárgyaltuk az 1986. évi bérpolitikai intézkedéseket, az egyes szolgálati főnökségekre vonatkozó bérfejlesztéseket. Áttekintettük a kocsijavító műhelyek és a kocsivizsgáló szolgálat helyzetét.

Mindig felkészülten

A tárgyalt napirendek vitája minden esetben aktív volt, döntéseinket, állásfoglalásainkat a vita alapján alakítottuk ki. Messzemenő következtetéseket az intézőbizottság működéséről még korai lenne levonni, azt azonban máris tapasztaltuk, hogy az alapszervezetek titkárai felkészülten, a bizalmiak véleményét jól ismerve vesznek részt üléseinken. Meggyőződtünk arról, hogy intézőbizottságaink ülései után titkáraink rendszeresen tájékoztatják a szakszervezeti bizottság tagjait, s a bizalmiakat.

A munka- és rétegbizottságok szakszerű, véleményező, javaslattevő és kezdeményező tevékenysége jelentősen hozzájárul az intézőbizottság határozatainak kialakításához. A mozdonyvezetői, a forgalmi és kereskedelmi, valamint a pályafenntartási és biztosítóberendezési, a műszaki és értelmiségi rétegbizottságaink által az egyes foglalkozási csoportok sajátos érdekeinek szakszerű feltárása képezte a kollektív szerződésről kialakított véleményünk alapját is. E bizottságok bevonása a munkába elősegítette vezető és irányító munkánk, érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenységünk további javítását, *a tagsággal való kapcsolatunk erősödését.*

A munka- és rétegbizottságok munkája nyomán nyílik lehetőség arra, hogy az egyes rétegek, szakmák érdekeit mélyebben megismerjük, sajátos igényeiket a lehetőségekkel összhangban rangsoroljuk és elégítsük ki. Csak így lehet eredményesen képviselni, egybevetni és ütköztetni a csoport- és szakmai érdekeket.

Hatékonyabban

Az intézőbizottság jogait érvényesíteni csak az eszközök és források ismeretében lehet. *Az igent és nemet kimondani, a jogos igények kielégítését későbbre halasztani, a partner vasútigazgatóság vezetőjével ésszerű kompromisszumot kötni nagy felelősség.* Ezekben a kérdésekben meggyőződésem szerint az intézőbizottság méltó partnere tud lenni a vasút-igazgatóság vezetésének. Hatékonyabban tud fellépni, eljárni a dolgozók érdekképviseletében és védelmében, mint a korábban működő nagy létszámú területi bizalmitestület, melynek működésére számos formális vonás volt jellemző.

Az intézőbizottság hatáskörében főleg az üzemi munkahelyi demokráciával, a termeléssel, szállítással, gazdálkodással, fenntartással, szociálpolitikával, üzem- és munkaszervezéssel, üzemegészségüggyel, társadalombiztosítással és munkavédelemmel kapcsolatos feladatok tartoznak.

Mindez azonban nem jelenti azt, hogy a szervezeti, működési, káder-, kulturális, oktatási, sport-, pénzügyi és rétegpolitikai munkának csak külső szemlélője legyen az intézőbizottság.

Az szmt-kel való kapcsolat a területpolitikai munkában való részvételünk is megköveteli, hogy ezeket a feladatokat is segítsük, koordináljuk, és a szakszervezeti demokrácia fejlesztése, a bizalmimunka javítása, az alapszervezeti munka segítése is nap, mint nap része legyen a munkánknak.

Volosinovszki János,
a debreceni területi ib
titkára

Jó a családi háttér

A mátészalkai forgalmista társadalmi megbízatásai

Trencsényi János, Mátészalka állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője az édesapjától örökölte a vasút szeretetét, aki raktárnok volt. Még most is emlékszik azokra az évekre, amikor az ebédet vitte a szolgálati helyére. Apja korai halála után a Kőszegi MÁV Nevelőotthon lakója lett. Az ott töltött évek meghatározták későbbi pályaválasztását. A szegedi Vasútforgalmi Technikumban tanult tovább, majd az érettségi után Mátészalka állomáson lett forgalmi gyakornok. Később a szomszédos Nagydobos állomáson kezdte meg önálló forgalmi szolgálattevői munkáját.



— 1973-ban avattak tisztté — emlékezik. — Néhány szolgálati hely megismerése után Záhonyba kértem magam, hogy tapasztalatot szerezzek az igazi nagy pályaudvarok munkájáról is. Sikerült beilleszkednem a közösségbe, s a fiatalok hamarosan KISZ-alapszervezeti vezetőségi tagnak választottak. Nem sokkal később KISZ-titkár lettem.

— Gyors karrier.

— Valóban az — mondja nevetve a beszélgetésünknél jelen lévő felesége, Marika. — *Engem „buktatott" meg, hiszen addig én voltam a KISZ-titkár.* Még abban az évben, 1980-ban házasságot kötöttünk.

Marika is vasutas családból származik. Édesapja váltókezelőként dolgozott, a nagybátyja pedig tagja volt a záhonyi átrakó állami díjas szocialista brigádjának. A fiatal Trencsényi család — a mama kérésére — 1982-ben visszaköltözött Mátészalkára. Jánost hamarosan megválasztották főbizalminak is, hiszen a munkatársak már jól ismerték képességeit. Egy év múlva a pártalapszervezet vezetőségi tagnak kooptálta, és a szakszervezeti bizottság is tagjának választotta.

Ezen kívül tagja a vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő közgazdasági bizottságnak is.

A társadalmi megbízatások nagy részét szabad időben teljesíti. Ehhez nyugodt családi hátteret teremtett felesége, Marika.

Zsoldos Barnabás

A vasutasnap tiszteletére

Szocialista brigádok szellemi vetélkedője

Szentesen is lezajlott a két főnökség szocialista brigádjainak vetélkedője, amelyen eldőlt, hogy melyik brigádok várományosai a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésnek.

A körzeti üzemfőnökségen 35 szocialista brigádból 30 vállalkozott arra, hogy a vetélkedőn összemérve az erőket, megpályázzák a magasabb és munkahelyi szintű szocialista brigádkitüntetéseket. A távolmaradó öt brigád is ott lehetett volna termelési eredményeivel a legjobbak között, de . . .?

A munkaidő-kímélés érdekében nem tartottak selejtezőket az üzemfőnökségnél, hanem Szentesen 16, Mezőhegyesen 14 csapattal egyfordulós vetélkedőt rendeztek. A harminc csapat között a tesztlapos játék volt a döntő.



A győztes csapat válaszol a kérdésekre
(A szerző felvétele)

Első helyen Kunszentmárton állomás *Lenin* szocialista brigádja végzett, a megszerezhető 200 pontból 186 ponttal. A brigád tagjai a forgalom és a kereskedelem területén dolgoznak. Második a szentesi vontatási telep *Kandó Kálmán* szocialista brigádja. Őket követi a szentesi *Törekvés* kereskedelmi és a *Sinoros* dízellakatos brigád. Az ötödik helyet a mezőhegyesi kocsivizsgálók *Petőfi* brigádja foglalta el. Közülük került ki a vasutasnapra a MÁV Kiváló Brigádja.

A szentesi építési főnökségnél mind a 27 brigád részt vett a munkaversenyben, és közülük a termelési eredményeik alapján 11 kapott lehetőséget a főnökségi döntőben való részvételre.

A brigádok politikai és szakmai ismeretekből jól felkészültek, de az általános ismeretekben gyengébbek voltak. Lényegében az itt szerzett vagy vesztett pontok alakították ki a végső sorrendet a nagyon szoros versenyben. Az első és a negyedik helyezett csapat pontjai között mindössze 1,4 pont különbség volt. Ez azt is mutatja, hogy a négy csapat közül bármelyik lehetett volna első. ha a villámkérdésekből több pontot gyűjtött volna.

A vetélkedőn elért összesített eredmények alapján a gépállomás *Zalka Máté* szocialista brigádja lett az első 109,4 ponttal a megszerezhető 124 pontból. A brigád a vasutasnapra MÁV Kiváló Brigád kitüntetésben részesül. A második és harmadik helyezett. a gépállomási *Makarenkó* és a városföldi állami díjas *Dózsa* szocialista brigád, a Főnökség Kiváló Brigádja kitüntetést kapott. A negyedik és az ötödik helyezett gépállomási *Korvin* és a *Petőfi* hegesztő brigád a Főnökség Élenjáró Brigádja kitüntetésben részesült. A pályamunkások közül a legjobban szereplő városföldi Szabadság brigád is élenjáró kitüntetést kapott. A főnökségi döntőben részt vevő további brigádok a szocialista brigád címmel együtt brigádtagonként 500 forint jutalmat kaptak.

Befejeződött a szombathelyi körzeti üzemfőnökségen is a szocialista brigádok vetélkedője. Az új típusú versengésbe a 87 szocialista brigád közül 57 nevezett.

A vetélkedő elődöntőit *Szentgotthárdon, Körmenden, Sárváron, Répcelakon, Nagycenken, Püspökmolnáriban* és *Szombathelyen* tartották.

A legjobb 25 kollektíva a közelmúltban Szombathelyen a vasutasok Haladás Művelődési Házának a nagytermében döntötte el a végső sorrendet. Az országos előírásokon felül, valamennyi brigádnak egy fényképes vagy rajzos illusztrációval színesített szöveges tablón kellett röviden bemutatni közösségük történetét, életét. (Ezek a színvonalas munkák most az üzemfőnökség épületének a folyosóit díszítik.)

A szocialista brigádok vetélkedőjét a bérszámfejtők *Éhen Gyula* közössége nyerte a vontatási műszakiak *Baross Gábor* és a rakodógép-karbantartók *Petőfi Sándor* csapata előtt. Az első nyolc helyezett a vezérigazgatóság 120 ezer forint pénzjutalmán osztozott. Ezen felül a körzeti üzemfőnökség — saját keretéből — a 9—15. helyen végzettek között még 28 ezer forint jutalmat osztott szét.

Fogas—Sz. Jakab

Munkásőrök a Déli pályaudvaron

A parancsnok és beosztottai

Becző Árpád, a Déli pályaudvar műszaki kocsiszolgálatának művezetője aktív közéleti ember. A pártalapszervezet titkára és az I. kerületi *dr. Münich Ferenc* munkásőrzászlóalj egyik századának parancsnokhelyettese. Hétköznapjairól, pályafutásáról a munkahelyén beszélgettünk.

— A Landler Jenő Járműjavítóban kezdődött vasutas pályafutásom — emlékezik a múltra. — 1957-ben lettem ott lakatos ipari tanuló. A sikeres vizsgák után a Déli pályaudvarra jöttem alvázlakatosnak. Később elvégeztem a gépipari technikumot és a tisztképzőt. 1968-ban határoztam el, hogy munkásőr leszek. A határőrségnél voltam sorkatona, alapos kiképzést kaptam. A munkásőrségnél mindezt jól hasznosítottam. Hat évvel ezelőtt elvégeztem a Marxista—Leninista Esti Egyetemet is. Most negyvenhat éves vagyok.

Becző Árpád harminckét vasutas munkáját irányítja. Majdnem kétszáz személykocsi karbantartása a feladatuk. Gyakran a műszak után is ott marad túlórázni, vagy társadalmi munkát végezni. Két munkatársa — *Borbély Andrásné reszortos és Darvas Dénes* járműlakatos — szintén a munkásőrszázad tagja.

— Ez előnyös számunkra folytatja —, mert gyakran meg tudjuk beszélni a munkahelyen a munkásőri teendőket, a fegyveres testületben pedig sokszor szót váltunk a vasútról. Napjainkban már egyre kevesebb fiatal vállalja e fegyveres testületben való szolgálatot, mert szabadidőben inkább gmk-znak. Lakásra vagy telekre gyűjtenek.



Szolgálat közben. A fiatalabb munkásőr Becző Árpád

Becző Árpád felesége szintén vasutas. Budafok-Háros állomáson anyaggazdálkodó. A fia a Mechwart András Vasúti Szakközépiskolába jelentkezett. Lehet, hogy egyszer a fiú is követi majd apja példáját . . .

(Séra)

A HATVANAS ÉVEKTŐL

A rend önkéntes őre

A televízió népszerű Kék fény adása idején telefonok százait kell rögzíteni, sok esetben a lakosság bejelentései alapján sikerül ártalmatlanná tenni a veszélyes bűnözőket. A rendőrség munkájához sokan nyújtanak alkalmi segítséget, akadnak azonban olyan emberek is, akik rendszeresen ezt teszik. *Feleki Dénes* is ilyen ember. Különleges tulajdonságai nincsenek, csupán az különbözteti meg embertársaitól, hogy önként vállalkozott arra, hogy a rendőri munkát folyamatosan támogatja.

Amikor a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség Aszódi úti munkásszállóján megkerestem, a portáról a hőközpontba irányítottak. A véletlen azonban úgy hozta, hogy nem a munkahelyén, hanem a szálló könyvtárában találtam rá. Kiderült, hogy Feleki Dénes a vasutasszakszervezet aktivistájaként évek óta könyveket árusít a szállón, illetve nemcsak árusítja, hanem ajánlja is az olvasnivalót, mert azt tartja, hogy a könyvnél nincs nemesebb szórakozás. Gyermekkora óta nagy könyvbarát. Néhány éve a munkahelyi könyvterjesztésért SZOT-emlékplakettet kapott.

— *Az olvasó ember azt hiszem, másképpen látja a világot* — vallja Feleki Dénes —, *tudatosabban, érzékenyebben reagál az eseményekre.* Hosszú évekkel ezelőtt, amikor még a pestimrei tsz-ben dolgoztam, rendszerint hajnalban indultam munkába VII. kerületi otthonomból. Naponta villamosoztam, és egyre több rendetlenséget láttam magam körül. A szemem láttára hasogatták fel az ülések huzatait, verekedtek, szitkozódtak körülöttem az utasok. Ekkor érlelődött meg bennem, hogy valamit tenni kellene nekem is. Jelentkeztem önkéntes rendőrnek. Nem sokkal felszerelésem után éppen az említett villamoson volt a „tűzkeresztségem". Egyik hajnalban fiatal vagányok tömegverekedést provokáltak. Mondanom sem kell, az utasok is „beszálltak", a helyzet rövid idő után veszélyessé válhatott volna. Néhány bátor utas segítségével lefogtuk a hangadókat, értesítettük a rendőrséget, a garázdák hamarosan a fogdában elmélkedhettek tetfük következményeiről. Sok-sok élményemről beszélhetnék még, hiszen a 60-as évektől kezdve rendszeresen részt veszek a rendőrség munkájában, a XVIII. Kerületi Rendőrkapitányság bűnügyi önkéntes rendőri csoportvezetője vagyok.

— Mi a csoport feladata?

— Fő területünk az ifjúságvédelem; *a fiatalkorúak által elkövetett bűncselekmények felderítése, illetve az elkövetések megelőzése.* Csoportunkban a munkástól a pedagógusig minden réteg képviselve van. Ifjúságvédelmi akcióink során gyakran akadunk intézetből szökött fiatalkorúakra; olyan kamaszokra, akik rossz társaságba keveredve már elindultak a lejtőn.

Feleki Dénes kiegyensúlyozott családi életet él, feleségével két kislányukat nevelik.

— Gyakran segítek gyermekeimnek matematikában, fizikában. Nem vagyok pedagógus, de az önkéntes rendőri munka kifejlesztett bennem bizonyos pedagógiai hajlamokat. Megtanultam, hogy a kisiklott életű fiatalok hátterében rossz családi kapcsolatok, alkoholizáló szülők és hasonló anomáliák húzódnak. Ez a felismerés is segít abban, hogy példát mutassak gyermekeimnek és talán másoknak is.

Ilonka Mária

A Luganszkij brigád példája

A szombathelyi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének *Luganszkij* szocialista brigádja elnyerte az *MSZMP KB Kongresszusi Oklevelét* és a *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* címet. Ebből az alkalomból beszélgettünk a három műszakban dolgozó, motorszerelők, esztergályosok és hegesztők alkotta kollektíva tagjaival.

— Két évvel az M62-es dízelmozdonyok megjelenése után, 1970-ben alakult a brigád — mondja *Dóka János* motorszerelő, szakszervezeti bizalmi. — Névadónk a Szovjetuniónak az a városa, ahol ezek a vontatójárművek készülnek. Akkor tizenketten voltunk a birgádban, többnyire fiatalok, most tízen vagyunk. Az alapítótagok közül már csak négyen dolgoznak velünk. Az évek során sokan más beosztásba kerültek.

Horváth László brigádvezető-helyettes tagja a városi pártbizottságnak is. Nemrég végezte el a marxista—leninista egyetem szakosítóját. A munka mellett hatan végezték el a középiskolát, ketten pedig a főiskolát.

A brigád mindig élenjárt a társadalmi munkákban. 1973-tól 1980-ig patronálták például a Martos Flóra úti óvodát. Tíz éve immár — évente 600 forinttal — járulnak hozzá a szombathelyi képtár építéséhez.

— 1977-től működünk együtt a mozdony- és motorvezetők Kandó Kálmán szocialista brigádjával — jegyzi meg *Sümeg János* motorszerelő. — Ők rendszeresen elmondják nekünk észrevételeiket a mozdonyok működéséről. Ha rendellenességet tapasztalnak, mi azonnal kijavítjuk a hibát. Ennek az együttműködésnek az eredménye, hogy kevesebb gép marad „fekve" a pályán.

A kollektíva tagjai gyakran szerveznek családi kirándulásokat. Jártak már együtt Badacsonyban, Kőszegen és Sopronban is. Évente 600—800 forint értékű könyvet vásárolnak, amelyeket érdeklődési körüknek megfelelően osztanak szét maguk között.

— *A legfontosabb törekvésünk természetesen az, hogy munkánkat precízen és gyorsan végezzük* — mondja *Bohus Sándor* brigádvezető. — Egy-egy fődarabcsere alkalmával 4-5 napot takarítunk meg azáltal, hogy vasárnap is bejövünk dolgozni. Maradéktalanul teljesítettük a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny-felajánlásainkat is. A szakmai felkészültség mércéje az is, hogy évente átlag tizenhárom újítást dolgozunk ki.

Bohus Sándor birtokosa A szocialista munkaverseny győztese szovjet kitüntetésnek is. Hárman kiváló ifjú szakmunkások, nyolcan kiváló dolgozók. A brigád tulajdonosa a KISZ KB Dicsérő Oklevelének, háromszor nyerték el a MÁV és egyszer a Közlekedés Kiváló Brigádja kitüntetést.

Sz. Jakab István



Kilencen a kitüntetett Luganszkij brigádból

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.

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

Június 1-jén

Életbe lép az új menetrend



Dr. Bajusz Rezső tájékoztatóját tartja (Laczkó Ildikó felvétele)

Az új menetrend szerkesztésekor a MÁV szakemberei évről évre arra törekednek, hogy a vonatok indulását a változó utazási igényekhez igazítsák. Így történt ezúttal is. Mint azt *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója hangsúlyozta a Keleti pályaudvar Utasellátó éttermében rendezett sajtótájékoztatón, a menetrendi változtatásoknál figyelembe vették az előző menetrendi időszak tapasztalatait és az utazóközönség javaslatait. A nemzetközi forgalomban újdonság lesz az Interexpressz vonatok beállítása, ugyanakkor a belföldi forgalomban megszűnnek azok a vonatok, amelyeket csak kevesen vettek igénybe.

Interexpressz vonatok

Az európai vasutak új menetrendjüket egységesen június 1-jén léptetik életbe, és 1987. május 30-ig lesz érvényben. Az üzemviteli főosztály 8. A. menetrendi és forgalomszervezési osztálya erre a menetrendi időszakra elkészítette a Magyar Államvasutak menetrendjét. A szakszervezetek a korábbi évek utaslétszámát vették alapul, amely, úgy tűnik, 232 milliónál megállt.

A nemzetközi forgalmon belül, az SZMPSZ viszonylatban az előrejelzés szerint 2,4 százalékos utasszám-növekedéssel kell számolni. Különösen növekszik az utasok száma a nyári forgalom alatt.

A menetrendszerkesztők célja az volt, hogy a korábbi évek eredményeit és a jól bevált közlekedési gyakorlatot megőrizzék, *egyszersmind rugalmasan alkalmazkodjanak a változó utazási szokásokhoz.* Ennek megfelelően 1986-ban a személyszállító vonatok kilométerteljesítménye 1,2, átlagos terhelése pedig 1,5 százalékkal mérséklődik. Természetesen a döntést gondos előkészítés és elemzés előzte meg. A kevésbé kihasználtan közlekedő vagy egyéb okból gazdaságtalan vonatok kivonása a forgalomból nem jelent színvonal-visszaesést.

A KGST Közlekedési Bizottságának határozata szerint a nemzetközi utazások színvonalemelése érdekében a szocialista országok fővárosai között 1986—1990-ig kialakítják az „INTEREXPRESSZ" vonatok hálózatát. Ezek a vonatok csökkentett menettartammal közlekednek, melyet úgy érnek el, hogy a sebességet növelik, a határállomási tartózkodásokat pedig csökkentik. A vonatok étkező- és bisztrókocsikkal közlekednek. A szolgáltatást azzal is kívánják emelni, hogy azonos típusú kocsikból állítják ki a szerelvényeket.

Az új menetrendben INTEREXPRESSZ-ként a *Hungária* Budapest—Nyugati pályaudvar—Pozsony—Prága; a *Metropol* Budapest—Nyugati pályaudvar—Pozsony—Prága—Berlin; a *Varsovia* Budapest—Keleti pályaudvar—Pozsony—Varsó között.

A Hungária közvetlen kocsikat továbbít *Prága—Berlin* között, melyet a Bécsből Berlinbe közlekedő *Vindobona* gyorsvonat továbbít. Új megoldás, hogy a vonat közvetlen háló- és fekvőhelyes kocsikat is továbbít *Budapest—Malmő,* illetve *Belgrád—Malmő* között.

A *Metropol* Budapest—Nyugati pályaudvarról 17.05-kor indul, és ellenirányból 9 órakor érkezik Berlinből Budapest—Nyugati pályaudvarra. Az éjszakai közlekedés kedvező az utazóközönség részére, mivel Sturovo határátmenetben a vonat Budapest felől 18.05-kor, ellenkező irányból 7.45-kor érkezik a határhoz, és a vizsgálatok az utasokat nem zavarják.

A *Varsovia* Budapest—Keleti pályaudvarról 20 órakor indul, míg ellenirányból 7.50-kor érkezik. Jó megoldás, hogy a vonatpár menettartama két órával lesz rövidebb a korábbinál. Nyáron naponta, télen hetente egy alkalommal indul.

Más változásoknak is tanúi lehetünk. Ilyen, hogy a menetrendváltozástól szeptember közepéig Curtici átmenetben új vonat, a *Nesebar expressz* közlekedik Burgasba és Várnába. A Nesebar nevét ma még nem ismerik az utasok, várhatóan népszerűvé válik, hisz Budapest—Nyugatiból 12.20-kor indul, és ellenirányból 19.10-kor érkezik Budapest—Nyugatiba. Szolgáltatása színvonalát jól érzékelteti, hogy a vonatban étkező-, háló- és fekhelyes kocsik egyaránt megtalálhatók. A *Transdanubium* és a *Trakia* vonatpárok Budapest—Burgas, illetve Budapest—Várna között megszűnnek.

Lipcse—Fonyód között a *Favorit expressz* a csehszlovákiai szakaszon rövidebb útvonalon közlekedik, melynek hatására több mint három órával, ellenirányból pedig két órával lesz rövidebb a menettartam. *A vonatnak lesz egy Balatonfüredre közlekedő része is.* Ezzel az északi part is bekapcsolódik a nemzetközi forgalomba.

Éppen a rugalmas alkalmazkodás tanúsítja, hogy a szomszédos Ausztriából érkező *Lehár expresszben* közvetlen kocsijáratok indulnak Győrbe: Wien—Süd, illetve Bohuminon keresztül. E járatkocsikat Hegyeshalom—Győr, illetve Komárom—Győr között személyvonatok továbbítják.

A nyári forgalom ideje alatt a fejpályaudvarok mentesítése és forgalmának enyhítése megkíván bizonyos elvereléseket is. Így a Transdanubium és a Trakia Kőbánya—Kispesten át közlekedik. A Trakia Berlin—budapesti vonatrésze Rákospalota—Újpest—Budapest—Nyugati között külön menetként közlekedik. Kőbánya—Kispesten át közlekedik hetenként kétszer a *Mamaia* és a *Pannonia* mentesítő gyorsvonatpár is.

Újdonság, hogy télen a *Cracovia* Budapest—Keletitől Zakopánéig hetenként háromszor AcBc kocsit továbbít a síelők nagy örömére.

Belföldi közlekedés

A pályafelújítások következtében némely törzsvonalon a sebesség emelkedésével lehet számolni. A sebességcsökkentések száma pedig mérséklődik. Gondoltak a szerkesztők arra is, hogy a sebességcsökkentések ne érintsék a vonat menettartamát, ezért azok ellensúlyozására a pályák más szakaszain emelték a sebességet.

A legnagyobb gondot természetesen a pályafelújítással együttjáró menetrendi szervezési intézkedések jelentik. Így például a Keletiben, Hatvanban, a Budapest—Székesfehérvár közötti vonalon végzett pályaépítési és villamosítási munkák zavartalan végzésére már a menetrend készítésekor gondolni kellett.

A Budapest Hegyeshalom között, a Budapest—Déliből 10.25-kor induló és ellenirányból 18.50-kor érkező soproni gyorsvonatok Budapest—Hegyeshalom közötti részét megszüntették. Az arra utazók átszállással folytathatják útjukat.

A *Savaria expressz* Ajka állomáson is megáll. Szombathely—Szentgotthárd között növelték a vonatok számát, így mintegy 70 percenként lehet utazási lehetőséget találni mindkét irányba.

A *Balaton expressz* vonatpár Budapest és Keszthely között az eddiginél több helyen áll meg. Pénteki napon nem közlekedik a Budapest—Déli pályaudvarról 15.15-kor induló fonyódi gyorsvonat; továbbá a Kőbánya—Kispestről vasárnapi napokon indult balatonszemesi személyvonat. A gyakorlati tapasztalatoknak megfelelően az egyes idényvonatok a főidény elején és végén egy-egy héttel megrövidített időszakban közlekednek.

A Miskolc—Tiszai—Budapest—Keleti és Pécs között közlekedő átlósvonat menetrendje megváltozott.

Budapest—Déli pályaudvarról 12.35 órai indulással új személyvonat közlekedik Pécsig. Ezzel szemben megszűnik a Miskolcról Budapestre 8.23 órára érkező és vissza 20 órakor induló gyorsvonatpár. A Budapestről 15 órakor induló miskolci gyorsvonat szerepét pedig átveszi a pécs—miskolci közvetlen vonat.

Budapest—Keleti és Miskolc között indítanak egy távolsági személyvonatpárt, melyet Hatvanig több helyen is megállítanak. Ezzel szemben ugyanebben a viszonylatban több helyi vonatot kihasználatlanság miatt megszüntetnek.

A Sopronból Miskolcra közlekedő gyorsvonat Budapest—Keletiben az eddig 50 perc helyett 30 percet tartózkodik, és ezzel menettartama megrövidül. A kellő érdeklődés hiányában hétvégi vonatként megszűnik a Debrecen—Eger—Szilvásvárad közötti vonat. Helyette Debrecen—Eger között két pár személyvonat közlekedik szilvásváradi csatlakozással.

A menetrendváltás egyúttal a nyári forgalom nyitánya. Amikor változik az utazás szerkezete, jellege és a szolgáltatás egésze. Erre készülnek ezekben a napokban az irányítás, a vezetés, a végrehajtás dolgozói.

A MÁV IS TAGJA

Ganz—Tunézia néven vegyesvállalat alakult

Vasúti berendezések közös gyártásával és értékesítésével foglalkozó vegyesvállalat alapításáról írtak alá szerződést április közepén a Ganz-MÁVAG, valamint a MÁV vezetői az illetékes tunéziai vállalat képviselőivel.

A részvénytársasági formációban működő — *Ganz—Tunézia* nevű — vállalatot egy gabesi gyár területén hozzák létre, abból a célból, hogy vasúti kocsikat és berendezéseket gyártson a fejlődő tunéziai (SNCFT) vasút számára.

A részvénytársaság a gabesi üzemet és berendezéseit 1987. január elsejétől kezdve bérli, illetve a tényleges termelés is ekkor kezdődik.

A vegyesvállalat alapítása jó üzleti kilátásokkal kecsegtet, mivel a Ganz-MÁVAG már régebben beépült Tunéziába. Az ebből eredő előnyöket a MÁV korábban csak kevéssé tudta kihasználni, a Ganz—Tunézia RT révén viszont arra is van remény, hogy a MÁV betörjön egyes afrikai piacokra. A két magyar vállalat szakemberei ugyanis műszaki, szervezési és technológiai segítséget is nyújtanak a gyártás megindításához. *A MÁV számára ez mindenekelőtt annyit jelent, hogy mozgósítania kell az ifjú, nyelveket is beszélő szakembereit, akik Tunéziában megfelelően képviselik majd a MÁV, s ezen keresztül népgazdaságunk érdekeit.*

Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója április 21-én találkozott Zeghal úrral, az SNCFT elnök-vezérigazgatójával, amelynek során megbeszélték a legsürgősebb tennivalókat, nevezetesen azt, hogy a MÁV-tól mit vár konkrétan a tunéziai vasút. Megegyeztek abban, *hogy a MÁV elsősorban a vonalvillamosításban, a pályaépítésben és különböző rendszerek exportjával vesz részt a tunéziai vasút fejlesztésében.*

Az új vegyesvállalat igazgató tanácsában a MÁV-ot *dr. Jánosi Imre,* a vezérigazgatóság igazgatási főosztályának osztályvezetője képviseli.

VONALBAN VAGYUNK

Ismét a pécsiek győztek

A miskolci vasútigazgatóság KISZ-bizottságának kezdeményezésére május 10-én másodszor rendezték meg a „Vonalban vagyunk" elnevezésű vasutas ifjúsági vetélkedőt. Ez alkalommal is hét igazgatóság mintegy 700 fiatalja nevezett a versenybe. A zsűri — amelynek elnöke dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója volt — a vezérigazgatóság épületéből mondta be telefonon a kérdéseket.

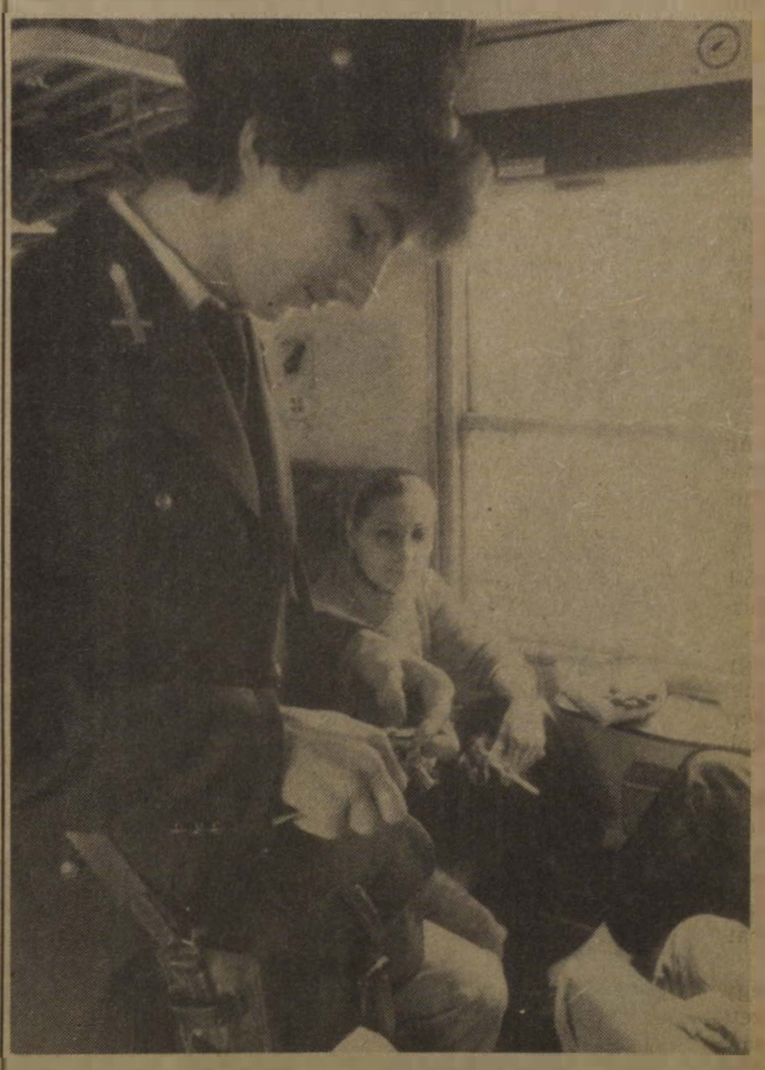
Négy elméleti és egy gyakorlati témakörből állították össze a kérdéseket. Egyebek között a versenyzőknek arra kellett feleletet adniuk, hogy melyik a legrövidebb út Battonyáról Nemesmedvesig.

A politikai feladványok a KISZ közelgő XI. kongresszusával voltak kapcsolatosak. A kulturális kérdések közül például videón bejátszott filmek részleteiből kellett a film címét, illetve a rendező nevét megmondani. A sport sem maradhatott ki a kérdésekből: a futball-világbajnokságok történetéből választottak néhányat. Gyakorlati feladványként minden csapatnak el kellett készítenie az igazgatóság épületének makettjét, illetve HO síneket és a megfelelő mozdonyokat adott időn belül.

A vetélkedőt végig izgalom és fiatalos lendület jellemezte. Végül a versenyben ismét a tavalyi győztes, a pécsi igazgatóság fiataljai vitték el a pálmát. Szombathely a második, Debrecen a harmadik, Budapest a negyedik, Szeged az ötödik, Záhony a hatodik, Miskolc csapata pedig a hetedik lett.

A csapatok közül az első három helyezettet külföldi, a többieket pedig belföldi utazással jutalmazták.

(séra)



A budapest—székesfehérvári vonalon munkában a jegyvizsgáló (Horváth Zoltán felvétele)

Pécsi siker a döntőben

Nagyvasúti villamosjármű-szerelők a Vállalat Kiváló Tanulója címért

Több mint egy évtizede nem volt a végzős nagyvasúti villamosjármű-szerelő tanulók számára szakmai-politikai verseny. A vasúti kötődés erősítése, az erkölcsi, anyagi ösztönzés segítése érdekében a MÁV Ifjúsági Bizottsága és a Vezérigazgatóság KISZ-bizottsága úgy határozott, hogy az 1985/86-os tanévben tanulmányaikat befejező nagyvasúti villamos járműszerelők részére meghirdeti a *Vállalat Kiváló Tanulója* versenyt. A versenyfelhívás eredményeként Nyíregyházán, Székesfehérvárott, Miskolcon, Békéscsabán, Dombóvárott és az Északi Járműjavító Üzemben megtartott elődöntőkön 174 harmadéves szakmunkástanuló mérte össze tudását. Közülük választották ki azokat, akik tanulmányi eredményeik, gyakorlati felkészültségük, emberi magatartásuk alapján a vállalati döntőn méltó módon képviselhették a vontatási telepeket.

Figyelmeztető jel

Az Északi Járműjavító Üzemben megtartott vállalati döntőn résztvevő 15 versenyzőnek szóbeli, írásbeli és gyakorlati feladatokat kellett megoldani. A szóbeli és írásbeli feladatok között a V—42, de leginkább a MÁV vontatójárműveinek egyik legjelentősebb részét képező V—43-as mozdonyok üzemeltetésével, a villamos vezérlési és a védelmi berendezések működésével kapcsolatos kérdések szerepeltek. Ezekre a versenyzők többnyire eredményes válaszokat adtak, ami egyben azt is mutatta, hogy a szakmunkástanulók gyakorlati felkészítése a vontatási telepeken, járműjavítókban, tanműhelyekben jó kezekben van.

Váratlanul nehéz feladat elé állította a fiatalokat a két, egyébként nem bonyolult elektromos számítási feladat. A külső gerjesztésű kompenzált egyenáramú motor üresjárati fordulatszámának és névleges áramának a kiszámítása, a háromfázisú, csillagkapcsolású motor látszólagos, valós és meddő teljesítményeinek a meghatározása, az előzetes figyelemfelhívás ellenére, *nem sikerült minden versenyzőnek.*

Figyelmeztető lehet a szakmunkástanulók, szakoktatóik, de a szakmunkásképző iskola részére is, hogy hetekkel a szakmunkásvizsga előtt *a döntő résztvevői közül heten nulla pontot kaptak a számítási feladatokra.*

Bár kisebb mértékben, de gondot okozott a fiatalok számára a társadalmi kérdések megválaszolása is. Pedig különösebb elméleti felkészültség nélkül csupán a napi sajtó-, tv-, rádióhíradások figyelemmel kísérése elegendő lett volna ahhoz, hogy a szakszervezet és a KISZ érdekvédelmi, érdekképviseleti munkájáról a szocialista országok békepolitikai törekvéseiről a fiatalok egy része felkészültebben tudjon választ adni.

Jelentős előnnyel

Színvonalas versenyzést hozott a gyakorlati feladat megoldása. Ennek során az M 63-as sorozatú mozdony szivattyúját hajtó egyenáramú motor meghatározott technológia szerinti vizsgálatát és karbantartását kellett a versenyzőknek elvégezni. Az egyenáramú motor szétszerelése, hibafelmérése, javítása, karbantartása nem okozott gondot a szakmunkástanulóknak. Sőt biztatónak tűnik a vasút számára, hogy a villanymozdonyok karbantartását, javítását végző szakmunkásgárda ilyen felkészült utánpótlással rendelkezik.

A Művelődési Minisztérium, a Közlekedési Minisztérium, a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti és Járműfenntartási Főosztálya, a Munkaügyi és Szociálpolitikai Főosztály, a Személyzeti és Oktatási Főosztály, a Vasutasok Szakszervezete és a KISZ képviselőiből álló zsűri és a szűkkörű szakmai értékelő bizottság előtt a megszerezhető 300 pontból a fiatalok több mint kétharmada — a számítási és társadalomismereti kérdéseknél említett problémák ellenére *60 százaléknál többet ért el.* Közülük is kiemelkedő teljesítményt nyújtott *Szabó Attila* pécsi versenyző, aki a számítási feladatok kivételével szinte minden kérdésre a maximális pontot kapta *és összesen 265 pontot ért el.* Ezzel jelentős előnnyel végzett az első helyen.

A pécsi vasútigazgatóság versenyzői ezúttal kitettek magukért, ugyanis a második helyezett *Récsei György is erről a területről, Nagykanizsáról érkezett a döntőre.* Ő főként a szóbeli és gyakorlati feladatok megoldásában jeleskedett és 245 pontjával a második lett. A döntő példás megrendezését biztosító Északi Járműjavítót képviselte a harmadik helyezett *Major Gyula* és az ötödik *Pálfi István*, akik az írásbelin elvesztegetett pontokkal hátrányukat a verseny végéig nem tudták behozni. Közéjük ékelődött be a negyedik helyezett nyíregyházi *Ligetfalvi Csaba*, akinek eredménye azért is említésre méltó, mert az igazgatósági elődöntőn is a harmadik helyet szerezte meg. Tehát teljesítménye végig kiegyensúlyozott volt. Csupán egypontos előnnyel került a még díjazott hatodik helyre a békéscsabai *Kondor Zoltán.*

A MÁV Vezérigazgatóság a verseny alapszabályának megfelelően, a MÁV ifjúsági alapja terhére, már az elődöntőkön helyezett versenyzők és szakoktatóik részére is anyagi megbecsülést biztosított. A most befejeződött vállalati döntő *első hat helyezettje 1000 és 2000 forint közötti díjazásban és díszoklevél jutalomban részesült.* Ennél is értékesebb a döntő résztvevői számára, hogy *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes rendelkezésének megfelelően, az első tíz helyezett a kezdő szakmunkások átlagos órabérénél 10 százalékkal, a további helyezettek 5 százalékkal magasabb bérbesorolást kapnak szolgálati helyeiken. A szakoktatók erkölcsi, anyagi megbecsülését segíti, hogy a Vállalat Kiváló Tanulója verseny döntőjén helyezett fiatalok tanműhelyi szakoktatói egységesen 1500 forint egyszeri jutalomban részesültek.

Kell az utánpótlás

Dobos Gábor, a MÁV Vezérigazgatóság személyzeti és oktatási főosztályának vezetője, a zsűri elnöke a díjak átadása előtti záróbeszédében külön kiemelte az Északi Járműjavító Üzem tanműhelyi kollektívájának gondos előkészítő munkáját, a szakmai előkészítő, szervező és bíráló bizottság részrehajlásoktól mentes, folyamatos tevékenységét. Mint a zsűri elnöke mondotta:

— Ez a verseny része annak a céltudatos nevelő munkának, amit a MÁV vezetése a szakember-utánpótlás érdekében, az átlagnál is tehetségesebb fiatalok vasúti kötődésének, a nagyvasúti villamosjármű-szerelő szakma presztízsének erősítéséért végez. S bár a Vállalat Kiváló Tanulója verseny helyezettjei, az országos szakmai versenyektől eltérően, nem kaphattak három hónappal korábban szakmunkás-bizonyítványt, azonban a verseny a közelgő szakmunkásvizsga előtt számos olyan elméleti, gyakorlati hiányosságra hívhatja fel a tanulók figyelmét, amit a szakmunkásvizsgáig még pótolni lehet.

A zsűri elnöke beszéde végén utalt arra, hogy a MÁV a nehezebb gazdasági körülmények között is folytatja a vasút villamosítását. A Vállalat Kiváló Tanulója verseny résztvevőire a villamos és dízel vontatójárműpark üzemkészségének javításában nagy feladatok várnak. Ebben a munkában a MÁV vezetése számít minden nagyvasúti villamosjármű-szerelőre, köztük a Vállalat Kiváló Tanulója minden résztvevőjére is.

Orosz Károly

FELHÍVÁS

Kedves Fiatalok!

A MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottsága felhívással fordul hozzátok a vasút emlékeinek felkutatására, helyreállítására, folyamatos karbantartására. A felhívás célja, hogy útmutatást, szervezeti keretet adjon a vasút története iránt érdeklődő, a vasutat szerető, megismerni vágyó fiatalok, KISZ-szervezetek, ifjúsági brigádok részére.

Nem szükséges bővebb magyarázat annak igazolására, hogy a magyar vasút története mennyire részét képezi az egyetemes magyar történelem utolsó két évszázadának. A vasút az első vonal lefektetésétől az egész országot behálózó közlekedési ágazattá való fejlődéséig, hosszú és igen jelentős változáson ment át. A mai nagy teljesítményű mozdonyok, száguldó expresszvonatok nem hasonlíthatók össze a vasút hőskorának technikájával. Mégis azt valljuk, hogy ezek az elmúlt kor járművei és a hozzá tartozó technikai eszközök, egyéb emlékek ma nagy értéket képviselnek, melyek többségében pénzzel nem, vagy csak részben mérhetők. Ezek az eszközök és a velük kapcsolatos információk, „históriák", történelmi adatok megőrzése minden vasutat szerető állampolgár kötelessége. Bizonyára sokan vannak olyanok, akik konkrét cselekvésre is hajlandók, annak érdekében, hogy a vasút — ezáltal apáink, nagyapáink — értékeit megőrizzék és megfelelő formában közkinccsé tegyék.

A MÁV vezetőinek irányításával, immár két éve szervezetten történik a vasutas múlt emlékeinek felkutatása, s alkalmassá tétele kiállításra, járművek esetében közlekedésre. Ezt a munkát a MÁV Vezérigazgatóság *„História bizottsága"* koordinálja. A bizottság viszonylag szűkebb körű tevékenységét szándékozunk KISZ-es kezdeményezéssel országos méretűvé szélesíteni, melyhez — a helyi KISZ-szervezeteken, ifjúsági brigádokon keresztül — minden vasutat szerető munkatársat meg akarunk nyerni.

Kezdeményezésünkkel az alábbi területeken szeretnénk eredményeket elérni:

— a vasúttal kapcsolatos minden fellelhető írásos emlékek gyűjtése (fényképek, újságcikkek, kiadványok stb.), a tárgyi emlékek (vasúti eszközök, szerszámok, berendezési tárgyak, egyenruhák stb.),

— KISZ-szervezetek, alapszervezetek, ifjúsági brigádok védnökségvállalás keretében a már kiállított tárgyak folyamatos karbantartása,

— műszaki emléknek látszó, elhanyagolt állapotban lévő járművek — vasúti kocsik, mozdonyok, egyéb sínen közlekedő eszközök — felkutatása, helyreállítása. A szükséges intézkedések megtétele, valamint az elvégzendő feladatok meghatározása érdekében egyeztetni kell a MÁV História bizottságával telefonon vagy levélben.

Levélcím: *MÁV Vezérigazgatóság História Bizottsága 1940 Budapest, Népköztársaság útja 73—75.*

A MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottsága részéről egyeztető feladatot lát el: *Holcsik Ferenc*, telefon: 01 31-44. Információkat ad továbbá: *Rimóczi Gábor*, telefon: 01 36-06, *Hujber Ottó*, telefon: 01 38-02.

A begyűjtött anyagokból helyi kiállítások rendezhetők (pl. aktuális helyi eseményekhez, évfordulók kapcsán, vasutasnapon stb.), melyre örömmel fogad meghívást a História bizottság és a MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottságának termelési munkabizottsága.

A bejelentéseket, információkat, meghívások tapasztalatait minden esetben értékeljük, és megfelelő formában visszajelezzük.

Elsősorban tanintézetek ifjúsági szervezeteinek figyelmébe ajánljuk a Közlekedési Múzeum tulajdonában lévő anyagok rendszerezésében, 1:5 és 1:10 méretarányú kocsimodellek javításában való részvétel lehetőségét.

A mozgalomban résztvevők, eredményesen tevékenykedők számára széles nyilvánosságot biztosítunk.

Meggyőződésünk, hogy akik a felhívásunkhoz csatlakoznak olyan társadalmi munkát vállalnak, melyben örömüket lelik, munkájuk közben még jobban megismerik a múlt és jelen vasútját. Ezek az ismeretek hozzájárulnak a vasút iránti szeretetünk elmélyítéséhez is.

A kiállított tárgyak egyben tanúsítják a vasutat szerető fiatalok szorgalmát, szakmai felkészültségét. Jól példázzák vasutas elődeink munkájának eredményeinek megbecsülését.

Bízva abban, hogy felhívásunk találkozik sokak eddigi törekvésével és segíti céljaink megvalósítását:

sikeres munkát kíván:

Vizsy Ferenc
MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottsága

Dr. Bajusz Rezső
MÁV vezérigazgató

A Szakma Kiváló Tanulója

A Művelődési Minisztérium, az Országos Pedagógiai Intézet Szakképzési Igazgatósága, a SZOT és a KISZ Központi Bizottsága a közlekedési tárca felügyelete alá tartozó vállalatok ipari tanulói részére is meghirdette a Szakma Kiváló Tanulója versenyt.

Ebben az évben, a tervnek megfelelően, a harmadéves dízelmozdony-szerelők részére a szolnoki járműjavító tanműhelyében tartották meg a versenyt. A versenyzők számára nagy volt a tét, az első hat helyezett szakmunkástanuló társaiknál három hónappal korábban — szakmunkásvizsga nélkül — megkapja a szakmunkásbizonyítványt. Ezen túlmenően pénzjutalomban részesülnek és a KISZ Központi Bizottsága jutalmaként külföldi utazáson vehetnek részt a győztesek.

A versenyzőknek írásban kellett számot adniok szakmai ismereteikből, az anyag- és gyártásismeret-, mechanika-, szakrajz- és matematikatudásukból. Mint az OPI, a MÁV Vezérigazgatóság, a KISZ, a Vasutasok Szakszervezete és a szolnoki házigazdák képviselőiből álló zsűri véleményéből kiderül, a fiatalok szakmai és munkavédelmi ismeretekből színvonalas válaszokat adtak. Nem így irányítástechnikából és szilárdságtanból, a versenyzők szakrajz- és matematikaismeretei jócskán elmaradtak a kívánt szinttől. Ez a zsűri szerint a szakrajz- és matematikaoktatás hiányosságaira, az általános iskolából hozott ismeretek fogyatékosságaira, s nem utolsósorban arra vezethető vissza, hogy a dízelmozdony-szerelő szakmára sem a legjobb tanulók jelentkeznek.

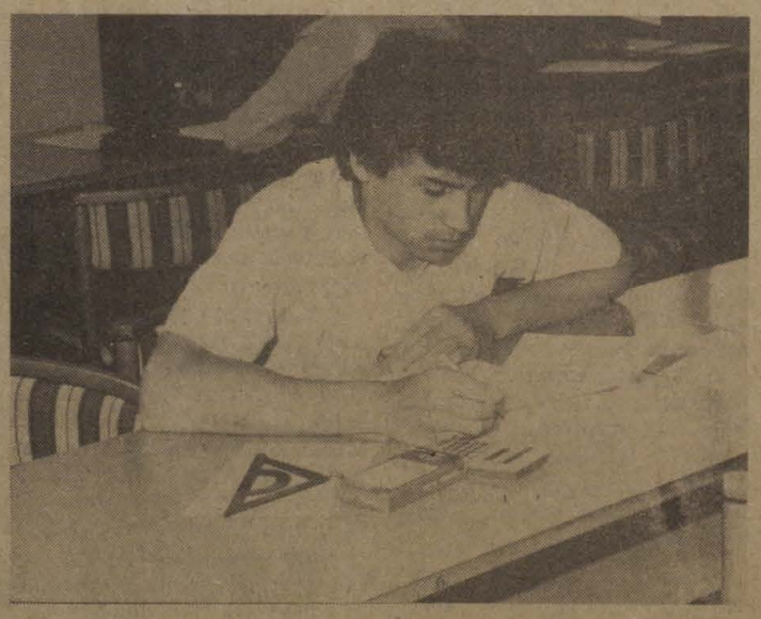
Kedvezőbbek voltak az eredmények a gyakorlati munkában, melynek során egy dízelmotor hengerfejének szerelését, a szelepek csiszolását, a szelephézag beállítását kellett a versenyzőknek elvégezni. Itt csupán a dugattyú holtponti helyzetének meghatározása okozott problémát a fiatalok számára.

A dízelmozdony-szerelők *Szakma Kiváló Tanulója* verseny győztese, a házigazda szolnoki járműjavító és a 605. Sz. Iparitanuló Intézet tanulója, *Kiss Ferenc* lett 162,5 ponttal. Második *Tóth Csaba*, a Nagykanizsai KÜF vontatási üzemegység és a helyi 406. Sz. Iparitanuló Intézet tanulója 143 ponttal. A harmadik helyen alig másfél pont előnnyel a Debreceni KÜF vontatási üzemegységének versenyzője, *Kuik Attila* végzett. A szakmunkásbizonyítványt jelentő további helyezéseken *Simon Csaba* szombathelyi, *Karakas István* szolnoki és *Kiss János* nagykanizsai versenyzők osztoztak.

A tanulókat a versenyre elkísérő szakoktatók videokészülék révén, a versenyzőkkel együtt izgulhatták végig a versenyt, amelyet színvonalasan rendezett meg a szolnoki járműjavító.

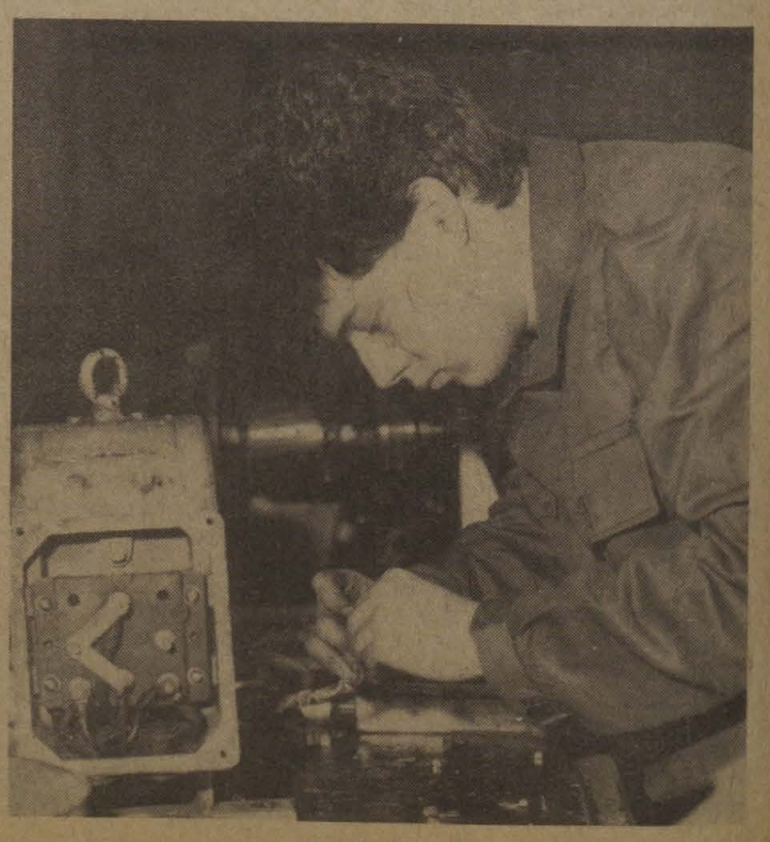
(Orosz)





Mint képeinken is látható, a harmadéves nagyvasúti villamosjármű-szerelő tanulók ideális körülmények között adhattak számot tudásukról, felkészültségükről az Északi Járműjavítóban rendezett vizsgán. Sikeresen oldották meg az elméleti és gyakorlati feladatokat.

(Tüttő Tibor felvételei)



RÉGEN MEGÉRETT A REKONSTRUKCIÓRA

Megújul a hatvani csomópont

Átépítik a vágányhálózatot, emelt szigetperonok könnyítik majd az utasok fel- és leszállását

Ha a korszerűség alapján rangsorolnánk vasúti csomópontjainkat, a hatvani bizonyosan valahol hátul kullogna. Pedig nem akármilyen forgalmú állomásról van szó; naponta 300 vonat fut át, közel ezer vasutas dolgozik itt. A csomópont réges-régen megérett a rekonstrukcióra, ám csak a legutóbbi időkben nyílt lehetőség a tényleges megújulásra.

A szakemberek, forgalmi szempontból, 1981-ben mindenre kiterjedő alapossággal megvizsgálták a hatvani csomópontot. Ekkor csatolták a miskolci igazgatósághoz. A vizsgálat során kiderült, hogy az állomás rekonstrukciója elkerülhetetlen.

Az állomás vágányhálózatát nem sokkal a háború után állították helyre. A cél akkoriban csak az lehetett, hogy minél előbb meginduljon a forgalom. Azután minden maradt a régiben. Napjainkra az állomás elegyfeldolgozó képessége elérkezett a kritikus határhoz. A legfontosabb feladat: ki kell cserélni az állomás átmenő fővágányait, hogy a Budapest—Miskolc viszonylatban 100 km/óra sebességgel haladhassanak át a vonatok.

— Jelenleg mennyi az engedélyezett áthaladási sebesség? — kérdezem Mezei Mátyás állomásfőnököt.

— *Pillanatnyilag 40 km/óra, s ez nagyon rontja az állomás átbocsátó képességét.* A vágányok geometriai elrendezése annyira kedvezőtlen, hogy egy nerőben új vágányhálózatot kell építenünk. A munkák egyébként már 1984 telén elkezdődtek. Átépítettük a VII—XII. vágányokat, új vágánykapcsolatot létesítettünk Salgótarján felől, és elkészült az új jelfogó helyiség is. A neheze azonban csak ezután következik, hiszen még hátra van az új liravágány kialakítása, amelyhez öt 150 tengelyt befogadó vágányt kell építeni. *Az utasok le- és felszállását könnyíti majd a négy emelt szigetperon és az egy emelt főperon.*

— A gyalogos felüljáró mellett nemrég még ott állt egy 327-es gőzös. A felvételi épület fűtésére, melegvíz-ellátásra használták. Már nincs rá szükség?

— Némi túlzással azt mondhatom, hogy az átépítés a gőzös eltávolításával kezdődött. Modernizáltuk a felvételi épület energiaellátását, a gőzös „nyugalomba vonulhatott". A térvilágítást is korszerűsítjük majd, *most azonban az átmenő fővágányok építése a fontosabb.* Az év végére elkészül az új I—III vágány, közvetlenül az állomás előtt.

— Az állomás biztosítóberendezései sem korszerűek — jegyzem meg.

— Nem vitatom, de erről győződjön meg a forgalmi irodában.

Györgyfi Miklós forgalmista elmondta, hogy nincs még egy ilyen nagy forgalmú állomás, ahol helyszíni kézi állítású váltókkal dolgoznának.



Katonák is segítik a pályaépítést a hatvani csomóponton

— A rekonstrukció mennyiben nehezíti a szolgálatot?

— *Sok bosszúságot, idegeskedést okoz, de ha befejeződik, sokkal könnyebb lesz a dolgom.* Én 24 éve szegődtem a vasúthoz, a tizenhatodik évet töltöm már Hatvanban, de nem tagadom, az évek során többször is eszembe villant, hogy veszem a kalapomat, és továbbállok. Máskor meg azt gondoltam, hogy mennyivel jobb lenne egy kisebb állomáson szolgálni. Egyik gondolat sem valósult meg. Maradtam, és most már maradok is. Kivárom, amíg fölszerelik az ID—70-es berendezést.

Farkas István vonatmenesztő-térfelvigyázó is nagyon várja ezt a pillanatot.

— Hortról járok be immáron 14 éve — mondja. — Úgy ismerem az állomást, mint a tenyeremet. Sokszor adódtak „meleg" helyzetek, a felújítás is nagy terheket ró ránk, de úgy vélem, érdemes kivárni a végét. *Ha már a rosszban kitartottam, a jót csak megvárom . .*

— Még csak alig egy esztendeje dolgozom itt — veszi át a szót Farkas István „tanítványa", *Horváth József* váltókezelő —, de máris nagyon sokat tanultam. Abban biztos vagyok, hogy a későbbiek során, amikor az állomás felújítása befejeződik, hasznomra lesz, hogy a szakmát éppen Hatvanban kezdtem. Mert aki itt helytáll, az másutt is jelesre vizsgázik.

— Ha néhány év múlva ismét erre járok: itt fogom találni?

— Az biztos, hogy vasutas leszek, de az már nem, hogy váltókezelő. Tanulni szeretnék. A forgalmi szolgálattevő beosztásra pályázom.

Az állomásfőnök szeme felcsillant az iménti vallomásra.



Még a fiatalokat is próbára teszi a hagyományos kézi váltóállítás

Nem csoda, hogy rögtön az utánpótlás kérdését hozza szóba.

— A helyi, Széchenyi nevét viselő vasútforgalmi szakközépiskola vezetőivel jó kapcsolatban vagyunk. Megbeszéltük velük, hogy az órák egy részét az állomáson tartjuk majd. Úgy vélem, hatásosabb, ha a vasutat az iskolapadnál „működés" közben tanulmányozzák a diákok.

— Nem félnek attól, hogy egy-egy jó szemű diák mást is megfigyel majd? Az elavult berendezéseket, a nem ritka forgalmi anomáliákat?

— Fennáll ez a veszély, ha ugyan az. A mai srácokat már nem lehet „etetni", hazugságokkal traktálni. *Ismerjék meg a vasutat olyannak, amilyen.* Tudják meg, hogy még a legmodernebb vasút sem azt jelenti, hogy időnként beszólunk a telefonba, megnyomunk egy gombot, és minden magától megy, mint a lélegzetvétel . . .

Nem árt a technika, ez természetes, de a jó vasutas mostoha feltételek közepette is tud dolgozni. Példa erre Hatvan.

Sárközi Gábor



Eltakarítják a bontásból származó törmeléket

(Horváth Zoltán felvételei)

Egy miniszteri elismerés és ami mögötte van

Nyíregyházán kevés árutonnával, de sok kocsival dolgoznak

A Nyíregyházi Körzeti Üzemfőnökséghez 300 km hosszú vonalrész tartozik. Harmincnyolc áru- és személyforgalomra egyaránt berendezett szolgálati helyen 2567 vasutas dolgozik, kettőszázhetvennel kevesebb a szükségesnél. A hiány elsősorban a kulcsfontosságú munkakörökben mutatkozik, mozdonyvezetőből például 33, vonatvezetőből 56, jegyvizsgálóból 50, fékezőből 47 kellene ahhoz, hogy az utazószemélyzetre nehezedő terhelés számottevően csökkenhessen. Pedig emellett még a budapesti rendezőpályaudvarokat is kisegítik kocsirendezőkkel, vonatvezetőkkel.

Nyomasztó gond az elavultság

Az üzemfőnökség legjelentősebb állomása Nyíregyháza, ahol egy nap alatt 220-240 személy- és tehervonat érkezését-indulását készítik elő. Fontosságát kiemeli az a tény, hogy Záhonytól az ország belseje felé haladva ez az első nagyobb elegyrendező állomás. Ez persze nem kizárólagos előny. Gyakori a Záhonyba tartó elegy korlátozása, ilyenkor hatalmas kocsimennyiség képes feltorlódni Nyíregyházán, lehetetlenné téve más rendeltetésű vonatok összeállítását, megnehezítve a napi hetven iparvágány-kiszolgáló menet rendes közlekedtetését. Az egyetlen megoldás: *a záhonyi vonatokat elhelyezik valamelyik közbülső állomáson — feltéve, ha akad még szabad vágány . . .*

Az elismerések értékét nagyban emeli, hogy a munkát milyen körülmények között végzik. A létszámhiányon túl *nyomasztó gond Nyíregyháza csomópont elavultsága.* Az 1964-ben átadott biztosítóberendezés a szakemberek szerint sem bírja sokáig a megnövekedett forgalmat. Esős időben állandó az üzemzavar, lelassul a tolatás, a közlekedés, nehezíti a forgalom zavartalan lebonyolítását, hogy nincs külön rendező és személypályaudvar. Utóbbi különösen nagy problémát jelent A személyvonatokat az állomás első hat vágányára fogadják, *magasított peron egyik mellett sincs kiépítve.* Az átmenő vonatok ugyancsak a „személyvágányokon" közlekednek, az utasokra nézve állandó veszélyhelyzetet teremtve. Nyíregyházára öt irányból érkeznek a vonatok, naponta mintegy negyvenezer ember fordul meg az állomáson. A szolgálati vezetők nem titkolják, hogy a szerencsének sok köze van ahhoz, hogy nem történt mindeddig jelentősebb baleset.

A napi negyvenezer körüli utasforgalom különleges követelményeket támaszt a kocsik tisztaságát illetően. Mivel tisztítóvágány nem áll rendelkezésre, hiányzik minden egyéb technikai felszerelés, *primitív körülmények között történik a kocsik vízzel való feltöltése.* Az utasokat azonban mitsem érdeklik a körülmények, és nekik is igazuk van, amikor tiszta kocsiban akarnak eljutni úticéljukhoz.

A vontatási üzemegység az ország legnagyobb „fűtőházai" közé tartozik 900 körüli létszámmal, dízel- és villamos mozdonyparkkal, javítóbázissal. A mozdonyvezetőknél mutatkozó hiány mellett külön gond a gépek alkatrésszel való ellátottsága, ami sokat ront az üzemkészségen és a vontatási teljesítményeken.

Nincs már baj a rakodással

Nyíregyházán kiemelt feladatként kezelik az idegen kocsik tartózkodásának minimális időre való csökkentését, a kezeléseket soron kívül végzik. Ha idegen kocsi kiürül, a tartalék félóra leforgása alatt besorozza valamelyik megfelelő vonatba. Sikerült személyes jó kapcsolatok kialakítása révén elérniük, hogy a rakodó vállalatoknak se legyen mindegy, hogy idegen vagy MÁV-kocsi érkezik a részükre. *Nincs már nagyobb baj a szombat-vasárnapi rakodásokkal sem.*

Nyíregyházának egyébként sajátossága, hogy kevés árutonnával, sok kocsival dolgozik, hiszen a földadások jelentős részét a papíripar, valamint a perlitüzem termékei képviselik, de a hungarocell sem tartozik a nehéz fajsúlyú áruk közé. Ezekből legfeljebb 5 tonnát lehet berakni.

Néhány adat az 1985-ös évből. A személyvonati menetrendszerűség 99,73, a tehervonatoké 83,01 százalék. Külön foglalkoznak és naponként értékelik a kötöttfordás vonatokat, amelyek teljesítménye 80 százalék körül mozog.

Az üzemfőnökség gondjai közé tartozik a sok munkát igénylő, de kevés pénzt hozó kisvasút, amely a tömeges méretű igénybevétel ellenére is ráfizetéses, teherforgalma elenyésző. A Balsáig, Dombrádig húzódó keskeny nyomközű hálózat feje fölül — ami a megszüntetést illeti — elvonultak a viharfelhők, ám a pálya, a gördülő- és vonóeszközök elavultak, a felújításuk a jövőre nézve elengedhetetlen.

Megérdemelték az elismerést

Javult az üzemfőnökség fegyelmi helyzete is. Míg 1984-ben 300 fegyelmit adtak ki, 1985-ben „mindössze" 241-szer kellett fegyelmileg eljárni. A fő fegyelmi vétségek a klasszikus kategóriába tartoznak: társadalmi tulajdon elleni vétség, ittasság . . Ezek miatt 27 embert kellett elbocsátani A tárgyi balesetek száma évek óta nem emelkedik, s a személyi baleseti helyzetet jellemzi, hogy tavaly sem csonkulásos, sem halálos baleset nem volt.

— *Egyáltalán nem vagyunk kedvezőbb helyzetben, mint a környező üzemfőnökségek, sőt mindent összevetve nehezebb körülmények közot kell naponta helytállnunk* — mondja az önkritikus elemzés után *Máté József* üzemviteli üzemfőnökhelyettes. — Ennek alapján azt hiszem, megérdemelten kaptuk a közlekedési miniszter elismerő oklevelét. Ez persze nem azt jelenti, hogy elégedetten ülünk a babérokon, tudjuk, látjuk, hogy tennivaló, javítanivaló akad még bőven, ez határozza meg a következő időszak feladatait is.

G. T. Z.

ÚJÍTÓMOZGALOM

Átadták a Kiváló Feltaláló és a Kiváló Újító kitüntetéseket

Az újítómozgalom demokratizmusát szolgálta ez évben az a kezdeményezés, hogy a *Kiváló Feltaláló* és *Kiváló Újító* kitüntetések átadása ne központi ünnepség keretében, hanem decentralizáltan történjen. Ezt a döntést alapvetően azért hozták, hogy a kitüntetettek erkölcsi elismerése, népszerűsítése azon a szakvonali területen és közösségben történjen, ahol szellemi alkotásaikat létrehozták. A kitüntetéseket azok a vezetők adják át, akik egyébként is irányítják a dolgozók munkáját. Az ünnepélyes átadást 25 szolgálati helyen, vasút-igazgatóságokon, építési főnökségeken, ipari és járműjavító üzemekben, május 1-je megünneplésével összekapcsolva szervezték meg.

Valamennyi esetben a szakvonali vezetők értékelték területükön az újítómozgalom elmúlt évi eredményeit, ismertették a fennálló problémákat.

A 10/1983. (V. 12.) MT rendelet 14. § (2), valamint a 7001/1983. (Sz. K. 6.) OT—SZOT számú együttes irányelvek alapján a közlekedési miniszter, az OTH elnöke és a Szakszervezetek Országos Tanácsa egyetértésével *Kiváló Feltaláló kitüntetésben egy, Kiváló Újító kitüntetésben 132 vasutas részesült.*

A kitüntetettek a különböző elismeréseket a gazdasági eredmény, a kifizetett újítási díj, a rendszeres újítói tevékenység alapján nyerték el.

Összesen 133 vasutas részesült erkölcsi és a Vasúti Újítási Szabályzatban rögzített elismerésben.

A vasúti újítómozgalom 1985-ben elért eredményeit értékelve kell megemlíteni, hogy az újítási rendeletben 1983-ban megjelent változások országos viszonylatban a várt kedvező hatást nem érték el. Oka, hogy az elbírálók a jogszabályi lehetőséggel nem megfelelően élnek. Ennek ellenére az újítómozgalom számszerűsíthető eredményei nem csökkentek. Bizonyítja ezt, hogy 1985-ben a Közlekedési Minisztérium vállalatai között meghirdetett újítási, találmányi versenyben a MÁV — mint legnagyobb önálló vállalat — az A kategóriában I. helyezést ért el. Íme a számok:

	1984	1985	1985/84
Benyújtott újítási javaslatok száma	8 618	8 926	104%
Bevezetésre elfogadott javaslatok száma	4 654	4 842	104%
Bevezetett újítási javaslatok száma	4 639	4 915	106%
Vállalati gazdasági eredmény (E Ft)	179 908	205 514	114%

A fentiek alapján az újítások díjazására több mint 14 millió forintot fizetett ki a MÁV.

Az újítási rendelet és a *Vasúti Újítási Szabályzat* arra ösztönöz, hogy a kalkulálható, számszerűsíthető hasznot hozó újítási javaslatok kapjanak „zöld utat" és ezeket a javaslatokat mielőbb valósítsák meg. Itt még sok a tennivaló, mivel vasúti szinten a kalkulálható alapon elbírált és díjazott javaslatok száma csak 15 százalékot ért el.

Angyalföldi hétköznapok

Budapest-Angyalföld állomás a bal parti körvasút kezdőpontja. A tiszti tanfolyam vidéki hallgatói számára itt nehezen megismerhető az elágazások, kiágazások, összekötő vágányok és rendezői kapcsolatok sora.

Angyalföldtől két kilométerre az Északi összekötő vasúti híd íveli át a Dunát. A szomszéd állomás Óbuda, már a jobb parti körvasúti állomásnak számít. Mindkét állomás az esztergomi vonal középállomása. Személyvonat érkezik, elszomorítóan kevés utassal. Az állomásban sincs utasmozgás.

— Ez így van ebben az időszakban — mondja *Bolla Lászlóné* állomásfőnök. — De elegyünk sincs. A Volán is panaszkodik, hogy nincs áruja.

Akár a feltúrt pesti utcákon

Bolláné állomásbejárásra indul. Elkísérem. Az egyes őrhelyhez vezető rakodótéren nyoma sincs a rakodásnak. A hetedik vágánynál ágyazatot cseréltek. A talaj egyenetlen, balesetveszélyes, ezért nem is használják.

— Mit mondanak a műszakiak?

— *Decemberben azt, hogy fagyban nem lehet dolgozni. Most meg, hogy fontosabb munkák is vannak.* Én meg állandóan arra figyelmeztetem az embereket, hogy óvják egymást. De a botlás veszélye fennáll.

Megyünk tovább. A kitérőcsoportoknál talpfahalmaz. Talpfát cserélve hagyták ott. Amott mély árok és földkúpok. A fénysorompó előmunkái. Hetek óta mozdulatlan minden. Akár a feltúrt pesti utcákon.

Az őrhely, ahova érkezünk kicsiny, kopott és sivár. *Siklósi Ferenc* „váltókezelő" feláll és tiszteleg. A váltókezelő valójában nem is az, hanem forgalmi szolgálattevő. Mert nincs, aki váltót állítson. Az állomás két végéhez néha csak egy váltókezelő jut.

— És ilyenkor?

— Ilyenkor?! Átmegy egyik oldalról a másikra. Vagy jobbik esetben a külsős forgalmi szolgálattevő állítja és gondozza a váltókat — mondja természetes hangsúllyal.

Siklósi Ferenc egyébként havonta többször is „beugrik" váltókezelőnek.

Az állapotok egyre rosszabbak. Fénykorában ennek az állomásnak 146 dolgozója volt. Ma a létszámmegszabása 90, és vannak negyvenhatan.

— Igen! Ez egy külön világ — mondja meglepődésemet látva. — Itt kell élni, hogy az ember megértsen mindent.

Pedig Angyalföld nem akármilyen állomás. A tizenkét vágányon kívül még kiszolgálnak 11 iparvágányt is. Egyfős tolatócsapattal indulnak a menetek. A kerület gyáróriásai, a Láng Gépgyár, az Újpesti Erőmű, az Angyalföldi Erőmű, a Chinoin Gyógyszerárugyár,' a Csavargyár ipari komplexumai ott vannak a háttérben. Sok alapanyag érkezik: *acéláru, szén, vaslemez, olaj, félkész- és késztermék indul vasúton.* A Magyar Hajó- és Darugyár portáldarukat, a Chinoin gyógyszerféleségeket, növényvédő szereket indít szocialista és tőkés relációba egyaránt.

Iparmenetek menetrendszerűen

— Kik szolgálják ki az üzemeket?

— *Mi! Naponta három menettel. Mégpedig megközelítően menetrendszerűen.*

Az iparmenetek élénk forgalmú utcákat kereszteznek. A sorompókat két öreg nyugdíjas csukja, nyitja. Ha nincsenek, akkor megáll a menet és a külsős teszi ugyanezt, mert ő a meneteknél a vonatvezető is. És így közlekednek Vizafogóra is, ahova csak lépésben jutnak el a menetek.

— Nincs rádiónk a tolatáshoz! De legalább az utasítást adó hangosbemondónk lenne, hogy a kihúzott kocsisoroknál szót értenének a tolatók — mondja minden elkeseredettség nélkül.

— 1985-ben 30 százalékkal több volt a fuvarjuk, mint a bázisévben. Hogy érték el?

— Elmentünk a vállalatokhoz. Kértük, hogy szállítassanak velünk. *A Chinoin, amely korábban kamionra állt át, visszatért a vasúthoz.* Meghívtuk a szállítási osztályvezetőket. A Hajdú Megyei Építőipari Vállalat 90 ezer tonnát azért rakott vagonokba, mert vállaltuk, hogy a „roggyant" vizafogói vágányokon is kiszolgáljuk őket. Az építkezés helyszínén rakodtak ki. És a fordavonatokat visszaútban is megrakták áruval.

Az idegen kocsikat Fradiba kellene irányítani. De 72 óra is eltelik, míg gépet kapnak. Elküldik Dorogon át. A 42.20 órás bázissal szemben 32.20 órás így a teljesítés. Gyakorlatilag minden kocsin nyertek 10 órát. És ez valutával jár! Ebben a törekvésükben a Volán is segíti őket, mert a kirakásnál először ezeket a kocsikat üríti ki.

Kötöttfordás tehervonatok

Az üzemviteli viszonyok is javultak. A kötöttfordás vonatok rendszeressé váltak. Dorog és Rákosrendező között öt pár, Angyalföld és Piliscsaba között másik két pár hozza-viszi az elegyet.

— Rendben adják az elemzéseket?

— *Igen! Ma már minden vonat előtt jönnek az elemzések. Így előre tudjuk, hogy mi fut a vonatokban.*

Az idén 65 ezer tonnát kell megrakni Angyalföldnek. Késztermékből, gyógyszerből, gépekből. Sok ez! Még akkor is, ha látszólag kevés. Mert ide az érkeztetés a jellemzőbb.

— Győzik a munkát?

— Van négy szocialista brigádunk — mondja a főnökaszszony. — A kereskedelmieket *Dékány Imréné* részlegvezető, a forgalmiakat *Gombkötő László, Kukor Ferenc* és *Szabó József* vezeti.

Vraja János a helyettese. A kereskedelmi helyettes *Hárs István*. És ezzel teljes a stáb.

Személyvonat érkezik a Nyugati pályaudvarról. A kocsik tiszták, de a vonatról hiányzik az iránytábla. Sajnos hiányoznak az utasok is, akik le- és felszálltak volna . . .

Szabó Béla

Örömök és gondok Kelebián

A felvételi épület környékén még érződik a friss vakolat- és festékillat. Lassan befejezéséhez közeledik a két éve tartó felújítás, az itt dolgozók nem kis megkönnyebbülésére. A főnöki irodát viszont éppen most meszelik, ezért a kormányzati váróban ülünk le beszélgetni *Asztalos Sándor* állomásfőnökkel.

— Ki volt a legmagasabb rangú állami vezető, aki Kelebián megfordult? — kérdezem bevezetőképpen.

— *Az állomáson Tító elnök. Ez a váróterem nemrégiben készült el, itt a magyar miniszterelnök töltött tavaly rövid időt.*

Veszteglő vagonok

— Kelebia nem tartozik a nagy határállomásaink közé, teherforgalma azonban jelentős. Hogyan boldogulnak a tranzittal?

— *Nehezen, mivel Kelebiára — akár a többi határállomásra — időnként igen nagy nyomás nehezedik.* A negyedévek végén, az év végén szállítási csúcsok jelentkeznek. Nyolcvanhat első negyedévében emiatt nyolc-tíz, esetenként tizenkét vonatot kellett naponta valamelyik „belső" állomáson félreállítani, mert nem tudtunk fogadni. Kelebia és Szabadka ki- és belépő elegy tekintetében ezerezerötven kocsit képes feldolgozni huszonnégy óra alatt, csúcsidőben, amikor telítődnek az állomások ez a szám jó ha a kilencszázat eléri. Az is igaz viszont, hogy mindez elsősorban a jugoszlávok fogadási készségén múlik, de nyilván nekik is megvannak a maguk problémái. Valószínűleg javulni fog a helyzet, ha elkészül Szabadkán a közös határállomás.

— Minden határállomáson problémát jelent a belföldi feladóállomások nagyvonalúsága, amellyel az exportberakásokat kezelik. Kelebia hogy áll ezzel?

— Ezt mi is érezzük, és naponta bosszankodunk miatta. Itt vannak mindjárt a záhonyi megrakások, fuvarlevél-kiállítások. *Ma száztíz föltartóztatott kocsi áll rakományigazításra, átrakásra, számadásra és különböző hatósági bizonyítványokra várva.* Jelentős az élőállat-szállítás, hetente változó mennyiségben negyven-százhúsz kocsi. Itt is elkelne egy kis odafigyelés a belföldi feladók részéről. Utasítás írja elő, hogy az ajtókat nyitva kell hagyni, s legalább harminc centiméter magasságú deszkát kell a nyílásban elhelyezni. Erre odateszneknek tíz-tizenöt centiset, a jugoszlávok pedig megtagadják az átvételt. *A közbeeső rendezőpályaudvarokon rendre elvesznek a fuvarlevelek, napi átlagban három kocsi várakozik emiatt.* Érdekes módon ünnepekkor hihetetlenül megszaporodik az eltűnt fuvarlevelek száma. Húsvétkor harmincöt kocsit nem tudtunk emiatt átküldeni.

Méz és műtrágya

Amíg az állomásfőnök a nem éppen szívderítő tényeket közli, hevenyészett számításba kezdek. Körülbelül tizenöt határállomásunk van, akkor az ünnepek táján tizenötször harmincöt. Ez nem kevés. Igen ám, de van még többszáz belföldi állomás is, ahol ilyenformán ezres tételekben vesztegelnek a vagonok, nemcsak, hogy hasznot nem hajtva, de idegen kocsik esetében óriási kocsiálláspénzzel terhelve a vasutat. Most már egyáltalán nem tartom túlzásnak azt a példát, amely szerint egy-egy több hétig a „parajosban" várakozó idegen kocsi rakományostól nem ér annyit, amennyit túltartózkodásáért fizetni kell.

— Tegnap érkezett Kelebiára hét vagon méz, amely az előzetes átvétel után ki is ment Szabadkára. Ott belülről is megvizsgálták a rakományt, *majd úgy ahogy volt visszautasították az egészet, mert a kocsik műtrágyával szennyezettek voltak.* Fölmerült egyszer a plusz vontatási költség, mivel haza kellett hoznunk a hét kocsit. A dobozokat át kell rakni, hogy a takarítást el lehessen végezni. Jöjjön, érdemes megnézni.

Kiballagunk a raktári vágányhoz. A kocsik többségét már kisöpörték. Amelyiket még nem, ott a műtrágyán túl feltűnnek a minden elképzelést nélkülöző rakodás nyomai, egymás hegyére, hátára dobált kartonok. Ami még jobban megdöbbent: *a hét kocsiból három félig van csak megrakva . . .* Szakértői becslés szerint ez a rakomány négy, négytengelyes kocsiba bőven elfért volna.

Valamit tenni kell!

— A visszatartott kocsik más okból is bonyodalmat okoznak — folytatja az állomásfőnök. — Az állomás kicsi, bár van három csonkavágányunk, de száztíz kocsi nem fér el rajtuk, tárolás céljára forgalmi vágányokat is le kell kötnünk. *Én jó ötletnek tartanám, ha a föltartóztatásból eredő plusszköltségeket vissza lehetne terhelni a mulasztást elkövető feladókra.* Tudom nem könnyű kibogozni, hogy esetenként nem valamelyik közbülső állomás lelkiismeretét terheli-e a határállomáson lecsapódó hiányosság, tolatásból, gurításból eredő sérülés, fuvarokmány elvesztése és hasonlók. Egy azonban nyilvánvaló: *valamit tenni kell, mert ez így tovább nem mehet . . .*

gerecsei

Vándormadarakra nincs szükség

Látogatás a központi munkaerő-felvételi irodában

A Keleti pályaudvar cinkotai kapujánál lévő központi munkaerő-felvételi irodában udvariasan fogadják az érdeklődőket. Az iroda vezetője, *Kocsis Imréné* készségesen ad felvilágosítást a munkára jelentkezőknek, olykor azonban kénytelen nemet is mondani. Ottjártamkor megfigyelhettem egy ilyen esetet. A jelentkező, lehetett vagy 40-45 éves, olyan munkakönyvet adott át, ami nem hivatalos irathoz, inkább nagyapáink elnyűtt bibliájához volt hasonlatos . . . Nem számoltam meg a bejegyzett munkahelyeket, mindenesetre sok volt, és a jelentkező ábrázata sem volt éppen bizalomgerjesztő.

— *Kell a munkaerő* — magyarázta Kocsisné —, *de vándormadarakra nincs szükségünk.* Az ilyen típusú emberekkel a MÁV csak ráfizethet, hiszen mire megismernék a vasút sajátos munkakörülményeit, már továbbállnak.

— És akik komolyan gondolják a vasúti munkát?

— Minden jelentkező kap egy szép kiállítású pályaválasztási tájékoztatót (a Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó gondozásában jelent meg), amiből a legfontosabb tudnivalókat megismerhetik. Mi intézzük a pályaalkalmassági vizsgára küldés adminisztrációját akkor, ha a jelentkező valamelyik kulcsfontosságú munkakörben (kocsirendező, sarus, váltókezelő stb.) kíván elhelyezkedni. *A körzeti üzemfőnökségek rendszeresen tájékoztatnak bennünket munkaerőigényükről,* s irodánk ez alapján tudja irányítani az új felvételiseket. Irodánkon kívül a Nyugatiban, Ferencvárosban, Cegléden, Győrben, Komáromban és Székesfehérváron működik még kirendeltségünk. A vidéki irodák munkatársai rendszeresen ellátogatnak a területükön lévő iskolákba, előadásokat tartanak, toboroznak. Tavaly 175 általános, 48 középiskolát és 30 szakmunkásképző intézetet, valamint két katonai alakulatot kerestek fel. Az eredmény még nem ismeretes, de bizakodunk, hogy nem volt hiábavaló.

— Terveik?

— Tárgyalunk a Magyar Televízió kereskedelmi igazgatóságával. Egy videofilmet szeretnénk készíttetni velük, elképzelésünk szerint négy, jellegzetesen vasúti munkakört mutatna be a film vonzóan, de a munka nehézségeit sem elleplezve. A reklámok, illetve a pályaválasztási tájékoztatók általában sikeresek, hiszen ezek nyomán például idén március 31-ig 1956-an jelentkeztek. A budapesti igazgatóság területén végül 1853 jelentkezőt alkalmaztak, ebből 437-en az említett kulcsfontosságú munkakörök valamelyikét foglalták el. Sajnos, a létszámhiány mégsem enyhült, mert sok a kilépő is.

R. K. I.



Akár a gőzösök . . .
(Kesztyűs Ferenc karikatúrája)

Ceglédi kocsitakarítók

A kulturált utazásért

Akik vonaton utaznak, szinte természetesnek veszik, hogy a kocsik utastere, mellékhelyiségei tiszták legyenek, hogy az ablakokon ki tudjanak látni, hogy a hulladéktárolót valaki időben kitakarítsa. Milyen önző néha az utazóközönség, hiszen jólesik a tiszta kocsiba beülni, de a kocsitakarítókat mégis lebecsüli a közvélemény.

Olykor nemcsak az utasok, hanem a vasutasok sem értékelik a takarítók munkáját, s ezt éreztetik is velük. A minap Cegléden szálltam fel az egyik Pest felé induló személyvonat első kocsijába. Az ajtók nyitva voltak, s három takarítónő végezte dolgát a szolgálati szakaszban. Aztán, amikor egyikük arra kérte az éppen ott üldögélő jegyvizsgálót, hogy emelje fel a lábát, mert ki akarja seperni az ülések alól a szemetet, így válaszolt:

— *Hajolj le jobban, seperd ki úgy! Te vagy a takarító!*

Meglepődtem férfitársam megjegyzésén, aztán amikor hallottam, hogy a fiatalasszonyok nem hagyják magukat, s meglehetősen csípősen „kiosztják" az odébb somfordáló jegyvizsgálót, egy kicsit szurkoltam is a kis csapatnak.

— *Nekünk már nem feltűnő az ilyen vélemény, pedig én ugyanolyan vasutas vagyok, mint ő* — mondja érces hangon *Varró Józsefné*, a takarítók brigádvezetője. Kolléganője, *Ulicska Sándorné* meg büszkén hozzáteszi:

— *Ha felöltözünk munka után, rólunk sem mondják meg, mit dolgozunk.* Csak az a baj, hogy lejáratták ezt a munkaterületet. Volt olyan eset, hogy az utazó személyzetből munkahelyi italozás miatt büntetésből tettek hozzánk jegyvizsgálót, vonatvezetőt. Mondanom sem kell, nagyon restellték magukat. A takarítóeszközt egy zsákba dugva vitték egyik szerelvényről a másikba, nehogy az ismerősök meglássák — folytatja Ulicskáné.

Varróné 19, Ulicskáné 6, *Jakab Lászlóné* 2 éve dolgozik a brigádban. Ceglédberceli kolléganőjüket, *Illés Ferencnét* Pilis állomásra vezényelték ki, mert beteg lett az ottani takarítónő. A brigád többi tagja pedig otthon pihen, majd este jönnek váltani.

— Mi nemcsak az érkező és induló szerelvényeken biztosítjuk a kulturált utazás egyik feltételét: a tisztaságot, *a ceglédi váróterem utascsarnokát, szociális épületét is mi takarítjuk.* Éjszakai műszakban hárman felváltva mossák a személyvonatok kocsipadlóját, mellékhelyiségeit. Nem a legrokonszenvesebb munka, de valakinek ezt is meg kell csinálni. S itt nem lehet azt mondani, én brigádvezető vagyok, csinálja valaki más. Én is együtt dolgozok a kollégákkal — tájékoztat Varróné. Azt is tudom az asszonyoktól, hogy főként a dohányzó szakaszok következetlen megszüntetése, majd ismételt visszaállítása rontotta hangulatukat. Az utasok azóta szanaszét dobálják a cigarettacsikket, szemetet. Nincs, aki az utasok közt fegyelmet tartson.

— Mi itt tapasztaljuk, hogy milyen mértékben romlott az állampolgári fegyelem. Főként fizetési napokon sok a részeg, randalírozó utas. Felvágják az üléseket, szemetelnek, s aztán még ők bírálják a vasutat. Sajnos, az újfelvételes kollégák fegyelme is egyre rosszabb. *Sokan azt hiszik, hogy itt csak a betétes üvegeket kell összegyűjteni.* Nem tagadjuk, mi se hagyjuk ott, ha megtaláljuk. Jól jön az a kis keresetkiegészítés, mert fordaszolgálatban sem növekszik a keresetünk öt, öt és félezer fölé. Különben az utazó személyzet meg a kocsiszolgálatosok ugyanúgy gyűjtik az üveget mint mi, csak nincsenek úgy szem előtt. Ha a munkát becsülettel elvégzik, én ezért nem is szólok az asszonyoknak — vette vissza a szót a brigádvezető.

Az újabb rendelkezés szerint ők rakják fel a szerelvény végére a zárlámpákat, jelzőtárcsákat is. Művezetőjük gyakran ellenőrzi munkájukat. Nem minden brigádtag lelkesedik ezért, de neki ez a feladata, sőt abban megegyezett az asszonyok véleménye, hogy a szilárdabb fegyelemhez még gyakrabban kell munkahelyi ellenőrzést tartani.

— Nemcsak a munkahelyi feladatok ellátásában tevékenykedünk közösen. A közelmúltban az üzemfőnökség többi dolgozóival együtt a festői Szalajka-völgybe tettünk kirándulást. Nagyon tetszett a brigádnak. Ott senki sem éreztette velünk, hogy az ilyen jelenetek — mint ami a szolgálati szakaszban volt — a kedvünket szegnék. Három-négy év után megszokja az ember, s különben mi is csak annyi tiszteletet adunk másnak, mint amennyivel minket megtisztelnek. Írja csak meg nyugodtan, hátha a vasutas kollégák is elgondolkodnak rajta — mondták a ceglédi takarítónők, aztán tovább folytatták munkájukat.

Rajtuk nem múlik, hogy Ceglédről minden vonat tisztán induljon.

Orosz Károly

Szolgálatban többször esznek

A vasutasok étkezési szokásai

Kérdőíves felmérést végeztünk a vasutasok között étkezési szokásaikról. Ezek ismerete is hozzátartozik egészségnevelési tevékenységünkhöz.

A legnagyobb számban a napi 3-4 étkezés a jellemző, de beírtak napi 5-6 étkezést is. *Úgy tűnik, hogy szolgálatban többször esznek a vasutasok mint odahaza.* Ezt azzal magyarázhatjuk, hogy a nem egyenletes munka miatt, a magukkal vitt ennivalót több részletben fogyasztják el.

Feltűnő a semmit nem reggelizők nagy száma. Ebben nincsen különbség a szolgálat és a szabadnap között. Elégedettek lehetünk a tejtermékek fogyasztásával, ennek a praktikus csomagolás is elősegítője. A szabadnaposok otthonról hozott reggelije kifejezetten zsíros ételekből áll. Délelőtt alig van kalóriafelvétel. A műszakban az üzemi étkezés dominál. A szabadnaposok üzemi ebédjeinek viszonylagosan magas számai mögött a nőtlenek, az elváltak, vagy kényelmi szempontok keresendők, ha a feleség is dolgozik, nem főznek odahaza ebédet. Még mindig nagyon sokan főznek meleg ételt vacsorára. Kevés főzeléket esznek, ezzel növényi rostban szegényesebb a táplálék, ami számos betegség megalapozója lehet.

Vannak-e az általános szokásokon belül a vasutasokra jellemző étkezési normák, melyek a munkák jellegéből következnének?

Az étkezést a beosztás, a szolgálat, mint kényszerítényezők határozzák meg. A MÁV-ra a folyamatos munka a jellemző, a MÁV egy „mozgó munkahely".

A forgalmi szolgálattevőkre jellemző a részben hazulról hozott, részben vett ételekkel való táplálkozás az üzemi étkeztetéssel párhuzamosan. Az utazás — utazási táplálkozást követel meg, melynek három jellegzetessége van:

1. *A nem stabil étkezési idő,*
2. A kapható ételekkel szembeni kiszolgáltatottság. A korszerű táplálkozásban is kettőn áll a vásár: *az élelmiszeriparon s a kereskedelmen, valamint a táplálkozón.*
3. Az étkezési forma. *Hiányzik a táplálkozás hagyományos, megszokott „szertartása".* Sokszor állva, táskából, zsebből vagy „zacskóból" étkeznek. Az étkezés a munka alá van rendelve, nemcsak a mennyiség-minőség problematikája a gond, hanem a munka melletti étkezések napszakonkénti nem megfelelő eloszlása is!

Felméréseink a régi rossz, de nemzeti beidegzett étkezési szokásainkat is tükrözik. A magyar étkezési ritmusra jellemző a reggeli és a délelőtti étkezések alacsony száma, az ilyenkor nem kielégítő kalóriabevitel. Sokan délig egyáltalán nem esznek semmit, esetleg csak feketekávét isznak. Mi a közismert tanácsot megfordítva fogadjuk meg: úgy vacsorázunk mint egy király, úgy ebédelünk mint egy polgár és úgy reggelizünk mint egy koldus — ha ugyan reggelizünk. *Mi akkor kezdünk enni — ha megéhezünk, ha „a delet elütötte a toronyóra!"* Délután eszünk többet és többször, mert az ebéddel jön meg az étvágyunk. A jóllakás érzetéhez nekünk nagy mennyiségű étel kell, mert csak a teli gyomor szünteti meg éhségérzetünket.

A táplálkozás mint biológiai, az étkezés mint társadalmi funkció, összhangban kell, hogy legyen egymással, és tudni kell, hogy a munkateljesítmények függvényei a ritmusos, vagy ritmustalan kalóriabevitelünk eredője is.

A MÁV olyan gyár, melynek „futószalagjai" az egész országot átszelik, dolgozóik ezeken az utazó szalagokon dolgozva — táplálkoznak. A munkájuk folyamatos, bár megszakításokkal az, kalóriabevitelük, étkezéseik pedig nem mindig van szinkronban a munkaritmusukkal. A megoldásnak elsősorban az emberi tényezője a lényeges. Egy bőséges, és nagy kalóriatartalmú reggeli is már igen sokat javítana a munka és a kalóriafelvétel megfelelő összhangján.

Reméljük: a vasutasok ezt előbb-utóbb megértik, és elfogadva az egészségnevelés tanácsait — egészségük érdekében alkalmazkodnak sajátos helyzetükhöz az étkezésben is.

Dr. Veress Sándor

Csak a sérült a felelős?

A baleseti jegyzőkönyvek tanulságai

Magyarországon tavaly 362 dolgozó vesztette életét üzemi baleset következtében, további 148-an pedig munkába menet, munkából jövet szenvedtek halálos balesetet. A népgazdaság egészében összesen több mint 116 ezer üzemi baleset történt, a bejelentett foglalkozási megbetegedések száma meghaladta a kétezret. Az elmúlt évben az üzemi balesetek és foglalkozási megbetegedések miatt 3,3 millió táppénzes nap volt, az ezekre kifizetett táppénz összege pedig megközelítette a 600 millió forintot.

Ez a rövid mérlege hazánk 1985. évi üzemi baleseti helyzetének, amit a Minisztertanács az Országos Munkavédelmi Főfelügyelőség előterjesztése alapján a közelmúltban tekintett át. A kormány értékelése szerint az elmúlt ötéves tervidőszak alatt évről évre csökkent — összesen csaknem húszezerrel — a munkahelyi balesetek száma, s ez a munkáltatók megelőzési tevékenységének szerény mértékű javulására utal. Ugyanakkor kedvezőtlen, hogy jelentősen emelkedett az úti balesetek száma — aránya tavaly megközelítette az összes üzemi baleset egyötödét.

Részletes felmérések készültek a MÁV baleseti helyzetéről is az elmúlt öt év tapasztalatai alapján, amelyről tájékoztattuk lapunk olvasóit. A statisztikai adatokból megállapítható, hogy — az országos felméréshez hasonlóan — *a vasúton is csökkent a balesetek száma, az utóbbi tizenöt évben folyamatos javulás tapasztalható.* Ha azonban a baleseteket kiváltó okokat elemezzük, látjuk, hogy azok nem sokat változtak az évek során. Szinte valamennyi összefüggésbe hozható a rossz munkakörülményekkel, az elavult technikai színvonallal, a fegyelmezetlenséggel, a figyelmetlenséggel, a gondatlan magatartással.

Az elmúlt öt évben történt 88 halálos baleset közül 63 az üzemviteli szakszolgálatnál következett be. Száznegyvenhat vasutast ért csonkulásos baleset, amelyből kilencvenegy az említett szakszolgálat dolgozója. A munkahelyi rend és fegyelem hiányára utal az a tény, hogy ezek jó része szervezettebb és fegyelmezettebb munkával elkerülhető lett volna.

Tanulságosak lehetnek számunkra a baleseti jegyzőkönyvekből levont következtetések is. *Sajátos szemléletre utal, hogy a balesetek többségét csak a dolgozó rendellenes magatartásával hozzák összefüggésbe, mintegy azt sugallva, hogy a balesetért kizárólag a sérült felelős.* A jegyzőkönyvekben a balesetet kiváltó okok között a leggyakrabban a következőket olvashatjuk: figyelmen kívül hagyta a baleseti veszélyforrást, a sérült utasításellenesen dolgozott, fegyelmezetlen volt, nem álló helyzetben kapcsolta össze a járműveket, ittas volt, engedély nélkül végezte munkáját stb.

Ezek után indokolt a kérdés: miért végzik utasításellenesen munkájukat a vasutasok? Miért fegyelmezetlenek? Ahol a beosztottak fegyelmezetlenek, ott a vezetők fegyelmezettek, jól dolgoznak? Aligha.

A tervidőszakban az összbalesetek 7,37 százaléka a járművek tolatása, saruzása közben fordult elő. Életét vesztette 22 tolatásvezető, kocsirendező és sarus. Ezekben a munkakörökben megcsonkultak harminchárman. Nyilvánvaló, hogy ezeknél a tragédiáknál nem a véletlen és nem is csak a dolgozók fegyelmezetlensége játszott közre, hanem a jól körülhatárolható objektív tényezők. Például a rossz munkakörülmények, a vezetők elnéző magatartása, a formális ellenőrzés. Az is általános tapasztalat, hogy félvállról veszik az újfelvételes dolgozók munkavédelmi oktatását, és felügyeletüket munka közben elhanyagolják. Emiatt sok újfelvételes sérül meg.

Az is elgondolkoztatja a szakszervezeti munkavédelmi ellenőrt, hogy ha olyan sokan megsértik az utasításokat, akkor elképzelhető, *hogy az utasítások sem a legjobbak vagy végrehajtásuk egy bizonyos technológiai folyamat során lehetetlen.* Jó példa erre a MÁV-nál kialakult elegyrendezési technológia. Amikor a szakszervezeti ellenőrök ennek biztonságát vizsgálták, megállapították, hogy gyakori az állva kapcsolási műveletek megsértése. Ez azonban összefüggésbe hozható a tolatások ütemtelenségével, a közvetlen irányítók közömbösségével. Ezek gyakran indokolatlan kockázatvállalásra kényszerítik a kocsirendezőket.

A tanulság az, hogy a jövőben még több figyelmet kell fordítani a munkavédelmi hibák, mulasztások felszámolására, a munkakörülmények javítására, a megelőzésre. A munkáltató ebbéli ösztönzésében, segítésében továbbra is aktívan vesz részt a szakszervezet, hiszen érdekvédelmi munkájának változatlanul az egyik legfontosabb része a dolgozó ember egészségének, testi épségének, tartós munkaképességének a megóvása.

(P.—K.)

Életet mentett a védősisak

A védőeszközök használata sokszor életet menthet. Bizonyította ezt az április 9-én, Izsák állomáson történt baleset is. *Ladányi János* vonatfékező a 77 852-es számú tolatós tehervonatnál teljesített szolgálatot. Hogy le tudja akasztani az egyik kocsit, a vonatvezetőtől „nyomást" kért. Amikor meglazultak a csavarkapcsok, az egyik vagon gyaloghídrácsa *Ladányi János* fejére zuhant. Szerencsére viselte a sisakot, s az — mint a helyszínre érkező orvos is megállapította — megmentette az életét. Csak könnyebb sérülést szenvedett.

A védősisak alkalmazásának hasznosságát bizonyítja egy másik baleset is. Március 31-én *Zsámbok Béla* kocsivizsgáló Békéscsaba állomáson teljesített szolgálatot. A 70 751-es számú vonat fékpróbájához készülődött. A VIII. és a IX. számú vágányok között várta, hogy a próbát megkezdhesse. Közben a II-es tartalék a IX. vágányra járt be, és az űrszelvényben álló *Zsámbok Bélát* elütötte. Kirepült az űrszelvényből, s emiatt a fején is megsérült.

Ő nem használta a védősisakot, mert a rendelkezés szerint a kocsivizsgáló csak akkor köteles azt a fejére tenni, ha a kocsi alá vagy közé megy.

A rendelkezést talán érdemes lenne módosítani!

(Gellért)

— Segély a károsultaknak. A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága gyűjtést rendezett a berhidai földrengés károsultjai részére. A vasutasok eddig 71 360 forintot fizettek be a csekkszámlára.

— Kiállítás. A közelmúltban képzőművészeti kiállítás nyílt a ferencvárosi vasutas művelődési központban. A látogatók a ferencvárosi alkotó képzőművészeti közösség műveit tekinthetik meg.

ÜDÜLÉSI HÍRADÓ

Üdültetési munkánk régi gondja, hogy alapszervezeteink egy részénél a beutalójegyek nem találnak gazdára, ugyanakkor más területeken jegy hiányában a dolgozók igényeit nem tudják kielégíteni. Ennek az ellentmondásnak a feloldásán szeretnénk segíteni azzal, hogy lapunkban is közzétesszük: *hol, milyen beutalók várnak gazdára.* Néhány alapszervezet eladatlan jegy értékesítésében már eddig is kérte a szakszervezet szociálpolitikai osztályának a segítségét. A jövőben az osztályhoz bejelentett, eladatlan beutalójegyeket a *Magyar Vasutasban* is közzétesszük, lehetőséget biztosítva arra, hogy más alapszervezetekhez tartozó dolgozók is igénybe vehessék ezeket a jegyeket. Igény esetén a megjelölt alapszervezet útján lehet hozzájutni a beutalójegyhez. Most, első alkalommal az alábbi külföldi és belföldi üdülőjegyeket ajánljuk olvasóink figyelmébe.

Külföldi jegyek

XI. 20—XII 03.	NDK Hohnstein SZOT, szóló, 5660 Ft. Jászkisér, Gépjavító Üzem, telefon: 02/41-66
XI. 01—08.	Chopok (csehszl.) SZOT, szóló, 3000 Ft.
XI. 01—08.	Chopok (csehszl.) SZOT, szóló, 3000 Ft. Dombóvár KÜF 05/62-76

Belföldi jegyek

XI. 20—XII. 03.	Hajdúszoboszló (EBSE), vállalati házaspár, 1876 Ft.
XII. 09—XII. 22.	Mezőkövesd Hőfürdő, vállalati házaspár, 1876 Ft.
XII. 23—I. 05.	Mezőkövesd Hőfürdő, vállalati házaspár, 1876 Ft. Celldömölk, nyugdíjascsoport 07/62-07
VI. 01—10.	Balatonfenyves, vállalati szóló, 720 Ft. Győr, KÜF 02/62-69
XII. 19—I. 01.	Hévíz, VABE, vállalati szóló, 1148 Ft.
XI. 27—XII. 10.	Mátraháza, vállalati szóló, 1148 Ft, 2 db. Debrecen 03/15-72
VIII. 28—IX. 10.	Boglárlelle, SZOT, házaspár, 1204 Ft.
X. 29—XI. 11.	Siófok Ezüstpart, SZOT, házaspár, 1820 Ft.
XII. 04—17.	Bakonybél, SZOT, szóló, 938 Ft. Celldömölk, nyugdíjascsoport 07/62-07.



— Dehogy nudisták! Nekik az utazás a hobbijuk!
(Fekete István rajza)

A legkisebb mulasztás is tömeges balesetet okozhat

Különlegesen veszélyes üzem a MÁV. Ezért minden dolgozónak oka van arra, hogy jobban vigyázzon önmagára és embertársaira, közvetlen munka- és utazótársaira. Egyetlen apró figyelmetlenség is tömeges balesetet okozhat. Ezekről a gondokról és a vele kapcsolatos teendőkről beszélgetünk a győri körzeti üzemfőnökségen *Szücs Józsefnével* és *Surányi Zoltánnal*, azokkal a szakemberekkel, akik a balesetek kivizsgálásával foglalkoznak a győri körzethez tartozó kilenc vasútállomáson és két vontatási üzemegységnél.

A MÁV, mint mindenütt az országban, a győri körzeti üzemfőnökségen is többféle módon gondoskodik a balesetek megelőzéséről. A többi között: *a budapesti igazgatóság havonta baleseti értesítőt jelentet meg.* Ebben részletesen közli a legjellemzőbb és legtanulságosabb baleseteket — okulásul mindazoknak, akik a MÁV területén dolgoznak. A balesetek megelőzéséért az értesítőkön, táviratokon és útmutatókon kívül a győri körzeti üzemfőnökség szervez munkavédelmi kiállításokat, vándorkiállításokat, vetélkedőket, külön egészségügyi előadásokat, filmvetítéseket.

Sok példa igazolja, hogy a legnagyobb elővigyázatosság, a legnagyobb körültekintés, gondosság ellenére is vannak balesetek. Mindez arra kényszeríti a MÁV szakértőit, oktatótisztjeit és mindazokat, akik tehetnek a balesetek megelőzéséért, hogy a jövőben is keressék azokat az új és hatásos módszereket, amelyekkel megelőzhetik a fegyelmezetlenséget, a gondatlanságot, mindazokat a „tényezőket", amelyek akár csak a legkisebb baleset előidézői lehetnek.

Nézzük a statisztikát: milyen balesetek fordulnak elő? Személyi balesetből 1980-ban volt 58, tavaly pedig 76. A személyi balesetek utolsó két esztendejét összehasonlítva is kiderül ez: 1984-ben 73 baleset volt. A 73 balesetből 12 úti baleset, azaz a munkából jövet és menet történt. Az úti balesetekből egy halállal végződött. *A balesetek miatt kiesett napok száma 2083.* Ebből az úti balesetekre jutott 550 nap. A balesetet szenvedett dolgozók táppénze: *463 500 forint volt.* A közösséget és az egyént ért kár azonban nem ennyi, hanem ennél jóval több.

Az 1985-ben történt 76 baleset közül nem volt sem haláleset, sem csonkulás. Az esetek között 16 úti baleset volt. Az összes baleset miatt kiesett napok száma: 1730. Az erre az időre kifizetett táppénz összege: 420 300 forint. A kár természetesen itt is jóval több mind az egyén, mind a közösség számára, mint a táppénzzel kifejezhető összeg.

Lássunk két balesetet a két esztendő eseményei közül.

Szeredi Vilmos mosonmagyaróvári lakos, a hegyeshalmi vontatási üzemegység mozdonylakatosa alapvető szabály megszegése miatt szenvedett úti balesetet: 1984. augusztus 22-én későn érkezett a mosonmagyaróvári vasútállomásra. Azért, hogy munkahelyére időben megérkezzék, felugrott a már mozgásban lévő vonatra. *Ugrás közben elveszítette egyensúlyát, és a mozgó vonatról visszaesett.* Rendkívül nagy szerencséjének köszönheti, hogy nem sodródott a kerekek alá, és így zúzódásos sérülésekkel megúszta.

Márkus Györgyöt, a rajkai vasútállomás kocsirendezőjét 1985. szeptember 14-én éjjel fél háromkor érte baleset. Megszegte a balesetvédelmi előírásokat: *belépett a mozgó kocsik közé, hogy azokat összekapcsolja.* Közben az egyik kocsi homlokfala úgy megnyomta, hogy súlyos sérüléseket szenvedett. A baleset részleteit elemezve kiderült, *csak a szerencsés véletlennek köszönheti azt, hogy életben maradt.* Ha a lökés közben megbotlik, akkor vagy a kerekek alá, vagy a két kocsi ütközői közé kerül, és azonnal szörnyet hal.

Nem fölösleges tehát a körültekintő oktatás: a balesetek kivizsgálása, elemzése.

— Sindulár —

Munkavédelmi értekezlet

A hatvani körzeti üzemfőnökség május 12-én munkavédelmi értekezletet tartott. Értékelte az elmúlt év munkavédelmi, illetve baleseti helyzetét.

Kovács Kálmán üzemfőnök beszámolójában elmondta, hogy az 1985-ben bekövetkezett balesetek száma növekedett az előző évhez viszonyítva. A baleseti helyzet különösen sokat romlott a kocsirendezésnél. Az esetek legnagyobb csoportját a tolatási és gurítási balesetek alkották; 40 százalékkal többet jegyeztek fel 1985-ben, mint egy évvel korábban. Halálos baleset is előfordult tavaly novemberben. A nagygombosi útátjáróban három ember vesztette életét; a vizsgálatok szerint a baleset a vasút hibájából történt.

Biztató, hogy az idén, az első negyedévben 11-gyel kevesebb baleset volt mint az előző év hasonló időszakában.

Sz. F.

Júniusi filmajánlat

Kezdjük statisztikával! A hónapban négy hét van. A mozik tizenegy filmet kínálnak, nyolc ország termését. Két ausztrált, két amerikait, egy csehszlovákot, egy svédet, egy vietnamit, egy magyart, egy NDK és egy NSZK-belit, s egy franciát. Nézzük a műfaji megoszlást: a tizenegyből három a vígjáték, három a társadalmi dráma. egy rajzfilm, egy a katasztrófafilm, kettő a krimi, egy a gyermekkrimi.

A rendezők között van négy, filmtörténetileg is jegyzett, úgynevezett nagy név: a svéd *Bo Widerbert,* az amerikai *Mark Robson,* nyugatnémet színekben a magyar *Radványi Géza* és ausztrál „mezben" a jugoszláv *Dusán Makavejev.*

Jól szórakozhatunk

A bemutatók közül kettő a meglettebb korú produkció. Közülük elsőnek a kereken negyvenhét esztendős (vagyis három év múltán fél évszázados) *Halálos tavasz*-t említeném, amelynek tizenegynéhány éve született egy új verziója is Jugoszláviában, miután elsőnek 1935-ben egy *Dudás László* nevű kitűnő amatőrfilmes forgatta le a témát.

A nagy (és végzetes) szerelem története a maga idejében hatalmas vihart kavart. Beszédtéma volt a „művelt" társaságokban, a mozipénztárak előtt sorban álltak érte, főszereplőjéért *Karády Katalin*ért pedig rajongtak a filmbolondok. *Karády Katalin*ról vitatkozott mindenki, pedig olyan partnerei akadtak, mint *Jávor Pál, Somlay Artur, Kamarás Gyula, Tasnády Ilona, Szörényi Éva.* Igaz akkoriban *Zilahy Lajos* hasonló című regényét is sokan olvasták, de a film körül támadt hírlapi háborúzás is sokakat vonzott a nézőtérre. A korabeli hazai terméshez viszonyítva *Zilahy Lajos* és *Kalmár László* rendező filmje valóban másként festett, mint a többi. Azóta — nyilvánvalóan jobb, művészibb alkotásokat is készítettek nálunk, ám ha nem 1986-os szemmel nézzük *dr. Egri István* és a végzetes *Ralben Edit* históriáját, azt hiszem jól szórakozhatunk, s egy olyan korszakot idézhetünk fel, amelyről valóban kevés a fogalmunk.

Ha nem is ilyen öreg, de már benne van a korban *Radványi Géza* vígjátéka a kereken huszonöt esztendős *Nem kell mindig kaviár.*

Ismerős ez a cím valahonnan? Természetesen a televízióból. No, nem ezt láthattuk, hanem a cselekménysornak egy szériaszerű feldolgozását *Siegfried Rauchhal* a főszerepben. A botcsinálta mesterkém *Thomas Lieven* eredeti megszemélyesítője világsztár volt O. W. Fischer. Partnerei pedig nem kisebb csillagok, mint a magyar *Éva Bartok, a német Senta Berger,* és *Victor de Kowa,* a francia *Jean Richard.* Ha 1961 óta negyedszázad el is múlott, de a vidám fordulatok, a kitűnő színészi játék és a jó rendezés mit sem öregedett.

Nagyszerű színészek

A katasztrófafilm mint műfaj az Egyesült Államokban született. Lényege — mint neve is mutatja — valamiféle rendkívüli esemény a cselekménysor központjában, amitől eláll az ember lélegzete. Nos, ez a rendkívüli esemény egy irtózatos erejű földrengés, amely elpusztítja *Los Angeles* városát. (Szerencsére Hollywood, ahol az ilyen filmeket gyártják, megmaradt!) *Mark Robson* rendező egész sor trükkszakembert, kaszkadőrt és magától értetődően nagynevű színészeket mozgósított.

Hogy kiket? Íme a névsor: *Charlton Heston, Ava Gardner, Walter Matthau, George Kennedy, Genevieve Bujold.* S, ha ehhez hozzávesszük a brilliáns technikát, úgy megvan a másfél óra izgalom azok számára, akik szeretik az ilyesmit.

A katasztrófa izgalmától nem esik messze a krimi izgalom. Erről a svéd *Bo Widerbert* és a francia *Patrice Leconte* gondoskodik. Ingmar Bergman tanítványa az igényesebb alkotó a választott műfajon belül is. A *mallorcai ember* nem csupán egy bűnügy története, hanem annak társadalmi és politikai vetülete. A francia rendező *A betörés nagymestere*ben inkább a kalandos motívumokat részesíti előnyben és azzal a módszerrel él, hogy újabbat és újabbat csavarint a cselekménysoron.

Bár eredetileg gyermekek számára készült *Donald kacsa,* neve mégis varázsszó a felnőttek előtt is. A hebrencs kis szárnyas, mint köztudott *Walt Disney* egyik legnépszerűbb figurája. Mindig történik vele valami, mindig póruljár, de közben ezernyi ötletrakéta robban, s minden olyan mulatságos, hogy érdemes az 1938 és 1955 között készült kisfilmekből álló összeállítást a *Donald kacsa nyári vakációját* olyan címen megnézni, hogy a gyermekemet viszem el hozzá!

Ugyancsak gyerekfilm (mégpedig gyermekkrimi) az ausztrál *BX banditák.* Hőse tulajdonképpen egy mindentudó bicikli, egy csodajószág, amely „mindenre képes". (Legalább is a forgatókönyvíró s állítólag az ausztrál gyerekek szerint.) Látatlanban — nem tudni nálunk árusítanak-e ilyen járműveket — ne foglaljunk állást. Higgyünk inkább *Brain Trenchard-Smith* rendezőnek és forgatókönyvírónak, akik a régi (nyomoznak a gyerekek és leleplezik a bűnöst) meséjét ezzel a járgánnyal megtoldotta. S legfőképp adjunk nyugodtan fiúnknak. leányunknak, unokánknak pénzt, hogy megnézhessék. Legfeljebb az a baleset érhet bennünket, hogy BX kerékpárt fog kérni tőlünk karácsonyra.

„Cocacola kölykök"

Ausztráliánál maradva a jugoszláv *Dusan Makavejev,* hazája filmes fenegyereke — egy szatirikus vígjátékkal igyekszik a nézők ilyen irányú igényét kielégíteni. A *Cocacola kölykök* a népszerű ital gyártó cégének „imperialista" törekvéseit mutatja be (vagyis inkább gúnyolja ki) és rokonszenvünket egy makacs öregúr mellé állítja, aki üdítőitalt gyártva nem hódol be sem a tőkének, sem az erőszaknak. *Makavejev* eközben alkalmat talál arra, hogy egy életmódot is szatirizáljon.

Juliusz Matula csehszlovák rendező *Választás* című társadalmi drámájában mai figurákat, életvitelt, problémákat állít elénk. Nem vitás, hogy a nézők kit is választanak, ki mellé állnak hőseik közül.

Végül két film egészíti ki a programot. Az egyiknek az *Elnézést néz Ön futballt?* című NDK produkciónak, amely a legutóbbi labdarúgó világbajnokság idején játszódik az ad aktualitást, hogy most ismét labdarúgó világbajnokság köti le a mozibajárók figyelmét. *Az élet szigete* című vietnami film pedig a múlt és a jelen erőinek összeütközését ábrázolja a felszabadult terület Dél-Vietnam egyik szigetén.

Ábel Péter

ISZTAMBULI KÉPESLAP

Lapunk a közelmúltban beszámolt arról, hogy Ferencváros után Rákosrendezőn, a Tatai úti munkásszállón is megalakult a Világjárók klubja. Az első utazási program március közepén volt. Az úticél Isztambul. Negyvenkét budapesti, debreceni, kecskeméti és szegedi klubtag vágott neki vonattal a hosszú útnak.

Törökországi úticélunk első állomása *Edirne,* korábban *Drinápoly.* Csoportunk itt kényelmes Mercedes autóbuszba szállt át. Az ablakon át gyönyörködtünk az égbe szökő karcsú minaretekben. Edirne legszebb épülete a Selimiye-dzsámi. E hatalmas templomot 1569—75 között építették. Kupolája 31 méter átmérőjű. Az impozáns épület imaterének sejtelmes hangulatot ad a festett ablakokon át beszűrődő fény. A látogatót lenyűgözik az imafülke csempéi, a szószék finom márványdíszei.

Kilátás a tengerre

Utunk következő állomása *Tekirdag,* vagy ahogy mi magyarok ismerjük, *Rodostó.* A Márvány-tenger melletti kisváros nevezetessége, hogy itt élt számüzetésben haláláig *II. Rákóczi Ferenc.* A tengerre néző dombon álló ház ma emlékmúzeum.

Rodostótól Isztambulig utunk nagy része a tengerpart mellett vezetett. A felhők közül néha kivillanó nap aranyhidat varázsolt a víz fölé, amely beragyogta a tengerparti nyaralókat. Virágzó fák, legelésző birkanyájak, üdülők hosszú sora között meghúzódó dzsámik, csipkézett erkélyű minaretek tették hangulatossá a tájat.

Isztambul Beyazit városrészében lévő *Benler Hotel* még a legkényesebb igényeket is kielégítette. Szobánk ablakából gyönyörű kilátás nyílt a tengerre, ahol több tucatnyi hajó várakozott bebocsátásra a kikötőbe. A reggel meglepetéssel szolgált: fél ötkor a csendet a müezzinek éneke háborította, imára hívták az igaz hitű muzulmánokat. Az utcák hamarosan megteltek emberekkel és gépkocsikkal. A török gépkocsivezetők rendkívül bátran és biztonságosan vezetnek. Néha behajtanak az egyirányú utcába is, szembe a forgalommal. Ilyenkor pillanatok alatt dugó keletkezik. Aztán valaki kiáll a sorból, elrendezi a forgalmat, s mindenki megy tovább. Ha véletlenül odatéved egy rendőr, akkor egy csomag Marlboro cigaretta megteszi a hatását.

A szállodánkhoz közeli főút mentén lévő üzletekben elképesztő az árubőség. A vásárlónak érdemes alkudni. *„Szerbusz madzsar"* felkiáltással lépten-nyomon leszólítanak az utcai árusok, akik valósággal ránk erőszakolják áruikat. Nehéz előlük kitérni, de pár órai séta után már oda sem figyelünk. A fedett nagy bazár a turisták ezreit vonzza. A hatalmas csarnokban többek között 21 üzletház és 3300 üzlet van, számtalan utcával. bejárattal. A vásárlást megkönnyíti, hogy az azonos árufélességek üzletei egy körzetben vannak. A „főutca" csupa csillogó aranyüzletből áll. A turista kedvére válogathat.

Becses műemlékek

Egy városhoz elválaszthatatlanul hozzátartoznak a műemlékek. Az *Aja Szófia* testesíti meg leginkább a bizánci keresztény kultúrát. A feljegyzések szerint tízezer munkás öt esztendő alatt építette meg a világ egyik legnagyobb, építészeti szempontból legművészibb templomát, amely másfél évezred után is teljes pompájában tündököl. A látvány lenyűgöző. A templom déli oldalán jutunk be a bazilika 60 méter hosszú belső előcsarnokába, ahol a márványfal és a mennyezet aranymozaik bevonata ma is jó állapotban van.

Az Aja Szófiához közel található a város legnevezetesebb tere, a Hippodrom. A tér kiemelkedő dísze az i. e. V. századból származó *„Kígyós-oszlop".* Itt látható még a díszkút és a Theodosius-obeliszk néven emlegetett Egyiptomi-oszlop, amelyet egy darab lila-gránitból faragtak ki. Az oszlop lábazatát remek művű domborjelenetek borítják. Ugyancsak e téren van a város egyik legszebb dzsámija, *a Kék-Mecset.* Nevét a belsejét borító, különböző árnyalatú kék falicsempékről kapta. Az építményt 260 ablak világítja meg.

Az isztambuli tartózkodás nem múlhat el a *Topkapi Szeráj Múzeum* megtekintése nélkül. Az egykori szultáni palotavárosban napokat lehetne eltölteni, mégis úgy éreznénk, keveset láttunk. Pár óra alatt megtekintettük a porcelángyűjteményt, az egyedülálló kínai és japán gyűjteményt, a szultáni konyhát tűzhelyeivel és felszerelési tárgyaival, a szultáni ruhákat, valamint a régi órákat és szőtteseket. *Legtöbb látnivalót a kincstár nyújtotta.* A négy egymáshoz csatlakozó helységben látható többek között *I. Ahmed* drágakövekkel, gyöngyházzal és elefántcsonttal díszített baldachinos trónja; kardok, díszfegyverek, smaragd és féldrágakő díszes serlegek. Megcsodáltuk a híres szultáni kincseket: a 86 karátos gyémántot, a két, darabonként több mint hatezer gyémánttal kirakott hatalmas arany gyertyatartót, a földkerekség két legnagyobb csiszolatlan smaragdját, és Ismail sah drágakövekkel kirakott indiai aranytrónusát.

Látványos a fegyver-, és hintógyűjtemény, a hárem, a Tulipános kert vízmedencéjével és szökőkútjával, a Bagdadi kioszk türkiz és mélykék falicsempékkel borított falai, gyöngyház- és elefántcsont borítású ajtajai, ablakai.

Híd a Boszporuszon

De nemcsak a múlt, a jelen építészete is magával ragadja a turistát. Az Európát Ázsiával összekötő, *a Boszporuszon átívelő hatalmas acélhidat 1973-ban adták át.* Az Erzsébet hídra emlékeztető acéltornyok magassága 165 méter, a híd teljes hossza másfél kilométer. Középső szakasza a víz fölött 64 méter magasan van. A kétszer háromsávos hídon az ázsiai oldalon átkelési díjat kell fizetni.

A sok látnivaló közül még nem szóltam a Rumeli Hisarierődről, a magyar szempontból szomorú emlékeket idéző Héttoronyról, az Aranyszarv-öbölről és az azt átívelő Galata hídról.

Isztambulban az éjszakai élet is sok látnivalót kínál. A mulatók hangulata, az énekesek, az egzotikus táncosnők szereplése, az egymást váltó zenekarok műsora mind megannyi élményt jelent. Számunkra szokatlan, ahogy a vendégek elismerik egy-egy művész szereplését: díszdobozba csomagolt virágot küldenek neki, vagy piros szegfűt nyújtanak át az énekesnek, táncosnőnek, aki aztán azt szirmára tépve rászórja a vendég fejére.

Magunkkal hoztuk Isztambul varázsát, a város lüktető, nyüzsgő hangulatát. A Világjárók klubjának programja jó lehetőséget teremtett az olcsó, mégis kulturált vonatos utazáshoz, tájak és emberek megismeréséhez, a baráti kapcsolatok ápolásához.

Gellért József

MEZŐZOMBOR

Tiszta, virágos állomás

Két kis város — Szerencs és Tokaj — között a nagy falu *Mezőzombor* vasútállomásán éppen csak addig áll a vonat, amíg le- és fölszállnak. Pedig amolyan csatlakozóállomás is, mert aki Nyíregyháza felől Sátoraljaújhely felé — vagy fordítva — utazik, nemigen megy le. Szerencsre, hacsak nem gyorsvonaton ül, hanem Mezőzomboron száll át.

Én eddig — szűkebb hazánkba Tokaj-hegyaljára utazva — csak a vonat ablakán át nézegettem a parkkal övezett, most meg virágoktól is pompázó kis állomást. De nemcsak az én, hanem mások tekintete is felvidul a szép látványtól. Egy pesti asszony meg is jegyezte:

— *Mintha a Balaton partjáról varázsolódott volna ide ez az állomás. Ott vannak ilyen virágos szép tiszta, picinyke pályaudvarok.*

Hát igen... Magában az „udvar" szóban is benne foglaltatik az a feltételezés, hogy a portájára kényes gazda — jelen esetben egy-egy vasútállomás, pályaudvar dolgozói — rendben, szép tisztán tartják az „udvarukat".

Dehát Mezőzomboron — ahol naponta több mint 100 vonat robog keresztül, s köztük 45 személy meg is áll —, hogy tudnak rendet tartani? Mert amikor végül is itt leszálltam, a felgereblyézett sárga kavicson nem hogy eldobott papírt, de egy cigarettacsikket, egy gyufaszálat sem találtam. Pedig itt is fel- és leszáll naponta legalább kétezer ember.

Az éppen szolgálatban lévő fiatal forgalmista *Kovács Csaba* kis fekete bajuszkája alól mosolyogva mondja:

— *Volt rá eset, amikor az új állomásépületet átadták, és a kollégák elkezdték parkosítani a környéket, egy-egy magáról megfeledkezett emberre rá kellett szólni ha szemetelt.* De ezt én is csak hallomásból tudom, mert rövid egy éve szolgálok itt. Különben ebben a faluban születtem, az apám is vasutas volt, és én már gyermekkoromban is ilyennek láttam ezt az állomást.

Amióta átadták az új épületet, megnőttek az ezüstfenyők, s a díszbokrok. Az aranyeső, a japánbirs már elvirágzott, most habzik fehér virágözönével a spirjebokor, és nyílnak az ágyasokban a nyár eleji virágok.

Üde, pompás kis környezet, ahol az utas a mini park padjain, jó levegőn, tiszta környezetben, szinte felüdülve várja a vonatát.

A mellékhelyiségek is tiszták. A kulturáltságnak ez is jelentős mércéje.

— Van-e személyes felelőse ennek a dicséretes rendnek, tisztaságnak?

— *Valamennyien felelősek vagyunk érte* — mondja Kovács Csaba telefonálások és gyakori vonatfogadások és -indítások közben. — *Az üzemfőnökség kertészetéből kapunk virágokat, ha kell díszcserjéket, de amelyik kollégának kertje van, azok otthonról is hoznak palántákat.*

Mintha csak a sajátjuk lenne, úgy gondozzák, ápolják, szép környezetüket. Bölcsen teszik, hiszen ezzel nemcsak az utazók jó közérzetét, szépérzékét, kulturált magatartását segítik, hanem életük nagy részét itt töltik el szolgálatban az állomáson.

Dávid József

Bölény a síneken

Nem mindennapi élményben volt részük április 14-én a Somogyszobról Balatonszentgyörgyre utazóknak. A hajnali órákban közlekedő Bz motorvonat Böhönye és Mesztegnyő állomások között gyorsfékezéssel kényszerült megállni. A vonatszemélyzet és az utasok megrökönyödve nézték a szokatlan akadályt: egy bölény feküdt a vágányok között! Mégpedig olyan méltósággal és nyugalommal, mintha világéletében sínek között élt volna. Elfoglalt pozícióját csak hosszú percek után adta fel, miután a bátrabb utasok jelzőkürttel és egyéb, zajkeltő módon értésére adták, hogy a vonatnak tovább kell indulni...

Hamarosan kiderült, hogy a vágyakozó tekintetű, túlságosan is magányos bölény a mesztegnyői tsz génbankállományából szökött meg.

Lehetséges, hogy társtalanságában az öngyilkosságot választotta? Nem tudjuk, mindenesetre azóta már a jászol előtt ropogtatja a szénát, s talán lelkifurdalással gondol vasúti kalandjára.

Járfás Béla

Orgonahangversenyek

Új színfolttal gazdagodott a „Törekvés" Művelődési Központ művészeti tevékenysége. A Pataky téri műemlék templomban újabban orgonahangversenyeket rendeznek. Az első sikeres hangverseny tavaly tavasszal volt, amikor *Elekes Zsuzsa* orgonaművész és a váci Vox Humana énekkar lépett fel. Azóta már több koncertet is rendeztek: *Áchim Erzsébet* karácsonyi, *Kárpáti József* Liszt-programjának tapsolhatott a közönség a közelmúltban. Legutóbb Zeke Lajos orgonafantáziákkal mutatkozott be.

Úgy tervezik, hogy hamarosan felléptetik a mai magyar előadóművészet nemzetközileg is egyik legismertebb előadóját *Lehotka Gábor* orgonaművészt.

Újjászületést remélve

Ünnepségre készülődnek Nagykanizsán a vasutas színjátszók. Ha nem is sokan, de akadnak még, akik emlékeznek bemutatkozásukra: 1946-ban Gárdonyi Géza *Fehér Anna* című színjátékával arattak sikert. A bemutatkozást további bemutatók követték, a csoport játékának színvonala egyre emelkedett, hírük már túljutott a megye határain is. Szép sikereiket jelzi az is, hogy 1961-ben a színjátszó csoport és a rendezője kiérdemelte a *Szocialista Kultúráért* kitüntetést. Sajnos a vasutasokat is elérte az érdektelenség országos hulláma, sorra megszűntek a színjátszó csoportok, a nagykanizsaiaké is erre a sorsra jutott.

A tagok olykor összetalálkoztak, s ilyenkor mindig megemlegették a régi sikereket, a hangulatos próbákat. Az emlékezés végül megérlelte a gondolatot: a csoport egykori tagjai a közeljövőben újra találkoznak, mi több, *színre lépnek!* Tervük szerint összegyűjtik fellépéseik emlékeit, plakátokat, fényképeket; megírják a csoport történetét.

Nagy Antal Géza

Nehezen szántam rá magamat, hogy előálljak a furcsaságommal, de azon a délelőttön azt mondta nekem: „Halbod-e, te, ha kivénülök, ideállítalak a helyemre vezérgatterosnak." Lehet, hogy csak tréfálkozott, de ez a kijelentés egy kicsit növelte a bátorságomat.

— Nem Cikának szólított? — nevetett a kormányos jóízűen.

— Te betyár, hát azt te találtad ki.

— Mit mondott a mester?

Délben a rönktér árnyékába húzódtam, Széles András mellé. Először éppen csak említeni akartam a bajt és tanácsot kérni, hogy mitévő is legyek. Abbahagyta a kosztolást és figyelte a mondataimat. Zavaromban rosszul kezdtem, messziről indultam, össze-vissza beszéltem.

— Gyakran úgy érzem — mondtam neki —, hogy rámfordul egyszer az egész föld, házak, gyárak, emberek és betemetnek, összenyomnak, s ilyenkor iszonyatosan félek. Máskor meg olyan gondolataim kerekednek, hogy a sok sűrűn járó ember közt elveszelődöm. Olyanok az emberek, mint a szőlőkarók, különállók, idegenek, kiszolgálják az esztendőt, aztán tűzre vetik őket.

Két lábon járunk, beszélünk is egymással, jár a szánk és belül el van dugva egy másik ember, egy másik énünk, s annak örülünk, ha ehhez a belső énünkhöz visszamehetünk, mert vele megértő biztonságban vagyunk.

— Bolond vagy te, fiam. Egészen bolond — szakított félbe a mester.

Tovább mondtam: a hidat, a vizet, az agyban dolgozó szalagfűrész sivítását.

Nem szólt közbe, s azután csöndesen kezdte, úgy vettem észre, nehezen fogalmazza meg a gondolatait.

— Fiam, a világ úgy van elrendezve, hogy abban csak az marad meg, aki erős, eszes. A gyöngéből nem lesz semmi, félrelökik az út szélére. Ha elhágy az erőnk, jobb ha fölakasztjuk magunkat, a mi számunkra nincsen irgalom. Ez a mi életünk törvénye.

— Ne mondjon ilyeneket, Bandi bácsi, így is azon gondolkodom, jobb lenne felkötni magamat.

— Mondom, hogy tiszta bolond vagy.

— Kinek hiányzok én?

— Akaratra van szükség, irtózatosan nagy akaratra, mert magadon csak te magad segíthetsz. A bajban meg különösen magadra lész utalva. Ezt ne felejtsed soha!

— Nem felejtem.

— Aztán ne mondjad a többieknek az ilyen bajodat! Hallgatják, odébbmennek, aztán kinevetnek, mert ostobák.

— Nem mondom.

— Csak azt nem értem, hol a jóistenben szedtél föl ilyen francos nyavalyát. Hát te olyan erős vagy, mint a vasék. Dolgozzál, mindig arra figyelj, ne a fejedre meg a füledre. Más orvosság nincsen.

Munka után az úton mellém lépett és azt mondta:

— Menjél el az orvoshoz, ott elmondhatod a bajt.

Járkáltam a városban. Annyira elfáradtam, hogy alig bírtam emelgetni a lábamat. Már nem gondoltam semmire. leültem a Korzó mozi lépcsőjére és elaludtam. Egy rendőr rázta a vállam s elzavart. Védekeztem, hogy beteg vagyok. Akkor meg orvoshoz menjek és ne aludjak a belváros közepén. Orvoshoz menjek? Meghallgat, még az orvosságot is fölírja, de attól az én sorsom nem változik. Na és milyen orvosra tartozik a bajom?

Ösztönöm szerint mentem a biztosító intézethez, a főorvos hivatalának ajtaján bekopogtam. Magas, kopasz ember fogadott, türelmetlenül hallgatta a bajomat. Néhány mondat után megkérdezte: van-e beteglapom. Nem volt. Néhány pillanatig tűnődött, azután elküldött egy másik orvoshoz. Ott addig várakoztam, míg sorra nem kerültem. Alacsony, idős asszony volt az orvos, szívesen beszélt velem, s mindenfélét kérdezett. Olyanokat is, hogy igazán elszégyelltem magamat. Nem vizsgált meg, levelet írt és a boritékot megcímezte „Dr. Havas Ernő adjunktus úrnak: Idegklinika".

A levelet elvitték és a portán várakoztam. Nem érzékeltem az időt, elszenderegtem ülő helyemben a padon és magamban hajtogattam: „Maradok inkább reggelig, de nem megyek el innen". Mondogattam, mert nem akartam látni az utcánkat, Szögi Balázst, a gőzfűrészt, Széles Andrást, a Tiszát, a hidat... nem akartam félni és magányosan, félelemmel járni az emberek között.

Szólt a portás, fölküldött a félemeletre, s egy nyitott ajtóban vékony arcú, fekete szemüveges férfi várt és behívott. Nedves félkabátom letettem a fogasra, hellyel kínált és finom csöndes hangon kérdezgetett. Mindig az arcomat meg a szememet nézte, s arra biztatott, meséljem el az életemet. Úgy viselkedett, mintha nem is a betegség érdekelné, hanem a sorsom. Ez az orvos is furcsákat kérdezett, s mindig hozzátette, hogy csak akkor segíthet rajtam, ha őszintén válaszolok.

Siklós János

A csillagokban élni

5.

— Volt-e a családban elmebeteg?

— Nem volt.

— Volt-e vérbajos?

— Az sem volt.

— Járok-e nőkhöz?

— Nem járok.

— Nem is voltam nőknél soha?

— Nem. Van egy lány a telepen, akit szeretek, de az nem vesz figyelembe engem.

— Mire gondolok legtöbbször és a legszívesebben?

— Semmire sem gondolok, a fejemben levő zakatolás nem engedi, hogy másra gondoljak.

— Mi szeretnél lenni?

Hallgattam. Azt mégsem mondhatom, hogy legszívesebben Matuska Szilveszter lennék és én is fölrobbantanék egy viaduktot, mert akkor legalább bátor embernek ismerne a világ.

Elmondatta velem, hogy milyen a Virág utca és a lakói és kik azok a barátaim, akiknek a társaságában fölszabadultan, kellemesen érzem magam. Megmondtam őszintén, hogy nincsenek igazi barátaim. Járok-e kocsmába és a családban van-e alkoholista? — kérdezte tőlem.

— Néha járok, de nem szeretem az italt.

— Milyen lány az, akit szeretek? — tért vissza újra az orvos.

— Szép lány, gimnáziumba jár. Olyan magas, mint én, fekete szemű, barna bőrű, finom beszédű, de nem szól hozzám, csak a köszönésemet fogadja. Biztosan azért van ez, mert én szótlan, szomorú természetű vagyok, szeplős az arcom és nekünk igen picinyke házunk van, az övéké szép, nagy kőporos ház és az apja börtönőr. Az én apám meg soha nem dolgozik. A Fülöp Vica, a szomszédlány meg mindig átjön hozzánk, amikor otthon vagyok, de nem beszélek vele, mert büdös a szája, s úgy káromkodik, mint a kocsis. Anyám is tartóztatott, mert szerinte ebből a lányból nemsokára a környék kurvája lesz. Meg hát az igazat mondva, nekem teljesen kilátástalan az életem. Annyian vagyunk abban az egy helyiségben, hogy alig férünk egymástól. Nem is igen számolhatok a boldogulásra, ezért aztán nem foglalkozom lányokkal.

— Milyen könyveket olvasott?

A Hattyú címeres kastélyt.

— Mást?

— Max Brandot.

Ültünk a csöndes szobában, az orvos csak a szememet nézte, meg az arcomat. Magamban szorongtam azon, hogy szomorú, barna szemem, vékony, sárga arcom elárulja azt, amit elhallgattam. Észrevettem, hogy az orvosnak, a tintatartó mellett pihenő jobb kezén remegnek az ujjai. Fölpillantottam és esküdni mertem volna, hogy könnyes a vastag szemüvege. Szerintem sírt az orvos, de ugy hogy a szemüvege eltakarta. Dobhártyámra kiült a sivító zakatolás, de nem mertem szólni. Vártam, hogy most majd mi történik.

Biztam az orvosban. Kis idő múltán finom, fehér kezével megsimogatta bozontos hosszú hajamat.

— Itt marad nálunk. Jó helye lesz Majd meggyógyítjuk, elmúlnak a bajok, egészséges ember lesz.

Ültem vele szemben a fehér széken, mállott, nedves nadrágomban, sáros bakancsommal, gyűrött, izzadtság szagú flanelingben, csíkos, szürke kiskabátomban és nem éreztem, hogy alábbvaló embernek tekint. Fölszaladt bennem a hála érzete, előrehajoltam és meg akartam csókolni a kezét.

— Ugyan kérem! — szólt rám és elhúzta az asztalról a karját.

Néhány pillanatig gondolkozott, azután fölállt a székről.

— Itt marad. Beoltjuk és attól majd alszik.

Két nővér jött és elhívták az orvosi szobából. Az egyik visszamaradt, a másik elvezetett a fürdőbe. Megmutatta a szekrényt, odarakta a ruhámat.

— Ha megfürdött, csöngessen — és magamra hagyott.

Föltisztálkodtam és a nővér megmutatta a kórtermet. Három ágy volt benne.

— Itt az ágya. Most pedig adok egy injekciót, attól elalszik. Majd reggel megvizsgálják az orvosok

Nem tudtam, mit is feleljek. A nővér megigazította a vánkosomat és elment.

Olyan fáradtságot és álmosságot éreztem, hogy alig bírtam megmozdítani a kezemet, lábamat. Nehezebben fordult a gondolat is a fejemben. Később azután teljesem világosan láttam magamat. Fehér takaróm a derekamig ért, a hátamon feküdtem és néztem a mennyezetet. Az ágy melletti széken ülve láttam magamat, kívülről figyeltem, hogyan fekszem.

— Miért van az, hogy én egyszerre két helyen vagyok? — kérdeztem hangosan, de szobatársaim nem válaszoltak. Eszembe jutott, hogy otthon nem tudják, mi történhetett velem. Üzenni kellene anyámnak, meg a gyárba is. Széles Andrásnak. Levelet írnék — gondoltam magambam. De hogyan? Sokára érkezne haza. A Bogár kutyánk gyorsan hazavinné. A nyakára kötném egy spárgával.

— Hát miről is beszélget, mondja el nekem is — hajolt fölém az orvos.

— A Bogár kuyánkat hívja ide.

— Miért hívjam?

— Üzennék haza, nem tudják otthon, hogy hová lettem.

— A Bogárral üzenne?

— Hűséges, megbízható kutya.

— Inkább sürgönyözünk.

— Jó.

*

— Cika, itt a Lidó!

— Látom. Azért evezek a partra.

— Hol kössünk ki?

— Az elején, a bokrok alatt.

— Oké.

— Elkészítjük a reggelit.

— Jó lesz, mert éhes vagyok.

— Szallonnás rántotta megfelel?

— Nagyon.

— Akkor megegyeztünk.

András a vízbe csapkodott és kijelentette:

— Franya a víz.

— De nem úszunk át a túlsó partra.

— Megint gyámkodunk?

— Nem gyámkodunk, csak mondom.

— Na jó, mit tehet az ember.

Behúztuk a hűvösbe, a bokrok alá. Vastag fűzágra fűztem a orrkötelet, feszesen, hogy a hajó ne billegjen.

— Megbuggyanok.

— Gyerünk, majd aztán pakolunk.

A hűs víz simogatásától jobb kedvünk lett. Bolondosan lubickoltunk a folyó közepén. Lereszkedtünk egészen a tápéi strandig. Amikor visszafelé ballagtunk a parton, a kormányos megkérdezte, hogy mennyi ideig maradtam ott, a klinikán. Úgy látszik, mégiscsak figyelte a történetet.

— Tavaszig. Szép új ruhát, alsóneműt hozott az orvos, abba öltöztem.

— Csöndesen lépkedtünk a finom homokban, fölfelé a csónakhoz.

— Új lett az életem is. Az egyik doktor testvérének úri szabósága volt a Kígyó utcában. Beajánlott oda, inasnak. Jó szakemberek dolgoztak ott.

— Te is megtanultad a mesterséget.

– Ezt meg honnan tudod?

— Hallottam.

— Na, majd varrok neked jövőre szép, igazi divatos ruhát. Olyan csinos leszel benne, hogy a szülőanyád is elámul.

— Kösz.

Szótlanul ballagtunk a vízparton. Szép, tiszta volt az égbolt, melegen sütött a nap, lusta nyugalomban pompázott az ártéri vadon.

Vége



Kiss Attila: A Luther Márton tér Erfurtban

Jubileumi hangverseny

Kilencvenéves a Haladás férfikórus

Vas megye egyetlen férfikórusa, a negyventagú szombathelyi Haladás kórus a közelmúltban unnepelte fennállásának 90. évfordulóját. Az énekkart 1896-ban a járműjavító dolgozóinak elődei, az egykori vasutasműhely munkásai alakították. Már 1905-ben Egerben országos dalversenyt nyertek. Az amatőregyüttesek között a legjobbak voltak.

A felszabadulás után is folytatódott sikersorozatuk, az ország szinte valamennyi városában felléptek. Nagy sikerrel szerepeltek külföldön is: *Ausztriában, Bulgáriában, Lengyelországban, Jugoszláviában, az NDK-ban, Olaszországban és a Szovjetunióban is.* Kiemelkedő tevékenységükért megkapták a Szocialista Kultúráért kitüntetést és a Fesztiválkórus elismerést. Birtokosai a Vas Megye Tanácsa által alapított Derkovits-díjnak is.

A jubileumi emlékünnepségre április 29-én, a Haladás Művelődési Ház nagytermében került sor. A gálaműsorban fellépett az olaszországi La Valle munkáskórus is. A Padovából érkezett kórussal a közelmúltban vették fel a kapcsolatot. Karnagyuk *Luciano Pengo.* Szerepelt még a műsorban a szombathelyi Kanizsai Dorottya Gimnázium 86 tagú leánykara is.

Baranyai László, a járműjavító üzem igazgatója méltatta a kórus tevékenységét, majd *Szabó László,* a megyei tanács főelőadója a kimagasló kulturális munkáért *Pro Urbe* emlékplakettet és vázát adott át a Haladás kórus karnagyának, *Hajba Ferencnek.* Köszöntötte a kórust *Botos Andrásné,* a városi tanács művelődési osztályának vezetője is.

A kórus több tagja pénzjutalmat kapott.

Sz. Jakab



A jubiláló férfikórus. Vezényel Hajba Ferenc



Tapsol a közönség

(Horváth Pál felvételei)

Fazekas Lajos

KATICABOGÁR

Itt van a kezemen
egy katicabogár.
Kérdezem, kérdezem,
most merre, hova száll?

Elszállhat északra,
repülhet keletre;
el is röppen, de csak
a másik kezemre.

Itt ül a kezemen,
meg se rebben szárnya.
De jó lenne, hogyha
tőlem el sem szállna!

Ádám Tamás

ALKONY

Markolatig döföm a tőrt
s legurul a hegyről a Nap
nyakkendőt bont a szél
az árnyak hurkot dobnak
és a szeder vére befesti kezemet
tust húz néhány csontsovány kutya

A MÁVTOURS ajánlata — vasutasoknak

A másfél évvel ezelőtt alakult MÁV idegenforgalmi szervezet, a MÁVTOURS most fizetővendég-látással *tovább bővíti szolgáltatásainak körét.* Ennek előfeltétele, hogy megfelelő számú fizetővendég-szobával rendelkezzen elsősorban a fővárosban, de a vidéki városokban, falvakban és tanyákon is, ahová bel- és külföldi vendégeket lehet elszállásolni.

Elsősorban a vasutasokhoz fordult az iroda azzal a javaslattal, hogy akinek lakása erre alkalmas, tehát akik külön bejáratú szobát tudnak felajánlani megfelelő berendezéssel együtt, fogadjanak be magukhoz rövidebb-hosszabb időre olyan vendégeket, akik utazásukat a MÁVTOURS szervezésében bonyolítják.

A fizetővendégeket lakásukba befogadó családok számára ez az ajánlat előnyös, mert havi jövedelmüket — főleg a nyári szezonban, de gyakran egész évben is — jelentős összeggel egészíthetik ki.

A MÁVTOURS-szal való munkatársi kapcsolatnak más formái is vannak. *Szívesen vennék olyan vasutasok jelentkezését, akik saját munkahelyükön, szolgálati főnökségüknél vagy brigádjaikban hajlandók a MÁVTOURS programjaira résztvevőket szervezni.* Ezek a dolgozók a programok értékétől, árától függően 3-5 százalékos jutalékot kapnak. A MÁVTOURS programajánlata színes, változatos. A néhány napos belföldi utazástól a hosszabb külföldi utakig, sport-, ifjúsági programokig terjed. Biztos, hogy az ajánlatok ismeretében a legtöbb kollégánk megtalálja a saját magának és családjának megfelelőt — elérhető áron.

A vasút utazási irodája a MÁV minden dolgozóját, családtagjaikat és a nyugdíjasokat is potenciális vendégkörébe számítja és bízik abban, hogy szabadságukat, pihenőidejüket tartalmas programokkal tudja kitölteni.

Ehhez a szervezőmunkához kérik a vasutasok segítségét, *legyenek a MÁVTOURS programjainak helyi értékesítői,* az iroda megbízottai.

Mindkét ajánlat ügyében várják a vasutasok írásos jelentkezését Budapesten a MÁV Közönségszolgálati Irodában, Budapest VI., Népköztársaság útja 35., vidéken pedig a MÁVTOURS körzeti és területi irodáiban.

B. I.

Tanulmányúton



A Vasútüzemvitel-ellátó Szakmunkásképző tanfolyam hallgatói Édes László előadó vezetésével a közelmúltban tanulmányúton voltak a székesfehérvári csomóponton. Megtekintették többek között az állomás forgalmi berendezéseit is.

(Horváth Zoltán felvétele)

Polgári védelmi gyakorlat

Ferencváros állomáson április 22-én és 23-án polgári védelmi komplex gyakorlatot tartottak *Kolosi József* polgári védelmi parancsnok vezetésével. Ennek keretében gyakorolták többek között a fedett kocsik mentesítését, a teherkocsik és jelzőberendezések javítását, továbbá a váltó-helyreállítást és a kitérőcserét.

A gyakorlaton élenjáró vasutasok oklevelet és jutalmat kaptak.

Nemzetközi Tájfutó Vasutas Kupa

Tata központtal, Kőhányás-puszta térségében, május 2-án, immár 37. alkalommal. került megrendezésre a hagyományos tájfutóverseny. A Törekvés SE tájfutó szakosztálya *dr. Vizkelety László* elnökletével és *Zakariás Sándor* pályakitűző munkájával jól sikerült versenyt bonyolított le 31 kategóriában és különböző korcsoportokban, 10 és 60 év között indult férfiak és nők részvételével. Rangsoroló és minősítő volt ez a verseny, melyen külföldről hat országból 90-en rajtoltak, hazánkból pedig 60 klub versenyzői álltak rajthoz.

A vasutas szakosztályok közül Szeged, Szentes, Szolnok, Pécs és a Törekvés versenyzői indultak. A közel 500 szállóvendéget Tatán, a KISZ Oktatási Központban helyezték el, míg a budapesti klubok 600 indulója Bicskéről közvetlenül utazott a Vértesbe a rendezőség által biztosított buszokkal. A hegység egyik legszebb és legjobb terepén bonyolódott le a verseny.

A Törekvés rendezőgárdája, a Lokomotív TE és a BKV Előre társadalmi rendezői mindent elkövettek azért, hogy a verseny 4 óra alatt lebonyolódhasson.

A résztvevők általános megelégedésére a Vasutas Kupa jó pályákon és jó rendezés mellett zajlott le. A résztvevők számára kiosztott programfüzetet hasonló eredményértesítő is követte, melyből mindenki értesülhetett a részletes eredményekről.

A vasutas versenyzők közül a fiúk 17-es korcsoportjában *Mészáros József* (Törekvés) 4., míg a csapatversenyben a Törekvés 6. lett. A 13/B korcsoportban a Szolnoki MÁV csapata 6. lett. A 13/C kategóriában 3. a Törekvés csapata. A 11 éves fiúknál *Korcsok Pál* (Törekvés) győzött, míg a 10 éves fiúknál *Veress Szabolcs* (Törekvés) 3., csapatban a Törekvés 2. lett.

A nők 21/A versenyében *Sipos Etelka* (Szolnoki MÁV) 4. lett, a 19 éveseknél *Varjasi Ilona* (Törekvés) a 2. helyen végzett. A 17/B csapatversenyben a Szegedi Vasutas csapata a 3. helyen végzett. A nők 13 éves csapatversenyében *Osko Anikó* (Szolnok) 3. lett, a klub pedig megnyerte a csapatversenyt. N 11-ben *Papucsek* (Törekvés) győzött.

A díjakat *dr. Spiegl József,* a BTSH elnöke, *Farkas Imre,* a X. kerületi TS elnöke és *Székely György,* a vasutas-szakszervezet főmunkatársa adta át.

HÍREK

— **Politikai tájékoztató.** A hatvani csomópont Magyar—Szovjet Baráti Társaságának rendezésében politikai tájékoztatót szerveztek április 13-án. Balogh P. László, az MTI képszerkesztőségének vezetője tájékoztatta a vasutasokat az SZKP XXVII. kongresszusáról, illetve az időszerű politikai kérdésekről.

— **Előadás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjas vasutasainak tartott előadást a közelmúltban dr. Huberth János körzeti orvos. Érdekes előadásában az időseket érintő egészségügyi tudnivalókat taglalta. Az előadást Tápi Lajosné klubvezető szervezte.

— **Tisztasági akció.** A salgótarjáni állomás négy brigádja is csatlakozott ahhoz a felhíváshoz, amelyet a MÁV és a Hazafias Népfront kezdeményezett a vasutasok számára. A felhívás célja: rendet, tisztaságot a munkahelyeken! A közelmúltban tartott kommunista műszakjukon nagytakarítást végeztek az állomáson, illetve a környékén. Az állomások közötti vetélkedés szeptember 29-ig tart.

— **Véradónap.** A miskolci körzeti üzemfőnökségen véradónapot rendeztek a közelmúltban. Az akción 500 véradó vett részt, közöttük Bánkúti István, Somogyi János és Tóth Sándor hatvani vasutasok, akik ötvenszeres, Petró Lajos miskolci vasutas pedig negyvenszeres véradók. Valamennyien kiváló véradói oklevelet és kitüntetést kaptak.

— **Új pálya.** Április végén ünnepélyesen átadták az elmúlt két hónapban átépített két és fél kilométer hosszúságú Miskolc—Felsőzsolca közötti pályaszakaszt. Ezzel lezárult a Hatvan—Mezőzombor közötti vonal teljes korszerűsítése. Május elsejétől a kettős vágányon már 120 kilométeres sebességgel haladnak az utasokat szállító szerelvények.

— **„Nagytakarítás".** A zalaegerszegi vasútállomás területén nagyszabású takarítást végeztek a közelmúltban. A társadalmi munkában negyvenen vettek részt, és közel egy vagon szemetet gyűjtöttek össze.

— **Ajándékműsor.** A miskolci KÜF szakszervezeti és KISZ-bizottsága ajándékműsorral kedveskedett az üzemfőnökség szocialista brigádjainak. A dolgozók és családtagjaik ingyenesen nézhették meg *Voith Ági, Mikó István, Benkő Péter* és *Prokopiusz Imre* zongoraművész műsorát. A több mint ezer néző kitűnően szórakozott; az esemény kitűnő alkalom volt a Vasutasok Szakszervezete és a Thália Színház évek óta tartó gyümölcsöző kapcsolatának ápolásához.

— **Készülődés a nyárra.** Az Utasellátó Veszprém—Somogy—Fejér megyei területi igazgatósága árubemutatóval egybekötött értekezletet tartott május 5-én. Az értekezleten a nyári felkészülésről, az áruellátásról, a nyitva tartásról esett szó; megegyeztek abban, hogy nyáron a nyitva tartás igazodni fog a menetrendhez.

Halálozás

Elhunyt Szabó Tibor nyugdíjas, a Nyugati pályaudvar csomóponti pártbizottságának tagja. Vasutas pályáját a Landler járműjavítóban kezdte 1948-ban mint lakatos. 1957-ben műszaki előadó lett a terézvárosi pályafenntartási főnökségen. 1962-től szakszervezeti titkárként tevékenykedett, majd nem sokkal később tagja lett a Nyugati pályaudvar csomóponti pártbizottságának. 1980-ban — betegsége miatt — nyugdíjba kényszerült, de politikai munkatársként továbbra is kivette a részét a munkából. Eredményes munkásságát több kitüntetéssel ismerték el.

Munkatársai, barátai május 7-én kísérték utolsó útjára a maglódi temetőben.

A kritika jogos, de . . .

Az épületfenntartók munkaerőgondjai

Az utóbbi időben sok kritika éri az épületfenntartókat. Vonatkozik ez a Jobbparti Épületfenntartó Főnökség 2. számú építésvezetőségére is? — kérdeztem *Bene István* főépítésvezetőt.

— A kritikák a legtöbb esetben jogosak, bár mentegetőzésül felhozhatom, hogy például a mi területünkön az épületek nagy része régi, mintegy 30 százalékuk 100 esztendősnél is idősebb. A kápolnásnyéki, a tárnoki és a nagytétényi állomásokat 1866-ban építették, Dinnyés állomást 1890-ben, Moha és Fehérvárcsurgó állomásokat pár évvel később adták át. A TMK-tervek előírják, hogy 20-25 évenként az épületeket tatarozni kell, mi is ennek a tudatában készítjük el az éves terveket. Ezeket azonban nehéz teljesíteni, mivel gyakran előre nem látott munkák akadályozzák az eredeti elgondolásokat. Sújt bennünket a létszámhiány is. Jelenleg 48 fizikai munkással rendelkezünk, legalább százat azonnal fel tudnánk venni. Öt éve nincs tetőfedőnk és ácsunk, az építésvezetőségen mindössze egyetlen vízszerelő dolgozik . . .

Ebben a helyzetben nem tehetünk mást, csak azt, hogy a munkákat fontosságuk szerint rangsoroljuk. Sajnos a körzeti üzemfőnökségek, illetve az üzemeltetők a kisebb javításokra vonatkozó rendelkezést nem ismerik, nem is alkalmazzák, így minden munka ránk hárul. Nem ártana, ha az illetékesek fellapoznák a *MÁV Értesítő* 1984. évi szeptember 18-i számát. A kisebb javítási munkák elvégzésére kiadott 107473/1984 számú rendelet eligazítást nyújtana számukra . . .

(Kertész)

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A VII. ötéves népgazdasági terv jelentős célkitűzése. (Folytatása a 32 függőlegesben.) 13. Szövetet készít. 14. Értelmi képesség. 15. Nem fölé. 16. Enyhe, németül. 18. Könyvviteli egység. 19. Tanonc. 20. . . . ció, boncolás. 22. Élet. 23. Kockázat, számsorsjáték. 24. A görög mondában pásztor Szicília szigetén. 25. A Vasas egykori labdarúgója (fon.) 26. Hivatali helyiség. 28. Házasság, nász. 29. Bikiniben van! 30. Olyan dohányáru, amelyből a nikotin egy részét kivonták. 31. Személyes névmás. 32. Stíluskezdet. 33. Béke, oroszul. 34. Félig lassan. 35. Hím sertés. 36. Fordított névelő. 37. Ezüstfehér elem, tárgyraggal. 38. Brazil, uruguayi, vatikáni gépkocsijelzés. 39. Szék, ülés latinul. 40. Egyiptom fővárosa. 41. Rendőri ellenőrzés. 44. Szekéren. 45. Ilyen bírálat is van. 46. . . . alkó, benzin. 48. Hangjegyírás. 49. Fordított férfinév. 50. Befest. 52. Fordítva: ficsúr, aranyifjú. 53. Nagy költőnk, visszaolvasva. 54. Kis hadihajó. 56. Fuga fele.

Függőleges: 1. Házasságbontó férfi. 2. Semmitevésben elpusztult ember. 3. Portugál szigetcsoport az Atlanti-óceánban. 4. Kimondott betű. 5. Elpusztít. 6. Megtörténik vele. 7. Nem megy végig az úton. 8. Visza: csordultig. 9. Visszanéz. 10. Emeletrövidítés. 11. Fehér fém, vegyi elem. 12. Maszkı 17. Kövér. 19. Latin bíró. 21. Kiakad az elején. 23. Határ, határérték. 25. Érvel. 27. Bárány. 28. Fekete madár. 30. Berzsenyi Dániel lakhelye. 31. Sziget az Indiai-óceánban. 33. Keret, környezet. 35. Kristóf tulajdona. 37. Keverve izent. 38. Húsos szalonna, angolszalonna. 39. Dohánykészítmény. 40. . . . tél, kevert ital. 42. Az egyik szülődé. 43. . . . kína, Vietnam déli részének régi neve. 46. Étrend. 47. A ház legfelső része. 50. Hódolat. 51. Hónaprövidítés. 54. Méterkezdet. 55. Skálahang.

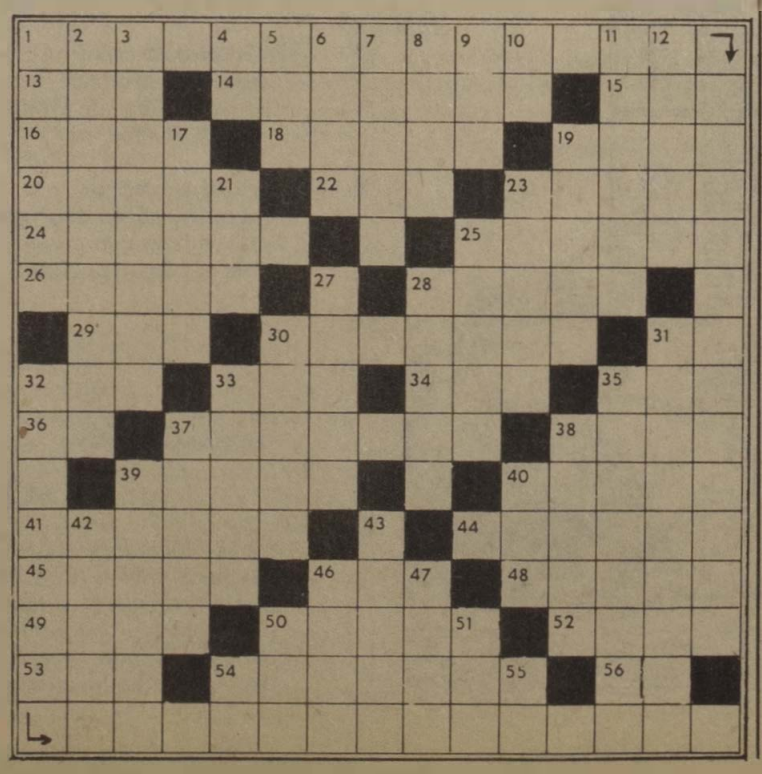
Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 32.

Beküldési határidő: június 10.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: El nem végzett munka leszámolása. Szigorú bizonylati fegyelem.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 8. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Komáromi Zoltán, Újkenéz, Petőfi u. 57., Kovács Ágota, Nagykanizsa, Rózsa F. u. 11., Bokos Ferencné, Pécs, Melinda u. 31., Kis Endréné, Budapest, Kérő u. 4. 1112, Balázsi István, Kisújszállás, Erdő u. 3/6 sz.



Még lehet jelentkezni!

Kirándulás Üzbegisztánba

A MÁV számítástechnikai üzem KISZ-bizottsága az EXPRESS Ifjúsági és Diák Utazási Iroda közreműködésével kirándulást szervez Üzbegisztánba. Az útvonal: *Budapest—Moszkva—Buhara—Urgenes—Szamarkand—Moszkva—Budapest.* Időpont: szeptember 3—18. Irányár: 11 360 Ft (35 éves kor alatt), illetve 12 560 Ft (35 éves kor felett).

Jelentkezni június 30-ig lehet *Frankóné Szabó Kláránál,* az 51-73-as telefonon.

— **Kommunista műszak.** A celldömölki vasútállomás, továbbá a vontatás és a raktár brigádjai kommunista műszakot szerveztek a közelmúltban. A társadalmi munkából szerzett bért a nyugdíjasok segítésére ajánlották fel.

Lakáscsere

Elcserélném Záhony, Alkotmány út 13. sz. alatti kertes, két és fél szobás, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén lévő kétszobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Legény Endréné.

Elcserélném nagyméretű másfél szobás, kertes családiház-jellegű MÁV-bérlakásom kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 333-799-es telefonszámon (Horváth).

Elcserélném nagykanizsai, 47 négyzetméteres, gázfűtéses, IV. emeleti, másfél szoba plusz étkezőfülkés, telefonos tanácsi lakásomat hasonló adottságú budapesti, tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a nagykanizsai 12-594-es telefonszámon.

Elcserélném 47 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos Budapest, Rákos úton lévő MÁV-bérlakásomat bármilyen kétszobásra. Rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni munkaidőben a 174-407 vagy a 14-85-ös telefonszámon.

Elcserélnénk Budapesttől 50 kilométerre, 350 négyszögöles telken lévő, fűútvonali, kétszobás, komfortos családi házunkat budapesti, legalább 60 négyzetméteres MÁV-lakásra. Levélcím: Lente Gábor, 2192 Hévízgyörk, Ady E. u. 73.

Elcserélném kétszobás, komfortos, kertes, Budapest IV. kerületében lévő MÁV-bérlakásomat kétszobás, budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 695-068-as városi és 84-56 üzemi telefonszámon, Újváriné.

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Rákospalotaiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Telefon: 534-000 (11-87 mellék), üzemi: 42-75 (11-87 mellék). Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélnék budapesti két szoba, komfortos, kertes MÁV-bérlakást egy szoba, komfortos, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Csizmazia Józsefné, Budapest, X. kerület, Keresztúri őrház.

Budapest, X. ker. központjában a Pataki István Művelődési Központ közelében zöldövezeti, déli fekvésű, 56 négyzetméter alapterületű két szoba, összkomfortos, távfűtéses, hívóliftes, telefonos OTP szövetkezeti lakás készpénzért, tehermentesen eladó. Érdeklődni lehet este és délelőtt a 274-783 telefonszámon. Levélcím: Hollós Árpádné, Budapest, 62. 1399 Postafiók 616.

Elcserélném Pestlőrinc Kavicsbánya állomáson lévő két szoba, komfortos, kertes MÁV szolgálati lakásom, budapesti két szoba, komfortos tanácsi lakásra, szolgálati lakásra jogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Rózsavölgyi Zoltán, 577-907 telefonszámon, napközben.

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 758-755-ös 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, komfortos, 60-70 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet 8-9.30 és 18-21 óra között a 758-755-ös telefonszámon.

Elcserélnénk kispesti, 140 négyzetméteres, kétlakásos, összkomfortos, telefonos családi házunkat (100 négyszögöles telken, melléképületekkel) két szoba hallos, összkomfortos, telefonos öröklakásra vagy családi házra. Érdeklődni lehet a 274-412-es telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
86—3392. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1986. JÚNIUS 12.

Ülést tartott a központi vezetőség

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége május 27-én ülést tartott. *Feleki Pál* alelnök üdvözlő szavai után *Barabás Miklós*, az Országos Béketanács főtitkára tartott tájékoztatót a magyar békemozgalom aktuális feladatairól, illetve a béke és barátsági hónap sokszínű rendezvényeiről. Elöljáróban ismertette az ENSZ 1982. évi közgyűlésének határozatát, amely szerint 1985. október 24-én szerte a világon, így hazánkban is megkezdődött a nemzetközi békeév. A határozat jelentőségéről szólva kiemelte, hogy az akcióév az eddigieknél jobban a figyelem középpontjába helyezi a béke ügyét.

A továbbiakban a főtitkár a békemozgalom történetét vázolta. Elmondta, hogy a mozgalom kezdetben az értelmiségiek kezdeményezésén alapult, az eltelt évtizedek során azonban más társadalmi rétegek is bekapcsolódtak a mozgalom munkájába. Ma már a béke ügye társadalmunk egészének kérdésévé vált, nemzeti ügy, s az ezzel kapcsolatos eredményeink összefüggenek a négy évtizedes európai békével.

Barabás Miklós megkülönböztetett figyelmet szentelt a vasutasok békekezdeményezéseinek. Mint hangsúlyozta, *a vasúti sínek túljutnak az országhatárokon, így a vasutasok nemzetközi munkakapcsolatai nagy mértékben járulnak hozzá a békemozgalom kiszélesítéséhez.* A vasutasok békevágyát az is jelzi többek között, hogy a MÁV különböző munkahelyein békecsoportok tevékenykednek, a *Béke* nevű szocialista brigádok száma meghaladja a százat. A főtitkár külön is kiemelte a budapesti igazgatóság békeakcióit.

Elhangzott az is, hogy nemcsak a belföldi, hanem a nemzetközi vontatokon is évek óta eredményesen propagálják a békemozgalom céljait, törekvéseit.

A magyar békemozgalom idei terveiről szólva a főtitkár elmondta, hogy jelentős nemzetközi és hazai eseményekre kerül sor: októberben Koppenhágában világkongresszust tartanak, ősszel rendezik a XI. országos békekonferenciát.

A tájékoztató befejezéseként Barabás Miklós az ágazati szakszervezetek, illetve a vasutasszakszervezet békekezdeményezéseinek fontosságát és eredményességét taglalta.

Végezetül az Országos Béketanács főtitkára a budapesti igazgatóság Barátság és a szolnoki körzeti üzemfőnökség Béke szocialista brigádja vezetőjének a mozgalomban végzett eredményes munkájukért elismerő oklevelet nyújtott át.

Szakszervezetünk elnökségének oklevelét és emlékplakettjét a központi vezetőség öt tagja kapta: *Juhász Ferencné*, az Utasellátó miskolci területi igazgatója, *dr. Bordi István*, a vasutas társadalombiztosítási igazgatóság vezetője, *Pady Géza*, a budapesti igazgatóság pártbizottságának titkára, *Márkus Imre*, a szombathelyi járműjavító munkaverseny-ügyintézője és *Fejes István*, a miskolci igazgatóság menetirányítója. Az elismeréseket *Gyócsi Jenő*, a szakszervezet elnöke adta át.

A tájékoztató után a központi vezetőség tagjai közül hárman kértek szót. *Kovács János*, a MÁV Vezérigazgatóság főosztályvezető-helyettese a békemozgalom és a gazdaság összefüggéseire hívta fel a figyelmet. Véleménye szerint a fegyelmezett munkánál nincs jobb propaganda a béke védelmében. A kényelmesség, a feladatok elodázása nemcsak a gazdaságban ártalmas, hanem a békemozgalomnak is károkat okoz.

Verba Ferenc, a záhonyi területi intézőbizottság titkára a nukleáris katasztrófa veszélyeiről beszélt. *Fekete Sándor*, a keleti körzeti üzemfőnökség párttitkára a területükön folyó békemozgalmi akciókat ismertette.

A második napirendi pont keretében *dr. Sebes Miklósnak*, az Utasellátó vezérigazgatójának előterjesztésében a vállalat helyzetével, fejlesztési törekvéseivel ismerkedhetett meg a központi vezetőség. Ez a közismerten nehéz körülmények közötti dolgozó vendéglátó-ipari vállalat a VI. ötéves tervidőszakban aktív üzletpolitikával, új szolgáltatások bevezetésével évről évre növelte árbevételét.

A vendéglátás forgalmán belül csökkent a szeszes italok aránya, ugyanakkor előtérbe került a lakossági ellátás bővítését szolgáló vendéglátó- és kereskedelmi, valamint a valutáért árusító egységek intenzív fejlesztése.

A jó munka, a tervszerű gazdálkodás eredményeként a vállalat árbevétele dinamikusan — a vendéglátó szakmai átlagot meghaladóan — emelkedett. A mérleg szerinti összes bevétel az *1980. évi 2 milliárd 167 millió forintról, 2 milliárd 912 millióra növekedett.* Ez 34 százalékos növekedésnek felel meg.

A vállalat vezetőinek értékelése szerint, az utasellátás az elmúlt tervidőszakban megfelelt az igényeknek.

A VII. ötéves tervben is az az utasellátó fő célkitűzése, hogy elsősorban a meglevő kapacitás gazdaságosabb, hatékonyabb felhasználásával, fejlesztésével növelje jövedelmezőséget. Ennek érdekében olyan üzletpolitika megvalósítását tervezik, amellyel tovább növelhető az ellátás színvonala.

A társadalompolitikai célokkal összhangban a vendéglátóegységekben *bővítik az olcsó ételek választékát, bevezetik a gyermek és a nyugdíjas menüt.* A munkahelyi étkeztetést pedig elsősorban a közlekedésben dolgozók ellátásának javítása érdekében tervezik továbbfejleszteni, hogy csak néhány példát említsünk. Természetesen a közlekedési eszközökön és a pályaudvarokon nyújtott szolgáltatás a jövőben is az utasellátás alaptevékenysége marad.



Celldömölkön rendezték az 5. országos vasutas fúvószenekari találkozót. Képes tudósításunk a 7. oldalon

(Horváth Zoltán felvétele)

Személyvonat indul...



Martonvásár állomáson naponta sok vonat halad át, de több személyvonat menetrend szerint is megáll. Képünkön a rendelkező forgalmi szolgálattevő vonatot indít

(Horváth Zoltán felvétele)

A vasút májusi szállítási teljesítménye

9 millió 908 ezer tonna áru és 19 millió 990 ezer utas

Májusban 9 millió 908 ezer tonna árut szállított a vasút. Ez a bázishoz viszonyítva 99,1, a tervet alapulvéve 95,5 százalékos teljesítést jelent. Az elmaradás abszolút értéke, a tavaly májusihoz képest 100 ezer, a tervhez közel fél millió tonna.

A belföldi áruszállítás megfelelt a várakozásnak, a nemzetközi forgalom viszont igen alacsony volt. Belföldi viszonylatban 6 millió 13 ezer tonna került vasúton elszállításra, ami 100,9 százalékos bázis és 100,6 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

A nemzetközi áruforgalomra kedvezőtlenül hatott, hogy május elejétől több, hazánktól nyugatra fekvő vasút áruforgalmi korlátozást vezetett be. *A keletnyugati tranzitforgalom teljesen leállt.* A Közös Piac-i tagállamok élelmiszer-korlátozása következtében pedig hazánk, *s így a vasút exportforgalma is jelentősen lecsökkent.* A kiviteli forgalomban elszállított 928 ezer tonna árumennyiség a tavaly májusinál, illetve a tervezettnél is egyaránt közel 10 százalékkal volt alacsonyabb.

Az importforgalomban az év eleje óta tapasztalt kedvező tendencia is ellenkező előjelet váltott. A vasúton az országba érkezett importáruk mennyisége 4 százalékkal maradt el a tervezettől.

A nagyobb áruszállítási távolság részarányát képviselő nemzetközi áruforgalom csökkenése következtében az áruszállítási teljesítmény árutonna-kilométer értéke sem volt kedvező.

Az áruszállítás minősége májusban kielégítő volt. A jelentkező belföldi szállítási igényeket csaknem maradéktalanul sikerült üres vasúti kocsikkal kielégíteni. Így a ki nem állított kocsik mennyisége a bázisérték felére csökkent. A kedvező forgalmi körülmények között a vonatfeloszlatások száma 35 százaléka volt a tavaly májusi mennyiségnek.

A teherkocsik térbeni kihasználása, a statikus terhelés 1-4 százalékkal javult. Az időbeni kihasználás — a kocsifordulási idő — a bázishoz képest 9 százalékkal csökkent, a tervezett értékhez viszont 4 százalékkal emelkedett.

Az áruszállítás lebonyolítására rendelkezésre álló nagy teljesítményű mozdonyparkot sikerült megfelelően kihasználni. Ennek következtében a gépre várások száma *a tavaly májusinak 46, a gépácsorgásoké pedig 41 százaléka volt.* A napi hasznosfutás-teljesítmény a villamos mozdonyoknál 0,2 százalékkal, a nagy teljesítményű dízelmozdonyok esetében pedig 3 százalékkal volt magasabb a tervezett értéknél.

Előzetes adatok szerint májusban a vasút *19 millió 990 ezer utast szállított,* s ezzel a bázishoz és tervhez viszonyítva egyaránt 100 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer teljesítményértéke az előző év májusihoz képest 102 százalékos, a tervezetthez pedig 99,7 százalékos volt.

A személyszállítás minősége — a menetrendszerinti közlekedést alapul véve — kedvező volt. Értéke 0,9 százalékkal javult. Legjelentősebb javulás a nemzetközi expresszvonatok közlekedésében volt.

Dísze a városnak

Szentesen befejeződött az állomásépület felújítása

A *Szentes—Kunszentmárton* közötti vasútvonal engedélyezési okiratát száz évvel ezelőtt írták alá. A szentesi indóház alapkőletétele 99 évvel ezelőtt, június 12-én történt. Évtizedek múltán az épület több szárnnyal bővült. Aztán nem sok gondot fordítottak rá, vakolata máladozott, a homlokzati díszítések szürkeségbe vesztek, a rézkupolát kikezdte az idő. A födémek is nehezen bírták már a terhelést. Szentes város egyik elhanyagolt épülete volt az állomás.

A különböző szervek évekig szorgalmazták a felújítást. A kényszer és a szemléletváltozás aztán meghozta a halaszthatatlan rekonstrukciót, ami több ütemben történt.

A vasútállomás felújított épülete most már teljes szépségében díszíti városunkat. Minden díszítőelemét megőrizték. Az ablakok is kazettásak maradtak. A városvédők és mindenki örömére a kupolák rézborítását is eredeti formájában hozták helyre. Csak a perontető nem tetszik, rontja az épület esztétikus összhatását. A vontatási telep dolgozói megmentettek két nyolcvanéves öntöttvas tartóoszlopot. Most a vasúttörténetben jegyzett szentesi motorgarázs bejáratát jelzik.

A felvételi épület egy részét már korábban átadták az utasforgalomnak. A márványburkolatú, tágas utascsarnok akár hangversenyterem is lehetne. Megőrizték a régi masszív padokat is, átfestve hangulatosan egészítik ki az utasteret.

A felújítás második szakaszának a végén megtörtént a műszaki átadás. Az üzemi részlegek átköltöznek végleges helyükre. Ezután az utasok eredeti rendeltetésüknek megfelelően használhatnak újabb helyiségeket.

Teljes hosszában felszabadult az utasperon. Üzembe helyezik a poggyászmegőrzőt. Megnyílik a dohányzó és nem dohányzó váróterem. Az Utasellátó Vállalat ajándékpavilont nyit az épületben. A dohányzó váróteremben lesz az új hírlappavilon.

A környezetszépítés jegyében és a városi tisztasági verseny keretében tervezik az állomás előtti térség parkosítását, amely a verseny dicséretes jegye lesz.

Átépítik a vasútállomás vágányainak egy részét is. A korszerűsítés részeként az utasok kényelmére emelt peronokat készítenek a vágányok között.

Sajnos a Utasellátó Vállalat új épülete anyagi források hiánya miatt később kerül megépítésre, addig az állomással szemben továbbra is az ideiglenes épületben üzemel.

A múlt emlékeit őrző és a vasúttörténetet szívén viselő műszaki ellenőr, az igazgatóság dolgozói és az üzemfőnökség brigádjai éberen figyelték, hogy az épület megmaradjon eredeti formájában, és új ruhájában dísze legyen a MÁV-nak és a városnak. Az épület pálya felőli fő homlokzatán büszkén jelzi a megóvott vasúti szárnyaskerék, hogy itt Szentesen a vasút immár száz éve áll az utasok szolgálatában.

Fogas Pál

KONGRESSZUS UTÁN

Az olasz szállítási dolgozók szakszervezetének feladatai

A CGIL XI. Kongresszusának megtartásával lezárult a kongresszusi vita, majd azt követően befejeződött az ágazati kongresszus is, amelynek eredményeit a FILT országos kongresszusa — február 18—21-ig — foglalta össze Nápolyban. Ha egy kongresszusnak az a célja, hogy megindítsa a gondolkodás folyamatát, hogy megfogalmazza azokat a változásokat, amelyek a termelésben gazdasági politikai és szociális szempontból bekövetkeztek, s ennek megfelelően módosítsa politikai vonalvezetését, akkor elmondhatjuk, hogy ez a kongresszus mind szakmai, mind pedig szakszervezeti szempontból megfelelt ennek a célnak.

A CGIL valamennyi javaslata a *„Munkaszerződés"* jelszó körül forog. Ez azt jelenti, hogy a gazdaságpolitikára, a képzésre, az erőforrások felhasználására vonatkozó követeléseket mind az országos kollektív szerződések, mind pedig a vállalati kollektív szerződések tekintetében elsősorban arra kell felhasználni, hogy munkahelyeket teremtsenek, biztosítsák a foglalkoztatottságot, elsősorban a fiatalokét.

Ebből az elsődleges célból ered az új, modern szakszervezet kialakításának igénye. *Olyan szakszervezetet akarunk, amely képes arra, hogy képviselje a dolgozók egészét, s mindazon hagyományos és új szakmákat, amelyeket a megváltozott termelési folyamat hozott létre. Olyan szakszervezetet akarunk, amely erős és kezdeményező,* amely az összefüggések teljes ismeretében vezető szerepet játszik a gazdaság, valamint az ágazati és vállalati termelési folyamatok szanálásában, megváltoztatásában és modernizálásában.

Tehát olyan szakszervezetet akarunk, amely vállalati szinten a termelési folyamatok irányítója akar lenni, vissza akarja szerezni képviselő szerepét és a dolgozók érdekeinek élharcosa kíván lenni. Ugyanakkor széles körű tevékenységet fejtünk ki, abból a célból, hogy nemcsak a központokban, hanem a vállalatoknál is szabad út nyíljék a kollektív szerződések megkötéséhez és a foglalkoztatásért folytatott elsődleges harchoz.

Ebben a kérdéscsoportban találhatók azok a célok is, amelyeket mint a szállítási ágazat képviselői, kidolgoztunk a FILT harmadik kongresszusán.

Ezek a célok az alábbiakra irányulnak:

1. Sürgetni kell az Általános Szállítási Terv megvalósítását oly módon, hogy a különböző szinten rendezett viták eredményeképpen a pénzügyi eszközök kellő időben eljussanak főként a vasúti infrastruktúrába, a kikötőkbe, az állami flottába és a nagyvárosi térségekbe történő beruházásokhoz.

2. Széles körű kezdeményezés a jogi és adminisztratív rendszer korszerűsítésére, amely a szállítási intézményeket és ügyeket irányítja. Ez egyrészt előmozdítja az egységesítési folyamatokat és a szállítási rendszer egységes irányítását, másrészt különválasztja az irányítási és tervezési eszközöket az operatív és végrehajtó szervektől. Ez utóbbiaknak meg kell felelnie a hatékonyság, a termelékenység és gazdaságosság kritériumainak.

3. Az országos kollektív szerződési rendszer továbbfejlesztésére, amely tartalmában megújul és amelynek a célja, hogy jutalmazza a szakmai hozzáértést, és ennek keretében előmozdítsa: a káderek és technikusok, továbbá a nehéz munka elismerését, és mindenképpen biztosítsa a foglalkoztatottságot.

Amint láthatjuk, a nem kis jelentőségű célok egész sora megköveteli, hogy szakszervezetünk jellege más legyen, mint amilyent az utóbbi években ismertünk. Ezzel azt akarom hangsúlyozni, hogy olyan élő szakszervezetre van szükségünk, amelyet teljesen áthat a belső, és a dolgozók világának egysége. Olyan szakszervezet kell, amelyben követelik és reálisan meg is valósul a dolgozók vezető szerepe.

Ebből a szempontból jelentős eredménynek számít az a regionális megállapodás, amelyet a FILT/CISL-lel, valamint az UILT TRANSPORT-tal kötöttünk, azon egységpolitika megszilárdítása céljából, amely feltétlenül „conditio sine qua non"-ja *(nélkülözhetetlen előfeltétele)* annak, hogy ágazatunk szakszervezete érvényre juttassa törekvéseit.

Szeretnék kifejteni még egy utolsó szempontot, azt a szemléletet, amely a FILT/CGIL belső szervezetére vonatkozik. Más alkalommal pontosan tájékoztatjuk tagjainkat és az összes dolgozót irányítószervezetünk összetételéről, mind a regionális, mind pedig a körzeti szervezetről. Ezzel kapcsolatban úgy gondolom, hogy három szempontot kell hangsúlyozni.

Az első szempont: erőfeszítéseket teszünk, hogy a feladatokhoz méretezzük apparátusunkat. Ennek során nagyobb önállóságot akarunk biztosítani az alapszervezeteknek.

A második szempont: figyelembe kell vennünk azt a megújulási folyamatot, amely a FILT-ben is bekövetkezett mind az új káderek, mind pedig az új struktúrák tekintetében.

A harmadik szempont: meg akarjuk javítani tevékenységünk néhány területét; a gazdasági szektort, a tengerészeti és közúti árufuvarozási szektort, amelyek a múltban tevékenységünk elhanyagolt szférái voltak.

Egy másik szempont, amelyet véleményem szerint hangsúlyozni kell: ez szakszervezetünk belső élete, demokratizmusának fejlesztése, az egyes körzetek és a CGIL-ben a küldöttek tanácsában dolgozó elvtársak, főképpen pedig a szakszervezet és a dolgozók közötti kapcsolat javítása.

Szervezetünk minden erejével, optimizmussal fog hozzá feladatai ellátásához. Sikerét biztosítani fogja az, hogy számíthat a szakszervezeti tagok és valamennyi dolgozó támogatására és bizalmára. Tudatában van annak, hogy a bizalom komoly dolog, amelynek megszerzéséhez, megőrzéséhez érteni kell.

Alessando Dacca

Nemzetközi kapcsolataink

Tanulmányi delegáció Moszkvából



A szovjet tanulmányi delegációt Koszorús Ferenc főtitkár fogadta szakszervezetünk székházában (Skoda László felvétele)

Szakszervezetünk meghívására június 2-től 6-ig háromtagú szovjet vasutas-szakszervezeti delegáció tartózkodott hazánkban. A delegációt *Pavel Popov*, a szovjet vasutas-szakszervezet központi vezetőségének titkára vezette. A küldöttség tagjai voltak: *Viktor Bogdanov*, a moszkvai városi vasutas szakszervezeti bizottság titkára és *Viktor Soin* munkavédelmi felügyelő. Vendégeink különös gonddal tanulmányozták szakszervezetünk munkavédelmi tevékenységét és a MÁV-nak a kulturált utazás feltételeinek megteremtése érdekében végzett munkáját.

A delegációt szakszervezetünk székházában fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár. A fogadáson jelen volt *dr. Juhász Zoltán*, a központi vezetőség titkára is.

Vasút és eszperantó — béke hídjai a népek között!

Ez volt a jelszava a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség (IFEF) 39. kongresszusának, amelyet május 17—23. között a jugoszláv vasutas eszperantisták rendeztek *Skopjében*, Makedónia fővárosában. A kongresszusra 18 országból 715 vasutas és családtagja jelentkezett, köztük 28 magyar.

Az ünnepélyes megnyitó vasárnap volt, melyen sok állami, társadalmi, politikai, vasúti és eszperantó szervezet magas rangú képviselője is megjelent, és köszöntötte a kongresszust. Említésre méltó, hogy a Lengyel Vasutas Eszperantó Szövetség küldötteit *Aleksander Rodak*, a katowicei vasút-igazgatóság főigazgatója, miniszterhelyettes vezette, aki mindenkit szívélyesen hívott az 1987-ben, az eszperantómozgalom 100 éves jubileumi évében, Lengyelországban megrendezésre kerülő IFEF-kongresszusra. Ugyancsak jelen volt a FISAIC (Nemzetközi Vasutas Kulturális és Szabadidő-mozgalom) képviselője, *Justav Hutmacher* úr, aki a FISAIC aranyérem kitüntetését adta át magiszter *Gvozden Sredicnek*, a Jugoszláviai Vasutas Eszperantó Szövetség elnökének.

A megnyitón a tagországok vasutas eszperantó szövetségének képviselői is köszöntötték a kongresszust. A magyarok nevében *Gulyás István*, a vasutas eszperantó szakosztály elnöke.

Az IFEF vezetősége és a választmány (a tagországok hivatalos küldöttei) egy zártkörű és kétrészes plenáris ülésen értékelte az elmúlt évben végzett munkát, annak eredményeit, vitatta meg a további feladatokat, és több fontos kérdésben határozatot hozott. Ennek során ismertették *Lazar Kolisevskinek*, a Jugoszláv Szövetségi Tanács tagjának, *Boris Naumovskinek*, a köztársasági kulturális bizottság elnökének, valamint *dr. Pethes Imrének*, a Nemzetközi Eszperantó Béketanács magyar elnökének üdvözletét, jókívánságait és békeüzenetét.

Sor került az IFEF-vezetőség újraválasztására is, elnök: *Joachim Giessner* (NSZK), alelnök: *Per Engen (Norvégia)*, *titkár: Ottó Rösemann* (NSZK), pénztáros: *Henning Hauge* (Dánia), szerkesztő: *Henning Olsen* (Dánia), IFEF képviselője az UEA-nál (Nemzetközi Eszperantó Szövetség) *Gulyás István* (Magyarország).

Ismertették a tagországok éves jelentését, amely az elmúlt évi tevékenységről és eredményekről adott tájékoztatást. Hangsúlyozottan kiemelték és megdicsérték a magyar szekció eredményét és a vasutas-szakszervezettel való szoros együttműködést.

A bizottsági ülés meghatározta az elkövetkező években megrendezésre kerülő kongresszusok helyét: 1987-ben Lengyelországban *(Katowice)*, 1988-ban Franciaországban, 1989-ben Spanyolországban találkoznak a vasutas eszperantisták. Az ülés részletesen megvitatta és meghatározta a Nemzetközi Eszperantó Szervezet (UEA) ez évben (július 28-tól augusztus 4-ig) Pekingben megrendezésre kerülő 71. kongresszusának feladatait. Ezen a kongresszuson egész napos vasutas programot rendeznek, amelyen vasúti szakmai előadásokra is sor kerül.

A kongresszusnak különféle bizottságai is üléseztek. A szakmai előadások bizottsága meghatározta az 1987. évi IFEF-kongresszus szakmai témáját. Határozatot hozott arról, hogy az eddigi jelentősebb szakmai előadásokat összegyűjtik és kiadják, továbbá a jövőben nemzetközileg széles körben publikálnak minden jelentősebb, bárhol elhangzott szakmai előadást.

A szótárbizottság tagjai az UIC szakszótár fordításának kiadásával kapcsolatos feladatokat beszélték meg.

A különböző tagországok szakmai eszperantósajtójának szerkesztői e munka, a tájékoztatás továbbfejlesztésével kapcsolatos feladatokat vitatták meg, tapasztalatokat és ötleteket cseréltek egymás között.

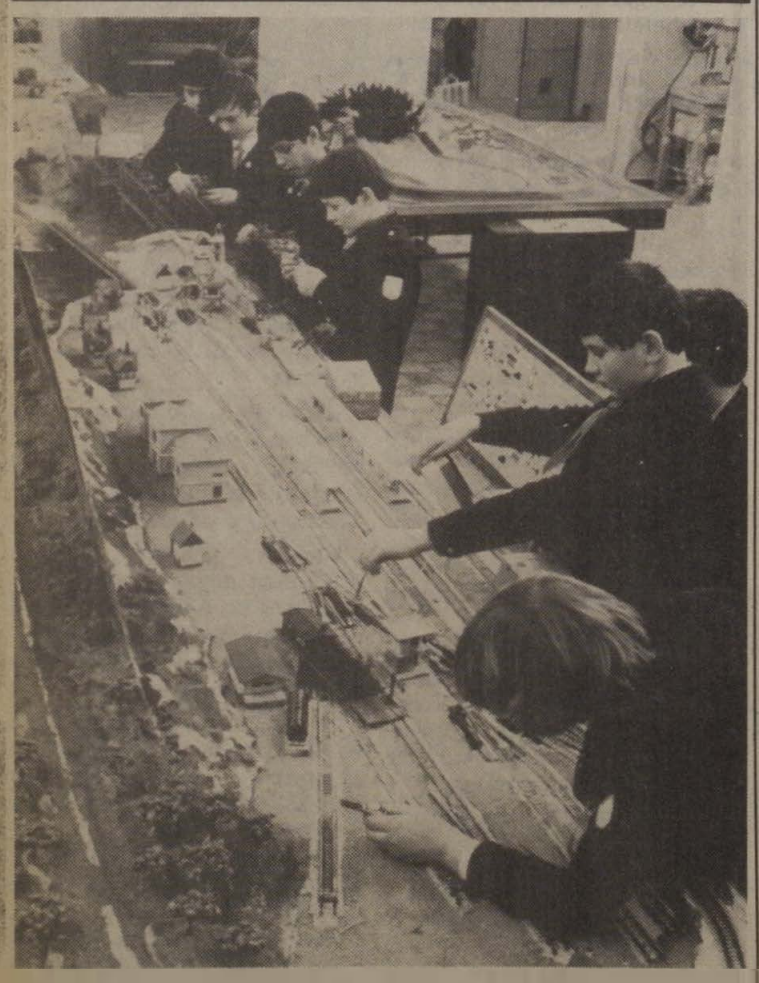
Igen nagy érdeklődést váltott ki magiszter Gvozden Sredicnek diaképekkel illusztrált magas színvonalú szakmai előadása, amelynek témája *„A könnyen elvesző áruk nemzetközi szállítási piaca; az európai vasutak tevékenysége az INTERFRIGO keretében"* volt. Az előadást élénk vita követte.

A szakmai feladatokon kívül sok kulturális rendezvény is volt. Szerveztek városnéző sétát, ennek keretében Skopje új városnegyedében az egyik utcát ünnepélyesen *„Eszperantó"* utcának nevezték el a városi tanács elnökének jelenlétében.

A kongresszus az eszperantómozgalom közelgő 100 éves jubileuma (1987) méltó megünneplésének előkészítése jegyében zajlott le.

Patay János

Segít a szakkör



A Szovjetunióban nagy népszerűségnek örvendenek az úttörőházakban, klubokban működő szakkörök. Ezeknek a szakköröknek nemcsak pedagógiai jelentőségük van, hanem segítenek a fiatalok pályaválasztásában is

(Fotó: APN)

Fórum Szombathelyen

Munkások a békéért

A nemzetközi békeév, illetve a béke- és barátság hónap jegyében május 22-én Munkások a békéért címmel rendezett fórumot a szombathelyi járműjavító a Haladás Művelődési Ház nagytermében.

A békéről szóló szavalat és a fennállásának 90. évfordulóját ünneplő Haladás férfikar békedalát követően *Baranyai László* üzemigazgató méltatta az esemény jelentőségét. Egyszerű szavakkal szólt az emberek békevágyáról, a békés építőmunka feltételeiről.

Az üzemigazgató beszéde után *Fodor István*, az Országos Béketanács titkára a nemzetközi békemozgalom erőfeszítéseiről, a különböző békeakciók jelentőségéről szólt.

Az ünnepség végén *Borsics Istvánné*, a Hazafias Népfront Vas Megyei Bizottsága mellett működő béke és barátság munkabizottság tagja átadta az Országos Béketanács titkárának azt az országos népszavazásra bocsátott plakátot, amelyet az üzem dolgozóinak százai írtak alá és munkájukkal kapcsolatos fényképekkel díszítettek.

Ezen a békefórumon adták át az MHSZ megyei vezetősége által adományozott *Élenjáró Klub* címet a járműjavító Fürst Sándor honvédelmi klubjának.

Lengyel vasutasok Szegeden

Május 12-én tapasztalatcsere célú látogatásra Szegedre érkezett a kielcei területi vasút-igazgatóság háromtagú szakszervezeti küldöttsége, *Wrzoskiewicz Stanislaw* vezetésével. A lengyel vendégeket *dr. Lugosi József*, a területi intézőbizottság titkára fogadta, tájékoztatta őket az intézőbizottság tevékenységéről, az időszerű szakszervezeti munkáról. Ugyancsak fogadta őket *Lovász Lázár* vasútigazgató is.

A küldöttség tagjai felkeresték a szegedi és a kecskeméti üzemfőnökségeket. *Szegeden* nagy érdeklődéssel hallgatták a szakszervezeti bizottság munkájáról szóló tájékoztatást, ezen belül is az üdültetéssel kapcsolatos eredményeket. Megtekintették a közeljövőben átadásra kerülő új üzemi és szociális létesítményt, valamint a konténerpályaudvart. *Kecskeméten* az üzemfőnökség és a szakszervezeti bizottság felépítését és a gyakorlati munkát tanulmányozták. A tapasztaltakról elismerően nyilatkoztak a lengyel vasutasok.

A látogatás befejeztével a területi intézőbizottság és a lengyel küldöttség vezetői megállapodtak a baráti kapcsolatok továbbfejlesztésében.

A vasutasnap tiszteletére

Szocialista brigádok szellemi vetélkedője

Gyönyörű napsütésben gyülekeztek május 23-án a szegedi vasutas művelődési ház nagytermében a szakmai-politikai vetélkedő csapatai.

A szegedi igazgatóság üzemfőnökségeinek legjobb brigádjai jutottak az igazgatósági döntőbe. A szegediek mellett *Kiskunhalas, Vésztő, Kecskemét, Békéscsaba* és *Szentes* képviseltette magát.

A hagyományos forgatókönyv szerint a csapatok először írásban adtak számot felkészültségükről, majd szóbeli kérdések következtek.

Érdekessé tette a vetélkedőt az a megoldás, hogy a hozott pontszámokat nem azonnal ismertették, hanem csak röviddel a befejezés előtt.

A program a brigádok bemutatkozásával indult. Noha ezt nem pontozta a zsűri, mégis nagy volt az igyekezet. Legjobban a békéscsabaiak bemutatkozása sikerült; szellemesen adtak képet mindennapi munkájukról, ráadásként megyéjükről is tájékoztatták a résztvevőket.

A csapatok bemutatkozása után megkezdődött az írásbeli válaszadás. Ezeknek értékelésénél feltűnő volt, hogy egyik csapat sem érte el a maximumot. A részeredmény érdekessége pedig az volt, hogy például a kiskunhalasiak kitűnően oldották meg a szakmai kérdéseket, viszont a politikai kérdésekre alig-alig adtak helyes válaszokat.

Rövid szünet után következett a szóbeli; ebben a részben is szakmai, majd politikai kérdésekre kellett válaszolni.

A mindvégig izgalmas, jól szervezett vetélkedőn végül *a kecskemétiek szerezték meg az első helyet, második Szeged, harmadik pedig Kiskunhalas* csapata lett.

A budapesti vasút-igazgatósághoz tartozó körzeti üzemfőnökségeken, a pft-, és a szertárfőnökségeken április végére befejeződtek a szakmai vetélkedő selejtezői.

A Keleti pályaudvar kultúrtermében megtartott versenysorozaton elsőként május 8-án a KÜF versenyzői álltak rajthoz. A forgalmi szakemberek vetélkedőjét mindvégig a fej fej melletti küzdelem jellemezte, *amelyből 406 ponttal a ferencvárosiak kerültek ki győztesen.* Mögöttük a Nyugatiak végeztek két pont hátránnyal. A házigazdák a harmadik, a székesfehérváriak ugyancsak kis különbséggel a negyedik helyen végeztek.

Ezt követően május 15-én a pft-sek versenyeztek. *A versenyt a bal parti építési főnökség nyerte 425 ponttal,* őket követték a ferencvárosi, a váci és a székesfehérvári pft-főnökségek együttesei.

A szertárfőnökségek összecsapására május 20-án került sor. Az induló 14 csapat közül *a székesfehérváriak kerültek a dobogó legfelsőbb fokára.* Azután a Nyugati, a Keleti és Cegléd állomások szertárfőnökségeinek csapatai következtek.

A nagyarányú vetélkedősorozat ezzel még nem fejeződött be. A csapatok első két helyezettjei júliusban újabb versenyt vívnak, amelyből az első helyezett jut tovább az országos vasutasnapi döntőre.

Az igazgatósági vetélkedőn az első két csapat egyenként 20 000, a harmadik 15 000, a negyedik pedig 10 000 forint pénzjutalomban részesült, a többiek oklevelet kaptak.

Nagyobb lett az önállóság, gyorsabb az ügyintézés

Beszélgetés dr. Lugosi Józseffel, a szegedi területi intézőbizottság titkárával

A magyar szakszervezeti mozgalom, ezen belül a vasutas-szakszervezet is, fejlődése során mindig törekedett a megújulásra, az új helyzethez való rugalmasabb alkalmazkodásra. Így volt ez legutóbb, tavaly májusban, amikor a központi vezetőség intézőbizottságok létrehozását határozta el. Az új irányítási forma tapasztalatairól *dr. Lugosi Józseffel,* a szegedi területi intézőbizottság titkárával beszélgettünk.

— Mi tette szükségessé a változást?

— Öt évvel ezelőtt új középirányítási rendszer jött létre, amelyből mindenekelőtt a szakmai érdekek következetesebb érvényesülését, a tömegkapcsolatok erősödését és a belső önigazgatásra irányuló áttételek kiküszöbölését vártuk. Ezek az elvárások lényegében teljesültek. Bevált ugyan a többlépcsős irányítási rendszer (a bizalmitestület, a tszb), de a bizalmitestület nagy létszáma miatt az alapszervezetek és a középszervek szintjén nehézkessé vált a napi feladatok rugalmas és főként gyors végrehajtásának irányítása, az operatív döntés, hiszen a testület csak negyedévente ülésezett. *Ezért határozott úgy a központi vezetőség, hogy az irányítási struktúránkat a munka tartalmi igényeinek megfelelően alakítja át.* Ennek lényege az, hogy az elnökség és a középszervek között az alapszervezetek irányítását úgy ossza meg, hogy ezáltal a központi akarat érvényesülését mindkét vonalon erősítse. Ugyanakkor lehetőséget teremtsen az alapszervezetek önтevékenységének még szélesebb körű kibontakoztatására. Így került sor területünkön is az új testület megalakulására.

— Hogyan válik be az intézőbizottság, milyen előnyökkel jár a változás?

— Véleményem szerint eredményesebbé vált a testületi irányító tevékenység azáltal, hogy az intézőbizottságot az alapszervezeti titkárok kollektívája és az intézőbizottság három függetlenített munkatársa alkotja. *A gyakorlatban tehát olyan testület hozza meg állásfoglalását, döntését, amelynek egyes tagjai legjobb ismerői a szakszervezeti munkának.* De előnye az is, hogy azok határoznak és döntenek, akiknek azt saját területükön végre is kell hajtaniok. Ez nagyobb felkészültséget és előrelátást igényel az intézőbizottság tagjaitól. Tapasztalataim szerint az eltelt pár hónap alatt meggyorsult az ügyintézés menete, nőtt az alapszervezetek önállósága. Ez utóbbihoz azonban szükséges, hogy nagyobb felelősségvállalás is járuljon.

— Miben változott hatáskörük?

— Az intézőbizottság fő törekvését a termelést segítő tevékenységre irányítja, de emellett megfelelő teret kap a szociálpolitika és az üzemi demokrácia fórumrendszere. Úgy érzem most a főtevékenységgel lényegesen többet és behatóbban tudunk foglalkozni. *Több idő jut a vitatásra kerülő témák előkészítésére, a gazdasági vezetéssel történő egyeztetésre, a megfelelő döntés kialakítására.*

A szakszervezeti munka többi területe, a kulturális, agitációs és propagandamunka, a sport, a munkavédelem és a pénzügy központi irányítás alá került. Területünkön sikerült megtalálni a két irányító szint között a megfelelő kapcsolatot. Ez nem azt jelenti, hogy nincs szükség további finomításra, de úgy ítélem meg: *a szakszervezeti munkával kapcsolatos valamennyi kérdés rendezett.* Helyenként az újjal szemben tapasztalható idegenkedést kell tartalmi szempontból feloldani. Visszaesés nincs alapszervezeteinknél, a művelődési és sportintézményekkel is jó a kapcsolatunk.

— Hogyan oldották meg az alapszervezetek irányítását?

— Az alapszervezetek irányító tevékenységében, megítélésem szerint, törés nem következett be. A velük való kapcsolattartást, segítségnyújtást *az intézőbizottság mellett működő munkabizottságokon keresztül valósítjuk meg.* Ennek számos jó példája van a különböző munkaterületeken. Továbbra is maszkodunk — mint korábban is — a területünkön tevékenykedő központi vezetőségi tagokra, akik sokat segítenek abban, hogy tömegkapcsolatunk továbbra is megmaradjon, a kölcsönös informálódási lehetőségeink is a korábbi szinten maradjanak.

— Milyen a gazdasági vezetőkhöz fűződő kapcsolat?

— Kapcsolatunkat az új rendszer számottevően nem befolyásolta. Van azonban egynéhány megoldásra váró kérdés — gondolok itt a jog- és hatáskörökre, — ahol még további finomításra van szükség.

— A gondokról is hallhatnánk?

— Az intézőbizottság eddigi ülései, tárgyalásai azt bizonyították, hogy sokkal elevenebb, demokratikusabb légkör alakult ki, mint korábban volt. De azért nem mindennel vagyunk elégedettek. Az egyes szakszolgálatokat érintő kérdések tárgyalásánál javítani kell a testület tárgyilagosságát. Az intézőbizottságnak az alapszervezeti határok révén az egyes területek rétegpolitikai összegezését kell adni, megoldani, egyes esetekben felül kell kerekednie a részkérdésekben, részproblémákon. *Alapvetően szem előtt kell tartani az igazgatósági összdolgozók érdekét, képviseletét.* Van még javítanivaló munkamódszerünkön, munkastílusunkon.

— További feladatok?

— *Arra törekszünk, hogy mindenki ismerje feladatát, s annak maradéktalanul eleget tegyen. Csak így érhetjük el, hogy meg tudjuk újítani a mozgalmat, s a jelenlegi nem könnyű, bonyolult feladatokhoz felzárkózzunk. Ehhez az is szükséges, hogy az új formát megfelelő tartalommal töltsük meg* — fejezte be a beszélgetést dr. Lugosi József.

Gellért József

A szolgáltatások közül legkedveltebb az üdültetés

Megtartotta 88. küldöttközgyűlését a Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete

Az 1894-ben alapított Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete május 17-én a budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében tartotta 88. küldöttközgyűlését. *Tóth László* elnök üdvözölte a megjelenteket, akik közül a Vasutasok Szakszervezetét *Tivald Attiláné,* a szociálpolitikai osztály vezetője, a MÁV Vezérigazgatóságot *dr. Kisrákói Tibor* főosztályvezető-helyettes képviselte.

Első napirendi pontként *dr. Földesi József* ügyvezető elnök számolt be az egyesület elmúlt háromévi működéséről kiemelve azt, hogy a fejlődés jellemző mutatói a taglétszám és a befizetett tagdíjak növekedése, továbbá a vagyon alakulása. Meg kell jegyezni, hogy az egyesület vagyonát az ingatlanok, a kötvények, az OTP-nél elhelyezett készpénztőke, a pénztárkészlet, a leltárba felvett berendezési és felszerelési tárgyak, valamint a követelések képezik.

A beszámolási időszakban a létszám 11 ezerrel gyarapodott, így jelenleg 172 ezres tagsággal rendelkeznek. Ezt az eredményt jó szervezéssel tudták biztosítani, annak ellenére, hogy az ismert gazdasági nehézségek miatt a tagdíjakat bizonyos mértékben emelni kellett és a MÁV létszáma is csökkent. A tavalyi tagdíjbevétel meghaladta a 31 millió forintot. *Tekintélyes összeget kellett fordítani az üdülők felújítására, a földrengés okozta károk helyreállítására és a központi irodahelyiségek korszerűsítésére.* Ezzel a ráfordítással viszont nemcsak a beutaltak kényelmes, az igényeket kielégítő elhelyezését, hanem a dolgozók zavartalan, az ügyintézés gyorsaságát elősegítő munkáját is sikerült biztosítani.

Az egyesület szolgáltatásainak legkedveltebb formája az üdültetés. *Sajnos, az iskolai szünetekben sok kérelmet el kell utasítani, mert a jelentkezők száma többszörösen meghaladja az elhelyezési lehetőséget.* A főidényen kívüli időszakban, amikor elenyésző a tagok igénye, a gazdaságos üzemeltetés érdekében különböző szervekkel kötnek szerződéseket. Elsőként kell említeni a Vasutasok Szakszervezete által az év nyolc hónapjában beutalt többszáz szociális gondozottat, de kapcsolatban állnak például a MÁVTOURS-szal is.

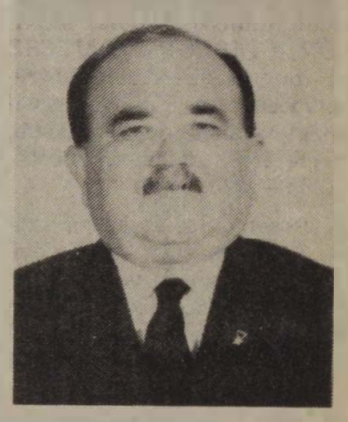
A tagok üdülési lehetőségeinek bővítésére csereszerződést létesítettek a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesületével. Ennek értelmében nyáron hat férőhelyhez jutnak *Hajdúszoboszlón,* Balatonfüredre pedig ugyanennyi ágyra az EBSE utalja be tagjait. Megoldották azt is, hogy májustól októberig magánházban nyolc személyt helyezhetnek el Parádfürdőn, ahol a beutaltak az ottani üdülőben étkezhetnek. További változatosságot jelentett, hogy egy-egy turnus részére csehszlovákiai nyaraltatást tettek lehetővé, természetesen viszonossági alapon.

Kerényi Pálné főkönyvelő a gazdasági beszámolóban utalt arra, hogy az egyesület vagyona a három évvel korábbinál két millióval kevesebb. Ennek oka, hogy — az elhasználódás miatt — az átlagosnál többet kellett felújításra és beszerzésekre fordítani és időnként jelentkeztek az üdülőszobák hasznosításának nehézségei, valamint emelkedett a tagok részére folyósított segélyek összege. A hiány egyébként a tartalékalapokban fedezetet talál.

H. K.

A celli nyugdíjascsoport elnöke

Hetvenévesen is a közösségért dolgozik



Május elseje alkalmából a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatával tüntették ki *Tóth Sándort,* a celldömölki önálló nyugdíjascsoport hetvenéves elnökét. Betegsége miatt sajnos nem vehetett részt az átadási ünnepségen, kórházban volt, de állapota azóta sokat javult.

Tóth Sándor élete nagy részét a közösségnek, a nyugdíjasoknak szentelte. Mindig szívén viselte mások sorsát, a rászorulókon igyekezett segíteni. Eredményekben gazdag életútját saját tapasztalataim alapján, a celldömölki vasútüzemi pártbizottság, valamint a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága segítségével igyekszem bemutatni.

Tóth Sándor negyvenkét évi munkaviszonyából harminckilenc esztendőt a vasúton töltött. 1937-ben került a MÁV szolgálatába. Volt vonatfékező, vonatvezető és forgalmi ügyintéző is. *A felszabadulás után azonnal bekapcsolódott a munkásmozgalomba.* Szervezője a település kommunista sejtjeinek, a szakszervezeti mozgalomnak. 1945-től tagja a pártnak és a szakszervezetnek. Közéleti tevékenységére felfigyelnek munkahelyi vezetői is. Szakszervezeti, majd üzemi bizottsági titkárrá választják. 1969 és 1974 között szb-titkár. Utána nyugdíjazásáig az mdb elnöke.

A mozgalomhoz nyugdíjba vonulása után sem lett hűtlen. 1977 januárjától elnöke a celldömölki nyugdíjascsoportnak. Tavaly vezetőségi tagnak választották az számú pártalapszervezetben. *Mindig szívesen vállalt közéleti szereplést, társadalmi munkát.* Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy jelenleg társadalmi ellenőr és a városi pártbizottság aktivistája.

Eddigi kimagasló tevékenységét több kitüntetés is fémjelzi. Öt alkalommal volt kiváló dolgozó. Ezenkívül Érdemes Vasutas kitüntetést, valamint vezérigazgatói és miniszteri dicséretet is kapott. Tulajdonosa a Felszabadulási Emlékéremnek.

A nyugdíjascsoport tagjai már nagyon várják Sanyi bácsit.

Sz. Jakab István

KISZ-esek vetélkedője

A nagykanizsai vasútüzemi KISZ-bizottság a csomóponti alapszervezetek részére vetélkedőt hirdetett a KISZ-kongresszus és a nemzetközi békeév tiszteletére.

Az előzetes tesztkérdések eredményeinek alapján hét csapat jutott a döntőbe. A versenyzőknek a magyar történelem egyes korszakaira vonatkozó kérdésekre kellett válaszolniuk.

A szoros versenyt végül az üzemfőnökség II. (állomási utazó) alapszervezete nyerte meg, második helyen az I. számú alapszervezet, harmadikon a vontatási főnökség kocsiműhely csapata végzett.

A díjakat — vásárlási utalványokat — a zsűri elnöke, *Vitári István,* a csomóponti üzemi pártbizottság titkára adta át.

A szeretet is gyógyszer

Száz évet kapott az élettől ajándékba *Csordás Istvánné.* A szép kort annak köszönheti, hogy a mai napig is szívós, hogy mindvégig féltő, óvó gyermeki szeretet vette körül.

A sors ugyanis nem volt hozzá mindig kegyes. Kilenc gyermeke közül négyet — éppen az elsőket — pici korukban vesztette el. Vasutas volt a férje, Miskolcon építkeztek, de a szép családi házat elvitte a háború. Semmijük sem maradt, mindent elölről kellett kezdeni. Révbe is jutottak, szépen haladtak a gyerekek. Egyik lánya Pécsre ment férjhez, a postánál volt alkalmazásban, ma már nyugdíjas. Teréz 30 évig dolgozott középiskolában. Erzsike a maga 76 évével a legfiatalabb. A legbüszkébbek öccsükre: geológusként egyetemi adjunktus lett.

Nem sokáig élvezhette a nyugdíjaséveket Mária néni férje: egy baleset vitte el. Őt sem kímélték a betegségek. De Prónay főorvos úr egy sajnálatos közúti balesete után megjósolta: *száz évig fog élni.* A jóslat beigazolódott.

Lányai szerint ma is a gondos orvosi kezelésnek köszönhető, hogy együtt lehetnek édesanyjukkal. *Dr. Borsányi Gábornak* tíz éve van rá gondja, hogy a szervezete a legkülönfélébb bajokat is legyőzze. A legfontosabb gyógyszer talán mégis a szeretet. Egyik lánya, Mária — aki együtt lakik vele — és Teréz felváltva főznek, bevásárolnak és a legpéldásabban gondozzák édesanyjukat.

Csordás Istvánnét a Vörösmarty u. 68. szám alatti, első emeleti lakásban családja — két unoka, három dédunoka és két ükunoka — köszöntötte. Eljöttek a nagy napra a fővárosból is. A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége ajándékát *Koszorus Ferenc* főtitkár nevében *Kukovicza Árpád* adta át. A MÁV Nyugdíj Igazgatóságtól *dr. Mészöly Ferenc* igazgatóhelyettes, a MÁV Általános Biztosító Egyesülettől *dr. Földesi József* elnök, a MÁV Első Biztosító Egyesülettől pedig *Antal Józsefné* köszöntötte az idős asszonyt. A miskolci igazgatóság vezetője, *Hernádi István* a párt-, a gazdasági és a társadalmi szervezetek nevében szintén elküldte ajándékát.

Az ünnepelt és családtagjai köszönetet mondtak a megemlékezésért, a szerető gondoskodásért.

O.E.

Ha elkészül az iparvágány

Vasúton szállítják a bükkábrányi lignitet

Kevesen tudják, hogy Emődtől, Bükkábrányon át Mezőnagymihályig (12—26 méteres mélységben) 600 millió tonna lignitmező húzódik. Ennek kitermelése érdekében hozták létre a múlt év márciusában *a Mátraaljai Szénbányák Bükkábrányi Külfejtéses Bányaüzemét.* Áprilisban megkezdték a lignitmezőről a föld leszedését.

Tavaly a bükkábrányi külfejtéses bányában több mint egymillió köbméter földet mozgattak meg, s a tervezett 50 ezer tonnával szemben 70 ezer tonna tüzelőanyagot termeltek. A kitermelt lignitből 30 ezer tonnát — barnaszénnel keverve — a Tiszapalkonyai Hőerőmű használt fel. Az idén a tervek szerint 600 ezer tonna lignitet termelnek. Ebből 400 ezer tonnát a tiszapalkonyai, a többit a Gagarin Hőerőműbe, illetve a Tüzép-telepekre szállítanak.

Jelenleg nagy gondot okoz a gazdaságtalan szállítás. Bükkábrányban ugyanis még nincs vasúti pálya. A község északi részén lévő depóból hosszú kocsisorok viszik a szenet a 3-as és a túlzsúfolt 35-ös úton a Leninváros közelében lévő hőerőműbe. A napokban például kétezer tonna lignitet huszonnégy teherkocsi 4-4 fordulóban szállított a helyszínre. Pedig az erőművet vasúti szénszállításra, önürítéses vagonok fogadására tervezték.

A MÁV felkészült a vasúti pálya építésére. Tavaly *Mezőkeresztes—Mezőnyárád* állomáson közel 600 méter hosszúságú, villamos felsővezetékkel ellátott csonkavágányt építettek azzal a céllal, hogy a lignitet vagonokban szállíthassák a Tüzép-telepekre.

— A Mátraaljai Szénbányák megrendelésére Mezőkeresztes—Mezőnyárád és Bükkábrány között iparvasutat és kisállomást épít a miskolci igazgatóság — tájékoztat *Miskolci Sándor* igazgatóhelyettes. — Mi vagyunk a fővállalkozók. A beruházás értéke 200 millió forint. Bővítjük majd Mezőkeresztes állomást is. Az igazgatóságunkhoz tartozó — építést, szerelést végző — főnökségek, illetve a közreműködő vállalatok jó ütemben dolgoznak. *Az új iparvágányt már az idei vasutasnapra átadjuk rendeltetésének.*

A miskolci építési főnökség — a FÖLDGÉP Vállalat közreműködésével — ez év januárjában látott munkához. Az épülő vasúti pálya nyomvonalán *Sasvári Sándorral,* a főnökség műszaki vezetőjével haladunk végig.

Mezőkeresztes—Mezőnyárád állomáson húsz ember szorgoskodik. Éppen árkot ásnak. *Az állomás vágányhálózatát bővítik. Megépítik a 800 méter hosszú V. vágányt is.* Erre futnak majd az iparvágányról érkező szerelvények. Fordaszerelvények indulnak majd innen a tiszapalkonyai és Gagarin Hőerőműbe.

Haladunk Bükkábrány felé. Gépfűrész süvít. Kivágják a nyomvonalba eső fákat. A markológépeknek is van dolguk. Az új vasút termőtalajon húzódik végig, ezért azt fél méter mélységig felszedik. Helyére a FÖLDGÉP Vállalat a külfejtéses bányából 120 ezer köbméter földet hoz ide. A mélyen fekvő területen három méter magas töltést kell építeni. Tológépek egyengetik, hengerek tömörítik a feltöltött talajt, amelyre nyolcezer köbméter talajjavító kavics és 12 ezer tonna zúzott kő kerül.

A pályán négy műtárgyat is építenek. Az első hidat az építési főnökség hídépítési vezetőségének szakemberei május 1-jére elkészítették. A két Rocla csőáteresz fölött már elkészült a töltés.

Mezőkeresztes—Mezőnyárád állomástól két kilométerre hidászok dolgoznak. Zúg a kompresszor. Most bontják szét a tízméteres cölöpök fejeit. Itt is híd épül.

Az összesen 4,2 kilométer hosszú iparvágány Bükkábránynál a kisállomással, a három rakodó-, fogadó- s indulóvágánnyal ér véget.

— A vasúti felépítményt — magyarázza *Sasvári Sándor* — a betonaljakat, s a 48 kilogrammos síneket szakaszosan rakjuk le, hogy a felsővezeték-építők és a biztosítóberendezések szerelői is tudjanak dolgozni. Csak így készülhet el határidőre a pálya.

Bükkábrány állomástól a külfejtéses bánya nagy távolságra van. Onnan a lignitet 5,6 kilométer hosszú szállítószalag viszi a rakodóvágányokig, s önti a négytengelyes, 60 tonnás önürítős vagonokba, *amelyek fordaszerelvényként közlekednek a bánya és az erőművek között.*

1990-ben a tervek szerint másfél millió tonna lignitet termelnek. Az erőművek akkorra lényegesen kevesebb barnaszenet fogyasztanak majd, s így külföldről is kevesebb szenet kell majd behozni.

Csorba Barnabás



Ferencváros Keleti rendezőjében mindig nagy a forgalom, nem könnyű a szolgálat. Kiss Vilmos térfelvigyázó 1971-től dolgozik ebben a beosztásban. Mint főbizalmi, most elsősorban a lengyel vendégmunkások, illetve a kirendeltek érdekképviseletét látja el

(Horváth Zoltán felvétele)

Lajosmizsei változások

Felújított állomásépület fogadja a Lajosmizsére érkező utast. Az elmúlt másfél év alatt a szegedi igazgatóság jóvoltából megfiatalodott a régi felvételi épület, kényelmes irodákat, várótermet és lakásokat alakítottak ki. Ezáltal mind az utazóközönség, mind az ott dolgozó vasutasok jobb körülmények közé kerültek.

A munkában az átalakítás alatt sem volt fennakadás. Amint azt *Veszelóczki László* állomásfőnök elmondotta, tavalyi szállítási tervüket, 15 ezer tonna áru elfuvarozásával, 103 százalékra teljesítették. Legnagyobb fuvaroztatójuk a Vízgépészeti Vállalat, amelynek itt van a központja, s ugyancsak itt működik három gyáregység. Az általuk gyártott víztisztító berendezéseket nemcsak a hazai, hanem a külföldi megrendelőknek is innen szállítják. Az ipari szövetkezet vasipari részlege főleg vágóhídi berendezéseket, az erdőgazdaság pedig fakülde-ményeit adja fel. Jelentős munkát adnak a tsz-ek is.

A kecskeméti Kossuth Tsz iparvágányára nagy mennyiségű műtrágya érkezik, melyet innen osztanak szét a tsz-ek között. Hasonlóan ide érkezik a Compakt címére Lengyelországból a só, melyet aztán itt csomagolnak és küldenek szét a megrendelőknek. Az állomás leadási forgalma egyébként tavaly 31 ezer tonna volt. Az idei év első negyedévére a szállítások visszafogottsága volt a jellemző. Csupán az erdészet, valamint március végén a Vízgépészeti Vállalat szállításai érdemelnek említést.

A vállalatokkal való jó együttműködés eredményeként folyamatossá vált a rakodás, csökkent a kocsik tartózkodási ideje. Egyedül az ipari szövetkezetnél vannak gondok a kocsik kirakásával.

Személyszállítási munkájukban sem volt fennakadás. Tavaly 61 ezer utas fogadásáról és elszállításáról gondoskodtak. S ami még jelentősebb: *Lajosmizse vonatindító állomás, ők gondoskodnak a vonalon közlekedő szerelvények előkészítéséről, tisztaságáról.* Második éve, hogy két csonkavágányukat mosó, illetve javítóvágánnyá építették át. Sajnos, a kocsitakarító létszámuk kevés, a jelenlegi létszámnak háromszorosára lenne szükség, hogy az előírt munkát elvégezzék. Így azután csak a kocsik alaptisztítását végzik, a főtisztításra létszámhiány miatt nincs lehetőségük. S nem az ő hibájuk az sem, hogy a Lajosmizsére érkező szerelvények tisztasága, műszaki állapota kívánni valót hagy maga után. *Tavaly 22 ezer személykocsit takarítottak ki és indítottak útjára.* Amikor ezek a szerelvények visszaérkeznek, alig lehet rájuk ismerni.

Az igazgatóság kocsijavító műszaki bázist is létrehozott az állomáson. *Szabó Gáspár* csoportvezetőtől tudom, hogy nagyon sok energiájukat leköti a megrongált személykocsik javítása. Nem ritka az olyan eset, amikor szinte alig van ép villanyégő a vonaton. *Gyakori az ülések felszaggatása, a poroltók ellopása, a WC-k megrongálása,* és még hosszan lehetne sorolni, miben tesznek kárt a felelőtlen utasok. A műszaki bázis dolgozói igyekeznek ezeket a hiányosságokat megszüntetni és műszakilag jó kocsikat átadni az utazóközönségnek.

S még egy említést érdemlő változás Lajosmizsén. Régi gond oldódott meg azzal, hogy a vonatkísérői laktanyában a kocsitakarítók és a műszaki dolgozók részére *külön férfi-női öltözőt alakítottak ki.* Ezzel részükre is megfelelő szociális körülményeket teremtettek.

Gellért József

Szombathelyi járműjavító újítói

Második helyen a vállalatok Vas megyei versenyében

A Szakszervezetek Vas Megyei Tanácsa és a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség Vas Megyei Bizottsága kezdeményezésére újítási-találmányi versenyt hirdettek a SZOT, az ágazati minisztériumok, a KISZÖV, a TESZÖV és a MTESZ Vas megyei szervezete közreműködésével és támogatásával a megye valamennyi vállalata, szövetkezete, intézménye részére 1985—1986. évre.

A verseny első szakasza lezárult. A versenyben részt vevő 35 vállalat közül 31 volt értékelhető. A MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem a verseny első időszakában második helyezést ért el.

Borbély László, a járműjavító újítási előadója így foglalta összse a tapasztalatokat:

— Eddig is arra törekedtünk, hogy minél több hasznosítható újítás szülessen. Szeretnénk, ha mind több fizikai és műszaki dolgozó venne részt a mozgalomban, s a versenyben is. Társadalmi és gazdasági szempontból a nők és fiatalok számának növekedését is fontosnak tartjuk.

Az újítómozgalom egyik sarkallatos pontja az újítások elbírálásának és az ezzel kapcsolatos ügyintézés idejének a lerövidítése. Ennek érdekében belső átszervezéssel megoldottuk, hogy a kalkulátor és a számszaki ellenőr közvetlenül a gazdasági csoporthoz tartozik, *így jelentősen lerövidült az újítások értékelésének ideje.* Ezzel az egyszerű személyi átcsoportosítással az elfogadott újítások hasznosítása, értékesítése gyorsabban realizálódhat, annak anyagi előnyei hamarabb érzékelhetők. Az újítómozgalomban részt vevők erkölcsi és anyagi elismerése is gyorsabb, ami hozzájárulhat az újítási kedv növekedéséhez.

— Mit jelent a megyei második helyezés a számok tükrében?

— Az értékelt eredmények szerint üzemünk 293 javaslatot nyújtott be, ebből elfogadtunk 214 javaslatot. Az elfogadott javaslatok gazdasági eredménye az utókalkulált adatok szerint *11 millió 136 ezer forint* . A forintérték mellett az eredményességet az is emeli, hogy ennek az összegnek nagy része — nyolcmillió forint — importanyag-megtakarítás, 1,1 millió forint pedig energiamegtakarítás. Mindez minőségileg jelentős az újítómozgalmon belül. Az újítóknak kifizetett díj nem éri el az egymillió forintot, és ez a pénzösszeg is 478 újító között oszlik meg.

— Ezek szerint a kifizetett újítási díj a megtakarítás mértékéhez képest elenyésző. Mi a tapasztalat, szívesen adják-e ötleteiket a dolgozók további hasznosításra ilyen — szinte csak erkölcsi elismerésnek tekinthető díjazás fejében?

— Üzemünk 1985-től nyereségérdekeltségi rendszerben dolgozik. Az új gazdálkodási rendszer követelményeivel összhangban *az újítómozgalom belső, szervezeti rendszerén is változtatni kellett.* A dolgozók aktivitását a nehézségek ellenére is sikerült szinten tartani, sőt egyes kategóriákban növekedés is tapasztalható volt, bár az igaz, hogy egyre nagyobb energiát kell kifejteni a versenyszellem ébrentartásához. Az itt-ott mutatkozó érdekeltség nem minden esetben írható a csekély újítási díjak számlájára, egyéb dolgok is közrejátszanak. Természetesen mi azt szeretnénk, ha mindezek ellenére a verseny második szakaszában is legalább ilyen jól szerepelne üzemünk. Erre minden reményünk megvan, hiszen az eddigi részeredmények kedvezőek, és reméljük, az újítási kedv az év második felében sem lanyhul.

—snk—

A késés oka:

feggyelmezetlenség

Május 19-én este a 6018 számú személyvonatnak már régen el kellett volna indulni a Nyugati pályaudvarról. Az utasok egyre türelmetlenebbül érdeklődtek a jegyvizsgálónál, de az kielégítő magyarázatot nem tudott adni. A vonatvezető ugyanis már 17 óra 25 perckor jelezte a forgalmi irodában, hogy a poggyászkocsi gyenge világítása miatt akkumulátorcserére lenne szükség, hiszen ott a meglehetősen gyenge világítás miatt Debrecenig nem tudják a menet közben szokásos osztályozási műveleteket elvégezni.

A forgalmista értesítette is a kocsiszolgálati dolgozókat, de azok már a váltásra gondoltak, s vajmi keveset törődtek azzal, hogy a vonat késve fog indulni. A váltótársak pedig még nem néztek körül a terepen, hogy van-e valami soron kívüli tennivaló. Csak akkor kezdtek mozgolódni, amikor a forgalmista a menetrend szerinti indulási idő után 10 perccel ismét rájuk telefonált.

Hadd ne írjam le, hogy az utasok milyen jelzőkkel illették a MÁV-ot. A kocsiműszak emberei közül ketten elmentek, ketten nekifogtak az akkumulátorcserének, ketten a poggyászkocsi peronján a kapcsolótáblákat vizsgálták. Néhány perc múlva megjavult a világítás, ám az egyik szaki szidni kezdte a poggyászkocsi személyzetét. A perpatvarra az utasok is fejüket csóválták.

Vajon hány ilyen, a váltás körüli bonyodalomra visszavezethető késés fordul elő a pályaudvarokon? A váltások körüli „én már nem", a következő személyzet vagy szolgálat „még nem" szemléleten az egész vasútnak, de kinek-kinek a saját érdekében is változtatnia kellene.

Orosz Károly

A fiatal kocsilakatos is tudja

Ha kopott a féktuskó, ki kell cserélni

Czibere Imre két évvel ezelőtt járműszerelő szakmunkásként kezdte a pályáját a debreceni műszaki kocsiszolgálatnál. Még iparitanulóként kötött ösztöndíjas szerződést, mivel tervei szerint hosszabb távon is a vasútnál kíván dolgozni.

Nemrégiben egy Mátészalkára induló vonatnál találkoztam vele. Éppen féktuskókat cserélt.

— Láthatja, még bő húsz perc van hét óráig, mégis nekiláttam a munkának. Éjszaka amúgyis nehezebb lett volna, a váltótársak pedig elérik a vonatjukat, hiszen ők is bejárók. Jómagam Hajduhadházáról járok dolgozni. Munka van elég, erről meggyőződhet. Az előző kocsin 12 féktuskót cseréltem, ezen nyolcat — mutat az egyik Bh sorozatú négytengelyes kocsira, majd fürgén kimászik a kocsi alól, villamos targoncára ül, s a szerelvény következő kocsijához hajt. Szerelőtársai, *Banka Lajos* és *Egykovács István* csoportvezető a másik forgóváznál szorgoskodnak.

— Nem finnyáskodom, ha egy kicsit piszkos lesz a kezem vagy a ruhám, a víz leviszi — teszi hozzá mosolyogva, azután a peron és a forgóváz közötti szűk helyen a földre ül, fejét a dinamónak támasztja, egy aprócska művelet és máris kiesik a kopott féksaru.

— A brigádunk sok tuskót cserél újabban. Igaz, hogy a takarékossági tervet nem sikerült teljesíteni, ám a forgalom biztonsága az elsődleges. Nem mondhatjuk, hogy ez vagy a másik kocsi a nyíregyházaiké vagy a püspökladányiaké. Ha a kopás értéke a megengedettet eléri: *cserélni kell!* Egyébként én a kocsivízszerelést, az ablak- vagy ajtójavítást is megcsinálom, ha a szükség úgy kívánja. Talán nem szerénytelenség, ha elmondom, hogy tavaly megszereztem a *Szakma Ifjú Mestere* címet. Nagyon sokat köszönhetek az idős „szakiknak", kollégáimnak, akik nemcsak befogadtak az alvázasok brigádjába, hanem maximálisan segítették is munkámat. A fizetésemmel nem nagyon dicsekedhetek, ezért volt egy időszak, amikor azon morfondíroztam, hogy elszegődöm mozdonyvezetőnek. Nem tettem, hű maradtam a szakmámhoz, mert végül is úgy érzem, az embernek azon a helyen kell maradnia, ahol becsülik és elismerik a teljesítményét.

Imre csoportvezetője egyetértően bólogatott az elhangzott szavakon, majd csendesen annyit mondott, hogy hamarosan nyugdíjba megy, és nem kizárt, hogy Imre fogja átvenni a csoportvezetői tisztet.

O. K.

Nagycenki állomásszépítők

Szombathely után, a 15-ös számú vonalon lévő Nagycenk állomás a legszebbek közé tartozik. A vörös aprókaviccsal terített peronokon kőtartókban pompáznak a virágok, a felvételi épület előtt festett padokon pihenhetnek az utasok. A főnök, *Gátas Ferenc* mégis mentegetőzik:

— Az árvácskák már hervadnak, de helyettük megrendeltük a nyári virágokat a kertészettől.

Mosolygok magamban. Bár minden főnök ennyit törődne a környezettel. Amíg megtekintem a várótermeket, Gátas Ferencet az állomás életéről, a sikerekről és a gondokról faggatom:

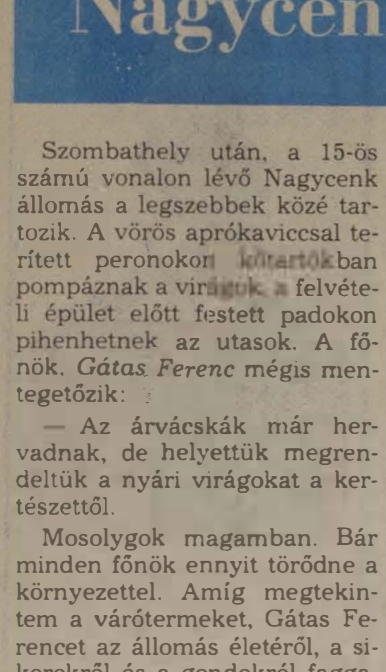
— Milyen itt az utasforgalom?

— *Naponta kétszázan, háromszázan járnak innen munkába, de többségük Sopronban váltja meg a bérletét. A havi jegyeladásokból származó bevételünk mindössze 15-16 ezer forint. A több száz kiránduló is másutt váltja meg menettérti jegyét.*

A várótermekben rend, tisztaság fogad.

— Itt nem szemetelnek az utasok? — kérdezem.

— *Nem. A szép, tiszta környezet ugyanis hatással van az emberekre.* Nem dobálják a földre a papírt, hanem elviszik a tárolókba.



Kálmán Zsolt a váltóállító toronyban

(A szerző felvételei)



Nagycenk állomás felvételi épülete

— A dolgozók szívesen vállalják a környezetszépítést?

— Igen. De erről többet mond majd *Landauer Ferenc* forgalmi szolgálattevő, aki szakszervezeti bizalmi, és a Széchenyi István szocialista brigád vezetője.

— *Brigádunk vállalt védnökséget a rend és tisztaság felett* — mondja a bizalmi a forgalmi irodában. — Mi terítettük le vörös kaviccsal az állomás előtti utastereket, közlekedőket. A virágosítást, a peronszegélyek meszelését is magunkra vállaltuk. Ezenkívül természetesen állandóan ellenőrizzük az állomás területének tisztaságát. Az igazgatósági tisztasági versenyben elért eredményeinkért már háromszor kaptunk oklevelet. Az egyéb társadalmi munkáért a helyi tanács a *Községünkért* emlékplakettet adományozta.

— Milyenek az idei áruszállítási teljesítmények? — kérdezem ismét a főnököt.

— Nagyon jók. 1985 első öt hónapjában 8100, az idén pedig öt hónap alatt 11 850 tonna árut fuvaroztunk. Ez részben az elmúlt évi jó gabonatermésnek is köszönhető, hiszen többet lehetett exportra küldeni. Az exportszállításokat irányvonatok összeállításával gyorsítottuk. A kocsiigényeket eddig még tudtuk teljesíteni.

— Nagycenk állomáshoz tartozik még Pereszteg és Sopronkövesd megálló is. Van-e létszámhiány?

— *Szerencsére nincs.* Én négy éve vagyok itt állomásfőnök. Eddig egy fegyelmit kellett adni és két dolgozót eltanácsolni. A 38—40 éves átlagéletkorú, tizenkilenc tagú kis kollektíva nagyon jól dolgozik, a munkahelyi légkör is kitűnő. Ezért szívesen jönnek ide az emberek . . .



Az állomásfőnök munka közben

A váltóállító toronyban bizonyítja ezt a huszonhárom esztendős *Kálmán Zsolt* is, aki márciustól szolgál Nagycenken. Most tanítja a teendőkre az egyik idősebb kolléga.

— *Két éve szereztem géplakatos szakmunkás-bizonyítványt* — magyarázza. — *A soproni vasöntőben helyezkedtem el, de a bátyám, aki itt volt váltókezelő, rábeszélt, hogy legyek vasutas. Itt jó a légkör, és nem utolsósorban többet is keresek.*

— Ilyen családias miliőben a szakszervezeti bizalminak is könnyebb a dolga — mondom *Landauer Ferencnek.*

— Valóban könnyebb. A szervezettség száz százalékos. Ezenkívül a főnök is érti a dolgát, hiszen huszonhat esztendeje vasutas, és nyolc évig volt Sopron déliben szb-titkár. Három évig a főbizalmi tisztséget is ellátta. Van tehát tapasztalata a mozgalmi munkában, sokat segít nekem.

Sz. Jakab István

A Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja

Évek óta a legjobbak között

Kiskunfélegyháza állomáson mindenki ismeri a *Kossuth* szocialista brigád tagjait. Ez nem véletlen, hiszen a brigádot évek óta a legjobbak között tartják számon. A közelmúltban adták át részükre az MSZMP Központi Bizottsága Oklevelét és a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja kitüntetést. A 15 tagú kollektívát *Szabó István* állomásfőnök így jellemezte:

— *A Kossuth brigádnak meghatározó szerepe van az állomás munkájában.* A brigád tagjai évek óta kiemelkedően dolgoznak, a társadalmi munkaakciókban is lehet rájuk számítani. Részük van abban, hogy az állomás az utóbbi öt évben háromszor érdemelte ki az *Élenjáró Szolgálati Hely* címet.

— 1968-ban alakult a brigád — mondja *Varga Gábor* brigádvezető, forgalmi szolgálattevő. — A tagok között van kocsirendező, váltókezelő, átmeneztető, raktárnok és rendészeti vezető. Én 1971-től vagyok a brigád tagja, hét éve pedig a vezetője.

Kimagasló munkájukat több kitüntetéssel ismerték el. Kétszer nyerték el a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. 1982-ben megkapták a *Közlekedés és Hírközlés Kiváló Brigádja*, 1984-ben pedig az üzemfőnökség kiváló brigádja címet.

Legfontosabb feladatuknak a balesetmentes, minőségi munkát tekintik. Tavaly a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben is kimagasló eredményeket értek el. Nagy figyelmet fordítottak az idegen kocsik tartózkodásának a csökkentésére, főleg az őszi forgalomban, az érkezett rakott kocsik mielőbbi gyors beállítására, illetve kihúzására. Törekedtek a takarékosságra, ezen belül elsősorban a tolatómozdonyok gazdaságos kihasználására.

— Ha kellett, szabadidőben rakományigazítást, kocsiátrakást is végeztünk — folytatja a brigádvezető. — Tavaly három személykocsi külső és belső mosását, tisztítását is elvégeztük. Az ünnepi forgalomban mozgó információs szolgálatot teljesítettünk.

Tavaly 836 óra társadalmi munkát végeztünk — kapcsolódik be a beszélgetésbe *Ficsor Gizella* forgalmi szolgálattevő. — Parkosítottuk az állomást, télen



Együtt a Kossuth szocialista brigád

havat takarítottunk, a Darvas téri óvodában parkosítottunk, és homokozót építettünk.

Ficsor László váltókezelő hozzáteszi:

— *Egymáson is segítünk. Ha kell lakást festünk vagy költöztetünk.*

Az elmúlt évben a kongresszusi és felszabadulási vetélkedősorozaton megszerezték az üzemfőnökségi, majd az igazgatói első helyet. Az országos brigádvetélkedőn a tizenkettedikek lettek.

Közéleti tevékenységüket példázza többek között, hogy egy munkatársuk SZOT-tag, az ifjúsági rétegbizottság elnöke, a KISZ-titkár és a szakszervezeti főbizalmi-helyettes, valamint a nőfelelős is az ő brigádukban dolgozik.

— Kollektívánk tagjai szinte valamennyien 10-15 éve vasutasok — mondja Varga Gábor. — *Ismerjük, segítjük egymást, jó közösségi szellem alakult ki közöttünk.*

Varga Ilona hét éve dolgozik az állomáson, kocsifelíróként kezdte, ma forgalmi szolgálattevő.

— Mikor idejöttem, már az első benyomásom is jó volt — jegyzi meg. — A kollektíva bizalommal fogadott, segített a munkámban, de nemcsak nekem, hanem a többi új felvételes fiatalnak is. Örültem, amikor egy év után a brigád tagjai közé felvettek . . .

Gellért József

A nyári főidényben

Füreden sem könnyű a vasutasok helyzete

Az utazók száma júniustól ugrásszerűen megnő. A Balaton két partján, főként a hétvégeken tekintélyes forgalomra lehet számítani a kisebb és nagyobb tóparti állomásokon egyaránt. Vajon mi várható az északi part reprezentatív vasútállomásán, Balatonfüreden? A kérdésre *Sallai István* állomásfőnök válaszol.

— Az elmúlt évekhez viszonyítva változást jelent, hogy a *Favorit express* három kocsija Füredig közlekedik. Évekkel ezelőtt megvolt ez a vonat, de ki tudja, miért, megszüntették. A nemzetközi forgalomban utazók újból igényelték és én azt hiszem, hogy a három kocsit ki is használják.

— Az utóbbi években a német turisták is felfedezték a Balatont, a vasút viszont, úgy tűnik, elmaradt a személyzet nyelvtudásának növelésében. Az utas, a jegyvizsgáló és az állomási pénztáros kommunikációja gyakran a mutogatásra szorítkozik . . .

— Igen, mi is tudjuk, hogy szükség lenne az utasokkal közvetlenül érintkező vasutasok nyelvi továbbképzésére, erre azonban ismert okok miatt nincs lehetőségünk. Egy nyugdíjas, németül beszélő információst alkalmazunk május tizenöttől szeptember közepéig, jó volna, ha váltótársat tudnánk mellé adni, de erre nincs lehetőség.

— Tehát önök is a létszámhiány szorításában élnek.

— Leginkább takarítószemélyzetnek vagyunk szűkiben, és a külső szolgálati helyeinken mutatkozik létszámhiány. A kedvezőtlen helyzet, úgy tűnik, állandósult. Amint az esetleges jelentkezők meghallják, hogy itt éjszaka, ünnepnap meg vasárnap is kell dolgozni, már odébbállnak. A környező nagyobb üzemek, a hajógyár, a pincegazdaság mind napi nyolc órában dolgoztat, hetenkénti szabadszombattal. Próbáltunk végzős gimnazistákat segédtiszti tanfolyamra megnyerni, de ezzel sem jártunk sikerrel . .

(gerecsei)

„A csákánynyélért nem tülekednek az emberek . . .”

AZ ELŐMUNKÁS BÚCSÚJA

Ízlelgetem a szót: előmunkás. Rangot, tekintélyt sugall. Gyermekkoromban ismertem egyet: magas, vállas ember volt, közelében mukkanni sem mertünk. Akkoriban úgy képzeltem: aligha van nagyobb úr a vasútnál nála . . .

Ma már nincs rangja a pályamunkásnak és az előmunkás sem olyan „nagy úr”, ahogyan én azt gyerekkoromban elképzeltem.

— *A csákánynyélért nem tülekednek az emberek* — jelenti ki *Kontor Imre* bácsi, a tapolcai pályafenntartási főnökség előmunkása.

Eszem ágában sincs vitatkozni vele. Ő csak jobban tudja, hiszen 34 esztendeje már, hogy kezébe vette a krampácsot, hivatalosabban: tömőcsákányt.

— Alaposan megváltozott a helyzet azóta — magyarázza. — Nem mondom, hogy rosszabb lett a világ, inkább minden tekintetben jobb, de a mi szakmánk szempontjából mégiscsak azt kell mondanom: *kihalófélben a hivatás, oda a becsületünk.* Évről évre fogynak az emberek, sokszor az az érzésem, hogy a pft átjáróház.

— *Nagy a fluktuáció a mi területünkön* — jegyzi meg kissé szakszerűbben *Varga József*, a tapolcai pft-főnökség vezetője. — *Ide nem szívesen jönnek, ha mégis, megesik, hogy 4-5 hét után veszik a vándorbotot, s mi nem sokat tehetünk.* Ráadásul az érveik sem légből kapottak. Rendszerint arra hivatkoznak, hogy korszerűbb körülmények között, világos műhelyekben, napi 8 órával is megkereshetik azt a pénzt, amit nálunk.

— Valamikor az előmunkás *irányította* a munkát — kapcsolódik a beszélgetésbe Imre bácsi közvetlen főnöke, *Szabó Sándor* főpályamester. — *A keze alá tartozó pályamunkások zokszó nélkül követték utasításait.* A mai előmunkások nem tehetik ezt, olyan emberekkel kénytelenek dolgozni, akik nem szeretik igazán a vasutat, kik jobb híján jöttek ide. Ilyen körülmények között a jobb érzésű előmunkás — Imre bácsi pedig ilyen! — inkább maga végzi el a kijelölt feladatot, s nem törődik azzal, hogy neki tulajdonképpen más lenne a teendője.

Imre bácsi sűrűn bólogat, látszik rajta, hogy mindenben egyetért a főpályamesterrel, aki egyébként a fia lehetne.

— *Nem szeretek én magyarázgatni* — mondja. — *Amíg elmondanám, hogy miről is van szó, már meg is csináltam,* azon pedig már nem érdemes rágódni, hogy régebben az előmunkásnak elég volt egy szempillantás, a beosztottjai máris tudták, mihez fogjanak. A forgalmiakkal sem olyan a kapcsolatunk, mint valaha. Előfordul, hogy a forgalmi szolgálattevő szükszavúan annyit jelent, hogy siessünk valamelyik váltóhoz, mert — úgymond — nagy a baj. Kivonulunk, azután kiderül, hogy bajról szó sincs, a hiba néhány perces munkával elhárítható. *Tudja, nem szívesen bírálom az ifjú szakembereket, de az a meglátásom, hogy egyikük-másikuk szaktudása igencsak „iskolaszagú”.*

— Ennek pedig az a következménye — veszi át a szót ismét a pft vezetője —, hogy a munkaerőt nem mindig tudjuk racionálisan „bevetni”. Az Imre bácsi által mondott esetben például elég lett volna egy régi szakinak megnézni a váltót, nem pedig hat emberrel kivonulni, akikre esetleg máshol nagyobb szükség lett volna.

— A legjobban az fáj az embernek, hogy a mai, fiatal pályamunkások semmibe veszik a vasutat, nem ismerik fel munkájuk fontosságát, folyton csak azt hajtogatják, hogy meleg van, hideg van, az italozásról nem is beszélve . . . Most már a helyünkbe hozzák a meleg ebédet, régen a pályamunkások csak hideget ettek, legfőljebb késő este jutottak meleg ételhez. Figyelje meg: *az olyan korú pályamunkások, mint én is, szinte kivétel nélkül a gyomrukkal bajlódnak.* Engem is műtöttek néhány évvel ezelőtt. Betöltöttem a 60. évemet, elfáradtam, bár még azért bírnám néhány évig. Mégsem maradok, mert az ifjabbaknak manapság igen nehéz parancsolni. Nem tisztelik a szaktudásunkat, ha elmesélem nekik, hogy 22 évi kemény munka után léphettem egy fokkal feljebb, kinevetnek, illetve nem jelent nekik semmit. Ezért úgy döntöttem, hogy a hátralévő két hetet még becsülettel ledolgozom, azután jöhet a nyugdíj, bajlódjon a pályamunkásokkal más. Unatkozni nem fogok, ettől nincs mit félnem, mindig van a ház körül tennivaló. Az is lehet, hogy ráérő időmben először kitüntetéseimet, akad jó pár belőlük, és visszagondolok a régi időkre, mert akármennyit is panaszkodtam most: *szeretem a vasutat, és az ember életéből 34 évet nem lehet csak úgy kitörölni . .*

Sárközi Gábor

Megyei tűzoltóverseny

A celldömölkiek képviselik a vasiakat a területi döntőn

Nagyszabású megyei tűzoltóversenyt rendeztek május 23—24-én Sárváron. Az önkéntesek, a vállalati és ifjúsági, a női és férfi csapatok mellett osztrák és jugoszláv tűzoltók is bemutatkoztak. A 400-as fecskendők kategóriájában a szombathelyi igazgatóságot a celldömölki körzeti üzemfőnökség raja, illetve a szombathelyi járműjavító két együttese képviselte.

A vállalati tűzoltók 400-as kategóriájú versenyét a celldömölkiek nyerték az egyik járműs csapat előtt. Ők indulhatnak Vas megye színeiben a közeljövőben megrendezendő területi döntőn.

A tűzoltóversenyt megtekintette *dr. Héra Attila* ezredes, a BM Országos Parancsnokság parancsnokának általános helyettese, *Molnár István*, az MSZMP Vas Megyei Bizottságának titkára és *Döszler Zsuzsa*, a KISZ megyei bizottságának titkára.

(jakab)

Egy munkavédelmi vizsgálat tanulsága szerint

A legtöbb helyen felszínes a balesetek kivizsgálása

A legtöbb és legsúlyosabb baleset a vasúton elegyrendezés közben történik. Kocsirendező, tolatásvezető és sarus munkakörben foglalkoztatott dolgozók közül tavaly 257-en szenvedtek balesetet. *Meghalt három kocsirendező és két tolatásvezető, csonkulást szenvedett két kocsirendező és két vonatkísérő.*

A közelmúltban a vasutasszakszervezet kezdeményezésére a területi intézőbizottságok munkavédelmi ellenőrei, az alapszervezetek társadalmi munkavédelmi ellenőrei, valamint a szakvonali munkavédelmi szervezet képviselői megvizsgálták az elegyfeldolgozás munkabiztonsági előírásainak érvényesülését. *A szolgálati helyeken 1985-ben történt 63 üzemi baleset körülményeit elemezték.*

Az esetek közül egy halálos üzemi baleset egyértelműen az álló helyzetű járműkapcsolás technológiai előírásainak megsértése miatt következett be. Az üzemi balesetek többsége az üzemen belüli közlekedés során fordult elő. Ez az összbaleseteknek több mint 36 százaléka. Ennek oka többek között a vágányok közötti területek elhanyagolt állapota, a sok áruhulladék, valamint az elegymozgás ütemtelensége.

Az eredményes megelőzést az a körülmény is nehezíti, hogy a balesetvizsgálatok felszínesek, csak az eseményt írják le, s nem elemzik a kiváltó okokat. *A balesetvizsgáló bizottságokban a szakszervezet képviselői is következetlenek. Sokszor csak aláírják a jegyzőkönyvet, a vizsgálatban nem vesznek részt.*

A bizottság több szolgálati helyen azt tapasztalta, hogy az állomási végrehajtási utasítások a technológiai követelményeket csak egy adott létszámra határozzák meg. A technológiai leírásokban a minimális létszámot figyelmen kívül hagyják. A végrehajtási utasítások egy része jelenleg is átdolgozás alatt van.

A baleset-megelőzésben nagy szerepe van a következetes ellenőrzésnek is. A vezetők általában eleget tesznek ennek a kötelezettségüknek, de magatartásbeli hiányosságokat ritkán tárnak fel, ezért a szükséges intézkedések is elmaradnak. *A munkavédelmi szemlék sem eléggé hatékonyak, mert a bizottságok nem vizsgálják a technológiai folyamatokat, a közvetlen munkairányítók tevékenységét.*

A szakszervezeti alapszervezetek munkavédelmi tevékenysége szinte csak formális. Általában csak az évi munkavédelmi helyzetről számoltatják be a vezetőket, egyéb munkavédelmi témákkal alig foglalkoznak. A társadalmi munkavédelmi ellenőrök többsége rendszeresen közreműködik az aktuális feladatok megoldásában, de ez nem helyettesítheti a testületi munkát.

Több szolgálati helyen a védőfelszerelés-ellátás sem megfelelő. Hiányoznak a téli védőbetéttel ellátott sisakok és a védőkesztyű is. Sokan kifogásolták a védőlábbelik minőségét. Azok — különösen télen, havas időben két-három óra alatt átáznak.

Köztudott, hogy a technikai berendezések állapota is növelheti, vagy csökkentheti a baleseti veszélyt. A bizottság megállapította, hogy a munkaterületek térvilágítása — Miskolc—Tiszai pályaudvar kivételével — megfelelő. A térhangosító berendezések többsége sem kifogásolható. A vágányhálózat műszaki állapota azonban már nem mindenütt felel meg a követelményeknek. A közlekedési utak, tolatási padkák elhanyagoltak. Sok az elszóródott áru, a szemét.

A balesetek megelőzése érdekében a szakszervezeti alapszervezeteknek többet kell foglalkozniuk az elegyfeldolgozás munkabiztonságával, a munkavédelmi követelmények, előírások érvényesítésével. Javítani kell a baleseti vizsgálatok színvonalát is. A társadalmi munkavédelmi ellenőrök az eddiginél hatékonyabban segítsék a technológiai fegyelem megszilárdítását.

Pásku Jenő

Kirándult a brigád

A záhonyi üzemigazgatóság *Kazinczy Ferenc* szocialista brigádja évek óta vonzó művelődési programokat szervez. Már korábban is több sikeres üzemi kiállítást, vetélkedőt rendeztek munkahelyükön. Ez is bizonyítja, hogy a *Kalmár Györgyné* vezette kollektíva művelődést kedvelő emberekből áll. Közülük többen az üzemi művelődési bizottságban is eredményesen tevékenykednek.

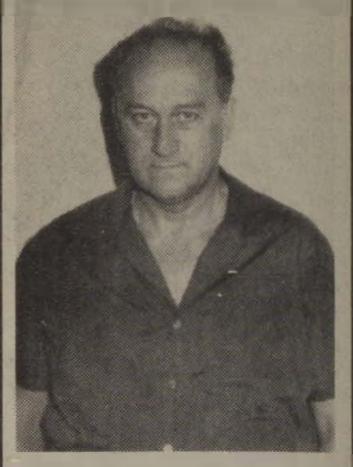
Legutóbb májusban szervezték egynapos kirándulást. A szomszédos Bereg és Szatmár vidékének természeti és kulturális értékeivel ismerkedtek. Megtekintették többek között a vásárosnaményi Bereg Múzeumot, Tákos és Csaroda műemléktemplomait, a tarpai Esze Tamás és Bajcsy-Zsilinszky Endre múzeumokat. Ellátogattak a szatmárcsekei temetőbe és a jelenleg is működő túristvándi vízimalomhoz. Jártak Kölcsén, Fehérgyarmaton és Nyírbátorban is.

Iván István



Tákoson, a múzeum épülete mellett

Ötvenötször adott vért



Szombath Endre, a szombathelyi igazgatóság házkezelőségének vezetője már ötvenöt alkalommal adott vért térítésmentesen. Először 1957-ben, a szombathelyi járműjavítóban szervezett véradáson vett részt.

— Volt valamilyen személyes indoka ennek az önzetlen segítségnek? — kérdezem.

— Igen. A testvérem életét is egy véradó mentette meg.

Szombath Endre 1955-ben került a járműjavítóba segédmunkásnak. 1957-től tizennégy évig a szertárfőnökségen dolgozott. Az igazgatóság anyaggazdálkodási osztályára 1971-ben helyezték főelőadónak. Két esztendeje van jelenlegi beosztásában. Lelkiismeretes munkáját több kitüntetéssel is elismerték.

— Nagyon ritka, AB Rh negatív a vércsoportom — folytatja. — Több alkalommal, életmentés miatt, soron kívül hívtak vért adni. Ötvenegy éves vagyok. Az egészségi állapotom kiváló. Szeretnék még hetvenötszörös, majd százszoros véradó is lenni . . .

Sz. J. I.

Gyermeknap a Bodrog partján

A *debreceni járműjavító* dolgozói 1973 óta patronálják a Bodrogolaszi MÁV Nevelőotthont. Azóta lakóinak feledhetelen ünnepévé vált a gyermeknap. Ezen a napon a gyerekek reggeltől késő estig a vendégekkel vannak elfoglalva. Azokkal, akik a gyermeknap alkalmából az üzem képviseletében körükben megjelennek és valamennyiüknek ajándékot adnak.

Ez történt most is. A gazdag, egész nap tartó programnak — melyben számtalan sport- és ügyességi verseny is szerepelt — betetőzése volt annak a közel tízezer forint értékű ajándékoknak az átadása, amit a kommunista szombat bevételéből, az üzem szakszervezeti, KISZ-bizottsága és a vöröskereszt szervezete által e célra biztosított összegekből vásároltak a patronálók.

L. Varga Lajos

Élénk klubélet Tapolcán

Az elmúlt hetekben is változatos programokat szerveztek Tapolcán, a Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasainak. A Közlekedési Tudományi Egyesület helyi titkárának, *Körmendy Lajosnak* a vezetésével a közelmúltban Sopronba kirándultak. Idegenvezető kalauzolásával ismerkedtek a nagy múltú város nevezetességeivel, majd megnézték a nagycenki szabadtéri kismozdony-kiállítást.

A rendszeresen szervezett programok közül különösen nagy sikert aratott *Miskolczi Imre* rendőrhadnagy *Hogyan közlekedjünk gyalogosan?* című előadása, de nem kevésbé tetszett *Bánhegyi Ferencnek*, a MÁV baleseti helyzetéről tartott tájékoztatója is. *Tápi Lajosné* klubvezető jó munkáját dicséri, hogy az előadások szervezésénél maximálisan figyelembe veszi a tagság érdeklődési körét és kívánságait.

Bognár Károly
Tapolca

Nyugdíjasok ünnepi taggyűlése

A kazincbarcikai vasutasok önálló nyugdíjascsoportja május 15-én tartotta ünnepi taggyűlését. *Drahos János* csoportelnök és *P. Tóth Lajos* területi intéző beszámolói után *Marton György*, a központi vezetőség tagja köszöntötte az idős vasutasokat. Beszédében méltatta egykori szerepüket a vasút háború utáni újjáépítésénél, elismerően szólt több évtizedes szolgálatukról.

Az ünnepség alkalmával külön is köszöntötték a 80 éven felüli tagokat — az 500 tagú csoportból tizenketten vannak — részükre 800 forint pénzjutalmat és emléklapot adtak át.

A gyűlés a helyi Dimitrov Utcai Általános Iskola diákjainak műsorával zárult.

Murányi Tibor
Bánréve

Tiszta vendégszobák

A közelmúltban *Gyulán* jártam, ahol az állomás szociális létesítményének egyik vendégszobájában kaptam szállást. Szép a berendezés, mindenütt tisztaság uralkodik. *Varga Zoltán* állomásfőnök és a beosztottai udvariasan, barátságosan fogadják a látogatókat. Mindent megtesznek annak érdekében, hogy az állomásra érkező vendégek jól érezzék magukat, és máskor is eljöjjenek Gyulára. Az ilyen szociális ellátást szívesen vesszük igénybe.

Farkas Béla
Kaposvár

Műsoros rendezvény a nyugdíjasklubban

A *szombathelyi járműjavító nyugdíjasklubja* többéves működésre tekint vissza. A munkában már megfáradt régi munkatársak részére minden hétfőn foglalkozást rendeznek. A program színes és változatos, az útibeszámolótól a tudományos ismertterjesztésen át a szórakozás, a kirándulás is a program része. Május 19-én műsorral kedveskedtek az üzem nyugdíjasainak, és a klubtagok egymást is megajándékozták. A vidámságra, jókedvre minden korosztálynak szüksége van, nincs ez másként az idősebbekkel sem, ezért is dicsérendő a klubvezető igyekezete, hogy mosolyt csaljon a klubtagok arcára.

Az idén a közel 60 nyugdíjasnak biztosítanak kedvezményes nyaralást az üzem keszthelyi üdülőjében május 31. és június 13. között.

Új OTP-betét!

Az Országos Takarékpénztár
1986 júliusától
egy új betétfajtával
3 kívánságát teljesítheti

a 35—50 év közötti ügyfeleinek:
— magas hozam, évi 9% kamatos kamat
— életbiztosítás külön díjfizetés nélkül
— OTP-nyugdíj-kiegészítés, életjáradék

az 50 év fölötti ügyfeleinek:
— évi 9% kamatos kamat
— évi 1% prémium
— OTP-nyugdíj-kiegészítés, életjáradék

Részletes felvilágosítás
az OTP-fiókokban

A CSALÁD ANYAGI BIZTONSÁGA NYUGALMAT AD!

NYUGDÍJ

Előtakarékossági betét életbiztosítással!

HOTEL
SOPRON

A történelmi hangulatú nyugat-magyarországi városban találja Ön háromcsillagos panorámahotelunkat.

Szolgáltatásaink:
— *112 kétágyas, fürdőszobás szoba,*
— *teniszpályák,*
— *szabadtéri uszoda,*
— *szauna,*
— *étterem,*
— *eredeti Ottakringer söröző,*
— *éjszakai bár*

Legyen a vendégünk!

Cím és további információ:
Hotel Sopron
H—9400 Sopron,
Fövényverem u. 7.
Tel.: 36-99 14-254, 12-636
Tx.: 24-9200

A GYŐRI FŐISKOLÁN

Vasúti futástechnikai szakmérnök-továbbképzés

A Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán megalakulása óta nagyon sok üzemmérnököt képeztek ki, és a főiskola egyes intézeteiből nagy számban kerültek a MÁV különböző szervezeteihez is vasútépítő és pályafenntartó, hídépítő, vasútgépész, járműgyártó, biztosítóberendezési, távközlési és vasútüzemi üzemmérnökök. A főiskola mindenkor elsőrendű feladatának tekintette a mérnökképzést a vasút számára és igyekezett szélesíteni a speciális vasúti mérnökképzés területeit. Ennek a célnak a megvalósítása érdekében indította meg a közelmúltban a közlekedési magasépítési szakot, és ezek az elvek vezérelték a vasúti üzemmérnökök továbbképzésének megszervezésében is.

A főiskola továbbképző tevékenysége — a múltban is széles területre terjedt ki — az utóbbi években fokozódott. Ebben az évben indították:

— *a távközlő hálózattechnikai,*

— *a vasúti üzemviteli,*

— *a szállítmányozói,*

— *a gépjármű-diagnosztikai,*

— *az üzemviteli és -fenntartási,*

— *a vasúti futástechnikai továbbképzést.*

Az egyes tanfolyamokra jelentkezettek létszáma szakonként 21—19 fő között változott.

Valamennyi továbbképző tanfolyam iránt élénk volt az érdeklődés, de különösen sokan jelentkeztek a vasúti futástechnikai továbbképzésre, melyet két fontos vasúti szakterület, a pályafenntartási és járműgépészeti szolgálat üzemmérnökei részére hirdetett meg a főiskola.

A nagy érdeklődés annak tulajdonítható, hogy mind ez ideig még nem volt szervezett továbbképzés olyan vasúti szakemberek részére, akik a jármű és pálya kölcsönhatását érintő kérdések megoldásával, a biztonság fokozásával, a balesetek tudományos elemzésével foglalkoznak.

A főiskola a képzés céljait is ennek az elgondolásnak megfelelően fogalmazta meg, amikor megállapította, hogy az utóbbi évtized vasúttechnikájának fejlődése megkívánja, hogy a vasúti pályával és a járművekkel foglalkozó szakemberek a másik szakág munkáját, szakterületét is megismerjék. Vagyis, hogy a gépész képzettségű üzemmérnökök ismerjék meg a pályaépítés és -fenntartás alapjait és fordítva, a közlekedésépítő üzemmérnökök a pályán gördülő járművek mechanikai viselkedésének alapjaiban legyenek tájékozottak. A két szakképzés közötti űr áthidalására *első lépésként a futástechnikai továbbképzés megszervezése látszott a legalkalmasabb megoldásnak.*

A vasúti futástechnikai szakmérnöki továbbképzés részleteit a főiskola vasútgépészeti osztály és a vasútépítési és -fenntartási osztály dolgozta ki.

A két osztály a tantervek és tantárgyprogramok elkészítésénél a következő alapelveket vette figyelembe:

1. A továbbképzés kétéves — tehát négyszemeszteres — időtartamú, formája levelező oktatás.

2. Az első évben a közlekedésgépész és közlekedésépítő üzemmérnökök alapképzésének figyelembevételével, kiegészítő matematikai, és mechanikai ismereteket sajátítanak el, részben közösen. Emellett a gépész képzettségű hallgatók pedig elkülönítetten gépészeti ismereteket hallgatnak.

3. A második év első félévében összevontan történik a futástechnikai oktatás.

4. Az utolsó félévben a közös futástechnikai képzés még folytatódik, a hallgatók ezzel párhuzamosan készítik diplomamunkájukat is. Ezek mellett csak általános és kiegészítő tárgyak (pl. üzemi, jogi ismeretek) oktatása folyik.

5. A képzést diplomamunka megvédésével egybekötött szigorlat zárja le, amelyen a gépészoklevéllel rendelkezők vasútépítés és -fenntartás tantárgyból, az építőoklevéllel rendelkezők járműszerkezeti ismeretekből tesznek vizsgát. Emellett valamennyi hallgató számára a mechanika és a futástechnika a további két szigorlati tárgy.

6. A szigorlat sikeres letétele után a résztvevők „vasúti futástechnikai üzemmérnök" oklevelet kapnak.

Az 1986. februárban indult tanfolyamra 28-an jelentkeztek, felerészben vasútépítő, felerészben vasútgépész és egy vasútüzemi területről.

A tanfolyamra jelentkezettek valamennyien a MÁV-nál dolgoznak. A tantárgyakat a főiskola tanárai és meghívott előadóként a MÁV szakemberei adják elő.

Hetvenöt éves a rákospalotai MÁV-telepi iskola

Hetvenötödik születésnapját ünnepelte Rákospalotán a Lenin Úti Általános Iskola. Az 1911-ben alapított *alma mater*-t a környéken ma is „MÁV-telepi" iskolának nevezik, jelezve, hogy az intézmény a kezdetektől fogva szoros kapcsolatot tart a vasúttal. Évtizedek óta a Landler járműjavító patronálja, diákjainak túlnyomó többségét mindig is vasutas családok gyermekei adták.

A jubileum alkalmából *az úttörőcsapat Landler Jenő nevét vette fel,* az iskola előcsarnokában pedig a névadót ábrázoló domborművet avattak. Az évfordulón megjelentek a kerület politikai és társadalmi szervezeteinek képviselői, illetve a Landler járműjavító vezetői.

Az iskola igazgatója, *Ruszinné Bálint Veronika* ünnepi beszédében felelevenítette az iskola történetét. Elmondta, hogy iskolájuk volt Rákospalotán az első állami és az első közművesített oktatási intézmény. Jelenlegi formáját 1967-ben kapta. Tantermeiben a korszerű oktatástechnológia eszközei megtalálhatók, a diákok jó feltételek közepette tanulhatnak.

A születésnap tiszteletére az iskola diákjai hangulatos sport- és kulturális műsorral szórakoztatták a szülőket, illetve az egykori diákokat. A jubileumi műsor tábortűzzel fejeződött be.



A jubiláló iskola

Szovjet táncegyüttes Szegeden

Az egyik legfiatalabb, az *„Oroszország"* nevű hivatásos táncegyüttes május 13-án Szegeden, a Vasutas Művelődési Házban lépett fel. A népfront városi bizottsága és a MÁV szegedi csomóponti MSZBT-tagcsoportja által rendezett bemutatón 50 táncos és 15 zenész adott ízelítőt az orosz és más népek folklórjából. A végig magas színvonalú, látványos programjukat elismerően nyugtázta a szép számú szegedi közönség.

(g)

Baráti találkozó Nyíregyházán

Nem mindennapi esemény színhelye volt május 17-én a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség üzemi ebédlője. Baráti találkozót szerveztek azok részére, akik a Nyíregyháza Vidéki Kisvasutak főműhelyében 1930 és 1950 között szereztek szakmunkás-bizonyítványt.

Az egykori inasok az ország minden tájáról érkeztek. Többségük már nyugdíjas, a legidősebb közülük *Hernádi József,* aki annak idején az inasok művezetője volt. Miskolcon él, nemrégen töltötte be a 92. életévét.

Az inasok közül sokan továbbtanultak, katonatiszt, miniszteri titkár, igazgatósági főelőadó lett belőlük. *Benkei András* nyugalmazott belügyminiszter is a főműhely inasa volt.

A találkozón *Balázs Pál* és *Halász Ferenc* műszaki üzemfőnök-helyettes köszöntötte a résztvevőket és adott tájékoztatást a mai vasút helyzetéről.

Vasutas-fiatalok találkozója

Balatonfenyvesen, a Baranya megyei KISZ-Vezetőképző táborban került sor a dél-dunántúli vasutas fiatalok VI. találkozójára, melyet a Dunaújvárosi KISZ-Bizottság rendezett a pécsi igazgatóság területén dolgozó fiatalok számára.

A program gazdasági-mozgalmi fórummal indult, majd sportvetélkedők következtek, s az esti tánchoz a zenét egy dombóvári zenekar szolgáltatta.

A második napon a döntő mérkőzések után az ünnepélyes eredményhirdetéssel zárult a tábor.

Bolf Jutka

Hangverseny a Sághegyen

Celldömölkön rendezték az V. országos vasutas-fúvószenekari találkozót



A dunakeszi vasutas fúvószenekar

Még fél éve sincs, hogy Celldömölk adott otthont a vasutas amatőr művészeti csoportok bemutatkozásának, s a város ismét újabb rendezvénnyel hívta fel magára a figyelmet. A Kemenesaljai Napok keretében május 24—25-én itt rendezték az V. országos vasutas-fúvószenekarok találkozóját. A fesztiválon összesen 11 zenekar mutatkozott be, s szerzett örömet a dunántúli kisváros közönségének, a meghívott vendégeknek.

A zenekarokat *dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet titkára köszöntötte. Beszédében hangsúlyozta, hogy az a vasutas, aki szabadidejében próbákra jár, és általában valamilyen művészettel foglalkozik, bizonyos, hogy a zenével, a művészetekkel egyáltalán nem összefüggő munkáját is másképpen, mi több: jobban végzi! A vasutas-szakszervezet ebből a meggondolásból támogatja a vasutas amatőr művészeti próbálkozásokat.

Az ünnepélyes megnyitó után a Kemenesaljai Művelődési Központ színháztermében koncert kezdődött hat zenekar közreműködésével. Bemutatkozott a *dunakeszi,* a *kiskunhalasi,* a *miskolci,* a *nyíregyházi,* a *pécsi* és a *szegedi* vasutas-fúvószenekar.

A hangversenyen a legtöbb tapsot a pécsiek aratták. Sajátos hangzás, ragyogó dinamikai megoldások, igényes repertoár jellemezte előadásukat. Karmesterük, *Neumayer Károly* elmondta, hogy hetente kétszer próbálnak, s minden egyes előadásukra nagy lelkesedéssel készülnek.

A hangverseny befejeztével a zenekarok baráti találkozójára került sor. A muzsikusok kicserélték tapasztalataikat, egy-egy derűs anekdotával elevenítették fel régebbi hangversenyeik emlékeit.

A találkozó másnapján reggel a város több pontján térzenét adtak a zenekarok, majd valamennyien a művelődési központ előtti térre masíroztak — természetesen zeneszóval.



Munkában a zsűri



A kemenesaljai művelődési ház igazgatója, Kuthi Márta átadja a kráterkupát Neumayer Károlynak

Itt már fellépett az Ausztriából, *Pinkafeldből* érkezett zenekar, valamint a *kaposvári* városi, és a *pápai* vasutas-fúvószenekar is. A fúvósparádénak nagy sikere volt, különösen a pécsiek cintányérosa, *Bokor Ferenc* látványos és zeneileg kifogástalan produkciója tetszett. *Rajcs Renáta,* a kaposváriak cintányérosa is megérdemelten aratott sikert. A pinkafeldiek muzsikáján túl szép ruhájuk, karmesterük „koreografált" mozgása nyerte meg a közönség tetszését.

Délután a zenekarok a festői szépségű *Sághegyre* vonultak, itt rendezték az úgynevezett kráterhangversenyt. A zenekarok ezúttal a Hollós Lajos vezette öttagú zsűri előtt muzsikáltak. A zenekarokat Limpár József, a városi tanács elnökhelyettese köszöntötte, majd sorban pódiumra léptek a zenekarok.

A jól sikerült, kitűnően szervezett találkozó befejezéseként a zenekaroknak átadták a díjakat. A kráterkupát a Neumayer Károly vezette pécsi vasutaszenekar nyerte el.

(Sárközi)







Pillanatképek a zenekari találkozóról

(Horváth Zoltán felvételei)

Turistahíradó

Jól sikerült a szakbizottság május 16—18. között megrendezett Győr-Hanság országjáró túrája. A találkozó résztvevői péntek délután a megyeszékhely, Győr történelmével és nevezetességeivel ismerkedtek meg. Szombaton autóbuszos kirándulás keretében felkeresték a fertődi Esterházy kastélyt. Kapuvárott megtekintették *Pátzay Pál* Kossuth-díjas szobrászművész kiállítását és a Rábaközi Múzeumot.

A Kapuvár-Osli Öntésmajorban berendezett gazdag anyagú Hanság Múzeum felkeresése után a középkori eredetű, román stílusú lébényi templommal ismerkedtek meg.

Abda határában megkoszorúzták *Randóti Miklós* emlékművét és a vasutasok közel háromezres természetbarát-mozgalma nevében hitet tettek a világbéke ügye mellett.

Vasárnap délelőtt a pannonhalmi apátság felkeresése gazdagította a háromnapos rendezvényt, melynek lebonyolításában nagy szerepet vállalt a Győri MÁV DAC és természetjáró szakosztálya.

Tartalékosok lövészversenye

Május 29-én, lövészversenyt rendezett a szombathelyi igazgatóság MHSZ Honvédelmi Klubjának tartalékos szakosztálya. A vasi megyeszékhely két más vállalatával közösen lebonyolított versenyen 31 vasutas indult.

Az egervölgyi lőtéren pisztollyal és géppisztollyal kellett a résztvevőknek álló- és mellalakokra, egyes- és sorozatlövéseket leadni. Dicséretes, hogy valamennyi vasutas meglőtte az előírt szintet, összesített találataik aránya 91 százalékos volt.

HATVAN ÉVES

a Dunakeszi Vasutas SE

A hatvanéves Dunakeszi Vasutas Sportegyesület atlétáinak eredményeivel lapunk május 14-i számában ismerkedhettünk meg. Ezúttal az egyesület elnökével, *Hoffmann Károllyal* a szakosztályok munkájáról, eredményeiről, terveiről beszélgetünk. Az egyesület egykori labdarúgója, majd a csapat intézője immár 1974 óta áll a C kategóriás egyesület élén.

— *A hat évtizede alapított birkózó-, labdarúgó-, atlétikai, majd a később életre hívott kézilabda-, tenisz- és tornaszakosztály ma is működik* — mondja az elnök, majd hozzáfűzi: —. *volt időszak, amikor a helyi vasutasok kerékpár-, sakk- és úszószakosztályokban is sportolhattak.* Azzal együtt, hogy az említett sportágak nálunk nem tudtak meghonosodni — egyesületünk igen szépen fejlődött. Ötvenkét igazolt versenyzőnk volt 1926-ban. Ezzel szemben napjainkban már 600-an sportolnak, főleg fiatalok. És mintegy 1500 pártoló tagunk van. Egy főfoglalkozású és 18 mellékfoglalkozású edző segíti sportolóink fejlődését.

— Ez a létszámbeli növekedés a versenysport eredményeiben is megmutatkozik?

— Labdarúgóink a járási bajnokságtól kezdve egészen az NB II-ig, minden osztályban szerepeltek. Különösen a negyvenes és hetvenes években volt jó csapatunk. Jelenleg a megyei bajnokságban játszanak. Munkánkban a hangsúlyt itt is az utánpótlás nevelésére fektetjük. Egy ifi- és két úttörőcsapatunk szerepel a korosztályos bajnokságokban. Már az ő utánpótlásukra is szerveztünk egy úgynevezett előkészítő csapatot. Azt hiszem, ennek is tulajdonítható, hogy több NB I-es csapatban futtballozik olyan labdarúgó, aki Dunakeszin ismerkedett meg a labdarúgás ábécéjével. Mivel nevelő egyesület vagyunk, így ha tehetséges versenyzőink magasabb osztályban szeretnék folytatni, nem gördítünk akadályt elé, de arra törekszünk, hogy ez elsősorban vasutas-egyesület legyen.

Birkózóink is szép hagyományokkal rendelkeznek. Az eredmények tekintetében ők 1950/51-ben voltak a csúcson, ami az NB I-es szereplést jelentette. A fiatalok most is tehetségesek. A tavalyi négy arany, két ezüst és a három bronzjelvényes eredményük biztató a jövőt illetően.

Jobbat várunk a kézilabdacsapatunktól, amely 1949-ben alakult, és igen hamar feljutott a nemzeti bajnokság legmagasabb osztályába — igaz, akkor még nagypályán játszották ezt a sportot. Még egy szezonban, 1974-ben szerepeltek az NB I-ben. A kiesés után a legjobb játékosok máshol folytatták. Az ő hiányuk is közrejátszott abban, hogy az NB II-ig zuhant a csapat.

A teniszt 1932-től művelhették férfi és női játékosaink — dicséretesen. Bár most csak férficsapatunk van, amely az idén az OB II-ben küzdhet a bajnoki pontokért. A fiatalok körében jelentékeny vonzóerő *Taróczy Balázs* és *Temesvári Andrea* sikere. A nyáron három tenisztanfolyamot indítunk, csoportonként 20—25 gyerekkel.

Kétségtelen, hogy a torna a szurkolók körében nem veszélyezteti a labdarúgás vagy a tenisz népszerűségét. Ám az örvendetes számunkra, hogy serdülő és ifjúsági tornász lányaink 1985-ben két arany, tizenegy ezüst és három bronzjelvényes eredményt értek el. Lelkesek, szorgalmasak, reméljük, a folytatás is hasonló lesz.

— Köztudott, hogy az egyesület bázisa a járműjavító rendszeres tömegsportjával jól segíti az egyesület versenyzőinek utánpótlását. A többi fiatalt hogyan és honnan tudják megnyerni a VSE számára?

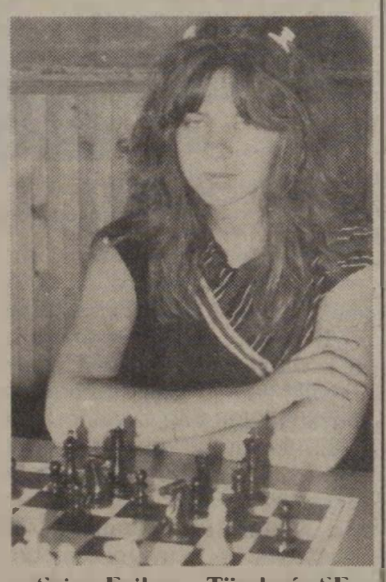
— Csakis tervszerű munkával. Az említett versenyszakosztályok mellett rendkívüli energiát fordítunk a tömegsportra. Üzemi tömegsportbizottságokkal, a város társadalmi szervezeteivel folyamatosan szervezünk bajnokságokat, tornákat, évfordulókon sportnapokat, tanfolyamokat. A másik lehetőséget az iskolák jelentik, akikkel együttműködési szerződésünk van. Egy iskolában sporttagozatos osztályokban szerzik meg az alapokat atlétáink, birkózóink, tornászaink, akiket ötödik osztályos korukban leigazolunk. De például *Pencen kihelyezett birkózótagozatunk van.* Hogy a fiatalok egyesületünkbe jönnek sportolni, abban bizonyára az is meghatározó, hogy jó létesítményekkel rendelkezünk, adottak az edzőtáborozási feltételek, a járműjavító üdülőjében biztosított a pihenés és alkalmanként még külföldre is eljuthatnak sportolóink.

Vetési Imre

Nemzetközi sakkverseny az Északi Járműjavítóban

Az Északi Járműjavító oktatási központjában május 31-én megnyitották a *Kőbánya 1986 nemzetközi sakkversenyt.* A járműjavító és a Törekvés SE által rendezett verseny célja a sportbaráti kapcsolatok ápolása, a nemzetközi normák teljesítéséhez szükséges feltételek megteremtése.

A verseny fővédnökei: *Zarnóczi József,* Kőbánya országgyűlési képviselője, *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója, *Koszorus Ferenc,* a vasutasszakszervezet főtitkára, *Szabó Károly,* a X. Kerületi Tanács elnöke, és *Balogh Sándor,* az Északi Járműjavító Üzem igazgatója.



Sziva Erika, a Törekvés SE tehetséges ifjú versenyzője

A tizenegy fordulós svájci rendszerű nemzetközi versenyen a FIDE szabályait alkalmazzák. A verseny főbírája *Fekete Géza* FIDE versenybíró. Az első tíz helyezett összesen 78 ezer forint jutalmat kap. A vasutas-szakszervezet különdíját — tízezer forintot — a legjobb európai vasutassakkozónak adják át. Az Északi Járműjavító Ifjúsági Szervezetének különdíját (3000, illetve 2000 forintot) a két legjobb ifjúsági versenyző kapja.



A verseny résztvevőinek egy csoportja a rajt utáni pillanatokban
(Tüttő Tibor felvételei)

Bejutottak az NB I-be a Szolnoki MÁV-MTE tekézői

A férfi teke NB II keleti csoportjában a Szolnoki MÁV-MTE-nek sokáig a Debreceni MVSC, majd a Somoskőújfalu volt a riválisa. E párharcban a szolnokiak érett, egyenletes teljesítményükkel, teljesen megérdemelten múlták felül vetélytársaikat. Nagyszerű „munkájukat" bizonyítja, hogy hazai pályán az egész bajnoki idényben veretlenek maradtak. Az együttes hároméves munkáját siker koronázta. A keleti csoport bajnoki címének megszerzése az NB I-be jutást is jelentette.

A bajnokság végeredménye — a dobogós helyeken — az alábbiak szerint alakult:

1. Szolnoki MÁV-MTE	**26**	**18**	**3**	**5**	**131:77**	**39**
2. Somoskőújfalu	**26**	**18**	**1**	**7**	**100:78**	**37**
3. Borsodi Ép. Volán	**26**	**16**	**1**	**9**	**123:85**	**33**

A számok is fényesen bizonyítják az első két helyért folyó rivalizálást, mely végül is a szolnokiak megérdemelt sikerét hozta. A bajnoki címet és az NB I-be jutást az alábbi játékosok harcolták ki: *Hegyi Zoltán, Lőrinczy Attila, Baláti József, ifj. Biró József.* Ifjúságiak: *Biró Balázs, Dedrák György, Kántor Sándor, Mátyás Pál, Mészáros József, Rigó Dezső,* edző: *Biró József.*

A kisvasúttól a határállomásig

Röszke határállomás négy vágányán tavaly 46 ezer kocsi gurult. A magyar és jugoszláv határforgalomban e kisállomásnak fontos szerep jut. *Csépe Mihály* állomásfőnök nagy szeretettel beszél hivatásáról, ami természetes is, hiszen régi vasutasdinasztia tagja.

— Apám a nyugdíjba vonulásáig a szegedi kisvasúton dolgozott — mondja. — *Nem véletlen tehát, hogy én is a vasutaspályát választottam élethivatásnak.* Nagyapám a Csehszlovákiában lévő Iglón szolgált. Téli estéken sok érdekes történetet hallottam tőlük a vasútról, amely akkoriban a legjobban fizető vállalatok közé tartozott.

— Röszke a periférián van. Személyforgalma nincs. Nem unalmas emiatt a szolgálat?

— Erről szó sincs. Itt, Röszkén tizenöt ember tartozik az irányításom alá. *Az anyagmegrendeléstől az anyagkiadásig mindent nekem kell intézni.* A határforgalmi munka pedig — főnöktől és beosztottól egyaránt — nagy figyelmet, fokozottabb felelősséget igényel.

— Úgy tudom, hogy vasúti pályafutását a kisvasúton kezdte.

— Valóban. A vasútforgalmi technikum elvégzése után — 1959-ben — kerültem Szegedre. A szakvizsgák megszerzése után kihelyeztek a kisvasút mentén fekvő Ásotthalomra forgalmi szolgálattevőnek. Közben elvégeztem a tisztképzőt. Utána ismét szolgáltam a kisvasúton, de sajnos 1975-ben megszüntették. Ezért Kiskundorozsmára helyeztek forgalmistának, majd Röszke következett. *A kisvasutat azonban nem tudom elfelejteni.* Az utasokat szinte személy szerint ismertük. Családiasabb volt a légkör. De ez már a múlté . . .

(gerecsei)

HÍREK

— **Újító vasutasok.** Az év első négy hónapjában 30 újítást adtak be a zalaegerszegi vontatási főnökség dolgozói. Ezek többsége energiamegtakarítással és munkavédelemmel kapcsolatos. Húsz újítást elfogadtak és már a gyakorlatban is alkalmaznak. A megtakarítás értéke 123 ezer forint, az újítókat összesen 30 ezer forinttal jutalmazták.

— **Környezetvédelem.** Nagy kapacitású hulladékégető berendezést helyeztek üzembe a szentesi vontatási telepen. Az olajszennyeződés többé nem jut a talajból a csatornákba, ugyanakkor a berendezés — a hulladék elégetésével — tisztítási célra alkalmas meleg vizet szolgáltat.

— **Véradó pályamunkások.** A terézvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói között szép számban találhatók rendszeres véradók. Tavaly nyolcvanhatan összesen 34,4 liter vért adtak. Az idei első véradási napon hatvan véradó közel 24 litert adott a Péterffy Sándor utcai kórház vérellátó szolgálatának.

— **Zólyomi fúvósok Miskolcon.** A miskolci igazgatóság és a CSD zólyomi aligazgatósága sok éve együttműködik a két ország közötti vasúti forgalom lebonyolításában, illetve a kulturális kapcsolatok ápolásában. Május 9-én ennek keretében látogatott Miskolcra a zólyomi vasutasok 30 tagú fúvószenekara. A vendégzenekar két koncertet adott a városban, illetve a tapolcai Anna Szálló előtt. A miskolciak szeptemberben, a csehszlovák vasutasnap alkalmából viszonozzák majd a látogatást.

— **Tapolcai véradók.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség vasutasainak szerveztek a közelmúltban véradónapot. Kranabeth Imréné és Sipos János, a helyi Vöröskereszt vezetői elégedettek lehettek: 101 véradó jelentkezett, és összesen 36 liter vért adtak.

Közlemény

A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete *június 28-án,* szombaton délelőtt 11 órakor Budapesten, a Keleti pályaudvar kultúrtermében tartja 106. közgyűlését, melyre a választmány szeretettel meghívja az egyesület tagjait. A kultúrterem a pályaudvar indulási oldalán található.

— **Békenap Nyíregyházán.** A városi stadion labdarúgópályáján május 17-én békenapot rendeztek. A program az MHSZ modellezők, sárkányrepülők és vitorlázók bemutatójával kezdődött. A Dongó együttes békedalokból összeállított műsorral szerepelt, fellépett, és nagy sikert aratott a vasutasok helyi fúvószenekara is.

— **Vendégek a Szovjetunióból.** A szombathelyi igazgatóság MSZBT tagcsoportja május 23-án 40 tagú cseljabinszki küldöttséget látott vendégül. Az igazgatóság székházában tartott találkozón Szabó Zoltán igazgatóhelyettes adott tájékoztatást, majd egy videofilm segítségével mutatták be a nyugatdunántúli vasútigazgatóság életét és munkáját.

— **Szabad jelzővel.** Szakszervezetünk XI. kongresszusa tiszteletére megjelent szépirodalmi antológia szerzői közül Szabó Béla és Radnai Ketykó István május 27-én a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház vendégei voltak.

— **Magyar—csehszlovák kapcsolatok.** A hatvani körzeti üzemfőnökség vezetői kassai vendégeket fogadtak május végén. A találkozó célja a két ország vasutas kapcsolatainak elmélyítése volt. Megegyeztek abban, hogy a 22 évvel ezelőtt létrejött barátságot új formákkal színesítik. E cél érdekében úgy döntöttek, hogy a két ország vasutasnapjain kölcsönösen 20 tagú küldöttség vesz részt.

LAKÁSCSERE

Elcserélném a Városligetnél lévő, 25 négyzetméteres, szoba-konyhás, földszintes tanácsi lakásomat másfél szobásra vagy hasonló komfortosra Budapesten. Lehet MÁV-bérlakás is. Érdeklődni a 172-252 városi vagy a 15-27-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném tapolcai, két szoba összkomfortos, telefonos, tanácsi bérlakásomat hasonló veszprémire. Érdeklődni lehet 7—15 óráig a 07-81-17/7 melléken.

Elcserélném Kőbánya-felső pályaudvaron lévő kertes, 120 négyzetméteres komfortos, MÁV-bérlakásomat két másfél szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Nagy József nyugd. 1102 Budapest, Kőbánya-felső pályaudvar, főnöki lakás.

Elcserélném Záhony, Alkotmány út 13. sz. alatti, kertes, két és fél szobás, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén lévő, kétszobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Legény Endréné.

Elcserélném nagyméretű, másfél szobás, kertes, családiház jellegű MÁV-bérlakásom kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 333-799-es telefonszámon (Horváth).

Elcserélném nagykanizsai 47 négyzetméteres, gázfűtéses, IV. emeleti, másfél szoba plusz étkezőfülkés, telefonos tanácsi lakásomat hasonló adottságú budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a nagykanizsai 12-594-es telefonszámon.

Elcserélném 47 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, Budapest, Rákos úton lévő MÁV-bérlakásomat bármilyen kétszobásra. Rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni munkaidőben a 174-407 vagy a 14-85-ös telefonszámon.

Elcserélném 50 négyzetméteres, rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Rákospalotaiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Telefon: 534-000 (11-87 mellék), üzemi: 42-75 (11-87 mellék). Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélnék budapesti, két szoba, komfortos, kertes MÁV-bérlakást egy szoba, komfortos, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Csizmazia Józsefné, Budapest, X. kerület, Keresztúri őrház.

Elcserélnénk kispesti, 140 négyzetméteres, kétlakásos — öt szoba, két konyha —, összkomfortos, telefonos családi házunkat (100 négyszögöles telken, melléképületekkel) két szoba hallos, összkomfortos, telefonos öröklakásra vagy családi házra. Érdeklődni lehet a 274-412-es telefonszámon.

Elcserélném Pestlőrinc Kavicsbánya állomáson lévő két szoba, komfortos, kertes MÁV szolgálati lakásom budapesti két szoba, komfortos tanácsi lakásra, szolgálati lakásra jogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Rózsavölgyi Zoltán, 577-907 telefonszámon, napközben.

Budapest, X. ker. központjában, a Pataki István Művelődési Központ közelében zöldövezeti, déli fekvésű, 56 négyzetméter alapterületű, két szoba, összkomfortos, távfűtéses, hívóliftes, telefonos OTP szövetkezeti lakás készpénzért, tehermentesen eladó. Érdeklődni lehet este és délelőtt a 274-783 telefonszámon. Levélcím: Hollós Árpádné Budapest, 62. 1399 Postafiók 616.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
86—3513. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető.
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. JÚNIUS 26.

Együttes ülés a MÁV Vezérigazgatóságon

Napirenden a személyszállítás és a túlórák alakulása

A vasutas-szakszervezet elnöksége és a MÁV Vezérigazgatóság MSZMP Végrehajtó Bizottsága június 12-én együttes ülést tartott. A két testület *dr. Bajusz Rezsőnek*, a MÁV vezérigazgatójának a személyszállítás helyzetéről, feladatairól, majd a túlórák felmerülésének okairól, a csökkentés lehetőségeiről és korlátairól készült előterjesztést vitatta meg.

A vezérigazgató bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a MÁV gazdálkodási rendjének módosulása is megköveteli, hogy a személyszállítási teljesítmények tervezését, az intézkedési tervben megfogalmazott célok megvalósítását a vállalati szempontok fokozottabb figyelembevételével, körültekintőbben kell végezni. Ezt szolgálja az az intézkedési terv, amely a főosztályok legfontosabb tennivalóit tartalmazza. *Alapvető cél, a szolgáltatások színvonalának javítása.*

Látványos változások az időben még nem várhatók. A vasúti személykocsik külső és belső tisztításában azonban javulásra lehet számítani. *A MÁV vezetői ugyanis stratégiát dolgoztak ki a kocsik tisztítására.* Ez magába foglalja a tisztítóbázisok kialakítását, azok technikai felszerelését, valamint a jelenlegi tisztítási technológiai rendszer korszerűsítését. A tisztítóbázisok fejlesztésére 1990-ig 160 millió forintot költ a MÁV, s a terv szerint *Budapesten, a Déli pályaudvaron, Miskolcon, Nyíregyházán, Balassagyarmaton, Zalaegerszegen, Tapolcán* és *Békéscsabán* épül kocsimosó vagy korszerűsítik a meglevőket.

A személyszállítással kapcsolatban a két testület tagjai közül sokan mondták el észrevételüket, javaslatukat. Elhangzottak olyan vélemények is, hogy fegyelmezett munkával, udvarias magatartással a vasutasok is sokat tehetnek a szolgáltatások színvonalának javításáért.

Az együttes ülés ezután a túlórák alakulásáról készült előterjesztést vitatta meg. A MÁV túlóra-felhasználása az elmúlt tervciklus alatt jelentősen — mintegy 3 millió órával — nőtt. A vasutasok munkában töltött ideje továbbra is számottevően meghaladja a népgazdaság más ágazataiban foglalkoztatottak munkaidejét. Így a fizikaiak havi átlagos munkaideje 20 órával több, mint az iparban foglalkoztatott fizikai dolgozóké. A vasutasok jelentős része munkakörönként és területenként eltérő mértékben, de rendszeresen végez túlmunkát. *A MÁV alaptevékenységét ellátó kulcsfontosságú munkaköreiben dolgozók igénybevétele helyenként már az elviselhetőség határát súrolja.*

Az éves szinten felmerülő 14,5 millió túlóra és ennek hatásai feltétlenül indokolják a MÁV túlóra-gazdálkodásának a munkaügyi tervezés és gazdálkodás rendszerébe épített folyamatos irányításán, ellenőrzésén és elemzésén túlmenő átfogó értékelését, a túlmunka-felmerülés okainak mélyreható és részletes elemzését, valamint a túlóracsökkentés korlátainak és lehetőségeinek feltárását.

Az előterjesztés reális képet ad a túlórák felmerülésének okairól, a felhasználás alakulásáról. A legnagyobb túlóra-felhasználó az üzemviteli szakszolgálat. Az évi összes túlórának a háromnegyed részét *alapvetően két réteg „állítja" elő, az utazók és az elegyfeldolgozást, továbbítást végző dolgozók.* Területileg pedig a budapesti szolgálati helyekre koncentrálódik a legtöbb túlóra.

Egyes munkakörökben, foglalkozási csoportokban a dolgozók igénybevétele már elérte a kritikus határt. Számos szolgálati helyen, *az állomási személyzetnél már-már rendszeressé vált a heti pihenőnapon végzett munka.* Az sem tartható sokáig hogy a kulcsfontosságú munkakörben foglalkoztatottak egynegyede túllépi a kollektív szerződésben előírt évi 600 órás túlórakeretet. *Ez előbb utóbb kimerültséget, egészségkárosodást okoz.*

A két testület egyetértett az előterjesztésben megfogalmazott tennivalókkal, mely szerint elsősorban a munkaidő-felhasználás mérséklését eredményező munka- és üzemszervezési intézkedésekre kell a nagyobb hangsúlyt fektetni. A munkaidő-felhasználásnak a ténylegesen felmerülő üzemi teljesítményhez kell igazodnia, a nem munkával töltött szolgálati időket pedig a minimálisra kell csökkenteni.

Megalakult a nyugdíjasok intézőbizottsága

A vasutas-szakszervezet székházában június 13-án tartották a nyugdíjasok intézőbizottsága vezetőségválasztó értekezletét, amelyen részt vettek a nyugdíjas-alapszervezetek elnökei és főbizalmijai.

Dénes Sándor, a szervezési- és káderosztály vezetője — az elnökség képviseletében – köszöntötte a megjelenteket, majd elmondotta, hogy az intézőbizottság létrehozásának elsődleges célja a nyugdíjasok eddiginél hatékonyabb érdekképviselete. A nyugdíjasok ügyeit azok intézik majd, akik a legjobban ismerik gondjaikat. A vezetőségben a területek képviselete is biztosított.

Ezután megválaszották az intézőbizottság elnökét és titkárát, valamint a tizenhárom tagú vezetőséget. Az elnök *dr. Szabó Miklós*, az intézőbizottság titkára *Kukovicza Árpád*, az ÖTA osztály politikai munkatársa lett.



A ferencvárosi rendezőpályaudvaron az éjszakai szolgálat próbára teszi a vasutasokat. (Erről szóló képes riportunk a 6. oldalon.)

(Horváth Zoltán felv.)

Vasutasok köszöntése

Írta: Baranyai Tibor, a SZOT főtitkára

Minden év július második vasárnapján a vasutasokat ünnepli az ország. Köszönti azokat, akik ezt a nagy áldozatkészséget, felelősségérzetet, kemény helytállást kívánó hivatást vállalták. A SZOT titkársága nevében e lap hasábjain én is nagy tisztelettel köszöntöm a magyar vasút több mint 130 ezer aktív dolgozóját, a százezer vasutasnyugdíjast, családtagjaikkal együtt azt a több mint félmillió magyar állampolgárt, akik közvetlenül vagy közvetve a vasúti közlekedéshez tartoznak.

A sínek kötik össze a városokat, a falvakat és az országot a nagyvilággal. Akik ezt az érrendszert működtetik, azoknak a fegyelem és a hivatástudat mindig is erényük volt. Hétköznap és ünnepnap, éjjel és nappal helytállásukkal, tisztességükkel mutatnak példát. *Erre a példamutatásra napjainkban még a korábbiaknál is nagyobb szükség van*, mert az ország nehéz gazdasági helyzete miatt a vasút gyorsabb ütemű technikai fejlesztése nem lehetséges. Tudjuk, hogy a vasút fejlesztésében jelentős elmaradások halmozódtak fel.

Közismert az is, hogy a vasút teljesítményei az elmúlt években csökkentek. A MÁV eszközeinek állapota az amúgy sem magas színvonalhoz képest tovább romlott. Nagyarányú a munkaerőhiány is. Különösen a kulcsfontosságú forgalmi munkakörökben. Ezek miatt a vasutasok havi átlagos munkaóráinak száma igen magas, ugyanakkor az egy órára eső bérük még mindig alacsony. Gond egyes területeken a szociális ellátás elmaradottsága is. *Mindez cselekvést sürget.* Ám a megvalósítás ütemét meghatározza az ország mindenkori teherbíró képessége. A vasút általános problémáinak megoldásához többirányú, hosszabb időt igénylő intézkedésekre van szükség.

Tisztában vagyunk azzal, hogy óriási méretei, szervezeti felépítése, adottságai miatt a vasút nehezebben igazodik a változásokhoz, és lassabban mutatkoznak az eredmények a versenyképesség növelésében, az üzletpolitika rugalmasságában. *A feladatokat azonban csak magas színvonalú vezetéssel, hozzáértő, a vasúthoz hű, elkötelezett emberek segítségével lehet megoldani.*

A szakszervezeti mozgalom támogatja a gazdasági vezetőket a gazdaságpolitikai követelményekhez való gyorsabb felzárkózásban. Számolnunk kell azonban azzal, hogy ez együtt jár jelentős üzem- és munkaszervezési intézkedésekkel, amelyek az emberek sokesztendős szokásaiba, érdekeibe ütköznek. *A jó szokásokat meg kell őrizni, de a rossztól, a haszontalantól szabadulni kell.* A szakszervezet támogatása csak akkor lehet eredményes, ha élvezi a vasút dolgozóinak bizalmát. Ehhez pedig a dolgozóknak tudniuk kell, hogy a szakszervezet mellettük áll. Nemcsak a bér- és szociális, társadalombiztosítási kérdésekben, hanem a jó munkahelyi légkör kialakításában is. Abban, hogy szót kapjanak, amikor szólni kell, hogy tudják, számítanak a véleményükre, hogy megbecsülik munkájukat, szorgalmukat, hogy tisztelik emberi jogaikat.

Gondolni kell mindig azokra a munkatársainkra is, akiknek a sorsa különösen nehéz. Sok még közöttünk a bajba jutott, az elesett ember. A szakszervezet ilyen munkatársak látán sohasem lehet közömbös. A munkásság, a vasutasok szolidaritása nemcsak a közös ügyet viszi előbbre, hanem szebbé teheti az egyes ember életét is.

A közelmúltban tartottuk a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusát. A kongresszus egész ideje alatt éreztük és tapasztaltuk, hogy az elkövetkezendő években fő feladatunk: *minden erővel elősegíteni hazánk gazdasági erejének növelését, a VII. ötéves terv célkitűzéseinek végrehajtását.* A VII. ötéves terv jelenti most öt esztendőre a magyar szakszervezeti mozgalomnak is az akciópogramját. Célunk és szándékunk egyértelmű: a szakszervezeti munka sajátos eszközeivel és lehetőségeivel a tervteljesítés segítése, és a hatékony gazdálkodást lehetővé tevő intézkedések támogatása.

A szakszervezeti mozgalomnak ebben a gazdasági helyzetben hivatása szerint az a feladata, hogy a kollektívák erejével mindenütt fellépjen a rend megszilárdítása, a fegyelem erősítése érdekében. Követelje meg a munka feltételeinek megteremtését, a nyugodt, folyamatos munkát, mert csak ez adhat alapot a rend és a fegyelem megszilárdítására. A szakszervezetek fejtsenek ki olyan társadalmi nyomást a szervezettebb munka feltételeinek megteremtése érdekében, amely a költségek csökkentéséhez, a takarékosság megvalósításához, a termelékenység, a hatékonyság javításához vezet.

Mindenki előtt közismert, hogy a nemzetközi helyzetben jelentős feszültségek vannak. Ennek következményeként fenyegető veszéllyé vált a nukleáris háború. Gondolom, valamennyien osztoznak velem abban, hogy egész életünknek, az előrehaladásunknak, a mindennapi munkánknak, további céljaink elérésének legalapvetőbb feltétele a béke biztosítása. *Ezért támogatjuk minden erőnkkel, munkánkkal a szovjet békejavaslatokat, csatlakozunk a szovjet szakszervezetek békefelhívásához és a Szakszervezeti Világszövetség béketörekvéseihez.*

Az elmúlt öt esztendő — problémáival és gondjaival együtt is — eredményes szakasza volt hazánkban a szocializmus építésének. A magyar munkásosztály és a magyar nép — a nehézségek ellenére is — nagyot alkotott, nemcsak megvédte vívmányainkat, hanem megszilárdította, tovább is fejlesztette szocialista hazánkat, megteremtette egy dinamikusabb előrehaladás feltételeit. Az is igaz, hogy ennek során jobban előtérbe kerültek munkánk gyengeségei, kijavításra váró hibái is. Ezeket látva, csak egyetlen utunk van: *jobb, szervezettebb, hatékonyabb munkával, a milliók alkotó erejének kibontakoztatásával még következetesebben haladni a helyes úton, tovább építeni hazánkban a szocializmust.*

A Magyar Szocialista Munkáspárt XIII. kongresszusának helyzetelemzése, határozata általános egyetértésre talált, és reális feltételeket teremtett a szakszervezetek magasabb színvonalú cselekvéséhez. Érezzük, hogy a szakszervezeteknek változatlanul jelentős a befolyásoló ereje, a tekintélye. Ez a bizalom felbecsülhetetlen erőt jelent. A szakszervezeti munka az elmúlt években sokszínűbb és gazdagabb lett. Aktivistáink felelősségteljesen végzik munkájukat. Ugyanakkor a tagság — mint ez a kongresszuson is bebizonyosodott — *magasabb követelményt állított szervezeteink elé, és segítő szándékkal, keményen bírálta is munkánk fogyatékosságait.* A szervezett dolgozók bölcs értékítélete számunkra további ösztönzést ad. A bírálatra nem szavakkal, hanem tettekkel, munkánk javításával kell válaszolnunk.

Szinte mindenki igényli a nyíltabb munkastílus megvalósítását, a bátrabb szakszervezeti magatartást, és a szakszervezetek jól látható, érezhető jelenlétét a dolgozó milliók mindennapi életében. Munkánk már megszokott ritmusából nehéz azonban kizökkenni. Olykor a bürokratizmus gátolja, hogy a mozgalom közel kerüljön az emberekhez, máskor — számos új feladat esetében — ma még tanácstalanok, bátortalanok vagyunk a cselekvésben. Az is tény azonban, hogy a szakszervezet cselekvési körének határait mindenkor az egész társadalom fejlődési igényei és lehetőségei vonják meg.

Az iparági ágazati szakszervezetek tevékenységében kiemelkedő szerepet tulajdonítunk a Vasutasok Szakszervezetének. A szakszervezet eddigi sikerei, a múltban gyökerező hagyományai, tapasztalatai garanciát biztosítanak arra, hogy a vasutasság érdekeinek méltó képviselője legyen.

A vasutasok ünnepét újból dolgos hétköznapok váltják fel. A személyszállításban a nyári forgalom, az áruszállításban pedig a mezőgazdasági termékek fuvarozása jelent majd nagy erőpróbát. Az önök munkájának a sajátossága, hogy közvetlenül az ország nyilvánossága előtt folyik. Az ország egész területén figyelemmel kísérik, ellenőrzik tevékenységüket. Milliók mondanak véleményt, elismerőt vagy marasztalót. Nagy felelősség ez. *Továbbra is arra a magasfokú hivatástudatra, fegyelemre, kötelességtudásra van szükség, amely mindig a legnagyobb értéke volt a vasutasságnak.*

Pártunk, kormányunk és szakszervezeti mozgalmunk, dolgozó népünk nagyra értékeli tevékenységüket. Méltányolja és elismeri azokat az erőfeszítéseket, amelyeket az utóbbi időben egyre nehezebbé váló körülmények között végeznek. A sok túlóra, a családtól távoli munkahelyekre történő átvezénylés, a tízezreket érintő bejáró-ingázó életmód ellenére önök mégis nagy hivatástudattal, a hagyományos vasutas fegyelemmel végzik munkájukat. *Az egész ország nagyra értékeli, hogy a vasutasok a nehéz körülmények között is tudtak és tudnak, ha kell többet is vállalni.*

A 36. vasutasnap ünnepén a megtett útra és az eredményekre visszatekintve, a sok nehézség ellenére is nyugodtan állapíthatjuk meg, hogy a vasút nagy fejlődésen ment keresztül.

Kérem önöket, hogy további közös céljaink megvalósítása érdekében olyan lelkesedéssel és helytállással végezzék munkájukat, mint ahogy azt eddig tették. Szilárd meggyőződésem, hogy pártunk és kormányunk segítségével megvalósíthatjuk közös céljainkat.

A kormányzatnak és a vasutastársadalom egészének az elkövetkezendő időben egy olyan vasút megújítását kell megszerveznie, amely méltó a MÁV hagyományaihoz, s képessé válik a növekvő hazai és nemzetközi szállítási feladatok maradéktalan, mind jobban korszerűsödő színvonalon történő ellátására.

Kívánom, érjék el céljaikat a vasúttal és külön-külön a magánéletben is. Legyenek büszkék munkájukra, bízzanak erejükben és tekintsenek bizalommal a jövőbe.

DEBRECENBŐL INDULT

Száz éve született dr. Rajczi Rezső

Száz évvel ezelőtt, 1886. július 6-án Debrecenben született *dr. Rajczi Rezső* MÁV-hivatalnok, a Kommunisták Magyarországi Pártjának alapító tagja, a Tanácsköztársaság mártírja.

Apai nagyapja Ráckevén, anyai nagyapja a Borsod megyei Szendrőn kántortanítóskodott. Apja az elsők között lépett a MÁV szolgálatába. 1873-ban már kinevezett MÁV-hivatalnok Losoncon. Több észak-magyarországi és tiszántúli vasútállomáson teljesített forgalmi szolgálatot s látott el főnöki teendőket. A kilencvenes évek derekától a MÁV Debreceni Üzemvezetőség (ma: Igazgatóság) forgalmi és kereskedelmi osztályán dolgozott.

Rajczi Rezső a debreceni református kollégium elemi tagozatán tanulta a betűvetést, majd az állami főreáliskolába került. Főként vasutasok, postások, kispolgárok gyermekeinek középiskolája volt ez akkoriban. A magas követelmények rostáján sokan kihullottak: az első osztályba felvett 102 tanulóból a harmadikra 50, a nyolcadikra 22 maradt. Az érettségin mindössze 20-an jelentek meg, köztük *Tóth Árpád* és *Kuthy Sándor*, akikkel együtt dolgozott az iskola segítőegyesületében is. Rajczi a sikeres érettségi után — bár németül és franciául már tudott — azonnal kiegészítő érettségit tett latinból a kisújszállási református főgimnáziumban.

Napibéres kisegítő Debrecenben

Tanulmányait 1904 szeptemberétől a debreceni jogakadémián, 1905 őszétől a Kolozsvári Tudományegyetem jog- és államtudományi karán folytatta. *Mezei jogász lett, s napibéres kisegítő a MÁV Debreceni Üzletvezetőségén.* 1910 tavaszán az államtudományok doktorává avatták. Időközben a MÁV napidíjas díjnokként véglegesítette és az üzletvezetőség V. osztályából Debrecen állomásra helyezte. 1910 nyarán távirda-, ősszel forgalmi szakvizsgát tett. 1911. február 18-án önálló forgalmi szolgálatra osztották be. Márciusban sikerrel vizsgázott a kereskedelmi szakszolgálatból is. *1911. május 1-jén fogalmazóvá nevezték ki 2300 korona évi fizetéssel és 720 korona lakáspénzzel*, a MÁV VIII. fizetési osztály 3. fokozatába. 25 éves korára tehetségével és kitartó szorgalmával biztos egzisztenciát teremtett magának.



1912-ben a krakkói, 1913-ban a berni nemzetközi eszperantókongresszuson.

Az életét és gondolkodását befolyásoló élményösszesség meghatározó elemét jó ideig azok a szellemi impulzusok, s a mindennapok valóságában gyökerező politikai és társadalmi tapasztalatok alkották, amelyekre Debrecenben tett szert. *1905-ben egyszerre jegyezte el magát az eszperantóval, az antialkoholizmussal és a vegetarianizmussal.* Ez forradalmi kihívást jelentett az akkori Magyarországon, s különösen Debrecenben: a népek közeledését elősegítő mesterséges világnyelvet propagálni, amikor a külsőségeiben a kuruc kort idéző pártkoalíció választási győzelme után szinte mindent elárasztott a nacionalista szenvedélyhullám; a természetes táplálkozást és az antialkoholizmust hirdetni ott, ahol hetekig tartanak a disznótorok, s diákvirtus, férfimulatság az ivás; a vegatarianizmus apostolává lenni ott, ahol roskadozik az asztal a zsíros trakták, a kapros dubbancs, kásás karingó, és a mazsolás tyúkleves alatt.

1906 februárjában két jogásztársával megalakította az eszperantisták első debreceni szervezetét. 1907 tavaszától munkatársa a Magyar Eszperantó Egyesület hivatalos lapjának, az *„Esperanto"* című tudományos és szépirodalmi folyóiratnak. A lap 1907 márciusában közölte „La deziro" (A vágy) című első eszperantó költeményét. Széles körű irodalmi tevékenységéről tanúskodnak a *„La Verda Standardo"*-ban (A zöld lobogó) és más eszperantó kiadványokban megjelent versei, cikkei és elbeszélései, Petőfi- és Ady-versfordításai. *1911-ben részt vett az antwerpeni, társadalomátalakító* tanok apostolainál oly gyakran tapasztalható türelmetlenség nélkül — törekedett a gyakorlati tevékenységek elméleti megalapozására is. *Hitte, hogy az eszperantó elterjedése megteremti az alapot a nyelvi különbségek által széttagolt emberiség egyesítéséhez, s mivel az emberi szervezetnek a természetes életmód felel meg, követőik kitartóbbakká és öntudatosabbakká válnak, képességeik könnyebben kibontakoztathatók.*

Rajczi Rezsőt az említett mozgalmakban való tudatos részvétel, a humanista eszmények következetes végiggondolása, a társadalmi igazság szenvedélyes keresése vezette a forradalmi munkásmozgalomba. A szervezett munkásokkal hamar kapcsolatba került. 1908-ban eszperantó-tanfolyamot vezetett az építőmunkás szakszervezet debreceni csoportjában. Miután 1913 áprilisában Budapestre helyezték a MÁV Igazgatóság F. IV. (szállítmányozási és visszkereskedelmi ügyek) szakosztályához, megerősödött a kapcsolata a szociáldemokrata munkásmozgalommal. Az illegális vasutasmozgalmat szervező és vezető *dr. Landler Jenővel* való megismerkedéséből életre szóló barátság szövődött. Rajczi alapító tagja 1913-ban a Magyarországi Eszperantó Munkások Egyesületének. Bekapcsolódott az alkoholellenes szabadkőművesvilágpáholy, a Független Good Templar Rend munkájába is és az Igaz Út csoport vezetőségi tagja lett. A rend fő törekvése: *a szeszes italok fogyasztásának kiküszöbölésével magasabb erkölcsi és szellemi színvonalra emelni az emberiséget.* A rend tevékenységében részt vett a magyar forradalmi munkásmozgalom több ismert egyénisége: *Vágó Béla, Somló Dezső, Karikás Frigyes, Hamburger Jenő, Bolgár Elek.* Ez magyarázza a rend és az Alkoholellenes Munkásszövetség szoros kapcsolatát.

A világháború vérzivatarában, amikor magasra csaptak a nemzetek közötti gyűlölködés hullámai, Rajczi Rezső hű maradt humanista eszméihez: *antimilitarista tevékenységet folytatott.* 1917-ben részt vállalt az Alholmentes leszerelésért jelszóval indított országos mozgalom szervezésében, s aktívan közreműködött a szabadkőművesek békemozgalmában.

Az 1918-as polgári demokratikus forradalom győzelme után egyik vezetője azoknak a szocialistáknak, akik hozzáláttak a Magyarországi Szocialisták Független Csoportjának megszervezéséhez. A csepeli, erzsébetfalvi és mátyásföldi nagyüzemek, vasúti főműhelyek baloldali munkásaira támaszkodó függetlenek november 15-re alakuló gyűlést hirdettek és elhatározták, hogy Rajczi szerkesztésében *Vörös Lobogó* címmel lapot indítanak. A megbeszéléseket Rajczi Rezső Budafoki út 81. szám alatti lakásán tartották.

„Minden proletárhoz!" című röpiratuk a kommunista köztársaság megvalósítására szólította a munkásokat. A csoport tevékenysége egyengette az utat a KMP megalakulása előtt. *Kun Béla* hazatérése után Rajczi bekapcsolódott a KMP szervezésébe, s kezdettől annak vezető gárdájához tartozott. Tagja lett a párt második (illegális) Központi Bizottságának, *s részt vett a Vörös Újság szerkesztésében.* Kun Bélának és vezetőtársainak 1919. február 20-i letartóztatását követően *Bolgár Elekkel, Fazekas Józseffel, Hevesi Gyulával, Lukács Györggyel* és másokkal irányította a KMP tevékenységét.

A kommunista pártszervező munkában jelentős szerepük volt a vasutasoknak. 1918. december 29-én a MÁV összes munkás- és tisztviselő-kategóriájának képviselői megalakították az államvasutak alkalmazottai kommunista csoportját. A kommunista vasutasok szervezőbizottságának dr. Rajczi is tagja lett. Részt vett a legális vasutas-szakszervezet megszervezésében, ezért beválasztották a december 15-én megalakult MÁV igazgatósági csoport vezetőségébe is.

Töretlen optimizmussal

A Tanácsköztársaság idején a Munkaügyi és a Népjóléti Népbiztosság gyermekvédelmi osztályának vezetőhelyettese és az alkoholellenes tanács társelnöke. A főváros I. kerületének dolgozói a Munkás- és Katonatanács tagjává választották, az pedig az 500-as Budapesti Központi Forradalmi Munkás- és Katonatanácsba delegálta.

A gyermekvédelmi munka — a múlt súlyos öröksége miatt — különösen igényelte Rajczi töretlen optimizmusát. A háború előtt született gyermekeknek ugyanis közel fele halt meg 10. életévének betöltése előtt, a háborús nélkülözések pedig a végsokig növelték a gyermekek szenvedését. Ezért mondta ki a Forradalmi Kormányzótanács 1919. április 25-i rendelete: *„A Tanácsköztársaság a gyermekek testi és lelki védelmét a legfontosabb feladatának tekinti."* S az első munkáshatalom, mely a rászoruló gyermekek tejjel és ingyencipővel való ellátását, fürdetését, gyógyítását, üdültetését, kultúréhségének csillapítását egyaránt feladatának tartotta, önmagáról a legmaradandóbb emléket a gyermeklelkekben állította.

A rászoruló gyermekek életének egy történelmi pillanatra való megszépítéséért Rajczi az életével fizetett. A Tanácsköztársaság megdöntését követően 1919. szeptember 4-én letartóztatták. *A Budapesti Országos Gyűjtőfogházból október 25-én halálos betegen a Szent István Kórházba került. Tízheti szenvedés után elhunyt.* Özvegyet és két árvát hagyott hátra. A Farkasréti temetőben helyezték örök nyugalomra.

A Népszava ezt írta: *„Veszteség! A halál újra kiragadta egy elvtársunkat az életből . . . Az elhunyt öntudatos híve és lelkes hirdetője volt a szocialista eszméknek és erős, meggyőződéses harcosa a pártnak; halálával elvtársaink egyik legjobbika dőlt ki a sorból . . ."* A Magyar Vasutas nekrológja — bár meggyőződéses kommunista voltától elhatárolta magát — nagy elismeréssel méltatta humánus egyéniségét. *„Búcsúzunk tőled, mert bár nem értettünk egyet veled, szerettünk, becsültünk mint jó kollégát és tiszteltünk, mint jóravaló és becsületes, földi hívságokkal ki nem elégíthető ellenfelet."* Valamennyi eszperantista lap megemlékezett haláláról és méltatta érdemeit. Az Esperantista Laborista, a Párizsban megjelenő munkás-eszperantó újság „a jól ismert és szeretett magyar eszmetárstól" búcsúzva hangsúlyozta, hogy halálával „betöltetlen helyet hagyott a békéért harcolók soraiban . . ."

Gadanecz Béla

Kapcsolat a munkásokkal

Rajczi e mozgalmakat nem célnak tekintette, csupán eszköznek embertársai egészségének megóvására, fizikai és szellemi képességeik fejlesztésére. Tudatosan, de toleránsan — a

BÉKENAGYGYŰLÉS

A budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében június 3-án békenagygyűlést rendeztek, amelyen *Fodor István*, az Országos Béketanács titkára a békemozgalom időszerű kérdéseiről tájékoztatta a megjelenteket. A gyűlés végén Fodor István a békemunkában élenjáró kollektíváknak, illetve vasutasoknak plaketteket, okleveleket adott át. A Keleti műszaki kocsiszolgálat *József Attila* szocialista brigádjának a Béketanács kitüntető plakettjét adományozták. A budapesti igazgatóság három dolgozója a Békemunkáért elismerő oklevelet kapott.



A nagygyűlés résztvevői



Fodor István átadja a Béketanács kitüntető plakettjét Boros Árpád brigádvezetőnek

(Óvári Árpád felvételei)

Szegedi küldöttség Odesszában

A szegedi és odesszai vasutasok baráti kapcsolatának már hagyományai vannak. Nyolc évvel ezelőtt a két vasútigazgatóság szocialista együttműködési és munkaverseny szerződést kötött Szeged és Odessza vasúti csomópontok szolgálati helyei között. *A szerződés konkrét gazdasági feladatokat tartalmaz, melyek megvalósítása mindkét kollektíva közvetlen érdeke.* A munkaverseny eredményét évente értékelik és a legeredményesebb kollektíva elnyeri és egy évig őrzi az e célra alapított vörös vándorzászlót.

A két csomópont kapcsolatában jelentős szerepet töltenek be a személyes találkozások. Legutóbb, május közepén az odesszai igazgatóság meghívására *Tasi Gábor* műszaki osztályvezető-helyettes vezetésével háromtagú delegáció utazott a Fekete-tengerparti városba. *Látogatásuk célja a munkaversenyben elért eredmények értékelése, szakmai és politikai tapasztalatcsere volt.* A szakmai találkozó keretében tanulmányozták az odesszai vasúti csomóponthoz tartozó hálókocsi-karbantartó, tisztító üzem munkáját, megtekintették a szovjet—bolgár kereskedelmi forgalomban jelentős szerepet betöltő Iljicsovszk kompkikötőt és ellátogattak egy rendezőpályaudvarra. Ezenkívül látogatást tettek az odesszai igazgatóság múzeumában, a vasutas kultúrpalotában, sportlétesítményekben, és egy vasutas Pionír-táborban. A szegedi vasutasok küldöttségét fogadta Odessza kerületi pártbizottságának első titkára is.

Az odesszai látogatás végén újabb időszakra meghosszabították az együttműködési szerződést, amely tovább gazdagítja a két igazgatóság és vasúti csomópontok kapcsolatát.

(gellért)

A kőszegi fiúkórus Ausztriában vendégszerepelt

A kőszegi MÁV Nevelőotthon fiúkórusát több rádiófelvétel és sok nyilvános szereplés tette ismertté. A 10 éves fennállásuk alatt már ötször jártak Ausztriában, és egyszer Olaszországban. Az 56 tagú együttes karnagya *Gráf László*, zongorakísérőjük *Gráf Lászlóné.*

Májusban Karintiában vendégszerepeltek, ahová a Klagenfurt melletti seebodeni zenei tagozatos iskola kórusa hívta meg, a hagyományos év végi koncertjükre. A kórus a fennállásának 10 éves jubileumát ünneplő Európa-hírű, Karintia együttes műsorában lépett fel, nagy sikerrel. Felléptek a millstatti kongresszusi teremben is. Ott közös koncertet adtak a vendéglátó iskola vegyeskarával és zenekarával. Az ötszáz főnyi közönség nagy tapssal köszönte meg az előadást. A *Kodály, Händel, Kovács Barna* és *Balázs Árpád* műveinek tolmácsolása osztatlan sikert aratott.

A műsor után a város polgármestere fogadást adott a gyermekek és kísérőik tiszteletére. A polgármester reményét fejezte ki, hogy a millstatti közönség máskor is hallhatja majd színvonalas műsorukat.

Kiss János

PORTRÉVÁZLAT

A kárpitosműhely kitüntetett főbizalmija



A kárpitosműhely vegében egy kis raktár polcain katonás rendben sorakoznak a műbőrök, s a textilanyagok. Békés nyugalommal várják, hogy szorgos munkáskezek a vasúti kocsik ülésévé formálják őket.

— *Ez a helyiség is hűen tükrözi Germán István egyéniségét* — mondja *Tóth Ferenc*, a műhely egyik brigádvezetője. — *Évek óta Pista a vételezőnk. Precíz munkájával jól segíti a műhely tevékenységét. Rá mindig számíthatnak, miként az a tíz szakszervezeti bizalmicsoport is, akiknek mint főbizalmi ő képviseli az érdekeit az üzemi fórumokon.*

Germán István 1963-ban kárpitos tanulóként kezdte a dunakeszi járműjavítóban, majd szakmunkásként évekig művelte azt a szakmát. Az egykori diák munkája, közéleti tevékenysége, emberi tulajdonságai révén ma már az üzem egyik legelismertebb embere. Munkatársai, gazdasági vezetői becsülik határozott jelleméért, a szakszervezeti tagok érdekében kifejtett lelkiismeretes munkájáért.

— *Öröm és megtiszteltetés számomra, hogy társaimon segíthetek.* Igaz, hogy némelykor akadnak az ügyek intézése közben nehézségek is. Ugyanis, amikor a dolgozó problémája megoldódik, az természetes, de ha nem sikerül a panaszt orvosolni vagy a kérés nem bizonyul megalapozottnak, azt nehezen veszik tudomásul. Példa erre a közelmúlt, amikor itt az I-es kárpitosműhelyben nem volt elég munka. Néhány munkást ideiglenesen más területre kellett irányítani, aminek szükségességét nem volt könnyű megértetni az érintettekkel.

A műhelyben mesélték, hogy a főbizalmi tud nemet is mondani, de ilyenkor mindig igyekszik megvilágítani a miértjét is. De a jogos igényeket — mint a védőcipő vagy a fagépműhelyben dolgozó három TMK-s elmaradt, kiemelt béremelése — kiharcolta.

— Germán István 1970-től bizalmiként, majd 1979-től pedig már főbizalmiként segíti üzemünk munkásainak érdekvédelmét, érdekképviseletét — mondja Markó Róbert, a szakszervezeti bizottság titkárhelyettese. — Rendszeres hallgatója a szakszervezeti oktatásoknak. *Tanul, hogy önmagát gazdagítsa, és társait jobban tudja segíteni.* A bizottságban kifejtett tevékenységével is meg vagyunk elégedve, mindig felkészülten, a téma alapos ismeretének birtokában, a választók véleményének képviseletével vesz részt a munkában.

Germán István kiemelkedő szakszervezeti tevékenységéért május elseje alkalmából a *Szakszervezeti Munkáért arany fokozat* kitüntetésben részesült.

Vetési Imre

A papírok között elvész az ember

Beszélgetés egy szb-titkárral az „első vonalban"

A napokban találkoztam egy fiatal szb-titkárral. Kötetlenül beszélgettünk az élet dolgairól, társadalmi jelenségekről, s természetesen a szakszervezeti munkáról, a vasút gondjairól. Marton Györgynek hívják. Az elmúlt év októberétől a miskolci körzeti üzemfőnökség szb-titkára. Mondanivalójának lényegét az ilyenkor szokásos tömörítés és stilisztikai formaigazítás után közreadom. Tanulságul szolgálhat mindazoknak, akik nemcsak hisznek a gazdasági, szakszervezeti munka megújításának a szükségességében, hanem tenni is akarnak valamit az ügy érdekében.

— A szakszervezeti mozgalomban dolgozó vezetőknek, aktivistáknak nagy feladata most, hogy együtt gondolkodva keressék a mozgalmi munka hatékonyabb eszközeit, módszereit, amelyekkel a mai viszonyok között jobban tudjuk szolgálni a közös ügyet. Napjainkban — azt mondják —, nem könnyű szakszervezeti munkásnak lenni. Mi erről a véleménye?

— *Mielőtt a kérdésre válaszolnék, hadd mondjam el — nem dicsekvésből, csupán tényként —, hogy a miskolci körzeti üzemfőnökség az egész igazgatóság szállítási teljesítményének hetvenöt százalékát produkálja.* A miskolci igazgatóság pedig a MÁV áruszállításának harminc százalékát. Üzemfőnökségünk létszáma ötezerhétszáz, ebből ötezernégyszáz a szakszervezeti tag. Árpilis 1-jétől Kazincbarcikát is a miskolci körzeti üzemfőnökséghez csatolták, *s így az ország legnagyobb üzemfőnöksége lettünk.* Huszonöt főbizalmi és száznyolcvanhat bizalmi igyekszik a dolgozók érdekeit képviselni. Barcikán 1200 vasutas dolgozik. Ez a létszám nagy területen oszlik meg, ami nehezíti a szakszervezeti munkát.

Már rég megérlelődött bennem az a vélemény, hogy a szervezeti élet távirányítással nehezen képzelhető el. Pedig napjainkban egyre inkább vannak erre utaló tendenciák. Személyes kontatkus nélkül elhidegül a tagokkal való kapcsolat. Nekünk egyre kevesebb idő jut a szolgálati helyek látogatására, a kötetlen beszélgetésekre. *Az a tapasztalatom, hogy a szakszervezeti mozgalom agyonadminisztrálja magát.* Rengeteg kimutatást, jelentést, statisztikai adatot kérnek tőlünk. És általában valamennyi nagyon sürgős. Már kedves viccé szelídült, de sajnos igaz a mondás, hogy ez vagy az a „házi feladat" tegnapra kellett volna.

Véleményezni kell többek között a kollektív szerződést is. Elvárják, hogy meggondoltan, felelősséggel fogalmazzuk meg a módosító javaslatokat, azokban tükröződjön a dolgozók kívánsága, de mindezt lehetőleg rövid időn belül tegyük. A végrehajtó szolgálat, a frontvonal kapja a legkevesebb időt a feladatok megoldására. Az utolsó pillanatban, sokszor néhány napon belül kell adatokat, információkat összegyűjtenünk és továbbítanunk.

Én nem szeretek írogatni, fölöslegesen levelezgetni. Sok kollégámnak is az a véleménye, hogy túladminisztráltatják velünk a szakszervezeti munkát. *És sok az értekezlet, az értekezleteken pedig gyakori az idegtépő szócséplés, a formális megnyilatkozás.* Pedig az ily módon elfecsérelt időt az emberekkel való foglalkozásra, a gondok orvoslására is lehetett volna fordítani. *A papírok között elvész az ember!* A felmérések, kimutatások haszna nincs arányban a befektetett munkával, az idővel. Az időkihasználás hiánya egyes amerikai szakemberek szerint európai jelenség. Nemrég olvastam egyik lapunkban, hogy hazánkban a nagy tapasztalattal, tudással rendelkező szakemberek is sokszor herdálják az idejüket. Például akkor is értekeznek, amikor arra nincs szükség, olyan nyomtatványokat is aláírnak, amelynek aláírása formális jellegű.

Köztudott, hogy most alakulnak az ifjúsági tagozatok. Rögtön feladták a leckét: *készítsünk kimutatást a harminc éven aluli dolgozókról!* Nem tudom, mi ennek a gyakorlati haszna? Természetesen értékelnünk kell a szakszervezeti oktatást is. *Néha az az érzésem, hogy a termelés, a gazdaságosabb munkára való törekvés csak mellékes feladat.* Mindez eltörpül az irodák papírhegyei között. Legutóbb a munkások szociális helyzetében bekövetkezett változásokról kértek kimutatást 1974-től napjainkig. *Szóval írásos anyagokat kér tőlünk a szakszervezeti központ, az intézőbizottság, az szmt, esetenként a pártalapszervezet.* Pedig már a szakszervezeti kongresszusokon is szóvá tették, hogy szorítsuk vissza a sok papírköltséggel járó feladatot, csökkentsük a formalitást, az üresjáratokat.

— Gáspár Sándor mondotta, hogy a szakszervezetek elkötelezettsége, felelőssége tagságának érdekvédelmében és érdekképviseletében érvényesül. Mindez azt sugallja, hogy a függetlenített tisztségviselőknek jól kell ismerni a dolgozók igényeit, gondjait. Egyetért ezzel?

— *A legteljesebb mértékben. A szakszervezeti aktivistáknak, a függetlenített tisztségviselőknek is a dolgozók között a helye.* Elöl az arcvonalban, s nem a hátországban. Sajnos minket a bürokrácia arra kárhoztat, hogy maradjunk az irodai falai között. Még mindig nem tudtam meglátogatni minden nagyobb szolgálati helyet, pedig ez egy szb-titkárnak alapvető kötelessége.

Sokunk szemléletével azonban nincs minden rendjén. A mi körzeti üzemfőnökségünkön az országos átlagnál jobb a szociális helyzet, de azért még vannak akut gondok, aminek orvoslását gátolja a közöny, a lelkiismeret hiánya. *Például Miskolc-Gömörin a III-as őrhely ivóvízellátása, a mosakodási lehetőség század eleji.* Valaki kidolgozott egy újítási javaslatot, amely szerint kevés költséggel meg lehetett volna oldani a szennyvízelvezetést. Az újítást azonban elutasították azzal a magyarázattal, hogy Gömörit úgyis átépítik, az újítást tehát nem célszerű megvalósítani. A dolgozók hadd kesereghessenek, panaszkodjanak még évekig. A hivatal illetékeseinek nem sürgős, nekik van ivóvizük, és a tisztálkodási lehetőségük is kifogástalan.

Elgondolkoztató az is, hogy a MÁV általában nem törődik olyan mértékben a dolgozók szociális körülményeinek a javításával, mint más vállalatok. Talán ez az egyik oka annak, hogy a fiatalok nem szívesen jönnek a vasúthoz, mert ma már nem minden a pénz. A dolgozókat nemcsak a jövedelemmel lehet a több és jobb munkára ösztönözni, hanem azzal is, hogy jobb legyen a munkahelyi környezet. A jó közérzethez hozzátartozik a világítás, a zajvédelem, a megfelelő hőmérséklet is.

Szemléletesen bizonyítják mindezt a Volán kezelésébe adott raktárépületek is. Amelyek a MÁV-nál maradtak, azok továbbra is szegényesek, elmaradottak. *A Volán emberibb körülményeket teremtett dolgozóinak.* Ahol lehetett, beszereltette a gázfűtést, korszerűsítette a világítást. A vasutasok azt mondják: lám, a Volán törődik a dolgozóival!

Említhetek más példát is. Évek óta nem tudjuk elintézni, hogy a borsodi Ércelőkészítő Műben dolgozó raktárnokainknak — akiknek szolgálati helyük közvetlenül a töltőállomás, a csúzda mellett van — javuljanak a munkakörülményei. A nagy por miatt szinte látni sem lehet. Egészségügyi szempontból is célszerű lenne tehát egy másik épületet kijelölni részükre, de ez eddig nem sikerült. Az ügyintézés akadozik, a jobbító szándék zátonyra fut. A területünkön sok apró őrhely is van, amit akár néhány órás társadalmi munkával is szebbé, kényelmesebbé lehetne tenni, csak kezdeményezni kell, és megszervezni a munkát.

— Hogyan vélekednek az üzemfőnökségen a MÁV jelenlegi helyzetéről, a holtpontról való elmozdulás lehetőségeiről?

— *A jelenlegi hangulatra az jellemző, hogy a vasutasok többsége tanácstalan. Nem értik, hogy a MÁV hogyan jutott ide, miért van gödörben. Nem fizettek nyereséget, ugyanakkor több millió forintot költenek kétes értékű és hasznú brigádvetélkedőkre. Vannak olyan brigádok, amelyek egy-egy tagja éjjel-nappal tanul, adatokat gyűjt, s ők válaszolnak a kérdésekre. Ez a gyakorlat azt hiszem nem szolgálja a kollektív művelődés ügyét.*

A vasutasok gyakran tapasztalják a sok apró keresztintézkedéseket, látják a válaszfalakat, amelyek még mindig elválasztják az egyik szakszolgálatot a másiktól. *A körzeti üzemfőnökségek létrehozásával nem változott a vezetők szemlélete.* Számít az, hogy milyen a paroli színe. Talán azért van ez, hogy passzolgatni lehessen a felelősséget. Az utazókra például az utóbbi években nagyon sok munka, új feladat szakadt. Ide sorolom a CSM közlekedés bevezetését is. Más szakszolgálatok igyekeznek felnagyítani az utazók hibáit. tőlük kéri számon a személy- és teherforgalom fogyatékosságait. Messze vagyunk még az ésszerű munkamegosztástól, a gondok közös vállalásától.

Az önző érdekek, a maradi szemlélet miatt a valóban hatékony differenciált bérezést sem lehet megvalósítani. Elvben mindenki helyesli a differenciálást, de amikor a saját bőrén érzi valaki, hogy pár száz forinttal kevesebbet kap, mint a másik, akkor eltörik a mécses. Kiderül, hogy a differenciálást másokra értette.

Talán banális, amit mondok, de én úgy gondolom, hogy amíg a dolgozók nem érzik annak a felelősségét, hogy a hanyag munka miatt a másik szakszolgálat dolgozóinak nehezítik meg a dolgát, addig a vasúton lényegesen nem változik a helyzet. Azzal nem jutunk előbbre, ha a mozdonyvezetők a forgalomirányítókat, a forgalomirányítók pedig a mozdonyvezetőket szidják. Szóval a pálya széléről könnyű kiabálni, hogy hülye a bíró! De ha be kell állni játszani, forgalmat irányítani, vagy mozdonyt vezetni, akkor már más a látószög.

Az írást tekintse a kedves olvasó olyan meditálásnak, amelyet folytatni lehet lapunk hasábjain. Érdemes továbbgondolni, vitatkozni egy-egy megállapításával, hiszen a tapasztalatok megfogalmazása, a vita közös ügyünket szolgálja. Ha gondjainkat most nem ítéljük meg helyesen, ha csak a mundér becsületét védjük, akkor holnapi teendőinket sem leszünk képesek meghatározni. Ennek pedig nemcsak a szakszervezet, hanem a vasút is kárát látja, hiszen a mozgalom nem öncélú.

Kaszala Sándor

Egy sikeres pályázat nyomán

Vasúttörténeti emlékek kiállítása Szolnokon

A szolnoki vasutasok művelődési háza az elmúlt év végén a *Munka és művelődés* elnevezésű pályázat keretében hirdette meg a vasúttörténeti emlékek gyűjtését. A pályázat eredményes volt: *közel 400 dokumentum került elő, közöttük egészen ritka és eddig ismeretlen darabok is.* Így például az 1870-es évekből származó fuvarlevelek, 1905-ben, illetve 1919-ben keletkezett utasítások, vagy az 1944-es bombázáskor készült fényképek.

Az értékes dokumentumokból kiállítás nyílt Szolnokon. A művelődési ház munkatársai az összegyűjtött dokumentumokat nyilvántartásba vették, gondosan őrzik, hogy majd a későbbiekben létesítendő emlékszoba, illetve a Közlekedési Múzeum anyagát gazdagítsák.

Gazdag programok az ünnepi könyvhéten

Idén május 30-a és június 4-e között rendezték meg az ünnepi könyvhetet. Jó alkalmat szolgáltatott ez az esemény a szakszervezeti könyvtáraknak arra is, hogy kihasználva a könyvek iránt megnyilvánuló országos érdeklődést, újabb híveket toborozzanak az olvasók táborába.

A budapesti szakszervezeti könyvtárak sokrétű propagandatevékenységgel készültek az ünnepi könyvhét méltó megünneplésére. A központi rendezvény a Landler Művelődési Házban volt, ahol a közel 200 tagú közönség a *Reménység és tulipán* című irodalmi összeállításban gyönyörködhetett. A műsor válogatást adott a könyvhéten megjelenő művekből. Az irodalmi részletek jól tükrözték azt a sokszínűséget, amely a könyvheti kiadványokat jellemezte. *Tóth Judit, Merényi Judit, Nagy Gábor, Oszter Sándor* és a *Szélrózsa együttes* tolmácsolásában többek között *Garai Gábor, Weöres Sándor, Moldova György és Kellér Dezső* műveiből hangzottak el részletek. A szellemes összekötő szöveget *Tarján Tamás* irodalomtörténész mondta el. A programnak író vendége is volt *Vári Attila* személyében, aki alig győzte dedikálni *Volt egyszer egy város* című művét. Nagy sikere volt a műsort követő könyvvásárnak is, amit bizonyít a 10 635 forintos forgalom.

Június 2-án író-olvasó találkozó színhelye volt a Törekvés Művelődési Központ. *Valló László* író *Emlékké válok magam is* című művéről beszélgetett a MÁV-telepi általános iskolásokkal.

A többi könyvtárban megrendezett kiállítások és vásárok is jól szolgálták az olvasás iránti igény felkeltését.

Gócza Ferencné

Szakszervezeti nap Nagykanizsán

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség május 27-én szakszervezeti napot rendezett. Az üzemfőnökség vezetői, *Szentes László* üzemfőnök, *Vitári István* csomóponti párttitkár és *Nagy István* szb-titkár fórum keretében válaszoltak a dolgozók kérdéseire.

A jól sikerült fórum után sportvetélkedők következtek kispályás labdarúgás, asztalitenisz női és férfi, illetve sakksportágokban.

Labdarúgásban a kocsivizsgálók csapata lett az első, második a szertár, harmadik a mozdonyvezetők csapata.

A női asztaliteniszben *Várfalvi Mária* lett az első, *Kovács Magdolna*, illetve *Viola Györgyi* előtt. Férfi-asztaliteniszben az évek óta kitűnően versenyző *Tóth György* lett ismét az első, második *Újvári Tamás* mozdonyvezető, harmadik *Pujcsek József* utazó felvigyázó.

Sakkban *Kardics János* lett a győztes, második *Máté József*, harmadik *Kovács Károly*.

A szakszervezeti nap közel százötven vasutasnak jelentett kikapcsolódást, illetve ennyien vettek részt a versenyeken. A legjobbak indulnak a balatonfenyvesi területi döntőn.

Ankét az áruvédelemről

A budapesti igazgatóság katonai osztálya május 27-én, a kereskedelmi és szállítási osztállyal társadalmi tulajdon- és áruvédelmi ankétot tartott.

A téma az igazgatóság tűz- és vagyonvédelmi helyzetének értékelése, illetve a károk visszaszorításának, megelőzésének intézkedési terve volt.

Az ankéton megjelentek a külszolgálati főnökségek tűzvédelmi és rendészeti vezetői, a részfoglalkozású társadalmi tulajdon- és tűzvédelmi ügyintézők, a belső ellenőrök és a szolgálati vezetők.

A megnyitó után *Székelyhídi Miklósné* ismertette a múlt évi árukárokat. Az adatok arra utalnak, hogy a kármegelőzési intézkedések nem eléggé hatékonyak, sürgős változtatásokra van szükség.

Kovács János, a vezérigazgatóság főosztályvezető-helyettese a tavalyi tűzkárokat elemezte. Megállapította, hogy a keletkezett tüzek, illetve a tűzkárok értéke csökkenőben van.

Budai József, a budapesti igazgatóság katonai osztályának vezetője bejelentette, hogy június 27-ig a külszolgálati főnökségek áruvédelmi ankétot rendeznek, ahol a fuvaroztatók is részt vesznek és megbeszélik az áruszállítás biztonságos feltételeihez szükséges intézkedéseket.

Az állomásfőnök is fordázik

Szabadbattyánban sok viszontagságot okoz a rekonstrukció

Csata utáni képet mutat az állomás. Földhányások, homokbuckák, árkok. Pedig a munka java részét már elvégezték a vasútépítők. Székesfehérvártól vadonatúj pályán, simán gurulnak a kerekek, a két bejárati jelző között is szemnek tetszetős a látvány. Legalábbis ami a vágányok környékét illeti. Mert a forgalmi irodát csak kisebb akadályok leküzdése árán lehet megközelíteni.

A szolgálattevőtől érdeklődöm az állomásfőnök holléte felől. Feláll a rendelkezőasztaltól, bemutatkozik. *Bátori István,* Szabadbattyán állomásfőnöke. Spontán adódik az első kérdés:

— Természetes állapot, hogy a szolgálattevő egyben az állomásfőnök is?

— Elvben nem, de a gyakorlatban — legalábbis Szabadbattyánban, ez természetes dolog. Létszámhiánnyal küszködünk. *Egy éve, amikor főnökként ide kerültem, egyetlen szolgálattevővel vettem át az állomást,* holott legalább négynek kellett volna lenni. Így aztán csaknem az átépítés végéig, magam is fordáztam.

— Szokványos rekonstrukció történt Szabadbattyánban és környékén?

— A mi szempontunkból semmiképpen sem. A munkálatok éppen a nyári csúcsidőszak kezdetére estek, állandósultak a vágányzárak, az állomási vágányhálózatot javarészt fölbontották, biztosítóberendezés úgyszólván nem is volt. A Fehérvárra vezető egyetlen vágányon gyakori volt az üzemzavar. Mindezek mellett kevés volt a váltókezelő. *A szolgálat végére idegileg és fizikailag egyaránt kimerült idős és fiatal.*

— *Tapasztalatuk, hogy a rekonstrukcióban résztvevők között nincs nagy összhang* — folytatja Bátori István. — *Két példa:* egyik nap leaszfaltozták a peronokat, másnap megjelentek a másik szakág emberei és feltörték az egészet, mert kábelt akartak fektetni. A vágányok között gyönyörűen kiképezték a tolatási padkát, aztán a kábelek miatt ugyancsak összetúrták az egészet.

— Ha túl lesznek a megpróbáltatásokon, akkor mégiscsak egy szép, korszerű állomást kapnak.

— Az új biztosítóberendezéssel sokkal könnyebb lesz a munka, ám megmaradnak azok a gondok, amelyeken a Dominó hetvenes sem tud segíteni. Ma, amikor hét-nyolcszáz méter hosszú vonatok is közlekednek, az állomás olyan rövid, hogy már ötszáz méteres szelvénnyel is centizgetni kell. Ennek az az „eredménye", hogy ha előzni, kerülni kell, hosszú vontatót nem fogadok. *Ha én nem fogadom, Fehérvár majdnem biztos, hogy nem fogadja. Ilyenkor a vonatok fölöslegesen ácsorognak.* A börgöndi kiágazást beleépítették a balvágányba, mi pedig erről szoktunk tolatni. Most ezeket a mozgásokat vagy a mimimálisra korlátozzuk, vagy zavarjuk a vonatközlekedést. A peronokat csak a sínkorona magasságig emelték meg, a helyiek már azt is mondták, hogy utazzon az állomásfőnök azon a vonaton, amire úgy kell felkapaszkodni.

— *Amiben még nagyon reménykedünk, hogy a felvételi épület is sorra kerül egyszer* — mutat maga mögé a főnök. — Szűkösen vagyunk idebent, átjáróház a forgalmi iroda. de az árupénztárba is csak a személypénztáron keresztül lehet bejutni. Öltözőszekrényt lehetetlen beállítani, nincs helyünk. Az ajtókon szimpla üveg van, télen elviselhetetlen a hideg, a huzat, ráadásul rossz a fűtés is. *Néha embertelen körülmények között dolgozunk.* Pedig ma már a vasútnál szolgálók között is él az igény, hogy ne csupán letöltsék a munkaidőt, hanem lehetőleg jól is érezzék magukat.

— Azért még vár önökre egy nagy erőpróba.

— Igen, a villamosítás, a felsővezeték és a hozzátartozó berendezések kiépítése. Reméljük, jövő őszig azok is befejeződnek és akkor megint jöhetnek a nyugodt, békés esztendők . . .

(gerecsei)

Ünnepi megemlékezés a környezetvédelmi világnapról

A környezetvédelmi világnap alkalmából június 13-án megemlékezést tartottak a vasutasszakszervezetben. *Pásku Jenő,* a munkavédelmi, üzemegészségügyi és környezetvédelmi osztály vezetője beszédében méltatta a világnap jelentőségét. Elmondta, hogy az ideinek a jelszava — *„Béke és környezetvédelem"* — különösen aktuális. mivel a környezet megóvása nemcsak egy-egy ország ügye, hanem az egész emberiségé. A mai körülmények között egyetlen állam sem képes kizárólag belső intézkedésekkel lakosságát megóvni a környezeti ártalmaktól. A nemzetközi együttműködés parancsoló szükségszerűség, feltétele pedig a békés alkotó munka.

Beszédének további részében utalt a tavaly novemberben, Szolnokon megrendezett vasutas környezetvédelmi konferenciára, s az ott elhangzott előadásokra, melyek országos visszhangot váltottak ki. A vasutasok felismerték a környezetvédelem fontosságát, a műszaki-technológiai fejlesztéseket összhangba hozzák a környezetvédelmi feladatokkal. A választott testületek mellett munka- és környezetvédelmi bizottságok működnek, mégpedig egyre aktívabban. Sok ezer munkavédelmi őr jelzi észrevételeit, esetenként pedig konkrét javaslatokkal állnak elő egy-egy környezetet károsító hatás megszüntetésére.

A vasútnál a szocialista munkaverseny szerves része a környezet megóvása. Kiemelkedő és folyamatos a *"Rendet és tisztaságot a munkahelyeken!"* elnevezésű akció.

A vasutasok környezetvédelmi törekvéseit a SZOT és a Hazafias Népfront is elismeri.

A megemlékezés befejezéseként *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, illetve *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese kitüntetéseket nyújtott át.

A Kiváló Társadalmi Munkás kitüntető jelvényt ketten érdemelték ki: *Németh Ágnes,* szakszervezetünk politikai munkatársa és *Szekeres Sándor,* a szolnoki körzeti üzemfőnökség munkavédelmi vezetője.

A SZOT elismerő oklevelét a következő szolgálati a helyek kollektívái kapták: építési géptelepfőnökség, nagykanizsai pályafenntartási főnökség, debreceni vasútigazgatóság, Keszthely állommásfőnökség, szolnoki járműjavító és a záhonyi szertárfőnökség.

A Kapuvár állomás vasutasainak járó kitüntetést *Kiss László,* a GYSEV osztályvezetője adta át.

Dr. Bognár András, az Utasellátó gazdasági igazgatója a Szerencsen dolgozó 24. számú egység képviselőjének adta át a kitüntetést.

Záhonyban sokat tettek a környezet védelméért

Június 5-én emlékezett meg az emberiség a környezetvédelmi világnapról. Hazánkban *Béke- és környezetvédelem* volt a mottója a megemlékezésnek. Ez a jelszó egyértelműen kifejezi a kor emberének legfőbb óhaját.

Az 1976. évi II. törvény az állam politikai tennivalói közé sorolta a környezetvédelmet. Ebben a szakszervezetek, köztük a vasutas-szakszervezet is, nagy szerepet vállaltak. Az 1978-ban hozott SZOT elnökségi határozat megszabta a szakszervezeti szervek feladatait. A vasutas-szakszervezet azóta is folyamatosan ellenőrzi és segíti az előírások érvényesülését. Számos példa bizonyítja a környezetvédelmi szakszervezeti aktivisták tevékenységének eredményeit. Az elmúlt években a vasút vezetői is sok környezetet óvó intézkedést tettek.

Szakszervezetünk központi vezetőségének környezetvédelmi munkabizottsága az évek során, a MÁV több szolgálati főnökségénél, tervszerűen vizsgálta a környezet védelmét. 1981-ben például a záhonyi üzemfőnökséget is ellenőrizték. *A bizottság akkor sok szabálytalanságot tárt fel.* A vezérigazgatóság intézkedési tervet dolgozott ki. Ennek végrehajtását a közelmúltban — szemlével egybekötve — értékelték.

Régebben az üzemigazgatóságon nem volt környezetvédelmi hálózat. Azóta a szolgálati főnökségeken kijelölték a felelősöket, és továbbképzésükről is gondoskodtak. Öt évvel ezelőtt Záhonyban, a veszélyes anyagok átrakását végző dolgozók nem viselték a védőfelszereléseket. A felvilágosítás és a szigorúbb ellenőrzés hatására a védőeszközöket rendszeresen használják.

Korszerűsítették a vegyianyag-átfejtő telepet, és megszűnt a talajszennyeződés. *A VII. ötéves tervben még 36 vasbeton tálcát építenek be.* Már hasznosítják az átrakásból származó hulladékok egy részét is. A veszélyes hulladékok gyűjtését az átrakási technológia külön fejezetben szabályozza. Eperjeske pályaudvaron ebben az évben átmeneti hulladéktárolót építenek. Ehhez az OKTH kétmillió forint beruházási támogatást adott.

Záhonyban a környezetet legjobban az ipari korom átrakása szennyezte. Tuzséron már elkészült a TAURUS Gumigyár koromátrakó bázisa, ahol a környezet szennyezése nélkül lehet átrakni ezt az anyagot.

Komoró olajtelep területe sajnos nagyon szennyezett, de a korszerűsítésre csak későbbi időpontban kerülhet sor. *A sérült vegyianyag-szállító tartálykocsik átfejtését azonban már önjáró átfejtőberendezés végzi.* Fényeslitkén az alkatrészek mosásánál keletkező szennyvizet tisztítják. A körzetben a dízel üzemű targoncákra füstgáz-katalizátorokat szereltek. Az 500-as átrakókörzetben korszerűsítették a kazánt, megszüntették az egyedi fűtőberendezéseket.

Eperjeske átrakón a zajcsökkentés érdekében a nyitott kocsikban érkező ömlesztett árukat kiürítés előtt hidrokalapáccsal lazítják. A nyitott kocsis ömlesztett áruk átrakó helyein a dolgozókat zajvédő eszközökkel látták el.

Az üzemigazgatóság saját erőforrásból megkezdte a műtrágyahulladékok rendszeres gyűjtését és értékesítését. Létrehoztak egy faipari műhelyt is. ahol a széles nyomtávú vagonokban érkező áruk fatámasztó elemeit újból hasznosíthatják. Raklapokat, támasztó és rögzítő ékeket készítenek. A műhelyben rehabilitált vasutasokat foglalkoztatnak. Eddig 280 tonna raklapot és faéket készítettek, valamint 580 tonna fahulladékot értékesítettek.

Tavaly az OKTH észak-alföldi felügyelősége az üzemigazgatóságot ötmillió forintra bírságolta 1200 m^3 szennyezett föld nem megfelelő tárolása miatt. A bírság kiszabása miatt fellebeztek, mert Magyarországon nem találtak olyan vállalatot, amely gondoskodni tudna a szennyezett föld megfelelő tárolásáról, semlegesítéséről. Ennek ellenére elmondhatjuk, *hogy a záhonyiak az utóbbi években nagyon sokat tettek a környezet védelméért.* A korszerűsítések, beruházások alkalmával figyelembe veszik a környezetvédelmi követelményeket.

A VII. ötéves tervben az üzemigazgatóság vezetői fontos feladatuknak tekintik a veszélyes hulladékok megfelelő kezelését, a vegyianyag-átrakásnál a szennyezett föld semlegesítését,. a zajártalom további csökkentését.

Pásku Jenő

Univerzális szakemberek

A Gutenberg brigád teljesíti vállalásait

A miskolci igazgatóság patinás. újjávarázsolt épületének alagsorában működik a MÁV-nyomda. Itt dolgozik a hattagú Gutenberg szocialista brigád *Varga Attila* vezetésével. A kollektíva munkaidő után is gyakran dolgozik, sok társadalmi munkát végeznek. Vállalásaikat határidőre teljesítik.

A brigád 1982-ben alakult. Néhány év múlva elnyerték az Élenjáró Brigád címet, később a Hazafias Népfront megyei tanácsa a Kiváló Társadalmi Munkás elismerést adományozta részükre.

— *Az üzemben egymásra vagyunk utalva* — magyarázza *Andrejesik Józsefné* brigádvezető-helyettes. — Ebben a szakmában csak úgy érhetünk el jó eredményt, ha mindenki kifogástalanul dolgozik. Szeretjük és becsüljük egymást. Ha valaki beteg, az üzemvezetőnk *Dékány Mihály* beáll a helyére, és helyettesíti a kollégát. Egyébként ő is a brigád tagja.

— Itt jól képzett, univerzális szakemberek dolgoznak — veszi át a szót *Dékány Mihály.* — Ez a magyarázata annak, hogy minden munkát időre, vagy határidő előtt elvégzünk. A szórólaptól a könyvig mindent meg tudunk csinálni. Mi készítjük az igazgatóság részére a formanyomtatványokat, a vasutasnapi kiadványokat, füzeteket. Itt nyomtattuk a Vasút a város szélén című kiadványt is. Gyakran dolgozunk a miskolci Földes Ferenc Gimnáziumnak is. Legutóbb fizikatankönyveket készítettünk.

A brigád tagjai elmondották, hogy itt mindig sürgős a munka. A múlt év decemberében például Miskolc-Tapolcán ülésezett a KGST vasutasszekciója. Rövid időn belül el kellett készítenünk a cirillbetűs záródokumentumot. Sok társadalmi munkát végeznek a párt-, KISZ-és MHSZ-szervezeteknek. A tanácstagi választásokra a brigád vállalta közel ötezer plakát és tízezer szórólap nyomdai munkáját. Munkaidő után és a hétvégeken is dolgoztak, hogy teljesíteni tudják vállalásukat. Évente általában egymillió formanyomtatványt adnak ki, és 15 ezer kilogramm papírt használnak fel.



Együtt a Gutenberg brigád
(Kurucz Péter felvétele)

A Gutenberg brigádot az év első felében a Hazafias Népfront Országos Titkársága a Kiváló Társadalmi Munkáért plakettel tüntette ki.

Csorba Barnabás

Gyermeknapi kirándulás — „Piroskával"

Hagyomány, hogy a záhonyi vasutasok óvodás korú gyermekeinek kirándulást szerveznek a gyermeknap alkalmából.

A szervezést a vontatási főnökség kollektívája vállalja hosszú évek óta. Ezúttal május 26-án a kora délelőtti órákban szorgoskodtak a szülők, a vontatás vezetői, hogy a vonat rendben és időben indulhasson Mándokra.

Elek Zoltánné vezető óvónő arról számolt be, hogy a gyerekek pompásan érezték magukat az utazás alatt: végig énekeltek, szavaltak, tetszett nekik a kirándulás.



Partneri köszöntés

Több évtizede hagyomány már, hogy minden évben, július második vasárnapján köszöntjük a vasutasokat. Azt szokták mondani, hogy az ország vérkeringését a vasút biztosítja. Az Almásfüzitői Timföldgyár a MÁV-nak nagy szállíttató partnere. Évente 30 ezer vagont igényelünk a vasúttól, s 1,4 millió tonna árut fuvaroztatunk. A vasutasokkal évek óta zavartalan az együttműködés. A jó partnerkapcsolatot bizonyítja az is, hogy a magyar-szovjet timföldszállítási szerződés megkötése után, a lényegesen több szállítási igényünket is teljesítik.

A 12 kilométeres iparvágány-hálózatunk karbantartására, szabályozására rendszeresen igénybe vesszük a MÁV Építőgépjavító Üzemének gépeit. Az almásfüzitői állomás lakatosai javítják vagonjainkat, a belső vasútüzemi személyzetünket pedig az állomásfőnök oktatja.

A vasutasnap alkalmából *partnerként köszöntjük a vasutasokat.* Köszönjük az eddigi eredményes, jó együttműködést. Kérjük, hogy a jövőben is segitsék belső tevékenységünket, tegyenek meg mindent az áruk gyors és pontos továbbításáért. Munkájukhoz további sok sikert, a vasút valamennyi dolgozójának erőt, egészséget kívánunk.

ALUMINIUM HUNGÁLU ALOXID

Almásfüzitői Timföldgyár
gazdasági és társadalmi vezetői
X

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

Nyárlőrinc példája

Vasutasnapi számvetés

Csorba Antal, Nyárlőrinc állomásfőnöke néhány hónap múlva nyugdíjba vonul. Negyven esztendeig dolgozott a vasúton. Irodájában a múltról, a vasúti munkáról bezélgettünk.

— 1946-ban vettek fel Kiskunhalasra órabéres pályamunkásnak — emlékezik. — Később raktári munkás lettem, de engem inkább a forgalmi szolgálat érdekelt. Végül sikerült az utazókhoz kerülnöm. Voltam vonatfékező, vonatvezető és jegyvizsgáló is. 1958-ban küldtek állomáskezelői tanfolyamra, amit kitűnő eredménnyel végeztem el. Utána Szikra állomásra helyeztek állomáskezelőnek. 1972-ben jöttem Nyárlőrincre.

— *Milyen volt akkor a forgalom?*

— Nyárlőrinc akkor még állomáskezelőség volt. Ahogy fejlődött, gyarapodott a Kecskeméti Szikrai Állami Gazdaság, úgy nőtt állomásunk forgalma is. 1972-ben 15 ezer tonna árut adtak itt fel, tavaly pedig 35 ezret.

— *Az állami gazdaság évente háromezer vasúti kocsit rak itt meg áruval* — folytatja. — A legfontosabb termékük a bor. Ebből évente 1500 vagonra valót küldenek, főként exportra. Ismert termékük az Olympos névvel forgalomba hozott natur citromlé is. A narancslével együtt évente mintegy 250-300 vagon indul a megrendelő helyekre. Kuvaitba almalevet exportálnak. De jelentős az áruleadás is. A gyártáshoz nagy mennyiségű alapanyagra van szükség. Évente 300-400 kocsi göngyöleg érkezik ide.

— *Akadozik-e az árukirakás?*

— A rakodást nagyon szervezetten végzi az állami gazdaság. Saját iparvágányuk van, amit mi naponta kétszer szolgálunk ki vonatgépekkel. Néha hónapokig egyetlen fillér kocsiálláspénzt sem kell fizetnünk. A reggel beállított kocsikért délután nyugodtan mehetünk, mert azokat biztosan kiürítették. Nem lehet panaszunk a hétvégi rakodás ütemére sem. A szomszédos Nyárjas rakodóvágányának a kiszolgálása is a mi feladatunk. Ott évente 300 kocsi tüzifát és ipari fát ad fel a Kiskunsági Erdőgazdaság.

Az állomás dolgozói nagyon jó kapcsolatban vannak a fuvaroztatókkal, segítik egymás munkáját. A vasutasok szorgalmát dicséri a parkosított, virágos környezet. Minden évben dicséretet kapnak ezért a környezetszépítő tevékenységért.

Gellért József

Hazánk társadalmi és gazdasági fejlődése új szakaszának a küszöbére jutott el. Egy új gazdasági fejlődésszakasz mindig magában hordoz különböző ellentmondásokat és nehézségeket, amelyeket a népgazdaság és ezen belül a vasút is megérez. Ennek a VI. ötéves tervben valamennyien tanúi voltunk. A tervidőszak utolsó évében, 1985-ben a termelés kisebb mértékben növekedett az előirányzottnál. Ez elsősorban a mezőgazdasági termelés területén mutatkozott meg, de az ipari termelés növekedése sem érte el a tervezett szintet.

A közlekedést és így a vasutat sem kerülték el a nehézségek. Az időjárási tényezők, az energiakorlátozás, a termelés ütemtelensége a vasutat helyzeténél fogva még jobban sújtották. A vasúton utazók száma némileg csökkent, de ez a tendencia volt uralkodó a távolsági tömegközlekedésben is.

Az árufuvarozási teljesítmény csökkenése azonos volt a közlekedés egészére számított visszaeséssel. A teljesítmény elmaradása döntő mértékben külső okra vezethető vissza. Nagyon sok nehézséget jelentett a mozdonyhiány és a teherkocsiállomány romló műszaki állapota, a szomszédos vasutak alacsony fogadási és a fuvaroztatók nem kielégítő rakodási készsége, a szállítási igények erőteljes szezonalitása. *Nem hallgatható el az sem, hogy több területen visszaesett a vasúti munka szervezettsége, fegyelme.*

Mindez igen jelentős veszteséget idézett elő, melyet hatékonyabb költséggazdálkodással, az alaptevékenységen kívüli és egyéb szállítási bevételek tervezettnél kedvezőbb alakításával, a belső érdekeltségi rendszer fejlesztésével és különböző szervezési intézkedésekkel a vasút csak mérsékelni tudott. Ebben nagy szerepe volt a vasutasok helytállásának is.

A 36. vasutasnapon úgy illik, hogy ne csak a nehézségekről, hanem az eredményekről is beszéljünk. A MÁV a gondok, nehézségek ellenére az áruszállítási igényeket szinte teljes egészében kielégítette.

A keresetszínvonal 7,7 százalékkal növekedett. Az 1985. évi bérszabályozás jóval nagyobb lehetőséget adott a vasutasok keresetnövelési ütemének javításához az előző évekhez viszonyítva. 1985-ben a dolgozók szociális ellátására 2,2 milliárd forintot fordítottunk. Összességében a mennyiségi ellátás terén szinten tartást, a minőség tekintetében kismértékű javulást értünk el.

Az elmúlt évben a MÁV 287 millió forint lakásépítési alappal gazdálkodott és a tervezetthez képest nagyobb összeget fordított a dolgozók magánerős lakásépítését elősegítő munkáltatói támogatásra. 2831 dolgozó lakásgondja oldódott meg így megnyugtató módon és további 1304 dolgozó kapott vállalati segítséget önálló lakás megteremtéséhez.

Az 1986. évvel megkezdtük a VII. ötéves terv végrehajtását. Ebben a tervidőszakban *azzal számolunk, hogy a személy- és árufuvarozásban a távolsági tömegközlekedés gerince továbbra is a vasút lesz.* A vasútra háruló szállítási feladatok maradéktalan megoldásával egyidejűleg szolgáltatásaink színvonalát is emelni kell.

Az idei terv alapvető célkitűzése, hogy stabilizáljuk a vasút fuvarpiaci helyzetét. Fokoznunk kell a személyszállítás vonzerejét és az áruszállítási verenyképességet. *Szolgáltatásaink színvonalában az eddig elért eredményeinket meg kell őriznünk, illetve egyes területeken a teherbíró képességünket figyelembe véve tovább kell lépni.*

Feladataink megoldásának elengedhetetlen feltétele, a szervezett, fegyelmezett, jó minőségű munka. Gondoskodni kell a munkaidő jobb kihasználásáról, ezáltal a hatékonyság növelhető és a túlórák egy része megtakarítható. Ennek eszköze a munka- és technológiai fegyelem erősítése, az eddiginél jobb munka- és üzemszervezés.

A gazdasági hatékonyság fokozása érdekében olyan vállalati szemlélet és magatartás kialakítására törekszünk, amely eszközeink intenzívebb kihasználását eredményezi és anyagi javaink takarékosabb felhasználásával jár együtt. Az ésszerű takarékosság elvének érvényesülni kell a vezetők intézkedéseiben és dolgozóink folyamatos munkájában egyaránt.

A vasút 1986-ban is a központi keresetszabályozási rendszer keretén belül gazdálkodik, amely 6 százalékos adózatlan keresetnövekedést tesz lehetővé. Ez mintegy 0,5 százalékkal magasabb a népgazdaság ez évi tervezett átlagánál.

Az idei tervben a szociális ellátásban alapvető követelményként tűztük ki célul az elért mennyiség megtartása mellett a minőségi színvonal javítását. *Szociális költségekre ebben az évben is közel 2,3 milliárd forintot irányoztunk elő.* Ez csaknem azonos az elmúlt évi ráfordítással annak ellenére, hogy az idei költségkeretek meghatározásánál igen erőteljes takarékossági intézkedéseket foganatosítottunk.

A munkavédelmi költségelőirányzat 1,2 milliárd forint, amely 10 százalék növekedést jelent az előző évhez képest. Az idén a MÁV egészségügyi kiadásai közel 630 millió forintot tesznek ki. Ez 8 százalékkal magasabb az előző évinél.

A vasút eszközeinek technikai korszerűsítésére közel 8 milliárd forintot fordítunk. Ezt az összeget elsősorban pályakorszerűsítésre, vonali és állomási biztosítóberendezések létesítésére, villanymozdonyok, motorkocsik és teherkocsik beszerzésére használjuk föl.

A munkafegyelem megszilárdítása, a gazdasági hatékonyság növelése, a szervezettség fokozása alapvető eszköze a szállítási feladatok maradéktalan, jobb minőségű teljesítésének. A vasutasok túlnyomó többsége lelkiismerettel és nagy szorgalommal végzi munkáját, mégis előfordulnak olyan fegyelmi vétségek, amelyek nemcsak gazdálkodásunk hatékonyságát rontják, hanem a vasútüzem biztonságát is veszélyeztetik. Az irányítás és végrehajtás szintjén egyaránt előre kell lépni a munkafegyelem megszilárdításában. A becsületesen dolgozó vasutasok igazságérzete is azt követeli: *ne tűrjük el azt, hogy valamilyen szolgálati vétség elkövetése után a felelősségre vonás elmaradjon.* Ez kihathat az élet- és vagyonbiztonságra, rontja a munka szervezettségét és a munkájukat becsületesen végző dolgozókra nézve is demoralizáló hatású.

A munkaversenynek és a szocialista brigádmozgalomnak a vasúton régi hagyományai vannak. Nemcsak a jobb munkahelyi légkör megteremtését szolgálták, hanem a szállítási teljesítmények növekedésének lehetőségét, a gazdaságosabb munka alapjait is megteremtették. A mozgalomban rejlő erőt azonban az eddiginél jobban kell hasznosítani. A brigádok önzetlen felajánlásai, közéleti tevékenységük nélkül ma már nehéz lenne elképzelni a tervek és a népgazdaság által támasztott követelmények teljesítését.

Ez azért is nagyon fontos, mert ahhoz, hogy a vasút visszaszerezze presztízsét, megtartsa pozícióit, s teljesítése a vele szemben támasztott követelményeket, a szállítatók és az utasok részére egyaránt megbízható, folyamatosan javuló minőségű szolgáltatást kell nyújtani.

A legfontosabb cél most az, hogy az év háralévő időszakában növeljük munkánk hatékonyságát, teljesítsük célkitűzéseinket, hogy a VII. ötéves terv megvalósítása ne legyen illúzió.

Ehhez a felelősségteljes munkához kívánok minden vasutasnak és családtagjának sok sikert, jó egészséget!

Dr. Bajusz Rezső
a MÁV vezérigazgatója



A MÁV a tavaszi BNV-n

Soha nem látott méreteket öltött idén a Kőbányai vásárváros a 83. Budapesti Nemzetközi Vásár alkalmával. Harmincegy ország mintegy 2000 kiállítója jött el, hogy felvonultassa termékeit. Ezek a számok jól jelzik rangunkat a világban, ipari termelésünk, kereskedelmünk növekvő jelentőségét.

A Magyar Államvasutak 11. alkalommal vett részt ezen a nagy jelentőségű rendezvényen. Kiállításának fő mondanivalója a vasúti fuvarozás előnyeinek és a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság kibővült szolgáltatásainak bemutatása volt. A kiállítás keretében, a nemzetközi kapcsolatok közül, az INTERFRIGÓ Társaság tevékenységét és szolgáltatásait is bemutatták. Az INTERFRIGÓ Társaság igazgatósága két alkalmazottját is elküldte a vásárra, akik a magyarországi képviselőkkel közösen, kétszer hívták meg azoknak a vállalatoknak a vezetőit és szállítmányozási ügyintézőit, akik áruikat hűtőkocsikban szállítják vagy szállíthatnák.

A MÁV-pavilont meglátogatta *dr. Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes, valamint a Közlekedési Minisztérium és a vasút számos, magas rangú vezetője.



A MÁV-pavilon



Az INTERFRIGO kocsit megtekintik a vendégek
(Laczkó Ildikó felvételei)

A 36. vasutasnapra

Gyermekintézményt adnak át Miskolcon

A 36. vasutasnap tiszteletére a miskolci Martin telepen átadják a MÁV-igazgatóság kétszáz személyes óvodáját és hatvanszemélyes bölcsődéjét. A korszerű intézményhez tágas udvar és tornaterem is tartozik. Rendszeres orvosi ellenőrzés is lesz az óvodában. Évente hallás- és fogászati szűrővizsgálaton vesznek részt a gyerekek, ezenkívül hetente logopédus is foglalkozik a beszédhibás óvodásokkal. A nagycsoportosok nyelvoktatáson is részt vehetnek majd.

Az óvodában elsősorban a vasutas szülők gyermekeit helyezik el.

S. I.

Úttörővasutasok lettek

Avatóünnepség Hűvösvölgyben

Az Úttörővasút hűvösvölgyi végállomásán, június 6-án tartották az 1985/86-ban végzett úttörővasutas- és postástanfolyam hallgatóinak avatóünnepségét. Száznyolcvan pajtás sorakozott fel a felvételi épület melletti téren. *Keszmann János* ifivezető engedélyt kért *Sásdi Zoltán* üzemfőnöktől a csapatzászló behozatalára, majd *Jankovics János* ifivezető vezetésével a tanfolyam hallgatói elmondták az esküt.

Az újonnan felavatott vasutasokat *Kark István*, a budapesti vasútigazgatóság helyettes vezetője köszöntötte. Hangsúlyozta többek között, hogy úttörővasutasnak lenni mindig kitüntetésnek számított, ezért akik a méltán híres gyermekintézmény egyenruháját viselik, legyenek büszkék megbízatásukra.

Az igazgatóhelyettes felhívta az úttörővasutasok figyelmét arra, hogy az intézmény berendezéseit tekintsék sajátjuknak, s azokra úgy vigyázzanak, ahogy azt már több ezer elődjük tette a harmincnyolc év során. A Magyar Úttörők Szövetsége és az üzemeltető budapesti vasútigazgatóság gondoskodik arról, hogy a gyermekek szakképzett nevelőgárda felügyelete mellett végezzék megtisztelő feladatukat.

Az ünnepi beszéd után *Bánkuti Erika* az ősszel elköszönő nyolcadikosok nevében búcsúzott az újoncoktól. Ezután az úttörővasutas fúvószenekar és a tánccsoport szórakoztatta a vendégeket.

Séra Sándor

Négy évtized tükrében

A MÁV közúti gépjárműparkjának és szervezetének fejlődése

Az Autófuvarozási Főnökség 1971. évi felszámolását követő néhány év után — szinte menetrendszerűen — egy-két évenként felmerült a MÁV közúti gépjárműparkja helyzetének, szükségességének, létjogosultságának, feladatainak, valamint a centralizált vagy decentralizált üzemeltetésének és irányításának a kérdése. Ezek, a MÁV fő profilját kiszolgáló infrastruktúra technikai színvonalának emelkedésével párhuzamosan, egyre sürgetőbben és visszatérően jelentkeztek.

A feszültségek felszámolására időközben több helyi vasútigazgatósági és vezérigazgatósági szintű intézkedés született. *A MÁV teljes egészét és gépjárműállományát átfogó intézkedésre azonban csak az elmúlt évben került sor.* Ennek a részletesebb ismertetése előtt célszerű, néhány gondolat erejéig visszatekinteni a MÁV közúti gépjárműállományának fejlődésére, korábbi szervezeteire, az irányítási és az időközbeni szervezeti intézkedésekre.

Ötvennégytől hetvenegyig

A közúti darabáru-fuvarozást, az egyéb MÁV-célú közúti fuvarozási és személyszállítási teendők mellett, a felszabadulást követően a *MÁV Autófuvarozási Üzemi Vállalat* látta el. E szervből alakult 1954-ben — a MÁV Vezérigazgatóság kereskedelmi szakosztálya közvetlen felügyelete és irányítása alatt — *a MÁV Autófuvarozási Főnökség.* Munkáját 8 vidéki kirendeltség és 11 gócponti telephely közvetlen irányításával végezte. Főbb feladatai közé tartozott a MÁV Vezérigazgatóság, a vasútigazgatóságok, a központi hivatalok, a MÁV üzemek, a külszolgálati főnökségek, intézmények személy- és áruszállítási feladatainak ellátása, a gépjárművek rendszeres karbantartása, javítása, illetve javíttatása.

A hatvanas évek végére az autófuvarozási főnökség *mintegy 200 pótkocsis szerelvényt, 200 közepes teherbírású tehergépkocsit, 120 személyszállító gépjárművet, 37 közúti rakodógépet és 2 vagonkulit tartott üzemben,* amely a MÁV közúti gépjárműállományának 45-47 százalékát képezte.

A gépjárműállomány 50 százalékát meghaladó részre a központi irányítás azonban nem terjedt ki, amelynek szervezeti, elszámolási, üzemeltetési, nyilvántartási stb. hiányaira az e téren szükséges strukturális változás indokoltságára, a hetvenes években készült előterjesztések is rámutattak.

Az 1968-ban jóváhagyott közlekedéspolitikai koncepció célkitűzései alapján — a közlekedési ágak közötti optimális munkamegosztásra törekedve — a MÁV az üzemviteléhez és az üzemfenntartásához szükséges gépjárműigényeken túl, minden egyéb rendszeres és tömeges közúti áru- és személyszállítási feladatot (beleértve a konténeres darabáru-fuvarozást is) 1971-ben átadta az arra profilírozott közúti fuvarozó vállalatnak.

Az intézkedések hatására az autófuvarozási főnökség elveszítette fő funkcióját, közületi és lakossági szolgáltatásainak országos szintű körét. Ezek után reálisnak látszott a főnökség feloszlatása, amely 1971-ben bekövetkezett.

Az elöregedett és korszerűtlen járműállomány, mintegy 80 százalékát a MÁV igazgatóságok. 15 százalékát az egyéb MÁV-szervek — mint korábbi felhasználók — kapták meg üzemeltetésre.

Az átszervezést követően kiadott rendelet az igazgatóságokhoz átcsoportosított járművek gazdálkodó szervéül az építési és pályafenntartási szakosztályt jelölte ki *azzal, hogy a gépjárművel nem rendelkező MÁV-szervek személy- és áruszállítási igényeit is elégítse ki.* Ezáltal a gépjárművek felett rendelkező, felhasználó és állagtulajdonosi kör és ebből adódó eltérő — korábban ismeretlen — érdekviszonyok alakultak ki.

Egyik átszervezést követte a másik

A feloszlott autófuvarozási főnökség javítóbázisait és a javítási feladatokat a MÁV Vezérigazgatóság járműjavító szakosztályához, az Északi Járműjavító Üzemhez, illetve az építési főnökségekhez csoportosították. Egyúttal döntés született a korábban megtervezett és jóváhagyott közúti járműjavító bázisok fejlesztésének leállítására, a szükségessé váló javítások külső szervekkel történő ellátására. Az intézkedés hatására a külső javítások aránya fokozatosan növekedett, *és a költségek 1985-ben már meghaladták a 90 millió forintot.*

Az 1971. évi átszervezést igen rövid időn belül újabb követte. Ekkor az Egresi úti javítóbázist a MÁV Építési Géptelep Főnökséghez csatolták, illetve a korábban még nyilvántartásban sem lévő, műszakilag és közlekedésbiztonságilag nagyon elhanyagolt gépjárművek egy részét is az építési főnökségek kezelésébe adták. Ezáltal az építési főnökségek alapvető feladatát képező, kötött pályás vasútépítő géplánccok és rendszám nélküli munkagépek javítására létrehozott javítókapacitás nagy részét — több helyen az 50 százalékos mértéket is meghaladóan — a közúti járművek javítása kötötte le.

A vasúti pályák építése, felújítása, villamosítása az utasforgalmi létesítmények fokozottabb karbantartása, a vasúti biztosítóberendezések korszerűsítése, a konténerfuvarozás növekedése, valamint az egyéb MÁV-feladatok egyre nagyobb közúti áru- és személyszállítási kapacitást igényeltek. A döntően speciális MÁV jellegű igényeket ugyanakkor az arra hivatott közforgalmú fuvarozó vállalatok járműhiányra való hivatkozással nem tudták vagy anyagi érdekeltségükből adódóan nem kívánták kielégíteni.

Tekintettel arra, hogy a közúti fuvarozásnál fuvarozási kényszer nincs, a vállalatokat a MÁV közúti szállítási igényeinek kielégítésére nem lehetett kötelezni. Ebből adódóan, valamint az ellátási kényszer hatására, a közlekedéspolitikai koncepcióban megfogalmazott elvektől eltérően, illetve szinte azzal ellentétben — kezdetét vette a MÁV közúti járműállományának fokozatos gyarapodása. Ehhez hozzájárult a MÁV technikai színvonalának gyors ütemű emelkedése, a hetvenes években bekövetkezett motorizáció fejlődése.

A járműállományt a MÁV-szervek ellátásával is megbízott építési főnökségek növelték a legdinamikusabban. Ezeken a területeken a növekedés üteme az 50 százalékot is elérte.

A központi irányítás hiányára, a közúti fuvarpiac, s a haszongépjármű-kereskedelem helyzetére való tekintettel, a MÁV üzemfenntartásához elengedhetetlenül szükségessé váló járműbeszerzéseket, középtávon. de még éves szinten sem lehetett előre tervezni, illetve tipizálni. Ezért az adott időpontban kapható járművek kerültek beszerzésre. Ennek következményeként *néhány éven belül a MÁV közúti gépjárműparkja több mint negyven típusra és 80 típusváltozatra emelkedett.* Az igen heterogén típusváltozatból adódó javítási, alkatrészellátási és -tárolási gondok és költségek még napjainkban is éreztetik hatásukat.

A gépjárműállomány és a javítási igények ugrásszerű növekedésével sem a saját javítókapacitás, sem az irányító szervezet nem tartott lépést. A jelentkező feszültségek hatására, azok feloldására, helyi kezdeményezés alapján, 1982-ben újabb szervezeti módosítások születtek.

Két vasútigazgatóság területén kísérletileg decentralizálták a járműállományt. Ez azt jelentette, hogy a közúti gépjárműveket, azok személyzetét és a javítókapacitás egy részét a ténylegesen használó MÁV-szervekhez csatolták.

A kísérlet eredményességét, gazdaságosságát, a járművek jogszabályszerű üzemeltetési feltételeit több esetben vizsgálták. S mivel a vizsgálatok jelenleg is folynak, teljes értékelésre csak a közeljövőben kerül sor.

A MÁV szervezetének korszerűsítésével párhuzamosan *a közúti járműállomány üzembentartói szervezete több esetben is módosult.* Ezek közül említést érdemel, hogy 1982-ben az Építési Géptelep Főnökségtől a Bp. Józsefvárosi konténer terminált kiszolgáló mintegy 90 gépjárművet és a rakodógépeket a Bp. Keleti KÜF állományába csoportosították. Alig telt el három év, újabb szervezési intézkedés alapján a járműállományt a ténylegesen üzembentartó Józsefvárosi pályaudvarhoz rendelték.

Az autófuvarozási főnökség működésének az időszakában sem volt biztosítva a MÁV közúti gépjárműparkjának egységes, központi irányítása. A főnökség feloszlatásával gyakorlatilag az egész gépjárműpark „gazdátlan" maradt.

A MÁV közúti személy- és áruszállítási igényeivel a járműpark. a javítóbázisok és az egyéb infrastruktúra fejlesztése nem tartott lépést. Ezek hatását szemlélteti, hogy például *1985-ben a saját járműkapacitáson túl, 950 millió Ft-ot meghaladó értékben kellett külső fuvarozási vállalatok szolgáltatásait igénybe venni.*

Túl sok kocsi vár javításra

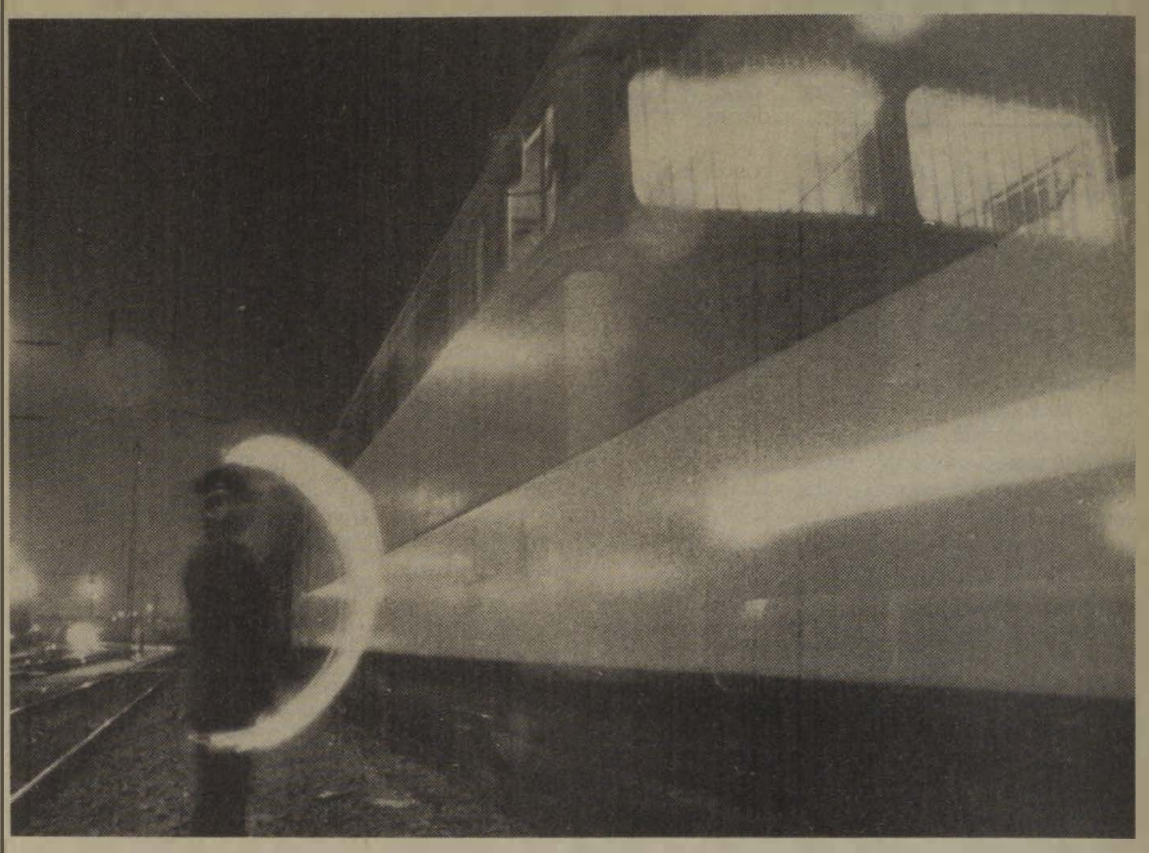
A közúti járműpark javítóbázisainak az 1970-es évek színvonalának és kapacitásának megfelelő szintentartása, illetve minimális mértékű növelése eredményeként a járműpark mintegy 16-18 százalékát külső javítóbázishoz kell utalni. Ezek, a javítási költségek mintegy 32 százalékát emésztik fel.

A járművek műszaki állapotát, az igen hosszú saját és idegen javítási időket tükrözi, hogy az állomány egynegyede, néha egyötöde rendszeresen javítás alatt van vagy alkatrészre vár. Ez gyakorlatilag 400-500 gépjármű egész évi kapacitáskiesését jelenti. A járműfenntartás hatékonyságának emelésével, reális lehetőség nyílik a javító állomány 35-40 százalékos csökkentésére, az így létrehozott szállítóeszköz-kapacitás ismételt termelésbe állítására.

Az elmúlt évi vezérigazgatói értekezlet döntéseit követően a legtöbb közúti járművet üzembentartó építési és pályafenntartási főosztály szervezetén belül — közvetlen főosztályvezetői irányítással — létre kellett hozni egy, a MÁV teljes közúti gépjármű állományára kiterjedő hatáskörrel rendelkező részleget.

Jánvári László

Éjszaka a rendező pályaudvaron



Sötét, félelmetes, vak, ijesztő... és még hasonló jelzők ékesítik a köztudatban az éjszakát. Sokan szabadon választhatnak: szórakozással vagy éppen alvással töltik el az éjszaka óráit.

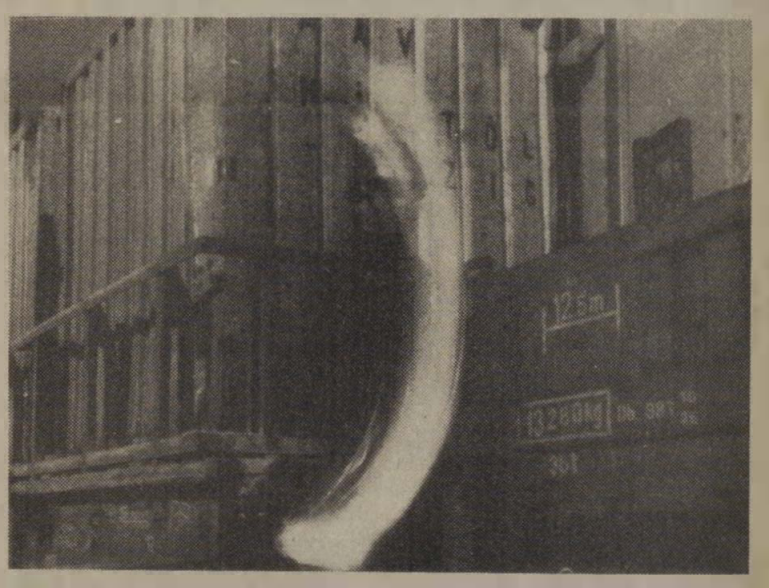
A vasutas nem mindig választhat. A forgalom éjszaka sem szünetel, sőt: *gyakorta zajosabb és élénkebb az élet, mint nappal.* Különösen így van ez Ferencvárosban. Kocsirendezők, saruzók, vonatfelvevők keményen dolgoznak, hogy a milliárdokat érő, áruval rakott szerelvények eljussanak rendeltetési helyükre. A munkát nehezíti a létszámhiány, sokszor ketten végzik el azt a munkát, amelyet legalább öt-hat vasutasnak kellene. Azután az sem mindegy, hogy a legtöbben hajnaltájt elálmosodnak, lazul a figyelem, nő a balesetveszély. Egyetlen félrenézés vagy félrekapcsolás vagyonokat érő károkat okozhat, netán emberéleteket jelenthet.

— *Az éjszakai munka sokkal nehezebb, mint a nappali* — vallja *Kún József* vonatelőkészítő —, *szerintem megszokni sem lehet, legfeljebb beletörődni* . . . Azonkívül túl hosszú a szolgálat, tizenhárom óra jelenleg, de úgy hallom, egy órával ezt is emelni akarják. Az álmosság, ha akarja az ember, ha nem, mindenkit elkap, szolgálat után pedig jóformán alig tudjuk kialudni magunkat. A nappali alvás nem sokat ér.

— *Mivel nem vagyok a pénzemnek ellensége, sok túlórát vállalok* — szól közbe *Jóni Bertalan* —, és ezt teszik itt többen. Sokáig viszont nem érdemes csinálni, az egészségünk látja kárát. Néha úgy elfáradunk, hogy még szórakozni sincs kedvünk. *(Alábbi képriportunk a ferencvárosi rendező pályaudvar éjszakai életének egy-egy pillanatát örökítette meg. Felvételeinken kocsivizsgáló, tolatóvezető forgalmi szolgálattevő látható éjszakai munka közben.)*

(Szöveg: Sárközi Gábor
Fotó: Horváth Zoltán)







Kommunista műszak

A kellemes májusvégi időjárást kihasználva, a székesfehérvári pályafenntartási főnökség május 21. és 28-a között kommunista műszakot szervezett. A társadalmi munkaakcióban 183-an vettek részt és 814 órát dolgoztak.

A főnökség központi dolgozói a Velence-tavi állomások között szabványárkot tisztítottak. A martonvásáriak 200 sínfolyóméter feszteleníté sét és a szelvénykövek körüli fű kaszálását végezték el. A GMPSZ dolgozói a laktanya derítőjét földelték, a talpfamáglyák környékét tisztították és 18 talpfát cseréltek. A móriak a kedvelt kirándulóhelyen, Bodajk állomáson peront rendeztek, gyomtalanítottak, takarítottak. A székesfehérvári szakasz dolgozói a bicskei vágány mellett szabványárkot, rakterületet rendeztek, a kisbéri főpályamesteri szakasz dolgozói kitérőt cseréltek.

A főnökség a társadalmi munkából befolyt pénzt az alacsony jövedelmű vasutas nyugdíjasok támogatására fordítja.

Kertész István

Menetjegyiroda nyílt Kecskeméten

Új menetjegyiroda nyílt május 27-én Kecskemét belvárosában. Az irodában belföldi és nemzetközi hely- és menetjegyek, hálókocsijegyek árusításával, csoportos utazások és különvonatok szervezésével, menetrendi és díjszabási felvilágosítással állnak az utazóközönség rendelkezésére.

Feloldatlan kézifék

A mozdonyvezetőnek nemcsak a vezérálláson lehet feladata

Gyakori jelenség, hogy a ferencvárosi vagy a rákosrendezői rendezőpályaudvarok fogadókapacitás problémái miatt a tehervonatokat a környékbeli vasútállomásokon feloszlatják, esetleg mozdonnyal együtt várakoztatják. A minap Vecsésen is két szerelvény várakozott. Az egyiket a 43 201 számú V43-as mozdony továbbította. De vezetőjét hiába is kerestük volna a vezérállomáson, kalapáccsal a kezében az egyik tehervagon alatt a fékberendezést javította. Mi tagadás, ritkán látni a szerelvényét ellenőrző masinisztát.

— Pedig, aki CSM-ben közlekedik tudja, hogy előfordulhat kisebb javítás — tájékoztat *Borók Lajos* mozdonyvezető. — *Már a kispesti fázishatárnál észrevettem, hogy valami nincs rendben, mert az áramfogyasztás növekedett.* Itt Vecsésen aztán, ahogy mi mondjuk szerencsére kitérőbe tettek, s átvizsgáltam a szerelvényt. Három kocsit behúzott kézifékkel, s egy másikat kormányszelep-felakadással hoztam idáig. *Nézze meg milyen vörösek a féktuskók!* Még szerencse, hogy csak ennyi baj történt. S mindez figyelmetlenségből, emberi mulasztásból. Minden oktatás idején felhívják a kocsirendezők, s a mi figyelmünket is az ilyen esetekre, de mégis előfordul. Nem is lenne baj, ha mindenki elvégezné becsülettel a rábízott feladatokat. Ferencvárosban már nem volt időm a szerelvényt ellenőrizni. Azt pedig a vasút, s végsősoron a mi zsebünk is bánja, ha 800 amper helyett 1100 amperrel továbbítjuk a szerelvényeket, mint ezúttal is.

Amikor a hasonló gondok kiszűrési lehetőségeiről kérdezem, először a munkával arányos bért említi, aztán így folytatja:

— A jobb bérezéssel sem bizonyos, hogy a munka minősége arányosan javulna. Példaként csak ezt az esetet említem. Ferencvárosban közismert, elég szépen keresnek az emberek, igaz a szolgálati órájuk is magas. Mégis előfordult, hogy egy szerelvényben négy kocsi fékjével volt probléma. Tehát nemcsak pénz dolga ez. *Az általános munkamorállal, az emberi hozzáállással van a baj.* Én is megtehettem volna, hogy a vezérálláson ücsörgök, a szolgálati óra ugyanúgy növekedett volna. Engem zavar, ha valami nincs rendben a szerelvényen. Szerencsére meg is tudom javítani az ilyen kisebb fékhibákat.

A szolnoki körzeti üzemfőnökségen másfél évtizede vagyok mozdonyvezető, de még fekve nem maradtam a mozdonnyal — jegyezte meg. — Pedig az utóbbi években nagyon sokat romlott a mozdonyok állapota, üzemkészsége. Előtte öt évig a szolnoki járműjavítóban dízelmozdony-átvevő voltam, s ott nagyon sok hasznos tapasztalatot szereztem a gyakori meghibásodásokról. Azoknak most jó hasznát veszem. Gyakran mi is reklamálunk, ha egy 12-14 órás szolgálatból csak 1-2 óra a konkrét munkával eltöltött idő. Igaz ez elsősorban vezénylési, forgalomszervezési problémákból adódik, *de az ilyen kisebb meghibásodások javításával mi is sokat tehetünk azért, hogy az improduktív idő csökkenjen, a felesleges ácsorgás mérséklődjön, s a gépek kihasználtsága javuljon.*

Borók Lajos azon a napon reggel békevonatot továbbított Szolnokról, s a Nyugati pályaudvarról vezényelték át Ferencvárosba ezért a teherszerelvényért. Mint mondta, eddig semmilyen fegyelmi vétsége nem volt, tette a dolgát becsülettel, mint a vasúton sokan mások.

(Orosz)

Vasúti oktató- és reklámfilmek

Konferencia a Bevétel Ellenőrzési Igazgatóságon

A nemzetközi vasúti oktató- és reklámpropaganda-filmek konferenciájának a MÁV Bevétel Ellenőrzési Igazgatóság adott otthont. Az UIC tagállamainak képviselői, 17 országból összesen 26 küldött június 3—7 között tartózkodtak hazánkban. Többek között meglátogatták a Mechwart András vasúti szakközépiskolát és a budapesti oktatási főnökséget.



Egészségügyi rajok versenye

Május 29-én a Kaposvári MÁV Nevelőotthonban megtartották a pécsi igazgatóság katonai osztálya és a kaposvári polgári védelmi parancsnokság által rendezett polgári védelmi egészségügyi rajok versenyét.

A verseny gyakorlati részében öt különböző típusú sérültet kellett elsősegélyben részesíteni. A sérültek szerepét a nevelőotthoni gyerekek vállalták, s közreműködésüket a rendezők egy-egy tábla csokoládéval köszönték meg.

A verseny tíz raja közül az első három legeredményesebb csapat, Dombóvár, Nagykanizsa, Kaposvár pénzjutalomban részesült. A Közlekedési Minisztérium katonai főosztálya különdíjat ajánlott fel a kaposvári rendezőknek a jó szervezésért.

Eötvös Loránd-díjas üzemigazgató



Fogalmam sincs, hogy az osztrák mérnökök hogyan ejtik e szót: *Jászkisér.* Annyi azonban bizonyos, hogy néhány éve, akár helyes kiejtéssel, akár megmosolyogtató akcentussal, de sűrűn emlegetik a Szolnok megyei község nevét Ausztriában. Főleg Linzben kerül gyakran szóba, a Plasser—Theurer cég központjában. Azt is valószínűnek tartom, hogy jászkiséri építőgép-javító üzem igazgatójának a neve sem ismeretlen ott . . .

— Jártam néhányszor Linzben, sőt egy alkalommal négy teljes hónapot töltöttem a cég központi üzemében — mondja *Hajnal Géza* üzemigazgató. — Biztosan emlékeznek rám, kapcsolatunk meglehetősen szoros és nem is mai keletű. A hetvenes évek elején vált sürgetővé a felépítményi munkagépek kicserélése. Magyarán: *az akkoriban használatos Buda típusú aláverő gépekkel nem lehetett hatékonyan dolgozni.* A MÁV Építési és Pályafenntartási Főosztálya az Anyagellátási Igazgatóság importosztályával közösen gépgyártási együttműködési tervet dolgozott ki a világhírű cég bevonásával. A megállapodás aláírása után a mi üzemünk kapta a feladatot; alapos előkészületek után tavaly április elején megkezdtük az UNOMATIC 08—16 SP típusú gép gyártását. Az első darab októberben elkészült, megkezdődhettek a különböző beállítások, próbák, s a sorozatgyártás beindult, 30 darabot gyártunk a közeljövőben. A vágányszabályozó gép magas műszaki színvonalú konstrukció. Vállalom a szerénytelenség vádját, amikor kijelentem, hogy a jászkiséri üzem ennek a gépnek a gyártásával a vasút egyik legkorszerűbb üzemévé lépett elő.

— Jómagam pedig megkockáztatom, hogy a nemrégiben kapott kitüntetését, az igen rangos *Eötvös Loránd*-díjat éppen a gépgyártási együttműködésben betöltött szerepéért kapta . . .

— Lehetséges, bár őszintén szólva ezen még nem gondolkodtam. *Amióta Jászkiséren vagyok, immáron 15 éve, az ambícióm arra irányult, hogy minden tekintetben modern üzemet hozzunk létre.* Szerencsére jó segítőim voltak és vannak. Az elődeim sem féltek az újtól, mertek vállalkozni és ehhez megfelelő műszaki intelligenciával rendelkeztek. Hittek abban, hogy az egykori gépállomás, az itt dolgozó szakemberek képesek másra, többre, mint korábban. A traktorok és a különböző, szerényebb teljesítményű munkagépek javítása után a hatvanas években elsősorban egyszerű kivitelezésű aláverő gépeket javítottak, ezzel harmonizáló hagyományos technológiával.

Ma minden más, új üzemrészeket építettünk, gépeinket kicseréltük, a MÁV-on belül például nálunk dolgoztak először CNC vezérlésű forgácsolók. Az új konstrukció természetesen sok-sok ember munkájának gyümölcse, személyes érdemem legföljebb annyi, hogy az átlagosnál többet hadakoztam érte. Kifejezett ellenzői ugyan nem voltak, de szép számmal akadtak olyan „kibicek", akik úgy vélték, hogy a mi körülményeink között az adaptáció nem sikerülhet. Sikerült megcáfolni a hitetlenkedőket, fejlesztőmunkánk eredményeként *17 millió forint ráfordítással évi 112 millió forint értékű importalkatrészt váltottunk ki.* Vagyis, ha szakembergárdánk nem dolgozik teljes erőbedobással, akkor évi 2-2,2 millió dollárért kellene külföldről alkatrészt beszereznünk. Sikerült az alkatrészgyártást megszerveznünk, nem függünk a háttéripartól, üzemünk perspektívája biztató.

— Nevét több folyóiratban is láttam, idejövet a szóban forgó gépről szóló tanulmányát olvasgattam. Gyakran publikál?

— *Viszonylag, ahogyan az időm engedi.* Abból pedig mindig kevés van; évek óta építkezem, a család is sok munkát ad, két kislányommal is foglalkozni kell, a baráti körömtől sem akarok elszakadni. Eddig sikerült megszerveznem értelmesen az életemet, remélem ezután is sikerül. Ami pedig a cikkeket illeti: több tankönyv társszerzője vagyok, szerepelek a nemrégen kiadott *Vasúti Lexikon* szerzői között, de gyakran olvashatják írásaimat a *Vasút* című, gazdasági-műszaki folyóiratban is. Írásaim afféle „melléktermékek" a szó jó értelmében. Rendszerint csak akkor fogalmazom meg gondolataimat, ha már a gyakorlatban úgymond beváltak.

A „nullanyolcas" — így nevezzük mi a gépet — eddigi pályafutásom csúcsa. S mint utaltam rá, kollektív munka eredménye, ezért az Eötvös-díjat a legszívesebben megosztanám a munkatársaimmal . . .

Sárközi Gábor

Kitüntetett vasutasok

Hárman Nyíregyházáról

Hazánk felszabadulásának 41. évfordulója alkalmából kiemelkedő munkájuk elismeréseként nagyon sok vasutas kapott magas kormánykitüntetést, miniszteri és vezérigazgatói elismerést. Közülük ezúttal három nyíregyházi vasutast mutatunk be.

A mozdonylakatos



A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa *Április Negyedike Érdemrenddel* tüntette ki *Horányi Józsefet,* a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének mozdonylakatosát.

— Édesapám is vasutas volt — mondja. — Ő protezsált be a fűtőházhoz, mert 1954-ben sem volt könnyű bekerülni a vasúthoz. Mozdonyvezető szerettem volna lenni, de sajnos egészségi okok miatt nem lehettem. Ezért meg kellett elégednem a lakatos szakmával.

— Milyen mozdonyokat javítottak régen?

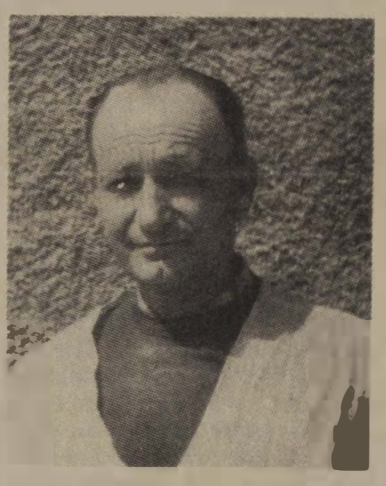
— Nyíregyházán sokféle gép javításával foglalkoztunk: *„Kappan", „Stuka", „Truman", „Bivaj", „Bumbardó"* stb. Egy gőzmozdonylakatosnak minden géphez, minden művelethez értenie kellett, de a fizikai erőnlét is számított. *Többmázsás csatlókat, rugókat, szivattyúkat emelgettünk daru nélkül.* Gyakran dolgoztunk a szabadban. A januári szél hordta a havat az arcunkba. Odabent a műhelyben is csak egy dobkályha volt. A csatornában a nyakunk közé csorgott a víz, leszóródott a salak, a pernye. A mozdonyvezetőkkel nagyon jó kapcsolatunk volt. Egy gépen csak két személyzet váltotta egymást. Ha a gép leállt nagyjavításra, a vezér velünk együtt dolgozott, hogy mozdonya minél előbb üzemképes legyen.

Nyíregyháza volt az ország második fűtőháza, ahol 1974-ben megszűnt a gőzvontatás. Nekünk is át kellett állnunk a magasabb színvonalat képviselő villamosmozdonyok karbantartására. Ide már valóban szükség volt a szakmai hozzáértésre, hiszen a villanygép a gőzöshöz viszonyítva bonyolult szerkezet. Sajnos a V43-asok már megöregedtek, kopnak az alkatrészek, utánpótlásukra pedig nincs mindig lehetőség. Sok mozdonyunk alkatrészhiány miatt kénytelen a fűtőházban vesztegelni.

— *Úgy tudom, hogy aktív közéleti ember is.*

— *Igen. Hatvanhárom óta vagyok munkásőr, a kommunista pártba is ekkor vettek föl. Hatvanhéttől vagyok a pártalapszervezet vezetőségi tagja, néhány évig pedig szakszervezeti főbizalmi-helyettesként képviseltem az üzemfőnökség dolgozóit.* Eddig a Munka Érdemrend bronz és ezüst fokozatát mondhatom a magaménak. Ezen kívül magkaptam a Kiváló Munkásőr és a Kiváló Parancsnok kitüntetéseket is. Az Április Negyedike Érdemrendnek nagyon örülök.

Az előmunkás



A főnökség vezetői kissé kesernyés büszkeséggel mutatják a falakat borító okleveleket. Sajnálatukra az idén megszakadt a szép sorozat, ám szégyenkezésre így sincs okuk, hiszen az I. számú főpályamesteri szakasz előmunkását *Fábián Andrást* a közlekedési miniszter *Kiváló Munkáért* kitüntetésben részesítette.

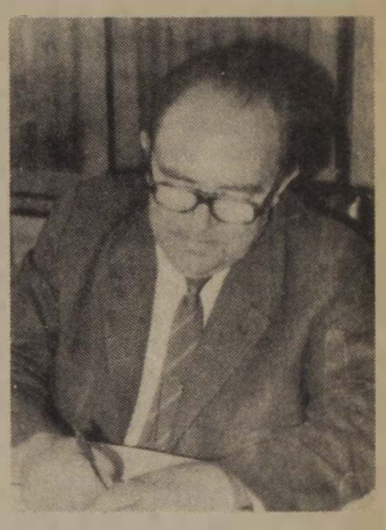
— 1949-ben, tizenhét éves koromban jelentkeztem a vasútra pályamunkásnak — eleveníti fel a múltat Fábián András.

— Akkoriban a pályamunka legnagyobb részét a háború okozta károk kijavítása jelentette. Másfél év alatt felújítottuk a vágányokat Görögszállástól Tokajig, ekkor azonban rövid időre búcsút vettem a vasúttól. Apám egész életében földművesként élt, engem is vonzott a mezőgazdaság. Nyírtéten megalakult a gépállomás, oda mentem dolgozni. Rövidesen Kisvárdára küldtek a mezőgazdasági szakiskolába. Nagyon meg akartam mutatni, hogy megérdemeltem a bizalmat, tanultam éjjel-nappal, sikerült az iskola legjobbjai közé verekednem magam. Már az utolsó hónapokat számoltuk, amikor súlyosan megbetegedtem, az orvos — legalábbis időlegesen — eltanácsolt az intézetből. Szégyelltem a gyöngeségemet, emiatt nem is mertem visszamenni a gépállomásra. A miskolci pályafenntartásnál volt fölvétel, hát oda mentem.

— Az ötvenes években cudar élete volt a pályamunkásnak — folytatja. — *A munkaidő virradattól napnyugtáig tartott, néha jóformán szállásunk sem akadt.* A lakott települések messzire estek a munkahelyektől, kenyeret napokig nem tudtunk szerezni. A fő étkezésnek mindig a vacsora számított, de ez sem volt túlságosan változatos.

— 1960-ban elvégeztem az előmunkás tanfolyamot, azóta ebben a beosztásban szolgálok. *Az előmunkás szemével talán még élesebben látom a különbséget az ötvenes évek és a mai idők pályamunkásai között. Nagyon megszerettem a vasutat. Nyolcszor voltam kiváló dolgozó, egyszer pedig vezérigazgatói dicséretet kaptam.* A mostani kitüntetés váratlanul ért. Úgy érzem, hogy ez a munkatársaim megbecsülése is . . .

A politikai munkatárs



Aligha akad Nyíregyházán olyan vasutas, aki nem ismerné a legutóbb *Miniszteri Dicséretben* részesített *Rajtmár Miklóst,* az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának politikai munkatársát. Egy évtizedes mozdonyvezetői szolgálat után lett függetlenített szakszervezeti munkatárs. Jól ismeri a vasutasok gondjait, bajait.

— 1954-ben jöttem a fűtőházhoz, már lakatos szakmával, de nemsokára bevonultam katonának — emlékezik. — A leszerelés után mozdonyvezető gyakornokként tüzeltem másfél évet. A tanfolyam után gőzöst, majd dízelt vezettem 1977-ig. Ekkor választottak meg a vontatási főnökség függetlenített szakszervezeti titkárának. A körzeti üzemfőnökség megalakulása óta pedig politikai munkatárs lettem.

A munkavédelemtől a bérekig mindennel foglalkozom. Harmincnyolc állomás tartozik az üzemfőnökséghez. Nekem mind a gazdasági vezetőkkel, mind pedig a dolgozókkal rendkívül jó a kapcsolatom. Mostanában nehezíti a szakszervezeti munkát, hogy a vasutasok fizetése elmarad az ipari átlagtól. *Sokszor órákig tartó agitációval lehet csak egy-egy jó szakembert visszatartani attól, hogy elmenjen jobban fizető vállalathoz.* Én a hátrányok ellenére is úgy vélem, a szakszervezetünk munkája eredményes, ami abban is megnyilvánul, hogy a dolgozók bizalommal fordulnak hozzánk. A gazdasági vezetők egy-egy döntés előtt a mi véleményünket is megkérdezik.

— Sok év telt el azóta, hogy Ön a mozdonyt fölcserélte a szakszervezeti munkával. Nem okoz időnként hiányérzetet a megváltozott életritmus?

— *Azt hiszem, hogy aki valaha is mozdonyvezető volt, az a szívében örökre mozdonyvezető marad.* Néha eszembe jutnak a régi idők, ilyenkor nagyon hiányzik az utazás. Gyakran kell Pestre mennem, ha tehetem fölkapaszkodom a vezér mellé . . . Neki is, nekem is jobban eltelik az idő, ha beszélgetünk. Elmondják gondjaikat, sérelmeiket, amire egyébként talán a tizenhat órás szolgálat után már kedvük sem lenne . . .

Gerecsei Zoltán

A vasút 2000-ben

A Svájci Szövetségi Vasutak új személyszállítási koncepciója

Elkészült a Svájci Szövetségi Vasutak és a svájci magánvasutak 2000-ig szóló együttes koncepciója és egyben a *„jövő svájci vasútjának eszményképére”* vonatkozó elgondolása.

Új koncepció

A koncepció szerint a jövő évszázad vasútjának jobb menetrendi lehetőségeket teremtve kevesebb átszállással járó. gyakoribb csatlakozásokat kell biztosítani az egész országra kiterjedően, kiegészítve több komforttal és vonzóbb mellékszolgáltatásokkal. Ezeket a terveket 1987 és 2000 között fokozatosan valósítják meg. A menetrendek kialakításának alapja az órás ütemezés és az attraktív csatlakozási lehetőségek kialakítása a csomópontokról kiinduló összsvájci hálózatra.

Azokon a helyeken, amelyeken nagyobb igény jelentkezik, a menetrendet félórás ütemezéssel kell az Intercity-gyorsvasúti hálózathoz igazítani. Emellett új összeköttetéseket is létrehoznak és egyes vidékeket fokozottabban kapcsolnak be a távolsági forgalomba.

A svájciak azt vallják: *a vasútnak nem kell olyan gyorsnak lennie, amilyen gyors csak lehet, hanem csak annyira legyen gyors, amennyire szükséges,* a lehető legrövidebb várakozási idővel és menetidővel biztosítva minél több viszonylatban az utazás lehetőségét.

A terv megvalósításához szükséges üzemi és építési intézkedéseket még 1985-ben kidolgozták. Eszerint a *„Vasút 2000-ben”* új kezdeményezés és egyben új koncepció. A kelet—nyugati főtengelynek (transzverzális fővonal) meghirdetése mint a közhasznú közlekedés fejlesztése, osztatlan sikert aratott, kifogás tárgyát képezte azonban az ettől a fővonaltól félreeső vidékek közlekedésének figyelmen kívül hagyása és a sebesség túlbecsülése.

A mostani koncepció magában foglalja a teljes személyszállítás és nemcsak egyes fővonalak fejlesztését, ezáltal elérhető lesz egy, az egész vasúthálózatra kiható optimális szolgáltatás.

Forgalmi részesedésük újbóli emelésére a svájci vasúttársaságok elhatározták:

— *a gyakoribb és a közvetlenebb utazási lehetőségek megteremtését,*

— *a rövidebb menetidő biztosítását a kiinduló állomástól a célállomásig,*

— *a csomópontokon több megfelelő csatlakozás menetrendbe iktatását,*

— *az átszállások csökkentését és végül*

— *az utasok különféle igényeit kielégítő mellékteljesítmények figyelembevételét.*

Órás ütemezés

A vasútnak a magánforgalommal szemben nem a sebesség, hanem a versenyképes utazási idő fegyverét kell alkalmaznia.

A vasútnak, a regionális és az agglomerációs forgalomnak a jövőben jobban kell betöltenie fontos. a távolsági forgalomra ráhordó szerepét. Az órás ütemezés ezért kap fontos szerepet a regionális forgalomban, ahol a vonatközlekedés sűríthető. Említésre méltó, hogy a vidéki állomásokról kiinduló és az odatartó gyorsvonatok menetsűrűségét sok helyütt enélkül is javították.

Az olyan új célkitűzések megvalósítására, mint a rövidebb menetidők és várakozási idők biztosítása, a svájci vasúthálózatra új eljárást dolgoztak ki, aminek lényege, hogy a menetrend szerkesztésénél egy sor csomópont közötti forgalomban — a különböző távolságok ellenére — egységesen egyórás menetidőre tartanak igényt.

A vonatok mindig teljes órakor állnak meg a csomóponti állomásokon és a kölcsönös átszállást olyan gyorsan hajtják végre, mint ahogy Zürichben és Bielben ma már gyakorlattá vált. Ezt követően az utasok továbbutaznak, hogy röviddel a következő teljes óra előtt érjék a következő csomópontot, ahol ismét kedvező csatlakozást találnak.

A pontosan egyórás menetidő alatt tehát azt kell érteni, hogy a vasút csak olyan mértékben gyors, amennyire az szükséges. Ezt az elvet most alkalmazzák első ízben.

Az *Intercity-vonatok* számára menetidőt meghatározó csomópontként jön számításba *Lausanne, Bern, Biel, Basel, Zürich, St. Gallen és Sargans.*

A gyors- és regionális vonatok menetrendjének összeállításánál az SBB és a magánvasutak hálózatán egy sor további csatlakozási csoport alakult ki (pl. *Montreux, Delémont, Burgdorf, Aarau, Winterthur* és *Wil*). A munka előrehaladtával ezeket további csatlakozó állomások egészítik ki.

Rövidített menetidők

Ha a menetrendszerkesztő több Intercity-viszonylatban a mai menetidőt egységesen egyórás időtartamra rövidíti, a műszakiakon a sor, hogy az üzemi és építési szakszolgálat területén a megfelelő intézkedések kiadásával biztosítsák az új menetrend betartásának lehetőségét.

Tekintettel arra, hogy az SBB hálózatának nagy része még a XIX. században épült, néhány esetben elengedhetetlen lesz a vonalvezetés korrekciója is.

A menetidő rövidítésének megvalósítása és a teljesítmények fokozása érdekében a következő új vasútvonalak megépítésére van szükség: Villars-sur-Glane—Vauderens (részben követve a jelenlegi nyomvonalat), Mattstein—Olten térsége (beleértve Zofingen—Luzern), Olten—Muttenz, továbbá Zürich-repülőtér—Winterthur.

A „Vasút 2000-ben” elnevezésű koncepció munkálatai jó ütemben haladnak és 1987—2000 között fokozatosan kerülnek megvalósításra.

Tudomány és technika a közlekedésbiztonságáért

A Szovjetunióban 60 éve működik a vasutasok egészségügyi és munkakörülményeit vizsgáló intézet, amelynek szakemberei már eddig is sokat tettek a dolgozók munkakörülményeinek javításáért, a munkaköri ártalmak csökkentéséért, a balesetek és vasúti szerencsétlenségek megelőzéséért. A kutatók egyik legutóbbi eredménye a mozdonyvezetők munkájának megbízhatóbbá tétele.

A mozdonyvezetők munkáját korszerű technikai berendezések ellenőrzik és így nagymértékben növelik a megbízhatóságot. Az új villanymozdonyok tervezésekor mindent elkövetnek, hogy megkönnyítsék a vezető munkáját és biztosítsák a lehető legnagyobb kényelmet. A szakemberek tüzetesen megvizsgálják a műszerfal és a vezérlő berendezések elhelyezkedésének lehetőségeit, olyan apróságot is figyelembe véve, mint a műszerek leolvashatóságának gyorsasága. Mindennek ellenére természetesen, bármilyen magas legyen is a technikai színvonal, az emberi tényezők óriási szerepet játszanak. A vezetőfülkébe csak a legjobb fizikai és pszichikai állapotú emberek kerülhetnek. *Kísérleti megfigyelések igazolják, hogy még a teljesen egészséges emberek sem mindannyian alkalmasak a mozdonyvezetői munkára.*

Korábban a fiatal mozdonyvezető jelölt bemutatta az orvosi igazolást arról, hogy egészséges és beiratkozhatott a szakiskolába. *Ma már speciális alkalmassági vizsgát kell tennie, amelyhez az intézet munkatársai számos ellenőrző tesztet dolgoztak ki.* Ezek segítségével megállapíthatók olyan tulajdonságok, mint az egyhangúság elviselésének képessége, a reagálás gyorsasága tartósan egyhangú körülmények között, a kiegyensúlyozottság, a reflexek gyorsasága.

A tesztek eredményeit elektromos berendezések rögzítik és értékelésük alapján megállapítható, hogy száz ember közül 6-8 nem alkalmas a mozdonyvezetői munkára. A speciális alkalmassági vizsgálat különösen fontos napjainkban, amikor jelentősen megnőtt a villanymozdonyok teljesítménye és sebessége, nagyobb lett a szerelvények hossza és súlya. Tovább nő a tesztek jelentősége akkor, amikor a villanymozdony irányítása egyetlen emberre van bízva és a mozdonyvezető egyedüli segítői a biztonsági berendezések, amelyek folyamatosan ellenőrzik a vezető állapotát, hogy a szükséges pillanatban átvegyék tőle az irányítást és megállítsák a szerelvényt.

A Szovjetunióban már megkezdték az áttérést a segédszemélyzet nélküli vonatirányításra, és a közeljövőben mind a 32 vasúti fővonal mozdonyvezetői szakmai alkalmassági vizsgát tesznek.

„Sínen” a DB új nagy sebességű vonata

Az 1964-ben üzembe helyezett Tokio—Osaka között közlekedő Shinkansen expressz és az 1981 óta a Párizs—Lyon között közlekedő TGV vonat után 1985 végén bemutatkozott a német szövetségi vasutaknál (DB) kifejlesztett Intercity Experimental (ICE) nagy sebességű vasúti szerelvény.

Az NSZK Kutatási és Technológiai Minisztériuma, a német vasútipar és a DB közösen fejlesztették ki az óránként 350 kilométeres maximális sebességre alkalmas szerelvényt, amely először 1985. november 26-án Bielefeld—Essen között tette meg első útját a meghívott közönség előtt.

A kísérleti szerelvény a vonat elején és végén elhelyezkedő egy-egy motoros kocsiból és három közbenső kocsiból áll. A külső forma kialakításánál különös gondot fordítottak az aerodinamikai tulajdonságokra azzal a céllal, hogy az energiafelhasználást és a zajkibocsátást a minimálisra redukálják. A két motorkocsiba beépített 8400 kW motorteljesítmény biztosítja a 350 km/h sebesség elérését. A hajtás vezérlését mikrokomputer végzi száloptika segítségével.

A közbenső kocsikban foglalhatnak helyet az utasok. *Az első és második osztályú kocsikkal közlekedő szerelvényen igyekeznek maximális komfortot biztosítani.* A kocsik belső terét úgy alakították ki, hogy szükség szerint, rövid idő alatt első vagy második osztályú kocsivá, vagy konferencia- és társalgókocsivá rendezhető át. Az állítható ülések és állítható fejpárnák a maximális kényelmet biztosítják. Az airbuszoknál már bevezetett és bevált klímatechnikai berendezésekkel gondoskodnak a gyors és huzatmentes levegőcseréről. Ilyen például a minden első osztályú ülőhelyhez beépített utasinformáló rendszer eddig nem szokásos információs és szórakoztatási kínálata.

Optikai kijelzők informálnak a helyfoglalási adatokról, a következő megállóról, az utazási időről, a szolgáltatásokról, a DB ajánlatairól és egyebekről. *Minden üléshez tartozó fejhallgatón öt rádióprogram mellett egy magnószalagos turistainformáció hallható.* Az első osztályú kocsikban elhelyezett telefonokról egyelőre csak a szerelvényen belül lehet telefonálni, de már fejlesztés alatt van az a megoldás, amely szerint a szerelvényről bármely belföldi és a távhívórendszerbe beépített külföldi telefonállomás is hívható.

Az egyik közös helyiségben tv-készülékről videofilmeket tudnak bejátszani. További információs berendezés a kalauzhívó rendszer. amellyel a vonatkísérő személyzetet lehet értesíteni.

Az új gyorsvonati szerelvényekkel a kísérleti üzemeltetést 1986-ban folytatják. A menetrend szerinti közlekedés beindítását Intercity express elnevezéssel 1988—1991 között tervezik különböző vonalakon. A DB az új járműgeneráció üzembe helyezésével kb. egyharmad időtartammal csökkenti az utazási időt.

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

A KOKÖV nem csupán az egyik legnagyobb belföldi fuvaroztató, de a keletkező vas- és fémhulladék felvásárlója, hasznosítója is. Kettős együttműködésünk fejlesztésében bízva kívánunk munkájukhoz sok sikert. Kérjük, továbbra is segítsék vállalatunk szállítmányainak gyors és pontos célbajuttatását!

KOHÁSZATI ALAPANYAGELŐKÉSZÍTŐ KÖZÖS VÁLLALAT KOKÖV

Kohászati Alapanyagelőkészítő Közös Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

CSEPEL MŰVEK

Hőerőmű és Szolgáltató Közös Vállalat

A 36. 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

A közelgő vasutasnap alkalmából

tisztelettel köszöntjük a MÁV minden dolgozóját!

Köszönjük áldozatos munkájukat, amelynek eredményeképpen a korábbi évekhez hasonlóan az 1985-ös esztendőben is teljesíteni tudtuk szénszállítási feladatainkat.

Bízunk abban, hogy vállalatainkra az elkövetkezendő időszakban is a hagyományosan jó együttműködés lesz jellemző

További jó munkájukhoz, közös céljaink eléréséhez jó egészséget, sok sikert kívánunk.

OROSZLÁNYI SZÉN

Jó szerencsét!

Oroszlányi Szénbányák vállalatvezetése és dolgozó kollektívája

A szakszervezeti munkában is

A munka minősége a fontos

A címben jelzett megállapítás általában mindig igaz, sőt hangoztatása közhely gyanúját is ébreszthetí, érdemi mondanivaló híján. Miért választottuk mégis írásunk címéül? Miért lenne a benne szereplő állítás a Győr-Sopron Ebenfurti Vasútnál érvényesebb vagy jellemzőbb, mint bárhol másutt?

A kérdésekre adandó választ kár lenne elsietni. Gondoljuk csak meg: a GySEV — méreteit tekintve — egy átlagos MÁV-üzemfőnökség nagyságát sem éri el, dolgozóinak létszáma kevéssel haladja meg az 1800-at. Köztudomású, hogy a vállalat többféle tevékenységgel is foglalkozik, s nem utolsósorban ennek köszönhetően súlya és jelentősége lényegesen meghaladja a pusztán gazdasági kapacitása által indokoltat.

Kedvező feltételek

Talán másképpen dolgozik ez az 1800 ember, mint más vállalatok dolgozói? Ezt a választ sem szabad elhamarkodni, hiszen a szorgalommal vagy a tehetséggel másutt sem lehet különösebb baj. Kedvezőbbek vagy szerencsésebben alakultak a működési feltételek, s a munka mindennapi közege, mint ahogyan az más vállalatok számára megadatott? Bevalljuk, hogy ez utóbbi kérdésre könnyen rá lehetne vágni egy kézenfekvő választ. Vagy mégsem itt az igazság?

Lássuk hát a tényeket, melyek talán megkönnyítik a feleletet. A GySEV működési feltételei bizonyos vonatkozásban valóban kedvezőbbek, mint az összehasonlítható vállalatoké. De fogalmazzunk pontosabban: *kedvezőbb indulási feltételek, szerencsésebb körülmények álltak a vállalat rendelkezésére egy bizonyos konkrét helyzet következtében.* E kedvező helyzet előnyeinek kihasználása és megőrzése azonban nem kevés vállalkozó szellemet, erőfeszítést és fáradságot kívánt, s egyre növekvő követelményeket támaszt napjainkban is. Az elért színvonal, az eredmények pedig köteleznek; a nehezedő körülmények közepette növekvő racionalitásra, folyamatos szellemi aktivitásra van szükség. Vagyis elsősorban minőségi jegyek érvényesítésére.

Vizsgáljuk meg a kérdés egy másik oldalát. A vállalat eredményes működése a dolgozóiról való gondoskodás színvonalában is tükörződik. Anélkül, hogy öncélú, s erkölcsileg sem helyénvaló öntömjénezésbe fognánk, valóban elismerésre méltó, hogy számos, más munkáltató számára hosszú távon megoldásra váró gond — elsősorban a szociális ellátás — a GySEV-nél már régóta fel sem merül.

Akad tennivaló

Mivel foglalkozik akkor a szakszervezet?

Elnézést kérünk az olvasótól, hogy ismét kérdéssel fárasztjuk, de ez a közbevetés szinte önkéntelenül adódik. Hiszen a szakszervezet napjainkban jobbára csak a súlyosnak minősített kérdésekkel tud foglalkozni, már csak ezek száma miatt is. Pedig, ez bizonyos fokig talán válasz is ez előbbi kérdésre, *súlyosabb problémák, nehezen megoldható kérdések nélkül egyáltalán nem biztos, hogy munka nélkül marad a szakszervezet.* A nyomasztó gondok mérsékeltsége vagy hiánya időt és energiát szabadít fel, de újabb feladatokat is hoz magával. Vagy ami talán a legfontosabb: *más minőségű munkát tesz lehetővé.* S egyben meg is követeli azt.

Megint csak a „minőség" szónál kötöttünk ki. Hogyan érvényesül ez, s érvényesül-e egyáltalán a mondanivaló ürügyéül választott GySEV példáján? Próbáljuk meg alátámasztani.

A dolgozókról való gondoskodás átlagosnál jobb színvonala következtében a GySEV-nél tevékenykedő szakszervezeti testületek elsődleges feladatai a következők:

— a vállalat népgazdasági jelentőségénél, a közlekedésben, szállításban és egyéb szolgáltatásokban betöltött szerepének megismertetése, tudatosítása, s ezen keresztül erősítése,

— hozzájárulás a vállalat működési feltételeinek folyamatos továbbfejlesztéséhez egy korszerűen értelmezett termelést segítő tevékenység útján,

— a GySEV két üzemága közötti kapcsolat — mely a vállalat egészének működése szempontjából meghatározó — minden lehetséges eszközzel történő támogatása és erősítése.

Az élethez igazodva

Kiemelt helyen szerepel tehát a gazdasági tevékenység támogatása. Emiatt azonban nem szenved csorbát az érdekvédelmi-érdekképviseleti munka sem, bár ennél — éppen a konfliktushelyzetek csekélyebb száma miatt — látványos megmozdulásokra is kevesebb az alkalom. Az érdekvédelemmel és érdekképviselettel kapcsolatos testületi munkában a vállalat szakszervezeti szervei azt a felfogást követték, *hogy a vállalati szintű testületeknél az elvi ügyek intézése, míg az alapszervezeteknél a dolgozókkal, a tagsággal való közvetlen foglalkozás legyen az elsődleges.* Ezt az elképzelést bizonyos fokig akadályozta a korábbi szervezeti rendszer, melyet más — a GySEV-re kevéssé alkalmazható — megfontolások automatikus másolásával hoztak létre. A korábbi két alapszervezet közül az egyik a mereven értelmezett területi elv alapján a tagság mintegy 95 százalékát képviselte, de méreténél fogva az egyes embernek már nem tudta érdemben gondját viselni, így ott is az elvi jellegű munka erősödött meg, ami viszont párhuzamosságokat eredményezett a vállalati szintű testületekkel. A tagságtól való viszonylagos eltávolodást a főbizalmirendszernek a várakozásoktól és a kívánatostól elmaradó, illetve ellentmondásos tapasztalatai is erősítették.

A GySEV szakszervezeti testületeinél elvi természetű ügyeket ma már csak a vállalati szintű szakszervezeti szervek tárgyalnak, míg az újonnan létrehozott, „emberi léptékű" kis alapszervezeteknél a tagsággal való közvetlen foglalkozás dominál.

E kicsit hossszúra sikerült eszmefuttatás után térjünk ismét vissza a címben szereplő állításhoz: valóban a munka minősége a fontos? *Meggyőződésünk, hogy igen!*

Papp Pál
vszb-titkár

Vállalkozó vasút

Beszélgetés Oroszváry Lászlóval, a GySEV vezérigazgatójával

A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút hazánk és a szomszédos Ausztria területén üzemelő közforgalmú vasút. Vonalhossza kereken 200 kilométer. Ennek közel kétharmada Magyarországon, 70 kilométer Ausztriában üzemel. Létszáma meghaladja az 1800-at, ebből 160 osztrák állampolgár. A GySEV tevékenységi körét alapszabályok határozzák meg. A hagyományos személy- és árufuvarozás mellett az utóbbi években egyéb feladatokat is végez. Hogy milyen eredménnyel? Erről beszélgettünk *Oroszváry Lászlóval,* a GySEV vezérigazgatójával.

— A motorizáció rohamos fejlődésének eredményeként a vasút régen elvesztette egyeduralmát a fuvarpiacon. Ma az utas, vagy az árut feladó vállalat tetszése szerint választhat, hogy melyik közlekedési eszközt veszi igénybe. Ezek a változások hogyan hatottak a GySEV alaptevékenységére?

— Személyszállításban 1960 jelentette a csúcsot: *5,1 millió utast szállítottunk.* Azóta fokozatosan csaknem felére csökkent az utasszám. Az elmúlt évben ugyanis 2,8 millió utast szállítottunk. Ezzel szemben áruszállítási teljesítményeink egyenletesen fejlődnek. Az 1960. évi 2,4 millió tonnával szemben *tavaly 5,5 millió tonnát szállítottunk.*

A GySEV áruforgalma a belföldi export-, import-, és tranzitforgalomból tevődik össze. A belföldi áruforgalom egyharmadát teszi ki az összes áruforgalomnak. Ezért vált szükségessé, hogy fuvarpiac-kutatáson alapuló üzletszerzési tevékenységet alakítsunk ki. Az a cél vezérelt bennünket, hogy a magyar export, import forgalmat, valamint a kelet-nyugat irányú tranzitforgalmat Sopron átmenetre tereljék.

— Köztudott, hogy a magyar-osztrák vasúti határátmenetek közül Sopron átmenetnél képződik a legmagasabb fuvardíj. A GySEV vonalán ilyen körülmények között is gazdaságos a fuvarozás?

— A válasz egyértelműen igen. Ennek következő a magyarázata: a nem saját állomásokon fel- vagy leadásra kerülő magyar export-importnál, valamint a tranzit áruk továbbításánál, a fuvareszközt nem a GySEV bocsátja a fuvaroztatók rendelkezésére, így az összdíjtételben jelentős százalékban beépített kezelési költség tulajdonképpen nem is merül fel. Mi a küldeményt a MÁV—GySEV csatlakozó állomáson Győrben vesszük át a MÁV-tól, s az osztrák vonalon Ebenfurt állomáson adjuk át az ÖBB-nek. Ez azt jelenti, hogy az áru a GySEV szempontjából Győrből Sopronig magyar, Soprontól Ebenfurtig pedig osztrák vonali küldemény. Ebből következik, hogy a vasútüzemben az átmeneti fuvarozás olyan adalékos teljesítmény, amelynél a teljesítmény önköltsége és az azért díjszabásszerűen felszámított és beszedett fuvardíj, vagyis a bevétele közötti arány a legkedvezőbb.

— A GySEV 1972-ben kért és kapott jogot a külkereskedelmi minisztertől konténerben történő nemzetközi szállítmányozási feladatokra vasúton, gépjárművel, vízi és légi úton. Ez a tevékenység RAABERSPED néven vált ismertté. Ez az árufuvarozási szervezési mód beváltotta-e a reményeket?

— Vasútunk vezetése már ekkor, a közúti forgalom fellendülésével egy időben felismerte, hogy a vállalat kedvező helyzetét a rendkívül gyorsan változó körülmények között akkor tudja fenntartani, *ha alaptevékenységét olyan szolgáltatásokkal bővíti, amelyek azt kiegészítik, a vasút vonzerejét növelik, önállóan is megállnak a lábukon, ugyanakkor többletbevételt biztosítanak a vállalatnak.* A RAABERSPED indulásához jó alapot nyújtottak a korábban kialakult bel- és külföldi partnerkapcsolataink. A külkereskedelmi vállalatok többsége örömmel üdvözölte a piacon való megjelenésünket és egyre több megbízást adtak az új vállalkozásnak.

Ma már több mint egy évtized eredményei bizonyítják, hogy a RAABERSPED piaci megjelenése a magyar külkereskedelem szempontjából is előnyös, mert a verseny révén a különféle fuvarozási díjtételek csökkentek. Ugyanakkor a verseny résztvevőit intenzív piaci munkára, szolgáltatásaik körének bővítésére, azok színvonalának emelésére ösztönözte. Megjelenésének legnagyobb pozitívuma abban rejlett, hogy a konténeres fuvaroknál mérhetővé *vált: az adott díjtétel drága vagy olcsó-e?*

— Milyen a RAABERSPED kapcsolata a hazai fuvarozó vállalatokkal?

— Első helyen kell megemlíteni a MÁV-val való kapcsolatunkat. Ez minden egyéb társkapcsolatnál fontosabb és tulajdonképpen zavartalan. Jó az együttműködés a MAHART-tal. A közúti fuvarozók közül legrégebben a Hungarocamionnal alakult ki a kapcsolat. A MAHART-hoz hasonlóan főleg konténerforgalmunkban vállalnak jelentős szerepet. A Volánnal is fejlődtek kapcsolataink. Az adriai forgalmunkban mind a konténeres, mind a konvencionális áruknál első számú partnerünkké lépett elő.

— A GySEV néhány év óta Sopronban vámraktározással is foglalkozik. Mi indokolta ennek a szolgáltatásnak a bevezetését?

— Vállalatunknál a vasútágazat tevékenysége korábban, hasonlóan más vasutakhoz, kizárólag az árufuvarozásra korlátozódott. Sopron földrajzi és díjszabási helyzeténél fogva azonban alkalmasnak tűnt, hogy ott elosztási forgalmat szervezzünk. Ez azt jelenti, hogy az érkező küldeményeket az osztrák importőr vagy annak megbízottja által adott diszpozíció alapján küldik tovább. Természetesen a rakott kocsiknak csak Sopronban történő feltartóztatásáért az osztrák díjszabás szerinti kocsiálláspénzt számolják fel. *Ha túl hosszú időt vesz igénybe a feltartóztatás, az a vasútnak sem jó, mert akadályozza a forgalmat, a kocsibér terhei növekednek, a kocsiálláspénz pedig nem teljes egészében a vasút bevétele.*

Ez adta a vámraktár létesítésének gondolatát, mely szerint már tíznapos feltartóztatás esetén felmerülő bírság jellegű kocsiálláspénz fedezi a ki- és berakást, valamint erre az időre a tárolás költségeit. Ugyanakkor a vasúti kocsi azonnal felszabadul, a ki- és berakás magyar munkaerővel, forint költség ráfordítással történik. A másik indító ok az volt, hogy a raktározásra kerülő áru egy esetben biztos, de előfordul, hogy kétszer is végigfut az osztrák vonalunkon és ez a raktározási bevételeken túl mint fuvarteljesítmény is jelentkezik. Egyébként vámraktározási tevékenységünk *Sopronban 12 ezer négyzetméter fedett és 20 ezer négyzetméter nyitott raktárral áll üzletfeleink rendelkezésére.*

— A bevételt növelő forrásokat vizsgálva korán felismerték a turizmusban és a vendéglátásban rejlő lehetőségeket. Ez a szolgáltatás mit hoz a konyhára?

— Idegenforgalmi szervezetünket tíz éve, 1976-ban hoztuk létre. Sopronban megépítettük a Lokomotív szállót, majd megnyitottuk idegenforgalmi és utazási irodánkat. Ezt néhány évvel később követte a budapesti, majd Ausztriában két utazási iroda megnyitása. Idegenforgalmi kínálataink közül legkedveltebb az 1977 óta közlekedő *„Old timer" vonat,* amely Ausztriában a Fertő-tó partján és magyar vonalunkon is közlekedik. Nagycenken mi üzemeltetjük a Múzeumvasutat, amely a belföldi és a külföldi turizmust éppúgy vonzza, mint a keskeny nyomtávú mozdony-skanzen.

Sopron szűkös szállodakapacitásának enyhítésére — osztrák hitelkonstrukcióban — *Hotel Sopron néven 112 szobás, háromcsillagos szállodát építettünk.* Vendéglátó szolgálatunk fejlődését jellemzi, hogy jelenleg 14 vendéglátóegységgel rendelkezünk. *A Lokomotív vendéglátó komplexum, a Bécsi kapu Borozó,* a közelében 1985-ben megnyitott *Soproni Halásztanya,* a romantikus *fertőszentmiklósi halásztanya,* ma már kedvelt szórakozóhelyek.

— A vállalati koncepció 1966-ban, majd 1976-ban 2007-ig történt meghosszabbítása megszüntette a GySEV jövőjével kapcsolatos bizonytalanságot és serkentőleg hatott egy következetesebb beruházáspolitika kialakítására. Az elmúlt évtizedek műszaki elmaradottságának felszámolását illetően, melyek ma a legégetőbb feladatok?

— Állóeszközeink műszaki állapota és a vállalati hatékonyság a következő évekre meghatározza fejlesztési célkitűzéseinket. *Fejlesztési forrásunk jelentős részét a Győr—Ebenfurt közötti vonal villamosítására kívánjuk fordítani.* A munkálatok az idén kezdődtek. Terveink szerint a villamos üzem felvételére Győr és Sopron között 1987-ben, Soprontól Ebenfurtig 1988-ban kerül sor. Ezzel a beruházással villamosvontatással is kapcsolódunk a MÁV és az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) már villamosított vonalaihoz. A fejlesztés következtében amellett, hogy jelentős energia megtakarítással számolunk, javulnak a műszaki gazdasági mutatóink és a környezetvédelem is.

A vonalvillamosítás mellett, szinte azzal egy időben, Győr és Petőháza között korszerűsítjük a pályát. A felépítményt 54,3 kg folyóméter sínrendszerre cserélik ki. Az utazás kultúráltságának növelése érdekében pedig több állomásunkon szigetperonokat létesítünk.

Fejlesztési tervünkben szerepel a villamos üzem viteléhez szükséges villamosmozdonyok beszerzése is. A rendelkezésünkre álló pénzügyi források nagyságától függően szeretnénk pótolni a selejtezésre érett személy- és teherkocsikat, valamint végrehajtani azokat a beruházásokat, amelyek a vállalati feladatok zökkenőmentes, biztonságos és gazdaságos elvégzéséhez feltétlenül szükségesek.

— Befejezésül hadd jegyezzem meg: *A GySEV munkája, eredményessége előnyöket jelent hazánknak és Ausztriának egyaránt.* Gazdaságilag és politikailag tartósan, ugyanakkor hosszú távon része a két különböző társadalmi rendszerű, ám egymással jó szomszédi kapcsolatban álló, két szomszédos ország együttműködésének.

Visi Ferenc

Kitüntetés, szakszervezeti munkáért

Jó példák nyomán

Sohasem hittem volna, hogy a celldömölki vasutasok dicséretét éppen a GySEV soproni igazgatóságának szb-titkárától fogom hallani. Pedig *Lakatos István* ezt tette, figyelve szavait, meggyőződésem volt, hogy szülővárosáról beszél, a „gyökerekről", ahonnét elindult. Azután hamarosan kiderült, hogy tévedtem.

— Nem Celldömölkön, hanem egy kicsi faluban, Kenyeriben születtem, igaz: *a „vasútváros" közelében.* Jól tanultam, szerettem volna folytatni, de apám kis gazdagságából akkoriban, az ötvenes évek végén, nem futotta a költségekre. Később, az ismert okok miatt, alaposan megváltozott az élet, az én falumban is más szelek fújdogáltak, ám a középiskoláról már lekéstem. Vasutas lettem Celldömölkön, ezért emlegetem. Az ott tapasztalt fegyelmezett munka, a vasút iránti hűség és szeretet olyan nagy hatással volt rám, hogy egyre kevesebbet gondoltam az elszalasztott lehetőségekre, *teljes szívvel a vasút felé fordultam.*

Pályamunkásként kezdtem, igyekeztem átvenni a celliek tempóját, alkalmazkodtam, közben pedig már azon morfondíroztam, hogyan lehetne továbblépni. Négyévi munka után erre is lehetőségem nyílt. Előbb vonatvezető-jegyvizsgáló lettem, majd forgalmi szolgálattevő gyakornok. Ezzel lényegében elértem az első célomat, a MÁV-nál eltöltött hat év után már elegendő erőt éreztem magamban ahhoz, hogy ismét lépjek egyet. 1968-ban Sopronba kerültem, a GySEV-hez. A város nem volt idegen, hiszen pályamunkásként a Déli pályudvarhoz tartoztam, gyakran megfordultam itt. Egyébként is, már meglett emberként kerültem ide, ifjú házasként, tele tervvel és ambícióval. Nos, ezeket bőven kiélhettem: *elvégeztem a tisztképzőt, különböző szakmai és politikai tanfolyamokat. A kamaszkori sebek végleg begyógyultak, és ami különösen fontos volt nekem: a szakmai munkán túl, szakszervezeti tisztségviselőként segíthettem kollégáim ügyes-bajos dolgainak intézésében. Számomra az élet csakis így teljes.* Sajnos, tapasztalataim szerint a közéletiség rangja mintha csökkenőben lenne, az emberek újabban kevésbé törődnek mások bajaival. A pénzt hajszolják, a karriert, s ilyen közegben nem ritka, hogy a „funkcit" nem veszik komolyan, durvább fogalmazással: *lenézik.* Szerencsére nem vagyok sértődős ember, s különben is, szűkebb környezetemben, a GySEV „palotában" — a soproniak így nevezik munkahelyemet — ezt kevéssé érzékelem.

Ha már a szakszervezeti munkát hoztam szóba, feltétlenül ide tartozik, hogy a mi helyzetünk lényegesen könnyebb, mint a MÁV-é. Ez a két vasút létszámának különbségéből is következik. A mi munkánk ezért sokkal inkább áttekinthetőbb, szinte személyesen ismerjük egymást a sorompókezelőktől a mérnökökig. Az információcsere sem akkora gond nálunk. Egy agárdi tanfolyamon, ahol a MÁV-nál dolgozó kollégákkal voltam együtt, meglehetősen furcsán éreztem magamat a sok panasz és megoldatlan gond hallatán. A MÁV-osok problémái közül jó néhányat mi csak hírből ismerünk. *Az érdekegyeztetés területünkön másképpen jelentkezik, könnyebben megoldható, kevesebb küzdelemmel jár.* Munka persze azért itt is akad, 14 bizalmicsoport tevékenységét szervezni, irányítani ad annyi feladatot, hogy nem kell a tespedéstől tartanom. Kitüntetésem, a *Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozata* remélem azt jelzi, hogy nem kell szégyenkeznem az egykori celldömölki kollégák előtt . . .

(sárközi)

A Dorogi Szénbányák
valamennyi dolgozója nevében

tisztelettel köszöntjük a vasutasokat a 36. vasutasnap alkalmából.

Feladataik elvégzéséhez sok sikert és jó egészséget kívánunk.

Dorogi Szénbányák Igazgatósága

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

A LIGNIMPEX Vállalat gazdasági vezetése és kollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

Budapest környéki TÜZÉP Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

A Mecseki Szénbányák
politikai, gazdasági vezetése és dolgozói nevében

a vasutasnap alkalmából

köszöntjük a Pécsi MÁV Igazgatóság dolgozóit és rajtuk keresztül a MÁV egész kollektíváját.

Kívánunk nekik további munkasikereket és jó együttműködést.

Mérei Emil
vezérigazgató

A vasutasnap alkalmából köszöntjük a vasutasokat.

Kérjük, hogy további, jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

ERDÉRT Vállalat

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

VIDIA Kereskedelmi Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

A gabonaipar dolgozói nevében a 36. vasutasnap alkalmából tisztelettel köszöntjük a vasút minden vezetőjét és dolgozóját.

Kérjük, hogy további jó együttműködéssel segítsék bel- és külföldi szállítmányaink időbeni célba juttatását.

dr. Lacfi Dániel
vezérigazgató
Gabona Tröszt

Köszöntjük a MÁV dolgozóit a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy jó együttműködéssel továbbra is segítsék közlekedési szolgáltatásaink színvonalának emelését. Megbízóink megelégedésére biztosítsák a kocsirakományú küldemények oda- és elfuvarozásának kiszolgálását.

Borsod VOLÁN Vállalat gazdasági, politikai, társadalmi vezetése és dolgozó kollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célbajuttatását.

Az ALBA REGIA Állami Építőipari Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

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

Dunántúli Napló

Negyvenkét évi szolgálat után vonult nyugalomba *Hornyák István*, a pécsi körzeti üzemfőnökség üzemviteli főnökhelyettese. Apja pályamunkás volt, ő vonalbejáró őrhelyettesként kezdte. Elvégezte a vasúti tisztképzőt, ahol később nevelőtisztként is tevékenykedett. Sok baranyai állomáson, szolgálati helyen dolgozott, példamutató helytállással. Most — nyugdíjasként — így emlékezik:

— *A vasút, ez a hivatás kitöltötte az életemet.* A legnehezebb időben is örömet jelentett a munka. Elképzeléseim teljesültek. Még abban is, hogy a családi tradíció folytatódik. Nagyobbik fiam katonatiszt Budapesten, de a felesége a MÁV-nál dolgozik. A kisebbik fiam vasutas: forgalmi szolgálattevő. Remélem, hogy az unokáim közül — maholnap megérkezik a hatodik is — lesz folytatója a családi tradíciónak. Ehhez persze az is kell, hogy a vasútnak is legyen jövője. Másfél évtizede világszerte temetni kezdték a vasúti közlekedést. Azóta rájöttek, hogy nem nélkülözhető, s a megszüntetett pályák jó részét is visszaállítják. *A magyar vasutat is sok kritika érte, okkal és ok nélkül.* Sajnos, van is abban igazság, hogy a korábbi rend, fegyelem, céltudatos összefogás, az együvé tartozás érzése, a hajdani legendás vasutasszív megkopott. De vannak új törekvések is arra, hogy a vasutashivatás visszanyerje régebbi társadalmi presztízsét, hiszen mégiscsak a népgazdaság vérkeringésének legfontosabb ága. Ehhez felelősségérzet, ragaszkodás elkötelezett hivatásszeretet kell. Én bízom abban; fog még a régi tekintéllyel, régi fényében tündökölni a vasutasmundér.

Napló

Nyáriasan tűz a nap. Ám Pápán, az Acsádi út csücskében egy férfi bakancsban, sötétkék egyenruhában szalad elő a töltés melletti aprócska házból. Vajon hányszor lendíti naponta körbe a kézisorompó fogantyúját, tűnődöm magamban, míg a két, csíkos szárny lassan, nyöggécselve aláereszkedik. Azután nekifeszül a szélnek a kis szolgálati zászló, s *Cseke Dezső* sorompókezelő tisztelgéssel köszönti a szilajul elviharzó gyorsvonatot.

— Sok ismerőse lehet — szólítom meg a napcserzett arcú férfit.

— Mert kocsiból, motorról integetnek nekem? — kérdez vissza Dezső bácsi. — Pedig csak pár hónapja vagyok ennél az őrháznál, előtte a tárközi átjárónál szolgáltam. Az nyugalmasabb volt, ez nagyobb forgalmával több odafigyelést kíván. Nagyon vigyázok arra, hogy miattam ne álljon le az élet. Tudom, mindenkinek sietős a dolga.

— Magányos mesterséget választott.

— Választottam vagy sem, az ma már mindegy. Előbb a kubikusoknál, földmunkásoknál dolgoztam. Azután apám azt mondta: *„Menj a vasúthoz, mert arra mindig szükség lesz, s ott többre is viheted."* Mit mondjak? Hogy néha álmomban is zakatolást hallok, s vonattól vonatig telik a szolgálat, az életünk java? Végeredményben nem bánom, hogy így történt. A kollégák között pedig találok olyanokat, akikkel jól érzem magam.

Az őrházban egy viaszosvászonnal borított asztal, mellette lóca, szék, s egy vaskályha.

— Barátságos, tiszta helyiség — jegyzem meg.

— *Kis fiatalasszony a váltótársam. Őt dicséri a függöny, a vázában a virág.*

— S hogy telik az éjszaka?

— Mikor nem kell éppen járathoz szaladni, hallgatom a Sokolon az éjszakai műsort, vagy előveszem a szájmuzsikát — mondja s egy puha kendőből kis szájharmonikát bont ki... Hány éve is volt? Lassan ötven lesz, hogy kaptam egy ilyen kis zenélőt. Apám is meghatódott az ügyességemen. Beszéltük, lesz majd tangóharmonikám is. Azután csak terv maradt. De ez a kis szájmuzsika mindig velem van szolgálatban és gondolom így lesz a nyugdíjig hátralévő három évben is.

Zalai Hírlap

Néhány éve még a szanálásra ítéltek között tartották nyilván a *Csiszta-Gyógyfürdőhöz* vezető gazdasági kisvasutat. Időközben sokat változott a helyzet. Ez elsősorban annak az összefogásnak köszönhető, amely a balatonfenyvesi *Kossuth Lajos* szocialista brigád, valamint a nagykanizsai vontatási főnökség *Augusztus 20.* brigádjának nevéhez fűződik. Már tavaly két régi kocsit felújítottak, most májusban a harmadikat helyezték üzembe. A szobi állomásról küldött, 1906-ban gyártott 490-es sorozatú kismozdonyt az ugyancsak kanizsai *Lenin* szocialista brigád újította fel. Ebben az évben folytatódik a program. A meglévő 14 kilométernyi vasútvonalat egészen a fürdőig kiépítik, döntően társadalmi munkában, ezzel egy újabb gazdasági kisvasutat mentenek meg az utókor számára.

A bővítést engedélyező döntés helyességét dicséri, hogy nemcsak a Balatonnagybereki Állami Gazdaság vendégvadászai használhatják a kisvasút vagonjait. A hazai vendégek közül is egyre többen — főleg nyugdíjasok — kereshetik fel így a gyógyfürdőt. Öt év alatt mintegy 1,2 millióan váltottak jegyet, s amikor majd közvetlenül a fürdőnél szállhatnak ki az utasok, ez a szám minden bizonnyal növekedni fog.

Hajdú-Bihari Napló

Nagy Zoltán jegyzetét, némi rövidítéssel az alábbiakban közreadjuk:

A korábbi években oly sokat szidtuk — jogosan — a vasúti személyforgalom fogyatékosságait. Az éremnek azonban két oldala van. Úgy tűnik, az egyik fél — a MÁV —, igyekszik megszívlelni a kocsik tisztaságát ért kritikákat. *De milyenek vagyunk mi utasok? Vigyázzuk-e eléggé „utazó" környezetünk tisztaságát?*

Törvényszerű-e, hogy a nagy városok legtisztátalanabb része az állomások környéke legyen? Az utazót a legtöbb helyen — már az indulásnál —, ilyen kép fogadja. Aztán felül a körülményekhez képest elfogadhatóan kitakarított vonatra és rövid idő alatt kényelmetlenül érzi magát. Az üléseken kések és cipőtalpak nyomait fedezi fel, a folyosón italos üvegekbe botlik, bokáig jár a cigarettacsikkben, a WC környékét rendellenesen „vizesnek" látja. Alkohol gőze hatja át a fülkéket és a benn ülők (fekvők) magatartása riasztólag hat a szabad helyet keresőkre. *Nem ritka, hogy két-három illuminált egyén uralja a nyolcszemélyes fülkét.*

Újabban a magányos nők, idősebbek — egyáltalán jóérzésű emberek — nem érezhetik magukat „biztonságban" a vonaton. Egyszerűen félnek emberhez méltatlan viselkedésű útitársaiktól. Ezeknek az embereknek nagy része — távol családjuktól — kemény munkával, átlagon felül keres. Nyilván szűkebb környezetük látja kárát a fizetésükből italra költött pénz hiányának. Ez eddig magánügy. Az azonban, hogy az ital hatása alatt nyilvános helyen miként viselkednek, már korántsem az. Utazási kultúránk ugyanis része egész viselkedéskultúránknak. *Sajnos, nincs, aki lefogja az ilyen emberek kezét!*

Itt a nyár, az idegenforgalom és nem mindegy, milyennek mutatkozunk a hazánkba utazó külföldiek előtt. Ne állítsunk ki rossz bizonyítványt magunkról! Se önmagunknak, se másoknak.

Petőfi Népe

A kiskunhalasi vasútállomás szomszédságában áll a művelődési ház épülete. A város kulturális programjainak ajánlóiban gyakran szerepel.

— Sokan tudják, hogy a városban itt rendezzük a legnagyobb táncesteket — mondja *Gyöngyi Sándor* igazgató. — Népszerű volt a fiatalok körében a különböző beategyüttesek koncertje. A csillagász kör 1972-ben alakult, s a mai napig itt tartják foglalkozásaikat. Talán ők hallattak a legtöbbet magukról, országos hírre tettek szert. Könyvtárunkban mára 11 ezer szakirányú és szépirodalmi jellegű könyv gyűlt össze. Bár a támogatás összege csökkent, a saját bevételekkel megteremtettük a szükséges forintokat. A színvonalasabb munka érdekében több rendezvényt iktattunk be a programba. Kinyitottuk a kapukat a város lakói előtt. A diszkó is betört. Pénteken, szombaton ötszázan is megfordultak nálunk.

Nemrég újjáalakult az ifjúsági klub, s létrehoztuk a MÁV Lokomotív Horgász Egyesületet. Szakkörük van a karatésoknak, az akvaristáknak, a vasútmodellezőknek, a nyugdíjasoknak, az újítóknak. Sok elismerést vívott ki a fúvószenekarunk. A sportolni vágyók is megtalálják az alkalmat. A fiataloknak hetente rendezünk vetélkedőt. Jön hozzánk gyermekszínház, a felnőtteknek pedig műsoros esteket kínálunk. Föltétlenül említést érdemel a politikai előadássorozat is.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Lehet válogatni

JÚLIUSI MOZITÜKÖR

Ez a szeszélyes májusvég és júniuselő még nem ígér felhőtlen júliust. Ám a műsorrend abban bizakodik. Tizenöt játékfilmje közül kereken egyharmadnyi a vígjáték, több mint ugyanannyi a krimi meg a kalandhistória, vagyis a közönségfogó program. A maradék harmadik harmad pedig megoszlik a drámai műfaj és a gyerektéma között.

Izgalmas kalandok

Mit is emelhetnénk hát ki belőlük?

Elsősorban talán *Steven Spielberg* világsikert aratott kalandtrilógiáját az *Indiana Jones*-sorozatot. Legújabb darabja *(Indiana Jones és a végzet temploma)* a gyorsan népszerűvé vált hős legeslegújabb kalandját meséli el, amely immár megszokott módon, tüstént egy meghökkentő fordulattal kezdődik. Amikor azután végre megnyugodhatnak a nézőtéren a kedélyek, természetesen Jones barátunk újból bajba kerül. Szerencsére azonban nem olyan fából faragták őt, hogy sokáig kelljen aggódni érte, hiszen úgyis valahogyan kivágja magát a pácból. A főszereplő a rokonszenves *Harrison Ford*, míg partnernője a szép *Kate Capshaw*. A bonyodalom Kínában kezdődik, Indiában folytatódik, szóval Steven Spielbergnek, a rendezőnek alkalma nyílik arra, hogy egzotikus milliőben, varázsos tájak között pergethesse az amúgy is gyorsan pergő cselekményt.

Ugyancsak a szórakoztató műfajból ajánlható a karate kedvelőinek a hongkongi—amerikai *A Sárkány közbelép*. A legendás *Bruce Lee*-ről már sokat hallottunk és olvastunk, de hogy így fogalmazzam: *személyesen, azaz a mozivásznon még nem találkoztunk vele.* Bemutatkozásul a „mester" felveszi a harcot a titokzatos *Hannal*, a kábítószergyártás és leánykereskedelem nagyfőnökével. Mutatványnak is beillő karatepárbajok, izgalmas fordulatok, a jó és a rossz küzdelme, életveszély, szóval minden kellék jelen van, amely egy jó kalandfilmhez szükségeltetik.

Mintegy — a Magyar Televízióban sugárzott *Claude Lelouch*-sorozat kiegészítője — a kétrészes *Edith és Marcel* című színes francia film, amely *Edith Piaf*, a francia sanzon egyik legnagyobb alakjának és *Marcel Cerdannak*, az ökölvívó világbajnoknak szerelmét eleveníti fel. Azaz az *Egy férfi és egy nő* világsikere után nálunk is hamarosan népszerűvé vált rendező, ezúttal is hű maradt központi témájához: az emberi érzések egyik legszebbjéhez; a *szerelemhez*. A szereposztás külön érdekessége, hogy a Franciaországban *Papp Laci* közkedveltségéhez hasonlíthatóan népszerű volt Marcel Cerdan-t fia — a szorítók világában ugyancsak nem ismeretlen —, ifjabb Marcel Cerdan alakítja.

A hónap magyar filmje egyértelműen bemutatkozás. Egy fiatal — úgynevezett trükkoperatőr —, *Tímár J. Péter* munkája az *Egészséges erotika*. Cselekménysora egy vidéki ládagyárba visz el, ahol a nem éppen szocialista módon gondolkodó és élő vezetőség „nagy ötlettel" próbálja elsózni vevőkörének termékeit. A főszerepeket *Rajhona Ádám, Koltay Róbert* és *Haumann Péter* alakítják.

Keresett film

Ugyancsak a keresett filmek közé fog tartozni a művészi tekintetben is magasan jegyzett *Robert Altman* amerikai rendező színes, szinkronizált, zenés paródiája, a *Popeye*. Hőse nem is más, mint régi barátunk, a rajzfilmsorozatokból jól ismert, vasöklű, spenótfogyasztó tengerész. Új kalandja egy kikötővárosban játszódik, ahol a rettenthetetlen tengeri medve nemcsak nem kevésbé vasöklű ellenféllel, de természetesen a nagy szerelemmel is találkozik, mégpedig az azóta sztárrá emelkedett *Shelley Duvall* személyében.

Tipikus nyári film — elsősorban azoknak, akik másfél évtizede elhunyt nagy komikusunkat kedvelték — az 1943-ban forgatott *Egy bolond százat csinál*. A mindig mulatságos *Latabár Kálmán* ebben a félreértéseken, összetévesztéseken alapuló burleszk jellegű komédiában egy bohém főpincért és egy némileg szenilis oroszlánvadász grófot alakít. Partnerei: a fiatal *Benkő Gyula*, az Amerikába szakadt, ironové átnyergelt *Hidvéghy Valéria*, s a rendező *Mártonffy Emil* felesége: *Egri Mária*.

Háborús, de vidám kalandhistória — az egyik legnagyobb jugoszláv siker: a *Balkán expressz*. Sok muzsikával, még több fordulattal. Hősei enyveskezű vagányok, akik a második világháború, a német előrenyomulás zűrzavarát igyekeznek kihasználni.

Az ég vándorainak: az utaszszállító repülőknek világába vezet *Francisc Munteanu* — a regényíróként is jól ismert rendező — drámai története, a *Veszélyes repülés*. Két főszereplője a román *Vladimir Gaitan* és a szép és tehetséges: *Szilágyi Enikő*, a marosvásárhelyi színház tagja. A hivatásbeli összeütközés itt a magánélet válságával is súlyosbodik.

Hasonlóképpen drámai életkép *Jaropolk Lapsin* munkája, a szovjet *Tarts még, tarts még bűvölet*, két idős ember kibontakozó kapcsolatának drámája. *Oleg Jefremovval*, a moszkvai Művész Színház színész főrendezőjével és az újságírónőnek is kiváló *Ija Szavinával* a két kulcsszerepben.

Szamurájháború

A történelmi témák kedvelőinek ritka csemegét jelent majd *Hirosi Inagaki* japán rendező *Szamurájháború* című történelmi tablója, amelynek külön érdekessége, hogy a tizenhatodik századi szamurájt a világhírű jellemábrázoló — a Kurosava filmek sztárja — *Toshiro Mifune* alakítja.

Bolondos krimi *Claude Zidi* munkája, a *Zsaroló zsaruk*. A francia filmben a kitűnő *Philippe Noiret*-et láthatjuk viszont. Gyerekeknek szól a *Kacor, a detektív* csehszlovák gyermekkrimije, s ugyanennek a korosztálynak *Brian Trenchard Smith* fordulatos, ugyancsak bűnügyi témájú históriája, az ausztrál *BMX banditák*.

Mai francia vígjáték a *Mire megyek az apámmal* gunyoros története egy apa meg a fiú életútja. Spanyol műfaji társa a *Börtönviselt úriember* — Miguel Hermoso rendező munkája, amelynek központi figuráját nem kisebb színészi egyéniség alakítja, mint a *Juan Antonio Bardem* filmjeiből jól ismert, nemzetközileg is jegyzett sztár: *Francisco Rabal*.

Válogatni tehát lehet, csak az a kérdés milyen időjárást kívánjunk hozzá? Kellemes meleget, amikor jó ülni a hűvös nézőtéren, vagy szeles kiránduló-időt, amikor az ember szívesen meghúzódik a moziban?

Ábel Péter

FÉSZEKRAKÓK

Nemrégiben a Budapest-Déli pályaudvarról induló *Bakony—Őrség expresszel* utaztam. A fülkében hárman voltunk. Valamennyien buzgó újságolvasásba kezdtünk, de a korai utazás két társamat hamar álomba szenderítette.

Veszprém állomáson három, szolgálatból hazafelé igyekvő vasutas lépett a fülkébe, s mintha csak szorgos fecskék röppentek volna mellém, fészeképítő csevegésüktől hangos lett a fülke.

Idősebb társuk, Cooper: *Az utolsó mohikán* című könyvébe bújt. Nem így a két fiatal. Talán 30 évesek lehettek. Hangos tereferéjük első mondataiból kitűnt, hogy építkeznek.

A kis fekete bajuszos — egyenruhája vállpántján két ezüstcsillaggal — már benn van nyakig a családi ház építésében. A falak állnak, s rövidesen a tető is felkerül, mert mire jön az ősz, már lakni akarják. Társa, a szőke óriás, civilben van, ingujjra vetkőzve, mintha a vonatról leszállva máris a leendő családi ház alapjainak ásásához készülődne.

— *Az ajánlom neked* — okosítja tapasztalatai alapján a bajuszos —, *hogy ne kínlódj te az alapokkal.* Kalákát se ránts össze, mert az a sok kaja, sör, meg egyéb, amit 8-10 haver elfogyaszt, sokkal többe kerül, mintha a téesznek fizetsz a markológépért. Nem is szólva arról, hogy a segítséget vissza kell adni.

— No, de a pénz, erre meg arra — érdeklődik az ingujjas —, annak a forrását hogyan találtad meg?

— Hát ugye volt egy kis megtakarított pénzünk, ami gondolom neked is van. Szereztünk bontás anyagot. *Azt már tudod, hogy az üzemfőnökség milyen pénzbeli segítséget ad. Aztán, ha igazolni tudsz egy bizonyos összeget, valamint telket és építési anyagot, mehetsz az OTP-hez.* Utána tervdokumentum, kivitelező. Nem árt, ha a szakmunkákhoz van a rokoni, baráti körödben kőműves, ács, asztalos, villany- és vízvezetékszerelő. Na és legvégén a szülői háttér. Az én apósom traktoros a téeszben. Nekem az anyagok fuvarozása ingyenben volt. Azaz kaszáltam, szénát gyűjtöttem az apósnak, mert az istállóban négy tehén és három szerződéses hízómarha is van.

— Ilyenfomán én sem állok rosszul — mondja az ingujjas —, a bátyám a Tefunál van. Hanem a beszerzés...

És a bajuszos sorolja, hol, mit lehet kapni. Innen téglát, cserepet onnan sódert, amonnan betongerendát. De volt olyan dolog, amit Kazincbarcikáról, aztán Szentesről kellett hozni. *Ilyen szállításhoz a vasút C-fuvarlevelet ad.*

— Tulajdonképpen mekkora lesz az a ház, amit építesz? — kérdezi a kolléga.

— Hát pajtikám, az szép otthon lesz... *Négy szoba, s a padlástér is* beépítve. Meg természetesen garázs, egy kis barkácsolóműhellyel. Tudod? Két gyerek van. Azt szeretném, ha a család minden tagja külön szobával rendelkezne, és a sajátjának érezné a lakást.

— És a fűtés?

— Szerencsére nem vettem még meg a fűtőtesteket. A napokban jártam az egyik komám épülő, vagy már majdnem kész házánál, és ő padlófűtést csinál. Azt hiszem, én is emellett döntök.

— A parkettát honnan szerezted?

— Kecskemétről. Akác, de igen szép. A lerakásnál nem szabad sajnálni a szakembertől a pénzt, mert ha felpúposodik, kezdheted újra.

— Pénz, pénz — gyújt izgatottan újabb cigarettára a most építkezésbe fogó fiatal vasutas, s a társa bólogat.

— *Hát igen, a pénz. De csak egészség legyen pajtás.* Arra nagyon vigyázz, mert én sokszor már úgy érzem, nem bírom tovább a túlórázást, a gürcölést az apósnál, a házépítésnél. Nem is emlékszem, mikor pihentem ki magam úgy istenigazából. Dehát fiatalok vagyunk, most kell megfogni a dolgot. Majd pihenhetünk nyugdíjban.

— Ne bolondozz hé, hiszen az még nagyon odébb van.

Jócskán odébb, ahogy elnézegettem a két fészekrakó fiatal vasutast, és bár a beszélgetésükből ezer gond, testet-lelket megviselő erőfeszítés csendült ki, mégis írigylem őket. Övék a jövő. Tele vannak — talán az erejüket is meghaladó — nehézségekkel, de a szebb, nyugodalmasabb holnap biztos reménységével is.

Témájuk kimeríthetetlen, annyira szerteágazó és a húsukba, vérükbe vágó, hogy ha estig ülnének a vonatban, mindig csak a családi fészkük rakásáról esne szó.

De Celldömölkön leszállnak. Hát persze. A vasi vasutas város. Ismerek itt olyan új utcákat, ahol csak fiatal vasutasok laknak. Lehet, hogy az ingujjas kolléga már egy új utcában alapoz majd?

Dávid József

Turistahíradó

A Vasutasok Szakszervezete Természetbarát Szakbizottsága június 7—8. között rendezte meg a hagyományos tájékozódási és túravezetési versenyét a *Börzsönyben,* Királyrét központtal.

A nappali verseny A kategóriájában 10, a B kategóriában 4, az éjszakai *Sütő N. Attila* tájékozódási versenyen 10 csapat indult.

A nappali és éjszakai versenyeket a Kőbányai Vasutas SK csapata nyerte. Így ők birtokolják az idén első alkalommal átadott összetett kupát is. A Kőbányai Vasutas SK csapata immár harmadízben nyerte el a nappali verseny kupáját, így az véglegesen náluk maradt.

A díjakat a verseny elnöke, *dr. Vizkelety László* adta át a győzteseknek.

Honvédelmi oktatás

A MÁV Tervező Intézet MHSZ-lövészklubjának közreműködésével a közelmúltban fejeződött be két középiskola fiataljainak honvédelmi oktatása. A Kossuth Zsuzsa Egészségügyi Szakközépiskolában 350, míg a postaforgalmiban közel 800 tanuló kapott elméleti és gyakorlati képzést. A filmvetítéssel színesített előadásokból álló elméleti felkészítést a gyakorlati részben honvédelmi verseny egészítette ki.

A MÁVTI-lövészklub segítőkész tagjainak immár hagyományos oktató-nevelő tevékenysége idén is elnyerte mind a pedagógusok, mind a diákok elismerését és köszönetét.

Ki érti ezt?

A Magyar Vasutas tavalyi 11. számában (1985. június 13.) megjegyeztük, hogy hamis a közismert reklámszöveg: *„Arra utazunk, hogy legyen az utasunk."* Példának egy Pannonhalma és Győr közötti vonat rossz csatlakozására hivatkoztunk. Az illetékesek meglepő gyorsasággal reagáltak: az 1985/86. évi menetrend módosításait tartalmazó 1. számú pótlékban megváltoztatták a 39 513 számú vonat menetrendjét Pannonhalma és Győr között.

A módosításnak azonban nem sokáig örülhettünk, ugyanis június 1-jétől, az új menetrendi időszakban ismét az eredeti menetrend alapján közlekedik a szóban forgó vonat. Sőt: míg korábban csak egyetlen perccel, most már 2 perccel a Lövér-expressz indulása után érkezik a vonat Győrbe!

Ki érti ezt?

Szukk Ferenc

Vasutas atléták külföldön

Kis-Király Ernő, a BVSC versenyzője szuper-maratonit nyert Ausztriában

Európa több országában, de leginkább a tengeren túli államokban már több mint két évtizede nagy hagyományai vannak a többszáz kilométeres futóversenyeknek, melyek nálunk szuper vagy ultra-maraton néven ismeretesek. Hazánkban e versenyzési forma most kezd népszerűvé válni. A 70-es években *Schirilla György* volt az első, aki számos sikert ért el e nem mindennapi testet-lelket maximálisan igénybevevő versenyszámban.

Három éve már nálunk is rendeznek 200 km-es távon ilyen jellegű versenyeket, és mind többen hódolnak e különleges versenyformának. Itthon elért sikerei alapján *Kis-Király Ernőt,* a BVSC versenyzőjét meghívták az Ausztriában megrendezett szuper-maraton versenyre és az első bemutatkozása nem várt sikert hozott.

Május 24-én rajtolt a 14 tagú mezőny *a Bodeni tó melletti Bregenzből, hogy a Fertő tónál fekvő Rust-ig megtegyék a 749 kilométeres távot.* Már az első három nap után érett a meglepetés, hiszen a BVSC-s atléta sorra javította az eddigi résztávcsúcsokat. Az ötödik napon már csak az óra volt az ellenfele, mivel a mögötte futó angol versenyzővel szemben már majdnem ötórás előnye volt, miközben a 14 tagú mezőny 3 versenyzőre csökkent.

Az utolsó nap volt a legnehezebb és a leghosszabb résztáv, mivel akkor már 117 km-t kellett megtenni, a több mint 600 km-es, az Alpokon keresztül lefutott távolság után. A pálya nehézségét mutatja az is, hogy a 374 méter tengerszint felett fekvő rajthoz viszonyítva volt a pályának olyan szakasza,



Kis-Király Ernő átveszi a díjat

amely a tengerszint felett 1872 méteres magasságban vezetett.

A célban, Rust város főterén, lelkes sportrajongók várták a BVSC-s atlétát, és a célba érkezés után hosszantartó ünneplésssel jutalmazták nem mindennapi teljesítményét. A 749 km-es távot 83 óra és 15 perc alatt futotta végig. A régi csúcs 102 óra 02 perc volt. A második befutó az angol Prian 94 óra 28 percet futott.

*

Május 25-én a vasutas női atléta válogatott az olaszországi Bolzanóban nemzetközi viadalon vett részt, ahol 11 ország női sportolói mérték össze tudásukat. A válogatott az olasz, a szovjet és kubai csapat mögött a negyedik helyen végzett.

A magyar versenyzők eredményei: 100 gát 3. *Fekete Ildikó* 14.23, 1500 m 4. *Horváth Emőke* 4:27,63. 3000 m 5. *Vastag Erika* 10:01,39. Távolugrás 4. *Fekete Ildikó* 624 cm. Magasugrás 6. *Vajda Katalin* 180 cm. Súlylökés 3. *Szélingerné Horváth Viktória* 16,49 m. Gerelyhajítás 3. *Budavári Éva* 58,82 m.

Kóczián László

Gazdag KTE-programok a miskolci járműjavítóban

A KTE miskolci járműjavító üzemének helyi csoportja az idei esztendőre is gazdag programot készített. Előadást hallgattak például az üzemi energiagazdálkodásról, ellátogattak a miskolci December 4. Drótművekbe és megismerkedtek az Északi Járműjavító számítástechnikai központjával.

Fogadták a csehszlovák trnavai és sumperki járműjavító üzemekből érkezett 28 tagú szakmai delegációt. A látogatást május végén viszonozták. Még ebben az évben ellátogatnak a leninvárosi Tiszai Vegyikombinát festékgyárába, valamint két budapesti ipari üzembe.

ENERGIATAKARÉKOSSÁG

Fiatalok versenye Miskolcon

A KISZ miskolci bizottságának kezdeményezésére, a miskolci vasútigazgatóság gazdasági vezetésével közösen, Energiagazdálkodás címmel versenyfelhívást tett közzé a KISZ XI. kongresszusa tiszteletére.

A fiatalok szakmai munkájuk színvonalának fejlesztésével is készültek a kongresszusra. Az elmúlt időszakban három alkalommal energetikai előadást hallgattak meg. Munkájukban az energetikai ismeretek növekedése jelentős megtakarítások forrása lehet.

Ennek bizonyítéka, hogy az akció végén a fiatalok 18 pályázatot nyújtottak be, amelyekben javaslatokat fogalmaztak meg az energiafelhasználás csökkentésére. A dolgozatokban a számítástechnikának az energiagazdálkodásban való felhasználásáról éppúgy szó esett, mint a fölösleges energiát fogyasztó technológiák ésszerűbbé tételéről.

A pályázatok elbírálását szakértő zsűri végezte, s ennek, valamint az előadásokon való részvételnek az eredménye alakította ki a sorrendet.

Az egyéni versenyben *Szilvasi Csaba,* az igazgatóság KISZ alapszervezetének tagja vívta ki az elsőséget. Ezenkívül hárman kaptak harmadik díjat, *Szendrei Géza* (Miskolc, KÜF KISZ Vezetőség), *Zsíri Gyula* (Miskolc, BFF. II. alapszervezet), *Bodnár József* (Miskolc, BFF. I. alapszervezet).

Az alapszervezetek közötti versenyben a BFF II. alapszervezet vitte el a pálmát.

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. A helyes bérarányok kialakítását segíti. (Folytatása a 26. függőlegesben.) 13. Igavonó állat. 14. Csapás (latin). 15. Piac közepe. 16. Kis keverék. 18. Víziállat. 19. Siker egynemű betűi. 20. Kimondott kettős betű. 21. Neves dalénekesünk utóneve. 24. Áruba bocsátod. 26. Negatív elektród. 27. . . . iom, virág. 29. Betűpótlással szemüveg. 30. Fél tizen' 31. Füvet eszik. 33. Tanul. 34. . . . don, vadregényes. 35. Balaton-parti. 37. Átkarolás kezdete. 38. Személyes névmás. 39. Neves szovjet nevelő volt. 41. Azonos betűk. 42. A Duna Ausztriában. 43. Görög mitológiai alak. 45. Vissza: szétszórta a port. 48. Erőltetné. 50. Egy görög törzs volt. 51. Korszak idegen nyelven. 53. Tunéziai kikötőváros. 54. Hangtalanul kisegít. 55. Ez is lóverseny. 57. Keverék eleje. 58. A 13. sz. névelővel. 59. Nem utánzat. 61. Az előzőben megtalálható. 63. Olasz folyó. 64. Keleti fejedelem. 65. Lövésre előkészít. 67. Téli sport.

Függőleges: 1. Török név. 2. Vízinövények. 3. Népköztársaság. 4. Somogy megyei község. 5. Szarmata lovasnép a népvándorlás idején. 6. Egyiptom rövidítése. 7. Róma páratlan betűi. 8. Nemcsak te. 9. Eledele. 10. Mezőgazdasági szerszám (ék. fel.). 11. Bécs szélei. 12. Zenei műszó, határozottan. 17. Dutyi, fogda. 20. . . . ció, nevelés. 22. Korona része. 23. Afrikai folyó. 25. Régi űrmérték. 27. . . . Nikolaus (1802—1850) magyar származású német költő. 28. Vadászvártán. 31. Hirtelen lefényképez. 32. A szovjet állam megalapítója. 35. Hím sertések. 36. Kevert kígyó. 39. . . . va. a folyó holtága. 40. Fúvós hangszerek. 42. Méh. 44. Homo sapiens. 46. Német biztatás, kettőzve. 47. Keletkezik. 49. Vigyorogj' 51. Templomnak is lehet. 52. A ház teteje. 55. Kiszed az edényből. 56. Legritkább találat a lottón. 59. Részben lemarad. 60. Becézett női név. 62. Német nevelő. 64. Igekötő. 66. Azonos mássalhangzók.

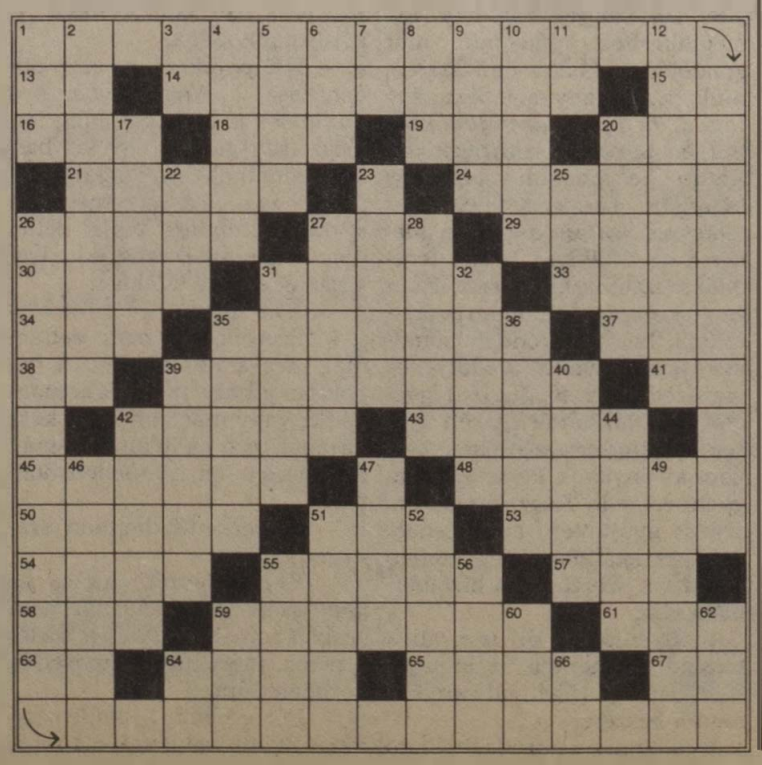
Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 26.

Beküldési határidő: július 10.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szociális ellátási színvonal szerény mértékű növelése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 10. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dancs Gáborné, Vasasszonyfa, Széchenyi út 56.; Orosz Tamás, Debrecen, Krónikás út 3.; Fehér Antalné, Békéscsaba, Rezeda u. 3.; Tóth Gyula. Budapest, Mautner S. u. 135., Bodó Antalné. Lukácsháza, Kőszegi u. 31.



HÍREK

A vasutasnap rendezvényei

A 36. vasutasnap központi rendezvényei július 7-én, délelőtt 9 órakor kezdődnek, akkor lesz az országos vasutas szakmai vetélkedő döntője a BVSC Szőnyi úti klubházában. Az országos vasutasnap képzőművészeti kiállítás megnyitása július 9-én, szerdán lesz a képzőművészeti iskolában (Népszínház u. 29.). Július 11-én, pénteken 11 órakor kezdődik a *Kiváló Vasutas,* illetve a *Kiváló Munkáért* kitüntetések átadási ünnepsége. Helye: a Bevétel Ellenőrzési Igazgatóság konferenciaterme. Július 12-én, szombaton 11 órakor kezdődik a Tisztavatás a Nyugati pályaudvar kormányzati váróterem előtti téren.

Nyugdíjasok vendéglátása. Hagyomány, hogy a füzesabonyi állomásfőnökség Baross Gábor szocialista brigádja kétévenként vendégül látja a forgalmi szolgálatból nyugállományba vonult vasutasokat. A közelmúltban a helyi szociális létesítmény éttermében rendeztek ilyen találkozót. Az idős vasutasokat Tiszavölgyi Gyula forgalmi szolgálattevő tájékoztatta az állomáson folyó fejlesztési munkákról, illetve a vasút általános helyzetéről.

Kommunista műszak. Kommunista műszakot szerveztek Aszódon a II. főpályamesteri szakasz szocialista brigádjai május végén. Az állomás I. számú vágányán kicseréltek 288 méter sínt, s ezzel biztosították a saruzás feltételeit. A műszakért járó bért szociális célokra kívánják fordítani.

Előadás. Tapolcán a Hazafias Népfront és az MSZBT helyi szervezete előadást szervezett a Bakonyi Bauxitbánya Munkás Művelődési Házában. Az előadó Vladimir Stefanov, a Moszkvai Rádió képviselője volt, aki az SZKP aktuális külés belpolitikai munkáját ismertette, illetve a Szovjetunió békepolitikájáról beszélt. A magyar nyelven tartott előadásnak nagy sikere volt.

Kirándulás. A miskolci vasutas veteránok klubja június 4-én kirándulást szervezett a Bükk-hegységbe. A Szalajkavölgyi kisvasúttal utaztak az erdei múzeumhoz, majd Eger látnivalóit csodálták meg.

Baleset-elhárítási gyakorlat. A Kecskeméthez közeli Helvécia község egyik vasúti átjárójában a közelmúltban nagyszabású baleset-elhárítási gyakorlatot rendeztek a Bács-Kiskun Megyei Tűzoltóparancsnokság, a MÁV, a Volán 9-es Számú vállalat, valamint az egészségügyi intézmények részvételével. Egy autóbusz és egy tolató vasúti szerelvény összeütközését rendezték meg a gyakorlaton.

Véradónap Miskolcon. Már az év elejétől többször is mozgósította véradásra a miskolci járműjavító vasutasait Lévay Ernőné, a helyi vöröskeresztes alapszervezet titkára. Munkájának eredményeként a legutóbb tartott véradáson az üzem dolgozóinak közel egynegyede jelent meg többnyire a 30 éven aluliak közül. Háromszáz vasutas összesen 109 liter vért adott.

Író-olvasó találkozó. A balassagyarmati vasutasok Madách Imre könyvtára író-olvasó találkozót szervezett az ünepi könyvhét keretében. A könyvtár vendége Asperján György, József Attila- és SZOT-díjas író volt.

Felújított állomások. A Budapest—Hegyeshalom közötti vasúti fővonal korszerűsítése keretében a budapesti igazgatóság győri üzemfőnökségének területén befejeződött a kis- és a középállomások rekonstrukciója. Nagyszentjános és Hegyeshalom között hét állomást újítottak fel.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest VII. kerületben levő egyszobás komfortos, tanácsi lakásomat legalább kétszobás rákospalotai kertes MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-71/181-es telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, az állomástól öt percre található két és félszobás MÁV-bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 143-119-es telefonszámon (Szabó lakás).

Elcserélném a Városligetnél levő, 25 négyzetméteres szoba-konyhás, földszintes tanácsi lakásomat másfél szobásra vagy hasonló komfortosra Budapesten. Lehet MÁV-bérlakás is. Érdeklődni a 172-252 városi vagy a 15-27-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném tapolcai, két szoba összkomfortos, telefonos, tanácsi bérlakásomat hasonló veszprémire. Érdeklődni lehet 7—15 óráig a 07-81-17/7 melléken.

Elcserélném Kőbánya-felső pályaudvaron levő kertes 120 négyzetméteres komfortos, MÁV-bérlakásomat két másfél szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Nagy József nyugd. 1102 Budapest, Kőbánya-felső pályaudvar, főnöki lakás.

Elcserélném Záhony, Alkotmány út 13. sz. alatti, kertes, két és fél szobás, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén levő kétszobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Legény Endréné.

Elcserélném nagyméretű, másfél szobás, kertes, családi ház jellegű MÁV-bérlakásom kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 333-799-es telefonszámon (Horváth).

Elcserélném nagykanizsai, 47 négyzetméteres, gázfűtéses, IV. emeleti, másfél szoba plusz étkezőfülkés, telefonos tanácsi lakásomat hasonló adottságú budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a nagykanizsai 12-594-es telefonszámon.

Elcserélném 47 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, Budapest, Rákos úton levő MÁV-bérlakásomat bármilyen kétszobásra. Rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni munkaidőben a 174-407 vagy a 14-85-ös telefonszámon.

Elcserélném budapesti, két szoba, komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy szoba, komfortos, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Csizmazia Józsefné, Budapest X. kerület, Keresztúri őrház.

Elcserélnénk kispesti, 140 négyzetméteres, kétlakásos — öt szoba, két konyha — összkomfortos, telefonos családi házunkat (100 négyszögöles telkes, melléképületekkel) két szoba hallos, összkomfortos, telefonos öröklakásra vagy családi házra. Érdeklődni lehet a 274-412-es telefonszámon.

Elcserélném Pestlőrinc. Kavicsbánya állomáson levő két szoba, komfortos, kertes MÁV szolgálati lakásom budapesti két szoba, komfortos tanácsi lakásra, szolgálati lakásra jogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Rózsavölgyi Zoltán, 577-907 telefonszámon, napközben.

Budapest X. ker. központjában, a Pataki István Művelődési Központ közelében zöldövezeti, déli fekvésű, 56 négyzetméter alapterületű, két szoba, összkomfortos, távfűtéses, hívóliftes, telefonos OTP szövetkezeti lakás készpénzért, tehermentesen eladó. Érdeklődni lehet este és délelőtt a 274-783 telefonszámon. Levélcím: Hollós Árpádné Budapest 62. 1399 Postafiók 616.

Elcserélném budapesti másfél szoba összkomfortos, telefonos, belvároshoz közeli lakótelepen levő tanácsi lakásomat, lehetőleg telefonos, jó állapotban lévő budapesti nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-85-ös üzemi, vagy a 220-660/291 városi telefonon, Nagyné.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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 96—3573. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1986. JÚLIUS 9.



Június 26-án (a központi vezetőségi ülés után) dr. Bajusz Rezső, a MÁV Vezérigazgatója, és Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára ünnepélyes külsőségek között aláírták a MÁV kollektív szerződést

A központi vezetőség napirendjén
a MÁV kollektív szerződés

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége június 26-án, *Gyócsi Jenő* elnökletével ülést tartott. A testület *dr. Bajusz Rezsőnek*, a MÁV vezérigazgatójának előterjesztésében megvitatta a kollektív szerződés 1981—1985. évi végrehajtásáról, a szociális terv teljesítéséről és a munkavédelemről szóló beszámolót, illetve az 1986—1990-ig készült új kollektív szerződés tervezetét. Szakszervezetünk elnöksége június 24-i ülésén vitatta meg és fogadta el az új kollektív szerződés tervezetét, és azt elfogadásra a központi vezetőség elé terjesztette. Az elnökség jóváhagyta a vasutasnapra adományozható MÁV Kiváló Brigádja és a Kiváló Szolgálati Főnökség kitüntetéseket is. *(A kitüntetett brigádok és szolgálati főnökségek névsorát lapunk 3. oldalán közöljük.)*

A központi vezetőség a három témát összevont napirendként tárgyalta. Az előterjesztett vaskos dokumentumokhoz — a szakszervezet titkárságának megbízásából — *dr. Halász György*, a jogi iroda vezetője fűzött szóbeli kiegészítőt.

Bevezetőjében elmondotta, hogy az év elején megtartott alapszervezeti bizalmitestületi üléseket magasfokú aktivitás, az anyagi lehetőségeket figyelembe véve pedig mértéktartás jellemezte. Ugyanakkor sokan bírálták a munkaszervezés, a foglalkoztatás fogyatékosságait, az anyagi ösztönzőrendszer hiányosságait és a munkafegyelem lazaságait.

A bizalmitestületi ülések vitáin a dolgozók több száz javaslatot, észrevételt tettek, amelyeket az intézőbizottságok összesítettek. Véleményüket, elemzésüket szakszervezetünk központjába küldték. Segítette a munkát a különböző réteg- és szakbizottságok állásfoglalása is.

A továbbiakban elmondotta, hogy a vasutasokat foglalkoztató számos kérdésben sikerült előbbre lépni. Így például a fordulószolgálatosok és az utazók — mozdonyvezetők, jegyvizsgálók — pihenőnapjának szabályozásában, az utazással töltött idő díjazásában. *Az éjjeli pótlékot egységesen 30 százalékkal, az építőipari különélési pótlékot átlagosan a duplájára emelik. Ugyancsak emelik az ügyeleti díjat és az utazók teljesítménydíjazását.* Bővítik a veszélyességi és nyelvtudási pótlékra jogosultak körét.

A CSM közlekedéssel kapcsolatban apparátusunk javasolta, hogy továbbra is 12 óra legyen az egy szolgálatban tölthető időnek a felső határa. A viták során azonban az érdekelt dolgozók többsége, valamint a mozdonyvezetők rétegbizottsága nem ellenezte, *hogy 12-ről 14 órára emeljék, azzal a kitétellel, hogy ezt mindenütt a helyi bizalmitestület döntse el.*

A munkahelyi testületi vitákon olyan javaslatok is elhangzottak, amelyeket anyagi fedezet hiányában ma még nem lehet megvalósítani. *A szakszervezet úgy foglalt állást, hogy a közeljövőben szükségesnek tartja a nagyobb vidéki csomópontok anyagi ösztönzési rendszerének, továbbá a készenléti díjazások felülvizsgálatát.* A viták során ugyanis a vidéki igazgatóságok dolgozói egyöntetűen sérelmezték a budapesti pályaudvarok túlzott kiemelését. Ugyancsak indokolt a különböző teljesítménybérek legfontosabb szabályainak felvétele a kollektív szerződésbe, legkésőbb a jövő évi módosításig. Ez vonatkozik a kollektív szerződés részét képező munkaruha-szabályzat átfogó felülvizsgálatára és a villamosfelsővezeték-szerelők veszélyességi pótlékára is.

A prémiummal, jutalommal kapcsolatban sokan azt kifogásolták, hogy túlzott a központilag osztható jutalmak aránya, illetve indokolatlan a jutalmazási keretek különböző jogcímek szerinti felaprózása. A vita alapján úgy értékelték, hogy a most elfogadásra javasolt tervezet csak első lépés ahhoz, hogy ez a fontos kérdés a jövőben demokratikusabb módon fogalmazódjon meg. Ehhez a jelenlegi gyakorlat alaposabb elemzése szükséges. Az egészet majd az anyagi ösztönzés komplex rendszerének részeként, azzal összhangban kell vizsgálni.

Dr. Halász György befejezésül hangsúlyozta, *hogy az elnökség értékelése szerint az új kollektív szerződéstervezet — a MÁV jelenlegi helyzetét figyelembe véve is — kielégíti a vasutasok, mint munkavállalók legfontosabb igényeit, és jól szolgálhatja a munkáltató érdekeit is.* A fontosabb javaslatok megvalósításának lehetőségét vizsgálják. Azokat az előterjesztett határozati javaslat tartalmazza.

A vitában tizenketten szóltak fel, s mondtak véleményt az előterjesztett dokumentumokkal kapcsolatban. Kovács János, a vezérigazgatóság katonai főosztályának helyettes vezetője például arról beszélt, hogy az új kollektív szerződéstervezet jól tükrözi a vasutasok és a MÁV érdekeit, de csak akkor töltheti be igazán jól funkcióját, ha a szolgálati helyeken is többet tesznek a gazdálkodás javítása érdekében. A szolgálati főnökségeken még mindig nem kielégítő a munkaszervezés, a hatékonyabb munkára való törekvés. A központi elképzelések megvalósításához a szakszervezeti bizottságoknak is több segítséget kell adni. A helyi tartalékok feltárását tekintse mindenki kötelességének.

Verba Ferenc, a záhonyi üzemigazgatóság intézőbizottságának titkára a szociális tervek megvalósításának fontossá-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Visszaesett a belföldi és a tranzitforgalom
A vasút 9,5 millió tonna árut szállított júniusban

Júniusban, az export kivételével elmaradt a félév végi hajrá. A vasút közepes szállítási igények mellett, *csak 9,5 millió tonna árut szállított.* Ez a tavaly júniusinál, valamint a tervezettnél is közel félmillió tonnával kevesebb. A vártnál nagyobb volt a lemaradás a belföldi áruszállításban, mely elsősorban diszpozícióhiányra, esetenként a rakodásokhoz szükséges üres kocsik hiányára vezethető vissza.

A megélénkült exportforgalomban a kiviteli áruk mennyisége 112 százaléka volt a tervezettnek. Esetenként az exportszállítások zavartalan lebonyolítását kedvezőtlenül befolyásolta az üres kocsik hiánya.

A vasúti importforgalmat jellemző, hosszabb idő óta érvényesülő, kedvező tendencia kissé csökkent júniusban. Az országba vasúton érkezett áruk mennyisége csak 95 százaléka volt a bázis-, illetve a tervezett szintnek.

Továbbra is igen alacsony, *mindössze 85 százalékos volt a vasúti tranzit áruforgalom.* Az árutonnakilométer-teljesítmény 97 százalékosan alakult.

A vasút júniusi áruszállítással kapcsolatos műszaki-gazdasági mutatói nagyrészt kedvezőek voltak. Megfelelő volt a vasúti teherkocsik térbeni kihasználása, a statikus terhelés, az elmúlt év júniusához képest csökkent a gépre várás eseteinek, valamint a vonatfeloszlatások száma. Ennek ellenére az elegymozgás jelentősen lelassult, a kocsiforduló-idő 5-8 százalékkal emelkedett. Ez is közrejátszott abban, hogy a vasút a rakodásokhoz szükséges üres kocsimennyiséget nem tudta minden esetben biztosítani.

A vasúti személyszállítás valamivel kedvezőbb képet mutat. Júniusban az elszállított *18 millió 800 ezer utas* 99 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

Győrben megalakult a KTE helyi tagcsoportja

A győri körzeti üzemfőnökségen június 26-án megalakították a Közlekedés Tudományi Egyesület helyi tagcsoportját. Az új szervezetnek jelenleg negyven tagja van, amely a három fő szakszolgálatnak (a forgalomnak, a vontatásnak és a pályafenntartásnak) műszaki témáival foglalkozik.

Szabó András üzemfőnök, a KTE megválasztott elnöke a szervezet terveiről elmondta, hogy a tagcsoport életrehívásával régi, jogos kívánsága teljesült a KÜF területén dolgozó műszaki gárdának. Az üzemfőnökség és a hozzá tartozó hegyeshalmi határállomás ugyanis gyakran speciális feladatok megoldása elé állítja a szakembereket.

A szervezet idei célja ezért, az hogy alaposan megismerjék és kidolgozzák a számítógépes információs rendszert. A továbbiakban pedig kéthavonként szándékoznak szakcsoportülést tartani, amelyre magas képzettségű szakelőadókat hívnak meg mindhárom szakszolgálat területéről.

(séra)

A vasutasnap alkalmából

Kitüntetett vasúti munkahelyek

A MÁV területén mintegy 150 szolgálati főnökség (versenyző egység) vesz részt a különböző szintű elismerésekért folyó munkaversenyben. Ebben az évben — a korábbiaktól eltérően — a kitüntető címek odaítélése három formában történik.

1. A miniszteri (és ennél magasabb) szintű kitüntetéseket Május 1. alkalmából adták át.

2. A vezérigazgatói *„Kiváló"* és *„Élenjáró"* kitüntetések döntő többsége — a szolgálati főnökségek szakmai-politikai vetélkedőjének eredménye alapján — a 36. vasutasnap alkalmából kerül átadásra.

3. A 109 280/1985. sz. vezérigazgatói utasítás értelmében azok a szolgálati főnökségek, melyek a vetélkedőn nem vesznek részt (központi hivatalok, intézmények), a „hagyományos" módon, a Munkaverseny Szabályzat előírásai szerint pályáznak a vezérigazgatói szintű kitüntetésekre.

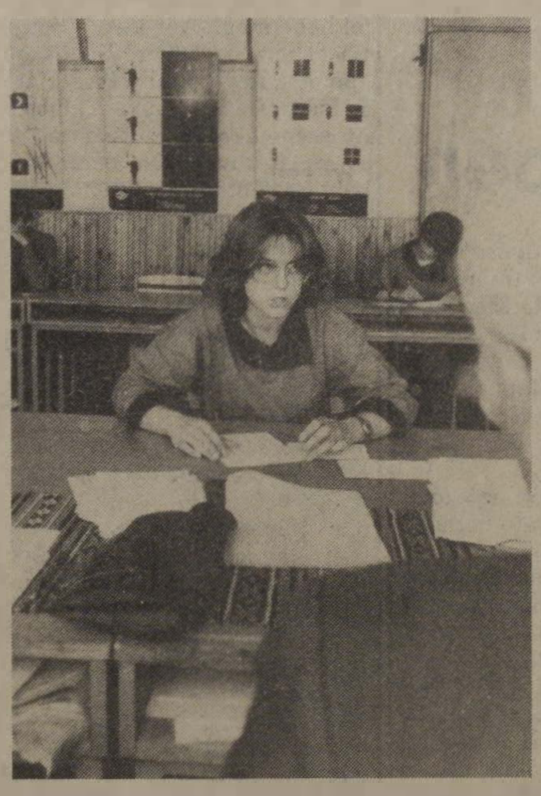
A Központi Hivatalok és Intézmények közül tíz versenyző egység nyújtotta be pályázatát. Közülük a vasutas-szakszervezet a Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti intéző-bizottságával egyetértésben a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete

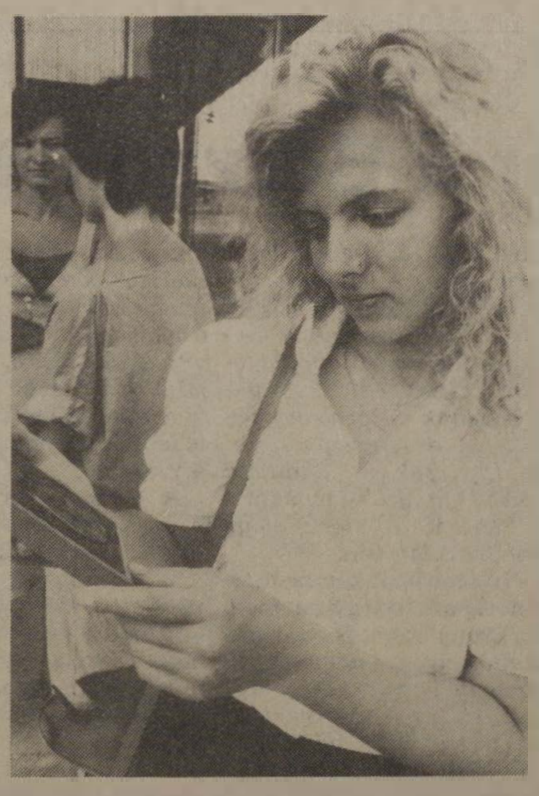
a MÁV Számítástechnikai Üzemet, a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóságot, és a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyező Egyesületét

Kiváló kitüntetésben részesítette.









A Mechwart András Ipari Szakközépiskolában is befejeződtek az érettségi vizsgák és a tanulók, mint képeinken is látható, izgatottan lapozgatják a bizonyítványt. Az idén 130 érettségiző közül 123-an tettek sikeres vizsgát. A legjobb tanulók jutalmat is kaptak a bizonyítványosztás napján. Kéki Csilla például — kiváló munkájáért — átvehette a Mechwart emlékérmet

(Hováth Zoltán felvételei)

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

Nyugállományba vonulásuk alkalmából, több évtizeden át végzett munkájuk elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Balogh Győző főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság, Bran József lakatos csoportvezetőt. Bp. Kelenföld KÜF., Bullás Sándor kocsiszolg. részlegvezetőt, Szeged KÜF., Fábján József kocsirendezőt, Dombóvár Üzemfőn., G. Harsányi Pál forg. szolgálattevőt, Miskolc KÜF., Kottász Jenő igazgatóhelyettest, Bp. MÁV Anyagell. Ig., Kulcsár József diszpécsert, Szombathely MÁV Jj. Ü., Szőllősi Miklós vonatvezetőt, Debrecen KÜF.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Füstös István fő-építésvezetőt, Bp. MÁV Magasép. Főn., Herbszt Márton lakatost, Bp. MÁV Balparti Bizt. ber. Fennt. Főn., Nagy József kocsirendezőt, Szombathely KÜF., Nyeste István gyáregységvezetőt, Miskolc MÁV Jj. Ü., Szabó Lajos művezetőt, Záhony Üzemig., Sztanek László lakatost, Dunakeszi Jj. Ü

A közlekedési miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Annus Mihály személyzeti és munkaügyi vezetőt, Szolnok Biz. ber. Fennt. Főn., Aszódi Sándorné ügyintézőt, Bp. Vasútig.. Behinya László pályamunkást, Miskolc Pft. Főn., Biró József tüzelő házhoz szállítót, Bp. Hámán Kató Szertárfőn., Czene József villamosmozdony-vezetőt, Hatvan KÜF., Farkas József villanyszer. csoportvezetőt, Székesfehérvár Jj. Ü., Fekete Ferenc pályamunkást, Sopron Pft. Főn., Fodor Kálmán anyaggazdálkodót, Szentes MÁV Ép. Főn., Dr. Gál György jogügyi vezetőt, Bp. MÁV Nyugdíj Ig., Kiss István tolatásvezetőt, Szentes KÜF., Klenczner János akkumulátor kezelőt, Püspökladány KÜF., Kovács Béla osztályvezetőt, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü., Kovács Illés termestert, Záhony MÁV Gépesített Rakodási Főn., Kovács László gazd. üzemfőnök-helyettest, Tapolca KÜF., Krasznai József személyzeti és munkaügyi vezetőt, Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn., Magyar István kocsivizsgálót, Székesfehérvár KÜF., Marton Péterné szakácsnőt, Bp. vasútig. napköziotthonos óvoda, Dr. Neuber Alajos főmunkatársat, MÁV Vezérig., Németh László vonatvezetőt, Szombathely KÜF., Réti Lajos kereskedelmi állomásfőnök-helyettest, Székesfehérvár KÜF., Simon Lajos gépkocsivezetőt, Bp. MÁV Ép. Géptelep Főn., Szigl Lajos osztályvezetőt, MÁV Északi Jj. Ü., Dr. Tanai Jenő jogügyi vezetőt, Bp. MÁV Beruházási Iroda, Topa István mozdonyvezető, Dunaújváros KÜF., Vajon Imre mozdonyvezetőt, Bp.—Ferencváros KÜF., Várady Károly csoportvezetőt, Pécs Vasútig., Zoltán Gábor kovácsot, Bp. MÁV Ép. Főn.

Miniszteri Dicséretben

részesítette: Bodnár Endréné vezető asszisztenst, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int., Fidrus Jánosné ügyintézőt, Bp. Vasútig., Horváth Imre vontatási munkást, Debrecen KÜF., Juhász András pályamunkást, Sátoraljaújhely Pft. Főn., Kaposvári Lajos művezetőt, Landler Jenő MÁV Jj. Ü., Kiss Sándor állomásfőnököt, Békéscsaba KÜF., Kisházi József mozdonyvezetőt, Békéscsaba KÜF., Kránicz János pályamunkást, Dombóvár MÁV Ép. Főn., Molnár Gábor villamosmozdony-vezetőt, Bp.—Keleti Üzemfőn., Nagy Lajos főépítésvezetőt, Szombathely MÁV Ép. és Hídfennt. Főn., Németh Álmos karbantartó villanyszerelőt, MÁV Északi Jj. Ü., Oláh Lajos segédvezénylőt, Záhony Üzemig., Szabó Balázs mozdonyirányító csoportvezetőt, Miskolc Vasútig. Üzemirányító Közp., Sztankó Fülöp tolatásvezetőt. Pécs KÜF., Veress György anyaggazdálkodási vezetőt, Debrecen Pft. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséretben

részesítette: Árva János belsőellenőrt, Szeged MÁV Bizt. ber. Fennt. Főn., Bakány Lászlóné ügyintézőt, MÁV Vezérigazgatóság, Birke József váltókezelőt, Záhony Üzemig., Boda József jegyvizsgálót, Bp.—Keleti Üzemfőn., Bugyi János kazánfűtőt, Bp.—Ferencváros KÜF., dr. Családi Ferencné könyvelőt, Debrecen MÁV Ép. Főn., Csernyák Ferenc kocsirendezőt, MÁV Nyugati KÜF., Földi Istvánné takarítónőt, Záhony Üzemig., Gál elemér csoportvezetőt, Szombathely Számviteli Főn., Gilvácsi György ügyintézőt, MÁV Vezérigazgatóság, Gosztonyi Ferenc mozdonyvezetőt, Sopron Vont. Főn., Gyöngyösi György hegesztőt, Miskolc Bizt. ber. Fennt. Főn., Horváth János kocsilakatos csoportvezetőt, Veszprém KÜF., Karalyos Károly munkavezetőt, Kisújszállás Pft. Főn., Kemény István ultrahangos anyagvizsgálót, Debrecen MÁV Jj. Ü., Kovács Géza ügyintézőt, Bp. Vasútig., Kurucz Lászlóné adatellenőrt, Bp. MÁV Számítástechn. Ü., Loósz Etel személypénztárost, Komárom KÜF., Maros Jenő állomásfőnök-helyettest, Pécs KÜF., Medgyes Józsefné utókalkulátort, Szolnok MÁV Jj. Ü., Miklós István tolatásvezetőt, Gyékényes Üzemfőn., Nagy Gyula járműszerelő lakatost, Dunakeszi MÁV Jj. Ü., Nagy László anyagkezelőt, Bp. MÁV Szak- és Szer. ip. Főn., Novák Béla munkavezetőt, Pécs Pft. Főn., Papp Istvánné anyaggazdálkodót, Debrecen KÜF., Páger László vonalgondozót, Békéscsaba Pft. Főn., Pintér Imre felépítménykarbantartó géplánc-ellenőrt, Bp. MÁV Közp. Felépítm. vizsg. Főn., Povraznyik Olga távírókezelőt, Rákosrendező KÜF., Sárosi Józsefné hivatalsegédet, Békéscsaba KÜF., Semjén Nándorné személypénztárost, Bp.—Keleti Üzemfőn., Somodi Imre gépkezelőt, MÁV Északi Jj. Ü, Süveges László vonalgondozót, Miskolc Pft. Főn., Szántó Sándor vonatfékezőt, Mátészalka KÜF., Tizedes Ferenc váltókezelőt, Szerencs KÜF., Tóth Sándor műszerészt, Debrecen Bizt. ber. Fennt. Főn., Törökgyörgy Ernő kereskedelmi állomásfőnök-helyettest, Szegedi KÜF., Urbán Balázs villanyszerelőt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü., Vadász Lajos járműszerelőt, Bp. MÁV Ép. Géptelep Főn,. Veres Barnabásné állóeszköz-gazdálkodót, Miskolc Számviteli Főn,. Vészics Illésné raktárkezelőt, Dunaújváros Szertárfőn.

Nemzetközi kapcsolataink

Szakszervezeti vezetők Egyiptomból



Az egyiptomi vasutas szakszervezeti delegációt szakszervezetünk székházában fogadta Koszorus Ferenc főtitkár

(Óvári Árpád felvétele)

Szakszervezetünk kétoldalú kapcsolatai újabb színfolttal gazdagodtak. Több mint másfél évtizedes szünet után háromtagú egyiptomi vasutas-szakszervezeti delegáció lágotatott hazánkba *Mahmoud Atito* elnök vezetésével. A delegáció széles körű érdeklődést tanúsított a magyar államvasutak és szakszervezetünk tevékenysége iránt. A gazdag program keretében vendégeink látogatást tettek többek között a szegedi és a szombathelyi területi intézőbizottságnál, a Déli és a Keleti pályaudvaron, a Dunakeszi járműjavítóban, a Mechwart Szakközépiskolában és az Üttörővasúton.

Az Egyiptomi Vasutasok Szakszervezetének küldöttségét fogadta *Koszorus Ferenc* főtitkár. A megbeszélésen kölcsönösen tájékoztatták egymást a két ország szakszervezeti mozgalmának időszerű kérdéseiről és megoldásra váró feladatokról.

Nyugdíjas vasutasok a Fradiban

Változatos programok, élénk klubélet

Palotás Józsefné, a ferencvárosi vasutas művelődési központ népművelője a múlt év második felében gondolt egy merészet, s készített egy kérdőívet, amelyen a klubtagokat arról faggatta, hogyan lehetne színesíteni a programokat, mivel tudnák gazdagabbá, élménydúsabbá tenni a szürke foglalkozásokat. *A válaszok még a legoptimistábbakat is meglepték.* Azt kérték, hogy legyenek külső — művelődési házon kívüli — foglalkozások, legalább havonta egy alkalommal. Ők pedig diafilmes útibeszámolók megtartását vállalták.

— Tavaly novemberben voltunk először külső foglalkozáson — sorolja a változatos programot a népművelő. — A Bajor Gizi emlékkiállítást néztük meg és a Budai Várat. Ebben az évben szerepelt a pesti ismerkedési kirándulásokban a Parlament, a Planetárium, a Közlekedési Múzeum és a jó idő beköszöntével a Gellért-hegyi séta.

A kérdőívekből az is kiderült, hogy az egészséges életmód titkai és feltételei is érdeklik az idős embereket. *Ebben az évben többször hallgattak előadást a mozgás, a helyes táplálkozás fontosságáról.* A művelődési központ munkatársai még arra is gondoltak a szervezés során, hogy a körzetekben lévő orvosokat hívták meg előadóknak, akikhez a nyugdíjasok maguk is kezelésre járnak.

Anyagi helyzetükről sem feledkeztek meg, ezért a Patyolattal együttműködve, rendszeresen alkalmi kiárusítást szervezenek konfekció árukból, ágyneműből, sport-, és tréningruházatból. A legújabb szolgáltatás pedig az Alkalmi Áruk Aruháza által biztosított műszaki cikkek olcsóbb kínálata ház körüli hobby és barkács célokra.

— Az önálló nyugdíjas szakszervezeti bizottság 400 taggal dolgozik, s ennek mintegy negyede rendszeres kapcsolatot tart velünk és nincs olyan rendezvény, melyen ne lennének 40—50-en — mondja alig hallhatóan, mint aki ezt kevésnek tartja.

Zsoldos Barnabás

Születésnapi ajándék

Úttörőtábor a Börzsönyben

A negyvenedik születésnapját ünneplő úttörőmozgalmat, a gyerekeket, az úttörővezetőket június 2-án köszöntöttük országszerte. A születésnap mindig boldogság, hisz nagyon jó érzés örömet adni, és kapni. Különösen akkor, ha gyermekeket ajándékozhatunk meg.

E jeles évfordulót Dunakeszi kisdobosai, úttörői számára a város üzemei széles körű társadalmi összefogás révén egy úttörőtáborral tették még maradandóbbá. Szobon, a Börzsöny lábánál felépített táborba érkező diákok első csoportját a járműjavítósok „ajándékkosarában" két faház várta.

A vasutas kollektíva születésnapi meglepetése volt még az is, hogy a velük több évtizede dicséretesen együttműködő Dunakeszi 3. sz. Általános Iskola pajtásai számára úttörőszobát alakítottak ki egy pincehelyiségből.

Horváthné Szentléleki Katalin, az iskola úttörőcsapatának vezetője kalauzol végig az iskola alagsorában. A labirintus végét jelentő hatalmas lemezajtó zárjának kattintása után szemünk elé tárul az úttörők legújabb birodalma.

— *Iskolánk meglehetősen zsúfolt, tanteremgondokkal küzd. Így csak itt találtunk szabad helyiséget* — mondja a fiatal tanárnő —, *igaz, hogy használhatatlan volt.*

— Ez a mostani kép nem arról tanúskodik — jegyzem meg.

— *Bizony, nem. S ez a járműjavító üzem dolgozóinak köszönhető,* hogy a rideg helyiséget barátságos gyermekkuckóvá varázsolták. A villanyszereléstől kezdve a falak burkolatának kialakításáig mindent ők csináltak társadalmi munkában.

Hogy mennyire nem csak alkalomszerű kapcsolatról van szó, annak ékes bizonysága az évente ismétlődő közös sátortáborokat demonstráló zászlók, emléktárgyak bemutatója. A rajok zászlóinak, az úttörőeskü, a fanfárok, s a színes úttörőéletet bemutató tablók társaságában a főhelyen található a járműjavító munkájáról, életéről készült összeállítás. S megtalálható az iskola énekkarának üzemi fellépéseit nyomon követő képsorozat is.

A boldog úttörők szószólója most is, mint az avató ünnepségen is, *Bordás Adrienn.*

— *Mindig segítettek bennünket a járműjavítós bácsik* — mondja kerekre nyíló szemmel az iskola egyik legjobb tanulója —, *de ez az úttörőszoba legszebb álmainkat is felülmúlja.* Itt 35—40-en is kényelmesen tarthatjuk az őrsi foglalkozásokat, készülhetünk a KISZ-es életre a vasutas fiatalok segítségével. Én most fejeztem be a 8 általánost, de ifivezetőként is boldogan jövök vissza egykori pajtásaimhoz, akik mindennap élvezhetik ennek a szép úttörőszobának a melegét.

Vetési Imre

Huszonöt éves a Curtici CFR—MÁV közös határállomás

Kettős ünnepség színhelye volt június 16-án Lőkösházán a községi művelődési ház: egyrészt méltatták a Curtici CFR—MÁV közös határállomás megnyitásának 25. évfordulóját, másrészt az itt dolgozó MÁV-képviselet és Lőkösháza határállomás kollektívája részére ez alkalommal adták át a közlekedési miniszter és a Vasutasok Szakszervezete által adományozott *Nemzetközi munkaverseny Élenjáró Határállomása* oklevél kitüntetést.

Az ünnepségen *Ikládi Imre* MÁV-képviselő ismertette a VI. ötéves tervidőszakban elért eredményeket, a határforgalmi verseny alakulását, majd *Lovász Lázár* igazgató méltatta az elmúlt 25 év történetét, a határállomás dolgozóinak munkáját.

Lovász Lázár ünnepi beszédében többek között elmondotta, hogy az 1960-as évekre a két ország közötti, illetve azon áthidaló tranzitforgalom oly mértékben megnövekedett, hogy Lőkösháza és Curtici állomásokon a külön-külön végzett átadási-átvételi munka időigényessége akadályozójává vált a gyors, a fuvarozási határidőn belüli szállítások végrehajtásának. Az átbocsátóképesség növelése érdekében döntött úgy a két ország kormánya, hogy Curticin közös határállomást létesítenek. A személy- és áruforgalom a hatvanas évek második felére ugrásszerűen megnövekedett, majd a megvalósult fejlesztések hatására még tovább növekedett, illetve nőtt az állomás átbocsátóképessége. Az elmúlt negyedszázad alatt Curticin új fogadó és rendező pályaudvart alakítottak ki, gurítódomb épült, villamos vontatást vezettek be, központi fékpróbaberendezést helyeztek üzembe, bővítették a kocsijavító-műhelyt, a határforgalmi információs rendszer bevezetésével pontos kocsinyilvántartásra, leszámolásra nyílt lehetőség, két éve pedig az új szociális épület átadásával nagymértékben javult dolgozóink szociális helyzete.

A határállomás dolgozói 1969-ben kötötték meg az *Együttműködési munkaverseny szerződést* — amely a legutóbbi években korszerűsödött. E speciális versenyforma jelenleg a vonat- és kocsiforgalom alakulására. a géptartózkodásra, az elszállított árumennyiség alakulására, az irányvonatok jobb kihasználására, a menetrendszerűségre, a kocsitartózkodási idők csökkentésére, és a technológiai idők betartására terjed ki, amit rendszeresen értékelnek. Az elért eredmények alapján érdemelték ki most a KGST-tagországok szakszervezetei által a nemzetközi munkaversenyben élenjáró kollektívák elismerésére alapított kitüntetést, melyet *Lovász Lázár* igazgató és *Baranyi István,* a területi intézőbizottság tagja adott át. Ez alkalommal a határállomás *Május 1.* szocialista brigádját, vezetője *Csik Béla,* a Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Szocialista Brigádja és a velejáró MÁV Kiváló Brigádja címmel tüntették ki. Megjutalmazták a munkában kitűnt dolgozókat is: Kiváló Munkáért kitüntetést *Gál Ottó* kocsivizsgáló csoportvezető, miniszteri dicséretet *Hegedűs Sándor,* a kocsiműszak vezetője és *Németh Gyula* vezető KTG-tiszt, a Nemzetközi munkaverseny Élenjáró Dolgozója kitüntetést *Hernádi Zoltán* konténerirányító, vezérigazgatói dicséretet *Kotroczó Gergely* vámkezelő és *Tóth Mihály* kocsiintéző kapott. Igazgatói dicséretben öten részesültek.

G. J.

Legyünk házigazdák

Oktató-nevelő film — vasutasoknak

A közelmúltban elkészült a *Legyünk házigazdák* című oktató-nevelő film. Akik látták már, olykor-olykor mosolyogtak, hogy ilyen tiszta vonataink vannak, ilyen gondozott, hangulatos állomásaink találhatók, s ilyen udvarias jegyvizsgálók a vonatok házigazdái. Sajnos sok esetben nem így van. Saját tapasztalatból mindenkinek van jó és rossz emléke. S itt nem tudom kikerülni a film hangulatát. A kellemes zene, a hazai tájak varázsa, a keretjáték — mely bemutatja egy család vonatozását — már-már dokumentumfilmmé teszi ezt az alkotást. Ez a film a pozitívumokat szemlélteti, a szépet, az udvarias magatartást, mert ez a feladata, mint általában az oktató-nevelő filmeknek. S higgyék el, a filmben szereplő állomásokat: a Déli, a Keleti és a Nyugati pályaudvart, vagy Sárospatakot, Balatonfüredet stb. nem kellett a forgatás idejére órák hosszat takarítani, szépítgetni. Akár most is készülhetne ott felvétel. A vonaton is találkoztam már szépen öltözött jegyvizsgálóval, aki segítette a fel-, és leszállást, sőt még az állomások neveit is közölte az utazóközönséggel.

A film mondanivalója ráébreszt egy tényre: *valamikor ez így volt, ez volt az általános.* S miért ne lehetne ez most is így? Csak rajtunk múlik. Azokon, akik naponta találkoznak az utasokkal.

A Legyünk házigazdák című film szakmai körökben eddig nagy sikert aratott. Nem véletlenül. Hiszen a szakanyagírók *Fülöp Lajos* és *Szabó Béla* jó ismerősei a vasúti személyszállításnak. Egyrészt munkaterületük, másrészt pedig élethivatásuk, szakértelmük miatt. Érdemes megemlíteni a film rendezőjét, *Korompai Mártont* és az operatőrt *Szitányi Lászlót,* akik „öreg rókáknak" számítanak már vasúti szakmai filmek készítőjeként. Most is, mint mindig, a rendezői elképzelésekkel és a különleges kameraállásokkal látványosan mutatják be a vasúti munkafázisokat, a hazai tájakat.

Kavalecz Imre

Ülést tartott a központi bizottság

(Folytatás az 1. oldalról.)

gáról beszélt. A tervet a jelenlegi gazdasági helyzetben reálisnak tartja. Ugyanakkor rámutatott: a szakszervezeti bizottságoknak jobban kell törődni a közművelődés és a tömegsport megszerettetésével.

Marton György, a miskolci körzeti üzemfőnökség szb-titkára arra hívta fel a figyelmet, hogy a jövőben foglalkozni kell majd a karbantartók, a segélykocsi-készenlét dolgozóinak és a raktári munkásoknak a bérfejlesztési lehetőségeivel is, mert különben a vasút elveszíti a legjobb szakembereket.

A hozzászólók közül többen még kisebb módosításokat, finomításokat javasoltak a kollektív szerződés tervezet szövegében, de azt valamennyien, összeségében pozitívan értékelték. A szociális terv teljesítéséről és a munkavédelemről szóló beszámolót is reálisnak tartották.

Pásku Jenő osztályvezető arra hívta fel a testület figyelmét, hogy ebben az évben *növekedett a halálos és csonkulásos balesetek száma,* ezért a jövőben a szakszervezetnek is szigorúbban kell ellenőrizni a munkavédelmi előírások betartását, a munkakörülmények biztonságát.

A javaslatokra, észrevételekre dr. Bajusz Rezső vezérigazgató válaszolt, majd a központi vezetőség elfogadta a MÁV kollektív szerződés 1986—1990 évre szóló tervezetét, a határozati javaslattal együtt, és felhatalmazta *Koszorus Ferenc* főtitkárt annak aláírására.

Felmentés — kinevezés



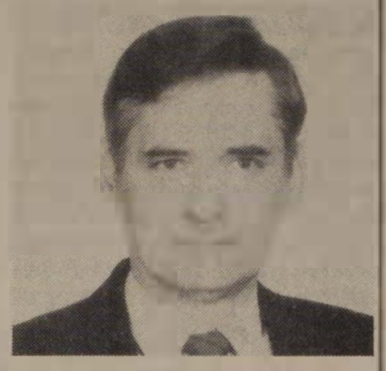
Július 1-jén *Urbán Lajos,* közlekedési miniszter nyugállományba vonulása miatt, érdemeinek elismerése mellett felmentette vezérigazgatói beosztásából *dr. Bajusz Rezsőt,* és egyidejűleg *dr. Várszegi Gyula* műszaki vezérigazgató-helyettest a MÁV Vezérigazgatójává nevezte ki.

A kinevezésnél jelen volt *Koszorus Ferenc* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Iványi Pál* az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának helyettes vezetője, *Kurucz Tamás,* a VI. kerületi pártbizottság titkára.

*

Dr. Várszegi Gyula 1935-ben született. A mozgalmi munkába fiatalon kapcsolódott be, számos ifjúsági és pártfunkcióban tevékenykedett.

1954 és 1964 között az ÉPFU-nél különféle műszaki beosztásokban dolgozott. Ezt követően



pb-titkár, majd az MSZMP Budapesti Bizottsága munkatársa, 1972-től a Metró Közlekedésfejlesztési és Beruházási Vállalat igazgatója volt.

Közlekedési mérnök, elvégezte a politikai főiskolát és a Közgazdasági Egyetemen szerzett doktorátust.

A MÁV műszaki vezérigazgató-helyettesi beosztást 1985. március 15-étől töltötte be.

Kitüntetett szocialista brigádok

A szocialista brigádok szakmai, politikai vetélkedőjét májusban rendezték meg a szolgálati főnökségek. A végzett munka és a vetélkedő eredményeinek figyelembevételével ítélték oda az *Élenjáró,* illetve a *Kiváló Szocialista Brigád* elismeréseket. Ugyancsak a vetélkedő eredménye alapján állították össze azoknak a brigádoknak a névsorát, amelyek a vasutasnap alkalmából kapják meg a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetéseket. Ezeknek a kollektíváknak a száma 185. A *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* kitüntetést 15 ifjúsági brigád érdemelte ki.

A kitüntetett szocialista brigádok névsorát a vasút-igazgatóságok, illetve a szakszolgálatok megoszlásában ismertetjük.

A MÁV Kiváló Brigádja

kitüntetésben részesültek

Budapesti vasútigazgatóság:

Bp. Ferencváros KÜF *Széchenyi István, Harmónia, Mészáros Károly, Che Guevara;* Kelenföld KÜF *Petőfi Sándor;* Rákosrendező KÜF *Dobó Katalin, II. Rákóczi Ferenc, Károlyi Mihály;* Győr KÜF *Ganz Ábrahám, Széchenyi István;* Komárom KÜF *Zrínyi Miklós, Kandó Kálmán, Szabadság;* Nyugati KÜF *Barátság, Március 8., Széchenyi István;* Bp. Keleti Üzemfőn. *Bláthy Ottó, Gagarin, Kossuth;* Székesfehérvár KÜF *Szabadság, Kandó Kálmán;* Cegléd KÜF *Hámán Kató;* Balassagyarmat KÜF *Fürst Sándor;* Balparti Bizt. Fennt. Főn. *Madách Imre, Kandó Kálmán;* Jobbparti Bizt. Fennt. Főn. *Május 1., József Attila;* Bp. Ferencváros Pályafennt. Főn. *Kossa István,* Győr Pályafennt. Főn. *II. Rákóczi Ferenc,* Bp. Terézváros Pályafennt. Főn. *Gagarin;* Budapesti Épületfennt. Főn. *Petőfi Sándor* szocialista brigád.

Miskolci vasútigazgatóság:

Miskolc Pályafennt. Főn. *Április 4.,* Sátoraljaújhely Pályafennt. Főn. *Lenin;* Hatvan-Füzesabony Pályafennt. Főn. *Petőfi Sándor;* Hatvan-Salgótarján Pályafennt. Főn. *Lenin;* Miskolc Építési és Hídfennt. Főn. *József Attila;* Miskolc Bizt. Fennt. Főn. *MHSZ-Béke;* Miskolc Von. F. *Petőfi Sándor;* Hatvan Vill. Von. F. *Bláthy Ottó;* Miskolc KÜF *Ságvári Endre, Ho Si Minh, Május 1., Tyereskova;* Füzesabony KÜF *Rákóczi, Radnóti Miklós;* Hatvan KÜF *Makarenkó, Széchenyi István;* Szerencs KÜF *Petőfi Sándor:* Miskolc Szertárfőn. *Wesselényi;* Hatvan Szertárfőn. *Dugovics Titusz;* Sátoraljaújhely Szertárfőn. *Új Ernő;* Miskolc Ig. *Puskás Tivadar* szocialista brigád.

Debreceni vasútigazgatóság:

Szolnok KÜF *Damjanich, Tyereskova;* Püspökladány KÜF *Béke* (karbantartó), *Béke* (forg. végrehajtó); Debrecen KÜF *Rózsa Ferenc, Március 15.;* Debrecen Bizt. Fennt. Főn. *Kossuth Lajos* Nyíregyháza KÜF *Martos Flóra, Petőfi Sándor;* Mátészalka KÜF *Sallai Imre;* Szolnok Pályafennt. Főn. *Lenin;* Kisújszállás Pályafennt. Főn. *Vörös Hajnal;* Nyíregyháza Pályafennt. Főn. *Landler Jenő;* Mátészalka Pályafennt. Főn. *Dózsa György;* Debrecen Bizt. Fennt. Főn. *Péchy Mihály;* Ebes Vill. Von. F. *Bláty Ottó;* Debrecen Osztószert. *Baross Gábor;* Debrecen Ig. *Szárnyaskerék* és *dr. Csanádi György* szocialista brigád.

Szegedi vasútigazgatóság:

Békéscsaba Pályafennt. főn. *Dózsa;* Szeged Építési és Hídfennt. Főn. *November 7.; Szeged Ig. Osztószert. Szabadság;* Szeged Ig. *Delta;* Békéscsaba Vill. Von. F. *Landler Jenő, Lenin, Bebrits Lajos;* Kecskemét KÜF *Móra Ferenc;* Kiskunhalas KÜF *Béke, Jelky András;* Szeged KÜF *Béke, József Attila;* Szentes KÜF *Petőfi Sándor;* Vésztő KÜF *Barátság* szocialista brigád.

Pécsi vasútigazgatóság:

Kaposvár Pályafennt. Főn. *Kossuth Lajos;* Dunaújváros Pályafennt. Főn. *Zója;* Nagykanizsa Pályafennt. Főn. *Petőfi Sándor,* Pécs Pályafennt. Főn. *Előre;* Szekszárd Pályafennt. Főn. *II. Rákóczi Ferenc;* Kaposvár Építési és Hídfennt. Főn. *Petőfi Sándor;* Pécs Bizt. ber. Fennt. Főn. *Puskás Tivadar;* Dombóvár KÜF *Zrínyi Ilona, Fidel Castro;* Dunaújváros KÜF *Kun Béla;* Kaposvár KÜF *Baross Gábor, Fuvarosok;* Nagykanizsa KÜF *Marx Károly;* Pécs KÜF *Diesel Rudolf, Petőfi Sándor;* Dombóvár Osztószert. Főn. *Április 4.;* Nagykanizsa Szertárfőn. *Lenin* szocialista brigád.

Szombathelyi vasútigazgatóság:

Szombathely KÜF *Kandó Kálmán, Petőfi Sándor;* Celldömölk KÜF *Berzsenyi Dániel II., Kandó Kálmán;* Tapolca KÜF *Zalka Máté;* Veszprém KÜF *József Attila;* Zalaegerszeg KÜF *Kandó Kálmán;* Sopron Vont. Főn. *Knapp Gábor;* Pápa Pályafennt. Főn. *Dózsa György;* Sopron Pályafennt. Főn. *Radnóti Miklós;* Zalaegerszeg Pályafennt. Főn. *Fürst Sándor;* Tapolca Pályafennt. Főn. *Béke;* Szombathely Szertárfőn. *Lenin* szocialista brigád.

Záhonyi üzemigazgatóság:

Záhony GRF *Ságvári Endre, Ho Si Minh;* Záhony Vont. F. *Dobó István, Gagarin;* Záhony Szertárfőn. *Móricz Zsigmond;* Záhony Üzemig. *Radnóti Miklós, Jendrassik, Széchenyi István;* Záhony Pályafennt. Főn. *Váci Mihály;* Eperjeske állomás *Jókai Mór;* Záhony állomás *Sallai Imre* szocialista brigád.

Járműjavító üzemek:

Északi Járműjavító Ü. *Kandó Kálmán, Béke, Landler Jenő, Ernst Thälmann, Eötvös Lóránd;* Landler Jenő Járműjavító Ü. *Rudas László, Vásárhelyi Pál;* Dunakeszi Járműjavító Ü. *II. Rákóczi Ferenc, Váci Mihály, József Attila;* Szolnoki Járműjavító Ü. *Tisza Antal, Radnóti Miklós, Hámán Kató;* Debreceni Járműjavító Ü. *Március 21., November 7., MHSZ Műszaki, Alkotmány;* Miskolci Járműjavító Ü. *Dr. Münnich Ferenc, December 4.;* Szombathelyi Járműjavító Ü. *Tyitov, Baross Gábor, Fürst Sándor, Móricz Zsigmond, Haladás;* Székesfehérvár Járműjavító Ü. *Kilián György, Benke Ferenc, Vörösmarty;* Villamos Felsővez. Építési Főn. *Kandó Kálmán;* MÁV Gépészeti Technológiai Ü. *Petrik-Grittner* szocialista brigád.

Építési főnökségek:

Budapesti Építési Főn. *Lendület;* Miskolci Építési Főn. *Pollack Mihály, Jendrassik;* Debreceni Építési Főn. *Ady Endre;* Dombóvár Építési Főn. *Latinca Sándor;* Szentes Építési Főn. *Zalka Máté;* Celldömölk Építési Főn. *November 7.;* Szak- és Szerelőip. Főn. *Pataki István;* Hídépítési Főn. *Landler Jenő;* Építőgépjav. Ü. Jászkisér *Hámán Kató, Ady Endre;* Kitérőgyártó Ü *Április 4.;* Gépjavító Ü. *Zrínyi;* Magasépítési Főn. *Béke;* Építési Géptelep Főn. *Dózsa György, Alba Regia* szocialista brigád.

Hivatalok, intézmények és egyéb szolgálati helyek:

MÁV Tervező Int. *Barátság;* Közp. Helyelosztó és Inform. Közp. *Kállai Éva;* Bp. TBÉF Dominó, *Baross Gábor;* MÁV Számítástech. Ü. ESZR, Szombathely TBÉF *Delta;* Beruházási Iroda *Széchenyi István;* Északi Országos Osztószertár Főn. *Április 4.;* Rákos Országos Osztószert. Főn. *Műszaki* szocialista brigád; Dombóvár Fateli Főn. *Gyenis Antal;* MÁV Vezérigazgatóság *Kossuth Zsuzsanna;* MÁV Kórház és Közp. Rendelőint. Intenzív osztály eü. *Komplex;* MÁV Egészségügyi Ellátási Főn. Bp. *Verseghy Ferenc* szocialista brigád.

MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja

kitüntetésben részesültek: Bp. Józsefváros áll. főn. *Radnóti Miklós,* Komárom KÜF *Ganz Ábrahám,* Bp. Ferencváros KÜF *Allende,* Miskolc KÜF. *Vörösmarty Mihály,* Debrecen KÜF *Radnóti Miklós,* Szeged BFF. *A. G. Bel,* Szentes KÜF *Kandó Kálmán,* Dombóvár KÜF. *Zipernowszky,* Pécs BFF. *Edison,* Szombathely KÜF *Kilián György,* Záhony BFF. *Gagarin,* Záhony GRF. *Forradalmi Ifjúság,* Landler Jenő Jj. Ü. *Pesti Barnabás,* Szolnok Jj. Ü. *Béke,* Debrecen Ép. Főn. *November 24.*

Tisztújító közgyűlés az EBSE-ben

A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító- és Segélyegyesülete június 28-án tartotta 106. évi rendes (tisztújító) közgyűlését Budapesten, a Keleti pályaudvar kultúrtermében. Az elnöki asztalnál helyet foglalt *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkára. Képviseltette magát az MSZMP Budapest VII. Kerületi Pártbizottsága és a MÁV Vezérigazgatósága is. A tagokat *Oroszváry László,* az egyesület elnöke köszöntötte, majd megnyitotta a tanácskozást.

A választmány által készített, írásban előterjesztett beszámolót, amely az utolsó három év munkáját tartalmazta, *Rétfalvi Tibor* ügyvezető elnök egészítette ki. Az egyesület tagdíjbevétele — mondotta — évről évre emelkedett. Néhány esztendeje lehetővé vált a kettős tagság felvétele is. A közeljövő feladatai közé tartozik, hogy szorgalmazzák a többszörös tagság létesítését, a családtagok fokozottabb beszervezését, a juttatások, a szolgáltatások színvonalának emelését, és azok reálértékének megtartását.

A bevételekből az érvényben levő felosztási rendszer értelmében elsősorban a segélyek és az ügyviteli költségek fizetődnek ki, a fennmaradó részt az alapok növelésére kell fordítani. A segélyek folyósításával különösen a fiatalok, a többgyermekesek, az idősebb korúak és az kisnyugdíjasok támogatását szolgálták.

Az egyesület tulajdonában öt üdülő van: *Parádon és Hajdúszoboszlón kettő-kettő, Hévízen egy.* Ezekben turnusonként 230 személy elhelyezése biztosítható. Az alapszabálynak megfelelően a 30, illetve 50 éves tagsági idővel rendelkezők részére 1074 esetben díjtalan, a legalább 25 éves tagsággal bírók számára 2372 ízben a szobadíj árával csökkentett kedvezményes beutalót, nászutasüdültetést pedig 190 fő részére adtak ki.

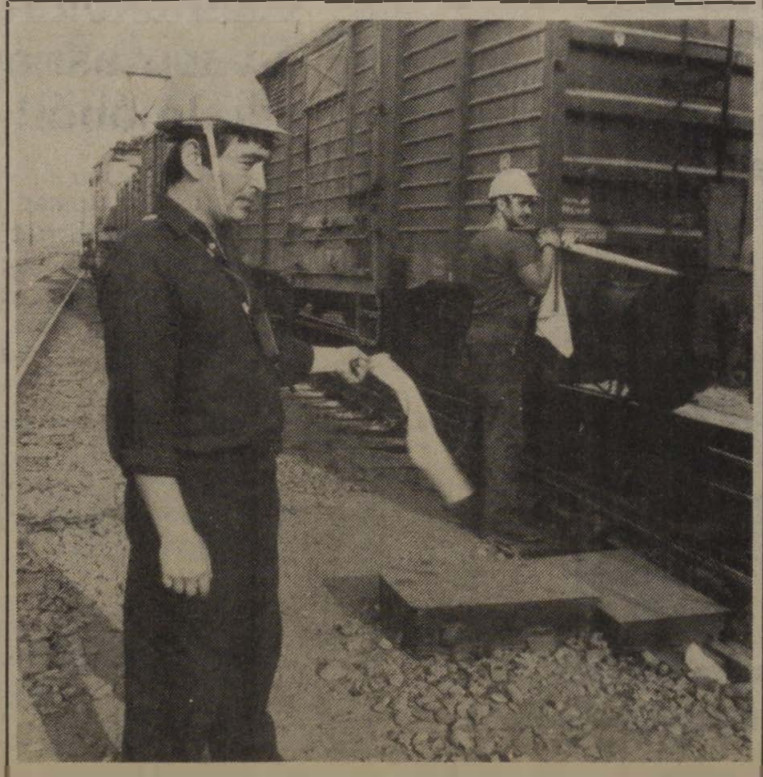
Hévízen az üdültetés körülményeinek javítására emeletenként zuhanyozókat és mellékhelyiségeket alakítottak ki, Hajdúszoboszlón pedig korszerűsítették a konyhát, bővítették az éttermet, és büfét létesítettek. Parádon ebben az évben az elhasználódott bútorzatot cserélik ki. A feltétlenül indokolt modernizálásra fordított kiadások ellenére is megállapítható, hogy sikerült a nehéz gazdasági viszonyok mellett eredményes pénzgazdálkodást folytatni. Ezt mutatja az, hogy az egyesület múlt év végi vagyona 63,8 millió forint.

Koszorus Ferenc főtitkár felszólalásában kiemelte, hogy az egyesület a jobbítás szándékával korszerűsítette munkáját, bizonyítva ezzel életrevalóságát, így eredményesen járult hozzá a vasutasság helyzetének javításához. *Ez irányú törekvésüket a szakszervezet a jövőben is messzemenően támogatja.* Örömmel gratulált a hasznos tevékenységet elismerő, az idén alapított *Kiváló Egyesület* kitüntető cím elnyeréséhez, amely bizonyára záloga a jövő szociálpolitikai tevékenysége fejlődésének.

Ezt követően fontos napirendi pontként került sor az alapszabály módosítására, amely egy új családvédelmi segélynem — a temetkezési segély kiegészítése — bevezetésére és öt eddigi szolgáltatás összegének felemelésére irányult. A tagságra nézve előnyös javaslatokat elfogadták azzal, hogy a pénzügyi fedezet megteremtésére a tagdíj összegét ez év december elsejétől *havonként öt forinttal* emelni kell.

Befejezésként következett az egyesület vezetőinek, választmányának, számvizsgáló bizottságának és küldötteinek megválasztása. Az egyhangú szavazás eredményeként továbbra is *Oroszváry László* az egyesület elnöke, *Rétfalvi Tibor* az ügyvezető elnök, helyettese pedig *Vágvölgyi Mátyás.*

H. K.



Munkában a ferencvárosi kocsirendezők
(Horváth Zoltán felvétele)

A Magyar Államvasutak

1986. április 25-én 5 éves lejáratú
11 százalék kamatos kamatozású
lakossági kötvényt bocsátott ki
az *Állami Fejlesztési Bank* lebonyolításában.
A kötvény 10 000 Ft-os címletekben került kibocsátásra.
Eladási ára — mivel a kötvény április 25-től kamatozik — *10 250 Ft.*
A kamatfizetés és a névérték törlesztése a kötvény lejártakor,
1991. április 25-től kezdődően történik.
A törlesztéskor a kötvény tulajdonosa 16 850 Ft-ot kap kézhez.
A névérték és a kamat esedékességet követő kifizetéséért
az állam szavatol.
A kötvények megvásárolhatók
az Állami Fejlesztési Bank központjában
(Budapest V., Deák F. u. 5.)
és területi igazgatóságain *(Miskolc, Szeged, Vaszprém)*
vagy kirendeltségein *(Pécs, Paks, Tatabánya).*
A kötvények árusítása a kibocsátási összeg elérésig tart.

Felügyelők vizsgálták

Készítenek-e munkavédelmi tervet a kötelezett gazdálkodó szervek?

A szakszervezeti testületeknek a munkavédelmi fejlesztési tervek jóváhagyásakor továbbra is egyetértési joguk van. Ahhoz, hogy a testületek e jogukat érdemben gyakorolhassák, ismerniök kell a tervfeladatokat. Hogy a munkakörülmények tervszerű fejlesztésének menynyiben tesznek eleget a MÁV tervkötelezett szervezetei, arról közös ellenőrzésen győződtek meg az Országos Munkavédelmi Főfelügyelőség budapesti és Borsod megyei területi munkavédelmi felügyelőivel.

Megszívlelendő tanulságok

A vasutas-szakszervezetek munkavédelmi főellenőrei és az állami munkavédelmi felügyelők két vasútigazgatóságnál és három tervezésre kötelezett főnökségnél és üzemben folytattak vizsgálatot a munkavédelmi tervezéssel összefüggő kérdésekben.

A vizsgálat alkalmával elemezték, hogy a munkavédelem, s a környezetvédelem fejlesztésének tervezése tartalmilag megfelel-e a követelményeknek? Rendelkeznek-e egyáltalán az ellenőrzött gazdálkodó szervezetek a tervezési irányelv szerinti munkavédelmi tervvel? Vizsgálták továbbá, hogy a munkavédelmi tervek készítésekor a szakszervezeti testületek milyen formában és milyen eredményességgel látják el érdekvédelmi, érdekképviseleti tevékenységüket.

Az ellenőrzés megállapításait érdemesnek tartjuk közreadni, mert megszívlelendők a tervkészítésre kötelezett gazdálkodó szervezetek és az illetékes szakszervezeti bizottságok részéről egyaránt.

Nem okozott meglepetést, hogy a vizsgált gazdálkodó szervezetek egyike sem rendelkezik a középtávú munkavédelmi tervvel. Ennek okai ismertek, mivel a MÁV Vezérigazgatóság sem készítette még el a VII. ötéves tervidőszakról szóló munkavédelmi tervjavaslatát. Az 1986-ra munkavédelmi terv készítésére kötelezett gazdálkodó szervezetek a vizsgálat időpontjában rendelkeztek éves munkavédelmi tervvel, de ezeknek a terveknek többsége sem tartalmilag, sem alakilag nem elégítette ki a tervezési irányelveket.

A tervek legfőbb fogyatékosságai a következők voltak:

— a tervezési irányelvek szerint csak a vezérigazgatóság által igényelt melléklet készült el, amely összesítő adatokat tartalmaz a ráfordításokról, a veszélyes és ártalmas tényezők naturális mutatóiról,

— a tervek többsége szöveges értékelést nem tartalmazott,

— az elérendő naturális tervcélok nincsenek összhangban a pénzügyi ráfordításokkal,

— a vizsgált helyek többségénél a fenntartási, fejlesztési tervek és a munkavédelmi tervek vagy egymástól függetlenül készültek, vagy a munkavédelmi tervben tételesen megismételték az egyes beruházásokat, rekonstrukciókat,

— a munkavédelmi tervek készítésénél műszeres mérési adatokat kellett volna alapul venni, ez nem minden esetben történt meg.

Általános tapasztalat, hogy a munkavédelmi terveket a munkavédelmi vezetőkkel készíttetik. A tervkészítésnél nem érvényesül az együttműködés a számba jöhető közreműködők között.

Kerülni kell a formaságokat

A munkavédelmi tervek realitását, célszerűségét — több vonatkozásban — meg kell kérdőjelezni, mert az üzemi balesetekből levont tanulságokat, munkakörülmények javítására hozott intézkedéseket a fenntartási tervekben szereplő fejlesztések figyelmen kívül hagyják, a rangsorolásnál e feladatok nem kapnak elsőbbséget.

Vizsgálták azt is, hogy a munkavédelmi tervek kialakításakor, elfogadásakor hogyan érvényesül a szakszervezeti testületek véleménye. A VI. ötéves tervidőszak munkavédelmi terveinek végrehajtásáról a gazdálkodó szervezetek vezetői mindenütt beszámoltak és a szakszervezeti testületek egyetértési jogkörükben a tervek végrehajtásáról adott értékeléseket elfogadták, de a testületi ülések előtt a munkabizottságok a beszámolókat nem véleményezték.

Az alapszervi szakszervezeti közreműködést az 1986. évi munkavédelmi tervjavaslatok kidolgozásánál nem találták kielégítőnek. Valamivel jobb volt a helyzet az intézőbizottságoknál. Az igazgatói tervjavaslatok véleményezésében közreműködnek a munkavédelmi bizottságok, de a szakszervezeti bizottságok nem kapcsolódtak be a tervezés munkájába. A VII. ötéves terv időszakára a testületeknek nincs konkrét elképzelésük a megvalósításra váró feladatokról. Elmondásuk szerint azonos feladatokat tartanak szükségesnek megoldani mint a gazdasági vezetés.

A testületi ülések többsége *formálisan tárgyalta meg a kimunkálatlan terveket.* A bizalmitestületek sem alakítottak ki a tervekkel kapcsolatban semmilyen álláspontot, véleményt.

A szakszervezeti bizottságok munkájában nem jelenik meg az a törekvés, hogy elemezzék, vizsgálják a fejlesztési szükségleteket és ennek alapján befolyásolják a tervek kialakításánál a rangsorolást.

Kritika nélkül?

Egyértelműen megállapítható volt az is, hogy a korábbi évek gyakorlatától eltérően *a szakszervezeti bizottságok szerepe csökkent a munkavédelmi tervek kialakításában.* A testületek többsége kritika nélkül fogadta el a tervjavaslatokat, vagy arra szorítkozott, hogy felsorolja, mi mindenre lenne még szükség, vagy egyáltalán nem is tárgyalták meg.

Nagyfokú elbizonytalanodás tapasztalható a munkavédelmi, munkakörülményi feladatok meghatározásában, a követelménytámasztásban. A tapasztatok szerint a munkavédelmi fejlesztések tervezését a tervkötelezettek továbbra sem tekintik a gazdasági-műszaki tervezéssel egyenrangúnak.

Mivel a középtávú időszakra a munkavédelmi önálló tervjavaslatok még nem készültek el, érdemes a vizsgálati tapasztalatokat megszívlelni és a tervjavaslatok kidolgozása során hasznosítani, mert csak így állítható meg az a folyamat, amelynek káros következménye a munkavédelem tervszerű fejlesztésének elmaradását vonja maga után.

A helyileg illetékes szakszervezeti testületek, munkavédelmi ellenőrök mindenütt lépjenek fel határozottabban a szakszervezeti jogok hatékonyabb érvényesítéséért, a munkavédelem tervszerű fejlesztéséért.

Pásku Jenő

Szegeden kiemelten kezelik a társadalmi tulajdon védelmét

— Az írásos anyagban összefoglaltuk az elmúlt öt év társadalmitulajdon-védelmi helyzetét — kezdte beszámolóját *Tóth Imre* vasútigazgató-helyettes azon a tanácskozáson, melyet június 12-én tartottak Szegeden, a vasutas művelődési házban —. *A téma aktualitását nemcsak az ötéves tervciklus lezárása adta, hanem az a gazdasági körülmény is, amelyben egyre növekvő jelentősége van a termelési eszközökkel, az üzemi munka során felhasznált anyagokkal való ésszerű gazdálkodásnak, a társadalmi és vállalati vagyont képező értékek védelmének.* A vasúton e folyamatban megkülönböztetett felelősséggel merül fel a fuvarozott áruk, anyagok, eszközök védelme. S, e tény veti fel a fokozott vezetői felelősség kérdését, és támasztja alá a mai értekezlet megtartásának szükségességét, ahol az elmúlt időszak tanulságai a jövő feladataiként kell, hogy megfogalmazódjanak.

Nőtt a károk mértéke

A tanácskozáson a nagyobb szolgálati helyek, a párt- és szakszervezeti szervek vezetői, továbbá a Csongrád, Békés és Bács-Kiskun megyei rendőrkapitányságok, a megyei és a Szeged városi tűzoltóparancsnokságok képviselői vettek részt.

Mint a beszámolóból kitűnt, a társadalmi tulajdonban bekövetkezett károk mértéke az elmúlt időszakban nőtt. *1985-ben a vasútigazgatóság teljes kárösszege mintegy 25 millió forint volt.* Ezen belül a fuvarozás során keletkezett árukárok összege meghaladta az 5,7 millió forintot. Számottevően nőtt a töréskár, a lopás, a dézsmálás, a súlyhiány. Ennek csökkentése érdekében fokozottabban kell ügyelni a rakodási szabályok betartására, az áruk védelmére a fuvarozás kezdetétől a címzett részére történő kiszolgáltatásig. A gördülő kocsikban lévő nagyértékű áruk védelme — különösen, amikor a szerelvények állnak — nem megoldott, *az alkalmazott kocsizárak csak jelképes védelmet nyújtanak.* A társadalmi vagyon megóvása érdekében a kislétszámú vasúti rendészet az elmúlt években figyelemreméltó eredményeket ért el, és a rendőri szervekkel tartott közös akcióik is eredményesek voltak. *Ilyen közös ellenőrzés során leplezték le például a 100 ezer forint értékű nagylaposi dézsmálást, vagy az ugyancsak 100 ezer forint értékű kiskőrösi narancslopást.*

Megelőző intézkedések

Az igazgatóság a társadalmi tulajdon védelme, a károkozás megelőzése érdekében számos intézkedést tett. 1985 második félévtől rendszeressé vált, hogy az utazórendészek a budapesti, szolnoki és ceglédi pályaudvarokra felutazva a helyi rendészekkel ellenőrzéseket tartanak, majd az átvett vonatokat a teljes útvonalukon elkísérik. Járőrkutyákat állítottak munkába, a rendőrséggel és a tűzoltósággal közös ellenőrzéseket, gyakorlatokat szerveztek, s újszerű kezdeményezésként 1984-től jutalomban részesítik a társadalmi tulajdont megkárosítók leleplezőit. Legutóbb pedig az 1986-os intézkedési tervben súlyponti feladatként határozták meg a társadalmi tulajdon védelmét, amely nemcsak rendészeti feladat, hanem vezetői is, azon túl pedig minden dolgozó kötelessége.

A beszámoló kitért a kárelemzések szerepére, amely lehetőséget ad a károkozás helyének behatárolására, *s egyúttal rávilágít a vasút belső munkájának — elsősorban a raktárnoki munka — hiányosságaira.*

Ez év januártól áprilisig az árukárok alakulásánál csökkenés tapasztalható, ami a vagyonvédelemmel való intenzív foglalkozással függ össze.

A tűzvédelmi munkáról szólva az igazgatóhelyettes jó eredményekről adhatott számot. *A kármértékek a tűrési határon belül vannak.* Ennek ellenére fontos feladatként határozta meg a havonkénti tűzvizsgálatok megtartását, hiszen egy-egy dízelmozdonynál a gondos karbantartás mellett is adódhatnak váratlan műszaki hibák, amelyek a tűzzel párosulva jelentős károkat okozhatnak

A vezetők felelőssége

A tanácskozáson felszólalók a társadalmi vagyon védelmének szükségességét hangsúlyozták. A vitában szót kért *Kovács János,* a katonai főosztály helyettes vezetője, aki elismeréssel szólt a szegedi igazgatóság tűzvédelmi munkájáról, és az egyre javuló társadalmi tulajdonvédelmi tevékenységéről. Kiemelte az igazgatóság vezetőinek több évi következetes munkáját, amelyet a közös vagyon megóvása, a károk csökkentése érdekében tettek. Sajnos, ennek ellenére akad még tennivaló. Ezért is hangsúlyozta a vezetők — elsősorban az állomásvezetők, a reszortvezetők — felelősségét, a rendszeres ellenőrzések fontosságát.

G. J.

Munkában a műszerész

Tervszerű megelőző karbantartás

Munka közben találtam a nagycenki vasútállomás forgalmi irodájában *Rozmán Gábor* műszerészt.

— Min dolgozik? — kérdezem.

— Most egy elektromechanikus Siemens típusú forgalmi rendelkező berendezést nézek át. Az apróbb-cseprőbb hibákat kijavítom, s megtisztítom a készüléket . . .

— Ezt nevezik tervszerű megelőző karbantartásnak?

— *Igen* — válaszolja. — *Havonta minden biztosítóberendezést átvizsgálunk. Ez a biztonságos üzemeltetés előfeltétele.*

— Hányan vannak hozzá?

— A szombathelyi biztosítóberendezési és -fenntartási főnökség büki szakaszához tartozom. Hatan látjuk el a 15-ös vonalon — Szombathely és Sopron kivételével — a berendezések karbantartását és meghibásodásuk esetén a javítását.

— Egész nap lesz itt munkája?

— Nem. A következő vonattal a lövői állomásra utazom. Ott is hasonló munkát fogok végezni . . .

Sz. Jakab

Tiszai Vegyi Kombinát
LENINVÁROS

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából.

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását, különös tekintettel a népgazdasági egyensúlyt javító nagy volumenű tőkés exportunkra.

TVK

TVK társadalmi-gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

A vasutasnap alkalmából köszöntjük a vasutasokat!

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

ISOLYTH
TAPOLCAI SZIGETELŐANYAGGYÁR

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Külön köszönetünket fejezzük ki a MÁV Szombathelyi Igazgatóság és a Tapolcai Körzeti Üzemfőnökség kollektívájának a Tapolcai Szigetelőanyag-gyárral kialakított jó munkakapcsolatért, mely biztosította megrendelőink gyors és pontos kiszolgálását.

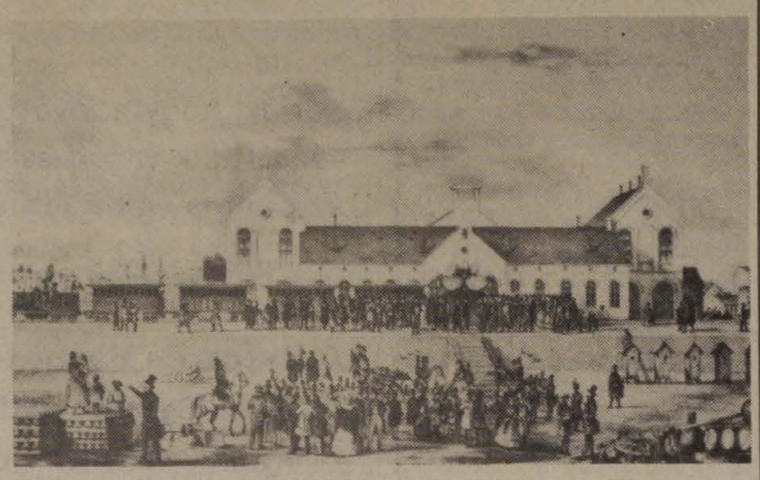
Reméljük, hogy a kialakult jó együttműködést a jövőben még tovább tudjuk bővíteni vállalataink között. További munkájukhoz jó erőt és egészséget kívánunk.

Tapolcai Szigetelőanyag-gyár gazdasági vezetése és a dolgozók kollektívája

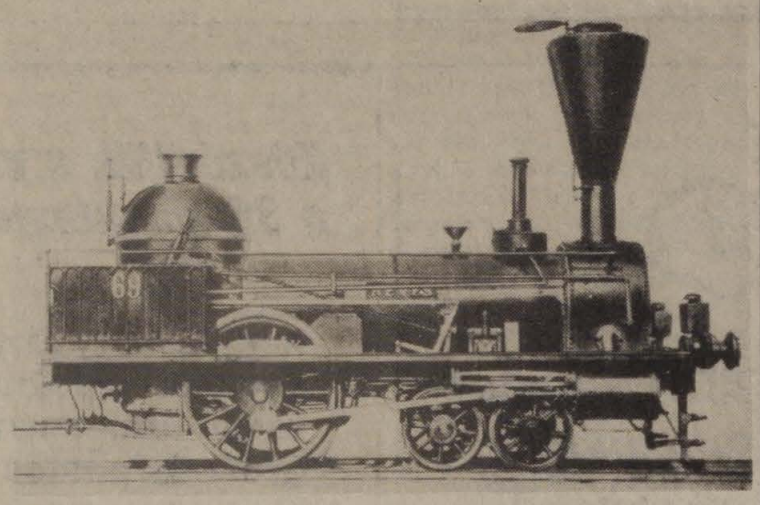
Budapest—Vác között

Száznegyven éve nyílt meg az első magyar gőzüzemű vasút

A gőzvasút születésnapja: 1829. október 10. Az angliai Liverpool és Manchester állomások között Stephenson György Rocket nevű gőzmozdonyával megnyerte azt az 1200 korona értékű pályadíjat, amelynek az volt a feltétele, hogy a mozdonyának háromszoros súlyát legalább 16 km/ó sebességgel az említett két vasútállomás között elvontassa. A verseny, illetve a kísérlet sikeres volt.



A vonal megnyitásának ünnepélyes pillanatai



A Heves nevű korabeli gőzös

(Archív fotók)

Széchenyi István ismerte ennek az eseménynek a körülményeit, felismerte nagy jelentőségét. Későbbi angliai tanulmányútjai során is nagy érdeklődést tanúsított a vasutak fejlődése iránt, azzal a nyilvánvaló célkitűzéssel, hogy a „technika új csodáját" Magyarországon is meg lehessen valósítani.

Figyelemre méltó, hogy már 1830-ban naplójában annak a meggyőződésének adott kifejezést, hogy „Magyarország felemelkedésére csak három eszköz van: *nemzetiség* (tehát az ország valamennyi lakosának polgári létet biztosítani), *közlekedés és más nemzetekkel való kereskedelmi összekapcsolás . . .*"

Az országgyűlés 1832-1836 közötti ülésein foglalkoztak a közlekedés fejlesztésének kérdéseivel, a vasút hazai meghonosításának lehetőségével. Itt ismételte meg Széchenyi azt, amit korábban a *Hitel*-ben leírt: *„A jó közlekedés előfeltétele a kultúra, az általános fejlődés, az emberi jólét felvirágzásának . . . Ha valaki vasutat állít, mit akar ő ezáltal nyerni? . . . Világos, hogy a javak szállítására kevesebbet akar kiadni, mint azelőtt . . .* A *Világ*-ban már a hazai vasútvonalak irányaira tett javaslatot? A *Stádium*-ban a vasutat a legtökéletesebb közlekedési eszköznek minősítette, és felvetette a hazai vasútvonalak építéséhez szükséges anyagi eszközök megteremtésére a „közalap" gondolatát. Több ízben hangsúlyozta, hogy az országnak csak a szabad mozgás „adhat erőt", biztosíthat fejlődést. Közlekedés, elsősorban a vasúthálózat összefüggő, egységes kiépítése nélkül: *a közvirágzás lehetetlen.*

Az említett országgyűlés határozata szerint: először *Pest—Vác—Pozsony—Bécs* közötti vasútvonalat kell megépíteni.

A mielőbbi megvalósítás érdekében bizottmányt hoztak létre. A Lánchídra vonatkozó törvénnyel egy időben *megalkották az első vasúttörvényt, az 1836. évi XXV. törvénycikket.* Korabeli történetírók — politikusok „a magyar alkotmány megteremtése alapjának" minősítették ezeket a törvényeket.

Megfelelő előkészítő és szervező munka után 1844. október 5-én — ünnepélyes keretek között — elkezdték az első magyar gőzüzemű vasútvonal építését. A Pest mellett fekvő „Szervita rét"-nek nevezett nagy telket megvásárolták 46 200 pengőforintért a várostól. Ugyanekkor először Vác, majd Szolnok felé megkezdték a vasúti alépítmény kialakítását is 5 mérföld hosszban. Igen sok, elsősorban a birtokosok és Pest város által okozott nehézséget kellett leküzdeni. A Helytartótanács határozottan fellépett az építést gátló „ténykedések" ellen, és megegyezésre szólította fel a vitázó feleket. A „békekötés" tényét. 1845. november 28-án jelentették a nádornak.

Az építkezések során a Helytartótanács több visszaélés miatt vizsgálatot indított: *ez lassította a munkafolyamatot.* A megmaradt okmányok szerint ezek a kisajátításokkal, különböző szerződések be nem tartásával, a műszaki előírásoktól történő eltérésekkel, az építővállalatok nem megfelelő munkájával kapcsolatosak. További viták a munkabérek nem előírások szerinti kifizetéséből, a munkások egészségügyi helyzetének, gyógyításának körülményeiből stb. adódtak.

A mai Nyugati pályaudvar első elődje: *a Magyar Középponti Vasúttársaság indóháza 1844-ben elkészült.* Homlokzata a Gyár (mai Jókai) utcánál volt, amelyet a Nagykörút építésekor, 1877-ben lebontottak.

Időközben megérkezett a vasúttársaság első két Belgiumban gyártott *Buda* és *Pest* névre keresztelt gőzmozdonya, melyeknek első mozdonyvezetője *Pest Ferenc,* illetve *Klaiszkovszky Ottó* volt. Ezekről a mozdonyokról fénykép nem maradt, de teljesen olyanok voltak, mint a később, ugyancsak Belgiumban vásárolt *Heves* nevű gőzgép: felépítménye alacsony és rövid, aránytalanul magas kéménnyel, nyitott mozdonyvezető-állással. Kerekeit piros, a vezetőállást, a kazánt zöld, a korlátokat barna, a kéményt és a füstszekrényt feketére színezték. A mozdony két oldalán — rézből készült táblán — a neve volt látható.

A személyszállító kocsik Magyarországon készültek. A négytengelyű, forgó alvázas személykocsikban 38—64 utasnak volt hely. A szalonkocsikban fotelek, az első és második osztályon párnázott, a harmadikban fapadok voltak.

A teljes körű műszaki vizsgálatokat — amelyek mozdonyokra, kocsikra, vasúti al- és felépítményre, valamint az állomásokra, őrházakra, azok berendezéseire egyaránt kiterjedtek — elvégezték; az illetékes hatóságok és a vasút vezetői részletes technikai nyilatkozatot készítettek, amelyet a Helytartótanács jóváhagyott.

Ezután, 1845. november 10-én József nádor jelenlétében ünnepélyes külsőségek között megtörtént az első hivatalos próbamenet a pesti pályaudvar és Palota állomások között. A „Buda" és „Pest" által vontatott 7 kocsiból álló szerelvény ágyúdörgés és zeneszó mellett 10 órakor indult el, és az egy mérföldnyi távolságot 14 perc alatt tette meg, majd Palota állomásról visszatért Pestre.

Ilyen előzmények után került sor 1846. július 15-én az első magyar gőzüzemű vasút megnyitására, amelyről az akkor megjelenő újságok részletesen beszámoltak.

A *Jelenkor* 57. számában ez olvasható: „Folyó hó 15-én nagy napot éltünk. Az annyi vajúdás közt végre elkészült pest—váci vonal nyittatott meg díszes ünnepéllyel. Délután érkezett az indóház csarnokába nádorunk . . . családjával, s néhány perc után a két mozdonygéppel ellátott kocsik, mintegy harmadfél száz meghívottal útnak indult . . ."

„Az egész ország várta ezt a pillanatot. A lelkesedés nem ismert határt" — írta a *Budapesti Híradó.* — „A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar elé nyomultak, hol a sorkatonaság és a polgári őrség díszes egyenruhában tisztelgett, a főnemesség és a királyi hivatalnokok díszes hintóikban . . . vágtatva érkeztek, mert négy órára volt kitűzve az első magyar gőzmozdonyos vasút ünnepélyes inaugurációja" (megnyitása).

A *Pesti Hírlap* másnap megjelenő számában olvasható: „Elvégre a civilizáció új fejleményét Hunnia fővárosának is nyújtá, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend . . . és a fővárosból . . . 50 és néhány perc alatt Váczra . . . lehet már gőzvasúttal utazni, hová a pestiek csak igen rossz körülmények között eddig csak fél nap alatt érhettek el."

Petőfi Sándor, amikor először utazott ezen a vasúton Vácra, ezt írta: *„Azon a vasúton bámulatosan halad az ember. Szeretném ráültetni az egész hazát: néhány esztendő alatt tán kipótolná, amit . . . elmulasztott a haladásban. Kár, hogy olyan rövid még nálunk a vasút . . ."*

Már a megnyitó ünnepség napján kifüggesztették az első magyar menetrendet és a szállítási feltételeket tartalmazó hirdetményt. Eszerint 140 éve Pestről Palotára, Dunakeszire és Vácra, Palotáról Dunakeszire és Vácra és Dunakeszről Vácra *naponta 4-4 vonatpár közlekedett.* A menetjegyeket előre a „szállítási hivatalban" lehetett megváltani, majd bélyegzővel érvényesíttetni. Az „árjegyzék" szerint Pestről Vácra a menetdíj szalonkocsiban 1 forint 30 krajcár, I. osztályon 50, II. osztályon 30, a harmadikon 20 krajcár volt. Az utazás a teljes vonalszakaszon átlag 50-60 percig tartott.

Varga György

A pest—váci vasútvonal hatása a közlekedésre és kereskedelemre

A *Pest—Vác* közötti vasúti forgalom megnyitásával lényegesen megváltoztak a közlekedési viszonyok és egyidejűleg alakult egy új, a mai személyszállító kisiparosi iparág elődje, a fiákerrel történő fuvarvállalás, amely egyben a már korábbi múltra visszatekintő kocsigyártó iparág fejlesztésének szükségességét is jelentette. A Vácon készített fiákerek minősége országosan elismert volt.

A fiákeresek szükségszerű megjelenése fokozottan lehetővé tette, hogy a Vácra vonattal érkező utasok *Nógrád, Rétság, Balassagyarmat, Ipolyság* és *Losonc* felé fiákeren folytassák útjukat.

A helyi forgalomban közlekedő fiákeresek a városi képviselőtestület közgyűlése által megállapított díjszabás szerint teljesítették a fuvarozást.

Vác kereskedelmének fellendülésében az első vasúttól függetlenül már jóval korábban két tényező játszott szerepet. Az egyik az volt, hogy a jelentősebb városokhoz hasonlóan — olcsóságát is tekintve — a fő kereskedelmi útvonalnak számító Duna mentén helyezkedett el.

Másik tényezőként a város püspöki székhely volta játszott szerepet, amely biztosította a városi rangot, s ez feltehetőleg befolyásolta a vásárok látogatottságát, amelyre évente négy alkalommal kerülhetett sor. A váci polgár már jóval a török idő előtt saját termésű borával befuvarozta az országot, sőt Konstantinápolyig és Varsóig is jártak a szekerei.

Vác kereskedelmi élete még a török időkben sem szünetelt, s az ebből származó vámot és adót a törökök szedték be. Ilyen meggondolásból szorgalmazta Oszman aga váci főharmincados a kereskedelmet és a vásárok tartását. Az átkelők által fizetett vám 1546-ban például 1790 akcset jövedelmezett a törököknek. *Pecsevi Ibrahim,* majd utána *Kjálik Csetebi,* török történetírók Buda kulcsának és külvárosának nevezték Vácot.

Az ország bányászatát bérlő *Fuggerek* az érc szállítása céljából Besztercebányától Losoncon, Szécsényen, Balassagyarmaton és Rétságon át Vácig műutat építettek.

Az évente négy alkalommal tartott nagy országos vásárokon a helyi felvásárló kereskedelem és a dunai távolsági nagykereskedelem alkalmat nyújtottak az áruk átvételére is, mégpedig olyan mértékben, hogy később a váci vásárosok forgalma elsősorban a nagybani tranzitkereskedelem felé kezdett eltolódni.

A korábban oly híres és hetekig tartó, gyapjú-, dohány- és gabonavásárok helyett a gyors szállítást igénylő gyümölcsvásárok kezdtek előtérbe kerülni.

A Nógrád megyei, továbbá a váci gyümölcsöskertek gyorsan romló terményeit *a környékbeli és váci kofák már nem helyben értékesítették, hanem a pesti piacokra vitték, főként vonattal.* Ez az újfajta, viszonylag gyors szállítási lehetőség néhány év elteltével tovább fejlődött olyannyira, hogy úgynevezett kofavonatok közlekedtetésére került sor. Ugyanis a dunai hajózás stagnálása mellett rohamos fejlődésnek induló vasút, az ország fő közlekedési eszközévé vált. A Vác és környéke gyümölcstermésének keresettségét jellemzi, hogy nagykőrösi kereskedők a cseresznye, meggy és ribizke termését vitték, a nagymarosiaktól pedig szőlőt, szilvát és őszibarackot vásároltak.

A vasúti közlekedés hatása túlterjedt a kereskedelem fellendülésén. *Százezrek számára teremtett munkaalkalmat a Váctól továbbépülő vasútvonal, amelyet 1850-ben Párkánynál kapcsoltak be a bécsi vonalba.* Ez az építkezés ugyanis hosszú időre munkaalkalmat teremtett, s ezt csak fokozták az 1869-ben elkészült Pest—Vác közötti második vágány építési munkálatai, amely számos munkaerő és közúti fuvareszköz (kordély) igénybevételét jelentette.

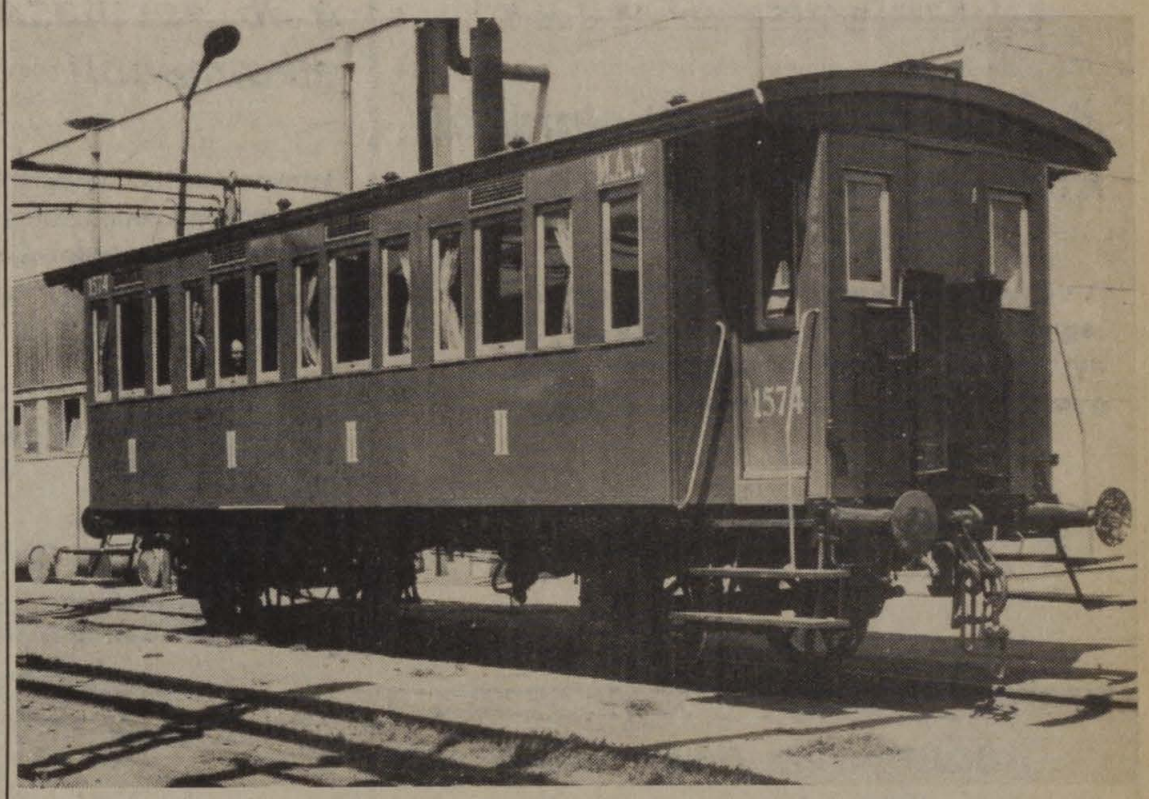
A vasút jelentőségét csak fokozta a Pozsony irányába továbbépülő vasútvonal, amelynek munkálatai az akkori Párkányig annyira előrehaladtak, hogy a töltésre lefektetett vágányokon már anyagvonatokat is közlekedtettek, amelyekkel a vasútvonal további építéséhez szükséges anyagokat szállították.

A vasúti forgalom megindulása a pesti és váci lakosok közötti kommunikációt is befolyásolta. Ugyanis a vasúti összeköttetés eredményeként majdnem két évvel később, a március 15-i események híre a vonaton utazók révén igen rövid időn belül eljutott Vácra. Ennek tudható be többek között az is, hogy a váci tanulóifjúság a bekövetkezett sorsdöntő eseményeket már a második napon ünnepelhette a diákok által kikényszerített tanítási szünettel.

A forgalom részére még át nem adott vonalrész hadászati fontosságára figyelt fel *Kossuth Lajos,* aki a Nyitra—Léva—Ipolyság felől közeledő ellenséggel szemben — Vác védelmének biztosítása érdekében utasítást adott az országos rendőrség részére.

Az utasítás szerint Pesttől Vácig minden gördülő anyagot a fővárosba kellett szállítani, beleértve a Vác—Párkány közötti anyagszállító kocsikat is. *Görgey* tábornok pedig a váci vonal akkori legnagyobb műtárgyát, amely egyben a Kőhídi dűlőnek is nevet adott, 1849. július 17-én felgyújtotta a seregét üldöző orosz csapatok előtt. A lángoló hídon utolsónak ő maga lovagolt végig.

Dr. Konkoly Gyula





Ezt a 103 éves vasúti kocsit a Szombathelyi Járműjavító Üzemben újították fel, s a jövőben nosztalgiavonatok szerelvényében közlekedik majd. Az üzem szakemberei a felújítás közben ügyeltek arra, hogy a korabeli berendezések visszanyerjék eredeti szépségüket. Hogy kiváló munkát végeztek, arról hamarosan az utasok is meggyőződhetnek

(Laczkó Ildikó felvételei)

BAKONY ÉLELMISZER ÉS VEGYIÁRU KERESKEDELMI VÁLLALAT • SZÉKESFEHÉRVÁR

A 36. vasutasnap alkalmából
köszöntjük a vasutasokat!

Nehéz munkájukhoz, a szállítási feladatok gyors és pontos teljesítéséhez sok sikert kívánunk.

Bakony Élelmiszer és Vegyiáru Kereskedelmi Vállalat, Székesfehérvár

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Köszönjük azt a segítséget, melyet vállalatunknak adnak vasúti szállítmányaink gyors és pontos továbbításához.

CHINOIN
Gyógyszer és Vegyészeti Termékek Gyára Rt.

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy a jövőben is segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását

A Beton és Vasbetonipari Művek Lábatlani Gyára gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

A 36. vasutasnap alkalmából köszöntjük a vasút valamennyi dolgozóját!

A termelési feladataink zavartalan ellátásához nyújtott segítségüket, a tömegáru fuvarozásában végzett jó munkájukat megköszönve sok sikert kívánunk.

1864 ASZFALTÚTÉPÍTŐ VÁLLALAT

Aszfaltútépítő Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

Alföldi TÜZÉP

Az Alföldi TÜZÉP Vállalat
köszönti a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Köszönjük, hogy jó együttműködéssel mindent elkövetnek szállítmányaink gyors és pontos célba juttatásáért

Az Alföldi TÜZÉP Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a 36. vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jövőben is segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását

KISALFÖLD FÜSZÉRT ÉLELMISZER ÉS VEGYIÁRU KERESKEDELMI VÁLLALAT

Kisalföld FÜSZÉRT Vállalat *gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája*

VIDEOTON ELEKTRONIKAI VÁLLALAT

A vasutasnap alkalmából köszöntjük a vasutasokat!

A vállalataink közötti együttműködés jegyében kérjük, hogy továbbra is nyújtsanak segítséget szállítmányaink gyors és biztonságos fuvarozásához

VIDEOTON
Elektronikai Vállalat

Köszöntjük a vasutasokat
a 36. vasutasnap alkalmából!

Színvonalas technológiánkkal elöállított és közösen kifejlesztett korszerű termékünkkel, a nagyvasúti vasbetonaljakkal célkitűzéseik megvalósításában a jövöben is együtt kívánunk működni

EVIG BUDAPEST

a gyár gazdasági vezetése és dolgozó kollektívája

MÁTRA füszért

vezetősége és dolgozókollektívája szeretettel köszönti a vasutasokat a 36. vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy az eddig megismert jó együttműködéssel továbbra is segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és biztonságos célba juttatását.

MÁTRA Élelmiszer és Vegyiáru Kereskedelmi Vállalat

Köszöntjük a vasutasokat a 36. vasutasnap alkalmából!

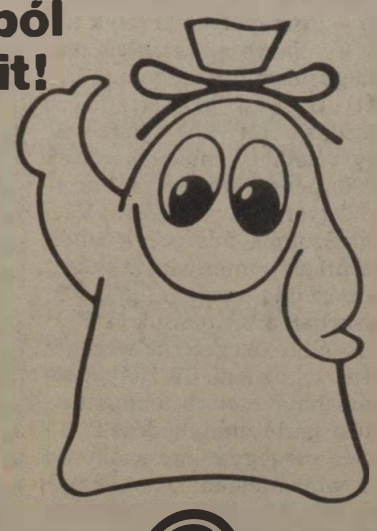
Kérjük, hogy további jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak zökkenőmentes továbbítását.

FERROGLOBUS

FERROGLOBUS Vas- és Acél Termelőeszköz Kereskedelmi Vállalat

A 36. 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 dolgozó kollektívája

VOLÁN TEFU BUDAPEST

Reflektorfényben a művelődési bizottság

Hasznos kezdeményezések a mátészalkai csomóponton

A közelmúltban a debreceni területi művelődési bizottság kihelyezett ülésen három év munkájáról számoltatta be a mátészalkai csomóponti művelődési bizottságot, amely a körzeti üzemfőnökség, a pályafenntartási főnökség és a társszolgálati ágak 1294 dolgozójának művelődési munkáját koordinálja. Meghagyva a gazdasági szervek vezetőinek, társadalmi és tömegszervezeteinek testületi felelősségét, a csomóponti művelődési bizottság az elmúlt három évben reális célok megfogalmazásával, tényfeltáró és elemző munkával, javaslattétellel, olykor operatív közreműködéssel is igyekezett hasznára lenni a kollektíváknak.

Ajánlások brigádoknak

A vizsgált időszakban az indokoltnál is gyakrabban változott a bizottság összetétele. Volt aki más beosztásba kerülése miatt vált ki a testületből, de voltak olyanok is, akiktől nem megfelelő munkájuk, alkalmatlanságuk miatt vonták meg a bizalmat. Mátészalka állomás kereskedelmi részlege, vontatási üzemegysége, a pályafenntartási főnökség fehérgyarmati pályamesteri szakasza és a nyírbátori állomás példája igazolja, hogy ahol az aktivisták kiválasztása szerencsés volt, ott a gazdasági eredmények mellett a művelődési munkában is előrelépés volt.

Puskás István üzemfőnök és *Kovács Gusztáv* pft. főnök szerint olykor a szocialista brigádok kulturális vállalásainak összeállítása is gondot okoz a kollektíváknak. Ezért ad ki a művelődési bizottság minden év elején ajánlásokat. Ebben azt is figyelembe veszik, hogy a közelben nincs vasutas művelődési ház, a dolgozók több mint kétharmada Szabolcs-Szatmár olyan vidékeiről ingázik szolgálati helyére, ahová egy-egy kulturális megmozdulás után csak jelentős időveszteséggel juthatnak haza a vasutasok.

A csomóponti művelődési bizottság sikeres kezdeményezése volt a brigádok részére a *„Találkozás a névadóval”* című akció, melynek során a történelmi-politikai ismeretszerzésen túl, elsősorban saját munkáskollektívájuk névadóját ismerték meg jobban a brigádok. Ezen főként a mátészalkai *Kölcsey Ferenc,* a nyírbátori *Báthory István,* a pályafenntartásiak *Zalka Máté, Dózsa* és *Kölcsey* brigádjai jeleskedtek.

Sikerként értékelik a mátészalkai körzeti üzemfőnökségen, hogy a hazánk felszabadulása 40. évfordulóján tartott jubileumi vetélkedőn a debreceni vasútigazgatóság szolgálati helyei közül a legkisebb mátészalkai körzeti üzemfőnökség végzett a második helyen. Jelképesnek is tekinthető, hogy a helyezéssel járó 140 ezer forintot színes televízióra, korszerű hangosító berendezésekre, vagyis kulturális célokra fordították a szalkaiak. Ezt a közelmúltban épített oktatási gócon szakmai ismeretek bővítésére, kulturális ismeretterjesztésre használják.

Érdemes megemlíteni, hogy a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete által meghirdetett ez évi vetélkedő igazgatósági döntőjén az üzemfőnökség csapata megőrizte a második helyezést, s gazdasági eredmények mellett közművelődési munkájukkal is rászolgáltak az *Élenjáró Üzemfőnökség* címre.

A körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága az MHSZ-szel közösen működteti azt a klubot, melyben a helyi könyvtár is megtalálható. Ezt a klubot a nyugdíjas vasutasok is gyakran igénybe veszik. A háromezer kötetes könyvtár kihasználtsága így is kedvezőtlen. *Mindössze 112 beiratkozott olvasója volt a könyvtárnak,* emiatt a jelenlegi gazdasági helyzetben nem érdemes fenntartani önálló könyvtárat. Ezért a közelmúltban történt intézkedések eredményeként letéti könyvtárrá minősítették. S bár a helybeli szakszolgálatok közös szakkönyvtárának kihasználtsága sem közelíti meg az optimális szintet, a műszaki könyvtárban azonban figyelemre méltó a helyi vasúttörténeti emlékek gyűjtése. Ennek eredményeként a MÁV szakkönyvtári tájékoztató évente kétszer megjelenő számai folyamatosan közölnek szemelvényeket a mátészalkai vasút múltjából.

Vasúti honismereti munka

A mátészalkai művelődési bizottság tevékenységének a csomóponti vasúti honismereti munka képezte a gerincét. Koordinatív munkájuk eredményeként a Közlekedési Múzeummal 1982-ben egy 376-os sorozatú gőzmozdonyt állítottak ki a szalkai állomás előtti téren. 1983-ban Fehérgyarmat állomás előtt egy C50 típusú kisvasúti motormozdonyt újítottak fel és állítottak ki, amellyel a Jánkmajtis—Kölcse gazdasági kisvasútnak állítottak méltó emléket. Még ugyanabban az évben Nagykálló állomáson *Kain Albert* vasútépítő mérnök születésének 125. évfordulóján emléktáblát avattak.

1984-ben a fényeslitkei kocsijavító és a mátészalkai csomópont brigádjainak összefogásával egy favázas kocsit építettek újjá és rendeztek be benne a MÁV és a szalkai csomópont történetét bemutató múzeumot. Egy évvel később *Zielinsky Szilárd* vasútépítő mérnök születésének évfordulóján a szalkai pft. főnökségen avattak emléktáblát. Ebben az évben sikeresen rendezték meg a pályafenntartási járműsorozat kiállítását az üzemfőnökség székhelyén. Jelenleg a város egyik legimpozánsabb épületét képező oktatási góc és szociális létesítmény emeletén az MHSZ szervezettel közösen kezdték el vasúti terepasztal építését.

A vasúttörténeti kutatásoknak, a vasút javuló szalkai propaganádjának is szerepe van abban, hogy az üzemfőnökségen az utóbbi években növekedett a fiatal munkavállalók száleg 15 analfabéta hátrányos helyzetű, illetve cigány származású dolgozójuk is van. Ezeknek a munkafegyelmével is sok gondja van a főnökségnek,s a fluktuáció is közöttük a legnagyobb.

Kovács Gusztáv pft. főnök az írásos jelentéshez adott szóbeli kiegészítőjében mondta, hogy a 8 általánost el nem végzettek, illetve analfabéták száma szinte naponta változik, s bármennyire nyugtalanítónak is tartják, hogy a felvételre jelentkező pályamunkások többsége iskolázatlan, a körültekintő agitáció ellenére az 1985/86-os tanévben már nem tudtak senkit beiskolázni a környékbeli általános iskolák munkástagozataira. A városi tanács képviselője sem tudott e tekintetben biztató kilátásokat ígérni, *azt azonban elmondta, hogy a munkahelyek, s így a mátészalkai szolgálati főnökségek sem vállalhatják magukra az állami oktatás mulasztásainak pótlását.* Az, hogy az előmunkás és gépkezelői tanfolyamokra is küldhessen a pft. dolgozókat, arra ösztönzi a főnökséget, hogy csak 8 általános iskola végzettségű munkavállalót alkalmazzanak.

Eredményes szakmai oktatás

A csomóponti művelődési bizottság a múlt év közepén tűzte napirendjére a szakmai oktatás helyzetét. Mint a jelentésből kitűnt, *a szalkai oktatási gócon eredményes munka folyik.* Az oktatótisztek ellenőrző munkájának kiterjesztése az elméleti és gyakorlati ismeretek kapcsolatát erősítette. Ugyanakkor a bizottság arra hívta fel a szakoktatásban érdekelt helyi vezetők figyelmét, hogy az oktatási tervek betartását az eddiginél körültekintőbben, az oktatásra fordított idő és a rendelkezésre álló szemléltető eszközök hatékonyabb kihasználásával kell megvalósítani.

A mátészalkai oktatási góc fontossága a helyi közművelődésben betöltött szerepe mellett, az egész vasút szempontjából is növekedett. A MÁVTOURS például az új létesítmény vendégszobáiban helyezi el szervezett csoportjait, s innen indulva járják be az ország legkeletibb, irodalmi és néprajzi emlékhelyeiről, az itteni emberek vendégszeretetéről híres szatmári tájat. **Orosz Károly**

Vasutas színjátszók találkozója Debrecenben

Alig néhány hete a vasutas fúvószenekaroknak tapsolhattunk Celldömölkön, június végén pedig a vasutas színjátszók mutatták be produkcióikat Debrecenben.

Június 27—28-án, a vasutas színjátszók III. országos találkozóján nyolc együttes lépett fel. Az Alfa lakásszínház (Győr), a Csepp színpad (Szolnok), a Dunakesziek pinceszínháza, a Gyöngyösi játékszín, a Mikro-színpad (Békéscsaba), a Mosoly-expressz (Ferencváros), a Rákosrendezői vasutas színpad és a debreceni Unió mozgásszín.

A találkozó debreceni rendezői (a járműjavító művelődési központja és a vasutas klubkönyvtár) a találkozó első napján hat együttest kértek fel, hogy műsoraikkal szórakoztassák a szabadnapos debreceni vasutasokat. A szándék nemes volt és értékelendő, ám a helyszínek megválasztása nem mindig volt szerencsés. (Legalábbis az Épület és Hídfenntartó Főnökség ebédlője sehogyan sem akart színházzá változni... A gyöngyösieknek jobb tér akadt a járműjavító klubjában, sikerük sem maradt el.)

Az együttesek a szombati bemutatóra készültek elsősorban, mivel ott már nemcsak szórakozni vágyó közönség és a kollégák, hanem a Csokonai Színház igazgató-főrendezője, a *Gali László* által vezetett zsűri is helyett foglalt a debreceni állomás oktatótermének nézőterén. A zsűri munkájában részt vett még *dr. Thuróczy György,* az Alföld irodalmi színpad művészeti vezetője.

A nyolc előadás bírálata nem a mi feladatunk; amatőrökről lévén szó, talán nem is lenne helyénvaló az esztétikai értékelés. Ahogyan *Volosinovszki János,* a területi intézőbizottság titkára megnyitójában hangsúlyozta:

„... amikor a találkozót megnyitom, mindenképpen kiemelendőnek tartom azt a tényt, hogy a színjátszók a próbákat, a szerepléseket nehéz szakvonali vagy iskolai munkájuk után, szabadidejük feláldozásával, tehetségük legjavát adva vállalják.”

Az értékelést egyébként is nehezítené, hogy különböző felkészültségű és hagyományú együttesek léptek fel egymás után. A teljesen kezdőktől a gyakorlott és sok sikert megért csoportokig.

A közönségnek a dunakeszi ek produkciója tetszett a legjobban. E. Albee: *Nem félünk a farkastól* című drámájának II. felvonását adták elő profimértékkel mérve is színvonalasan.

Nagy tapsot kaptak a gyöngyösiek is. Baranyi Ferenc népi komédiáját, a *Lónak vélt menyasszonyt* játszották stílusosan és áradó jókedvvel.

A győri Alfa lakásszínház, illetve a helyi Unió együttes igényes produkciója hatástalanul pergett le, feltehetően a zavaró külső zajok és a még zavaróbb járkálások miatt. Intimebb környezetben bizonyos, hogy nagyobb sikert arattak volna.

Az újonnan alakult, kezdő együttesek közül a békéscsabai Mikro-színpad bemutatója tetszett. Hunyady Sándor egyfelvonásosát adták elő. A darabválasztás és a szerencsés szereposztás *Turcsi Imre* rendezőt dicséri.

A szolnoki Csepp színpadtól láttunk már jobb előadást is. Érzésünk szerint a Hubay-bohózat nem nekik való; ízes tájszólással beszélő főszereplőjüknek egy bő humorú népi komédia illenék inkább.

A fővárosi vasutas színjátszók (Ferencváros és Rákosrendező) ezúttal szerényebb tapsokat kaptak, bár a „fradisták” Molnár Ferenc darabjában olykor felülmúlták önmagukat. Rákosrendező ifjú vasutas színjátszói csak az első lépéseket tették meg, igyekezetük azonban így is tiszteletre méltó.

A bemutatók után a zsűri nem rangsorolta az együtteseket. A csoportok rendezőivel ismertették a látottakat-hallottakat, tanácsokat adtak a további próbálkozásokhoz, szerepl ésekhez.

(sárközi)

Húsz éve a megállóban

Ászáron látszólag minden feltétel adott. A közepes nagyságú település nem esik messze a vasúttól, jobbra és balra kis távolságban tekintélyes ipari-mezőgazdasági gócok húzódnak, a déli vonatról mégis csak jómagam szállok le.

— Van azért itt forgalom — oszlatja szét az utasok számára vonatkozó benyomásaimat *Kovács Imréné,* a megállóban szolgálatot teljesítő sorompókezelő. — Bár jegykiadás nincs — emlékezetem szerint soha nem is volt — a reggeli vonatokkal rengeteg munkás utazik mindkét irányba. Nyaranta a komáromi strand, Székesfehérvár felé pedig a Velencei-tó és a Balaton vonzza tömeges méretekben a község lakosságát. *Húsz éve szolgálok ebben a megállóban,* így tudom, hogy azelőtt sokkal többen utaztak, a vonatok tíz-tizenöt kéttengelyes kocsikból álltak. Azóta viszont megerősödött a helyi termelőszövetkezet, a naponta ingázók rájöttek, hogy itt is megtalálják számításaikat.

— Itt Ászáron csak egy sorompó van, ennek leeresztése, fölnyitása jelenti a legfontosabb napi tennivalót — folytatja. — Emellett még kitakarítjuk a várótermet, telente, ha az időjárás megkívánja, elsöpörjük a havat a peronról. Mindezek mellett arra is jut idő, hogy a család számára megkössünk egy-egy pulóvert, vagy kiolvassunk egy könyvet, amire egyébként otthon nem is jutna idő, hiszen hármas turba járunk, havonta kétszázötven órát dolgozunk. *Nekünk, asszonyoknak bizony elkelne havonta néhány pihenőnap, de ez egyenlőre csak vágyálom.* A fiatalokat nem lehet idecsábítani, az idősebbek közül pedig mind többen mennek nyugdíjba.

— Apám, bátyám, öcsém mind vasutasok voltak, illetve ma is azok; *vasutascsalád a miénk.* Én ezerkilencszázötvenötben Oroszlányon kezdtem takarítónőként, majd kikerültem ólmozó-bárcázói beosztásba. Nemsokára férjhez mentem, leszámoltam, de amint a gyerekek kissé felcseperedtek, ismét visszajöttem ide Ászárra. Hogy meddig marad meg ez a szolgálati hely, ki tudja? Már vagy két éve beszélik, hogy fénysorompót telepítenek, akkor pedig messzebbre helyeznek bennünket. Valószínűleg Komáromba. Kisbér ugyan ide ötpercnyire esik, de nem hiszem, hogy ott munkát tudnának adni nekünk, hiány inkább váltókezelőből lehet, de azt a vonóvezetékes rendszer miatt mi nem tudjuk csinálni. Így legfeljebb reméljük, hogy a vasútnak még néhány évig nem lesz pénze az ászári fénysorompó megépítésére...

G. Z.

A 36. vasutasnap alkalmából nagy tisztelettel köszöntjük

a nehéz körülmények között szolgálatot teljesítő Magyar Államvasutak dolgozóit, valamint
a Pécsi Igazgatóságot,
és a Dunaújvárosi Üzemfőnökséget.
Áldozatkész, becsületes munkájuk tette lehetővé, hogy a Dunaújvárosi Papírgyár eredményesen zárta
a VI. ötéves tervidőszakot.
Hagyományosan jó együttműködésünket megőrizve kívánunk munkasikereket

a Papíripari Vállalat Dunaújvárosi Gyárának gazdasági és társadalmi vezetése és dolgozó kollektívája.

Orosházi Üveggyár

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Feladataink eredményes teljesítéséhez adott eddigi segítségüket köszönjük.

Kérjük, hogy szállítási feladataink sikeres teljesítését jó együttműködéssel a jövőben is segítsék.

Orosházi Üveggyár vezetése és dolgozói

„Csipke 86"

Polgári védelmi gyakorlat Kiskunhalason

Kiskunhalas csomópont polgári védelmi parancsnoksága június 5-én és 6-án *„Csipke 86"* fedőnevű polgári védelmi komplex gyakorlatot tartott. Az önvédelmi szervezet vezető és személyi állománya ez alkalommal, az elmúlt öt év oktatási ciklusa végén, számot adott felkészültségéről, a tananyag gyakorlati alkalmazásáról. A gyakorlaton minden alegységnek jutott feladat. Így munkában láthattuk a riasztó, a műszaki mentő, az RBV, az egészségügyi, a tűzvédelmi, a helyreállító és a rendfenntartó erőket.

Az állomás területén végrehajtott gyakorlaton a vasutasok megfelelő szakfelszerelésekben és védőöltözékekben dolgoztak. A feltételezések szerint hagyományos fegyvertámadás érte a csomópontot. A felderítők feladata volt feltérképezni, hogy valójában mi is történt. A felderítés eredménye: *sugár- és vegyi szennyezés nem érte a területet, de több más jellegű sérülés, kár keletkezett.*

Az állomás területén füstöt, járműrongálást, személyi sérülést, pályasérülést és villamosfelsővezeték-szakadást észleltek. Ezek figyelembevételével indult meg az elhárítás, a gyakorlati munka. Egy, a vágányokról kiborult és kigyulladt vasúti teherkocsit percek alatt eloltott a csomópont tűzoltóegysége. A kisiklott kocsit a helyreállító személyzet, a segélykocsi hidraulikus emelőjével felállította, és a pályáról eltávolította. Közben az állomás területén talált hét sebesültet elsősegélyben részesítették. A megye egyik legtávolabbi helyéről időközben odaérkező sugárszennyeződés miatt a szennyezetté vált személyvonat kocsijainál járműmentesítést (külső mosást) végeztek. A következő feladat a megsérült pálya, majd a villamos felsővezeték helyreállítása volt.

A gyakorlatot a vasúti szakembereken kívül megtekintették Bács-Kiskun megye és Kiskunhalas város polgári védelmi parancsnokságának vezetői is, akik elismeréssel szóltak a látottakról. Értékelőjükben kiemelték a halasi vasutasok fegyelmezett, jó hozzáállását, az egyes gyakorlatok színvonalas végrehajtását.

G. J.

Környezetvédelmi ankét

Június 10-én, a Zala Megyei Tanács, a Hazafias Népfront megyei bizottsága és a Zala Megyei Közlekedéstudományi Egyesület ankétot szervezett. A *Környezetvédelem a közlekedésben és a mezőgazdaságban* címmel első ízben tartottak ilyen összejövetelt. A vitaindító előadást *Udvari László,* az Országos Tervhivatal főcsoportfőnöke tartotta.

Utána a résztvevők négy szekcióban üléseztek. A vasutascsoportban a MÁV Oktatási Központjában *Szabó Zoltán,* a szombathelyi igazgatóság helyettes vezetője és *Mózes László,* a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetője tartott előadást. Az előadók a nyugat-dunántúli, illetve az országos tapasztalatokkal ismertették meg a hallgatóságot. Szó volt többek között a személy- és teherkocsik takarításáról, a nyílt vonali szennyeződésekről, a zajártalmakról, a vízelvezetések és a hulladéktárolások problémáiról.

A vasutasszekcióban a vitaindítók után heten kértek és kaptak szót. A több mint 40 vasutas résztvevő a nagykanizsai és a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökségek forgalmi és vontatási szakembere közül került ki.

Sz. J. I.

Holland kórus Szegeden

A szegedi MÁV Hazánk Munkáskórus a közelmúltban Hollandiában vendégszerepelt. A szegedi dalosok vendégszereplésének viszonzásául Szegedre érkezett a hollandiai *Markeló* város férfikórusa, amely június 18-án a vasutas művelődési házban a szegediekkel közös bemutató hangversenyt tartott. A tizenhat éves múltra visszatekintő amatőr kórus műsorában klasszikus kórusművek, valamint a holland folklór legszebb dalai szerepeltek.

Huszadik alkalommal

Vasutas bérleti előadások a József Attila Színházban

Az 1986/87-es színházi évadban már a 20. alkalommal bocsátják ki a vasutasbérletet. Az elmúlt években sok színvonalas előadással örvendeztette meg a színház társulata a vasutasokat. A jubileumi évadban már felújított nézőtér fogadja a közönséget.

A rekonstrukció miatt az 1986/87-es évadban a vasutasbérleti előadások ez év decemberében kezdődnek. Jövőre február, április és május első vasárnapjain, délelőtt 11 órakor lesznek az előadások. Az idei évad műsorán szerepel többek között Suppé: *Boccaccio* (operett), Bourgin: *A nyúlcsalád* (komédia), Shakespeare: *Tévedések vígjátéka* és Neil Simon: *Mezítláb a parkban* című műve.

A vasutasbérleti kötelezvényeket a szakszervezeti bizottságoknál lehet igényelni július 14-ig. A kiváltási határidő augusztus 16.

Egykori vontatási főnökök találkoztak Sopronban

A közelmúltban Sopronban találkoztak a szombathelyi igazgatóság egykori és jelenlegi vontatási főnökei, illetve üzemfőnök-helyettesei. A felszabadulás utáni évtizedekben nyugdíjba vonult tíz fűtőházi főnök szorított kezet egymással, s elevenítették fel a múltat. *Kapronczai János* vasútigazgató, Tapolca egykori vontatási főnöke betegség miatt nem tudott részt venni a találkozón. Ott volt viszont a nyolcvanegy esztendős *Szabó András,* a hajdani tapolcai főnök, és az ajkacsingeri nyolcvanéves *Farkas István.*

A találkozó résztvevőit *Molnár Sándor,* a vezérigazgatóság főosztályvezető-helyettese és *Sziklai László,* a szombathelyi igazgatóság gépészeti osztályának vezetője köszöntötte, majd a vendégek megtekintették a soproni vontatási főnökséget, és megismerkedtek a város nevezetességeivel.

(Sz. Jakab)



Indulás előtt a szombathelyi igazgatóság bejáratánál

Élenjáró honvédelmi klub

Június 14-én, az MHSZ Heves megyei vezetősége aktívaértekezletet rendezett Egerben, melyen értékelték az elmúlt év munkáját, valamint az újabb öt év főbb tennivalóit.

A Hatvan városi MHSZ-vezetőség irányítása alatt az elmúlt évben a MÁV—MHSZ Honvédelmi Klubja is nevezett a szocialista versenymozgalomba. A városi vezetőséghez tartozó klubok közül a legjobb eredményt érte el és elnyerte az *Élenjáró Honvédelmi Klub* címet. A kitüntetést *Balázs Béla* klubtitkár vette át, aki a KÜF tűzvédelmi felügyelői munkája mellett a klubtitkári teendőt is ellátja. A vezetése alá tartozó klub a város IV. és V. számú általános iskoláját patronálja, működik egy tartalékosklub, valamint egy gépjárműbarát szakkör is.

Szűcs Ferenc

HÍREK

VÉRADÓNAP DEBRECENBEN

A debreceni körzeti üzemfőnökségen június 11—12-én önkéntes véradónapot tartottak. Az üzemfőnökség dolgozói közül többen a véradóállomáson is adnak vért. Ennek ellenére a véradáson mintegy hetvenen, közel 24 litert adtak. Köztük volt *Jakab István* és *Baráth Endre,* akik harmincadszor, *Kalmár Gábor, aki* huszonegyedszer adott vért.

A véradást *Papp Lászlóné* vöröskeresztes titkár és *Janócsi Kálmánné* szervezték.

Kirándulás. A vasutas-szakszervezet monori nyugdíjasklubja az albertirsai csoporttal közösen, június 21-én kirándulást szervezett Badacsonyba, Molnár Elek klubtitkár vezetésével. Megtekintették a Kisfaludy-házat, a bormúzeumot, majd a Hableány étteremben elfogyasztott kitűnő ebéd után kötetlenül töltötték a délutánt.

Horgásztanya. A hatvani körzeti üzemfőnökség vasutasai nemrégiben egyik szabad szombatjukon társadalmi munkán vettek részt a sóderbánya melletti tónál. A szocialista brigádok horgásztanyát építettek.

Városnézés. A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubja autóbuszos kirándulást szervezett Budapestre. Többek között megnézték a Bajor Gizi emlékmúzeumot, a Belvárost, majd Szentendre nevezetességeit. A következő kirándulás színhelye Sümeg volt, ahol a világhírű Maulbertsch-freskókban gyönyörködtek.

Különvonat úttörőknek. A füzesabonyi üzemfőnökség KISZ-bizottsága az úttörőszövetség megalakulásának 40. évfordulója tiszteletére különvonatot indított Szilvásváradra. A nagyközség két általános iskolájának legjobb hatvan tanulója vehetett részt a kiránduláson. Az esemény záróakkordjaként felszentelték az úttörőmozgalom „születésnapi" tortáját.

Megy a gőzös. A hatvani üzemi KISZ-bizottság és a Kilián György alapszervezet kirándulást szervezett a gyerekeknek Hatvan—Aszód—Vác—Verőcemaros útvonalon. A négy személykocsiból álló szerelvényt a hatvani állomás büszkesége, a G 265-ös magyar királyi gőzös vontatta. Verőcemarosról kisvasúttal Királyrétre utaztak, ahol sportversenyek színesítették a programot.

Korszerű daru. Negyven tonna teherbírású darut állítottak fel a közelmúltban Pécsett az új konténer-pályaudvaron. A gépet az Intranszmas Magyar—Bolgár Társaság szakemberei tervezték, és a Ganz-MÁVAG acélszerkezeti gyárának munkásai építették. A síneken gördülő daru 6 ezer négyzetméternyi területen képes ki- és berakni, hordani-vinni az áruval megrakott konténereket.

Kirándulóvonatok. A vasutasturizmus fellendítésére kirándulóvonatokat indítanak a nyári hétvégeken Pécsről. Június 28-a és augusztus 23-a között nyolc szerelvény fut ki a főpályaudvarról. Az utasok kedvezményes árú menetjeggyel juthatnak el a kedvelt üdülő- és kirándulóhelyekre.

Halálozás. Mély fájdalommal tudatjuk, hogy Lángi József MÁV-nyugdíjas, életének 66. évében elhunyt. Halottunkat a ceglédberceli temetőben helyeztük örök nyugalomra.

A gyászoló család

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest VII. kerületben levő egyszobás, komfortos, tanácsi lakásomat legalább kétszobás, rákospalotai kertes MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-71/181-es telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, az állomástól öt percre található két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 143-119-es telefonszámon. (Szabó lakás).

Elcserélném a Városligetnél levő 25 négyzetméteres szoba-konyhás, földszintes tanácsi lakásomat másfél szobásra vagy hasonló komfortosra Budapesten. Lehet MÁV-bérlakás is. Érdeklődni a 172-252 városi vagy a 15-27-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném tapolcai, két szoba összkomfortos, telefonos, tanácsi bérlakásomat hasonló veszprémire. Érdeklődni lehet 7—15 óráig a 07-81-17/7-es telefonszámon.

Elcserélném Kőbánya felső pályaudvaron levő kertes, 120 négyzetméteres, komfortos, MÁV-bérlakásomat két másfél szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Nagy József nyugd. 1102 Budapest, Kőbánya felső pályaudvar, főnöki lakás.

Elcserélném Záhony, Alkotmány út 13. sz. alatti, kertes, két és fél szobás, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén levő kétszobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Legény Endréné.

Elcserélném nagyméretű, másfél szobás, kertes, családi ház jellegű MÁV-bérlakásom kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 333-799-es telefonszámon (Horváth).

Elcserélném nagykanizsai, 47 négyzetméteres, gázfűtéses, IV. emeleti, másfél szoba plusz étkezőfülkés, telefonos tanácsi lakásomat hasonló adottságú budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a nagykanizsai 12-594-es telefonszámon.

Elcserélném budapesti, két szoba, komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy szoba, komfortos, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Csizmazia Józsefné, Budapest X., Keresztúri őrház.

Elcserélném, Pestlőrinc, Kavicsbánya állomáson levő két szoba, komfortos, kertes MÁV szolgálati lakásom budapesti két szoba, komfortos tanácsi lakásra, szolgálati lakásra jogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Rózsavölgyi Zoltán, 577-907 telefonszámon, napközben.

Budapest X. ker. központjában, a Pataky István Művelődési Központ közelében zöldövezeti, déli fekvésű, 56 négyzetméteres alapterületű, két szoba, összkomfortos, távfűtéses, hívóliftes, telefonos OTP szövetkezeti lakás készpénzért, tehermentesen eladó. Érdeklődni lehet este és délelőtt a 274-783 telefonszámon. Levélcím: Hollós Árpádné, Budapest 62. 1399 Postafiók 616.

Elcserélném budapesti másfél szoba összkomfortos, telefonos, belváros közeli lakótelepen levő tanácsi lakásomat, lehetőleg telefonos, jó állapotban lévő budapesti nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-85-ös üzemi, vagy a 220-660/291 városi telefonon, Nagyné.

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-ös 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, komfortos, 60—70 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet 8—9.30 és 18—21 óra között a 751-695-ös telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
86—3658. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

A Tiszai Kőolajipari Vállalat kollektívája, párt-, gazdasági és tömegszervezeti vezetése a 36. vasutasnap alkalmából köszönti a Magyar Államvasutak valamennyi dolgozóját!

Kívánjuk, hogy az eddig kialakult gyümölcsöző együttműködés továbbra is segítse közös feladataink eredményes megoldását.

TISZAI KŐOLAJIPARI VÁLLALAT



A Kőbányai Sörgyár gazdasági vezetése, társadalmi szervezetei és dolgozókollektívája

köszönti a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel továbbra is segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

KŐBÁNYAI SÖRGYÁR

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. JÚLIUS 24.

Ülést tartott az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége július 3-án ülést tartott. A testület elsőnek a pécsi területi intézőbizottság munkájáról készült beszámoló vitatta meg. A 21 tagú intézőbizottság, élén *Paku Lajos* titkárral, a múlt év november vége óta látja el a pécsi vasút-igazgatóság dolgozóinak érdekképviseletét és érdekvédelmét.

Mint az a beszámolóból kitűnik, az intézőbizottság megalakulása óta eltelt nyolc hónap alatt jó kapcsolatot alakított ki a partner vasút-igazgatóság vezetőivel, s az illetékes pártszervekkel. Az együttműködés eredményeként például az üzemvitellel kapcsolatos kérdésekben jól tájékozottak. A csomóponti pártbizottság üléseire is rendszeresen meghívják őket.

Az alapszervezetek önállóságát illetően is jobbak a feltételek. Az szb-titkárok, mint testületi tagok jobban érzik felelősséguket, mert az ib-üléseken szerzett tapasztalatok nagyobb lehetőséget biztosítanak a döntések végrehajtásának megszervezéséhez. A szervezeti módosulásnak az is nagy előnye, hogy felgyorsult a kétirányú információáramlás.

Az elnökség a pécsi területi intézőbizottság munkájáról készült beszámolót elfogadta.

Ezután az alapszervezeti ifjúsági tagozatok létrehozására készült javaslat került a testület elé. A tagozatokat olyan alapszervezeteknél kell létrehozni, *ahol a 30 éven aluli szakszervezeti tagok száma eléri a harmincat.* A vasút területén az ilyen alapszervezetek száma 156. A tagozatoknak minden 30 éven aluli fiatal automatikusan tagja.

Az elnökség a javaslatot elfogadta és úgy határozott, hogy az alapszervezeti ifjúsági tagozatokat ez év december 20-ig létre kell hozni.

Harmadik napirendi pontként a rendező pályaudvarok elegyrendezési technológiai folyamatainak munkabiztonsági ellenőrzési tapasztalatairól készült jelentést vitatta meg az elnökség. A jelentés megállapítja: a vágányok között sok a vagonból származó hulladék, ez önmagában is előidézhet baleseteket.

Az elnökség a szakszervezeti bizottságok feladatául szabta, hogy a jövőben többet foglalkozzanak a rendező pályaudvarok munkabiztonsági helyzetével és kezdeményezzenek intézkedéseket a munkavédelmi előírások betartására.

Délután a vasutas-szakszervezet elnöksége a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságával közösen folytatta ülését, *s megvitatták a MÁV VII. ötéves tervidőszakra szóló vállalati tervjavaslatát.*

Mindkét testület egyetértett abban, hogy az elkövetkezendő években a teljesítmények növeléséhez szükséges a belső üzemi folyamatok hatékonyságának javítása, a teherkocsi-gazdálkodás jelenlegi rendszerének megváltoztatása, a kocsik kihasználásának fokozása, s ezzel együtt az üresen futó vagonok arányának csökkentése. A teljesítménynövekedés reális mértékét 5 év alatt 3,5 százalékban látják, s az emellett képződő *fejlesztési források feltehetően nem lesznek elegendőek a szinten tartáshoz sem.* Ezért feltétlenül szükség lenne a tervezettnél nagyobb mértékű központi támogatásra. A minimális fejlesztési igény *5 évre 47 milliárd forintot tesz ki,* és ennek kétszeresére lenne szükség ahhoz, hogy teljes rekonstrukciót végezhessenek. Az előirányzott pénzből például a felújításra szoruló pályaszakasz alig több mint felét tudják majd csak korszerűsíteni.

A szakszervezet és a pártbizottság egyöntetűen szorgalmazza a fejlesztéseket, hiszen ezek elmaradása a vasutasok munkakörüményeit is hátrányosan befolyásolná. Javasolják továbbá a hetedik ötéves tervjavaslat kiegészítését a munkaerő- és bérgazdálkodás terveinek bővebb kifejtésével. Fontosnak tartják, hogy a vasút vezetése mihamarább dolgozza ki a korszerűbb bérezési rendszert, s ez pontos körülhatárolással kerüljön be a tervbe

A vasút első félévi szállítási teljesítménye:

56 millió tonna áru és 113 millió 689 ezer utas

Az év első felében az előző évinél ugyan 1,3 millió tonnával nagyobb mennyiségű áru került vasúton elszállításra, a tervezett mennyiséghez képest viszont hasonló mértékű a lemaradás.

Az első félévben elszállított

56 millió tonna áru 102,4 százalékos bázis és 97,7 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

A belföldi forgalomban elszállított 32,5 millió tonna a tervezett értéknek csupán 95,2 százaléka. A lemaradás abszolút értéke nem egészen 2 millió tonna.

Az első negyedévben érvényben lévő előszállítási kedvezményrendszer a belföldi forgalomban nem hozta meg a várt eredményt. A jelentősebb volumenű tömegárukat fogadó vállalatokat ez idő alatt a készletezés miatti bizonytalanság jellemezte. Később egyre több esetben fordult elő diszpozícióhiány, ami a népgazdaság szállításigényességének kismértékű csökkenésére vezethető vissza. *A félév utolsó hónapjára növekedtek a szállítási igények, akkor viszont több esetben fordultak elő üres kocsibiztosítási gondok.*

Az exportforgalomban a tervtől csak minimális volt az elmaradás. Ez elsősorban a nyugat-európai országok által egy hónapos időtartamra bevezetett exportkorlátozásnak tulajdonítható. Júniusban így aztán jelentősen megélénkült a külkereskedelmi vállalatok exporttevékenysége. Ebben az időszakban viszont a vasút nem tudta az exportszállítások zavartalan lebonyolításához szükséges üres kocsimennyiséget minden esetben biztosítani. A kiviteli forgalomban feladott

(Folytatás az 5. oldalon.)

Kitüntetések

a 36. vasutasnap alkalmából



Dr. Várszegi Gyula ünnepi beszédét mondja

A vasutasnapi kitüntetési ünnepséget július 11-én, a Bevételellenőrzési Igazgatóság kongresszusi termében tartották. *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes köszöntötte az ünnepség résztvevőit, köztük az elnökségben helyet foglaló *dr. Csehák Judit* miniszterelnök-helyettest, *Urbán Lajos* közlekedési minisztert, *Kurucz Tamást,* a VI. kerületi pártbizottság titkárát, *Tolnai Ildikót,* a vasutas-szakszervezet titkárát. Ezután *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója mondott beszédet.

— Amikor 1951-ben a Minisztertanács arról határozott, hogy *„a vasút jelentőségének és a szocializmus építésében való fontosságának kihangsúlyozása érdekében"* az év egy napját vasutasnappá nyilvánítja, a vasutasságot olyan körbe emelte, mint más, a társadalom különös megbecsülését élvező foglalkozásokat — hangsúlyozta. — Ezek a foglalkozások a társadalmi munkamegosztás olyan területei, *amelyek különleges hivatástudatot feltételeznek és ahol a munka egyben szolgálat.* Igazán nekem a szolgálat fogalma fedi legjobban a mi viszonyunkat a munkánkhoz. Tudnunk, éreznünk kell, hogy ez a kiemelés nagy megtiszteltetés, de nagy felelősséggel is jár. Ezért nem érzem ünneprontásnak, hogy ezúttal is a legtöbb szó a munkáról esik.

A jelenlévők jól tudják, hogy a vasút helyzetének bemutatása manapság nem túl hálás feladat. Csak két összefüggésre szeretnék utalni.

A vasútnak műszaki szempontból egyik sajátossága, hogy az ipari forradalom legöregebb technológiája. A vasúton egyszerre létezik a 100 év előtti és a mai technika. Sajnos ez nem korlátozódik csak a technikára, meglátszik a gondolkodásban is. Ezt a vegyes technikát kis ráfordítással, megbízhatóan, viszszafogott ütemű fejlesztés mellett működtetni igazi bűvészmutatvány.



Urbán Lajos közlekedési miniszter átadja a Kiváló Vasutas kitüntetést Kovács Imre szentesi dízelmozdony-vezetőnek
(Laczkó Ildikó felvételei)

A másik sajátosság közgazdasági jellegű. A vasút terméke, a szállítási teljesítmény, önállóan nem tud megjelenni, azt nem lehet tartalékolni, raktározni. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy ha a népgazdaságnak, pontosabban az iparnak és mezőgazdaságnak, nem megy jól, kevés a szállítási feladat, népiesen szólva: *ha megfáznak, mi attól már tüdőgyulladást kapunk.* Ugyanez a helyzet, ha a nemzetközi gazdasági kapcsolatok hűlnek le. Ilyen körülmények között nyereségesnek lenni, ez is bűvészmutatvány.

Ha az elmúlt másfél év eredményeit tekintjük, nem dicsekedhetünk, de keseregni sem érdemes. Világos, hogy a helyzet nem könnyű és a külső körülményeket illetően a közeljövő sem biztat lényeges javulással. Annak ellenére, hogy a kormányzattól megkaptuk azt az anyagi segítséget, amivel az évet átvészelhetjük, *az a véleményem, hogy a jövőben egyre inkább saját erőnkre kell támaszkodni.* A központi forrásokkal csak akkor számolhatunk, ha valamilyen központi döntés gazdasági következménye azt indokolja.

Megnéztem az első, az 1951. évi vasutasnapi sajtót, hogy összehasonlítsam az akkori és a mai feladatokat. Bizony az akkor megfogalmazott célkitűzések némelyikét látva irigység fogott el. *Például 1951-ben célul tűzték ki a 3,9 napos kocsiforduló csökkentését. Ha meggondolom, hogy most több mint 5 napos a kocsiforduló, indokolt az irigység.*

Miért hoztam fel azt a példát? Nem kell különösebben bizonyítani, hogy az ötvenes évek vasútjának műszaki állapota gyengébb volt a mainál és a vasutasságra nehezedő feladatok súlya sem volt kisebb, mint most. Joggal merül fel a kérdés: *akkor mi változott?*

Anélkül, hogy túlértékelném az emberi tényező szerepét, *az egyik okot abban látom, hogy egyfajta kishitűség, beletörődés, tehetetlenség, igénytelenség tapasztalható sorainkban.*

Tudnunk kell, hogy óriási erő van ránk bízva, *ehhez önbizalomra és felelősségérzetre van szükség.* A mi gépezetünkben minden csavar fontos. Éreznie kell minden vasutasnak, hogy egyformán nélkülözhetetlen, le-

(Folytatás a 6. oldalon.)



Átadták a MÁV-kórház gazdasági épületét

(Képes tudósításunk a 3. oldalon)
(Laczkó Ildikó felvétele)



Jubileumi nosztalgiavonat indult Vácra

(Tudósítás a 9. oldalon)
(Óvári Árpád felvétele)

Nem a rang és a cím számít

Egy kiváló brigád hétköznapi gondjai

A pécsi vontatási főnökség *Baross Gábor* dízelmotor-szerelő brigádjának munkáját régóta elismerés övezi, hírnevük megalapozott, a jutalmazásoknál sem maradnak ki a sorból. Beszélgetve a brigád tagjaival. kiderült, hogy mindezek ellenére sincs szó elégedettségről, eredményeik mögött jócskán akadnak gondok is. Vezetőjük, *Regényi Bars* így beszélt erről:

— Tény, hogy sok a kitüntetésünk. az is igaz. hogy brigádunkat évek óta a legjobbak között tartják számon, közérzetünk mindezek ellenére korántsem megnyugtató. Több oka is van ennek. Az egyik döntő ezek közül: *munkakörülményeink a harmincas évek viszonyaira emlékeztetnek. Sötét szerelőcsarnok, alacsony aknák, olaj és piszok mindenütt . .*

Összedobták a pénzt

— A szerszámellátást ki ne hagyd! — szól közbe kissé idegesen *Lovenyák László,* majd lehiggadva folytatja:

— Nem akarok mélyen leásni a témába, elég, ha egyetlen példával érzékeltetem mondandómat. Nemrégiben szükségünk volt egy fölöttébb egyszerű szerszámra, az ára is jelentéktelen, ám a bürokratikus *„vételezési technológia" miatt egyszerűbbnek látszott összedobni a pénzt,* és kimenni a városba megvásárolni. Kényszerűségből tettük ezt, mert különben hónapokig várhattuk volna. Tudnék még hasonló példákat említeni, az alkatrészhiányról nem is beszélve.

— Talán nevetségesen hangzik — veszi át a szót a brigád „tanára", *Katona Lajos* (ugyanis ő szakoktató) —, de a rossz feltételek is szerepet játszanak abban, hogy a brigád valamennyi tagja kitűnő szakmunkás. A szerszámhiányra ugyanis, a rossz műszerezettség ellensúlyozására csak egyetlen orvosság van: *a találékonyság.* Ebben a tekintetben nem állunk rosszul, eddig sikerült minden feladatot színvonalasan megoldanunk. Főműhely szintű javításokat végzünk, mintha járműjavítósok lennénk. Az utánpótlás persze már kétséges, szakoktatóként bőséges tapasztalatokkal rendelkezem. A mai fiatalok többsége szereti ugyan a motorokat, ám mégis inkább azért jönnek hozzánk, hogy később mozdonyvezetők lehessenek.

— *A mozdonyvezető még mindig rangosabb szakmának számít, mint a szerelő* — mondja *Berghammer Vilmos.* — Jobb a pénze is, mint a miénk, ezért az ipari tanulók afféle „ugródeszkának" tekintik a műhelyt

Pécshez kötődnek

— Ha már a fizetés szóba került — kezdi óvatosan *Kis Varga József* —, egyáltalán nincs okunk a dicsekvésre. Néhány hete találkoztam egy kollégával, aki az Északi Járműjavítóban dolgozik a fővárosban, meglepődve hallottam tőle, hogy lényegesen többet keres, mint mi, holott munkakörülményeik összehasonlíthatatlanul jobbak. Mivel a brigádtagok Pécsett, illetve a környéken laknak, családi kapcsolataik ehhez a tájhoz kötődnek, nem vehetünk vándorbotot a kezünkbe pusztán a nagyobb fizetésért. A brigádtagok közül többen is vasutasdinasztiából származnak, nekem az apám és az öcsém is vasutas, szóval nem szívesen cserélgetjük a munkahelyeket. *A hűséget mi otthonról hoztuk magunkkal.*

— Egyetértek Jóskával — szól ismét Berghammer Vilmos —, pedig én éppen kivétel vagyok. Családunknak semmi köze sem volt a vasúthoz, nálunk mindenki textiles, eredetileg varrógépműszerésznek készültem, ráadásul váci vagyok, a feleségem révén kerültem Baranyába. Több mint tíz éve dolgozom a brigádban, most már annyira megszerettem ezt a közösséget, hogy bizonyosan itt találna engem tíz év múlva is . . .

Szavait sűrű bólogatások igazolják. Egymás szavába vágva sorolják, hogy túl a munkakapcsolatokon milyen szoros szálak kötik össze őket. Hangulatos kirándulások és jól szervezett társadalmi munkák. Ezek közül egy rokkantkocsi elkészítését emlegetik. A közeli görcsönyi szociális otthonban járva találkoztak egy balesetet szenvedett vasutassal, akinek kérés nélkül megcsinálták a mozgást, az életet jelentő járgányt.

Jogos az igény

— Sajnos, egyre kevesebb az időnk a munkán kívüli „megmozdulásokra" — mondja a brigádvezető. — Mint annyi más brigádtag az országban, mi is kénytelenek vagyunk a kötelező 8 óra után más, jól fizető munka után nézni, hogy családunknak tisztességes életszínvonalat biztosíthassunk. Nincs ez jól, mert következményeit gyermekeink érzik. Nincs időnk és türelmünk játszani velük, ellenőrizni tanulmányaikat, magyarán: *értelmes apaként élni.* A munkánkért kapott erkölcsi elismerés jól esik, de újabban ezt is meglehetősen formálisan kezelik. Egy tavalyi esetet említek: az őszi forgalmi munkaversenyben nekünk ítélték az *Élenjáró Brigád* címet, csak éppen majdnem elfelejtették átadni. Az utolsó percben hívattak, átadták a kitüntetést azzal, hogy közöljem a társakkal. Nem piros szőnyegre, fúvószenekarra vágyik a brigád, de annyit megérdemeltünk volna, hogy legalább egy röpgyűlés keretében fölolvassák nevünket.

Nyolcan vagyunk — *Kalmár József, Kovács László, Péter György, Katona Lajos, Kis Varga József, Lovenyák László, Berghammer Vilmos, Regényi Bars* —, csupa jól ismert név, legalábbis a vontatásnál . . . Természetesen sejtjük, hogy a kitüntetést adományozók dolga sem könnyű, a brigádok teljesítményét nehéz összevetni, mivel nem azonos feltételek között dolgoznak. Nem tagadjuk, hogy a Kiváló Brigád címre büszkék vagyunk, de sokkal jobban örülnénk, ha egy világos, tágas műhelyben dolgozhatnánk. *A rangok, címek egyébként sem olyan fontosak, inkább a szaktudás* és a hűség számít. Szeretnénk, ha ezek alapján ítélnének meg bennünket.

Sárközi Gábor

Levél a nemzetközi szövetségtől

Vasutasok Szakszervezete
Koszorus Ferenc főtitkár elvtársnak
Budapest

Kedves Koszorus Elvtárs!

A 36. vasutasnap alkalmából a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének titkársága nevében tisztelettel köszöntjük Önt és munkatársait s a magyar vasutasok nagy családját.

Nagyra értékeljük azt a sokoldalú munkát, amelyet szakszervezetük végez a dolgozók érdekeinek képviseletében és védelmében.

Kívánjuk, hogy folytassák munkájukat a szocialista Magyarország előrehaladásért, a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységéért, a világbékéért!

K. C. Mathew
főtitkár

Csenki Gyula
titkár

Kitüntetés

A szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkájuk elismeréséül a 36. vasutasnap alkalmából

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetésben részesült: Nagy Mihály, a MÁV Debreceni KUF mozdonyvezetője, szakszervezeti bizalmi és Sásdi Zoltán, a MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőnökség vezetője.

A kitüntetéseket július 8-án *Koszorus Ferenc* a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át.

A vasút mindig hivatás volt

A győri vasutasnapi ünnepségen *Kedves Ferencné* szb-titkár üdvözölte a megjelenteket és a meghívott vendégeket, a megyei és városi vezetőket, a partner szállítási vállalatok képviselőit, valamint a megrendelők és szállíttatók küldötteit.

Az ünnepség szónoka *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára volt. Beszédében a vasutasok munkáját értékelve hangsúlyozta: a vasút tárgyi és műszaki feltételei az utóbbi években romlottak, ez is oka, hogy csökkent a szakma vonzása. Kiemelte, hogy a vasút mindig is hivatás volt és az is marad.

Koszorus Ferenc nagy tapssal fogadott ünnepi beszéde után *Kark István,* a budapesti igazgatóság helyettes vezetője lépett a mikrofon elé, és a szakmai vezetés nevében értékelte a győri vasutasok munkáját. Ezt követően *Szabó András,* az üzemfőnökség vezetője köszöntötte munkatársait és bejelentette, hogy a főnökségen 46 vasutas Kiváló Dolgozó kitüntetésben részesült, 245-en pedig a szolgálati érdemérem különböző fokozatait vehették át. Kiváló Munkáért kitüntetést kapott: *Szalka István* rajkai tolatásvezető, vezérigazgatói dicséretben *Böröcz István* pályamunkás és *Burkali Ernő* mozdonyvezető részesült.

Az ünnepségen a győri vasutasok Arany János Művelődési Házának együttese adott műsort.

Jó hangulatban

Együtt a nyugdíjasokkal

Heves és Nógrád megye vasutasai is jó hangulatban ünnepelték a 36. vasutasnapot.

Hatvanban a MÁV-sportpályán tartották az ünnepséget július 11-én. A megjelenteket *Vágó József,* a hatvani Lenin tsz elnöke köszöntötte, külön üdvözölte Kassa állomás vasutas küldötteit.

Gyöngyös állomás vasutasai az előző évekhez hasonlóan *Lajosházán* ünnepelték a vasutasnapot. Reggel nyolckor kisvonattal utaztak a festői helyszínre, szalonnasütés következett, majd a különböző vetélkedők és gyermekműsorok. *Németh László* állomásfőnök kitüntetéseket és jutalmat adott át. Az egész napos rendezvényen a nyugdíjasokat is vendégül látták.

Kál-Kápolna állomás vasutasai szintén a nyugdíjasokkal ünnepelték a jeles napot. Az ünnep tiszteletére barátságos labdarúgó-mérkőzést játszottak a helyi Volán csapatával, tervei szerint a visszavágót augusztus 20-án játszák majd.

A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség vasutasai a központi kultúrteremben rendezték ünnepségüket. Itt adták át a kál-kápolnai VII. GMPSZ Petőfi Sándor szocialista brigádnak a MÁV Kiváló Brigádja kitüntető címet.

Somoskőújfalu állomás vasutasai a község sportklubjában tartották vasutasnapi ünnepségüket, amelyen részt vettek a magyar—csehszlovák határőrség és vámőrség képviselői, illetve *Fülek* állomás küldöttei is. Az ünnepségen felszólalt *Flasik László,* a zólyomi vasútigazgatóság helyettes vezetője. Elismeréssel szólt a két határállomás dolgozóinak munkájáról.

Pásztón az Ágasvár étteremben rendezték az ünnepséget, amelyre meghívták a közelmúltban nyugdíjba vonult vasutasokat is.

Szűcs Ferenc

Közművelődés Fényeslitkén

Fényeslitkén működik a záhonyi átrakókörzet egyik legeredményesebb üzemi művelődési bizottsága. A széles körű társadalmi aktivista hálózatra épülő munkahelyi közművelődési szervezet különösen kiemelkedő eredményeket ért el a dolgozók oktatása, képzése, továbbképzése terén. Egyeseket a szakmai alapvizsgák letételére, másokat a középiskolai tanulmányaik megkezdésére, folytatására ösztönöztek, sikerrel. Figyelmet fordítanak a gyermekgondozási szabadságon lévő kismamák tanulásának elősegítésére is.

Jó kapcsolatokat építettek ki a lakóhelyi, többek között a fényeslitkei és kisvárdai oktatási és kulturális intézményekkel. Bekapcsolódtak a lakóhelyi közművelődésbe, és kulturális műsorral színesíthetik a munkahelyi és társadalmi ünnepségeket (vasutasnap, nőnap). A várszínházi és egyéb színházi előadásokra biztosítják a szocialista brigádok jegyigényeinek kielégítését.

A vasutasnap alkalmából nyugdíjas-találkozót szerveztek, és népszerűek a kézimunka-kiállítások, tavaly 70 pályamunkát tekinthettek meg az érdeklődők. Az állomáson működő fotószakkör évenként kiállításon mutatja be alkotásait, melyek közül a legjobbakat országos pályázatokra is eljuttatnak.

A Tisza-parti majális, a Záhonyi állomásfőnökségi művelődési bizottsággal közösen rendezett találkozó is említést érdemel. A további tervek között szerepel a dolgozók mozgósítása a szak- és közoktatásban való részvételre, a szocialista brigádok kulturális programjának szervezése, irányítása, valamint a szakmai kapcsolatok sokoldalú továbbfejlesztése, illetve általában a munkahelyi művelődés valamennyi formájának koordinálása.

A nemzetközi gyorsvonaton

Találkozás egy regényhőssel

A határállomásra egymás után érkeznek a vonatok. Süt a nap, az utasok láthatóan jókedvűek. Mi, a brigád tagjaival egy kicsit izgulunk. A szabad harmadik vágányra végre méltóságteljesen behalad a nemzetközi gyorsvonat Jugoszlávia felől. Virágcsokorral indulunk a szerelvény felé, mert nem akárki utazik a vonaton. Csak kevesen tudjuk, hogy az egyik utas nem más, mint *Borisz Polevoj,* az *Egy igaz ember* című regényének hőse: Alekszej Petrovics *Mereszjev.* Jelenleg a Szovjet Háborús Veteránok Szövetségének első elnökhelyettese, a Szovjetunió Hőse, nyugállományban lévő alezredes.

A szerelvény velünk szemben állt meg. A hálókocsi-kalauz kinyitja az ajtót. Érdeklődünk, hogy itt van-e akit keresünk.

— Igen itt van, az ötös fülkében utazik Alekszej Petrovics — mondja, és már kísér is bennünket a fülkéhez.

A szívem egy kicsit hevesebben dobog. Azon gondolkodom, hogy hány éves lehet, és vajon örül-e, hogy köszönteni akarjuk. A kalauz beszól a fülke ajtaján:

— Látogatói vannak Alekszej Petrovics!

Az ajtóban egy vállas, dús hajú, megilletődött férfi áll. Elhadarjuk a köszöntő szavakat:



A. P. Mereszjev emléksorokat ír a brigádnaplóba

— *Engedje meg, hogy szeretettel üdvözöljük itt, magyar földön. Véletlenül tudtuk meg, hogy ezen a vonaton utazik . . .*

Átadjuk a vörös szegfűcsokrot. Keresetlen szavakkal válaszol. Erre a fogadtatásra nem számított. Betessékel bennünket a fülkébe. Beszélgetünk. Én elgondolkodva figyelem minden szavát. Ő az, aki megjárta a háború poklát, aki mint vadászpilóta az arcvonal mögött, a németek által elfoglalt területen zuhant le gépével, és sebesülten, tizennyolc napig kúszott, hogy megtalálja az övéit. Sajnos, mindkét lábát, térden alul amputálni kellett, de ő mégis visszament harcolni. Ismét német gépeket lőtt le.

Elmondta, hogy Moszkvában él, két fia van, és már boldog nagyapa. *Már hatszor járt Magyarországon, ide mindig szívesen jön.* Most Olaszországban volt, a második világháború veteránjainak találkozóján vett részt. Hetvenéves, fekete haja még nem őszül.

Emléksorokat ír a brigádnaplóba, és dedikálja a róla szóló könyvet. A vonat hamarosan indul, búcsúznunk kell. Az egy igaz embert örökre szívünkbe zártuk. Ahogy kihalad a vonat, integetünk. Viszontlátásra Alekszej Petrovics!

Balogh László

Vasutasnapi juliális Dunakeszin

A 36. vasutasnapi ünnepség a Dunakeszi Járműjavító Üzem dolgozói számára a korábbi évekhez mérten még ünnepélyesebb volt, mivel idén ünnepelték az üzem alapításának 60. évfordulóját.

Bősz József, a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a dolgozó kollektívát, az egykori alapító tagokat, a közelmúlt munkásait, vezetőit. Az elnökségben helyet foglalók közül külön üdvözölte az NDK-beli Bautzen és a csehszlovák Mortin-Brutky vasúti üzemek képviselőit, *Pálmai Lászlót,* a Dunakeszi Városi Pártbizottság első titkárát, *Villási Lászlót,* a Dunakeszi Városi Tanács elnökhelyettesét.

Az ünnepség szónoka *Varga Lajos* üzemigazgató bevezetőjében méltatta a 140 éve hazánkban elsőként a Budapest—Vác vonalon megindult vasúti közlekedés jelentőségét, a korabeli társadalomban betöltött szerepét, újszerűségét.

— *A szűkebb pátria, Dunakeszi életében* — mint mondotta Varga Lajos — *a kenyeret jelentette a vasút.* Különösen 1926 után, amikor a jelenlegi járműjavító elődjében a főműhelyben megkezdődött a munka. A kenyér mellett otthont teremtett, művelődési, sportolási lehetőséget biztosított a vasút dolgozóinak, akik szorgos munkával, becsületes helytállással szolgálták mindezt meg.

Befejezésül Varga Lajos arról beszélt, hogy az 1986-os év eddigi termelési feladatait túlteljesítették, azonban a gazdaságosságot még jobban előtérbe kell helyezni, a munkafegyelem további szilárdításában is bőven van tennivaló. *Közös cselekvésre van szükség* — hívta fel a dolgozók figyelmét —, *hogy jobban tudják érvényesíteni a kor technikai vívmányait, hogy megfeleljenek a gazdasági kihívásnak,* miképpen a velük és önmagukkal szemben megfogalmazott elvárásoknak.

Ezt követően kitüntetések átadására, majd kultúrműsorra került sor.

Az 1985. évi gazdasági és társadalmi tevékenységükért a MÁV Kiváló Brigádja elismerésben részesült az *Ágoston Gyula* vezetésével dolgozó II. Rákóczi Ferenc, *Roller János* irányításával a József Attila, valamint a *Schwartz István* vezetésével tevékenykedő Váci Mihály szocialista brigád. Ketten vehették át a 45 éves MÁV szolgálati emlékérmet, heten a 40 éves, tízen a 35 éves, negyvenkilencen a 30 éves törzsgárdatagságért járó aranyfokozatot.

Az érthetően jó hangulatú közönség nagy tapssal nyilvánította ki tetszését a lipcsei Impuls és a dunakeszi József Attila Művelődési Központ Lokomotív táncklubjának, valamint a népszerű magyar művészek szórakoztató műsoráért.

A vasutasnapi juliális a Dunakeszi VSE pályáján folytatódott az üzemi spartakiád döntőivel, repülőmodellező bemutatóval. A gyermekek ezen a napon is utazhattak a közkedvelt kisvonattal, s számtalan játékban mérhették össze ügyességüket.

Vetési Imre

Befejeződött a rekonstrukció első szakasza

Átadták rendeltetésének a MÁV Kórház gazdasági épületét



Miniszterek az átadási ünnepségen

A MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet évek óta tartó rekonstrukciója a 36. vasutasnap hetében fontos állomásához érkezett. Elkészült a félmilliárd forint költséggel épült gazdasági épület, melynek ünnepélyes átadására július 10-én került sor. Az átadáson megjelentek az érintett tárcák vezetői, *dr. Medve László* egészségügyi, *Somogyi László* építésügyi és városfejlesztési, *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója, *Tolnai Ildikó,* a vasutasszakszervezet titkára, dr. Kecsmár Ilona, a VI. kerületi pártbizottság titkára.



Szemők Béla tájékoztatóját tartja



Így kell ezt csinálni . . .

(Laczkó Ildikó felvételei)

Az új létesítmény előcsarnokában rendezett ünnepélyes átadáson *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese, az építkezés miniszteri biztosa tájékoztatta a minisztereket a kórház rekonstrukciójáról. Elmondotta, hogy a külső megjelenésében is impozáns épületszárnyban a központi gyógyszertár, a sterilizáló, a konyha, s a négyszáz személyes étterem, valamint a mosoda kapott helyet.

Ezután *Urbán Lajos* közlekedési miniszter méltatta a beruházás jelentőségét, azt a munkát, amit az építkezésben részt vevő húsz vállalat dolgozói végeztek. A miniszter külön is szólt arról az áldozatos munkáról, amelyet a kórház és a rendelőintézet orvosai, egészségügyi dolgozói végeznek. A folyamatosan gyógyító munka ugyanis egy pillanatra sem szünetelt a kórházban.

Az ünnepség végén Urbán Lajos és Somogyi László *Kiváló Munkáért* kitüntetéseket, dr. Várszegi Gyula *Vezérigazgatói Dicséretet* adott át a beruházásban, a létesítmény kivitelezésében kimagasló teljesítményt nyújtóknak.

Az ünnepség részvevői végül, a kórház vezetőinek kalauzolásával megtekintették az új létesítmény különböző munkahelyeit, konyháját és éttermét. A 3000 adagos konyhába érve éppen palacsintát sütöttek. Somogyi László miniszter fehér köpenybe bújt, és a vendégsereg ámulatára bemutatta szakácstudományát: *gyakorlott módon forgatta a palacsintasütőt.*

A rekonstrukció folytatódik. a gazdasági épület átadását a tervek szerint másfél év múlva követi az új, tízemeletes, 380 ágyas kórházi hotelszárny átadása, majd az új diagnosztikai és műtőtömb avatása következik. S ha mindez elkészül, a budapesti MÁV Kórház az ország egyik legszebb és legkorszerűbb gyógyintézete lesz.

MÁV kollektív szerződés (1.)

A viták általános tapasztalatai

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége, mint ahogy lapunk előző számában hírül adtuk, június 26-i ülésén néhány kiegészítéssel elfogadta a MÁV 1986—1990 évekre szóló új kollektív szerződését.

A MÁV vezérigazgatója és a vasutas-szakszervezet főtitkára által aláírt kollektív szerződés 1986. július 1-jén hatályba lépett.

Az új kollektív szerződés összeállítása több hónapos előkészítő munkán alapult. Az első, nyers tervezetet január-február hónapban a bizalmicsoportok, alapszervezeti bizalmitestületek tárgyalták. A vitákat, különösen a közlekedési, építési és pályafenntartási végrehajtó szolgálati helyeken, a dolgozók nagyfokú aktivitása jellemezte.

A korábbi, ötéves kollektív szerződés helyi végrehajtásáról szóló *vezetői beszámolók többsége színvonalas volt.* Súlyponti kérdésként elemezték az adott egység gazdasági feladataihoz szükséges létszám biztosításában, a foglalkoztatás hatékonyságában a kollektív szerződés szerepét. Elemezték a bérezés, anyagi ösztönzés, a munkafegyelem helyzetét. A hozzászólók többsége is ezekkel a kérdésekkel foglalkozott. Több helyen bírálták viszont a nem megfelelő üzem- és munkaszervezést.

Az alapszervezeti testületi üléseken a dolgozók több száz javaslatot, észrevételt tettek a tervezetre, amelyet — a szerkesztők nevében — ezúton is megköszönünk. A viták alapján néhány általános tanulság is megállapítható.

Így például nyilvánvalóvá vált, hogy egy ilyen nagy terjedelmű — a dolgozókat közvetlenül és jelentősen érintő — szabálytervezet *bizalmicsoportokban történő közvetlen megvitatására jóval több időt kell biztosítani.*

Nem bizonyult szerencsés döntésnek, hogy az évi bérfejlesztésre szánt összeg már korábban elosztásra került, így nem jutott anyagi fedezet néhány olyan, egyébként indokolt szabálymódosításra, amely bérköltségvonzattal jár.

Fontos tanulságként állapíthatjuk meg azt is, hogy néhány szolgálati helyen a helyi szakszervezeti bizottság nem a jelentőségének megfelelő súllyal foglalkozott a kollektív szerződés végrehajtásának értékelésével.

A szakszervezeti középszervek véleményével beérkező javaslatokat összesítettük. A szerkesztők munkáját és a végső testületi álláspontok kialakítását nagymértékben segítették a különböző réteg és szakbizottságok, amelyek szintén tárgyalták a tervezetet.

Az elfogadott, új kollektív szerződés, a dolgozók szempontjából *számos kérdésben kedvező előrelépést jelent, illetve a dolgozók többségének álláspontját tükrözi.*

Példaként említhetem a forduló és utazó dolgozók heti pihenőnapjára vonatkozó szabályt, ahol a vitára bocsátott alternatív javaslat közül az érintettek többségének akarata érvényesült, a gazdasági vezetés által támogatott megoldás helyett.

A dolgozók véleménye alapján került törlésre a végleges tervezetből az a rendelkezés is, amely a saját vagy bérelt autóbusszal történő munkásszállítás esetére a munkavállaló térítés bevezetését írta volna elő.

A munkahelyi demokrácia érvényesült az év végi részesedés kérdésében is. Igaz, a vasút 1985. évi eredménye alapján az idén elmaradt a részesedés fizetése. A dolgozók véleménye alapján azonban nem törölték végleges jelleggel a kollektív szerződésből. Ez azt jelenti, hogy nyereséggel záruló év után lehetőség lesz év végi részesedés fizetésére.

Elsősorban az építési, pályafenntartási szakszolgálat külszolgálatos dolgozóinak régi és jogos igényét elégíti ki az az új rendelkezés, amely a jelentkezési hely és a munka helye közötti utazással töltött idő díjazását szabályozza.

Az éjszakai pótlék, az építőipari pótlék, az ügyeleti díj emelése is jogos igényeket elégít ki.

Az új kollektív szerződés megerősítette az utazó dolgozók és az elegyrendezők teljesítménybérének emelésére vonatkozó korábbi döntéseket is. Bővült a nyelvtudási pótlékra jogosultak köre. S a foglalkoztatási szabályokban is jelentős változásokat tartalmaz az új kollektív szerződés.

A mozdonyvezetők körében már tavaly is élénk visszhangot váltott ki a CSM-es közlekedésben egy szolgálatban tölthető idő szabályozása. Szakszervezetünk ebben a kérdésben is a többség álláspontjára helyezkedett. Az érintett körzeti üzemfőnökségek bizalmitestületeinek többsége, továbbá a mozdonyvezetők rétegbizottsága *ugyanis elfogadta azt a megoldást, hogy a 14 óra felső határ tekintetében végül is mindenhol a helyi bizalmitestület döntsön.*

A foglalkoztatás rendszerességét, a szabad- és pihenőnapok jobb tervezhetőségét hivatott szolgálni az új — vezénylési munkát szigorító — rendelkezés, amely szerint legalább három nappal előbb értesíteni kell a dolgozót eredeti munkaidőbeosztásának megváltoztatásáról. Ez vonatkozik azokra az utazó és tartalékos dolgozókra is, akik részére rendszeres munkaidőbeosztás nem készíthető. *(Korábban erről az előző szolgálat leteltéig lehetett a dolgozót jogszerűen értesíteni.)*

Néhány, szélesebb dolgozói réteget érintő kérdésben — elsősorban anyagi okok miatt — az új kollektív szerződés adós maradt a megvalósítással.

A központi vezetőség határozatában felkérte a MÁV vezérigazgatóját, hogy ezekkel a kérdésekkel a következő évi módosítási javaslat vitárabocsátásáig foglalkozzon, vizsgálja meg a megvalósítás lehetőségeit. Ezek között megemlítem a készenléti díjazás emelését, a vidéki és budapesti körzeti üzemfőnökségek anyagi ösztönzési rendszerében meglévő feszültségek csökkentését, a munkaruha-szabályzat felülvizsgálatát, az érdekeltségi alap anyagi ösztönzést szolgáló része felhasználási, felosztási elvének továbbfejlesztését.

Az új kollektív szerződést egyelőre a szolgálati helyek és szakszervezeti bizottságok kapták meg egy-egy példányban, ahol azt minden dolgozó megtekintheti. Néhány héten belül azonban a szakszervezeti bizalmiak is kézhez kapják.

A központi vezetőség határozatának megfelelően, a *Magyar Vasutas* következő számaiban folyamatosan és részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat a szabályváltozásokról, továbbá az el nem fogadott javaslatokról.

Dr. Halász György

(Folytatjuk)

Iparvasutat avattak Bükkábrányban

A 36. vasutasnap kimagasló eredménye a Mezőkeresztes-Mezőnyárád állomástól a bükkábrányi külfejtéses bányához vezető iparvasút átadása volt. A július 13-án, vasárnap tartott ünnepségen részt vettek: *Czipper Gyula* ipari és *Ónozó György* közlekedési miniszterhelyettesek, *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója, a Mátraaljai Szénbányák és a miskolci vasútigazgatóság, Borsod és Heves megye párt-, állami és társadalmi szerveinek képviselői.

Miskolci Sándor, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője tett jelentést Várszegi Gyulának. Arról számolt be, hogy a Mátraaljai Szénbányák megrendelése alapján a közel 4 és fél kilométer hosszú vasúti pályát, a villamos felsővezetéket, a biztosítóberendezéseket határidőre, kifogástalan minőségben építették meg.

Hernádi István, a miskolci vasútigazgatóság vezetője avató beszédében arról szólt, hogy az igazgatóság a 200 millió forintos beruházást fővállalkozásban mindössze 300 nap alatt végezte el. A vasútépítés, villamosítás, automatizálás lehetővé teszi, hogy a tervidőszak végén az évenként két és fél millió tonna lignitet a MÁV szállítsa az erőművekbe s a többi felhasználóhoz.

Az Ipari Minisztérium nevében Czipper Gyula miniszterhelyettes köszönte meg a gyorsan s jól végzett munkát. Hangsúlyozta, hogy a bükkábrányi lignit kitermelése fontos része a kormány energiapolitikája gyakorlati megvalósításának. Az olcsón termelhető lignitet egyre nagyobb mennyiségben használhatják fel az erőművekben, mindenekelőtt a tiszapalkonyaiban, és segíti a lakosság tüzelővel való jobb ellátását is.

Az iparvasút és a kisállomás átadását jelképező nemzetiszínű szalagot Czipper Gyula és Ónozó György miniszterhelyettesek vágták át. Ezt követően több mint ezer tonna lignittel megrakott irányvonat indult el a Tiszapalkonyai Hőerőműbe.

(Csorba)

Zöldség, gyümölcs, konzerv

Szezon előtti egyeztetés Szegeden

Már hagyománynak számít, hogy a zöldség- és gyümölcs-, illetve a konzervszállítások nagyobb arányú beindulása előtt a szegedi igazgatóság és a területéhez tartozó Zöldértek, illetve konzervgyárak egyeztetik szállítási terveiket, annak mikénti végrehajtását. Az egyeztető tanácskozásokra a közelmúltban került sor. Megtartását az is indokolta, hogy a Dél-Alföldről évről évre jelentős mennyiségű zöldség és gyümölcs, valamint konzerv kerül vasúton elszállításra.

Az elmúlt évben az igazgatóság területéről *közel ötezer kocsiban mintegy 75 ezer tonna zöldséget és gyümölcsöt fuvaroztak.* Idén május közepéig pedig már 1400 kocsi árut küldtek a belföldi és külföldi megrendelőknek. Az év hátralévő részében pedig újabb ötezer vasúti kocsi megrakását tervezik. A göngyölegek elszállításához is közel kétszázötven kocsit terveznek felhasználni.

A várható szállítási igényekre tekintettel rendkívül fontos, hogy a szállításban érdekeltek: *a vasút, illetve a Zöldértek és állami gazdaságok kölcsönösen tájékoztassák egymást,* mert csak így lehet az árut időben, friss állapotban eljuttatni a megrendelőkhöz. Ehhez az szükséges, hogy a Zöldértek a várható árufeladások mennyiségéről, a viszonylatokról megfelelő információt adjanak, és a kocsimegrendeléseket időben átadják. Az igazgatóság ennek birtokában tud gondoskodni a tiszta, műszakilag kifogástalan kocsik kiállításáról. Különös figyelmet igényel a meggy, a barack, a szilva és az alma gyors és zavartalan továbbítása.

Ezekben a hetekben külföldre is megkezdődött a szállítás, elsősorban Szentesről és környékéről indulnak a zöldpaprikával megrakott vagonok.

A zöldség- és gyümölcsszállításhoz hasonlóan az igazgatóság megkülönböztetett figyelmet fordít a konzervgyárak szállítási igényének a kielégítésére. Ez érthető, hiszen az elmúlt évben összesen 235 ezer tonna konzervet fuvaroztak el, melynek 75-80 százaléka exportra került. A Szovjetunió rendeltetési helyű áruk szállítását segítette a tengelyátszerelt kocsik igénybevétele. Erre vonatkozó megállapodást 1985-ben a nagykőrösi konzervgyár kötött a MÁV Vezérigazgatósággal. Rendkívül sikeres volt a konténeres konzervszállítás: *tavaly a MÁV területéről a Szovjetunióba küldött konzervkonténerek 37,8 százaléka a szegedi területről indult.*

A békéscsabai, a kecskeméti, a szegedi, a nagykőrösi és a kalocsai gyárakból idén, az első négy hónapban 65 ezer tonna konzervet indítottak útnak, ennek mintegy a felét az ország határain túlra. *Év végéig pedig 207 ezer tonna konzervgyári termék elszállítását jelezték a gyárak.* E mennyiségből 148 ezer tonnát a szocialista országokba (79 százalékát a Szovjetunióba), 27 ezer tonnát a tőkés országokba, a többit belföldre tervezik feladni. Természetesen itt is az előzetes információk alapján gondoskodik a vasút a szükséges kocsik, konténerek kiállításáról.

S még egy konzervvel kapcsolatos hír: *a legjobb rakodási készséget elérő konzervgyárnak az igazgatóság vándorserleget adományoz.* Az 1985. évi eredmények alapján a közelmúltban a kalocsai gyár kapta meg a vándorserleget. Kalocsán a késett kocsik aránya mindössze 4,73 százalék volt, a kifizetett kocsiálláspénz összege sem érte el a négyezer forintot.

Gellért József

ÍGY ÜNNEPELTÉK A 36. VASUTASNAPOT

BUDAPEST:

A második félévben keményen kell dolgozni



Tihovszky István köszönti az ünnepség résztvevőit
(Óvári Árpád felvétele)

A budapesti vasútigazgatóság központi ünnepségét július 10-én tartották a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében. Az elnökségben helyet foglalt *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese, *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára és *Gál János,* az MSZMP VIII. Kerületi Bizottságának első titkára. A szomszédos országok vasútigazgatóságait *Rudolf Guth* (ÖBB), *Dieter Neumann* (DR), *Ludovit Hribik* (CSD) és *K. Zurowki* (PKP) képviselte.

Az ünnepség *Keres Emil* Kossuth-díjas színművész szavalatával kezdődött, majd *Tongori Imre,* a budapesti igazgatóság vezetője mondott beszédet. Az igazgatóság teljesítményeiről szólva elmondta, hogy eddigi fuvarozási tervüket 97,5 százalékra teljesítették, az exportszállítások terén a júniusi hónap különösen jó eredményeket hozott. A tervet 52 százalékkal teljesítették túl. A személyvonatok menetrendszerűsége valamelyest javult a tavalyi évhez viszonyítva, négy százalékkal csökkent az idegen kocsik tartózkodási ideje. Az év hátralévő részében még kemény munka vár a terület vasutasaira.

Tongori Imre beszéde után az elnöklő *Tihovszky István,* a budapesti területi intézőbizottság titkára felolvasta a nagy fuvarozópartnereknek és más társadalmi szervezeteknek a vasutasnap tiszteletére küldött dísztáviratait. Ezt követően a külföldi vendégek üdvözölték a magyar vasutasokat és további együttműködésükről biztosították őket.

Szemők Béla tizennégy vasutasnak miniszteri, illetve vezérigazgatói dicsérettel járó oklevelet és pénzjutalmat adott át. Ketten 35 éves szolgálati emlékérmet, tizenöten pedig igazgatói dicséretet kaptak.

Az ünnepség záróakkordjaként *Béres Ilona* színművész, *Németh Marika* és *Marik Péter* operetténekesek szórakoztatták a résztvevőket.

(Séra)

SZOMBATHELY:

A megyeszékhely vasutasai a legjobbak közé tartoznak

A szombathelyi igazgatóság és a járműjavító üzem július 11-én a Haladás VSE munkacsarnokában tartotta meg a 36. vasutasnapi ünnepségét, amelyen megjelent *Horváth Miklós,* az MSZMP Vas és *dr. Karvalics Ferenc,* a Zala Megyei Bizottsága első titkára, valamint *dr. Bors Zoltán,* a Vas Megyei Tanács elnöke és *Horváth Lajos,* a szombathelyi városi pártbizottság első titkára.

Dr. Bors Zoltán az ünnepi beszédében a vasutasnap jelentőségéről szólva hangsúlyozta, hogy a vasutasok munkája évtizedek óta a figyelem középpontjában áll, *áldozatos helytállásukról sohasem szabad megfeledkeznünk.* A megyei tanács elnöke külön örömmel nyugtázta, hogy a szombathelyi vasutasok a legjobbak közé tartoznak. Elismerően szólt az áruszállítási teljesítményekről. Elmondta, hogy az országosan csökkenő áruszállítással szemben itt az elmúlt években is több mint 10 millió tonna árut továbbítottak. Beruházásaikat határidőre befejezték, közfeltűnést okozó balesetük nem volt. A járműjavító üzem teljesítményét taglalva főleg a példás üzem- és munkaszervezés eredményeit dicsérte. Alapvető feladataik mellett még bérmunkát is tudtak vállalni, hogy segítsenek a vasút szűkös anyagi helyzetén.

Dr. Bors Zoltán kiválónak értékelte a párt XIII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 40. évforulója tiszteletére kibontakozott munkaversenyben a vasutasok által végzett munkát.

Az ünnepségen köszöntötte a nyugat-dunántúli vasutasokat *dr. Rudolf Reiszp,* az osztrák villachi vasútigazgatóság elnöke, illetve *Dirt Sade,* az erfurti vasútigazgatóság képviselője.

Ezután *Kapronczai János* vasútigazgató, *Hajas Endre* intézőbizottsági titkár, *Baranyai László,* a járműjavító üzem igazgatója és *Kovács Lajos* szbtitkár kitüntetéseket és jutalmakat adtak át.

(Sz. J. I.)

SZEGED:

A mezőgazdasági termékek szállítása kiemelt feladat

A 36. vasutasnapot gazdag programmal köszöntötték a szegedi vasutasok. Július 10-én reggel az igazgatóság épületének bejáratánál megkoszorúzták a vasutas munkásmozgalmi emléktáblát. Az igazgatóság központi ünnepségét délelőtt fél 11-kor rendezték meg a Tisza Szálló koncerttermében.

A vendégeket, köztük *Tordai László* főosztályvezetőt, *Feleki Pált,* a vasutas-szakszervezet alelnökét, továbbá Csongrád, Békés és Bács-Kiskun megye párt-, állami és tömegszervezeti vezetőit *dr. Lugosi József,* a területi intézőbizottság titkára köszöntötte. Ezután *Lovász Lázár* vasútigazgató méltatta az ünnep jelentőségét. Emlékezett azokra az elődökre, akik önfeláldozó munkájukkal, helytállásukkal szereztek megbecsülést a vasutas társadalomnak. Utalt arra is, hogy az elmúlt évtizedben számottevően javultak a dolgozók élet- és munkakörülményei. Hangsúlyozta: az ünneplés percei alkalmat adnak arra is, hogy számbavegyük a közelmúlt eredményeit.

Többek között elmondotta, hogy az év közben tett erőfeszítések eredményeként az igazgatóság személy- és áruszállítási teljesítményei és a minőségi jellemzői is jól alakultak. A fuvarozásra felkínált árukat a tervezettnél kevesebb vasúti kocsi felhasználásával továbbították rendeltetési helyükre. *Kiemelt feladatnak tekintették a mezőgazdasági termékek zökkenőmentes elszállítását, az exportszállítások teljesítését.* A takarékos költséggazdálkodásra irányuló célkitűzéseiket is teljesítették. A termelési eredmények alakulásához hozzájárult a jól szervezett kongresszusi és jubileumi munkaverseny-mozgalom is.

Az ünnepi beszéd után Tordai László főosztályvezető átadta a miniszteri és vezérigazgatói dicséret, Lovász Lázár pedig az igazgatói dicséret elismeréseket.

A vasutasnapi ünnepség július 12-én, szombaton folytatódott. Délelőtt fél 11-től *„Csúcsforgalom az SZVSE-pályán"* címmel vidám, zenés műsort rendeztek neves fővárosi művészek — *Straub Dezső, Palócz László, Megyeri Mari, Csák Hugó, Váradi Zsuzsa* és a *Canada Dry* együttes — felléptével.

Az ünneplő vasutasok, a családtagok és a vendégek válogathattak a különböző programok között: *volt asztaltenisz, teke, sakk, kispályás labdarúgás, atlétikai verseny, birkózóbemutató,* a gyerekek részére szórakoztató sportjátékok (léggömbvadászat, gólyalábon futóverseny, kötélhúzás, zsákbafutás stb.). S aki közben megéhezett, az beült a pályán felállított sátrakba, ahol vasutas mesterszakácsok bográcsban főtt ízletes pörköltjét szolgálták fel, vagy felkereste az Utasellátó büféit. A pergő programok, a kereskedők, vásározók sátrai, a körhinta, a céllövölde igazi majálishangulatot teremtett a pályán, ahol a késő esti órákig szórakoztak a vendégek.

(Gellért)

PÉCS:

Új létesítményeket avattak több nagy csomóponton

Pécsett július 11-én, a PVSK sportcsarnokában tartották az igazgatóság központi ünnepségét. A megjelenteket, illetve a meghívott vendégeket *Paku Lajos,* a pécsi területi intézőbizottság titkára üdvözölte. Az elnökségben helyet foglalt *dr. Dányi Pál,* az MSZMP Baranya Megyei Bizottságának titkára, *Mészáros András,* a MÁV vezérigazgató-helyettese, *Bartul Ivanosa,* a zágrábi vasútigazgatóság képviselője, valamint Baranya megye és Pécs város állami és társadalmi szerveinek vezetői.

Ünnepi beszédet dr. Bödő László, a Szakszervezetek Baranya Megyei Tanácsának titkára mondott. Többek között szólt a vasút történelmének kiemelkedő eseményeiről, megemlékezett Kandó Kálmán munkásságáról, számba vette a mai vasút fejlődésének egyes állomásait.

— A nemrégiben felújított felvételi épület, a toronyépület, a világos köntösbe bújtatott igazgatósági épület együttese jó benyomásokat kelt a városba érkező idegenekben. A közelmúlt pályakorszerűsítési munkálatai, a villamosítás, az állomásépületek felújítása, a konténer-pályaudvar, a kocsijavító csarnokok átadása is jelzik a vasút törekvéseit — hangsúlyozta beszédében dr. Bödő László.

Az ünnepi szónoklat után Mészáros András kitüntetéseket és jutalmakat adott át.

A csomópontok vasutasnapi ünnepségeinek sorát Dunaújváros nyitotta meg július 10-én. Itt Lakatos Gyula, az üzemfőnökség üzemviteli főnökhelyettese mondott köszöntőt és adott át jutalmakat, kitüntetéseket. Az ünneplő vasutasok másnap, 11-én a Mezőföld étteremben vettek részt műsoros családi esten.

Nagykanizsán a vontatási főnökség telepén, a vasutasok emlékművénél koszorúzással kezdődött a vasutasnap. Az ünnepséget a Kodály Zoltán Művelődési Házban tartották, ahol *Trombitás István,* a KFV vezérigazgatója köszöntötte a vasutasokat. *Weisz József* üzemviteli igazgatóhelyettes adta át a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést a Marx Károly kereskedelmi, a Petőfi Sándor pályafenntartási és a Lenin szertárfőnökségi brigádoknak.

Együtt tartotta vasutasnapi ünnepségét a MÁV Nevelőotthonban az Élenjáró Szolgálati Hely kitüntetésben részesült kaposvári körzeti üzemfőnökség és az Épület- és Hídfenntartó Főnökség. Az ünnepségen a város vezetői mellett a zágrábi vasút-igazgatóság képviselői is résztvettek.

Dombóvárott július 12-én, a csomóponti művelődési házban rendezték meg az ünnepséget. Ünnepi beszédet *Cserép Imre,* a városi pártbizottság első titkára mondott.

A vasutasnap tiszteletére Nagykanizsán átadták a felújított felvételi épületet, Pécsett a vontatási főnökség területén lévő kibővített orvosi rendelőt, Gunaras-Gyógyfürdőn pedig a dombóvári vasutasok által társadalmi munkában épített pihenőházat.

Klencz Tiborné

DEBRECEN:

Dr. Rajczi Rezsőre emlékeztek

Debrecenben emléktáblaavatással kezdődött az ünnepség:

dr. Rajczi Rezső, egykori debreceni vasutas emléktáblája előtt tisztelegtek az ünnepség résztvevői, közöttük a mártírhalált halt vasutas hozzátartozója, *Rajczi Mária.*

A nagyállomás oktatótermében rendezett ünnepségen *Volosinszki János,* a területi intézőbizottság titkára köszöntötte a megjelenteket, majd az üzemi pártbizottság titkára, *Harangi Albert* mondott ünnepi beszédet.

Beszédében többek között a terület munkáját elemezte; elmondta, hogy közel 35 millió utast és 8,4 milió tonna árut szállítottak az igazgatóság területén.

A kitüntetések és jutalmak átadása után a dr. Rajczi Rezső emlékkiállítást tekintették meg az ünnepség résztvevői.

N. I.

ZÁHONY:

Nehéz körülmények között is derekasan helytálltak



Lakatos Ernő ünnepi beszédét mondja
(Császár Csaba felvétele)

Záhonyban szoboravatással és nagygyűléssel köszöntötték a vasutasnapot. Az ünnepségen mintegy másfélezer vasutas vett részt, ott voltak Szabolcs-Szatmár megye párt-, állami és társadalmi vezetői, s a hagyományoknak megfelelően a szovjet és a csehszlovák határállomások vasutasainak küldöttsége is.

A vasutasnap alkalmából avatták fel a közúti határállomás előtti parkolóban elhelyezett *Kelet kapuja* című monumentális plasztikai alkotást, *Marosits István* szobrászművész munkáját, majd nagygyűlést tartottak. Az ünnepi szónok *Lakatos Ernő,* az MSZMP Központi Bizottságának osztályvezetője volt. Beszédében többek között hangsúlyozta:

— A vasutasok az elmúlt években nehéz körülmények között álltak helyt. A tavalyi szokatlanul kemény időjárás, az energiakorlátozás, a fuvarozási feladatok lökésszerű jelentkezése próbára tették a szállítási rendszert, amely azonban mindezek ellenére működőképes maradt, alapvető fennakadás nem volt a gazdaság vérkeringésében. Tudjuk, hogy ezekben az években az ország többet kért a vasúttól és csak kevesebbet tudott adni. Kevés a vonóerő, leromlott a teherkocsi-állomány, s a fejlesztésre kevesebb jutott, mint szükséges lett volna. Annál nagyobb elismerés illeti a vasútnál dolgozókat, akik munkával, lelkiismeretes helytállással pótolták a hiányzó anyagi és technikai eszközöket.

A népgazdaság ez évi tervének teljesítésében számítunk valamennyi dolgozó, közöttük a vasutasok megértésére, cselekvő részvételére — mondotta végül Lakatos Ernő, s felhívta a figyelmet arra, hogy elmaradásokat kell pótolni az exportban, s ebben az évben kell megalapoznunk a VII. ötéves terv eredményes végrehajtását.

Az ünnepi köszöntő után Ambrus András, a MÁV vezérigazgató-helyettese kitüntetéseket és jutalmakat adott át. Az ünnepség befejezéseként magyar és szovjet vasutas művészegyüttesek adtak műsort.

L. B.

MISKOLC:

Juliális az MVSC pályáján

A miskolci vasútigazatóság területén a vasutasnapi események sorozata július 8-án kezdődött. Ezen a napon helyezték üzembe a *Forró-Encs* állomáson, az igazgatóság területén immár a negyvenkettedik Integra-Dominó rendszerű állomási és vonali automata biztosítóberendezést. A 38 millió forintos beruházás eredményeképpen a Miskolc—Hidasnémeti közötti nemzetközi vonalon újabb 9 kilométeres szakaszon vették át az automaták az emberek szerepét, s így 16 munkakör szabadul fel.

A vasutasnapi központi ünnepséget a vasútigazgatóság, az építési főnökség, a járműjavító és a területi egészségügyi központ kollektívájával együtt, július 12-én, szombaton az MVSC-pályán tartották. A vasutas-juliálissal összekapcsolt ünnepségen több száz vasutas és hozzátartozó, valamint a megye párt-, mozgalmi és államhatalmi szerveinek vezetői, képviselői vettek részt.

Hernádi István, a miskolci igazgatóság vezetője méltatta a közel 15 ezer vasutas érdemeit. Azokról szólt, akik éjjel-nappal, télen-nyáron hivatásszeretettel végzik munkájukat. Szinte fáradhatatlanul dolgoznak, elősegítik azt, hogy naponta tíz és tízezer ember érjen el úticéljához, termédek áru a rendeltetési helyére.

A megye párt-, állami és társadalmi szerveinek nevében *dr. Miklós Imre,* a megyei pártbizottság osztályvezetője köszöntötte az igazgatóság dolgozóit, s a vasutasok nagy családját. Emlékeztetett rá, hogy az egész ország vérkeringése függ attól, hogyan dolgoznak a vasutasok. Munkájukra tovább is számít társadalmunk, jóllehet hogy kedvezőtlenebb körülmények között kell végezniük a személy- és az áruszállítási feladataikat.

Ezután különböző kitüntetéseket adtak át. A vasutas-juliálison — a megnyitó ünnepséget követően — gazdag kultúr- és sportműsor szórakoztatta a résztvevőket.

Cs. B.

A MÁV Vezérigazgatóság

MELLÉKLETE

A szakmai vetélkedő győztese:

a budapesti építési főnökség



Az idén a vasutasnap központi rendezvényeit a szolgálati főnökségek szakmai vetélkedőjének döntője vezette be. A Landler Járműjavító művelődési házában lebonyolított vetélkedő döntőjébe az alábbi szolgálati főnökségek tíztagú csapatai mérték össze tudásukat: *debreceni pft. főnökség, budapesti építési főnökség, Budapest-Nyugati szertárfőnökség, Északi Járműjavító, nyíregyházi villamos vonalfőnökség, szombathelyi körzeti üzemfőnökség, szolnoki biztosítóberendezési fenntartási főnökség.*

A zsűri elnöke *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgatóhelyettese. Tagjai: *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára, *Palik Dénes,* a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője, *Fehér László* üzemviteli főosztályvezető-helyettes, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának szervezőtitkára és *Vizsy Ferenc,* a MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottságának titkára. A játékvezető *dr. Jánosi Imre,* a MÁV Vezérigazgatóság jogi főosztályának osztályvezetője volt.

A vetélkedőt Szemők Béla nyitotta meg. Elmondotta, hogy az országos döntővel véget ért az üzemek, főnökségek termelési, szakmai vetélkedőjének sorozata.

— *Nem biztos, hogy ez a vetélkedő a legalkalmasabb módszer a munkaverseny hatékonyságának növelésére* — hangsúlyozta —, *de arról ismételten meggyőződhettünk, hogy a vasutasok széles rétegeit megmozgatta.* A szolgálati helyeken megtartott vetélkedők eredményeként különösen kedvezőnek értékelhetők azok az ésszerűsítési javaslatok, új munkamódszerek, amelyeket a csapatok bemutattak. Ezek közül szeretném kiemelni az üzemviteli szakszolgálat területéről származó javaslatokat, amelyek döntően a vonatforgalmi rend javításával, a vonóerő s a kocsipark jobb kihasználásával, a gazdaságosság fokozásával foglalkoznak. A szolgálati döntőknek és az országos döntőknek is igazi értékét az adja meg, hogy a szolgálati főnökségeknél kidolgozott elképzeléseket hogyan sikerül megvalósítani. Mi a hasznos javaslatok bevezetését támogatjuk és egy év elteltével számon kérjük azok megvalósítását.

A zsűri elnökének megnyitója után megkezdődött a döntő. A csapatoknak szakmai, politikai és villámkérdésekre kellett válaszolniok. Elsőnek az 1. számú asztalnál ülők, a debreceni pályafenntartási főnökség csapata választott borítékot, melyben öt szakmai kérdés volt. Öt percet kaptak a felkészülésre. Ezalatt a 7. számú asztalnál ülő szolnoki BFF csapatának öt tagja villámkérdésekre felelt. Ugyanebben a rendszerben került sorra a többi csapat is. A szakmai kérdésekre adott helyes válaszokért 50, a villámkérdésekért 5 pontot adhatott a zsűri. Ugyancsak 50 pontot lehetett szerezni a második fordulóban, a politikai ismeretek témakörből.

A harmadik fordulóban értékelték a dolgozatokat, továbbá az előzetesen írásban kapott kérdéseket is ekkor kellett megválaszolni. Itt a kiérdemelhető pontszám 50 + 50 volt.

Ebben a fordulóban a csapatok minden tagja részt vett. A feltett kérdésekre ugyanis bárki válaszolhatott, s a versenyzők egymást is kiegészíthették.

A három téma — szakmai, politikai és villámkérdések — alapján érdekesen alakultak az eredmények. A szakmai kérdésekre a Nyugati-szertár kivételével minden csapat 50 pontot kapott. Ezzel szemben politikai ismeretekből egyik csapatnak sem sikerült 50 pontot elérnie. A legtöbbet, 48 pontot az építési főnökség, a legkevesebbet, 24 pontot a szolnoki BFF csapata kapott.



Értékel a zsűri

A villámkérdésekre két csapat kapott 5. három 4, kettő pedig 3 pontot.

A zsűri közben elvégezte a szükséges adminisztrációt. A szakmai, politikai és a villámkérdésekre adott pontokhoz hozzáadták a szakdolgozatért járó pontokat és így kialakult a döntő végeredménye.

Eszerint első a *Budapesti Építési Főnökség* csapata 190 ponttal, második a Szombathelyi Körzeti Üzemfőnökség 181, harmadik az Északi Járműjavító 177, negyedik a Bp. Nyugati Szertárfőnökség 172, ötödik a debreceni pft. főnökség 170, hatodik a nyíregyházi villamos vonalfőnökség 150, hetedik a szolnoki BFF 149 ponttal.

Az első helyezett csapat 50, a második 45, a harmadik 40 ezer forint jutalomban részesült. Ezenkívül mindhárom csapat tagjai szovjetunióbeli jutalomutazáson vehetnek részt a vasutas „Barátságvonattal", amelyre előreláthatólag szeptemberben kerül sor.

A szakdolgozatokat külön díjazták. A legjobb szakdolgozatot 200 ezer forinttal jutalmazták. Ezt az első helyezett budapesti építési főnökség érdemelte ki. A többi hat szolgálati hely, a helyezési pontértékek csökkenésének megfelelően, 180—100 ezer forint összegű pénzjutalomban részesült.

A felsorolt díjakon kívül. a döntőbe jutott mind a hét szolgálati hely. a szakszolgálati döntő első helyezettjeként elnyerte a MÁV Kiváló Főnöksége címet. a velejáró pénzjutalommal.

A díjakat. a zsűri megbízásából Tolnai Ildikó adta át a csapatok vezetőinek.

V. F.



Egy jó válasz



A vetélkedő győztes csapata

(Laczkó Ildikó felvételei)

A vasút első félévi szállítási teljesítménye

(Folytatás az 1. oldalról.)

5,6 millió tonna áru a bázisnak 105,7, a tervezettnek pedig 98,7 százaléka.

Kiemelkedően magas volt viszont az importáru-forgalom. A vasúton érkezett 11,2 millió tonna áru 112,3 százalékos bázis, és 109,3 százalékos tervteljesítést jelent.

Sajnálatos módon tovább csökkent a vasút számára a legkevesebb ráfordítással, a legkedvezőbb bevételt eredményező tranzitáru-forgalom. *Az első félévi 6,8 millió tonnás tranzitforgalom még az alacsony bázisszintet sem érte el.*

A vasúti áruszállítási teljesítményt kifejező árutonna-kilométer 103, illet 97,2 százalékos volt a viszonyítási alapokhoz képest. A nagyobb szállítási távolságot képviselő nemzetközi forgalmak (export és főleg tranzit) elmaradása miatt, csökkent az átlagos áruszállítási távolság is.

Az áruszállítás műszaki-gazdasági mutatói az első félévben nagyrészt kedvezőek voltak, az elegymozgás lelassulása, a kocsiforduló-idő megnövekedése következtében azonban a kedvező mutatószámok nem jelentettek megfelelő eredményt.

A vasúti teherkocsik térbeni kihasználása

29,9 tonna volt, ami 100,3, illetve 102,7 százalékot jelent.

Az időbeni kihasználás — mint már említettük — nem felelt meg a követelményeknek. A 4,79 napos kocsiforduló-idő a bázis értékénél ugyan kevesebb, *a tervezettnél viszont 5,3 százalékkal magasabb.*

Annak ellenére, hogy az elegymozgás lassú volt, a vonatforgalom lebonyolítására kedvezőtlenül ható tényezők száma alacsony volt. Így például a vonatfeloszlatások mennyisége csupán 28 százaléka volt az előző év hasonló időszakára vonatkozó értéknek.

A gépre várás eseteinek a száma 65,9 százalékos, a gépácsorgásoké pedig 41,1 százalékos volt a bázishoz viszonyítva.

Összességében a vasúti rakodásokhoz időben ki nem állított üres tehergépkocsik mennyisége nem haladta meg a bázisszintet, viszont a félév utolsó két hónapjában — de főleg júniusban — *jelentős volt az üreskocsihiány.*

A teherforgalom lebonyolításához rendelkezésre álló korszerű vontató járműveket sikerült aránylag megfelelően kihasználni. A kihasználtságot jellemző napi hasznos futásteljesítmény a villamosmozdonyok esetében 103,3, illetve 101,3 százalékos, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál 99 és 100,7 százalékos volt.

A vasúti személyszállításban az első félévben kismértékű lemaradás tapasztalható. Az elszállított

113 millió 689 ezres utas a bázishoz és a tervhez viszonyítva egyaránt 99 százalékos teljesítésnek felel meg.

Az utaskilométer és teljesítmény 99,1, illetve 98,6 százalékosan alakult.

Jelentősen javult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége. Az elmúlt év első félévéhez viszonyítva 0,7 százalékkal több vonat közlekedett menetrendszerűen. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő 2,3 perccel csökkent. A legnagyobb mértékű javulás a nemzetközi expresszvonatok esetében volt, ahol a menetrendszerűség 6 százalékkal javult, a fajlagos késési idő pedig közel 20 perccel csökkent.

Fuvaroztatói ankét Szegeden

A Csongrád Megyei Tanács szállítási bizottsága és a Szegedi Közlekedéstudományi Egyesület üzemviteli szakcsoportja június 27-én fuvaroztatói ankétot szervezett Szegeden, a vasutas művelődési házban. A vasút és a szállíttatók közötti jobb együttműködés kialakításának fóruma volt ez a tanácskozás, amelyre a megye nagyobb fuvaroztató vállalatainak szállítással foglalkozó szakembereit hívták meg.

Szabó Sándor, a Vezérigazgatóság kereskedelmi főosztályának osztályvezetője *Üzletpolitikai kedvezmények a vasúti közlekedésben* címmel tartott előadást, majd *Harmati János,* az igazgatóság osztályvezető-helyettese a vasúti kocsiállás-pénzek alakulásáról és felszámításának módjáról adott tájékoztatást. Harmati János részletesen ismertette a július 1-jétől érvényes be- és kirakási határidőket, a késett rakodást követő kocsiállás-pénz-köteles órák megállapítását, amelyeket a jobb megérthetőség kedvéért gyakorlati példákkal is illusztrált. Tájékoztatójában hatványozottan aláhúzta az idegen kocsikkal való ésszerű gazdálkodás fontosságát, e kocsik minél gyorsabb ki-, illetve megrakásának és továbbküldésének szükségességét.

A tanácskozáson felszólalók az együttműködés további javítása érdekében tették meg észrevételeiket. javaslataikat.

Magyar—osztrák műszaki együttműködés

A Technoimpex Külkereskedelmi Vállalat és a MÁV július 2-án szerződést kötött az osztrák Elin Union céggel, amely folyamatos sebességszabályozó rendszert szerel fel a ferencvárosi rendező pályaudvaron. *A jövő év végére elkészülő műszaki beruházás 60 millió schillingbe kerül,* az összeget a Világbank által a vasúti és közúti hálózatfejlesztésre biztosított hitelkeretből finanszírozzák.

A sebességszabályozó rendszer egyes elemeit az osztrák cég megbízásából a Ganz-MÁVAG-ban gyártják, s a szerződés pontos teljesítése érdekében a két vállalat konzorciumot alakított.

Életmentő vasutas munkásőrök

Életveszélyben tanúsított önfeláldozó magatartásuk elismeréseként *Samu Ferenc* és *Szombathelyi József,* a tapolcai üzemfőnökség vasutasai megkapták az *Életmentő emlékérmet.*

A kitüntetést június 20-án adta át hivatalában *István János,* a Veszprém Megyei Tanács elnöke. *Venczel János* megyei munkásőrparancsnok jelenlétében.

Samu Ferenc és Szombathelyi József, akik egyébként munkásőrök, ez év március 30-án Kisapátiban egy égő lakásból kimentettek egy asszonyt, aki, mint később kiderült, öngyilkossági szándékkal gyújtotta fel a házat. A tapolcai vasutasok gyors helyzetfelismerésükkel, önfeláldozó magatartásukkal életet mentettek.

KITÜNTETÉSEK
a 36. vasutasnap alkalmából

(Folytatás az 1. oldalról.)

gyen pályamunkás, mérnök, mozdonyvezető vagy igazgató. Talán nincs egyetlen szakma sem, ahol az egymásrautaltság ilyen nagy lenne, mint a vasútnál. És itt jegyzem meg, nem minden él nélkül és átvitt értelemben: *ez bizony azt is jelenti, hogy ha egy csavar nem jól működik, azt azonnal ki kell javítani, vagy ha nem javítható, ki kell cserélni.*

Azok, akik ma itt kitüntetést kapnak, biztosan a jó példát mutató vasutasok körébe tartoznak. Én azt kérem, hogy tekintsék kitüntetésüket megbízásnak is, segítsenek, hogy minél nagyobb legyen azoknak a köre, akik munkájukat elismerésre méltó módon végzik. Ezzel szolgálunk rá, hogy a társadalom a vasutasokat a jövőben még inkább megbecsülésével és szeretetével vegye körül — fejezte be ünnepi beszédét a MÁV vezérigazgatója.

Ezután dr. Csehák Judit a kormány nevében köszöntötte a vasutasokat és elismerését fejezte ki a nehéz körülmények között végzett munkájukért. Mint mondotta: *a kormány figyelemmel kíséri a vasút munkáját, s a lehetőségekhez mérten igyekszik segíteni, de a gondok megoldásának nagyobb része a vasutasokra hárul.*

A beszédek után a kitüntetéseket *Urbán Lajos* közlekedési miniszter adta át. Elsőnek *dr. Bajusz Rezsőnek*, a MÁV nyugalomba vonult vezérigazgatójának nyújtotta át az Elnöki Tanács kitüntetését, a *Szocialista Magyarországért Érdemrendet.*

A 36. vasutasnap alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a közlekedési miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozott: Bacsó István szolg. főn. vez., Záhony Üzemig.; Bakon József tolatásvez., Veszprém KÜF; Bekker István mozd. vez., Bp. Ferencváros KÜF; dr. Bernáth Gabriella igazgató főorvosnak, Bp. MÁV Orvosszakértői Int.; Biczák Mihály vonalgond., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; dr. Bogdán József oszt. vez., Bp. MÁV Bevételellenőrzési Ig.; Bojtor László gazd. főig.-h., Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Budavári Sándor forg. vonalbiztosnak, Miskolc Vasútig.; Fucskó Imre kocsivizsg. csop. vez., Debrecen KÜF; Gábor Gáborné ügyint., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Giba József külsős mozd. felvigy., Nyíregyháza KÜF; Hidasi György műszerésznek, Bp. MÁV Balparti BBFF; Hollós László műsz. oktatónak, Bp. Nyugati KÜF; dr. Horváth Jolán oszt. vez., Bp. VATUKI; Hriczó Imre dízellakatos csop. vez., Miskolc KÜF; dr. Keszei István főoszt. vez. h., MÁV Vezérig.; Korosecz József tolatásvez., Nagykanizsa KÜF; Kovács Imre dízelmozd. vez., Szentes KÜF; dr. Lakatos Lajos oszt. vez., Szeged Vasútig.; Madarász János pályamunkásnak, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Magyari Mihály vill.gépszerelőnek, Északi Jj. Ü.; Major Zoltán bádogosnak, Debrecen Jj. Ü.; Márkus János sarusnak, Hatvan KÜF; Márton László oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Mécs Barna Ottóné jegykiállítónak, Pécs Vasútig. Üzemir. Közp.; Misnyovszki Béla fizikai csop. vez., Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Molnár József dízelvill. szerelőnek, Szombathely Jj. Ü.; Nagy Béla oszt. vez. h., Debrecen Vasútig.; Németh Dénes mozd. vez., Celldömölk KÜF; Oletics Vince kocsirendezőnek Gyékényes Üzemfőn.; Orsó János mozd. vez., Füzesabony KÜF; Pál István oszt. vez. h., Miskolc Jj. Ü.; Puskás József ügyint., Pécs Vasútig.; Simon János váltókez., Záhony Üzemig.; Szabó László főmérnöknek, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Szalai József mozd. lakatosnak, Dunaújváros Üzemfőn.; Szalka István tolatásvez., Győr KÜF; Szalóki János vízműlakatosnak, Szolnok KÜF; Szepesbélai Árpád ügyint., MÁV Vezérig.; Tar Imre asztalos csop. vez., Celldömölk MÁV Építési Főn.; Tóth Imre igazgatóh., Szeged Vasútig.; Vajda János függ. szb-titkárnak, Békéscsaba KÜF; Valkó Tiborné csop. vez. h., Bp. MÁV Épületfennt. Főn.; dr. Fehérvári László, főoszt. GySEV.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Alberti Lajos hőközpontkez., Bp. Ferencváros KÜF; Árkosi Sándor vonatvez., Mátészalka KÜF; Balogh István művez., Pécs MÁV BBFF; Bálint Lászlóné oszt. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Bencsics Ferenc lakatos brigádvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Biró Gusztáv főművez., Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Czirják Sándor gépkocsivez., Vasutasok Szakszervezete; Csókási Antal vez. kocsiirányítót, Szeged Vasútig. Üzemir. Közp.; Dallos József targoncavez., Bp. Józsefváros áll. főn.; Dezamits István előmunkást, Sopron Pft. Főn.; Erdei Endre betan. munkást, MÁV Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Fekete Imre vez. váltókez., Püspökladány KÜF; Fekete I. János mozd. vez., Kecskemét KÜF; Ferenczi Gyula tmk-lakatos csop. vez. Dombóvár Üzemfőn.; Galambos Ferenc műszerész csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Géczi Sándor kocsivizsg., Szerencs KÜF; Gulyás József száll. csop. vez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Halász Géza főépítésvez., Bp. MÁV Magasép. Főn.; Hella Ferenc üzemvez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Hernek Ferenc esztergályos csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Holló László csop. vez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; S. Hornyák Ferenc munkavez., Miskolc Pft. Főn.; Horváth István darus csop. vez., Bp. MÁV Hídép. Főn.; Horváth János ügyint., MÁV Vezérig. Üzemviteli Főoszt.; Hoskó Bertalan oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Hutás István tolatásvez., Bp. Keleti Üzemfőn.; Juhász Béla fizikai csop. vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Kakuja István műszerészt, Szeged-Rókus MÁV BBFF; Katona József pályamunkást, Kiskunhalas Pft. Főn.; Kállai István felépítm. munkavez., Debrecen Pft. Főn.; Kálmán Lászlóné vendégszobagondnokot, Bp. Vasutasok Ált. Biztosító Egy.; Kocsis Gyula utazó mozd. felvigy., Miskolc KÜF; Koppányi Imre osztályvezetőt, Bp. MÁVTI; Kovács János vont. részlegvez., Záhony Üzemig.; Kovács Károly fizikai csop. vez., Bp. MÁV Jobbparti BBFF; Kun Dezsőné dr. oszt. vez., Bp. MÁV Nyugdíj Ig.; Kunecz István vez. váltókez., Kaposvár Üzemfőn.; Kurdi József vonatvez., Pécs KÜF; Laczkó Pál főmunkatársat, MÁV Vezérig.; Morovik József műsz. ügyint., Bp. Vasútig.; Nagy II. Sándor mozd. vez., Békéscsaba KÜF; Némedi Béláné személyzeti vez., Bp. MÁV TBÉF; Németh Béla tolatásvez., Szombathely KÜF; Németh Ernőné üzemszervező, Miskolc Jj. Ü.; Némethy Gábor fenntart. részlegvez., Szombathely KÜF; Oroszpataki Zoltán főmunkatársat, MÁV Vezérig.; Ölvedi Mátyás felsővez. szerelő csop. vez., Dombóvár Vill. Vonalfőn.; Papp Antal felsővez. szerelő csop. vez., Bp. MÁV Vill. Felsővez. Építési Főn.; Papp László főüzemirányítót, Debrecen Vasútig. Üzemir. Közp.; Pásztor Ferencné ügyint., MÁV Vezérig.; Pásztor Sándor előmunkást, Záhony Pft. Főn.; Perényi Istvánné számítógépkez., Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Sárdi Gyula oszt. vez. h., Pécs Vasútig.; Schneider Ferenc szolg. vez. váltókez., Veszprém KÜF; Sebők György vonatfelvevőt, Nyíregyháza KÜF; Szabó István anyaggazd., Kiskunhalas Vill. Vonalfőn.; Szabó László termelésvez., Miskolc Jj. Ü.; Szekula István szerszámlakatost, Kiskunhalas KÜF; Szelei Ferenc pol. munkatársat, Vasutasok Szakszerv.; Szilágyi Istvánné ügyint., Bp. MÁV Közp. Számvit. Hiv.; Teleki István kőműves csop. vez., Bp. MÁV Magasép. Főn.; Tobler János lakatos csop. vez., Kaposvár MÁV Épület- és Hídfennt. Főn; Tóth Barnáné fénymásolót, Bp. MÁV Tervező Int.; Tóth Márton öntő csop. vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Török István tolatásvez., Bp. Nyugati KÜF; Törökgyörgy Ernőné belsőell., Szeged-Rókus Ig. Osztószertárfőn.; Varga Gerzson fizikai csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Varga György igazgatót, Bp. Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Vass Ferencné csop. vez., Bp. MÁV Alk. Első Biztosító és Segélyező Egy.; Vásárhelyi Zoltán rakt. kez., Bp. Nyugati Szertárfőn.; Vörös Balázs házgondnokot, Bp. MÁV ÜGH; Zaránd György műsz. üzemfőn.h., Bp. Nyugati KÜF; Záhorszky Miklós műszerész csop. vez., Miskolc MÁV BBFF; Zelizi Gyula járőrvez., Szajol MÁV Vill. Vonalfőn.; Viola János beruházási felügyelőségvezetőt, Bp. MÁV Beruházási Iroda; Horváth László, oszt. vez., GySEV.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek: Airizer Csaba műszerész, Bp. MÁV TBKF; Antal György fizikai csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Balázs Károly váltókez., Záhony Üzemig.; Bajok János műsz. igazg. h., Bp. MÁV Gépészeti, Technológiai és Anyagvizsg. Ü.; Bálint István kazánfűtő, Nyíregyháza MÁV Vill. Vonalfőn.; Benécs János vágánygond., Vác Pft. Főn.; Cziráki Ferenc pályamunkás, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Dósa József szállítm. ügyint. Bp. MÁV Idegenforg. és Szállítm. Ig.; Dusek Lajos tolatásvez., Miskolc KÜF; Fazekas Géza személygépkocsivez., Bp. MÁV ÜGH; Hermann Sándor kárpitos szakmunk., Bp. MÁV Épületfennt. Főn.; Horváth József asztalos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Iliás László lakatos csop. vez., Sopron Vont. Főn.; Juhász István vasútépítő és karbantartó szakmunkás, Dunaújváros Pft. Főn.; Kaiser Jánosné rakt. kez., Barcs Szertárfőn.; Kedves András ügyint., MÁV Vezérig.; Kléri István dízellakatos csop. vez., Veszprém KÜF; Krizmanics István távközlőműszerész, Szolnok MÁV BBFF; Malina Lajos rakodómunkás, Kiskunhalas KÜF; Mészáros József lakatos csop.-vez., Debrecen Jj. Ü.; Molnár István mozd. vez., Rákosrendező KÜF; Nagy II. József kocsirend., Békéscsaba KÜF; Nyiri Ferenc felépítm. munkavez., Székesfehérvár Pft. Főn.; Pasztorek József vill. reszortos, Miskolc KÜF; Placskó Józsefné segédművez., Nagykanizsa KÜF; Purgel Gergely ügyint., Szeged Vasútig.; Ravadits Endre oszt. vez., Bp. MÁV Gépészeti, Technológiai és Anyagvizsg. Főn.; Rózsa Mihály vonatvez., Rákosrendező KÜF; Sarvajcz István kocsirendező, Székesfehérvár KÜF; Szabó Zoltán igazgatóh., Szombathely Vasútig.; Szarvas István kőműves csop.vez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Takács Imre üzemfőn., Dunaújváros Üzemfőn.; Tratnyek István pályamunkás, Nagykanizsa Pft. Főn.; Valovics István üzemvit. üzemfőn. h., Bp. Ferencváros KÜF; Vatai László tervező mérnök, Bp. MÁV Tervező Int.; Végh József művez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Szebeni Andrásné műszaki ellenőr, Bp. MÁV Beruházási Iroda.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Arany István lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Balogh III. Sándor tmk-lakatost, Debrecen Okt. Főn.; Bartáné Marton Irma ügyint., MÁV Vezérig.; Bartha Dezső ügyint., Miskolc KÜF; Bánfai István dízelmozd. vez., Hatvan KÜF; Bányai Károly szolg. főn., Veszprém Szertárfőn.; Bele Sándor motorvez., Pécs KÜF; Berecz Endre kocsijav. asztalost, Celldömölk KÜF; Berkes Nándor festő-mázoló munkavez., Bp. MÁV Magasép. Főn.; Bicskos Imre pályamunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.; Birkás Gyula üdülővez., Bp. Vasutasok Ált. Biztosító Egy.; Biró Imre váltókez., Celldömölk KÜF; dr. Boholy György oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Boros József dízelmozd. szerelőt, Kecskemét KÜF; Böröcz István pályamunkást, Győr Pft. Főn.; Csiszár Ferencné ügyint., Szeged Számvit. Főn.; Csuka Istvánné ügyvit. alk., Bp. MÁV ÜGH; Dőri János személyezeti és munkaü. vez., Kaposvár Üzemfőn.; Enyedi József tolatásvez., Bp. Kelenföld KÜF; Ferenczy Károly távközlő művez., Szombathely MÁV BBFF; Füzi Gyula szertárfőn., Füzesabony Szertárfőn.; Garamszegi Gyula ügyint., Pécs Vasútig.; Gerencsér Zoltánné ügyint., Szombathely Vasútig.; Gódor László gazd. üzemfőn. h., Hatvan KÜF; Gulyácsi Sándor váltókez., Cegléd KÜF; Gutai Ferenc pályamestert, Szekszárd Pft. Főn.; Gutassy Béla ügyint., Miskolc Vasútig.; Hajdú Józsefné anyagbeszerzőt, Bp. MÁV Magasép. Főn.; Holló István lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Horényi Ágnes műsz. előkészítőt, Bp. MÁV Magasép. Főn.; Horváth Ernő főkönyvelőt, Bp. Vasutasok Társadalombizt. Ig.; Horváth László csop. vez. h., Szombathely Jj. Ü.; Hörcsöki Ferencné titkárnő, Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Imró Jánosné rakt. kez., Bp. MÁV Balparti Épületfennt. Főn.; Jákfalvi Géza kocsirend., Szombathely KÜF; Józsa József szakoktatót, MÁV Tisztképző és Továbbképző Int.; Juhász János kocsirend., Dombóvár Üzemfőn.; Kancsó János főpályamestert, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Káli János munkavez., Miskolc MÁV Építési Főn.; Kántor Balázs mérleglakatost, Szolnok Jj. Ü.; Kása István vonatvez., Zalaegerszeg KÜF; Kerekes Lajos építésvez., Celldömölk MÁV Építési Főn.; Kerényi Pálné főkönyvelőt, Bp. Vasutasok Ált. Biztosító Egy.; Király László dízelmozd. lakatost, Nyíregyháza KÜF; Kluk Tibor építőip. gépkez., Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Krainhoffer Tiborné rakt. kez., Székesfehérvár Szertárfőn.; Krasznai Pál vasútépítő-karbantartó munkást, Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn., Koczuba József fényező-fújót, Dunakeszi Jj. Ü.; Kovács László váltókez., Füzesabony KÜF; Kovács Lászlóné ügyint., MÁV Vezérig.; Kovács Tibor vill.szerelőt, Dombóvár MÁV Építési Főn. Lajcsák Lajos tolatásvez., Miskolc KÜF; László István vasúti szakmai irányítót, Záhony Üzemig.; Leányvári László gazd. vez., Debrecen MÁV Zenekari Főn.; Lepsényi Zoltán lakatost, Kaposvár MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Légrádi István raktárnokot, Pécs KÜF; Léka József vonatvez., Szentes KÜF; Lóránt Miklós kazánfűtőt, Szombathely Jj. Ü.; Mayer Andrásné vonatvez., Komárom KÜF; Maszárovits Miklósné ügyint., MÁV Vezérig.; Márkus Ferenc rendészetvez., Tokod MÁV Fatelítő Főn.; Meggyes Istvánné ügyvit. alk., Bp. MÁV Közp. Számvit. Hiv.; Mester Károlyné ügyint., MÁV Vezérig.; Mészáros Béla főüzem-irányítót, Záhony Üzemig.; Molnár Albertné ruhaellenőrt, Debrecen Számvit. Főn.; Molnár Ferenc ügyint., Gyékényes Üzemfőn.; P. Nagy János műszerészt, Debrecen MÁV BBFF; Nagy József kőműves munkavez., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Nagy Mihály művez., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Nagy József darukötözőt, Dombóvár MÁV Fatelítő Főn.; Oláh István anyaggazd., Debrecen Építési Főn.; Orosz József igazgatót, Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Oszkai Jenő mozd. lakatost, Tapolca KÜF; Ökrös Sándor mozd. vez., Vésztő KÜF; Palkovics Mária utókalkulációs ellenőrt, Szombathelyi MÁV TBÉF; Pál György vonatvez., Bp. MÁV Építési Főn.; Pális Imre ügyint., MÁV Vezérig.; Pintér István röntgentechnikust, Bp. MÁV Egészségügyi Ellátási Főn.; Pisák Jánosné szakácsnőt, Záhonyi Bölcsőde; Pisla Andrásné kézbesítőt, Bp. MÁV Bevételell. Igazg.; Pusztai András művez., Északi Jj. Ü.; Segyevi Imre lakatos csop. vez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Simon II. János dízelszerelőt, Dombóvár Üzemfőn.; Sirola István váltókez., Záhony Üzemig., Sitku Béla vonalgond., Mátészalka Pft. Főn.; Somogyi József csapatvez. előmunkást, Dombóvár Pft. Főn.; Szabady Józsefné bérell., Pécs Számvit. Főn.; Szabó Dezső főpályamestert, Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Szalkai Imréné rakt. kez., Bp. Keleti Szertárfőn.; Szarvas Mátyás dízellakatos csop. vez., Békéscsaba KÜF; Szekeres Balázs függ. szb-titkárt, Dunaújváros Üzemfőn.; Szelle Tibor munkavez., Pécs Pft. Főn.; Szép Ferencné VSZT-ügyint., Szolnok MÁV Kórház és Rendelőint.; Szombathy Gézáné bölcsődevez.. Debrecen MÁV Bölcsőde; Szűcs Ferencné konyhalányt, Bp. Keleti Üzemfőn.; dr. Takács László oszt. vez. főorvost, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Tamók János vonatvez., Szerencs KÜF; Tarczi Kálmán műszerészt, Szombathely MÁV BBFF; Trembovszky József váltókezelőt, Miskolc KÜF; Treszka Zoltán szb-titkárt, Záhony szakszervezeti bizottság; G. Tóth András rendelkező forg. szolg. tevőt, Békéscsaba KÜF; Tóth György tolatásvez., Szeged KÜF; Török Imre rakt. kez., Szolnok Pft. Főn.; Török János vill. szerelőt, Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Vári János oszt. vez. h., Székesfehérvár Jj. Ü.; Vedres Lászlóné vezénylőtisztet, Záhony Szállítmányozási Főn., Vida Balázs munkavez., Szentes MÁV Építési Főn.; Vietórisz László olajkútkez., Nyíregyháza Szertárfőn.; Vizer György festő és mázolót, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Zeke József rakt. munkást, Debrecen MÁV Osztószertár Főn; Ádám Tibor építésvez., Budapest MÁV Magasép. Főn.; Balogh Imre létesítményvez. mérnököt, Budapest MÁV Beruházási Iroda; Tasnádi Dénes építési vezetőmérnököt, Budapest MÁV Jobbparti Bizt. ber. Fenntart. Főn., Tóth Tamás csoportvez., Budapest MÁV Tervező Intézet.



Az ünnepség résztvevői a beszédet hallgatják

(Laczkó Ildikó felvétele)

AKTUÁLIS PORTRÉ

A vonalbiztos



Budavári Sándornak, a miskolci vasútigazgatóság forgalmi vonalbiztosának — egyben társadalmi szb-titkárának —, különös örökség szabta ki életpályáját. A sportos testalkatú 57. évét taposó vonalbiztos így emlékszik vissza:

— *Vasutas dinasztia tagja vagyok. Vasutas volt az apai, az anyai nagyapám, az apám, a bátyám, sőt a keresztapám is.* Engem követ az örökségben a fiam, aki 15 éves korától a villamosipari technikummal kezdődően van a MÁV-nál, és most mozdonyirányítóként dolgozik.

— Ezek szerint az ősök nyomdokaiba lépett . . .

— Kis kerülővel. Sportoltam. Az életcélom szerint tornatanár lettem volna. A labdarúgás elvette az eszemet, elvont a továbbtanulástól . . . Érettségi után, 1949-ben egyik nap az akkori vasútigazgató üzent apámnak, hogy meglátogatja, velem szeretne beszélni. El is jött, hívott az MVSC-be, és javasolta legyek én is vasutas. Sajnos előtte már a Miskolci Munkásba leigazoltak. Így csak négy év múlva lettem a vasutas színek labdarúgója, öt évig futballoztam az MVSC-ben, s keményen nekiláttam a tanulásnak.

— *A MÁV-nál a munkát forgalmistaként kezdtem.* Ez teljes embert, magas színvonalú szakmai tudást követelt. A tanfolyamokon szorgalmasan tanultam, kitűnő eredményekkel zártam a segédtiszti és a tisztképző tanfolyamot. Szívesen foglalkoztam üzemgazdasági ügyekkel. *Felfigyeltek rám, s így kerültem személyzeti vezénylőként az igazgatóságra, s lettem 1964-től forgalmi vonalbiztos. Azóta ebben a munkakörben dolgozom.*

Budavári Sándor a Szerencsi KÜF. forgalmi referense. A forgalmi vonalbiztos — ha az igazgatósági épületben van — azzal kezdi a napot, hogy bemegy a menetirányítóhoz; mi történt az elmúlt 24 órában a rábízott területen. A hét kisebb-nagyobb részét a Szerencsi KÜF. területén tölti. *Sűrűn végigjárja a Miskolc—Sátoraljaújhely, a Miskolc—Hidasnémeti, valamint a Hidasnémeti—Szerencs közötti vonalszakaszokat.* Következetesen ellenőrzi a személy- és a teherszállításra, a közlekedés biztonságára vonatkozó utasítások betartását, végrehajtását. Hibák esetén az érdekelt vasutasokkal együtt „oknyomozást" végez. Szigorúan megköveteli a rendet, a fegyelmet, ugyanakkor emberséges, megértő. A rábízott területen igyekszik megteremteni az együttműködést, táplálja a hivatás szeretetét. És ebben sokat segít a vele született és benne élő pedagógusi érzék.

— *Az emberekkel való foglalkozásban kevés a hivatali beosztás, a hatalmi szó.* Jól ismerem az embereket. Jóformán mindenkihez másképpen kell szólni. Az egyiknek elég ennyit mondani *„csináld meg, benned bízom"*. Tudom, hogy hiba nélkül hajtja végre az utasítást, de azt is tudom, elvárja, hogy ezt észrevegyem. A másiknak elég ennyit mondani *„ejnye, ezt nem vártam tőled"*. Akad olyan is, aki csak a kemény szóból, a szigorú utasításból ért.

Akad olyan is — sajnos — akiben a közömbösség, a felelőtlenség kemény páncélját semmi nem töri át.

— Miért vagyok optimista? Örülök az előrehaladásnak, a szemléletbeli változásnak. Annak, hogy közös erővel, sok-sok hivatását szerető vasutas jó hozzáállásának, munkájának eredményeként egyre kevesebb a személyi mulasztásból eredő kiesés, hiba. A bajok többnyire a pálya, a mozdonyok és a vasúti kocsik elöregedéséből származnak. Éppen ezért kétszeresen is értékesnek tartom a vasutasok jó hozzáállását. Emberi tényezőkkel, nagyobb áldozatok vállalásával tudjuk ellensúlyozni a MÁV-ra egyre jobban nehezedő gondokat, bajokat, amelyeknek megoldására — legalábbis egyelőre — nincs sok esélyünk.

Munkahelyén népszerű ember. Ennek egyszerű magyarázata van. Amilyen szenvedélyes volt a labdarúgásban, s ahogyan hivatásának tekinti vonalbiztosi feladatát, így tesz eleget mozgalmi megbízatásainak is. Erről ezeket mondja:

— A hatvanas évek elején, amikor ide, a vasútigazgatóságra kerültem, hamarosan osztálybizottsági taggá választottak. Később — a változtatásoknak megfelelően — főbizalmi lettem. Igyekeztem a rám bízott feladatoknak eleget tenni. Úgy látszik, hogy ez sikerült, *mert 1980-ban szb-elnöknek választottak meg. Később először ideiglenesen, majd a múlt évi tisztújítás alkalmából a több mint félezer szakszervezeti tag döntése szerint szb-titkár, s a területi intézőbizottság tagja lettem.*

Mozgalmi munkája érlelő erő az igazgatóság különböző beosztású dolgozóinak és vezetőinek szemléletében, de tetteiben is. A mozgalmi munka, a megnövekedett, feladatok hatékonyabb elvégzése érdekében csökkentették a felesleges értekezleteket, a szócséplést. Más szóval *sohase azért tartják az szb- és a testületi ülést, mert az elő van írva, hanem azért, és arról tanácskoznak, hogyan lehetne minden eddiginél jobban dolgozni.*

Munkáját számos kitüntetés fémjelzi. A hivatali feladatainak végzésével kiérdemelte a Kiváló Dolgozó, az Igazgatói Dicséret, ötleteivel a Kiváló Újító bronz és ezüst fokozatát, s mozgalmi munkájával a SZOT-kitüntetést. 1959-től hetvenöt esetben 33 liter vért adott. Ezt is elismerések dokumentálják.

Budavári Sándor most megkapta a Kiváló Vasutas kitüntetést, amelyet a 36. vasutasnap alkalmából nyújtottak át gazdasági és társadalmi munkájának elismeréseként.

Csorba Barnabás

Tisztavatás a Nyugati pályaudvaron

A központi vasutasnapi ünnepségeknek minden évben kedves színfoltja a tisztavatás, melyre az idén július 12-én, szombaton délelőtt a Nyugati pályaudvar érkezési oldalán került sor. Az ünnepség elnökségében helyet foglalt *Havasi Ferenc,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Béres Pál,* a VIII., *Kurucz Tamás* a VI. kerületi pártbizottság titkára, *D. I. Gorbány* vezérőrnagy, a Déli Hadseregcsoport közlekedési főnöke.



Urbán Lajos közlekedési miniszter avató beszédét mondja
(Laczkó Ildikó felvétele)

Az ünnepséget Szemők Béla általános vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Üdvözlő szavai után a következőket jelentette.

— *Az avatásra felsorakozott 112 tisztjelölt képesítést szerzett a forgalmi-kereskedelmi nappali tagozaton. Az évfolyam hallgatói a követelményeknek 3,47 átlageredménnyel tettek eleget.* A végzettekre a hivatástudat, a vasút iránti elkötelezettség jellemző. Áldozatkészségük, politikai helytállásuk szilárd, méltóak a vasút vezetőinek a bizalmára, a fuvaroztatók és az utazóközönség megbecsülésére.

Felkérem Urbán Lajos közlekedési miniszter elvtársat, hogy a tanulmányaikat eredményesen befejezett hallgatókat avassa vasúti tisztekké.

— *A 36. vasutasnapi ünnepség alkalmat ad arra, hogy munkánk értékelésén túl, az ország nyilvánossága előtt beszéljünk eredményeinkről, gondjainkról és azokról a tervekről, amelyekkel a Magyar Államvasutak az utazás kulturáltságát, a szállítási feladatok jobb ellátását kívánja biztosítani* — kezdte beszédét a miniszter. — A vasút hazánk szállítási rendszerében fontos szerepet tölt be. A vasúti szállítás nagymértékben befolyásolja az ipari és mezőgazdasági üzemek, a különböző intézmények tevékenységét, a lakossági szolgáltatások ellátását.

Az utóbbi években a népgazdaság és ezen belül a Magyar Államvasutak helyzetét meghatározó, nem éppen kedvező tendenciák felerősödtek, a teljesítmények a tervezettnél alacsonyabb szinten alakultak, a szállítási igények a belföldi és nemzetközi forgalomban csökkentek, a fuvarozási struktúra jelentősen átalakult, *a vasút gazdálkodásának feltételei kedvezőtlenül alakultak.* Romlottak a vasúti szállítás műszaki feltételei és elsősorban emiatt a vasutas dolgozók több túlóra teljesítésére kényszerültek.

A kormány és ezen belül a közlekedést irányítók látják és ismerik azokat a megoldásra váró gondokat, problémákat, amelyeket a nehezedő munkakörülmények okoznak, ezért a központi állami szervek többször hoztak olyan döntéseket, amelyekkel a Magyar Államvasutak vállalati gazdálkodását segítették *és egyre jobban fogalmazódik meg az a cél, hogy a vasúti közlekedésben olyan gazdasági szabályozási rendszert kell alkalmazni, amely viszonylag hosszú időre stabilizálja, meghatározhatja az ország legnagyobb vállalatának gazdálkodási körülményeit.*

A jobb eredmények eléréséhez azonban az eddiginél is sokkal szélesebb körű intézkedéseket kell tenni a vasút szállítási és gazdálkodási feladatainak színvonalasabb ellátására, a vontató- és vontatott járműpark üzemképességének biztosítására, általában a belső tartalékok fokozott feltárására. *Kedvezően kell értékelni a Magyar Államvasutaknak azt a törekvését, hogy az utasok számának további csökkenését kedvezményekkel és a szolgáltatások színvonalának érzékelhető emelésével igyekszik megállítani.*

Továbbra is alapvető feladat, hogy a Magyar Államvasutak a belföldi és nemzetközi forgalomban *vonzóbbá tegye az áruszállítási szolgáltatásait.* A sikeres tervteljesítés érdekében a fuvaroztatókkal kialakított munkakapcsolatokat tovább kell javítani. Ehhez azonban elengedhetetlen, hogy a szállítás tervszerűsége és szervezettsége tovább javuljon.

A közlekedési ágak között ma már egyre szélesebbkörű, közös érdekeltségen nyugvó együttműködés alakult ki, amelyet a vállalati gazdálkodás keretei között tovább kell bővíteni. Számos példa igazolja, hogy a tárcához tartozó vállalatok üzleti jellegű közös vállalkozásai az utazóközönség és a fuvaroztatók körében kedvező fogadtatásra talált.

A szállítókapacitás biztosítása érdekében *a meglévő munkaerő megtartására kell törekedni.* A tervezett szerény létszámnövekedéssel a munkaerőhiány, valamint a túlórák jelentős mértékű csökkentését kell elérni.

A túlzottnak nem minősíthető béremelési lehetőségeket az eddiginél jobban, a hasznos teljesítmények növelésének ösztönzésére kell felhasználni.

A következő években a szociális fejlesztésre fordítható összegek csak szerény mértékben növekednek. Ennek ellenére *alapvető cél, hogy a dolgozók szociális ellátásában érezhető előrehaladás legyen.*

A Magyar Államvasutak dolgozói és vezetői eddig is sokat tettek azért, hogy a vasút megfeleljen a népgazdasági elvárásoknak. *Bízom abban, hogy minden vasutas hivatásszeretettel, fegyelmezett munkavégzéssel a jövőben is segíti a közlekedési tárca céljainak elérését.*

Köszönöm a vasutasok családtagjainak segítőkészségét, megértését, amely nélkülözhetetlen a vasúti szolgálat ellátásához.

Kedves tisztjelöltek! A vasutasnapi ünnepségek egyik színfoltja a vasutas tisztek avatása. Így van ez ma is, a 36. vasutasnapon, amikor a munka egyik legfontosabb részét közvetlenül végző, illetve irányító vasutas tisztek avatására kerül sor. Igaz, hogy a vasút területén igen sok mérnök, közgazdász, jogász és technikus végzi az irányítás és végrehajtás nem könnyű munkáját, *mégis a vasúti munkában a legjelentősebb feladat ellátását önök, vasúti tisztek végzik,* akik a nap minden órájában közvetlenül kapcsolatban vannak az utazóközönséggel, a szállíttatókkal és a vasút egyéb területein dolgozó kollégákkal. Önök azok, akik a munkában egyenruhát viselnek, ennek az egyenruhának a viselése a megkívánt általános munkafegyelmen túl még fokozott tartást, pontos munkát igényel. Önök azok, akik a kereskedelemben végzett tevékenységük során előteremtik azokat az áru- és személyszállítási feladatokat, amelyek a forgalmi szakon végzett kollégák megfelelő utasítások alapján, nagy körültekintéssel és fegyelemmel a nap 24 órájában végrehajtanak.

Kérem, hogy önök is ápolják a vasutas hagyományokat, gazdagítsák a vasutasok nagy családjának munkasikereit, mozgalmi és kulturális értékeit, a magyar vasút nemzetközi kapcsolatait. A társadalom elvárja, hogy legjobb tudásuk szerint, felelősséggel végezzék munkájukat. Segítsék aktívan a vasúti gazdasági, politikai céljainak elérését, és addig, amíg nem lesz lehetőség a vasúti eszközök gyorsabb arányú korszerűsítésére, a vasutasok munkájának lényeges könnyítésére, *hivatástudattal vállaljanak olyan többlet terheket, amelyek előreviszik közös munkánkat.*

Gratulálok tanulmányaik befejezéséhez, kívánom és kérem, hogy illeszkedjenek be ne csak a vasutasok nagy családjába, hanem működjenek együtt közlekedési rendszerünk más, hasonlóan fontos területén dolgozókkal is.

A miniszter beszéde után az eskütétel, majd a szalagozás következett. A forgalmi-kereskedelmi tagozat képviseletében *Kéri Irén* intéző és *Horváth Attila* alhadnagy, a Néphadsereg közlekedési szolgálatának tisztje kötött szalagot az intézet zászlajára.

Az avatási ünnepség befejeztével a tiszti egységek a pécsi vasutas fúvószenekar pattogó indulójára vonultak el a térről.

A felavatott tiszteket a MÁV vezérigazgatója díszebéden látta vendégül a Keleti pályaudvar Utasellátó éttermében, ahol *Havasi Ferenc,* a Központi Bizottság titkára pohárköszöntőt mondott. Köszöntötte az újonnan felavatott tiszteket és a vasutasnap alkalmából átadta *Kádár János,* valamint az MSZMP Központi Bizottságának üdvözletét. Megköszönte, hogy a vasutasok a nehéz gazdasági körülmények között is jól látják el munkájukat. Egyúttal kérte, hogy a vasutasok — az új tisztek által letett eskü szellemében — ezután is pontosan, fegyelmezetten, nagyfokú kötelességtudattal végezzék munkájukat.

Visi Ferenc



Az eskütétel pillanatai



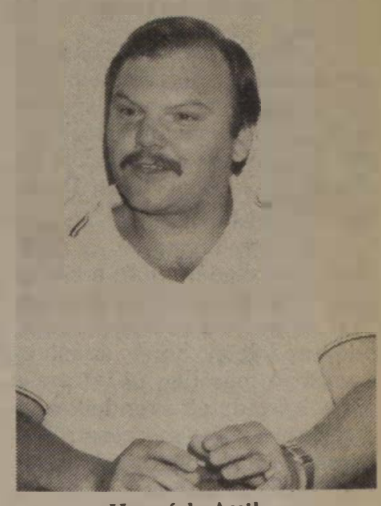
Szalagozás
(Horváth Zoltán felvételei)

Vizsgák után, avatás előtt

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben július elején mindig sajátos hangulat uralkodik. Ilyenkor zajlanak a vizsgák, vibrál a levegő, ideges mindenki, főként a diákok, de természetesen a tanárok sem a legnyugodtabbak. Azután a vasutasnap tájékán egy csapásra megváltozik minden; a hangulat vidám és kedélyes, tanár és diák megnyugszik, már csak egyetlen esemény foglalkoztatja őket: *az ünnepélyes tisztavatás.*

Három nappal e jeles esemény előtt látogattam az intézetbe, ahol *Fodor István* megbízott igazgató tájékoztatott:

— Az idei tanévben százhuszonegyen vizsgáztak, közülük kilencnek nem sikerült, a többség azonban lelkiismeretesen dolgozott. A félévi vizsgák eredményei nem voltak túlságosan fényesek, a záróvizsgákra azonban megemberelték magukat a hallgatók, *az átlageredmény végül 3,47 lett,* ami három századdal jobb, mint a tavaly végzetteké. Az idei tanév újdonsága egyébként az volt, hogy a hallgatók között négy katonatiszt is tanult. Számomra külön öröm, hogy egyikük, *Horváth Attila,* a legjobbak között végzett.



Horváth Attila

— Meglehetősen szokványos az én vasúti pályafutásom — mondja Attila. — *Úttörővasutasként kezdtem,* és úgy érzem, ezzel mindent elmondtam. Aki gyermekkorában megszereti ezt a hivatást, sohasem képes elszakadni tőle. Jelenleg alhadnagyként dolgozom a budapesti igazgatóság katonai osztályán, korábban is itt szolgáltam polgári alkalmazottként. A katonai forgalom szervezése és irányítása a munkám. Az iskolában tanultakat jól tudom majd hasznosítani, hiszen a MÁV „civil" vasutasaival szoros együttműködésben kell a dolgomat végezni, nem tudhatok kevesebbet, mint ők . . .



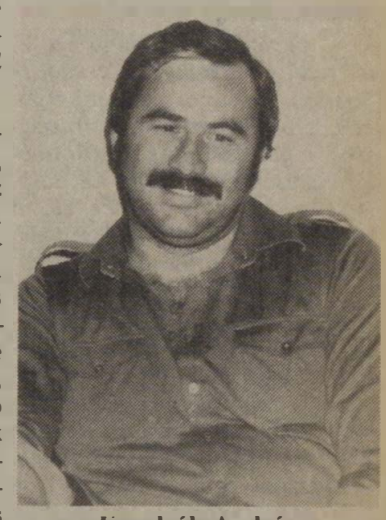
Kéri Irén



Viski Istvánné

Kéri Irén bizonyítványa meglehetősen „egyhangú", de alighanem ezt a társai is szívesen vállalnák: *csupa ötös áll benne.*

— Pedig nem készültem vasutasnak — mondja nevetve —, egészen más pálya vonzott. Az építészet érdekelt, ilyen jellegű szakközépiskolában érettségiztem Békéscsabán, a főiskolára azonban nem vettek fel. Nincs mit tagadnom: *jobb híján szegődtem a vasúthoz.* Eleinte nem tetszett, sokat „rágódtam", hogy mihez fogjak, később azonban egyre izgalmasabbnak találtam a munkát, eldöntöttem, hogy maradok, és igyekeztem jó vasutassá válni. Ezért is tanultam szorgalmasan. A döntésemben nagy szerepet játszott az is, hogy vőlegényem is vasutas. Hamarosan Sopronba, vőlegényem szülővárosába költözöm, *a GySEV-nél leszek fuvardíjszámfejtő.* A későbbiekben szeretnék a győri főiskolán diplomát szerezni.



Kundrák András
(Horváth Zoltán felvételei)

Viski Istvánné bizonyítványában egyetlen négyes árválkodik az ötösök mellett, s mint megtudtam az igazgatótól, a verőcemarosi fiatalasszony mégis sírt a „rossz" bizonyítvány miatt . . .

— *Tényleg sírtam, mert mi tagadás, megcéloztam a színjelest. Viszonylag régen dolgozom a vasútnál, több mint tíz éve, szerettem volna kirukkolni szép bizonyítvánnyal.* Édesapám is vasutas, a férjem mozdonyvezető, kislánykorom óta készültem erre a hivatásra. Egy kis pihenő után Sturovón fogok kezdeni ügyeletes tisztként.

Kundrák András is vasutasdinasztia tagja, családjában többen is vasutasok.

— Pontosan nem emlékszem, de az bizonyos, hogy egészen kicsi voltam, amikor apám elvitt a munkahelyére, a hidasnémeti állomásra. Mint annyi más kisfiúnak, nekem is tetszett az ott zajló élet. valósággal megbabonázott a vasút. *Forgalmi szolgálattevőként dolgozom már jó ideje, ezután is ebben a beosztásban fogok szolgálni.* Hasznos volt az iskola, kitűnő előadásokat hallottunk, egyetlen unalmas óra sem volt.

András szavait látható elégedettséggel nyugtázta az igazgató, majd az ünnepélyes tisztavatások régebbi epizódjait elevenítette fel. Megfigyeltem: úgy csillogott a hallgatók szeme, mintha nem is felnőttek lennének, hanem életük első vizsgáját sikeresen befejező kisdiákok . . .

(sárközi)

HARMINCÖT ÉVES

a Vasúti Tudományos Kutató Intézet

A tudományos kutatóbázisok népgazdasági méretű kialakításának az ötvenes évek első felére eső periódusában a közlekedési kutató intézetek között elsőként jött létre a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet*.

Alig egy hónappal a kormány intézkedése után a közlekedés és postaügyi miniszter 1951. május 8-án adta ki az alapító rendeletet, amely kijelölte a vasút e merőben új intézményének feladatait s rendelkezett a célokhoz mért szervezetről, a létszámáról, a főfelügyelet gyakorlásáról, az intézeti munka elvi irányításáról és pénzügyi támogatásáról.

A főhivatású vasúti kutatási bázis megteremtésénél a közlekedési kormányzatot intézkedésében két, egymással igen szoros kapcsolatot mutató felismerés és cél vezette: egyfelől a korszerű közlekedéspolitikában mind nagyobb szerephez jutó közlekedéstudományok vasúti területe — a felsőoktatási intézményeken kívüli — művelésének, fejlesztésének, másfelől a rekonstrukció szakaszába érkezett vasút műszaki, üzemi, gazdasági kutatási igényei kielégítésének biztosítása.

Miniszteri rendelkezés

Az alapító miniszteri rendelkezés az intézet feladatává tette, hogy — továbbfejlesztve a közlekedéstudományokat — *a vasút műszaki és gazdasági tudományos kérdéseivel foglalkozzék* és megfelelő javaslatokkal mozdítsa elő a tudomány termelőerővé válásának egyre inkább szükséges és érzékelhető folyamatát. Közelebbről:

— *az intézet vizsgálja és oldja meg a vasúti üzemvitel és a különböző szakágakra is kiterjedő fejlesztés műszaki kérdéseit, végezze el a szükséges laboratóriumi, félüzemi kísérleteket, s tegyen javaslatokat ezek alapján új berendezések, módszerek, tökéletesítések, valamint korszerű technológiák, üzemeltetési eljárások alkalmazására,*

— *vizsgálja és dolgozza ki a vasúti közlekedes tervgazdasága, a fuvarozásszabályozás, a tarifapolitika, a statisztika, a gazdaságosság különböző vasúti tudományos kérdéseit, s ezekben is segítse elő a vasút jobb, termelékenyebb üzemviteli munkáját.*

A közlekedéstörténeti kutatásokat és a vasúti terminológia fejlesztését is felölelő tevékenységek mellett az alapító rendelkezés megfelelő feladatokat tűzött az intézet elé a könyvtárügy, a dokumentáció, a műszaki propaganda elvi és számos gyakorlati tennivalója tekintetében. Az intézet feladatát képezte a háborúban rendkívül súlyosan károsodott Közlekedési Múzeum újjászervezésének, ügyvitelének ellátása is.

Az időbeli sorrendiségnek eleje vágva rögtön hozzátesszem, hogy a Közlekedési Múzeum és az intézet szervezeti egysége 1964 áprilisáig állt fenn, amikor is — köztudott — a magyar műszaki kultúra e nagy jelentőségű s annak idején a megnyitáshoz közeledő intézménye önállósult.

Az intézet a felsőbb rendelkezéseknek megfelelően késedelem nélkül megkezdte munkáját. Az induláskori létszám (18 fő, ebből 5 kutató) és a legszükségesebb szervezet a vasúti irányító szervek különböző időközi intézkedéseinek nyomán úgy fejlődött, illetve hozzászervezésekkel és átcsoportosításokkal úgy módosult, hogy az intézet jelenleg hat tudományos osztályra: *vasútüzemi, helyhezkötött berendezési, járműgépészeti, közlekedési izotópalkalmazási diagnosztikai, gazdaságtudományi, információs és dokumentációs osztályra, valamint kutatásszervezési csoportra, pénzügyi gazdálkodási osztályra és a MÁV Szabványügyi Központra tagozódó szervezetben,* tizenhatszorosára növekedett a kutató és hatszorosára az egyéb — kutatási segéderő és adminisztratív — létszámmal működik.

Huszonnégy évkönyv

A kutatási kapacitás, a tapasztalatok és módszerek fejlődésével, valamint a kutatásszervezés és irányítás elveinek, eljárásainak kibontakozásával és mind hatékonyabb érvényesítésével, az intézeti anyagi-műszaki bázis, a felszereltség és a műszerezettség növekedésével nem tartott lépést az intézeti kutatómunka mennyisége, színvonala és eredményessége.

Más kérdés — és itt már nem beszélhetünk egyensúlyi helyzetről — az intézet kapacitásának és a reáháruló feladatoknak az egybevetése. A tartós és még hosszabb időn át várható helyzetet ugyanis a nagy volumenű és sokrétű kutatási igény mögött a teljesítésükhöz szükséges kutatási kapacitás jelentős lemaradása jellemzi.

A szűkös kapacitás ellenére az intézet munkáját tekintélyes számú dokumentum jelzi. Többek között *az intézet kutatómunkájáról szól az eddig megjelent 24 évkönyv, számos külföldi és hazai szakfolyóiratban közölt tanulmány és a kutatómunka egészéről készített több mint ezer záró és összefoglaló jelentés.* Az elmúlt 35 év alatt kidolgozott témák, a kutatási jelentések és a publikált anyag, a vasúti közlekedéssel kapcsolatos igen változatos tudományos problémák vizsgálatának, megoldásának olyan elméleti és gyakorlati szempontból egyaránt nagy értékű gyűjteményét képezik, amely az eddig realizált hasznosításon túl még számos további lehetőséget kínál a vasútüzem, egyes esetekben az egész közlekedés, s a közlekedéstudományok számára.

Az intézet 35 éves szellemi produktumának természetesen nem minden összetevője azonos értékű. A kezdeti működési időszakra eső kutatások, amelyek a vasút kapacitásának, anyagi-műszaki ellátottságának elégtelenségéből eredő anyagmegtakarítási, teljesítménynövelési célokat szolgálták, ma már túlhaladottak, de annak idején reális népgazdasági szükségletből fakadtak. Sikeres megoldásuk éppen úgy segítség volt a vasútüzemi munka előbbre vitelében, mint napjainkban pl. egy-egy átfogó jelentőségű üzemszervezési probléma vagy közlekedéspolitikai kihatású műszaki-gazdasági kérdés sikeres megoldása. Sőt más kiindulási alapból ma is fontos és rangos eredmény minden olyan kutatás, amely a vasút munkaerő-, anyag-, energia- és eszközgazdálkodása, a költségek csökkentése terén közelebb visz bennünket a megkívánt ésszerű takarékossághoz. Ha a módszerekben nem is, de a szemléletmódban — ahogyan a kérdéseket a jelen változott körülményei között nézni és kezelni kell — *mindenképpen támaszkodhatunk az intézet legjobb múltbeli kutatási hagyományaira.*

A 35 éves intézet kutatási tevékenységének napjainkban *egyik legfontosabb célja az olyan témáknak és fejlesztési feladatoknak a kidolgozása,* amelyek a MÁV adottságait, körülményeit, vállalati gazdálkodási tevékenységét a legmesszebbmenőkig figyelembe veszik. Feladata az intézetnek az is, hogy szervesen illeszkedjék a hazai, sőt a nemzetközi vasúti szervezetek által koordinált kutatási rendszerekbe. És természetesen mint minden más kutatószervezetnek, a VTKI-nak is alapvető általános feladata a speciális, de a határterületekre is figyelő tudományterületek továbbépítése, a tudomány és eredményei iránti igény szüntelen ápolása, fejlesztése, népszerűsítése.

Ezeknek a feladatoknak *csak jól átgondolt, rendszerbe foglalt munkával lehet megfelelni.* Ezt a célt szolgálja a kutatási-fejlesztési munkák célprogram-rendszere. Az intézet kutatási rendszere mindenek előtt vasút- és vállalatközpontú, de illeszkedik a közlekedés és más népgazdasági ágazatok ide vágó rendszereihez, az országos programokhoz, sőt az általános műszaki-gazdasági tárgykörű, országok között összehangolt, kutatómunkát igénylő célokhoz, a nemzetközi vasúti szervezetekben kialakított kutatási feladatokhoz is.

A munka alapja

Ezek a kutatási-fejlesztési célprogramok egyeztetett összevetésével és a MÁV általános középtávú és éves terveihez, cselekvési programjaihoz is illesztetten adják végül a MÁV éves kutatási-fejlesztési tervét, amely a VTKI munkájának alapja.

A vasúti kutatási-fejlesztési terv tartalmazza a kötöttpályás közlekedést érintő és befolyásoló országos célprogramokban szereplő témák időszerű feladatait is. Ezek elsősorban a vasúti környezetvédelem és energiagazdálkodás területén adnak feladatot az intézetnek. Környezetvédelmi, közelebbről a vontatójárművek légszennyezésének csökkentését célzó témáinkat felhasználjuk energiaracionalizálási és járműdiagnosztikai célra is, valamint a járműfenntartási technológiák korszerűsítésére. Az ágazati célprogram tehát nemcsak a vasút, hanem a többi közlekedési alágazat tudományos fejlődését is szolgáló témák keretében részt veszünk a tömeg- és egyéni közlekedés, az áruszállítás összehangolt feltételrendszerének, a közlekedés és a településfejlesztés összhangjának a fejlesztésében is.

A kutatási-fejlesztési célprogramok közül számunkra a leginkább testre szabott a tárca 1. számú. *„A vasúti közlekedés fejlesztése"* című célprogram témáinak a művelése. Ez a célprogram főirányokra oszlik és ezen belül határozza meg az intézet feladatait is. Így például az első főirányban a vasútüzemi és kereskedelmi technológiák elemzésével és fejlesztésével, a másodikban a vasúti biztosítóberendezések korszerűsítését célzó eszközök és módszerek kimunkálásával, a harmadikban a vasúti pálya és elemei létesítésének, üzemeltetésének és fenntartásának fejlesztésével, a negyedikben a vasúti járművek és a gépészeti berendezések szerkezetének, üzemeltetésének és fenntartásának témáival, végül az ötödikben a vasúti vállalat- és gazdaságpolitika fejlesztését célzó témák művelésével foglalkozunk. Ezekhez a főirányokhoz csatlakoznak azok az időszerű egyéb vasúti témák, amelyek a vasúti munkásmozgalom, az üzembiztonság vagy a vasúti munka emberi tényezőinek feltárását célozzák.

Dr. Lengyel László,
a VTK igazgatóhelyettese

(Folytatjuk)



Az Északi Járműjavító szakmunkástanulói korszerű tanműhelyben, tapasztalt szakemberek irányításával sajátítják el a szakma fortélyait

(Tüttő Tibor felvétele)

Szakmunkásavató ünnepség a székesfehérvári járműjavítóban

Régi hagyomány, hogy a munkával, s megannyi tanulással eltöltött idő és az eredményes vizsga után ünnepélyes keretek között avatják szakmunkássá a járműjavító üzemek végzős szakmunkástanulóit. Az *Északi* és a *Landler* járműjavítóban, *Dunakeszin, Miskolcon, Szolnokon, Debrecenben, Szombathelyen* megtartott ünnepségek után *Székesfehérvárott* is köszöntötték az új szakembereket.

Mint *Takács László* köszöntőjéből kiderült, a járműjavítóban kezdő 36 szakmunkástanulóból 26-an jutottak el a szakmunkásvizsgáig, közülük 24-en feleltek meg a követelményeknek. S ebben az egész üzem kollektívája mellett elsősorban a székesfehérvári szakoktatóknak volt nagy szerepük, akik széles körű elméleti és gyakorlati ismereteiket önzetlenül osztották meg a szakmunkásjelöltekkel. Ehhez a fehérváriak megfelelő tárgyi feltételeket biztosítottak a fél évvel ezelőtt átadott, több mint 25 millió forint beruházással elkészült új tanműhelyben. Az új oktatási bázis korszerű forgácsoló műhelyével, jól felszerelt ív- és lánghegesztő kabinetjével, darusított lakatos- és szerelőműhelyeivel, modern előadótermeivel a szakmunkás-utánpótlás képzésén túl az üzemi felnőttoktatáshoz is kedvező feltételeket biztosít.

Mint *Juhász Imre* tanműhelyvezető elmondta, a szakmát tanuló esztergáiyosok, lakatosok számára a munkát úgy teszik változatossá, hogy az üzem javítási-gyártási technológiájához kis szériában alkatrészeket is készítenek. Ezzel a tanműhelyi kollektíva a létszámarányos produktív utalványozott munkával az üzemi tervek teljesítését is segíti.

Az ünnepség után néhány tanulóval beszélgettünk terveikről, tapasztalataikról. *Örkény Márta* divatos ruhájáról, kifinomult kezéről, s leginkább hosszúra nőtt ápolt körméről aligha gondoltam volna, hogy az esztergályos szakmáról kapott szakmunkásvizsga-bizonyítványt.

— Őszintén szólva a szüleim egészségügyi pályára szántak, de mégis az esztergagép mellett kötöttem ki. Úgy gondolom reálisan vettem számításba képességeimet, tehetségemet, s nem bántam meg, hogy ezt a szakmát választottam. Nem mondom, mikor a barátnőim először sorolták: *ki milyen irodában, vagy pult mögött dolgozik, felkapták a fejüket, hogy én esztergályos vagyok.* Szeretnék hosszabb távlatban a járműjavítóban maradni, ezért is kötöttem ösztöndíjszerződést. Eddigi információim szerint tanulmányi eredménytől függően 19,50 és 21 forint között lesz az új szakmunkások kezdő órabére. Ezzel mi elégedettek vagyunk.

Huszár Teréz is az esztergályos szakmában tett sikeres szakmunkásvizsgát. Ő is a járműjavítóban marad. A lányok közül nemcsak ők választották ezt a szakmát Székesfehérvárott. Egy esztergályos lány a II. évfolyamot, 5 esztergályos és egy marós pedig az első osztályt zárta sikeresen. Nemsokára ők is az üzem nagymúltú munkásgárdáját gyarapítják.

Dobai Béla Kápolnásnyékről járt a lakatos szakmát tanulni a járműjavítóba. Ő nem kötött ösztöndíjas szerződést, s nem akar tovább az üzemben maradni. A miértről kérdeztem a fiatalembert.

— Közepessel zártam tanulmányaimat. A nyolcadik osztály után az Ikarus, a KÖFÉM és a járműjavító között lehetett választani. Én a járműjavítóba kértem magam, de már akkor az volt a tervem, hogy a MAHART-hoz megyek dolgozni. Nem a pénzért! Az itt se rossz. Szeretnék világot látni, s majd hajógépészként átélni néhány tengeri kalandot. Ezért nem kötöttem ösztöndíjszerződést sem.

Oravecz Csaba Pusztaszabolcsról, vasutas családból került Fehérvárra géplakatos-tanulónak. Mozdonyvezető édesapja akkor még úgy tudta, hogy az épülő pusztaszabolcsi „C" típusú kocsijavító üzem a fehérvári járműjavítóhoz fog tartozni, s fia a vizsgák után szülőföldjén keresheti kenyerét. Ez a terv csak részben teljesült, ugyanis a pusztaszabolcsi javítóbázist nem csatolták a fehérvári üzemhez. Oravecz Csaba szándéka azonban teljesülhet, ugyanis a 29 hónapos ösztöndíjszerződés ellenére vasúton belül átkerülhet Pusztaszabolcsra.

— Örülök, hogy még ősszel elenged a járműjavító. Ott is ugyanezt a bért kapom majd, s tmk-lakatosként fogok dolgozni.

Az új szakmunkások nevében *Tósoki István* géplakatos az évfolyam legjobb tanulója és mókamestere köszönte meg az üzem és az oktatók gondoskodását, az ünnepélyesen átadott jutalmakat. Ő osztálybizalmiként kóstolt bele a mozgalmi munkába.

— *Négyes lett a bizonyítványom. Juhász Imre tanműhelyvezető járt kint a kálozi általános iskolában, s beszélt az elérhető ösztöndíjakról, kedvezményekről. Így választottam a járműjavítót. Nem bántam meg.*

Orosz Károly

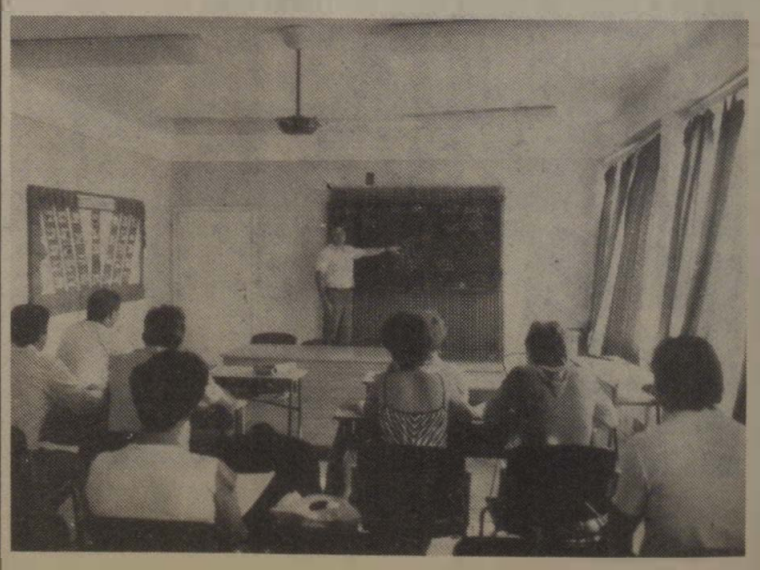
Középvezetők részére

Rakodásgépesítési tanfolyam

Középfokú rakodásgépesítési csoportvezetői tanfolyamot rendeznek a záhonyi gépesített rakodási főnökségen, ahol jelentékenyen továbbfejlődött az anyagmozgatási technológia, növekedett a gépi átrakás aránya és az irányítói személyzet körében is számottevő változás következett be.

Az áprilisban kezdődött, augusztusban befejeződő tanfolyamot levelező rendszerben, heti két alkalommal, 26 gyakorló és leendő középvezető részvételével szervezték. Az előadók a szolgálati főnökség és más szervezeti egységek vezető szakemberei voltak.

Kép és szöveg: **Iván István**



Elméleti foglalkozás

A jubileum alkalmából

Nosztalgiavonat indult a Nyugati pályaudvarról Vácra

Mind az időjárás, mind a jó propaganda szerencsés összhangja eredményeként július 12-én a reggeli órákban igen sok kíváncsiskodó, no meg utas várakozott a Nyugati pályaudvaron a 13. vágányon álló nosztalgiavonat mellett. A látványosság középpontjában ez alkalommal nem annyira a 375 sorozatú, 034 pályaszámú gőzös állott, hanem az a 103 esztendős II. osztályú személykocsi, amelyet nemrégen a szombathelyi járműjavítóban varázsoltak újjá.

A *Pest—Vác* közötti első magyar gőzüzemű vasút 140. évfordulója tiszteletére indított nosztalgiavonat ünnepsége 8 órakor kezdődött a Hámán Kató váróteremben, ahol *Csapó János* a Nyugati KÜF vezetője mondott beszédet. Ezután élenjáró vasutasoknak kitüntetéseket, jutalmakat adtak át. A jelenlévők végül megtekinthették a KÜF dolgozói által összeállított emlékkiállítást.

A budapesti vasút-igazgatóság nosztalgiabizottságának jól előkészített munkáját dicséri, hogy a vonatra olyan kelendőek voltak a jegyek, hogy a végén pótjegyeket is kénytelenek voltak kiadni.

A meghívott vendégek között ott volt *dr. Várszegi Gyula*, a MÁV vezérigazgatója, akit *Tongori Imre* vasútigazgató fogadott.

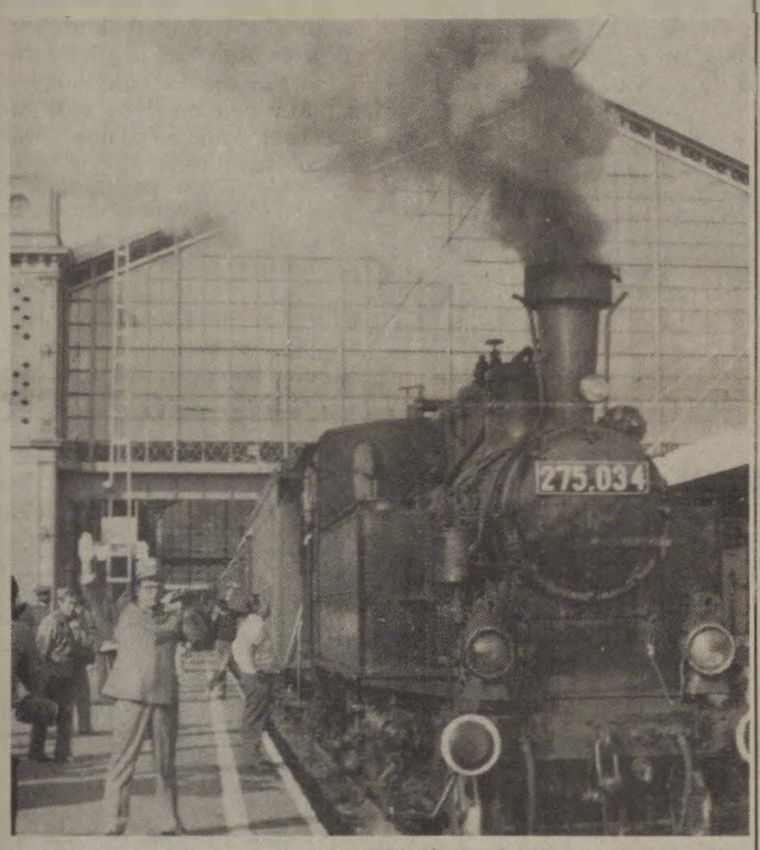
A vonat 8 óra 25 perckor indult, és elsőként Dunakeszin állt meg. A feldíszített megállóban *Koledich Antal* állomásfőnök fogadta a parádés szerelvény utasait, majd *Villási László* Dunakeszi tanácselnök-helyettese üdvözölte a MÁV vezetőit, és rövid beszédben méltatta a vasútnak a környék fejlődésére gyakorolt hatását.

Ezután a nosztalgiaszerelvény már csak az egykori végállomáson, Vácon állt meg. A vendégeket, az utazóközönséget *Nagy Lajos* állomásfőnök fogadta, majd a felvételi épület melletti kis téren *Weisz György* Vác város tanácselnöke üdvözölte az oda sereglett közönséget. Ünnepi beszédében felidézte az első magyar vasútvonal történetét.

A tanácselnök megemlékező beszéde után a hagyományos tombola következett, amelyen vasútról szóló könyveket, régi kalauzlámpákat sorsoltak ki.

A vonat végül 9 óra 55 perckor indult vissza, és a Nyugati 10. vágányára érkezve búcsúzott a vasutat szerető, lelkes vendégeitől, utasaitól.

Séra Sándor



Indulás!



A vezér keménykalapban



Nagy Lajos állomásfőnök köszönti a nosztalgiavonat vendégeit
(Laczkó Ildikó és Óvári Árpád felvételei)

„Fecseg a felszín, hallgat a mély"

Egy lakáscsere bonyodalmai

Aki a székesfehérvár—pusztaszabolcsi vonalon lévő Zichyújfalu állomásra látogat, azt hiheti, hogy egy isten háta mögötti, elhagyott tanyavilágba csöppent. Az itt dolgozó és lakó vasutasok közérzetét, idegrendszerét már kikezdte a hivatali közöny. A lélektelen ügyintézés, a packázás kiölte belőlük a lelkesedés szikráját és a bizalmat az intézkedésre hivatott személyek iránt. Anélkül, hogy dramatizálnám a tapasztaltakat, a puszta tények leírására szorítkozom. Értelmezze ki-ki vérmérséklete, igazságérzete szerint!

Felszólítás érkezett

A panaszos (*Sárközi Attila* forgalmi szolgálattevő), aki egy méltánytalan intézkedés miatt kérte a szerkesztőség segítségét, türelmét vesztve az illetékes fórumok packázása miatt, Zichyújfalu állomás irodájában egy hivatalos felszólítást tesz elém. Olvasom a június 18-án, a székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen keltezett, névre szóló levelet:

„Tudomásunkra jutott, hogy a 8549/1983. SzMO szám alatt az Ön részére kiutalt, Zichyújfalu 14/a számú őrházban lévő lakást engedély nélkül elcserélte édesapja lakásával. Mivel ilyen írásbeli kérelemmel nem fordult sem üzemfőnökségünkhöz, sem az igazgatósághoz, ezért lakáscseréjéhez hozzájárulni nem lehet. Felszólítjuk, hogy az Ön részére kiutalt lakásba költözzön vissza!

A lakáscseréhez egyébként sem lehet hozzájárulni, mert a MÁV Köjál főorvosának véleménye szerint az őrházban lévő víz fertőzöttsége miatt kisgyermekek étkeztetésére nem felel meg. Az Ön részére kiutalt lakásnak viszont vezetékes víz biztosítja a megfelelő ivóvizet."

Kérdőn nézek a fiatal vasutasra.

— *Ez érthetetlen számomra* — mondja bosszúsan. — *Nem tudom, miért akarnak kitolni velem és a családommal? Az a vád ugyanis, hogy a lakást engedély nélkül cseréltem el — nem igaz!* A szóbeli beleegyezés után az írásbeli kérelmet februárban postán adtam fel a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség lakásügyi előadója címére. A közelmúltban beszéltem vele. Azt mondta, hogy oda semmiféle papír nem érkezett. Ha ez igaz, akkor miért nem sürgették már előbb, hogy küldjek egy másikat?!

Az előzmények rövid története.

Sárközi Attila nyolc éve vasutas. A környék legjobb forgalmistáinak egyike. *Korábban Székesfehérváron dolgozott kocsivizsgálói beosztásban.* A több kereset reményében jött váltókezelőnek Zichyújfaluba. Kellett a pénz, hiszen akkor már megszületett első gyermekük, és a fehérvári albérletért is sokat kellett fizetni. Közben — érdeklődő ember lévén — tanult is. Tavaly augusztusban négyes eredménnyel végezte el az üzemviteli szakmunkástanfolyamot. Hamarosan forgalmi szolgálattevői beosztást kapott. Édesapja harmincnyolc éve dolgozik az állomáson, szintén forgalmista. Örült, hogy a fia is követte példáját. Gyakran egymást váltják a szolgálatban.

Az apa a 15-ös számú őrházban élt feleségével. Attila is szeretett volna szülei közelében lakni, no meg szabadulni az albérlettől. 1983 júniusában teljesült a vágya. Ekkor utalták ki részére az állomáson a 14/a számú szolgálati lakást.

Az egy szoba-konyhás, nedves, elhanyagolt lakás azonban kiábrándította a fiatalokat. Különösen másfél éves gyermekük egészségét féltették. Az idős szülők javasolták, hogy cseréljék el a lakást. Ők a nagyobb, 15-ös számú őrházból szívesen átköltöznek a 14/a-ba, csak a fiú intézze el a formaságokat. Bizonyára a MÁV illetékesei is megértik ezt, hiszen senkinek sem származik ebből kára.

A bürokrácia hálójában

Attila haladéktalanul beszélt mindazokkal, akiknek köze van az ottani szolgálati lakásokhoz. Szóban valamennyien hozzájárulásukat adták a cseréhez.

— *Nemcsak hozzájárultak, hanem biztattak is, hogy mielőbb költözzek, és megkezdhetem a lakás felújítását, mert az bizony siralmas állapotban volt* — magyarázza Attila. — A cseréről szóló hivatalos papírt majd később úgyis megkapom, mondogatták. Felelős szavahihető emberekkel tárgyaltam, akiknek az ígéretében nem volt okom kételkedni azért sem, mert hamarosan építőanyagot kaptam a felújításhoz.

— Kik tudtak a cseréről, kikkel tárgyalt ebben az ügyben?

— Beszéltem többek között B. I.-vel, a székesfehérvári jobbparti épületfenntartási főnökség vezető mérnökével, H. F. építésvezetővel és Sz. K.-val, a körzeti üzemfőnökség munkaügyi osztályának lakásügyi előadójával. Sz. K. nyomtatványt is adott, hogy töltsem ki és küldjem vissza. Én azt a kérelmmel együtt már februárban postára adtam.

— Mi történt ezután?

— *A két szoba-konyhás lakást tavaly felújítottam. Munkadíj címén körülbelül harmincezer forintot fizettem ki, az anyagot (sódert, cementet, festéket stb.) az épületfenntartó főnökség adta.* Ez is bizonyítja, hogy a cserét elismerték, tudtak róla, hiszen ha nem járulnak hozzá, anyagot sem adnak. Amikor befejeztem a munkát és szépen berendeztem a lakást, megszületett a másik lányom is. Most nyolc hónapos. Nyugodtan, kényelmesen élhetnénk, ha nem kapom a felszólítást, hogy költözzem vissza.

— Mivel magyarázza ezt a hirtelen pálfordulást?

— Az udvaromon van egy kerekes kút. Két hónappal ezelőtt öt malacom elpusztult, *ezért megvizsgáltattam a vizet a Köjállal. Kiderült, hogy az kólibacilussal fertőzött, ivásra, főzésre alkalmatlan.* A II-es toronyból is innen hordták a vizet. Ezért én azt kértem az illetékesektől, hogy a házamtól hatvan méterre húzódó nyomóvezetékről vezessék be a vizet az udvarra. Erről hallani sem akartak. *Inkább felszólítottak, hogy költözzem vissza a nekem kiutalt lakásba.* Hordják az öreg szülők a vizet a kannában az állomásról. Apámék szolgálati lakása elé is én vezettettem el az ivóvizet másfél évvel ezelőtt. Az árokásásért 1800 forintot fizettem, a vasút csak a csövet adta.

Attila felpattan a székről, idegesen tesz néhány lépést a szobában, aztán szemlére invitál. Az állomáson hét család lakik három házban. Először a 14/a számú háznak azt a lakását tekintjük meg, amelyet Attiláéknak utaltak ki. A ház faláról kívülről már lepergett a vakolat, lyukasak az ereszcsatornák, a tető alatt verebek fészkelnek. Benyitunk a földszinti lakás rozoga, zöldre festett ajtaján. Áporodott, dohos levegő csap az arcunkba. A szülei most nincsenek otthon. Nézelődünk a lakásban. A szoba ablaka alatt a falon felkúszott a nedvesség.

— *Amikor ide költöztünk* — jegyzi meg a forgalmista —, *tizennyolcezer forintot költöttem a lakásra.* Kicseréltettem a villanyvezetékeket a falban, WC-kagylót, műanyag padlót vásároltam. A konyhában egy gödör tátongott, mintha bomba csapódott volna be. A MÁV semmit sem adott.

Felmegyünk az emeletre, hogy megnézzük *Suszter Károly* váltókezelő lakását is. Ő tavaly novemberben költözött ide, feleségével, gyermekével. Jókedélyű, zömök fiatalember Suszter Károly. Szívélyesen fogad, de amikor a lakás kiutalásának körülményeiről érdeklődöm, elkomorul az arca.

— *Hosszú mérkőzés volt* — mondja. — *Idegileg kikészültem. Fél évig szaladgáltam ideoda, hitegettek.* A kérvényem hónapokig a körzeti üzemfőnökség lakásügyi előadójának a fiókjában lapult. Albérletben laktam, gondolhatja, hogy mennyire kellett a lakás. Többszöri sürgetésemre végül Sz. K. azt mondta, hogy írjak egy másik kérvényt, mert az előző nem megfelelő. Sok huzavona után aztán beköltözhettünk. Előbb azonban bevakoltam a helyiségeket, festettem, mázoltam, hogy lakható legyen. Tizenötezer forintomba került az egész. A vasút nem adott segítséget, a lakás előtte üresen állt.

Gazdátlan lakások

— Szeptemberre várjuk a másik gyereket — szól elgondolkozva a feleség, kihasználva a pillanatnyi csendet. — Nem tudom, mi lesz velünk? *A vizet vödrökben hordjuk föl a lenti csapról. Ha mosok, száz liter is kevés. Lavórban mosakodunk.* A férjem a WC fölé egy kétszáz literes vashordót szerelt, elzárható csappal. Majd feltöltjük valahogy vízzel és akkor könnyebben öblíthetjük a kagylót.

— Az I-es őrhely mellett van egy üres, kétszobás lakás — morfondírozik Suszter Károly. — Igaz ugyan, hogy nagyon rossz állapotban van, de én vállalkoztam a felújítására, de nem adták. A lakó már két éve elköltözött, maszek fuvaros lett, a lakást azonban nem adta le, a vasutat meg úgy látszik, nem érdekli az ügy. Inkább hagyják szétrohadni. Ha akarja, megnézheti.

— *Ebben a házban is van még egy üres lakás* — veszi át a szót Sárközi Attila. — Szabó Dezső tíz éve költözött el innen, a lakást nem adta le, mert van hozzá egy darabka föld. A lakás lassan tönkre megy, de talán még rendbe lehetne hozni.

Egymást kiegészítve mesélik, hogy a faluból több fiatal is szívesen eljönne vasutasnak, csak adjanak lakást. Egy *Brakszátor István* nevű fiatalembert említenek, aki már sokszor érdeklődött az üres lakások sorsa iránt. Huszonegy éves, családja van, albérletben lakik. Ha lakást kapna, ide jönne váltókezelőnek.

— *A vasút ellensége önmagának* — jelenti ki kategorikusan Sárközi. — *Az állomásunkon is munkaerőhiány van.* Forgalmistára, váltókezelőre lenne szükség. Én is nemrég vettem ki a tavalyi szabadságomat. A múlt héten nyolcvanhárom órát szolgáltam. Havonta átlagosan háromszáz órát dolgozom, s mindezért hét-nyolc ezer forintot kapok. Akik jönnének a vasúthoz, elriasztja a közöny, a lélektelen ügyintézés.

Üres lakásokat hagynak tönkre menni . . . Ki érti ezt?

Az állomás túloldalán húzódó poros úton ballagunk a 15-ös számú őrház felé, ahol Sárközi Attiláék laknak. Velünk jön Suszter is, cipője orrával elgondolkozva rugdal egy kavicsot. Az út bal oldalán a sűrű bozótok, cserjék közül beszakadt tetejű melléképületek, düledező viskók bukkannak ki. A lakásokhoz tartozó gazdasági udvarok többsége elhanyagolt, az épületeket körülöleli a gaz. Ahol a dzsungel véget ér, az út végén takaros falusi ház magasodik. Udvarán egy fiatalasszony teregeti a ruhát, s amint megpillantja kísérőimet, azonnal replikázik:

— *Mikor intézkedik már a vasút? Tűrhetetlen ez az állapot.* A gazdasági épületek közül egerek, patkányok járnak át hozzánk. Már annyi a patkány, hogy az aprójószágot is veszélyeztetik. Tegyenek valamit, mert ez a szeméttelep megfertőzi a környezetet!

— Legyen türelemmel! Egyszer majdcsak intézkedik valaki — nyugtatja Attila, aztán halkabbra fogva a szót, hozzám hajol:

— Ettől a háztól kapom az ivóvizet. Vettem hetven méter műanyag csövet, s az úton átvezettem az udvaromra. Megegyeztünk, hogy az évi vízdíj felét fizetem. Itt húzódik a nyomóvezeték, nem lenne nehéz rákötni. Még társadalmi munkát is vállalnánk, kiásnánk az árkot, de a vasút nem akarja. Bizonyára sajnálják azt a pár ezer forintot, amibe az egész kerülne . . .

A hanyagság mentója

Attila büszkén mutatja a rendezett udvart, a takaros házat. Itt minden az ő kezemunkáját dicséri. Kívül-belül tatarozta a lakást, tetőt javított, járdát épített, ajtókat cserélt. A konyhán műanyag padló, a szobák kellemes illatot árasztanak. A két kicsi békésen hancúrozik a heverőn. Ettől az idilli légkörtől akarják most megfosztani a Sárközi családot.

Derékig érő fűben-gazban törünk utat magunknak az I-es őrhely mellett álló házhoz. Az elhagyott épület kúpcserepeit már lesodorta a szél, az ajtók leszakadtak, az ablakok kitörtek.

— Valamikor a környék legszebb szolgálati lakása volt ez — jegyzi meg csendesen Sárközi. — A lakója két évvel ezelőtt költözött el. Most már maszek fuvaros, de a lakást azóta sem utalták ki senkinek. Több száz csirkét nevelt a helyiségekben. Nézze, az ürülék és a tápszer nyomai még mindig láthatók.

Az egyik ajtófélfán vadmék ütöttek tanyát. A tágas szobák falai között már csak kísértetek járnak. Szomorú mementója ez az épület a felelőtlenségnek, a hanyagságnak. *A közös vagyon, az értékek herdálásáért vajon lesz-e, van-e felelős?!*

A I-es őrhelyen szolgálatban lévő Szabó József váltókezelő szomorúan jegyzi meg:

— *Én már kétszer kértem ezt a lakást, hogy utalják ki nekem, majd rendbe hozom, de elutasítottak.* Szőlőhegyről járok ide dolgozni, beteg a szívem. Nézze, itt a sok gyógyszer a táskámban. Gyerekeim is vannak, nekünk nagyon jó lett volna ez a lakás . . .

Vigasztaló, biztató szavakat keresek, de nem találok. Mit lehet mondani? Ami biztos, ami tény: a MÁV-nál a frekventált munkakörökben tovább tart a létszámcsökkenés. József Attila verssora jut az eszembe: *„Fecseg a felszín, hallgat a mély . . ."*

Kaszala Sándor

Az OTP új szolgáltatása:

a nyugdíj-előtakarékossági betét

Lapunk olvasói, szakmánk dolgozói a napi híradásokból már értesülhettek róla, hogy az Országos Takarékpénztár július elsejével új típusú szolgáltatást vezetett be: útjára indította az életbiztosítással egybekötött nyugdíj-előtakarékossági betétet. Itt mindjárt megjegyezzük, hogy van ennek a megtakarítási formának egy másik változata is, amelyhez nem kapcsolódik életbiztosítás. Erről majd később szólunk. Maradjunk egyelőre az alapformánál. Nézzük, mi a célja és a szerepe a nyugdíj-előtakarékossági betétnek.

Célja és előnyei

Az emberek jogos igénye és helyes törekvése, hogy keresetükből, jövedelmükből annak nélkülözhető részét későbbi időre úgy tartalékolhassák, hogy félretett pénzük megőrizze vásárlóértékét, és lehetőleg valamennyi többletet is hozzon. Ezeket az érdekeket a lakosság bankjaként ismert OTP a hosszabb távra szóló, tartós lekötésű betétekkel szolgálja leginkább. *Ilyen például a takaréklevél, meg a közkedvelt ifjúsági takarékbetét.* Ami ez utóbbit illeti, hatóköre népes korosztályokra terjed ki. Hiszen ifjúsági betétet a megszületés pillanatától 35 éves korig bárkinek a javára lehet kötni. Ez a betétfajta az önálló életkezdésre való céltudatos felkészülés, az anyagi „erőgyűjtés" bevált eszközeként vált közismertté és közkedveltté az indítása óta eltelt másfél évtized alatt. Az ily módon takarékoskodók után következnek a 35 éven felüliek. A folyamatosság fenntartása és biztosítása volt az egyik célkitűzés és indíték, amely az említett új betétforma létrehozásához vezetett.

Az elmondottakat támasztja alá, hogy az új betétre éppen a 35 évesekkel kezdődő korcsoportok köthetnek szerződést. Azok előtt nyílik meg ez az új lehetőség, akik már révbe jutottak, s módjukban áll előbbre tekinteni, életük további szakaszára pénzt gyűjteni. Az új konstrukció *a nyugdíj-előtakarékossági betét elnevezést kapta*, ami abból adódik és azt fejezi ki, hogy rendeltetése szerint elsősorban a majdani nyugdíj kiegészítéséhez lehet ily módon saját erőből alapot teremteni. Ezt a tiszteletre méltó szándékot a pénzintézet magas kamattal — minden betétfajtánál magasabb hozadékú kamatos kamattal — honorálja.

Az OTP ezt az újszerű szolgáltatást a társadalom, a lakosság széles rétegei számára tervezte és szervezte. A 35—50 év közötti állampolgárok az előtakarékosság mellett életbiztosításra is szerződnek, vagyis megállapodásuk egy vonzó, jól kamatozó megtakarítási formára szól, emellett egyfajta szociális gondoskodást is jelent. *Az 50 éven felüliekre az életbiztosítás ugyan nem terjed ki, ám ők más előnyhöz, kamattöblethez jutnak.* De vegyük először az alapforma tudnivalóit.

A szerződésnek az a feltétele, hogy az ügyfél tetszés szerinti indulóösszeget — amely 10 000 forintnál kezdődhet — elhelyez az OTP-fiókban. Vállalja, hogy a tízéves takarékossági időszak alatt minden hónapban, rendszeresen és folyamatosan befizet legkevesebb 300 forintot. A havi részlet is lehet több. A szabály szerint százzal osztható nak kell lennie. Az induló vagy alapösszeg pedig mindig kerek ezres lehet. mint említettük, tízezertől kezdődően. Jó előre érdemes és szükséges számolni, mert ezeket az összegeket időközben nem lehet sem csökkenteni, sem növelni. A meglévő mellé azonban újabb szerződést bármikor köthet az előrelátó ember, aki így akar jövőjéről gondoskodni.

Felhasználásának lehetőségei

Számoljunk a tízezres alappal és a 300 forintos havi részletekkel. A szerződőnek tíz év (120 hónap) alatt összegyűlik 46 000 forintja. Ennyi a befizetés. Ehhez évi 9 százalékos kamatos kamatot, azaz 35 000 forintot hozzáad a takarékpénztár. *Így a betétesnek 81 000 forintja lesz a takarékossági időszak végére.* Nyilvánvaló, hogy pénzbefektetésnek is jó ez a lehetőség. Az éves hozadék ugyanis 13,9 százaléknak felel meg!

Mit kezdhet az ember az így összegyűjtött pénzével?

Négyféle lehetőség közül választhat. Az egyik megoldás az, hogy felveszi a kamatos kamattal növelt tőke teljes vagy részösszegét. Dönthet úgy is, hogy a pénzt benthagyja, és járadék formájában kéri az esedékes kamatokat. A harmadik lehetőség kínálkozik a legelőnyösebbnek. Ebben az esetben a betétes *az összegyűjtött pénzt vagy annak egy meghatározott részét bizonyos időszak alatt, nyugdíj-kiegészítésként, életjáradékként folyamatosan, részletekben kézhez kapja.* Az új betétfajtának voltaképpen ez a lényege.

Van még egy harmadik megoldás is. Ezt várhatóan azok választják, akik viszonylag fiatalabb korban kötöttek betétszerződést. Egyelőre nem nyúlnak a befizetett pénzükhöz, sem annak kamataihoz, hanem az összeget a takarékban hagyják. Jól járnak vele, hiszen mint már utaltunk rá, *magas kamatot térít a takarékpénztár.* A befizetés tízéves időszakában évi 9, utána pedig már évi 10 százalékos kamatos kamat jár. Ezek az ügyfelek természetesen rendelkezhetnek úgy, hogy az OTP egy későbbi időponttól kezdődően folyósítsa részükre a járadékot.

Nézzünk néhány példát a járadék nagyságára vonatkozóan. A tízezres alapösszeg meg a havi 300 forintos részletek és a 10 évre járó kamatos kamatok együttvéve 81 000 forintra rúgnak. Ebből havi 1000 forint járadékot kér a betétes. A fogyatkozó maradék természetesen mindvégig kamatozik. A rendelkezésre álló összeg tíz év (120 hónap) alatt fogy el, illetve ennyi ideig tartó járadékfolyósításra futja belőle. *Összesen tehát 120 ezer forintot kap kézhez a betétes, vagyis több mint két és félszeresét annak, amit eredetileg befizetett.*

Van ennek a betétváltozatnak egy újszerű vonása: *a 35—50 évesek szerződése életbiztosításra is szól.* Erre külön díjat nem kell fizetni, az évi 9 százalék kamatos kamat fölötti 1 százalék adja a szolgáltatás fedezetét. Az erre való jogosultság kizárólag a befizetési időszak, vagyis a szerződéskötéstől számított tíz év alatt érvényes. Ez azt jelenti, hogy mivel a szerződő a megállapodás aláírásakor legfeljebb 50 éves lehet, ezért az életbiztosítás 60 éves koráig tekinthető érvényesnek. A szerződésben megjelölt személy az életbiztosítási szolgáltatást (vagyis az ilyen címen járó összeget) három forrásból kapja. A befizetett pénzt teljes egészében visszatéríti az OTP, ehhez hozzászámolja az évi 9 százalékos kamatos kamatot, és a kedvezményezett megkapja az életbiztosítási összeget is. Ennek nagysága függ a szerződéstől eltelt időtől és a befizetett összegtől.

Lássunk rá számszerűsített példát. Ha a biztosított 50 000 forint alapösszeggel indult, aztán havonta 1000 forintot fizetett be, és a szerződéskötés utáni 36. hónapban halálozik el, *akkor a kedvezményezett életbiztosítási szolgáltatásként 117 860 forintot kap.* Ez a 36 havi befizetés 86 000, a háromévi kamatos kamat 19 800 és az életbiztosítási összeg 12 000 forintjából tevődik össze. A harmadik tétel nagysága az időponttól is függ: *itt a 12 000 forint a szerződésben vállalt befizetés egyévi összege.* A 37. hó első napja és a 48. hó vége közötti haláleset után a kedvezményezett a még be nem fizetett összeg 75 százalékát kapja, későbbi elhalálozáskor pedig azt a pénzt is teljes egészében felveheti, amelyet a szerződés értelmében a betétesnek még a takarékossági időszak további részében, a tizedik év végéig ezután be kellett volna fizetnie. Az életbiztosítási összeg egyébként szerződésenként legfeljebb 150 000 forint lehet.

Anyagi támasz

A takarékpénztár az új betét alapításakor az 50 éven felüliekre is gondolt, számukra is lehetővé tette, hogy ebben az igen előnyös betétformában gyűjtsék, tartalékolják pénzüket. *Itt nincs felső korhatár, bekapcsolódhatnak ebbe a takarékossági formába a nyugdíjasok, sőt akár a 80-90 évesek, meg a még idősebbek is.* Az 50 év fölöttiek azonban életbiztosításra nem szerződhetnek. „Kárpótlásul" megkapják a plusz egy százalék kamatot; befizetett pénzükhöz a takarékpénztár a kezdet kezdetétől fogva évi 10 százalékos kamatos kamatot számol hozzá.

A könnyebb megértés kedvéért itt is szólaltassuk meg a számokat. A 10 000 forintos alapösszeg meg a havi 300 forintos befizetés 46 000 forintjához évi 10 százalékos kamatos kamatként 40 000 forint jön hozzá. *Az éves hozam 16 százalékra tehető!* Ebből és további kamataiból a betétes 10 éven kersztül havi 1200, összesen 144 000 forint járadékot kap. A befizetett összegnek ez több mint a háromszorosa. Ha pedig a betétes 50 000-res alappal indult, és havi 1000 forintos részleteket vállalt, akkor a befizetett 170 000 forintból meg annak kamataiból havi 4400 forinttal, tíz év alatt összesen 528 000 forinttal egészítheti ki nyugdíját.

A számok egyértelműen vallanak a célról, a szándékról, és világosan mutatják a lehetőséget. Vegyük hozzá az elmondottakhoz, hogy a betét bármikor megszüntethető. Ebben az esetben a szabályokban meghatározott mértékű kamatot számolja el a takarékpénztári fiók. Még azt is jó tudni, hogy például a takaréklevél kamatlábának időközi emelése a nyugdíj-előtakarékossági betét kamatának növelését is eredményezi: *erre mindenkor egy százalékkal több jár, mint amennyi az egyéb betétforma legmagasabb kamata.*

Kettős szerepet tölt be tehát ez az új szolgáltatás: *a pénz értékének megőrzését garantáló betét, és egyben a szociális gondoskodásnak az eszköze is.* Bizos anyagi támasza az előrelátó, takarékos embernek és utódainak.

Mint említettük, az új OTP-szolgáltatásnak betéti és szociális jellege van. Lévén a vasút veszélyes üzem, talán nem volt fölösleges az életbiztosításról, a baj esetén a hátramaradottakról ily módon való gondoskodásáról is ezen a helyen szólni.

Kutas József

Az intézőbizottság napirendjén

A munkavédelmi ellenőrzések tapasztalatainak értékelése

Az újonnan létrehozott bizottságok jelentős szerepet vállalnak a munkavédelem alakításában. Jellemző példája ennek a szombathelyi intézőbizottság tevékenysége, amely legutóbbi ülésén olyan aktuális problémával foglalkozott, amely egybeesik a dolgozók érdekeivel, ugyanakkor az egészséges, a balesetmentes munka feltételeinek javítását is szolgálja.

Az intézőbizottság ilyen indíttatásból tűzte június 20-i ülése napirendjére az igazgatóság területén tartott munkavédelmi célellenőrzések tapasztalatait és a tett intézkedések értékelését. Emellett még foglalkoztak a pályafenntartási szakszolgálat dolgozóinak munkakörülményeivel és szociális helyzetével, a soproni pályafenntartási főnökséget választva modellül.

Kapronczai János, a vasútigazgatóság vezetője tartalmas beszámolót terjesztett a testület elé. A beszámoló nemcsak tárgyilagos, hanem önkritikus is volt. Az igazgatóság területén 1985-ben nem volt halálos üzemi baleset és a három napon túl gyógyuló üzemi balesetek száma is — ezer dolgozóra vetítve — *a legalacsonyabb a MÁV-nál.*

Néhány megállapítás a beszámolóból. Észrevételezik, hogy rendszeresen találkoznak rendetlen munkaterülettel, műhelyrészekkel. A műhelyekben a biztonsági előírásokat megszegve fölöslegesen tárolnak összegyűjtött anyagokat, alkatrészeket. Ezek zsúfoltságot okoznak és balesetveszélyt teremtenek. Legtöbb ilyen szabályszegés a központi helyektől távolabbi területeken található.

Jogosan kifogásolták, hogy a balesetek 50 százaléka megcsúszásból, botlásból ered. *Ennek egyik oka, hogy a tolatási padkák egyenetlenek, botlásveszélyesek.* Sok a kocsikból kifolyt ömlesztett áru, kötöző és rakodási segédanyagok. Több helyen a pft-s anyagokat a tolatási területre benyúlva, vagy azon tárolják.

A munkavédelmi ellenőrzéseken feltárt hiányosságok megszüntetésére intézkedtek. *Célellenőrzéseiken a korábban feltárt hiányosságok felszámolását is vizsgálták.* Tapasztaltak olyan esetet, hogy a dolgozók a szolgálati helyük közelében szemétdombot létesítettek. Ezt az állapotot az ellenőrzés után felszámolták. Az előterjesztésben joggal állapítják meg, hogy a közvetlen vezetők nem veszik észre a hibákat. Így fordul elő, hogy a munkavédelmi szemléket előkészítő ellenőrzéseken 30-40 olyan munkabiztonsági előírást sértő hiányosságot tárnak fel egy-egy közepes nagyságú szolgálati helyen, amit a helyi vezetőknek kellene észrevenni és felszámolására intézkedni.

Egyes szolgálati vezetők a létszámra hivatkozva próbálják megmagyarázni a tarthatatlan helyzetet, amit nem lehet elfogadni.

A szombathelyi igazgatóság területén, a munkavédelmi szemlék tapasztalatai szerint, a legtöbb feladat a pft. és az ÉHF. szakszolgálatra hárul a hiányosságok felszámolásában. *Vakolatok pótlása, meszelések, tetőhéjazat és esőcsatornák, ajtók, ablakok javítása várat magára, amit a két szakszolgálatnak kell megoldani.*

Az őszinte hangvételű beszámoló után csaknem minden résztvevőnek volt mondanivalója. Sokan elmondták, hogy a szemléket nem tartják hatékonynak, ezért több igényességet várnak a vezetőktől. A jegyzőkönyvek felvételével nem zárulnak és nem is zárulhatnak le a problémák.

A hozzászólók felhívták az emelőgépek összszerkezeti vizsgálatára, amely évek óta megoldatlan, s a mai napig kézzelfogható intézkedés nem történt.

Kifogásolták, hogy a szakszervezet képviselőit nem hívják meg a munkavédelmi szemlékre. Az előterjesztők véleménye szerint ez nem általános gyakorlat, hanem helyi adminisztratív mulasztás. Több felszólaló szóvá tette a rossz munkaruha-, védőruhaellátást, a nagy méretek hiányát, a felszerelések rossz minőségét. Gyors és hathatós intézkedést sürgettek.

A beszámoló tartalma, témaválasztása, a vitában elhangzottak azt igazolják: meg lehet találni a módját annak, hogy a munkavédelemmel ne csak általánosan foglalkozzanak a választott testületek.

Pásku Jenő

VASUTASNAPRA

Új üzemi és szociális épületet kaptak a szegedi vasutasok

A szegedi igazgatóság anyagi lehetőségeinek figyelembevételével, évente jelentős összegeket fordít a dolgozók szociális ellátásának javítására. Az elmúlt ötéves tervben *ilyen célokra 567 millió forintot használtak fel.* Ebből az összegből többek között több munkahelyen felújították, illetve bővítették a szociális létesítményeket. Szegeden pedig a 36. vasutasnapra készült el és veszik folyamatosan használatba az állomás dolgozói *az új üzemi és szociális épületet.*

A városrendezési tervbe is jól beillő létesítményt a DÉLÉP tervezte és azt a szegedi házgyárban gyártott paneles elemekből építette meg. A kivitelezés 1983. szeptemberében indult, s az építkezés költsége 62 millió forint volt. Az impozáns létesítmény nagyságára két adat is utal: *beépített alapterülete 2977 négyzetméter, az épületek légköbmétere pedig 9708.*

Az üzemi épület alagsorában kapott helyet a hőközpont, a központi elektromos helyiség, a kerékpártároló, és a raktár. A földszintre került az akkumulátortöltő, a személykocsik javításával összefüggő villanyszerelő, asztalos- és lakatosműhelyek, valamint a kocsivizsgálók tartózkodási helyisége. Az emeleti részen található a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat műszerészműhelye, irodája, raktára, az akkumulátorjavítóműhely, valamint az üzemviteli munkához szükséges néhány irodahelyiség.

Az üzemi részhez csatlakozó *szociális épület négyszintes.* Földszintjén 310 férfi és 26 nő részére fekete-fehér öltözőt, mosdót alakítottak ki. Az első emeleten helyezték el az utazó szolgálatot teljesítő férfiak laktanyaszobáit, itt található az üzemorvosi rendelő a hozzátartozó betegváróval, öltözővel, valamint az egészségügyi felügyelőség irodája, raktára.

A második emeletre kerültek a női laktanyaszobák, itt rendezték be az utazók ebédlőjét, amelyet melegítőkonyhával egészítettek ki, és a szabadidő hasznos eltöltését segítő társalgó is itt található. *A második és harmadik emeleten összesen 21 kétágyas vendégszobát is kialakítottak.*

Az épület fűtését és melegvízellátását az állomáson üzemelő magasnyomású gázkazán biztosítja. Az épület biztonságát pedig izotópos tűzjelző berendezés garantálja. A tervezők gondoltak a gépkocsikkal érkezőkre is, az épület környékén parkolókat alakítottak ki.

Az új épületegyüttes, amely tovább javította az állomás dolgozóinak munka- és szociális körülményeit, külső megjelenésével és környezetével is méltóképpen fogadja a Szegedre érkező vendégeket.

Gellért József



Az új szociális épület

(Csizmadia János felvétele)

Színvonalas, igényes alkotások

Ünnepélyes külsőségek között megnyílt a 36. vasutas képzőművészeti kiállítás



Dr. Feledy Balázs beszédét mondja

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége immár 36. alkalommal rendezte meg az országos vasutas képzőművészeti kiállítást. A pályázati felhívásra hetvenöten 292 festményt és grafikát, huszonhatan 71 szobrot, plakettet és domborművet küldtek be elbírálásra. A kiállítás fő szervezője *Kirchmayer Károly* SZOT-díjas szobrászművész, valamint *Benedek György*, Munkácsy-díjas festőművész, a vasutas-szakszervezet képzőművészeti iskolájának két vezetője volt. A hivatásos művészekből álló rangos zsűri 179 alkotást javasolt bemutatásra.

Kirchmayer Károly, aki 1947 óta irányítja a központi képzőművészeti kör munkáját, elégedett a beküldött alkotásokkal. Véleményét így summázta:

— *A kiállításra minden évben nívós alkotásokkal jelentkeznek a körök tagjai.* Az idei pályaművek egységesen jónak mondhatók, de lenyűgöző, káprázatos egyéni alkotások nincsenek. Sőt új stílusirányzatot sem igen fedezhetünk fel. Viszont megnyugtatóan színvonalas, igényes munkákban gyönyörködhetnek a látogatók.

Hasonlóan kedvezően vélekedik Benedek György, az iskola festő tanára, aki a beérkezett festmények értékéről beszélt.



Dr. Bajusz Rezső, nyugalmazott vezérigazgató a kiállításon (Horváth Zoltán felvétele)

— *Az idén szerencsére kevesebb a sablonos ábrázolás, a hagyományos tájképfestés, ugyanakkor több a figurális alkotás.* Főként a grafikák sikerültek jól. Az emberábrázolásban lényeges fejlődés figyelhető meg a korábbi évek termése ihez képest. Kiemelném *Jóba Éva* költői grafikáit, amelyek mind technikailag, mind gondolatilag nagyszerű munkák. Amatőrök ritkán készítenek ilyen nívós alkotásokat. Mindez azt is bizonyítja, hogy a fiatalok kísérletet tesznek a modern irányzatok követésére.

A vasutas képzőművészeti körök közül legnagyobb létszámú a budapesti, hiszen 160 tagot számlál. Ám a körökben korántsem csak vasutasok alkotnak. Mindazok bekapcsolódnak a munkába, akik az önmegvalósításnak ezt a formáját választják. A köröket mindenütt az országban hivatásos művészek vezetik. A legkiválóbb, legtehetségesebb amatőrök évente, tavasszal két hetet Keszthelyen töltenek alkotótáborban. Valójában itt készülnek fel a vasutasnap alkalmából megrendezendő kiállításra. Ebben a kéthetes időszakban a Vasutasok Szakszervezete gondoskodik a munkához szükséges alapanyagokról és eszközökről. Év közben azonban a tagok saját zsebükből finanszírozzák nem éppen olcsó kedvtelésüket. Ösztönzően hat az amatőr alkotók munkájára az a tény, hogy évente egy alkalommal a nagyközönség előtt bemutatkozhatnak és a legjobbak díjakat nyerhetnek. Az eddigi tapasztalatok szerint a kiállítást általában 3—3,5 ezer ember tekinti meg.



Koszorus Ferenc főtitkár átadja a díjat Csüllög Júliának (Laczkó Ildikó felvétele)

Kirchmayer Károly elmondta, hogy az évek során a tagok közül jó néhányan hivatásos művésszé értek. Többek között itt kezdte pályáját *Józsa Lajos* szobrászművész és *Janzer Frigyes* Munkácsy-díjas szobrászművész. Ezenkívül évente átlagosan két-három fiatal kezdheti meg tanulmányait a Képzőművészeti Főiskolán. Az idén *Blaskó János* és *Nagy Sándor* nyert felvételt a kör tagjai közül. Ezek az egyéni sikerek, eredmények tovább emelik a vasutas képzőművészeti kör rangját.

A mostani kiállításon bemutatkozó alkotók 50-60 százaléka vasutas, és 15-20 százaléka 25 évesnél fiatalabb. A nyolcvan éves nénitől a 16 éves fiatalig szinte minden korosztály képviselteti magát. Az életkor azonban nem igazán meghatározó a művészi munkában, hiszen láthattunk fiatal alkotó által készített hagyományos felfogású és technikájú munkát, és idős emberek által készített modern, fiatalos alkotásokat.

Az idei kiállítás megnyitóján részt vett *Ónozó György* közlekedési miniszterhelyettes, *Fodor László*, a Népszava főszerkesztője, *dr. Várszegi Gyula*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV nyugalmazott vezérigazgatója.

A vendégeket *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára üdvözölte, majd *dr. Feledy Balázs*, a Magyar Képzőművészeti Főiskola főtitkára mondott megnyitóbeszédet.

Dr. Feledy Balázs Alexander Bernát *„A művészet értékéről, a művészeti nevelésről"* című munkájából idézett fel egy fontos gondolatot beszédében:

„Minden művészet, melynek titkaiba mélyebben behatolunk, fogékonyabbá tesz más művészetek termékeinek megértése és fölfogása iránt. A művészetek anyaga ennélfogva technikája, de feladata is különböző, egyiknek a nyelve sem fordítható le a másikra, de benső rokonságok is vannak köztük, rokonok forrásukban: érzésben, rokonok hatásukban, az esztétikai gyönyörben, és rokonok formában, melynek legáltalánosabb vonásai egyetemesek".

A megnyitóbeszéd után a díjakat *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára adta át.

Festészet: *Csüllög Júlia, Szabadi Sándorné, Soltész Kálmánné, Fodor József, Papp Sándor.*

Grafika: *Jóba Éva, Pálfi József, Szabó László.*

Szobrászat: *Pallag Zsuzsa, Csorba Katalin, Czinege István.*

Érmészet: *Pataki Miklós.*

Oklevelet kapott: *Corvos Cora Róbert, Prigyeni Pál, Baksai János, Makai Gyula.*

A vasutas-szakszervezet elnökségének különdíját kapta: *Szommer József, Veréb László, Gomola József.*

Csik Ibolya

Augusztusi mozikalauz

Ez a hónap még a nyaralás időszaka. A jó idő a szabadba hívja az embereket, s magától értetődően a mozinak is meg kell vívnia a maga harcát azért, hogy a néző valóban néző legyen, s megváltsa a jegyét. A feladatot természetesen nem lehet a csalogató reklámokra, a televízióra testálni. A mozinak kell magának meghódítania a közönséget.

De hogyan?

Egyszerű a felelet: a műsorral! Pontosabban olyan filmek vetítésével, amelyek vonzák az embereket. Vagyis szórakoztató, s kalandos produkciókkal.

Aki keres, az talál is

Ilyen jellegű bőven akad. (Kár, hogy ugyanezt a vígjátékokról már nemigen mondhatjuk el. A forgalmazás szakemberei szerint ebből világszerte nagy a hiány, de úgy gondolom, itt is érvényes a régi bölcs mondás: *aki keres, az talál is!*) Kikapcsolódni, kellemesen eltölteni az időt nemcsak krimivel lehet! Az augusztusi programajánlatot nézve azonban mintha hiánycikk lenne még a gyerek- és ifjúsági téma.

Az általánosság után térjünk talán rá a részletekre, vagyis arra: *mit is láthatunk augusztusban?*

Kezdjük talán mindenekelőtt egy angol bűnügyi klasszikussal. Az ártatlanság bizonyítása 1984-ben készült. Írója: *Hercule Poirot* és Mrs. Marple szülőanyja, a detektívregényírók koronázatlan királynője: *Agathe Christie.* A feszült légkörű, izgalmas történet egy halálos végű bírói tévedés históriája. *Dr. Arthur Calgary* — a főhős — a megtévesztő tényekkel és a megmásíthatatlan ítélettel szemben — ha utólag is, de be akarja bizonyítani, hogy fiatal barátja, *Jack* nem ölte meg édesanyját. *Desmond Davis* rendező filmjében olyan kiváló színészek játszanak, mint *Donald Sutherland* (Fellini Casanovája), az amerikai *Faye Dunaway*, a kanadai származású *Christopher Plummer* (Makk Károly Játszani kell című művében szerepelt) és *Sarah Miles.*

Ha előbb a szövegírót emeltem ki — akinek művéből a forgatókönyv készült —, úgy most a rendező személye a hangsúlyos. A *Hátsó ablak* készítője ugyanis nem más, mint *Alfred Hitchcock.* A két főszereplő: a hórihorgas *James Stewart* (nemrégiben vetítették sorozatát a televízióban — és a szép *Grace Kelly*, aki visszavonulva a filmművészettől monacói hercegnőként lett baleset áldozata. A film érdekessége, hogy Hitchcock (mint rendező) belehelyezkedett a törött lábával karosszékhez kényszerült főszereplő fotóriporter (James Stewart alakítja) szemszögébe és mindent úgy látunk, hogy a férfi (unalmát elűzendő) messzelátón keresztül látja a szembelévő ház lakóinak életét. (Itt fedez fel unalmában egy bűntényt!)

Az 1954-ben forgatott krimi ma már klasszikusnak nevezhető. Mindkét film — ez is meg az előző — a hónap elején 7-én kerül közönség elé. A hét választékának harmadikja *Ryszard Rydzewski* lengyel rendező *Alabama* című munkája. Cselekménye a legutóbbi időkben játszódik főként egyetemisták között. Kor és erkölcsrajz, erősen kritikai éllel. Hősnője, Bozena jellemgyengesége következtében a kábítószer-élvezésben keres menedéket problémái elől.

Sci-fi, krimi és egy vígjáték

Peter Yates rendező munkája a *Támadás a Krull bolygó ellen* mese sci-fi a Csillagok háborúja mintájára angol—amerikai közös produkcióban. A bátor Colwyn — *Ken Marshall* alakítja — felveszi a harcot a bolygót leigázó rettenetes szörny ellen. A film legfőbb vonzereje a színes technika, a képi megelevenítésmód és a fordulatos cselekménybonyolítás.

Háború előtt készült magyar vígjáték: a *Nászút féláron.* Székely István az utóbb Hollywoodba szakadt rendező 1936-ban, vagyis kereken fél évszázada forgatta a játékgyárban pergő derűs históriáját, amelynek témája: ne tessék meglepődni az aktualitáson; *a dolgozó nő szerepe és helyzete.* Persze nem nagyképűen, hanem a műfajhoz illően könnyedén. A hölgy aki dolgozik: a rendező felesége, a Vígszínház fiatalon odakint elhunyt naivája: *Ágai Irén.* Az e tekintetben kissé konzervatív férj: *Jávor Pál*, míg a komikus ki volna más, mint *Kabos Gyula* az ellenállhatatlan humorú. Az immár muzeális film külön érdekessége, hogy külső felvételei Olaszországban, s a tengeren készültek.

A hét harmadik filmje a fiatalkorúak bűnözéséről s a rendőri szervek túlkapásairól szól. A drámai konfliktus színhelye Japán, címe: *Lövöldözés.* Az izgalmas, társadalomkritikai elemeket is felvonultató dráma rendezője *Murakawa Toru.*

Augusztus 21-én egy sajátos krimit láthatunk. A végső megoldás 1983-ban készült. Rendezője, *Anthony Harvey* ugyan amerikai, de maga a produkció tipikusan hollywoodi. Egy magányos öregasszony és egy bérgyilkos különös együttműködéséről szól. A bérgyilkos *Nick Nolte* (akit a televízió egyik sorozatából ismerünk), az öregasszony pedig az amerikai színjátszás nagy öregje: *Katherine Hepburn.* (Már miatta is érdemes jegyet váltani!)

Ugyanezen a héten tűzte a Mokép műsorra a sci-fi egyik klasszikus angol képviselőjének H. G. Wells-nek közismert regényéből forgatott szovjet filmjét. A láthatatlan ember rendezője: *Alekszandr Zaharov* némileg átdolgozta a sztorit, s új szempontokat igyekezett találni. A címszereplő *Andrej Haritonov.*

A botswanai színekben futó *Jamie Uys* rendező — a Sivatagi show készítője — ezúttal korábbi rejtett kamerás játékát folytatja, s a becsapott emberek „főszereplésével" felvett *Bolondos népség* második részével jelentkezik.

Három új film az utolsó héten

A hónap utolsó hetének három filmje közül az első: a *Jégkirálynő* egy korábban már bemutatott produkció felújítása. A *Szerzetesek géppisztollyal* vidám krimi 1964-ből. Rendezője, valamint a főszereplő a népszerű olasz énekes, *Adriano Celentano.*

A legérdekesebb produkció azonban a harmadik: az 1983-as amerikai *Tűzvonalban.* Rendezője *Roger Spottiswoode* és forgatókönyvírói a Somosa diktatúra végnapjaiban a forrongó Nicaraguába viszi el a nézőket. Kaland, politika, izzó aktualitás és pompás sztárgárda: *Nick Nolte* (ismét), *Gene Hackman* és a francia *Jean Louis Trintignan* (Egy férfi és egy nő) viszik sikerre a nagy erejű drámát.

Jó szórakozást valamennyihez!

Ábel Péter



Vasarely-térplasztikát avattak a Déli pályaudvar kerengőjében

Victor Vasarelynek, a Franciaországban élő világhírű magyar származású művésznek évekkel ezelőtt már láthattunk egy alkotását a Déliben. A többszínű fali kompozíció azonban súlyosan megrongálódott, a színes lapokat nem lehetett megmenteni.

A művész újabb kompozíciót tervezett: *egy nagyméretű, három méter magas térplasztikát*, amely a Zsolnay Porcelángyár fagyálló kerámiájából készült. Az új művet ünnepélyes keretek között avatták fel július 10-én a Déli pályaudvar kerengőjében lévő kis parkban. Az ünnepségen megjelent *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Somogyi László* építésügyi és városfejlesztési miniszter és a MÁV több vezetője. Az avatóbeszédet *Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes mondta, a térplasztikát Urbán Lajos közlekedési miniszter leplezte le.

A művésznek egyébként ez az első szabadtéri térplasztikája Budapesten.



Turistahíradó

A szakbizottság június 27—30. között, *Abaligeten* rendezte meg a XXXIII. Országos Vasutas Természetbarát Találkozót. A Nyugat-Mecsek e kedvelt kirándulóközpontjában megtartott találkozón *23 szakosztályból közel kétszázan vettek részt.* Az elszállásolásnál már nagyobb szerepet kapott a sátras kempingezés is.

A vasutas természetbarátok péntek délután az abaligeti kemping melletti mesterséges tavaknál kiépített strandon fürdéssel és csónakázással töltötték el szabadidejüket, majd megtekintették a jégkorszakban keletkezett, különleges klímájú barlangot. Este tábortűz fényénél találkoztak a régi ismerősök.

Szombaton és vasárnap alkalom nyílt csoportos, és egyénileg szervezett hosszabb-rövidebb túrákra is. A találkozó résztvevői bejárták a dél-dunántúli Kék Túra *Abaliget—Nagymáté vadászház—Szabás—Sasrét—Nagytóváros—Gálosfa—Tótfalupuszta—Zselickislak—Gyertyánosvölgy—Kaposvár* közötti szakaszát. Rövidebb túrák keretében lehetőség kínálkozott a régészeti emlékekkel (földvár, pálos kolostorromok), mondai szerkövekkel rendelkező Jakab-hegy megtekintésére, és a sikondai gyógyfürdő felkeresésére.

Szombat este a csoportok játékos szellemi totó kitöltésével bizonyították a Baranya megyéről és a tájékozódási ismeretekből megszerzett tudásukat. A vetélkedőn 1. Kőbányai VSK-Lokomotív TE, 2. Miskolci MVSC, 3. Debreceni MÁV Ig. SC, csapata lett.

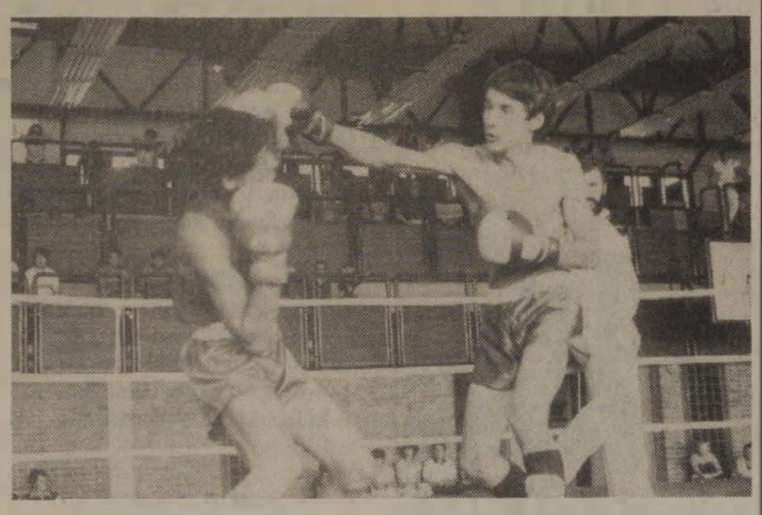
A találkozó lebonyolításában a szakbizottság mellett a Dombóvári Vasutas Munkás SE és a Pécsi Vasutas SK természetbarát szakosztályai vettek részt.

Vasutas ökölvívó-bajnokság

Az összesített pontversenyben a Haladás végzett az első helyen a PVSK előtt

Az országos egyéni vasutas ökölvívó-bajnokságot június 27., 28., 29-én Szombathelyen, a Haladás sportcsarnokban bonyolították le. A bajnokságon valamennyi vasutas egyesületnél működő szakosztály, szám szerint kilenc egyesület 89 versenyzővel képviseltette magát. Jó néhány éve nem rendeztek ilyen nagyszabású ökölvívóversenyt Szombathelyen. Az ízlésesen díszített csarnok, a jól felszerelt öltözők, mosdók mellett a bemelegítésre is megfelelő helyiség állt rendelkezésre.

Az ünnepélyes megnyitó után kezdődtek a különböző kor- és súlycsoportonkénti mérkőzések. A serdülő korcsoportban 18, az ifjúsági korcsoportban 31, míg a felnőtt korcsoportban 40 versenyző indult.



Ez a jobbegyenes nem talált

Eredmények. Serdülő korcsoport. Papírsúly: 1. György Kálmán (Hatvan), 2. Szöllösi Zoltán (Szolnok). **Kislégsúly:** 1. Tizedes Attila, 2. Gelencsér István (Nagykanizsa). **Légsúly:** 1. Varga Ferenc (Szolnok). **Harmatsúly:** 1. Pató Attila (Szolnok), 2. Kiss József (Miskolc). **Könnyűsúly:** 1. Péter Zsolt (Hatvan). **Kisváltósúly:** 1. Böröcz László (Haladás), 2. Gerencsér Attila (Haladás). **Váltósúly:** 1. Dohányos Ferenc (Hatvan), 2. Jakab György (Cegléd). **Nagyváltósúly:** 1. Varga Róbert (PVSK), 2. Molnár Gábor (HVSE). **Középsúly:** 1. Jakab Tamás (Cegléd). **Nagyközépsúly:** 1. Vincze István (Szolnok).

Ifjúsági korcsoport. Kislégsúly: 1. Kass Lajos (DMVSC). **Harmatsúly:** 1. Lőrincz Lajos (Szombathely), 2. Aburdán János (DMVSC). **Pehelysúly:** 1. Kardos Róbert (Haladás), 2. Nyika Mihály (Cegléd). **Könnyűsúly:** 1. Lengyel Flórián (DMVSC), 2. Szakos Zsolt (Haladás). **Kisváltósúly:** 1. Boros István (Szolnok). **Légsúly:** 1. Lakatos Tamás (NVTE), 2. Kővári József (NVTE). **Váltósúly:** 1. Széles Imre (DMVSC), 2. Herczeg István (PVSK). **Nagyváltósúly:** 1. Habda Zsolt (Haladás), 2. Horváth Ferenc (PVSK). **Középsúly:** 1. Révész Gábor (Szolnok). **Félnehézsúly:** 1. Jánosi György (Szolnok), 2. Horváth Zoltán (PVSK). **Nehézsúly:** 1. Németh Miklós (Haladás). **Szupernehézsúly:** 1. Kiss Gábor (PVSK), 2. Ádám József (NYVSSC).

Felnőtt korcsoport. Légsúly: 1. Bódi Béla (Cegléd). **Pehelysúly:** 1. Kovács József (Haladás), 2. Matta Elemér (MVSC). **Könnyűsúly:** 1. Zámbó Gábor (Haladás), 2. Cselkó Ferenc (Hatvan). **Kisváltósúly:** 1. Jóni József (PVSK), 2. Barkucz Tamás (DMVSC). **Váltósúly:** 1. Sturm Ernő (PVSK), 2. Barki Zsolt (Haladás). **Nagyváltósúly:** 1. Peti József (PVSK), 2. Lakatos Vencel (Cegléd). **Középsúly:** 1. Savanyú Miklós (Haladás), 2. Erős Péter (PVSK). **Félnehézsúly:** 1. Rákos Gábor (Haladás), 2. Horváth Zoltán (Haladás). **Nehézsúly:** 1. Hart Péter (PVSK), 2. Zsigó Zsolt (NYVSSC). **Szupernehézsúly:** 1. Verb Csaba (PVSK), 2. Erdélyi László (Haladás)

Tiszteletdíjat kapott valamennyi első helyezett, mindhárom korcsoportban a legtechnikásabb és legharcosabb versenyzők, valamint a legtöbb pontot elért csapatok edzői, korcsoportonként.

A serdülő korcsoportban a legtechnikásabb versenyző: *György Kálmán* (Hatvan), a legharcosabb *Pató Attila* (Szolnok). Az ifjúsági korcsoportban legtechnikásabb versenyző *Habda Zsolt*(Haladás), legharcosabb *Széles Imre* (DMVSC). A felnőtt korcsoportban a legtechnikásabb *Hart Péter* (PVSK), legharcosabb *Zámbó Gábor* (Haladás) versenyző.

Az összesített pontversenyben: *1. Haladás VSE, 111 pont; 2. PVSK, 82 pont; 3. Szolnoki MÁV-MTE, 71 pont.*

Tiszteletdíjat kapott valamennyi első helyezett, mindhárom korcsoportban a legtechnikásabb és legharcosabb versenyzők, valamint a legtöbb pontot elért csapatok edzői, korcsoportonként.

A serdülő korcsoportban a legtechnikásabb versenyző: *György Kálmán* (Hatvan), a legharcosabb *Pató Attila* (Szolnok). Az ifjúsági korcsoportban legtechnikásabb versenyző *Habda Zsolt*(Haladás), legharcosabb *Széles Imre* (DMVSC). A felnőtt korcsoportban a legtechnikásabb *Hart Péter* (PVSK), legharcosabb *Zámbó Gábor* (Haladás) versenyző.

Az összesített pontversenyben: *1. Haladás VSE, 111 pont; 2. PVSK, 82 pont; 3. Szolnoki MÁV-MTE, 71 pont.*

Az építési főnökségek sportvetélkedője

Hagyománya van már annak, hogy a vasutasnap tiszteletére az építési szakszolgálat *debreceni, miskolci, szentesi, gyöngyösi* és *jászkiséri* egységei hol az egyik, hol a másik helyen találkoznak és sportvetélkedőket tartanak. Az idén a debreceni építési főnökség volt a házigazda.

A versengés gondolata előbb a szakmai vetélkedőkben öltött testet, majd ennek sikerei adták az ötletet az izmok megmozgatására is. Ma már elmondható, hogy a területeken a szabadidőben az egyes egységek dolgozói közül minden harmadik rendszeresen bekapcsolódott valamilyen sportágba.

Ezen a júniusi hétvégén *kispályás labdarúgásban, asztaliteniszben, lövészetben* és *sakkban* volt sok izgalmat nyújtó, de sportszerű versengés. A legnagyobb érdeklődés a kispályás labdarúgást övezte, ahol a játékosok és a nézők az izgalom mellett jól is szórakozhattak.

A sportolási kedvet és a teljesítményeket egyaránt fokozták a DMVSC-sportkombinát által nyújtott kiváló lehetőségek. A kiélezett küzdelemben a kispályás labdarúgásban a *szentesiek*, asztaliteniszben és lövészetben a *debreceniek*, míg a sakkban a *jászkisériek* bizonyultak a legjobbnak.

Az összetett pontversenyben *az első helyezést a debreceniek, a másodikat a jászkisériek, a harmadikat a szentesiek, a negyediket a gyöngyösiek, az ötödiket a miskolciak szerezték meg.*

A Váci VSE rendezésében

Motorcsónakverseny a Dunán

Az Országos Motorcsónak Szövetség megbízásából a Váci Vasutas SE június 12-én megbízhatósági motorcsónakversenyt rendezett a váci Duna-ágban. Hat kategóriában összesen 45-en indultak a versenyen.

A különböző kategóriákban a Váci VSE sportolói kiválóan szerepeltek:

A 350 cm³ kategóriában első helyezést ért el *Gáspár László* és *dr. Gáspárdi Attila.*

Az 500 cm³-ben *Papp László* és *Tóth István* a harmadik helyen végzett.

A 750 cm³ kategóriában első helyezést ért el *Cservenák Zoltán* és *Mikes Tamás.*

A 850 cm³-ben *Vámos László* és *Vámos Mercedes* végzett az első helyen.

A 850 cm³ feletti kategóriában második helyezést ért el *dr. Hetényi Tamás* és *Magi Imre.*

A városi tanács által felajánlott különdíjat *Cservenák Zoltán* kapta.

A versenyt megtekintette *dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet titkára is.

A munkaerő és bérgazdálkodás közötti kapcsolat erősítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 12. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Horváth Miklós, Fertőszentmiklós. Szabadság u. 6., Kálmán Katalin, Balassagyarmat, Madách u. 21., Forgács Imre, Debrecen, Vasutas u. 15., Dénesi Györgyné, Tapolca, Május 1. u. 17, Andó Sándor, Budapest, Lehel u. 28. 1135.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Az üzemmenet javításának egyik feltétele. (Folytatása a 35. függőlegesben.) 13. Kolloidoldat. 14. Rizses ürühús. 15. Norvég író (1828—1906) utónevének kezdőbetűjével. 16. Némelyik vidéken így nevezik az előszobát. 17. Állati lakás. 18. Francia kikötő régi neve. 19. Nyelvrokon nép. 20. Becézett Ibolya. 21. Női név fonetikusan. 22. . . . Obrenovics, szerb fejedelem a 19. században. 23. Elhamvaszt. 24. . . . vána, a létezés ellentéte. 25. Egykori japán katonai parancsnok. 26. Erre a helyre. 27. Törvénykönyv. 28. Ütlegelés. 29. A munkás, népiesen 30. A labanc ellenfele. 31. Vissza: folyó Jugoszláviában. 32. A méhek lakása. 33. Nem keveset. 35. . . . Geraes, brazíliai állam. 36. Neves angol író. 37. Arzén vegyjele. 38. Úgy van. 39. Francia nívó fordítottja. 40. Vonatkozó névmás. 41. Kli . . ., ügyfél. 42. Holland pénz. 43. Ver az eső. 44. Igekötő. 45. Német pince. 46. A madárnak van. 47. Vissza: . . . szoros, tengerszoros Ausztrália mellett. 48. Idegen férfi név.

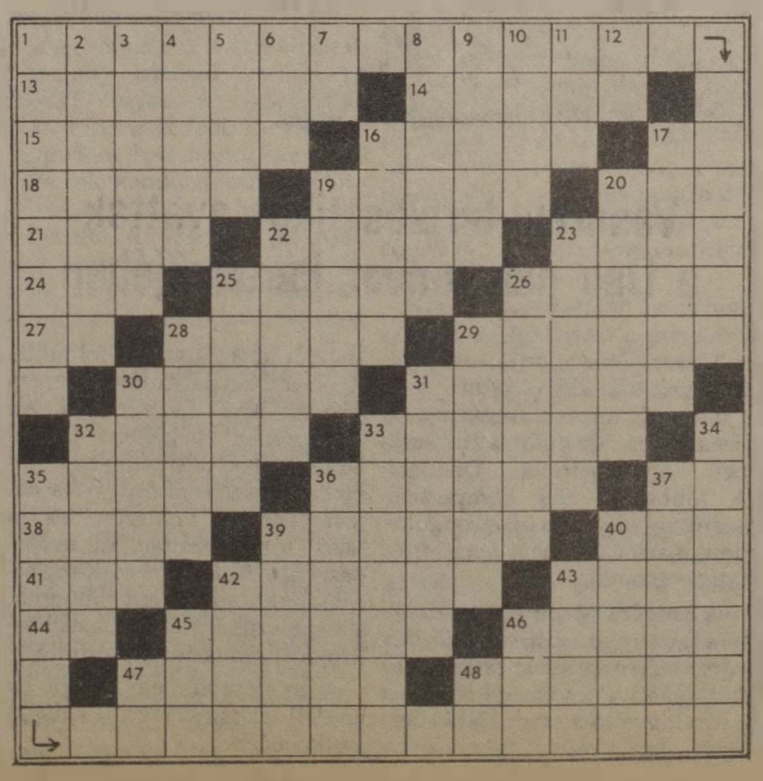
Függőleges: 1. Spanyol kikötőváros. 2. Jugoszláv kikötőváros. 3. Övsömör (latin). 4. Zivatar volt. 5. Térzene 3., 4., 6., 7. betűje. 6. Alvóhelyben megtalálható. 7. Igekötő. 8. Szolgai utánzó. 9. Római császár 69-79 között. 10. Kevert szín. 11. Eső utáni föld. 12. Testnevelési Főiskola. 16. A Föld sarka. 17. Titánia férje a Szentivánéji álomban. 19. Ügynök, üzletszerző. 20. Műanyag. 22. . . . Sir Thomas (1478—1533) angol kancellár és író. 23. Cukrosan. 25. . . . s Rezső, népszerű dalszerző volt. 26. . . . árius, képzelt. 28. Kínai város. 29. Növényi tartalékfehérje. 30. Ilyen a parádi víz. 31. Így kezdődik a lóverseny. 32. . . . Jacques Paul (1800—1875) francia hittudós. 33. Kezdete. 34. A művész elismerése. 36. . . . Jacques (1592—1635) humorosrézkarc-készítő. 37. A tisztaság, a becsület. 39. Összevissza gurul. 40. Az ő tulajdona. 42. Vég nélküli sporteszköz. 43. Álmos. 45. Kemizál az elején. 46. Három római szám. 47. Téli sport. 48. O. E.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 35. függőleges.

Beküldési határidő: augusztus 11.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése:



Vasutas tájfutók sikere Csehszlovákiában

A Nemzetközi Lokomotív Tájfutó Kupa versenyt az idén július 6—7-én Pozsony környékén, a Kiskárpátokban rendezték, 17 csehszlovák, NDK-beli és magyar vasutas klub 150 versenyzőjének részvételével.

A felnőtt férfiak versenyében a Pécsi VSK színeiben versenyző *Szieberth, Kelemen, Szabó* az első három helyen végzett. A nőknél *Bodó Piroska* (Törekvés) a 3., az N 35-ben *Bodroginé* (Törekvés) a 2., az F 35-ben *Kéri Péter* (Törekvés) a 3., F 15-ben *Nagy István* (Törekvés) a 4., F 19-ben *Bobály Csaba* (Törekvés) a 3. helyen végzett. F 50-ben *Zakariás Sándor* (Törekvés) győzött.

A váltóversenyben a PVSK felnőtt férfi csapata győzött, a női váltóban a Szentesi Vasutas 3. lett, míg a Törekvés a 4. helyen végzett.

Az összetett versenyben nagy meglepetésre a Törekvés tíztagú csapata az 1. helyet szerezte meg, ami igen szép nemzetközi sikernek számít. A Törekvés edzői *Kéri Péter* és *Zakariás János.* Csapatvezető *dr. Vízkelety László* volt.

HÍREK

Klubavatás. Felújították Kál-Kápolnán a vasútállomás várótermét. Központi fűtést vezettek be, korszerűsítették az utasellátó büféjét és konyháját. Az újjáalakított váróterem ezentúl klubhelyiségként szolgálja a környéken élő vasutasokat.

Küldöttség a Szovjetunióból. A miskolci járműjavító MSZBT-tagcsoportjának szervezésében öttagú küldöttséget fogadtak június elején a Moszkva melletti vasúti teherkocsikat javító üzemből. A vendégek az üzem megtekintésén kívül ellátogattak a körzeti üzemfőnökségre is, majd Miskolc környékével ismerkedtek.

Kirándulás. A nagykanizsai vontatási főnökség mozdonyvezetői Szentes László üzemfőnök vezetésével június végén a jugoszláviai Kapronca vasutasainak vendégei voltak. A vendéglátók kirándulást szerveztek a kanizsaiaknak. A jól sikerült „szomszédolás" díszvacsorával zárult.

Vasúti skanzen. Celldömölkön a jelenlegi MÉH-telep helyén vasúti skanzen építésébe fogtak. Az elképzeléseket a vezérigazgatóság nosztalgiabizottsága is támogatja. A szabadtéri skanzenban régi vasúti járműveket és biztonsági berendezéseket állítanak majd ki.

Kiállítás. A hévízi klubkönyvtárban dr. Stark Ferencnek, a MÁV szanatórium főorvosának festményeiből nyílt kiállítás június végén. A képeket július 31-ig tekinthetik meg az érdeklődők.

Rehabilitációs foglalkoztató. A jászkiséri építőgép-javító üzemben rehabilitációs foglalkoztatót avattak a közelmúltban. Az új munkahelyen harminc megváltozott munkaképességű vasutas jut folyamatos munkalehetőséghez. A tizennégymilliós beruházáshoz a Magyar Nemzeti Bank hatmillió forint vissza nem térítendő támogatást nyújtott. A foglalkoztatóban pályaépítő gépekhez, mozdonyokhoz és vasúti kocsikhoz gyártanak alkatrészeket.

Új állomás Makón. Ünnepélyes keretek között adták át Makón az új, 24 millió forint költséggel épült állomást június 20-án. A régi állomásépület újjáépítésére két ütemben került sor, mivel az állomás forgalmát nem lehetett leállítani. Az első ütem 1983-ban készült el. A most átadott második ütemben készültek el az utasforgalmi helyiségek, a várótermek, valamint az Utasellátóhoz tartozó étterem és az emeleti lakások.

Uszoda Záhonyban. Versenyzésre is alkalmas uszoda építését kezdték meg Záhonyban. A 27 millió forintos építési költségből csak tízmillió terheli a helyi tanácsot, a többit társadalmi forrásokból fedezik. Az uszodaépítést a környékbeli ipari és mezőgazdasági üzemek mellett a MÁV Budapesti Számítástechnikai Üzemének és Záhonyi Üzemigazgatóságának vasutasai is támogatják.

Kommunista műszak. A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség dolgozói a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen kettőszáznyolcvanheten vettek részt. Összesen több mint 2400 órát dolgoztak, amelynek értéke 61 ezer forint volt. A szocialista és munkabrigádok a műszak alatt síneket, talpfákat és kitérőalkatrészeket cseréltek, valamint takarították a szolgálati helyeket. A munkáért járó pénzt felajánlották a fiatalok lakásépítésére, valamint a kevés nyugdíjjal rendelkezők támogatására.

Halálozás. Mély fájdalommal tudatjuk, hogy Csuti István nyugdíjas főpályamester életének 77. évében elhunyt. Halottunkat a várpalotai temetőben helyeztük örök nyugalomra.

A gyászoló család

LAKÁSCSERE

Elcserélném két szoba plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb, esetleg nagyobb tanácsi lakásra. Cím: Arató János 1095 Budapest, Soroksári út 13. Érdeklődni lehet a lakáscímen vagy telefonon: napközben a 154-250/502, este 18 óra után a 133-155-ön.

Elcserélném Budapest, Baross térre néző, I. emeleti, 100 négyzetméteres, kétszobás, galériás, telefonos MÁV-bérlakásomat 45 négyzetméter körüli, másfél, kétszobás tanácsi lakásra I. emeletig, telefonnal, a VI., VII. kerületben, vagy budai lakótelepen. Üzenet: a 265-733 telefonon. Levélcím: Técsy 1026 Budapest, Torockó köz 2.

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 425-109 városi, és 22-80 üzemi telefonszámon. Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném Budapest VII. kerületben levő egyszobás, komfortos, tanácsi lakásomat legalább kétszobás, rákospalotai kertes MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-71/181-es telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, az állomástól öt percre található két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 143-119-es telefonszámon (Szabó lakás).

Elcserélném a Városligetnél levő 25 négyzetméteres szoba-konyhás, földszintes tanácsi lakásomat másfél szobásra vagy hasonló komfortosra Budapesten. Lehet MÁV-bérlakás is. Érdeklődni a 172-252 városi vagy a 15-27-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném tapolcai, két szoba összkomfortos, telefonos, tanácsi bérlakásomat hasonló veszprémire. Érdeklődni lehet 7—15 óráig a 07-81-17/7-es telefonszámon.

Elcserélném Kőbánya-felső pályaudvaron levő kertes, 120 négyzetméteres, komfortos, MÁV-bérlakásomat két másfél szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Nagy József nyugdíjas. 1102 Budapest, Kőbánya—felső pályaudvar, főnöki lakás.

Elcserélném Záhony, Alkotmány út 13. sz. alatti kertes, két és fél szobás, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén levő kétszobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Legény Endréné.

Elcserélném budapesti, két szoba, komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy szoba, komfortos, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Csizmazia Józsefné, Budapest X., Keresztúri őrház.

Elcserélném budapesti, másfél szoba összkomfortos, telefonos, belvároshoz közeli lakótelepen levő, tanácsi lakásomat, lehetőleg telefonos, jó állapotban lévő budapesti nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-85-ös üzemi, vagy a 220-660/291 városi telefonszámon, Nagyné.

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-ös 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, komfortos, 60-70 négyzetméteres, telefonos tanácsi lakást, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet 8—9.30 és 18—21 óra között a 751-695-ös telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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
86—3795. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csönde Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1986. AUGUSZTUS 14.

Minden munkát elvállalnak

Kétszeres MÁV Kiváló Brigád a szegedi gépállomáson

A szentesi építési főnökség szegedi gépállomása gépkocsiszerelőinek egy csoportja 1970-ben elhatározta, hogy szocialista brigádszerződést köt. Úgy gondolták, hogy szervezett együtt gondolkodással jobb eredményeket lehet elérni, meg emberileg is közelebb kerülnek egymáshoz.

A Zalka Máté brigád azóta eredményes éveket hagyott maga mögött. *Először 1978-ban nyerték el a MÁV Kiváló Brigádja címet. Most, a 36. vasutasnapon immár másodszor érdemelték ki ezt a rangos kitüntetést.*

A brigád átlagéletkora 37 év. A legfiatalabb brigádtag 32, a legidősebb 39 éves. Valamennyien a törzsgárdához tartoznak.

A brigád munkájából kiemelkedik az energiatakarékosságra irányuló törekvés. Folyamatosan és szakszerűen végzik a gépkocsik adagolóinak, porlasztóinak műszeres beállítását. *Az elmúlt évben 12 gépkocsin kellett olyan szükséges beállítást végezni, amellyel jelentős üzemanyag-megtakarítást értek el.* Jó munkájuk bizonysága, hogy az általuk felkészített valamennyi jármű sikeresen átment a műszaki vizsgán.

Az idő nagy úr, de azért jól együtt lehet vele élni. A javítások jelentős részét a külső munkaterületeken végezte a brigád. Ezzel munkaidő-megtakarítást értek el és megnövelték a járművek üzemképes időtartamát. Az így megjavított járművek rezsiköltsége egyharmaddal csökkent, a munkaintenzitás pedig ugyanennyivel nőtt.

Az elmúlt évben a brigád idegen felek részére 1850 órát dolgozott, amivel hozzájárult a MÁV bevételeinek a növeléséhez.

Hat brigádtag gépkocsivezetői jogosítvánnyal rendelkezik és így szükség szerint a helyszíni javításokhoz maguk vezetik a gépkocsit.

Ha szükséges, szakmájuktól eltérő területen is dolgoznak. A főnökség tervteljesítése érdekében *például Szegvár térségében pályaépítési munkán vettek részt.* Az újítómozgalomban is részt vesznek. Az elmúlt évben hét újításuk volt.

A munka és műveltség munkahelyi szintű vetélkedőn a Zalka Máté brigád végzett az első helyen.

A brigád 1985-ben kommunista műszakban és különböző társadalmi munkában 528 órát teljesített. A munkahelyi tisztasági versenyben pedig egy év alatt kétszer kaptak elismerést. A szegedi nyugdíjasok napközi otthonában javításokat és nagytakarítást végeztek. Ezért a városi népfrontbizottságtól elismerő oklevelet kaptak. *A brigád három tagja tizenötszörös, egy pedig tízszeres véradó.*

Pintér Imre brigádvezető a gépállomás vasútüzemi motoralkatrész-raktárosa. Kétmilliós készlettel gazdálkodik. Csoportjának ő a szakszervezeti bizalmija. *Bárkányi János* motorszerelő, bizalmihelyettes. A Magyar Vasutas terjesztője. *Nagy István* esztergályos csoportvezető szakmunkás, pártcsoportbizalmi. *Gyurki Tibor* motoralkatrész-raktáros a közúti üzemrészlegnél. *Ördögh Gábor* közúti csoportvezető-szakmunkás. A diagnosztikai műszeres vizsgálatok szakértője. *Krisztin István* csoportvezető-szakmunkás. A gépkocsik műszeres beállításának a specialistája. *Oláh József* kiváló gépkocsiszerelő. *Szabó László* gépjármű-villamossági szerelő. *Tóth Tibor* művezető a közúti üzemrésznél. *Szlamcsik Józsefné* raktárkezelő és *Börcsök Györgyné*, a brigád életének krónikásai és a Magyar–Szovjet Baráti Társaság propagandistái.

Zöld út a konzervnek

Javában tart a szezon a konzervgyárakban, gyorsan telnek az üvegek zöldborsóval, zöldbabbal, különféle gyümölcsökkel. A gyárudvarokon felgyülemlett készletek csökkentése, a készáruk mielőbbi elszállítása döntő fontosságú e napokban. A gyors továbbítást azonban gyakran akadályozzák az áruforgalmi korlátozások, a berakási kötöttségek. Ennek ellensúlyozására kötött megállapodást két dél-alföldi konzervgyár a közelmúltban a MÁV Vezérigazgatósággal.

A szegedi konzervgyár a Szovjetunióba irányuló áruinak MÁV-átrakására, a nagykőrösi gyár pedig tengelyátszerelt kocsik megrakására kötött egyezséget. A tervek szerint *Szegedről hetenként egy irányvonattal, Nagykőrösről hetente három alkalommal tíz-tíz egységből álló szerelvénnyel küldik a konzervet a megrendelőknek.*

Az áru tehát „zöld utat" kapott, s így időben, hosszú várakozás nélkül jut a címzettekhez, a gyárak pedig — vállalva az ezzel járó többletköltségeket — szintén jól járnak, hiszen készleteik csökkenhetnek és folyamatosan tovább termelhetnek.



ÉLJEN AUGUSZTUS 20.!

JÚLIUSI GYORSMÉRLEG

Nőtt a fuvaroztatók igénye, megélénkült a teherforgalom

A vasút 10 millió 184 ezer tonna árut és 19 millió 200 ezer utast szállított

A vasút júliusban *10 millió 184 ezer tonna árut szállított*, ami az előző év hasonló időszakához 99,4, a tervezetthez képest 100,3 százalékos teljesítésnek felel meg. Az árutonna-kilométer teljesítménye, 102,4, illetve 100,5 százalékosan alakult.

Júliusban az áruszállítás kedvezőbb körülmények között bonyolódott le. *A fuvaroztatók fuvarigénye fokozatosan megélénkült.* A teljesítmények az elszállított összvolumen tekintetében valamennyi forgalomban meghaladták a június havi értéket.

Jelentősen emelkedett a vasút kiviteli forgalma. Exportforgalomban 1 millió 64 ezer tonna áru került feladásra, mely a bázishoz képest 100,8, az előirányzotthoz képest 106,4 százalékos teljesítésnek felel meg. Az importforgalom teljesítésének mértéke a viszonyítási alapokat tekintve 96,9, illetve 101,8 százalékosan alakult. *A tranzit továbbra sem éri el a bázis- és a tervezett szintet.*

Az áruszállítás minőségi mutatói nagyrészt kedvezően alakultak. Az átlagos statikus terhelés mintegy 1,4 százalékkal magasabb volt a tervezettnél. Az időbeni kihasználás — a kocsiforduló idő — az előírthoz képest 4 százalékkal növekedett, de a bázishoz képest 4 százalékkal csökkent.

Javult a fuvaroztatók üreskocsi-ellátása, amit az is jellemez, hogy a vasúti rakodásokhoz ki nem állított kocsik mennyisége az előző év azonos időszakához képest több mint 50 százalékkal csökkent.

Az üzemviteli munka szervezettsége is sokat javult, amit bizonyít, hogy a magasabb áruszállítási teljesítmények ellenére a jelentkező szállítási feladatokat a tervezettnél kevesebb dolgozó kocsival oldotta meg a vasút.

A fuvarozás lebonyolításához szükséges korszerű vontatójárművek hatékonyabb felhasználását jellemzi a gépre várások számának jelentős csökkenése. A napi hasznos futásteljesítmény a villamos mozdonyoknál meghaladta a bázis és a tervezett értéket, a nagyteljesítményű dízelmozdonyoknál bázisszinten alakult, az előírt értéktől azonban 2,2 százalékkal elmaradt.

Előzetes adatok szerint *a vasút júliusban 19 millió 200 ezer utast szállított.* Ez az előző évi július havi teljesítménynek 98,5, a tervezettnek pedig 96,9 százaléka. Az utaskilométer teljesítmény 99,4, illetve 97 százalékosan alakult.

A menetrend szerinti közlekedés a bázisidőszakhoz képest 0,5 százalékkal javult. Az egy késetten közlekedő vonatra eső fajlagos késési idő az előző év hasonló időszakát tekintve 1,5 perccel csökkent.

Szegedi Ipari Vásár

Kiállítók között a MÁV és a MÁVTOURS

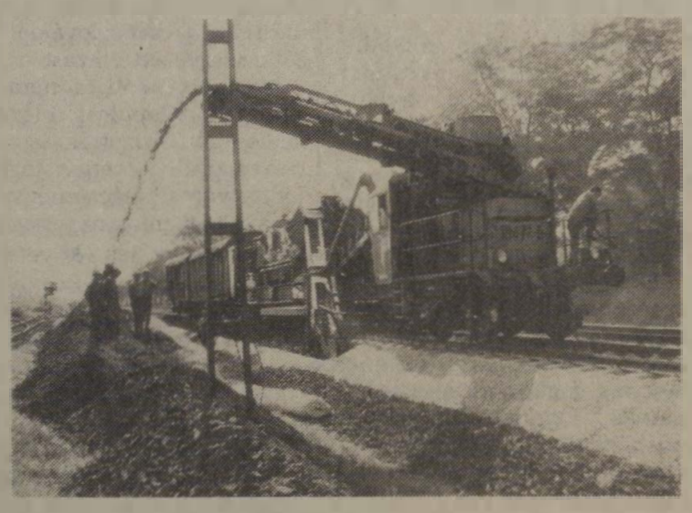
— A Szegedi Ipari Vásár jelentőségében lényegesen túlnő a helyi kereteken. Bizonyos értelemben országos jelentőségű és a nemzetközi gazdasági kapcsolatokat is szolgálja. Az idei bemutatónak az a célja, hogy az ipar, a mezőgazdaság és a kereskedelem közönség elé lépjen, valamint szakmai tárgyalásokra is sor kerüljön — mondotta *dr. Juhár Zoltán* belkereskedelmi miniszter július 18-án a Szegedi Ipari Vásár ünnepélyes megnyitóján.

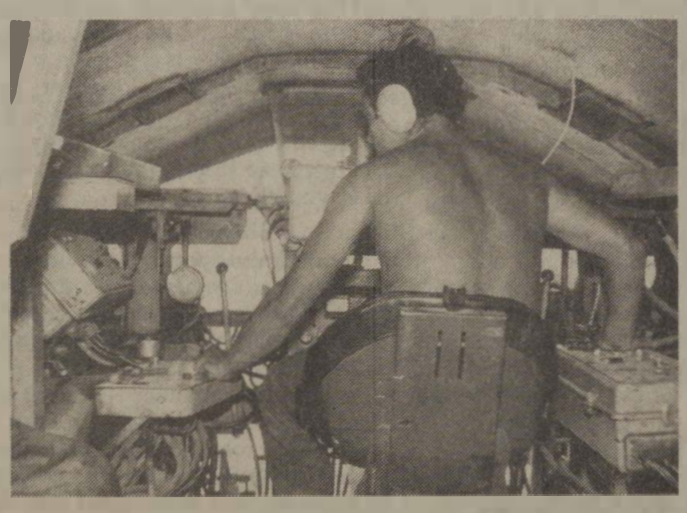
A 110 éves múltra visszatekintő és kétévenként megrendezésre kerülő ipari vásár színhelye a Marx tér volt, ahol 34 ezer négyzetmétert kitevő fedett és szabadtéri kiállítási területen rekordszámú, *összesen 550 cég vonultatta fel termékeit.* A 331 hazai kiállító, a 33 kisiparos mellett 186 külföldi vállalat hozta el gazdag árukínálatát. A finn, jugoszláv, lengyel, szovjet kiállítók mellett idén először vettek részt a szegedi vásáron az olaszországi Modena megye vállalatai.

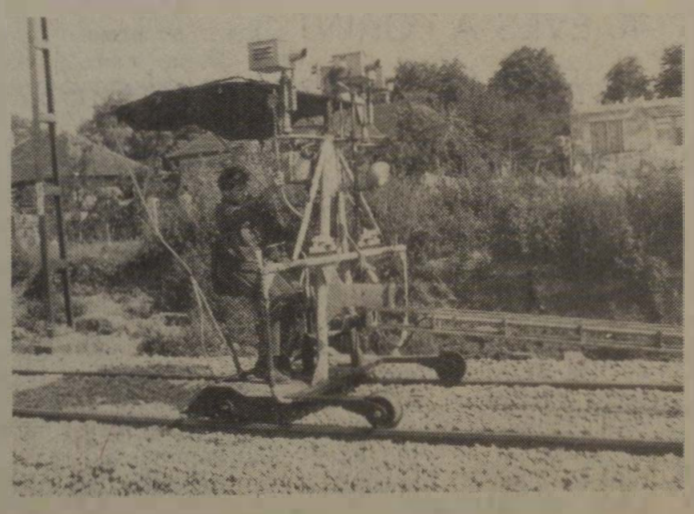
A hazai kiállítók között ott volt a MÁV is, amely ez alkalommal 50 százalékos utazási kedvezményt adott a vasarra utazóknak. Viszonzásul a vásárigazgatóság mintegy 50 négyzetméter közművesített szabad területet adott díjmentesen, *amelyen három lakókonténerben a MÁV kiállítását, valamint a MÁVTOURS pavilonját helyezték el.* A MÁV kiállításán a látogatók színes fotókon, tablókon tájékoztatást kaptak az utazási kedvezményekről, különféle prospektusok, szórólapok útján ismerkedhettek a vasút személy- és áruszállítási tevékenységével. A MÁVTOURS pavilonjában pedig menetrendi felvilágosítással, menetjegyek és helyjegyek eladásával, a kedvezményes utazási jegyek érvényesítésével álltak a vásárlátogatók rendelkezésére.

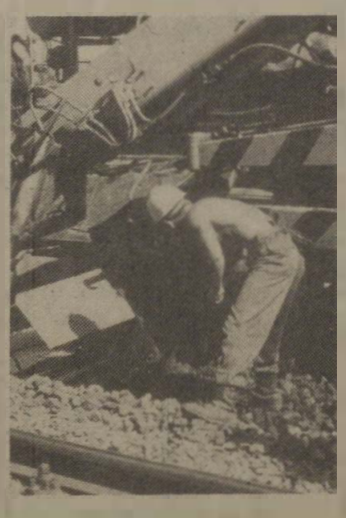
A vásárrendezők a MÁV szolgáltatásaira más módon is felhívták a látogatók figyelmét egyrészt naponta több alkalommal a kiállított termékeket propagáló hangos tájékoztatóban, másrészt a vásár kerítésén elhelyezett hirdetőtáblán — s mindezt természetesen ellenszolgáltatás nélkül tették.

G. J.









Rákos—Pécel közötti vasútvonalon nagyarányú pályarekonstrukció kezdődött. Közel 23 kilométeren új vágányt fektetnek. Az eddigi 48 kilogrammos sínek helyébe 54,5 kilogrammosokat raknak le. A szakaszon jelenleg a jászkiséri építőgépjavító üzem géplánca dolgozik. Képeinken az AR 021 típusú ágyazatrostáló gép látható munka közben, illetve Zsidai István nehézgép-kezelő és Bordás Imre, az üzem szakmunkásai.

(Óvári Árpád felvételei)

Mérlegen a jogsegélyszolgálat

Tavaly közel húszezer panaszos fordult a vasutas-szakszervezet különböző szerveihez

A vasutas-szakszervezet elnöksége július 3-i ülésének napirendjén szerepelt az a tájékoztató, amely a jogsegélyszolgálatok 1985. évi tevékenységéről, valamint a szakszervezetekhez érkező panaszügyek intézésének tapasztalatairól számolt be. Tavaly mintegy húszezer esetben kerestek fel a tényleges dolgozók és a vasutas-nyugdíjasok a szakszervezetünkhöz tartozó vállalatok — MÁV, Utasellátó, GYSEV — jogsegélyszolgálatait, szakszervezeti bizottságait és központi apparátusát különböző kérelmekkel, panaszokkal, felvilágosítás, tanácsadás, ügyintézés céljából. Legtöbben munkaviszonnyal összefüggő kérdésekben kértek segítséget.

A bérezésre gyakori a panasz

Az előző évhez hasonlóan gyakoriak voltak a bérezéssel kapcsolatos panaszok is. Ezek egyik oka, hogy számos munkakörben — például az utazó dolgozóknál — a munkabér számítása igen bonyolult, több tételből áll, ugyanakkor a fizetési elszámolás, a „szalag" nehezen ellenőrizhető a dolgozó számára.

A kirendelt és más munkakörben foglalkoztatott dolgozók is gyakran kifogásolták munkabér-elszámolásukat. A vita oka, hogy ilyen esetben általában több túlórát teljesítenek, mint az eredeti munkakörükben, a bérezésnél az összehasonlítási alap mégis az eredeti munkakörükben kevesebb túlórával elért átlagkeresetet veszik figyelembe. *(Jelenleg a Legfelsőbb Bíróság egy konkrét, több dolgozót érintő ügyben foglalkozik ezzel a jogi problémával.)*

Nagyobb vidéki körzeti üzemfőnökségek kulcsfontosságú munkaköreiben foglalkoztatott dolgozók több ízben sérelmezték, hogy esetenként több munkával is kevesebb keresethez jutnak, mint budapesti társaik. Az e téren tapasztalható feszültségek a kollektív szerződés vitája során is felszínre kerültek.

Az Utasellátó Vállalatnál ismételten előfordult, hogy a túlmunkáért járó jogos díjazást csak a jogsegélyszolgálat fellépésére fizették ki a dolgozóknak.

Az év utolsó hónapjaiban különösen sok panasz érkezett a túlmunka felső határára vonatkozó szabályok megsértése miatt.

A felsorolt, bérezéssel, foglalkoztatással összefüggő panaszok mellett a dolgozók fegyelmi és anyagi felelősségével kapcsolatos ügyekben fordultak leggyakrabban a szakszervezeti szervekhez, elsősorban a jogsegélyszolgálatokhoz. A jogsegélyszolgálatokra gyakran az a feladat hárult, hogy megmagyarázzák a dolgozóknak a felelősségre vonás jogosságát, illetve azt, hogy nincs értelme a megalapozott határozattal szemben jogorvoslattal élni.

Előfordultak azonban olyan esetek is, amikor a munkáltató a dolgozó vétkessége, vagy az okozott kár egyértelmű bizonyítása nélkül, illetve az eljárási szabályok megsértésével szabott ki fegyelmi büntetést vagy kártérítést. Néhány esetben jogosan adott okot panaszra az a helytelen gyakorlat, hogy a dolgozó kártérítésre kötelezése során nem veszik figyelembe a munkáltatói közrehatást. *(Például helytelen saruzásból eredő kártérítésnél azt, hogy hibás sarut adtak a dolgozónak, továbbá a technológiai utasításban előírt vágány helyett a duplájára kellett saruznia. Ezt kártérítést csökkentő tényezőként sem vették figyelembe.)* Leltárhiány miatti megtérítésre kötelezés során több ízben figyelmen kívül hagyták, hogy maga a munkáltató sem biztosította a biztonságos tárolás, illetve megőrzés feltételeit. Ilyen esetekben jogsegélyszolgálataink — szükség szerint akár peres úton is — felléptek a dolgozó érdekében.

Sokan keresték fel a jogsegélyszolgálatokat üzemi baleseteből eredő kártérítési és társadalombiztosítási igények érvényesítéséhez nyújtandó segítség céljából. Általánosítható tapasztalat, hogy egyes szolgálati helyeken *sem a gazdasági vezetők, sem a szakszervezeti tisztségviselők nem tudnak megfelelő eligazítást adni arra, hogy milyen jogorvoslati igényekkel lehet a munkaügyi döntőbizottsághoz vagy a társadalombiztosítási tanácshoz fordulni.*

A balesetekből eredő munkajogi kártérítési igények elbírálása a vasút-igazgatóságoknál általában megalapozott. A problémát inkább az időbeli hosszadalmasság okozza. Ez különösen azokra az esetekre jellemző, amikor orvosi szakvélemény beszerzésére vagy nem vagyoni kárigény elbírálására van szükség. *Szervezési intézkedésekkel lényegesen csökkenteni lehetne az elintézési időt.*

Miért csak bírósági ítéletre?

Egyes járműjavító üzemeknél, építési főnökségeknél *olyan sajnálatos gyakorlat alakult ki, hogy csak bírósági ítélet alapján hajlandók kártérítést fizetni.* Különösen jellemző ez az egyre gyakoribb halláskárosodás miatti kárigények esetében.

A balesetvizsgálók részéről több helyen tapasztalható olyan törekvés, hogy a sérült dolgozóra hárítsanak minden felelősséget. A vizsgálatban részt vevő szakszervezeti képviselőknek ezért a jövőben nagyobb gondot kellene fordítaniuk a tényállás és felelősség tárgyilagosabb feltárására, a sérült érdekvédelmi szempontjainak megvédésére már a baleseti jegyzőkönyv felvételekor.

A társadalombiztosítási ügyek közül emelkedett a táppénzzel összefüggő panaszok száma. Ebben része volt a jogszabály-módosításnak is, amely megváltoztatta a táppénz alapjul szolgáló átlagkereset számítását.

Tapasztalataink szerint az öregségi nyugdíjba vonulók esetében javult az előkészítő munka, mert a korábbinál kevesebb ilyen irányú panasz érkezett. Ugyanaz nem mondható el a rokkantsági nyugdíjazással kapcsolatban, ahol elsősorban az orvosi szakkérdések eldöntése miatt hosszadalmas az ügyintézés.

Gyakran sérelmezik a munkaképesség-csökkenés megállapított százalékos mértékét, valamint a kialakult egészségi állapot és az üzemi baleset vagy foglalkozási betegség közötti okozati összefüggés hiányát megállapító MÁV-orvosszakértői véleményt. *Tény, hogy néhány peres ügyben, ahol a dolgozó képviseletét a jogsegélyszolgálat látta el, az igazságügyi orvosszakértők kedvezőbb szakvéleményét vette figyelembe a bíróság.* Úti balesetek üzemi jellegének elismerésével kapcsolatban tapasztaltuk, hogy a MÁV Budapesti Igazgatósága jogellenes utasítást adott ki saját területére. Egy konkrét ügyben emiatt a sérült másfél évvel később kapta csak meg a rendes és a baleseti táppénz közötti különbözetet. *A jogellenes rendelkezés hatályon kívül helyezését a jogsegélyszolgálat kezdeményezte.*

Újítási ügyekkel összefüggő panaszok alapján állíthatjuk, hogy az újítómozgalom sokat hangoztatott támogatása néhány szolgálati helyen a gyakorlatban más hozzáállást mutatott. Előfordult, hogy a meghirdetett újítási pályázatra beadott és megvalósított újításra is csak hosszas pereskedés, bírói ítélet alapján kapta meg az újító a díjazását. Más esetben — a MÁV Vezérigazgatóság egyik főosztályán — az újítási panasz kivizsgálására vonatkozó megkeresésünk több hónapig érdemi intézkedés nélkül „elfeküdt". Az ilyen és ehhez hasonló visszásságok kedvét szegik az újító szellemű dolgozóknak. Ez pedig nemcsak az egyénnek káros.

Szociálpolitikával kapcsolatos ügyek közül továbbra is igen magas volt a különböző — szakszervezeti, ÖTA stb. — segélykérelmek száma. Néhányan a vasutas-biztosítóegyesületek alacsony összegű segélyeit kifogásolták. *(Ezt egyébként az egyesületek is vizsgálták és volt, ahol erre már kedvező megoldást is találtak, az úgynevezett többszörös tagság bevezetésével.)*

Üdültetéssel kapcsolatban továbbra is a főidényre szóló családi beutalókat reklamálták a legtöbben.

Vasúti pályán dolgozók panaszolták több ízben, hogy az adminisztratív pénzügyi megkötések hátráltatják a hideg élelemmel való ellátásuk végrehajtását. A kollektív szerződés vitája során a vasút vezetői kilátásba helyezték a rugalmasabb szabályozást.

Lakásproblémák, családjogi ügyek

1985-ben is sokan fordultak a jogsegélyszolgálatokhoz a vállalati bérlakások és szolgálati lakások lakói. Jogcím nélküli MÁV-nyugdíjasok kollektívan is kérték a szakszervezet segítségét a bérleti jogviszonnyal szembeni hátrányos helyzetük enyhítése érdekében. Időközben a lakásberendezési tárgyak cseréjével kapcsolatos költségviselés kérdésében a jogcím nélküli jóhiszemű lakáshasználók részére kedvező jogszabálymódosítás történt, amellyel lényegében a bérlőkkel azonos elbírálás alá esnek.

Az e körből érkező panaszok többsége persze csak akkor volna orvosolható, ha a jogszabály szerinti elhelyezési kötelezettség teljesítésére a MÁV a jelenleginél jóval nagyobb anyagi lehetőségekkel rendelkezne. Néhány esetben azonban a lakók egyéni problémáinak megértőbb kezelése is segítene. Mert előfordult olyan eset is, amikor a tartásra szoruló lakó eltartójának befogadásához szükséges vállalati nyilatkozatot peres úton, bírósági ítélettel kellett pótoltatni. Találkoztunk olyan esetekkel is, amikor *„bérleti jogviszony rendezése"* címén utólag egyoldalúan állapítottak meg a bérlőre hátrányos feltételeket, amelyek az eredeti bérlőkijelölésben nem is szerepeltek, így a jogszabály szerint utólag sem lehetett volna alkalmazni.

A jogsegélyszolgálat a dolgozók privát életében felmerülő jogi problémákban is segítettek a hozzájuk fordulókat. Családjogi ügyekben *sokan kértek segítséget gyermektartási, gyermekelhelyezési, házassági ügyekben.*

Polgári joggal összefüggő kérdésekben — *öröklés, lakásbérlet, adásvétel, kártérítés stb.* — is rendszeresen igénybe veszik a jogsegélyszolgálat díjtalan segítségét. Tanácsadáson, felvilágosításon túl ebben elsősorban a szociális szempontból rászorulók részesültek, akik ily módon komoly ügyvédi költségektől mentesültek.

A szakszervezeti szervekhez érkező panaszügyek, kérelmek intézése tekintetében elsősorban az alapszervezetek munkáját kell tovább erősíteni.

Dr. Halász György,
a jogi iroda vezetője



A munkában élenjáró dolgozók tapasztalatcseréjének 10. évfordulóját ünnepelték az NDK-beli Dessauban a helyi járműjavító (RAW Dessau) és a MÁV Északi Járműjavító üzem képviselői. Balogh Sándor üzemigazgató az évforduló alkalmából emléktárgyakat adott át Günther Wobitnak, a dessaui gyár igazgatójának.

(Tüttő Tibor felvétele)

Vasutas-eszperantisták találkozója Szombathelyen

A vasutas-eszperantisták az idén július 5—6-án Szombathelyen rendezték meg sorrendben a 22. országos baráti találkozójukat. A technikai rendezéssel a MÁVTOURS helyi kirendeltséget bízták meg, de ebben közreműködött a Magyar Eszperantó Szövetség Vas Megyei Bizottsága is.

A találkozón 120 magyar vasutas-eszperantista és családtag vett részt. Ott voltak Ausztria, Hollandia, Nagybritannia és az NDK vasutas-eszperantó szövetségének képviselői is.

A szombathelyi vasútállomást, a vasút-igazgatóság épületét, a Péterffy Sándor kollégiumot — ahol a résztvevőket elszállásolták —; eszperantó zászlók díszítették. A vasútállomáson magyar és eszperantó nyelven. hangszórón keresztül üdvözölték az érkezőket.

A program városnéző sétával kezdődött hivatásos idegenvezetők közreműködésével, természetesen eszperantó nyelven. A vendégek megismerhették a vidék és a város történetét, építészeti kincseit, megtekintették a romkertet, a bazilikát és az Isis-templom maradványait.

A Magyar Eszperantó Szövetség (MESZ) vasutasszakosztályának vezetősége fogadást adott a Savaria-szálló különtermében a meghívott vendégek és a külföldi résztvevők részére.

Délután a vasút-igazgatóság feldíszített kultúrtermében ünnepség volt, ahol *Gulyás István,* Az MESZ vasutasszakosztályának elnöke köszöntötte a résztvevőket, majd *dr. Szegedi Mihály,* a vasutas szakosztály alelnöke mondott ünnepi beszédet. Külön szólt az eszperantó mozgalom százéves évfordulójáról (1987-ben lesz), erre való felkészülés feladatairól. Megemlékezett *dr. Rajzci Rezsőről* születésének százéves évfordulója alkalmából, aki ismert vasutas-eszperantista, a debreceni eszperantó szervezet alapító tagja volt.

Az ünnepséget színvonalas kultúrműsor követte. Ennek keretében két olyan helyi eszperantista szavalt, aki korábban nemzetközi szavalóversenyen díjat nyertek. *Antal Betty* és *Magló István* énekművészek, a *Melódia* együttes tagjai szólóés kettős énekszámokkal szórakoztatták a hallgatókat; a *Savaria táncegyüttes* és szólótáncosok tették még gazdagabbá a műsort.

A közös vacsora előtt a MESZ vasutasszakosztály vezetősége fórumot rendezett eszperantó mozgalmi témában. A vacsora után pedig bál volt.

Vasárnap a résztvevők Kőszegre kirándultak, ahol szintén hivatásos idegenvezetők segítségével megismerkedhettek a város történetével, a belváros eredeti stílusában felújított középkori építészeti remekműveivel, sőt a vármúzeumot is megtekintették. Végül Szombathelyen közös ebéddel ért véget a kétnapos. igen jól sikerült baráti találkozó.

Patay János

Nyugdíjasok klubja Szegeden

A szegedi vasutas művelődési ház ad otthont a több mint 1700 tagot számláló nyugdíjascsoportnak. Fogadóóráikon, kedden és szerdán délelőtt egymásnak adják a kilincset az idős vasutasok, hogy intézzék ügyes-bajos dolgaikat vagy a következő klubfoglalkozás felől érdeklődjenek.

Ez utóbbiról beszélgettünk a nyugdíjascsoport elnökével, *Kondász Istvánnal* és titkárával *Guti Istvánnal.* Elmondták, hogy közel tíz éve alakult meg Szegeden a nyugdíjasok klubja azzal a céllal, hogy összefogja az idős vasutasokat, gondoskodjon róluk, és változatos programokkal szórakozási, kikapcsolódási lehetőséget biztosítsanak számukra.

Hogyan? Erre is megtalálták a megoldást. *Minden hó utolsó szerdáján a művelődési házzal közösen klubnapot rendeznek.* Ezeken filmvetítések, orvosi előadások politikai tájékoztatók és más, érdeklődésre számottartó programok szerepelnek. Legközelebb, július 30-án „batyubált" rendeznek. Évente két alkalommal közös névnapot tartanak zenével, tombolával és vacsorával összekötve.

Az utóbbi években rendszeressé váltak a közös kirándulások. Az egynapos utakat a nyugdíjasok pénztárcájához igazítva szervezik meg úgy, hogy azokon minél többen részt vehessenek. Idén voltak Gyulán, Budapesten megnézték a Nagycirkusz előadását, utaztak az Úttörővasúton, ismerkedtek a főváros nevezetességeivel.

Rendezvényeiken általában 100-120-an vesznek részt. Sikere volt áprilisban az egyhetes beregfürdői, majd júniusban a szintén egyhetes tokaji üdülésnek, amelyeken 36, illetve 31 nyugdíjas vett részt viszonylag szerény anyagi hozzájárulással.

A 274 tagú nyugdíjasklub szoros kapcsolatot tart a város társadalmi szervezeteivel, közös rendezvényeket tartanak, egymás foglalkozásaira ellátogatnak. Legújabban pedig a püspökladányi nyugdíjasokkal vették fel a kapcsolatot.

(gellért)

Békeaktivisták Lidicében

A VI. kerületi Hazafias Népfront békebizottsága a vasutas békeaktivisták részére a közelmúltban a csehszlovákiai Lidicébe szervezett utazást.

Mint köztudott, a német fasiszták a települést felégették, lakosságát kiirtották. Az életben maradt egyetlen lakó ma Lidice város tanácsának vezetője, aki nap mint nap fogadja a látogatókat, a béke követeit.

A MÁV Vezérigazgatóság *Lenin* komplex brigádjának tagjai, a vezérigazgatóság több dolgozója, a nyugati körzeti üzemfőnökség képviselői a lidicei emlékműnél nemzeti színű szalaggal ellátott koszorút helyeztek el, s némán tisztelegtek az elhunytak emléke előtt.

40 ÉVES A FORINT

Egy kis visszaemlékezés

Lapunk tudósítója, a 80 éves *Bognár Károly* bácsi ismét érdekes levelet küldött szerkesztőségünkbe. A Forint születésének 40. évfordulójára emlékezve írta a következőket:

„Ezen a napon (1946. aug. 1-én — A szerk.) mint vonatvezető jöttem szolgálatba Szombathelyről. A poggyászkocsiban utazott a szombathelyi vasútigazgatóság pénzügyi osztályának egyik tisztviselője, aki Vép állomástól kezdve osztogatta a forintokkal bélelt zacskókat az állomásfőnököknek. Tapolcára megérkezve megkaptam én is a fizetésemet társaimmal együtt. Örültünk az értéket jelentő forintnak, már nagyon vártuk a pengős világ megszűnését. Örömünkben *Somogyi István* kollégámmal áldomást ittunk az állomás „restijében". Jól emlékszem: 64 fillérbe került egy nagyfröccs . . ."

Mozgalom és népszerűség

Beszélgetés Paku Lajossal, a pécsi területi intézőbizottság titkárával

A pécsi területi intézőbizottság újdonsült titkárát, *Paku Lajost* jószerint mindenki ismeri a vasútigazgatóság területén. Ez pedig nem kis dolog, különösen, ha meggondoljuk, hogy közel tizennégyezer vasutas keresi itt kenyerét.

— Tény, hogy ismerősként cseng a nevem ezen a tájon, de sietek leszögezni, hogy elsősorban mint egykori sportolót ismernek. A PVSK ökölvívója voltam, s talán nem az utolsók közül való; sikereimről beszámoltak az újságok is, így talán érthető, hogy sokan ismerősként üdvözölnek. Mozgalmi pályafutásom is régi keletű, előbb KISZ-vezetőként, később szakszervezeti tisztségviselőként tevékenykedtem különféle beosztásokban, de hangsúlyozom: *sportolói múltamnak köszönhetem viszonylagos ismertségemet.*

— Netán népszerűségét?

— Szándékosan kerültem ki a szót, több okból is. A népszerűség meglehetősen illékony természetű, az aktív sportolói korszak után fénye megkopik, csak néhányan emlékeznek rá azok közül, akiknek az ökölvívás a kedvenc sportjuk. *Funkcionáriusként pedig azt hiszem, manapság eléggé nehéz népszerűségre szert tenni.* Jó gazdasági helyzetben viszonylag problémamentes a szakszervezeti munka, legalábbis könnyebb mindenkinek tetsző intézkedéseket hozni. Rosszabb gazdasági körülmények közepette, mint napjainkban is, jóval nehezebb az érdekek egyeztetése, *következésképpen a tisztségviselő sem lehet népszerű.* Jómagam egyébként sem vágyom rá különösebben, sportolóként volt benne részem. Tudomásul vettem, hogy azok az idők elmúltak; egyébként is, a ring világa merőben más, ott sokkal egyértelműbb az adokkapok.

— Kétségtelen, hogy a mozgalom más, mint a ring, de úgy gondolom, némely tulajdonság sportolói múltjából ezen a területen sem árt.

— Harcolni tudni kell, én azonban a különbségeket hangsúlyoznám: *diplomáciai érzékre csak itt van szükség, a szorítóban a szavak és érvek nem számítanak.* Lehet, hogy tévedek, de azt tartom, hogy a felkészült szakszervezeti tisztségviselő minden kérdésben otthon van, pontosabban: ismeri a dolgozókat foglalkoztató gondokat, a közérzetüket, s ha nem is tud segíteni minden esetben, érvei azért vannak. Természetesen ha valamit nem lehet elintézni, *nem magyarázkodásra van szükség, hanem világos tájékoztatásra.* Ma már lejárt a „hatelemis" funkcionáriusok kora, az általános műveltség hihetetlenül megnőtt, aki nem tanul, menthetetlenül lemarad, tekintélyét veszti. Ebből a meggondolásból tanultam én is. Érettségi vizsgát tettem, elvégeztem a tisztképzőt, a Testnevelési Főiskolán szakedzői diplomát szereztem, és természetesen elvégeztem a Marxista—Leninista esti egyetemet is.

— Nincs még egy éve, hogy a területi intézőbizottság titkárának választották. Korábbi munkájához képest milyen változást jelentett ez életében?

— Nem tagadom: *volt bennem némi izgalom.* Az új szervezeti forma nem mindenkinek tetszett, nekem is voltak aggályaim. Bizonyos területeken ez igazolódott is.

— Például?

— Az üdültetésben. Korábban a beutalójegyek elosztásában közvetlenebb szerepünk volt. Félő, hogy a felhasználatlan beutalójegyek száma szaporodni fog, pedig a régi és jól bevált börzerendszerünket szbszinten működtetjük. Ezek persze csak amolyan „gyermekbetegségek", hiszen az ib intézménye még új. Máris mutatkoznak előnyei. *Felgyorsult a kétirányú információs áramlás, ami abból következik, hogy az szbtitkárok valamennyien az intézőbizottság tagjai, így a döntés és a végrehajtás között nincs űr.* Ebben a rendszerben a titkárok jobban magukénak érzik a felelősséget, a középszintű döntésekben aktívabban vesznek részt. A munka lényege nem változott, legfontosabb feladatunk ma is a termelést segítő feladatok megtervezése, az érdekvédelem, a dolgozók érdekképviselete.

— Beszélgetésünk elején már utaltam a jelenlegi gazdasági helyzetre — folytatta. — Némi egyszerűsítéssel azt mondhatom, *hogy ma kevés pénzből kell sokat produkálni.* A mindjobban beszűkülő beruházási lehetőségek kényszerítenek a meglévő adottságok legjobb, leggazdaságosabb kihasználására. *A mozgalom csakis akkor tud hatékony lenni, ha képes a vasút gazdasági vezetőivel harmonizálva dolgozni.* Az alkalmazkodás elemi követelmény. Az ib eredményei közé tartozik, hogy a kapcsolati rendszer szorosabbá vált az igazgatóság, a szakszervezeti bizottságok s a tagság között. Heti két alkalommal munkatársaimmal találkozunk az igazgatóság vezetőivel, az üzemviteli kérdésekben ily módon naprakészen tájékozottak vagyunk.

Sárközi Gábor

Fiatalon került a mozgalomba

Kőhalmi Vilmos, a SZOT tagja



Kőhalmi Vilmos 35 éves, a szombathelyi körzeti üzemfőnökség vasúti mérlegszerelője, második ciklusban képviseli a nyugat-dunántúli vasutasokat a Szakszervezetek Országos Tanácsában. 1980-tól, öt éven át tagja volt a Szakszervezetek Vas Megyei Tanácsának és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége mellett működő ifjúsági bizottságnak. Munkahelyén a szakszervezeti bizottság elnöke. Vasutas és mozgalmi munkájáról beszélgettünk.

— Hogyan került a vasútra?

— *Pályaválasztásom könnyen ment* — mondja. — *Édesapám, a bátyám és a nagybátyáim mind a MÁV-nál keresték és találták meg a számításukat . . . Én, 1966-ban, mérlegjavító tanulóként kezdtem a szolnoki járműjavítóban.*

— Gondolom, innen indult a közéleti szereplése?

— Így igaz. Kollégiumban, közösségben éltünk, dolgoztunk és tanultunk. Nem voltam bátortalan, mindenkinek, mindenkor megmondtam a saját és társaim véleményét.

A tanulóévek befejezése után került mostani munkahelyére, a jelenlegi beosztásba, mérlegjavítónak. Munka mellett beiratkozott és elvégezte a szombathelyi Sávária Szakközépiskola vasútgépészeti tagozatát. Tanulmányait a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemen, majd annak a szakosítóján folytatta.

Kőhalmi Vilmos Szolnokon lett KISZ- és szakszervezeti tag. Az ifjúsági szervezetben előbb vezetőségi tag, később alapszervezeti KISZ-titkár volt. Hazatérése után a helyi KISZ-alapszervezetben töltött be különböző funkciókat. 1978-ban kérte felvételét a Magyar Szocialista Munkáspárt tagjai sorába.

Az Ifjúsági Törvény megalkotása után, 1971-ben, munkahelyén őt tartották legalkalmasabbnak arra, hogy a szakszervezeti bizottság ifjúsági felelőse legyen. *Volt műhelybizottsági titkár, bizalmi és jelenleg is tagja az általa egykor vezetett, több magas elismerést kapott Petőfi Sándor szocialista brigádnak.*

— Mi, mérlegjavítók az igazgatóság területén dolgozunk — folytatja. — Minden munkahelyen megfordulunk, számos emberrel módunk van szót váltani. *Az olajos ruhám, a kétkezi munkám bizalmat ad az embereknek. Sokan nem is tudják, hogy a SZOT tagja vagyok.* Munkatársaim tapasztalatait is felhasználom a mozgalmi munkában. Nagyon sok szóbeli és írásos információt kapok a SZOT-tól, az SZMT-től, a Vasutasok Szakszervezete központjától, a területi és a helyi szakszervezeti bizottságtól.

— Nem származott még hátránya abból, hogy a testületi üléseken nyíltan beszél?

— Soha sem szólaltam fel a „kelleténél" többször. Hogy szóvá tettem a vasút gondjait? Minden szakma képviselői ezt teszik ezeken a SZOT-üléseken. *Gondolom nem „bólogatni" küldtek oda.* Talán éppen ezért választottak újra. Véleményem szerint: nagyon is szükség van most az őszinte, nyílt beszédre.

A fiatal mérlegjavító három alkalommal volt munkahelyén a Szakma Ifjú Mestere és kétszeres Kiváló dolgozó. Eddigi eredményes szakszervezeti tevékenységét oklevéllel ismerték el.

Sz. Jakab István

Veszteségesből nyereséges üzemek

Az Utasellátó Vállalat szombathelyi területi igazgatósága július 16-án értekezletet tartott a vasi megyeszékhelyen a veszteségesen üzemelő vendéglátóipari üzemek és kiskereskedelmi pavilonok vezetői részére.

A tanácskozáson megbeszélték azokat a teendőket, amelyekkel csökkenteni lehet a ráfizetést. Beszámoltak arról is a területi igazgatóság vezetői, hogy a tavaly még veszteséges 597-es számú hegyeshalmi, a 689-es sárvári pavilonok, valamint a 213-as sárvári és a 349-es letenyei üzletek azóta nyereségesen gazdálkodnak.

(sz)

MÁV kollektív szerződés (2.)

Igazgatósági és helyi függelékek

A kollektív szerződésekről szóló 20/1979. (XII. 1.) MüM sz. rendelet 4. § (1) bek. értelmében minden munkáltató egy kollektív szerződést köt. A MÁV mint vállalat, szintén egy kollektív szerződést köt. A MÁV-nak azonban vállalatnyi nagyságrendű szervezeti egységei vannak, ahol szükséges eltérő és részletesebb szabályozást készíteni. A jogszabály a szervezeti egységnél önálló kollektív szerződés kötését nem teszi lehetővé, de nem hagyta figyelmen kívül az említett problémát. Ezzel kapcsolatban a következőket tartalmazza: *„a munkáltatóhoz tartozó nagyobb egység vezetője a vele együttműködő szakszervezeti szervvel az egységre vonatkozó eltéréseket a kollektív szerződésben meghatározott keretek közt a kollektív szerződés függelékében rendezheti, illetve kiegészítheti".*

A függelék készítésére felhatalmazott szerveket a kollektív szerződés 4. §-a sorolta fel. Eszerint a kollektív szerződés kétfajta függeléket ismer: *igazgatósági és helyi függeléket.*

Igazgatósági függeléket a területi MÁV igazgatóságok készítenek közösen a Vasutasok Szakszervezete területi intézőbizottságaival, továbbá a záhonyi üzemigazgatóság közösen a Vasutasok Szakszervezete záhonyi bizottságával.

Helyi függeléket készítenek a szakszervezeti bizottsággal közösen: az előbbiekben nem említett önálló elszámolási egységek (központi igazgatóságok, intézetek, hivatalok, központi és építési főnökségek, üzemek, nevelőotthonok, a körzeti üzemfőnökségek, az önálló munkaügyi hatáskörrel rendelkező egyéb szolgálati főnökségek, pl.: pft. főnökségek, ÉHF-ek, TB főnökségek, szertárfőnökségek stb.).

A szabályozásnak kétféle módja van

Hangsúlyozni kell, hogy igazgatósági és helyi függelékben egyaránt csak azok a kérdések szabályozhatók, amelyeket a kollektív szerződés ide utal. Ha valamelyik függelékben erre nem lennének tekintettel, ez jogszabálysértő lenne. Előfordult már, hogy az egyik üzem helyi függelékének azon előírását, amely a kollektív szerződéstől eltérő juttatást állapított meg a törzsgárda-elismeréshez, hatályon kívül kellett helyezni.

A kollektív szerződés kétféle módon utal kérdéseket függelékben történő szabályozásra: *egyik mód az, amikor kötelező jelleggel írja elő a szabályozást, a másik amikor megengedi a szabályozást,* az utóbbi esetben az alkotók mérlegelésére van bízva, hogy egyáltalán szabályozzák-e az adott kérdést.

Melyek azok a kérdések, amelyeket igazgatósági függelékben kell szabályozni?

Az utazó dolgozók munkaidejének beosztásával kapcsolatban fontos előírás, hogy szolgálatra, illetve szolgálatból történő jelentkezés esetén a vonat átvételéhez-átadásához, illetőleg a vontatójármű előkészítésére, utánkezelésére szükséges időnormát igazgatósági függelékben szabályozzák. *(Koll. Szerz. 17. §. 3. pont.)* A megfogalmazásból látszik, hogy az időnormáknak céljellege van, vonat átadására-átvételére, illetve a gép előkészítésére és utánkezelésére szolgál, tehát csak e feladat elvégzésére lehet és kell megállapítani a fel- és lejelentkezési időnormát.

A kollektív szerződés 18. §-ának 5. pontja előírja, hogy az utazó dolgozónak a távolléti órája (távolléti óra = szolgálati óra + szolgálaton belüli várakozási idő) egy-egy szolgálatban a 24 órát nem haladhatja meg. Ez a fő szabály, ehhez képest kivétel, hogy azokat a rendkívüli eseteket, amikor ez túlléphető, igazgatósági függelékben kell szabályozni. Ha ilyen eset nem fordul elő, akkor természetesen a függelékben ezt nem kell szabályozni.

A munkahelyi készenléti szolgálattal kapcsolatban igazgatósági függelékben kell szabályozni, hogy egy-egy dolgozó részére esetenként, valamint egy-egy hónapban hány óra ilyen szolgálat rendelhető el.

Lakáson töltött készenléti szolgálat mértékével kapcsolatban — tekintettel a jellegére — *külön korlátozó előírás nincs.* A kollektív szerződés azonban az ilyen szolgálatot csak üzembiztonsági, munkavédelmi munkakört ellátó dolgozók számára tette lehetővé. Előfordulhat azonban, hogy más munkaterületen is szükséges a lakáson töltött készenléti szolgálat, ezért igazgatósági függelék a bővítésre előírást tartalmazhat.

Az ügyeleti szolgálattal kapcsolatban részletesebb szabályozási jogkört kaptak az igazgatósági függelékek. Ügyeleti szolgálat csak akkor rendelhető el, ha az üzemvitel zavartalan biztosítása érdekében szükséges. *Azt, hogy melyek ezek az esetek, igazgatósági függelékben kell szabályozni.* Az ügyeleti szolgálat mértékét illetően ugyanazokat a kérdéseket kell szabályozni, amelyeket a munkahelyi készenléti szolgálatnál már leírtunk.

Teljesítménybérezés esetén azt kell szabályozni igazgatósági függelékben, hogy hol és milyen bérformákat alkalmaznak az adott területen.

Ugyancsak a teljesítménybérezéssel kapcsolatos felhatalmazás, hogy az elegyrendezőket megillető teljesítménybér alapösszegét igazgatósági függelékben kell rögzíteni és e bérezésre jogosultak körét bővíthetik.

Az önálló elszámolási egységek részére biztosított szabályozási jogkör, hogy a csoportvezetők besorolását eltérően is szabályozhatják.

A munkaügyi döntőbizottságokkal kapcsolatban igazgatósági függelékben kell rögzíteni, hogy egy-egy munkaügyi döntőbizottság mely területen illetékes eljárni.

Azokat a kérdéseket, melyeket igazgatósági függelékben kell szabályozni, az esetek többségében az önálló elszámolási egységek is rendezhetik saját függelékükben.

Mi tartozik a helyi függelékbe?

Milyen kérdések szabályozása tartozik a helyi függelékbe?

Mindenekelőtt meg kell említeni, hogy az új kollektív szerződésben *lényegesen bővült a helyi függelékek szabályozási hatásköre.* Fontos az a felhatalmazás, hogy a csökkentett munkaidőre való áttérés időpontját helyi függelékben kell meghatározni. A munkaidőcsökkentésre természetesen csakis akkor kerülhet sor, ha az önerőből történő bevezetés feltételei már megvannak.

Az általánostól eltérő — tehát rövidebb, vagy hosszabb — munkaidő alkalmazását ugyancsak helyi függelékben kell előírni, illetve rögzíteni. Ezzel kapcsolatban meg kell határozni azokat a munkaköröket, amelyekben a munkaidő az általánostól eltérő, valamint rögzíteni kell ennek beosztását is. A munkaidő beosztásával kapcsolatban egyébként több kérdés tartozik a helyi függelék hatáskörébe.

Ezek a következők: a munkaidő kezdetének és végének meghatározása az adott szolgálati főnökségnél, váltásos és fordulószolgálat esetén az éves munkaidőkeret alapulvételével a havi munkaidőkeretet ugyancsak helyi függelékben kell meghatározni. Ezzel kapcsolatban lényeges előírás, hogy a havi munkaidőkeretet a feladatok függvényében egyenlőtlenül kell megállapítani. Rögzíteni kell továbbá azokat a munkaköröket, ahol váltásos szolgálat van és meg kell határozni, hogy milyen fordulókat, más néven milyen munkarendet alkalmaznak.

Utazó dolgozóknál a szolgálatra való fel- és lejentkezés helyét, a távolléti órák felső határát kell rögzíteni helyi függelékben. Ha az adott területen osztott vagy egyenlőtlen munkaidőt kívánnak alkalmazni, ennek részletes szabályozását ugyancsak helyi függelékben kell elvégezni. Egyes szolgálati helyeken az 1025/1978. (VIII. 15.) Mt. sz. határozat és gazdaságossági mérlegelés alapján év végi termelési szünetet lehet tartani. Ahol ezzel a lehetőséggel élni kívánnak, ennek feltételeit és a ledolgozás módját ugyancsak helyi függelékben kell szabályozni.

Különleges szállítmányok kíséréséért járó díjazás, valamint az ügyeleti díj mértékét a kollektív szerződésben rögzített kerethatárok (20—25 Ft) figyelembevételével ugyancsak helyi függelékben kell szabályozni.

A pihenőidőkkel kapcsolatban helyi függelék szabályozási jogkörébe tartozik: *ha az adott szolgálati főnökségnél 20 percnél hosszabb munkaközi szünetet indokolt tartani.* A munkaközi szünetet maximum 30 percre felemelhetik.

Egyes bérpótlékok helyi szabályozása

A bérpótlékokkal kapcsolatban a következő kérdéseket kell helyi függelékben szabályozni: a melegüzemi pótlékra jogosult munkaköröket kell felsorolni és e pótlék időarányos fizetésének feltételeit kell rögzíteni. Szolgálat átadás-átvétel pótlékkal kapcsolatban helyi függelékbe tartozik az állomásbejáráshoz szükséges idő meghatározása és a pótlékra jogosító munkakörök felsorolása. Forgalmi és kereskedelmi tartalékos dolgozók részére munkahelyi pótlék állapítható meg 10-20 százalékos mértékben. Építőipari dolgozók különélési pótlékának mértékét fegyelmezési szempontból lehet csökkenteni. Ennek szabályozása ugyancsak helyi függelékbe tartozik.

Külszolgálati helyen foglalkoztatott dolgozók esetében a jelentkezés helyét kell rögzíteni helyi függelékben. Ennek díjazás szempontjából van jelentősége.

Azokat a munkaköröket, amelyek a belföldi kiküldetésre vonatkozó szabályok szerint külszolgálatosnak minősülnek, szintén fel kell sorolni helyi függelékben.

Az üzemi étkeztetéssel kapcsolatban a dolgozói térítés mértékének rögzítése is helyi függelékbe tartozik. *A közelmúltban bevezetett hideg élelmezéssel kapcsolatban a jogosultak körét kell meghatározni helyi függelékben.* Munkásszálláson történő elhelyezésnél a térítési díj mértékét helyi függelékben rögzíteni a kollektív szerződésben közölt tól—ig-határon belül.

A raktárfelelősséggel kapcsolatban azokat a munkaköröket kell felsorolni helyi függelékben, amelyekre az említett fokozott felelősségi forma vonatkozik.

Mint az ismertetésből kitűnik, az igazgatósági és a helyi függelékek szabályozási jogkörébe egyaránt lényeges kérdések tartoznak.

Dr. Garabon Sándor

(Folytatjuk)

A fegyelmezetlenség elképesztő példái

Éjszakai rendészeti ellenőrzésen a fővárosi pályaudvarokon

Éjszakai vasúti ellenőrzésre indulunk. A nagyszabású akciót már napokkal korábban előkészítették, összehangolták a rendőrséggel. Pontos koreográfiája, feladatterve van az ellenőrző csoportoknak és személyeknek. Az indulás helyszíne az Északi Járműjavító Üzem. Július 17-e, este hét óra. Kezdődik az eligazítás, a „hadműveleti" területek felosztása.



Az akciócsoportok eligazítása az Északi Járműjavítóban

Az akciót a MÁV Vezérigazgatóság katonai főosztályának társadalmi tulajdonvédelmi osztálya szervezte a Budapesti Rendőr-főkapitányság népgazdasági és társadalmi tulajdonvédelmi osztályának közreműködésével. Az ellenőrzésen tizennégy rendőr, huszonnyolc vasúti rendész, hat igazgatósági, illetve huszonkét rendészeti vezető, tűzvédelmi felügyelő vett részt. A hét csoportba sorolt ellenőrök munkáját segítették a Belügyminisztérium rendészkutya-vezető tanfolyamának vasutashallgatói (mintegy tizennégyen) az idomított német juhász kutyákkal együtt. Az éjszakai ellenőrzést *Kovács János*, a katonai főosztály helyettes vezetője irányította. Tőle kérdezem:

— Mi a célja az ellenőrzésnek?

— *Elsősorban kármegelőzés, a szolgálati fegyelem erősítése és annak a tudatnak az ébren tartása, hogy bármikor lehet meglepetésszerű ellenőrzés, amely elrettentheti az alkalmi tolvajokat vagy a szervezetten „dolgozó" dézsmálókat.* Sajnos az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a dézsmálók 87 százaléka vasutas. Az idén már a fuvarozott árukban hat és félmillió forint a vesztesége a budapesti igazgatóságnak a tolvajlások miatt. Az árufuvarozás során keletkezett károk a MÁV-nál megközelítik a hetvenmillió forintot.

— Hol ellenőriznek most a csoportok?

— *Budapest területén öt körzeti üzemfőnökség 16 állomásán, 8 rendező pályaudvaron és a technológiai területeken.* A héttagú csoportok tagjainak figyelmét szinte semmi sem kerüli el. Megtekintik majd a szolgálati helyiségeket, az öltözőszekrényeket, a munkásszállásokat, a raktárakat, az őrhelyeket. Természetesen alkoholszondás vizsgálatot is tartanak. Az akción részt vesz *Molnár Oszkár*, a Közlekedési Minisztérium rendészeti vezetője is. Irányító központunk, ahová a hírek is befutnak, Józsefváros állomáson van.

Tizenkilenc óra tizenöt perckor a csoportok az Északi Járműjavító udvarán, a tehergépkocsik és mikrobuszok mellett várnak az indulásra. A farkaskutyák gazdáik lábánál ülve csendben figyelik a parancsszavakat. A rendészek kezében elemlámpa, térkép és csoportonként egy-egy URH adó-vevő készülék. Végre elhangzik a *„járműre fel!"* vezényszó, és a kocsik elindulnak hét nagy szolgálati hely, pályaudvar irányába. Én a Ferencváros nyugati rendezőjébe igyekvő akciócsoporthoz csatlakozom. Autónk hamarosan megáll a rendező forgalmi épülete mögötti félreeső helyen. Köröttünk csend van és sötét. A távolban látom a rendező kékes fényeit. Még egy rövid megbeszélés, aztán kettesével-hármasával útnak indulunk.

Juráncsics István rendőr főtörzsőrmesternek és *Vincze Lajosnak*, a pécsi igazgatóság tűzvédelmi vezetőjének társaságában botorkálok a sínek között. Mögöttünk az egyik fiatal rendész kutyáját fegyelmezi, mert az gyorsabb tempót szeretne diktálni. Az állat teste megfeszül, mintha vadászatra indulna, de gazdája egyetlen szavára megnyugszik. Szembe jön velünk két férfi, kezükben aktatáska. A főtörzsőrmester udvariasan köszön, s kéri a személyi igazolványokat. A rendező területén most mindenkit igazoltatnak, hiszen polgári személyeknek semmi keresnivalójuk a sínek között. Most azonban minden rendben. A két férfi szolgálatból igyekszik hazafelé, a közelben laknak. Jó pihenést kívánva bocsátjuk útjukra.

A rendészek közben vizsgálják az álló teherkocsikat is, rendben-e a plomba, látható-e az ajtón feszegetés nyoma. Fél óra múlva érünk az úgynevezett placcőrhelyhez. Közben kísérőim súgják, hogy a vasutasok már figyelmeztették egymást telefonon vagy rádión. *„Vigyázzatok, jönnek az ellenőrök!"*

Az őrhely előtt trikóban álldogál egy fiatalember, elgondolkozva cigarettázik. Gyorsan megtudjuk, hogy tegnap járt le a szolgálata. Most azért tartózkodik itt, mert kávét akart inni. A közeli munkásszállón lakik. A személyigazolványa is ott van. Kísérőt kap, hogy majd ott tisztázzák, igaz-e, amit mondott.

Mi *Vincze Lajossal* belépünk az őrhelyre. *Tanács Károly* fiatal gurításvezető ül a telefon mellett, a sarokban egy lengyel vendégmunkás álldogál. Az elhanyagolt, piszkos helyiség kopott vasszekrényeivel lehangoló látvány. A mosdó csapján kitartóan csorog a víz, elzárni nem lehet. A falak is koszosak, a bútorzat szintén. A tűzvédelmi vezető kinyitja a hűtőgépet, s egy üveg francia Napóleon konyakot emel ki onnan.

— *A lengyel kollégától vettem 250 forintért* — mondja a gurításvezető.

— Tudja, hogy szeszes italt nem szabad a szolgálati helyen tárolni?

— *Tudom. A szolgálat után akartam hazavinni.*

Hívatjuk a lengyel tolmácsot. Segítségével megtudjuk, hogy az italt dollárért vásárolta. A magyarázkodás erőltetett, de nincs az ellenkezőjére bizonyíték, ezért átvételi elismervény ellenében egyelőre elkobozzák az üveget. Az ügy tisztázása után majd visszakapja a tulajdonos.

Mélyül az éjszaka, guruló kocsik árnyai suhannak el mellettünk. Botladozunk a rozsdás féktuskók, a kihullott, elszóródott szén- és műtrágyakupacok között. Az apró őrhelyek, kis műhelyek, irodák elhanyagoltak, az ott dolgozók igénytelenségéről, közönyéről vallanak.

Közben a Józsefváros állomáson lévő „főhadiszálláson" gyakran csöng a telefon. A csoportok vezetői jelentik az eseményeket, a tapasztaltakat. A Duna-part állomáson járó ellenőrök például ötpercenként kértek intézkedést a központtól ittas vasutasok leváltására. Mintha ezen az éjszakán kocsma nyílt volna ezen az állomáson. A szondák majdnem minden vasutas leheletétől elszíneződtek. Le kellett váltani a szolgálatból emiatt V. L. forgalmi szolgálattevőt, H. E. raktárnokot, O. V. mozdonyvezetőt, M. I. tolatásvezetőt, Zs. K. és Sz. E. kocsirendezőket.

A fegyelmezetlenség elképesztő példái ezek. *Ilyen mélyre süllyedt a vasút munkamorálja?* A szondák nemcsak ezen a szolgálati helyen jeleztek alkoholt . . . Kelenföld állomáson egy tolatásvezető és két kocsirendező, Kőbánya-Felső állomáson egy váltókezelő és egy kocsirendező, Józsefváros állomáson az áruirányító. Ferencváros állomási szertárfőnökségen pedig az olajfeladó fogyasztott szeszes italt szolgálatban.

Ha szigorúbb intézkedések nem születnek, *maholnap már sörösüvegekkel adják a jelzést a kocsirendezők, a forgalmista meg fütyülős barackkal indít.* De félre a tréfával! Mások testi épségének, életének veszélyeztetése nem vicc. A budapesti pályaudvarokat és szolgálati helyeket szinte elborítják az üres üvegek. Öltözőszekrényekből gurulnak a lábunk elé, fiókok mélyén vagy munkapadok alatt sorakoznak. Az ellenőrök szeszes italt találtak Ferencváros keleti rendezőállomásán a forgalmi szolgálattevőnél, Rákos állomás forgalmi irodájának öltözőjében és Budafok-Háros öltözőszekrényeiben.

Az üvegek hadserege fényes győzelmet aratott a Keleti pályaudvaron is. Elfoglalta a kihúzóvágányokat, a közlekedőutakat. Éjszaka egy órakor győződünk meg minderről a helyszínen. A kihúzott szerelvényekből — a vasutasok vallomása szerint — rendszeresen a földre seprik a szemetet. A vágányok között néha meggyújtják a hulladékot, de az üvegtörmelékhegyek nem égnek el. *Az őrhelyek környékét is benőtte a gaz. Hiányoznak az aknafedelek, a féktuskók százával hevernek szanaszét.*

— Hiányzik a középvezetők személyes példamutatása, nincs ellenőrzés — kesereg *Kovács János.* — A szolgálatban levő dolgozók öltözéke trehány, a munkaszervezésnek a jeleit sem látni.

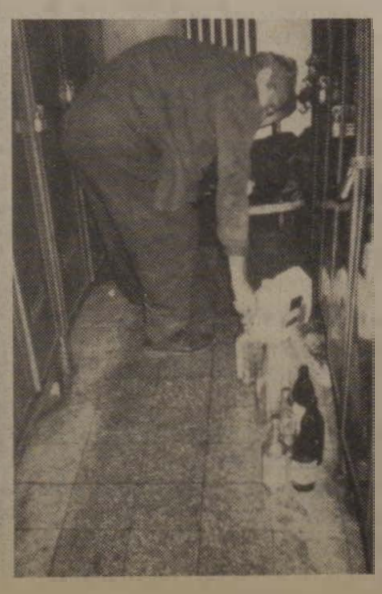
Találkoztunk papucsban és félmeztelenül közlekedő kocsimesterekkel, borostás arcú, ápolatlan váltókezelőkkel. *Mikor lesz végre tiszta a Keleti?* Akkor talán az ott dolgozó vasutasok is jobban törődnének környezetükkel és önmagukkal.

Hajnalodik. A csoportok ismét gépkocsikkal érkeznek vissza az Északi Járműjavítóba, ahol vezetőik röviden összefoglalják az ellenőrzés tapasztalatait. Ezen az éjszakán a vasút elzárt területein összesen 123 személyt igazoltattak, s illetéktelen tartózkodás miatt onnan eltávolítottak hetvenhatot. A rendőrök három közveszélyes munkakerülőt őrizetbe vettek. Az egyik rendészeti akciócsoport a Déli pályaudvar WC-jében megakadályozta egy huszonkét éves fiatalember öngyilkosságát. Éppen akkor vágta fel az ereit, amikor az ellenőrök odaértek. Elsősegélyben részesítették és a kórházba szállíttatták.

Ismét befejeződött tehát egy ellenőrzés. Tanulságait azonban nem szabad s nem lehet elfelejteni. A diagnózis ugyanis csak akkor ér valamit, ha a betegség gyógyítását is elkezdik . . . Hatásos gyógyszer lehetne a rendszeres ellenőrzés is.

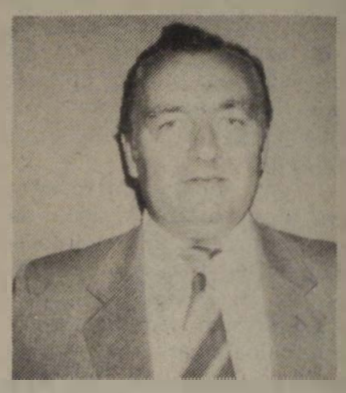
Kaszala Sándor





A kitüntetett csoportvezető

Negyedszázada a gyalupad mellett



Budapesten, a 36. vasutasnap alkalmából rendezett ünnepségen vehette át a *Kiváló Vasutas* kitüntetést *Tarr Imre*, a celldömölki építési főnökség asztalos csoportvezetője.

— Szereti a szakmáját? — kérdeztem.

— *Nagyon. Mi hatan dolgozunk a műhelyben, s én éppen úgy forgatom a szerszámokat, mint a többiek.* Legfeljebb a felelősségem nagyobb. Egyébként ugyanannál a gyalupadnál vagyok, amelyikhez negyedszázada odaállítottak.

— Hogyan került a vasúthoz?

— 1961-ben maszek kisiparosnál szabadultam fel. Akkor még csak protekcióval lehetett a vasúthoz menni. Nekem szerencsém volt.

— Azonnal befogadta a közösség?

— *Nyolcan dolgoztunk akkor a műhelyben. Kiváló képességű szakikkal hozott össze a sors és nagyon kellett igyekeznem.* Akivel nem voltak megelégedve, az vehette a kalapját. Én szerettem a szakmámat, szorgalmas is voltam, ezért hamar befogadtak maguk közé.

Az asztalosok nemcsak a műhelyben dolgoznak. Megfordulnak az egész Nyugat-Dunántúl területén. A MÁV-nál ugyanis sok a nem szabvány méretű ajtó, ablak. Ezeket is ők javítják.

Tarr Imrét már harmadszor választották az asztalosok, a lakatosok és a kovácsok bizalminak. Munkájának, vasutas hűségének elismeréseként kétszer kapott Kiváló Dolgozó kitüntetést, s egy alkalommal miniszteri dicséretet. 1967-től vezetője a többszörös aranykoszorús *Kossuth Lajos* szocialista brigádnak is.

— A Kiváló Vasutas kitüntetés kollégáim munkájának az elismerése is. Segítségük nélkül nem tudtam volna eredményesen dolgozni — mondja befejezésül.

Sz. J. I.

Állomás a Bakonyban

Bakonyszentlászlót elhagyva változatos terepet kell leküzdenie a Győrből Veszprémig közlekedő személyvonatnak, amíg szurdokon, völgyhídon, alagúton át Porva-Csesznekre ér. Hétvége lévén itt csaknem kiürül a vonat, hiszen az állomás vadregényes turistaösvények kiindulópontja, innen lehet eljutni a környékbeli nevezetességekhez is.

Porva-Cseszneken ma, főleg a hétvégeken nagy a turistaforgalom. Régen Porváról, Cseszneknről, Borzavárról is jöttek rendszeresen az emberek, hogy vonattal utazhassanak tovább. De volt az állomásnak teherforgalma is. Az erdészet a nyíltvonalon és az iparvágányon rakodott nagy mennyiségű tűzifát, s a mikácsi kőbánya anyaga is vasúti kocsikba került.

Mindez már a múlté. Megfelelő út hiányában az autóbuszok nem tudnak kijárni a vasúthoz, öt-hét kilométert pedig senki nem gyalogol már csak azért, hogy vonatra szállhasson. *A teherforgalmat más állomásokra irányították, Porva-Cseszneket pedig rendelkezési szempontból Bakonyszentlászlóhoz csatolták.* A szolgálatot is egyszerűsítették: reggel hattól este hatig tart.

Az elmondottak alapján joggal tűnhet úgy, hogy az állomás degradálódott, pedig ez közel sem igaz. Nyaranta óriási a turistaforgalom, gyakran érkeznek Porva-Cseszneki szerződéses vonatok az ország legtávolabbi részeiből is. A körülmények pedig minden szempontból megfelelnek az igényeknek. Tiszta, rendes váróterem, olcsó büfé áll az utasok rendelkezésére. A csendre, nyugalomra vágyó vasutasok pedig a két vendégszobában tölthetnek pihentető napokat.

—gerecsei—

A MÁV Vezérigazgatóságon

budapesti, Budapest környéki olyan vasutas nyugdíjasok jelentkezését várják, akik raktárnoki, kereskedelmi-hivatalnoki, állomásfőnöki, állomásfőnök-helyettesi, forgalmi szolgálattevői, vagy árufuvarozási szakvizsgához kötött más munkakörökből mentek nyugdíjba, középvezetői beosztásokban dolgoztak, és rendészeti munkát vállalnak.

Kereseti lehetőség:
évi 60 ezer forint, vagy megegyezés szerint

Jelentkezni lehet:
a MÁV Vezérigazgatóság 38-02, 36-06, 36-86, 39-38 vasútüzemi, vagy 220-605, 229-020 számú városi telefonokon.

Jelentkezési határidő:
1986. augusztus 30

Gondozott állomások a Dunakanyarban

A környezet szépítése közérzetjavító szolgáltatás

A belföldi, de a külföldi turistáknak is kedvelt kirándulóhelye a festői szépségű, műemlékekben gazdag Dunakanyar. Akik a Dunakanyart választják, és vonattal közelítik meg, örömmel nyugtázhatják: *az állomások megszépülve, új köntösben fogadják az utazókat.* De hát, mint az élet minden területén, itt is van kivétel. Az utazó Dunakeszire érkezve azonban még fellelheti a régi, megkopott külső burkolatú felvételi épületet, melynek „patináját" a szomszédos forgalmi iroda előtti zöld pázsit, a virágok színkavalkádja sem igen oldja.

Terv már van

— Nem újítják fel a felvételi épületet? — kérdezem *Koledich Antal* állomásfőnöktől.

— *Tudomásom szerint a tervek elkészültek, de hogy mikor kerül rá a sor, nem tudom* — mondja széles kézmozdulat kíséretével —. Gondolom ebben az is közrejátszik, hogy az épület nemcsak külsőleg lesz felújítva, hanem felső részének munkálataival egyidejűleg a födémcserét is meg kell oldani. Valószínű, hogy a jelenleg üresen álló szobákból lakásokat, vagy munkásszállót alakítanak ki.

— Az elképzelések megvalósulását a város lakossága, az utazóközönség nyilván megelégedéssel fogadná, mint ahogy az aluljárók festését is. Különösen a Gyártelepit, amely az eltorzult esztétikai ízlésű emberek „műveinek, vágyálmainak" nyomait jó ideig magán viselte.

Tovább vonatozva az utas jó érzéssel nyugtázza, hogy a szomszédos Gödön az állomások épületei már felújítva köszöntik az üdülni, pihenni vágyók körében kedvelt nagyközségbe érkezőket.

— Örülünk, hogy mind a három gödi állomás új külső burkolatot kapott — mondja *Vass Pálné* állomásfőnök, majd hozzáfűzi: — *a naponta innen induló és ide visszaérkező több ezer ingázó körében is elismerést váltott ki a MÁV-nak ez a közérzet-javító szolgáltatása, mint ahogy az üdülők táborában is.* Várjuk, hogy a szolgálati helyiségek, az irodák is sorra kerülnek. Nagyon ránk fért már a csinosítás, mert a forgalmi szolgálattevőink és a pénztárosaink meglehetősen le vannak terhelve. Mi is létszámhiánnygondokkal küzdünk. A forgalmisták az állomásra érkező áruk le- és feladásával, raktározásával kapcsolatos feladatoktól kezdve a pénztárosi, s a fuvardíj számfejtési teendőkig bezárólag mindent végeznek. *Így aztán nem tudom részükre kiadni a pihenő- és a szabadnapokat sem.* A pénztárosoknál hasonló a helyzet.

Községi könyvtár a váróteremben

A fiatalasszony — aki 1973 óta szolgálja a vasutat, s két éve itt Gödön állomásfőnök — miközben körbekalauzol, *elismerőleg beszél a balparti épületfenntartó főnökség dolgozóinak gyors, jó minőségű munkájáról.* Megmutatja a nyárikertet is, ami az utasok kellemes várakozóhelye. Az egyik váróterembe ideiglenesen beköltözött a nagyközségi könyvtár is, jó szolgálatot tesz, mivel így az állomás közművelődési programokkal szolgálhat az érdeklődőknek. Aztán megmutatja a peront is, amelyen most javítják a mélyedéseket, aszfaltozzák a lyukakat.

— Látom a helyi Dunamenti MGTSZ autójára rakodnak, szállítják a most érkezett árut. A térségből sokan fuvaroztatnak a vasúttal?

— A TÜZÉP mellett nemigen mondhatom, hogy jelentős a vasúti áruszállítás. A termelőszövetkezetet és néhány gazdasági egységet megkerestük szállítási ajánlatunkkal, amit szívesen vettek. *Kezd kialakulni az együttműködésünk,* amely remélhetőleg azt is eredményezi, hogy közös erőfeszítéssel a kocsiforduló időt is sikerül csökkenteni.

— A nagyközségben több iskola működik, velük van valamilyen kapcsolatuk?

— *Természetesen. Rendszeresen felkeressük őket, és tájékoztatást adunk arról, hogy milyen előnyökkel jár, ha vonattal utaznak.* Ennek mindig, de különösen most, a nyári táborozások, kirándulások idején van jelentősége. Legutóbb május 30-án vették igénybe a MÁV szolgáltatását. A budapesti igazgatóság kezdeményezésére az úttörőmozgalom 40. évfordulójának városkörzeti ünnepségére Fótra különvonattal utaztak a gödi és a dunakeszi úttörők.

Ha több az utas, nagyobb a bevétel

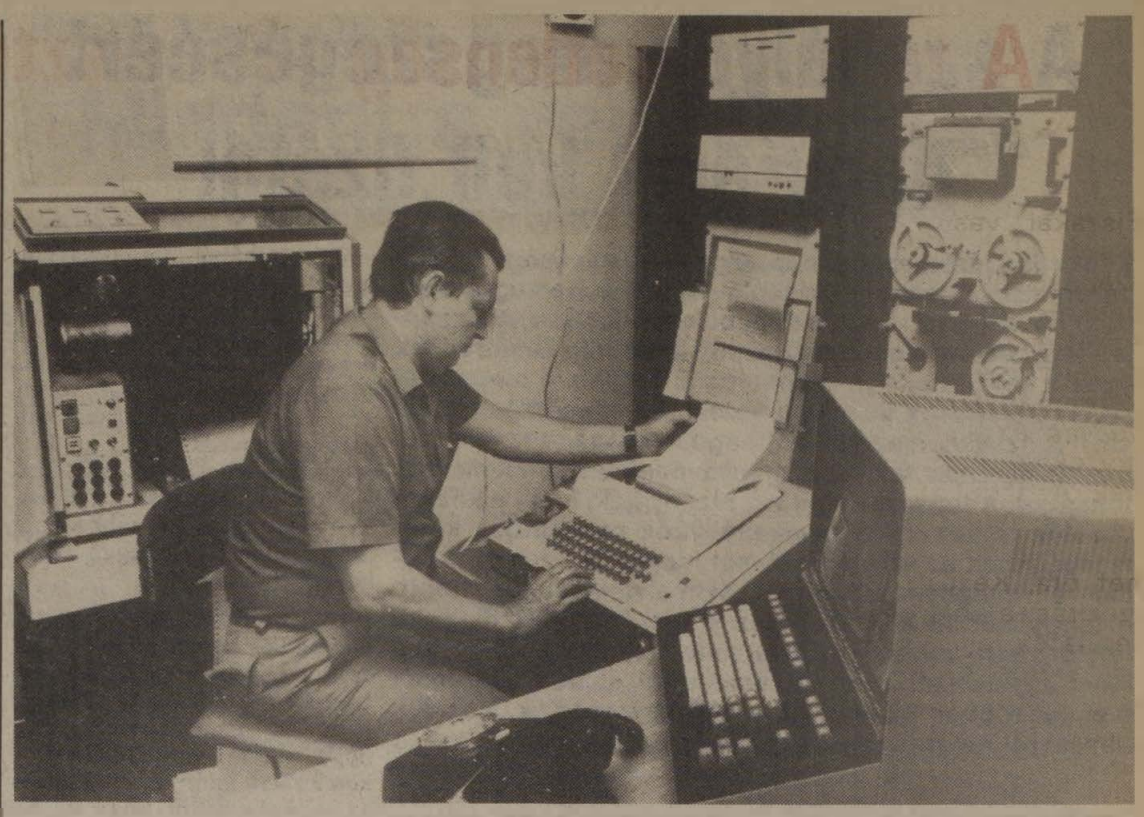
— Ilyenkor, a nyári időszakban, a turizmus idején, gondolom emelkedik a bevétel?

— A téli 40-50 ezerrel szemben, nyáron a 80-90 ezer forint bevételt is elérjük. S talán még ezt is túlszárnyalhatjuk, ha mind jobban ismertté válik a község határában tavaly megnyitott termálvízű strandunk is.

— Az állomás most szépült meg, biztatóak az eredmények is, így feltehetőleg Ön is elégedett.

— *Örülök a kedvező változásoknak, de igazán majd csak akkor, ha a belső munkálatok is elkészülnek.* A göd-felsői és a göd-alsói pénztárak előtti szabad területet beépíttetjük érdekvédelmi okokból — egyben megteremtve az éjszakai pénztáros nyugodt pihenésének feltételeit is. Munkatársaimmal együtt szeretnénk, ha a gödi állomásokon és a hozzánk tartozó Sződligeten hiányzó nyolc munkatársat sikerülne pótolni. Hogy elégedett vagyok-e? *Én szeretem, ha folyamatosan van feladatom,* amit igyekszem is mindig megoldani, még akkor is, ha néha falakat kell bontani. . .

Vetési Imre



A gépi adatfeldolgozás központja Szolnokon a komputerterem. Az épületben dolgozó adatfelvevők két displayn és két távgépírón küldik az adatokat, amelyeket a számítógép dolgoz fel és továbbít a szolgálati helyekre. Felvételünkön Szabó László a számítógép működését ellenőrzi.
(Horváth Zoltán felvétele)

Túl az első féléven

Biztatóak az eredmények a sátoraljaújhelyi pft-nél

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökségen négyszázharmincan dolgoznak. A gondjaikra bízott vonalak hossza Miskolctól Sátoraljaújhelyig, Szerencstől Hidasnémetiig és onnan Miskolcig 330 kilométer. Az utóbbi években a nenéz fizikai munkát már gépesítették, de a pályamunkások élete még ma sem irigylésre méltó. A gépkezelők is szenvednek az időjárás viszontagságaitól, a portól. A családtól is gyakran vannak távol. Az eredményekről és a gondokról beszélgettünk a közelmúltban *Dankó Lászlóval,* a pályafenntartási főnökség vezetőjével.

— Az idén, a tervek szerint mik a legfontosabb teendők?

— Abaújszántó és Gönc állomások között, mintegy 14 kilométeres szakaszon vágánykorszerűsítést kell végeznünk. A karbantartó géplánccegységünkre hetven kilométer vágányszabályozás vár. Ezen kívül 135 kitérőcsoportot javítunk, tizenkétezer talpfát, illetve betonaljat cserélünk. A tervünkben szerepel még huszonötezer-hatszáz folyóméter sín szintezése, kilenc csoport kitérő teljes ágyazatcseréje és kilenc kilométeres szakaszon az ágyazat rostálása. Ezenkívül tízezer munkaórával segítünk a miskolci rendezőpályaudvar rekonstrukciójában is.

— Sikerült-e teljesíteni az első félévi tervet?

— *Az első félévi tervet átlagosan húsz százalékkal túlteljesítettük, de van olyan munkánk, amelyet már negyven százalékkal.*

— Minek köszönhető ez a munkasiker?

— Sok összetevője van ennek, de elsőként kell említenem a stabil törzsgárdát. *A sokoldalú, régi szakemberek szeretik a vasutat, nem szívesen változtatnak munkahelyet.* Természetesen nálunk is van munkaerőmozgás, az újfelvételesek egy része — igazolatlan mulasztás, vagy egyéb fegyelmezetlenség miatt — fél év után tovább áll.

— Itt az ország északkeleti határállomásán a MÁV munkaerő-utánpótlását főleg a Bodrogközi és a Hegyközi falvak adják, de ezeken a tájegységeken megszűnt a kisvasut. Hogyan jutnak munkahelyükre a dolgozók?

— *Dolgozóink többsege a gépesített pályamesteri szakaszokon teljesít szolgálatot.* Őket három különbusz szállítja a munkahelyükre és vissza. A többi pályamesteri szakaszon is autóbuszokkal szállítjuk a munkásokat. Az üzemi étkeztetésről is gondoskodtunk. Ez nagy szociális vívmány, hiszen ma már a pályamunkások többsége nem tarisznyából etkezik. Több mint kétszáz vasutasnak — naponta 13 forintért — főtt ételt adunk. A nyílt pályán dolgozó csapatoknak kocsival szállítjuk a helyszínre az ebédet. A korszerűen berendezett szállásainkon pedig a hazautazni nem tudók is jól érezhetik magukat.

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség 1977 óta kiváló szinten dolgozik. Az idei vasutasnap alkalmából is kollektív kitüntetést kaptak. Törzsgárdajukra mindig lehet számítani . . .

Dávid József

Tanfolyam után

Már nem mondhatják, hogy kibic vagyok

A budapesti igazgatóságon nem rég ért véget a kocsivizsgálók szaktanfolyama. A tanfolyam egész ideje alatt, s főként a záróvizsgákon szorgalmával, eredményeivel kitűnt egy barna fiatalember. A Sturovóban szolgáló *Halász Balázzsal* a vizsgák szüneteiben váltottam szót.

— Miskolcon általános lakatos szakmát tanultam, aztán a határőrségnél töltöttem katonai szolgálatom — mondja. — A katonaság ideje alatt is együtt dolgoztam a vasutas kollégákkal, s mikor a közelbe Ipolydamásdra nősültem hívtak maguk közé. Engedtem a csábításnak, s beiskoláztak a 70-es évek közepén egy féklakatos tanfolyamra, melynek befejezése után Szobon, majd Sturovóban szolgáltam. *Tizenegy éve szolgálom a vasutat, de nem bántam meg, hogy ide kerültem.* A kedvező szolgálati beosztás és a vezénylés révén több a szabadidőm, amire azért is szükségem van, mert Ipolydamásdon most építünk egy szép családi házat. Még az idén szeretnénk a két gyerekkel birtokba venni.

Fegyelmezett munkáját elismerve volt már kiváló dolgozó is. *Ő a vezetője a vasutasokból álló szobi önkéntes határőrcsoportnak,* melynek munkáját a helyi határőrség és a társadalmi szervezetek már többször dicsérettel illették.

— Sokan panaszkodtak a tanfolyamra. Ami az elhelyezési körülményeket és a szakirodalommal való ellátást illeti igazuk volt a panaszkodóknak, azonban azokkal nem tudok egyetérteni, akik a tanfolyami szakanyag bőségét sokallták. Volt, aki úgy fogalmazott: *minek ennyi műszaki, vasúti ismeret, hol lesz erre szükségük a szolgálat ellátásához?* Én nem akarom a mundér becsületét védeni, de tapasztalatból tudom, hogy az itt hallott és tanult ismeretek nélkül egy határforgalmi állomás követelményeinek nem tudnék eleget tenni. Lehet, hogy közülünk nem mindenki határállomáson fog szolgálni, de ez nem jelenti, nem jelentheti azt, hogy akkor az ezzel járó ismeretanyagot is mérsékelni kell — szólt ismét a sturovói féklakatos.

Nem kis büszkeséggel mondta, hogy tagja a sturovói November 7. szocialista brigádnak, amely már a vállalat kiváló brigádja címet is elnyerte.

— Hogy miért kell nekem ez a tanfolyam? Ha eddig féklakatosként felhívtam a kocsivizsgálók figyelmét valamilyen hiányosságra, bizony nem vették jó néven. Sőt olykor kibicnek, akadékoskodónak tartottak, pedig én csak a kötelességemet teljesítettem, a MÁV érdekeiért emeltem szót. Úgy gondolom, hogy minél kevesebb a várakozási idő, az ácsorgás például a felelőtlen gurítás vagy rakományrögzítés következtében előforduló rakománycsúszás korrigálásánál, azzal csak a MÁV s közvetve valamennyien jól járunk. Sajnos ezt nem akarja mindenki megérteni. Kétségtelen, hogy esős időszakban vagy télen nem leányálom a munkát elvégezni, de a sok ácsorgással a mi borítékunk is vékonyabb lesz. Volt eset, hogy egymást figyelmeztettük, hogy a kerékváz repedt. Nem kell magyarázni, milyen súlyos következményekkel járhatott volna, ha azt mondom: *ez nem az én területem, nem figyelek oda.* Más esetben a nyitott vagonajtók hozták kísértésbe a kollégákat. Hívtak engem is, de én a felelőtlenségben nem vagyok, de ezután se leszek partnere senkinek. Sőt arról igyekszem másokat is lebeszélni. Nekem eddig a szobi és sturovói vámszervekkel semmilyen surlódásom se volt, a vámelőírásokat nem sértettem meg. Most a tanfolyam befejezése után szeretnék kocsivizsgáló lakatosként dolgozni. Úgy gondolom, hogy a tanfolyamon elsajátított ismeretek segítségével szakszerűbben tudom ellátni munkámat — fejezte be a beszélgetést a fiatal sturovói vasutas.

Orosz Károly

Rangot az expresszvonatnak!

„A vonatok fontossági sorrendjét be kell tartani. Ettől eltérni csak a vasútigazgatóság, illetve vezérigazgatóság engedélye alapján lehet." (F 2-es utasítás.)

A Miskolc Tiszai pályaudvaron július 7-én hétfőn reggel a harmadik vágányon már indulás előtt fél órával várja az utasokat a *Borsod expressz* szerelvénye. A kocsivizsgálók a vonat fékpróbáját végzik, a jegyvizsgálók a kocsikat ellenőrzik.

Bukszár István mozdonyvezető észre veszi, hogy a légtartályból szökik a levegő. *Lengyel Gyula* vontatási oktatótiszt érkezik, aktatáskáját a peronon hagyva villáskulcsot kér. Együtt hárítják el a hibát. Miskolcon már hagyomány, hogy a Borsod expressz menetrend szerint indul.

— *Jó utat!* — szól az oktatótiszt, s a V43-as másodpercnyi pontossággal meghúzza a szerelvényt.

A mozdonyvezető az írásbeli rendelkezést figyeli, mely szerint a négyes váltón cserélik a kitérőket. A vezér a pályát, én az ő arcát figyelem. Éles barázdákat szántott arcára a vasúton eltöltött több évtized. Nyékládházán szólal meg először.

— *Még tíz hónapom van hátra nyugdíjig, azután csak a személygépkocsimat fogom vezetni.*

Útátjáróhoz közeledünk. Éles kürtjelzés hallatszik. Eddig jól jöttünk, de Mezőkeresztesen kitérőzünk. Mezőkövesden ismét kitérő, ott is itt is vágányzár van. A kitérőzések miatt már 8 perc késése van az expressznek.

Hatvanig talán behozunk valamit, gondolom, miután ismét zöld fénnyel robogunk.

Ám Hatvan előtt, a vasúti hídon, rendőrök tűnnek fel. Mintegy hat bárány teteme fekszik a sínek mentén. Az előttünk közlekedő szerelvény vághatta el őket.

Hatvanban ismét kitérő, átépítik a pályudvart.

— Nem rossz egyedül a gépen? — kérdezem, hiszen a vonatvezető a szerelvényen teljesít szolgálatot.

— *Megszoktam már* — válaszol a mozdonyvezető.

Aszód bejárati jelzője vörös. Ugyan mi lehet? Három perc után változik csak a jelző színe. Elindulunk. Az állomási vágányok üresen állnak.

— *Nincs becsülete az expresszvonatnak* — jegyzi meg Bukszár István.

Az első térközjelző sárga, valamilyen vonatot küldhettek el előttünk, *mert Gödöllőig „besárgultunk".* Ezt a tetemes késést már nem lehet behozni. Gödöllőn egy dízel vontatta ötkocsis szerelvényt értünk utol. Ez ballaghatott előttünk.

Ismét zöldek a térközjelzők. Pécelnél szólal meg újból a „vezér".

— *Itt kezdődik a hullamvasút.*

Valóban a hevedereknél a sínösszetételnél meg-megsuly lyed a gép.

Ismét kitérő. Az írásbeli rendelkezést nézem. A lassújelek miatt negyven kilométerrel kell haladnunk. A mellettünk lévő vágányon dolgozó katonák a vándorsínt „gombolják". Ha elkészül a rekonstrukció ezen a pályán, száztíz kilométerrel haladhatunk.

Rákos bejárati jelzőjénél váltunk ismét szót.

— *Ha az „angol valtora" érkezünk, jó lesz fogódzkodni!* — kapom a tanácsot.

Mintegy hatvan kilométerrel érkezünk e kitérőre. Valóban erősen fogódzkodnom kell. A váltó nagyot dob a gépen, pedig elég jó a rugózása.

Ezután hol sárgára, hol zöldre változnak a jelzők szine. A „százlábú hídnál" nézem az órámat. Huszonhat perc késéssel megérkeztünk a Keleti pályaudvarra. Elköszönök a mozdonyvezetőtől. Ő szólal meg búcsúzóul.

— *Remélem, egyszer ismét rangja lesz az expresszvonatoknak!*

Kovács István

A szabályok megszegéséért nagy árat kell fizetni

Kapkodás, szervezetlenség, fegyelmezetlenség. Ezzel a három szóval lehetne indokolni az idei évben ugrásszerűen növekedett vasúti üzemi balesetek okait. A vizsgálati jegyzőkönyvekben már szinte unalomig ismétlődnek ezek a mondatok: „a technológiai fegyelem megsértése, az utasítások semmibe vétele, az ellenőrzés hiánya stb." A szakszervezeti bizottságok többsége is csak reszortfeladatnak tekinti a munkavédelmet, a munkabiztonságot. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a középvezetők, a közvetlen munkairányítók nem tartják kötelességüknek az ellenőrzést, sőt maguk is szemet hunynak a rendellenességek, a szabálytalanságok fölött. A leggyakoribb érv: kevés az ember, ha büntetünk, ha felelősségre vonunk, azok is elmennek. Hogy miért nem lehet egyetérteni ezzel a szemlélettel, sajnos mindennél meggyőzőbben bizonyítják a súlyos tragédiák. Közülük néhányról most részletesebben is beszámolunk.

Július 18-án Alsóörs és Balatonfüred állomások között — mint az köztudott —, közfeltűnést keltő baleset történt. *A Favorit expressz halálra gázolt négy pályamunkást.* A tragédia ismét ráirányította a figyelmet a MÁV munkavédelmi, biztonsági helyzetére és munkamoráljára.

A vizsgálat még nem zárult le, de a rendelkezésre álló információk szerint megállapíthatjuk, hogy a szerencsétlenséget súlyos személyi mulasztások, a biztonsági előírások durva megsértése idézte elő.

Mi is történt azon a napon? A tapolcai pályafenntartási főnökség balatonfüredi V-ös számú GMPSZ főpályamesteri szakaszának állományába tartozó *Bencsik Ernő* pályamunkás, *Kovács Géza* lakatos, *Nagy János* pályamunkás és *Hegyi Attila* tvg. kísérő, Alsóörs és Balatonfüred állomások között az 588+64-es számú szelvényben dolgoztak. A vágány mellett fűrészgéppel síneket daraboltak. A munkaterület mintegy 400 méter sugarú ívben volt.

A helyszíni vizsgálat alapján feltételezhető, hogy a négy dolgozó kivétel nélkül háttal volt a vonatnak, ezért nem láthatták, amikor közeledett. A sínfűrészgép legalább száz decibeles zajt okozott, ráadásul egy közúti felüljáró alatt dolgoztak, amely még növelte a zajt. Ezért nem hallhatták tehát a vonat dübörgését. Feltételezhető, hogy *Kovács Géza*, aki a sínvágó gépet kezelte, *Hegyi Attila* tvg. segédvezetőt figyelési feladattal bízta meg. Ezt a feladatát azonban H. A. félmeztelenül, hangjelző eszköz nélkül látta el.

A pályamunkások fedezésére nem helyezték el a figyelmeztető jelzőtáblát sem a munkaterülettől 200 méterre. A Favorit expressz tehát a megengedett teljes sebességgel közeledett a munkaterület felé. A figyelőőr, amikor meglátta a közeledő vonatot, rohant a három tagú csapat felé a vonat haladásával azonos irányban és kezével gesztikulált. Ezt azonban a pálymunkások nem vették észre. A mozdonyvezető, amikor meglátta a szaladó embert, gyorsféket alkalmazott, de a gép bal oldali mellvéd része elkapta H-t, s kilökte a szelvényárokba. *A mozdonyvezető csak ekkor pillantotta meg a 40-50 méterre, a vágányközben dolgozó három vasutast.* A mozdony aláfordította őket a mellvédlemeznek. A három kocsiból álló vonat ezután megállt. A három pályamunkás a helyszínen, *Hegyi Attila* pedig a kórházban halt bele sérüléseibe.

A szomorú ügy azért is tanulságos, mert az utóbbi időszakban jelentősen emelkedett az emberi hibából, mulasztásból, fegyelmezetlenségből, nemtörődömségből bekövetkezett halálos balesetek száma. *Ebben az évben már huszonegy vasutas vesztette életét baleset következtében!* A csonkulásos balesetek száma is több mint kétszeresére emelkedett az előző év hasonló időszakához viszonyítva. A balesetek többsége a forgalommal összefüggő munkakörökben történt.

Úgy tűnik, hogy a négy pályamunkás halálát több szerencsétlen körülmény véletlen egybeesése okozta. Ez azonban nem ad magyarázatot arra, hogy miért mulasztották el a kötelezően előírt biztosítást, s az is érthetetlen, hogy az elhunyt emberekből, a jelek szerint, hiányzott az egészséges veszélyérzet, az ilyen esetben különösen indokolt körültekintő magatartás.

Ez a példa is bizonyítja, *hogy a fegyelmezetlenségnek, az előírások megszegésének tragikus következményei lehetnek.* Vezetőknek, közvetlen irányítóknak és beosztottaknak egyaránt többet kell tenni a baleset megelőzés érdekében. Nagyobb hangsúlyt kell helyezni a dolgozók felkészítésére, nevelésére, a helyes biztonsági szemlélet és magatartás kialakítására, elterjesztésére. E baleset pontos körülményeit, a személyes felelősséget a jelenleg még folyó vizsgálat állapítja majd meg.

Néhány nap múlva — e súlyos baleset után — munka közben ismét balesetet szenvedett egy vasutas. Július 28-án 13 óra 45 perckor a Pécs-Vasas és Vasas-Hird állomások között a pályán dolgozó B. J. pályamunkást a 82221-es számú személyvonat elütötte. Az eddigi megállapítások szerint figyelőőrt ott sem állítottak ki.

A pályatesten négytagú pályamunkáscsapat dolgozott kisgépekkel. Közülük hárman, a mozdony kürtjelét hallva idejében kiugrottak a vágányok közül. B. J. azonban súlyos fej-, kar- és bordasérüléseket szenvedett.

P. J.

Nem tartották be a biztonsági szabályokat

Halált okozott a faforgács lap

Július 6-án tragikus hír járta be Záhony átrakókörzetét: üzemi baleset történt! Meghalt *Bereczki Pál* 47 éves rakodómunkás!

A hír döbbenetes. Dolgozónk akkor távozott el sorainkból, amikor a kétszeres Kiváló Dolgozó, az Igazgatói Dicséret, a törzsgárda bronz és ezüst fokozata után — az öt nap múlva esedékes vasutasnapi ünnepség keretében — átvehette volna a 30 éves vasuti szolgálatával kiérdemelt törzsgárda kitüntetés arany fokozatát is.

A baleset körülményei

Verőfényes nyári napsütésben kezdődött a munka. *Deák László* és brigádját az 500-as fedett kézi átrakócsarnok I. sz. vágányán álló két kocsi faforgácslap-küldemény átrakásához vezényelték. A 23695034 számú széles nyomtávú kocsi ajtajainak kinyitásakor a brigád tagjai megállapították, hogy a rakomány — mint leggyakrabban — a kocsi ajtónyílásában élére állítottan került berakásra. A faforgács lapok balra kissé megdőltek.

A brigád két tagja — *Bereczki Pál* és *Tamás János* — a dőlés iránya miatt a biztonságosnak ítélt jobb oldalról megkezdték a küldemény átrakását. A brigádvezető rendelkezésére a brigád további négy tagja a másik kocsi átrakásához kezdett.

Az élére állított lapokból 76-ot átvittek a normál kocsiba. Amikor Bereczki Pál a kocsi hossztengelyében járt, annak hordrugói ugrásszerűen tágultak (emelkedtek). Ennek hatására a kocsiban még élére állított 22 db faforgács lap váratlanul elborult és Bereczki Pált a kocsi másik végében lévő rakományhoz kivédhetetlenül odapréselte, s az elszenvedett súlyos sérülések következtében, a helyszínen életét vesztette.

Munkatársunk halála értelmetlen halál volt, mert az megelőzhető, könnyen elkerülhető lett volna. A faforgács lapok váratlan borulása ugyanis *nem kivédhetetlen természeti csapás, hanem emberi mulasztások törvényszerű következménye volt.*

Dolgozóink már régen felismerték, hogy a szorosan egymás mellé rakott faforgács lapok felső része megbontás után — a kocsiban történő állandó mozgás miatt — fokozatosan fellazul, eredeti dőléséből enyhén emelkedik, s közelít a függőleges felé. A terhelés csökkenésének következtében a kocsi hordrugói — sok ismeretlen tényező kölcsönhatására — előre kiszámíthatatlan időben, módon és mértékben ugrásszerűen tágulnak (megemelkednek). Ez a mozgás elegendő ahhoz, hogy a felső holtponton átbillentse a közel függőlegesen álló rakományrészt, és az elboruljon a szabad terület felé.

A borulás törvényszerűségének felismeréséhez *Csuka Miklós* és *Dicső Miklós* 1975. november 27-én — a mostanival azonos körülmények között — bekövetkezett súlyos kimenetelű balesete vezetett el. Ekkor a balesetvizsgálat részletesen feltárta az előidéző okokat.

A hasonló balesetek megelőzése érdekében *„dőlésgátló" berendezéseket készítettek, majd kidolgozták a rakodás biztonságos technológiáját, kiképezték a rakodóbrigádokat a rakodási technológia és a rakodási segédeszközök alkalmazására. Megszilárdították a munkahelyi ellenőrzéseket.*

Nem okultak

Úgy tűnt, hogy az intézkedések hatásosak voltak, mert egy ideig nem fordult elő hasonló baleset. 1976. július 27-én és 1977. december 5-én azonban újabb súlyos faforgács lapos baleset következett be, amelyben három dolgozó a csodával határos módon menekült meg a halál markából. Súlyos sérüléseik miatt azonban mindhárman véglegesen csökkent munkaképességűvé váltak.

A balesetek okai (idézet a baleseti jegyzőkönyvekből):

— *„Rakodási segédeszköz alkalmazásának elmulasztása, ellenőrzési hiányosság."*

— *„1975. december 15-én kiadott . . . faforgács lap . . . rakodási technológiájában előírtak be nem tartása."*

Sorozatos mulasztások

Bereczki Pál halálos kimenetelű baleseti jegyzőkönyvébe ugyanezek a megállapítások kerülnek. *Ők sem használták az életük védelmét biztosító dőlésgátló berendezéseket.* A rakomány egyirányú dőlését ők is — éppúgy, mint korábbi sorstársaik — biztonságosnak ítélték meg. Kizártnak tartották rakodás alatt az ellenkező irányú elborulást.

A munkaterület vezetői sem követelték meg a biztonsági berendezések előírásszerű alkalmazását, annak mellőzését sohasem kifogásolták.

A bekövetkezett tragédia is bizonyítja, hogy a brigád tagjainak megítélése a biztonságot illetően téves volt. Tévedésük a legdrágábbat, embereletet követelt.

A téves megítélések veszélyeinek elhárítása egyetlen módon lehetséges: *mindenkor be kell tartani a biztonsági előírásokat, rendeltetésszerűen kell alkalmazni a védőberendezéseket és az egyéni védőfelszereléseket.* Ettől eltérni teljesítményi, kényelmi és más szempontok miatt sohasem szabad!

Szabados Sándor
munkavédelmi főellenőr



— Sajnos, uram, önnek veseköve van. Gyógyszer helyett javaslom, utazzon a Csorna—Pápa közötti vonalon!
(Kesztyűs Ferenc karikatúrája)

A fejsérülés már a múlté

Ez a nap is úgy kezdődött, mint a többi vasárnapra eső szolgálat. Sajnálja az ember, hogy nem töltheti a hétvégét családjával. De ha már fölmegy a gépre, elszállnak ezek a gondolatok, mert a munka feledteti a gondokat.

A tizenhét kocsiból álló szerelvény továbbítása nem okoz gondot az M61-es (Nohab) mozdonynak. Egyrészt a menetidő, másrészt az emelkedőmentes pálya lehetővé teszi a pontos továbbítást. Nem is gondol az ember arra, hogy a szolgálatban történhet valami rendkívüli esemény.

A vonatvezetőnek volt csak hivatalosan igazolt vonalismerete, így ő „pilótaként" utazott. Az útközbeni beszélgetések állandó témákkal indulnak: család, munkahely, fizetés, vasút és így tovább. Most is ez volt.

Alig egy óra múlva N. állomáshoz érkeztünk. A visszapillantó tükörben jól látható volt a szerelvényt körülfogó porfelhő. Kinn állt a peronon a forgalmi szolgálattevő és tette a dolgát. Kicsit csodálkozva nézett fel ránk, de mi csak pár pillanatig láttuk. Arra gondoltam, hogy megint tele lesz szeme-szája a forgalmistának, mire közel kilencven kilométeres sebességgel elrohan előtte a szerelvény.

Az állomás másik végén — az akkor még csak épülő jobb vágány előtt — *kitérőbe állt az angolváltó, a másik vágányra terelve bennünket!*

Későn vettük észre . . .

A távolság miatt már képtelenség volt a szerelvényt negyven kilométeres sebességre lassítani. A reflex azonban működött. A gyorsfékezés megtörtént, de a fékhatás még hosszú ideig váratott magára. Közben robogtunk a kitérő irányba álló váltó felé . . . Az ott dolgozó pályaépítők ijedten hátráltak attól tartva, hogy kisiklik a vonat.

Amikor mintegy nyolcvan kilométeres sebességgel elértük a váltót, a mozdony először jobbra dőlt, majd mielőtt felocsúdtunk volna, balra lendült. Dübörgés, recsegés, fékcsikorgás, por és rémület. Nem tudtuk, mi is történhetett.

Megálltunk. Az utolsó három kocsi környékén lehetett a váltó. A vonatvezető az én székem alatt kötött ki, megsérült a fején — szerencsére nem súlyosan.

— *Mi lesz velünk, vezér úr?* — kérdezte.

Kis idő múlva feloldott a szerelvény és óvatosan megmozdultunk vele. Azt figyeltük feszülten: siklott-e valamelyik kocsi? Nagy megkönnyebbülésünkre nem! Lassan összeszedtük magunkat és indultunk tovább. Egyikünk sem hibáztatta a másikat. Az ijedtség okozta kábulatban mindketten arra gondoltunk, mi lett volna, ha kisiklunk. Gondolataink azonban nem voltak képesek átfogni a lehetséges következményeket . . .

Hónapokkal később szolgálat közben Nagykanizsa állomáson futottam össze a vonatvezetővel. Az étteremben ebédeltem, amikor egy távolabb eső asztalnál megláttam. Kezét felemelte, megtapintotta fejét azon a helyen, ahol megsérült. Én is utánoztam és mosolyogtunk. Csak mi tudtuk, hogy mit is jelent ez a mosoly.

A fejsérülés már a múlté máig ható tanulságokkal.

Dr. Borsik János

„Sólyomszem" nyugdíjba vonul

„Sólyomszem", a mozdonyvezetőktől ezt a becenevet érdemelte ki éberségével *Garics János* mezőkeresztesi forgalmi szolgálattevő, aki 42 évi szolgálat után nyugdíjba vonul. *Felnémet, Mezőkeresztes-Mezőnyárád, Diósgyőr, Miskolc-Tiszai, Miskolc-Rendező* voltak szolgálati évének fő állomásai és 1955. október 15. óta Mezőkeresztes-Mezőnyárád állomáson dolgozik rendelkező forgalmi szolgálattevőként. Eddigi írásbeli dicséreteinek száma 120, mintegy 70 000 forint jutalommal. Mindezt balesetek elhárításáért kapta. *Lelkiismeretes, éber szolgálatának köszönhető, hogy balesetek egész sorának bekövetkezését sikerült megelőzni.*

A jutalmak és dicséretek mellett az újságok is foglalkoztak éber, lelkiismeretes munkájával. Az Észak-Magyarország 1963. június 18-i száma: *Az életmentők*, az 1972. január 1-jei száma: *A karambol elmaradt* címmel, a Magyar Vasutas: *Mi a titka Garics János szerencséjének?* címmel foglalkozott Garics Jánossal, aki ellen 42 év alatt egyetlen fegyelmi eljárás nem volt és csaknem 10 fiatalt nevelt, készített az önálló vasutas szolgálattételre.

Kétszer kapott kiváló dolgozó címet, 1956-1966 között szakszervezeti elnök volt. A 42 év alatt villamosítás, pályaépítés, biztosítóberendezés megépítése, kitérőcserék, átmenő fővágánycsere, valamint számtalan fenntartási munka fűződik Garics János nevéhez, aki példaként állítható valamennyi fiatal elé, és aki szeptember 18-án tölti 60. életévét.

Mint munkatársa és főbizalmija külön is megköszönöm az átadott tapasztalatokat, az aktív társadalmi munkát és minden munkatárs nevében kívánok neki hosszú, nyugalmas nyugdíjaséveket.

Jéger László
főbizalmi

A MÁV Székesfehérvári Körzeti Üzemfőnökség FELVÉTELT HIRDET

össz-szakvizsgás forgalmi szolgálattevői munkakörökbe, Pusztaszabolcs és Szabadbattyán üzemegységeire.

Bérezés:
a MÁV kollektív szerződés szerint.
Házaspárok előnyben.
Részükre szükség esetén
Pusztaszabolcson 1 és fél szoba,
Szabadbattyánban 2 szoba komfortos
szolgálati lakást tudunk biztosítani.

Jelentkezés:
MÁV Körzeti Üzemfőnökség
Székesfehérvár, Béke tér 5.
Telefon: 42-25, 41-35.

Aggódó szülők, gondtalan gyerekek

„Miért nincs mindig nyár?!"

Egy huncut szemű, pöttömnyi kislány kérdezte tőlem nemrégiben a balatonkenesei vasutas-gyermeküdülőben. Árulkodó kérdés vagy inkább óhajtás, s mi talán helyesen következtettünk, hogy a gyerekek jól érzik magukat, nem bánnák, ha mindig nyár lenne és vakáció . . .

Mivel éppen ebéd táján érkeztünk a táborba, természetesen nem maradhatott el a „kérdések kérdése":

— Ízlik-e az ebéd?

Percekig csak a fejünket kapkodtuk, mert ártatlan kérdésünkre valóságos hangzavar keletkezett.

— *Az anyu sokkal jobban főz* — jelentette ki egy kislány megfellebbezhetetlenül.

— *Szerintem jó, csak az a baj, hogy ritkán van palacsinta* — mondta egy másik.

Galambos Rita sem panaszkodott. Az ajkai kislány már másodszor üdül Kenesén. Felnőttes komolysággal dicsérte a szép környezetet, majd arról kezdett regélni, hogy testvérkéinek is jót tenne az üdülés, csak kár, hogy ők még nagyon kicsik . . .

Farkas Borbála rögtön azzal kezdte, hogy az édesapja Celldömölkön mozdonyvezető, s ezt a fontos tényt feltétlenül írjam meg; és még azt is, hogy sokat fürdik, és nagyon-nagyon jól érzi magát . . .

— *Akadnak gyerekek minden turnusban, akiknek a beilleszkedés kicsit nehezebb, szomorkodnak eleinte, s nem találják a helyüket* — mondja *Gajdacsi Andrea* rajvezető, szegedi egyetemista. — Csak néhány napról van szó, a többiek jókedve azután magával ragadja őket és a szomorúság elillan.

Egy-egy turnusban 450 gyerek üdülhet, a nyár végéig közel 2500-an tölthetik Kenesén a vakációt.

— Az idei nyár némi izgalommal kezdődött — veszi át a szót *Kiss János* táborvezető, a Kőszegi Nevelőotthon tanára. — A tavalyi berhidai földrengés táborunkat sem kímélte, megrongálódott néhány épület, zavar keletkezett a vízvezetékrendszerben és az elektromos hálózatban. *Szerencsére a júniusi nyitásra minden hibát kijavíttatott a szombathelyi igazgatóság.* A gyerekek többsége nem vágyik haza, önfeledten szórakoznak. A szülők aggodalma felesleges, egyetlen gyermek sem unatkozik, az ellátásra sem panaszkodnak. Az eső a mi legnagyobb ellenségünk, bár természetesen ilyen napokra is terveztünk programokat. Újabb „szolgáltatásunk": megünnepeljük a névnapokat. Mindig akad 15-20 gyermek, akiket itt ér a névnap. Szerény ajándékot kapnak, nyilván nem olyant, mint a szüleiktől, de a hangulata megközelíti a családi ünnepekét. Ha már szóba hoztam a családot, itt említem meg, hogy a szülők látogatását nem „szívtelenségből" tiltjuk. Arról van szó, hogy a gyerekek lelki nyugalmát zavarják a látogatások, különösen azokét, akik először vannak itt. A táborban dolgozó pedagógusok tudják, hogy mit vállalnak; minden szülőt megnyugtathatok: *a gyerekekre úgy vigyázunk, mint a szemünk világára!*

Mintha csak végszóra érkezett volna egy nagyobbacska fiú. A táborvezetőnek panaszolja, hogy a lábába került egy kullancs. Néhány perc, és a tábor orvosi rendelőjében (mert mondanunk sem kell, az is van itt, két orvos és asszisztens vigyázza a gyerekek egészségét!) megszabadítják a srácot kellemetlen „vendégétől".

Közben a nap teljes sebességre kapcsolt . . . Fotós barátommal leballagtunk a partra, a Balatonban vidáman lubickoló gyermekekhez.

Szöveg: **Sárközi Gábor**
Fotó: **Horváth Zoltán**



Ebből gól lesz!



Délelőtti fürdőzés



Játék a vízparton



Jólesik a finom ebéd
(Horváth Zoltán felvételei)

Napközis tábor Szolnokon

A vasutas szülőknek is nagy gondot jelent a nyári szünidő alatt a gyerekeik elhelyezése. Ezt a gondot az idén, a szolnoki KÜF szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére a megyei KISZ-bizottság közreműködésével, június 30-tól július 11-ig a Tiszaligeti MÁV-üdülőben oldották meg.

A jelentkező 25 vasutas gyermeket nyári táborban helyezték el. Az élelmezési és egyéb költségeiket a szakszervezet és a szülők közösen vállalták.

Az egész napos foglalkoztatás keretében számtalan játékos vetélkedőkre, versenyekre, a szép magyar nyelv oktatására, strandolásra és egyéb játékos foglalkozásra került sor.

A vasutas művelődési ház népművelői pedig gondoskodtak a gyermekek kulturális foglalkoztatásáról. A táborvezető és két végzős tanárjelölt felügyelete mellett a részt vevő gyerekek nagyon jól érezték magukat. A záróünnepély keretében kerültek kiosztásra a versenyek, vetélkedők oklevelei, amelyek maradandó emléket jelentettek valamennyi résztvevő számára.

Nagy József

Kulturált környezetben

Mindent a vendégekért

Látogatás két boglárlellei vasutasüdülőben

Boglárlellén, a SZOT többemeletes Postás Üdülőjének szomszédságában található a Dunakeszi Járműjavító üdülője, melynek tóparti területe ugyancsak színes látványt nyújt. A hölgyek a 86-os fürdőruhadivat valamennyi változatát magukon viselik, élvezve a nap barnító sugarait, s a férfiak perzselő tekintetét. Vannak, akik römiznek, mások a vízben fejelgetnek, megint mások beszélgetnek, vagy olvasnak.

Együtt a család

Vajda Menyhért feleségével és három gyermekével a „napozóárokban" heverészik.

— Most csak sütkérezünk — mondja az üzem hivatalsegédje —, mert a néhány napos hűvös idő lehűtötte a Balatont. Nekünk a 21 °C-os víz hideg, nem úgy a 19 éves fiamnak, aki futballista társaival órákon keresztük úszik, szörfözik.

— Hogyan telnek a napok? — kérdezem a feleségtől, aki az üzem fagépműhelyében dolgozik.

— Jókat sétáltunk, ismerkedtünk Boglárlellével. S mi tagadás igyekeztünk minél többet aludni. Otthon hajnali négykor csörög a vekker.

— Persze azért néha kimozdultunk. Körbe autóztuk már a Balatont, megnéztük Keszthelyen a Festetics-kastélyt, ellátogattunk a Velencei-tóhoz is — egészíti ki szavait a férj.

A tóparti nézelődés után kíváncsian léptem be az üdülő zárt területére, ahol a fűzfák árnyékában férfiak sakkoztak, kártyáztak. A fedett pingpongasztalnál vegyespárost játszottak, hárman az új tekepályán próbálgatták tudásukat.

Bottlikné Gajda Julianna két óvodás korú gyermekével, Erikával és Gergellyel, láthatóan élvezik a homokvár építését.

— *Élvezzük az együttlét, a közös játék örömeit* — mondja a fiatalasszony, aki egyébként belsőellenőr az üzemben. — A férjem most ment el úszni. Ő szereti a vizet, én a gyerekekkel nem megyek be, mert hideg. A gyerekek is kedvelik ezt a természetes környezetet, ahol minden adott a kellemes kikapcsolódáshoz. Egyébként az ellátásról, a kiszolgálásról csak elismerőleg lehet beszélni.

Szlovák vendégek

Vajon ugyanerről mi a véleményük a Martin-Vrutkyból érkezett vendégeknek? A 35 személyes szlovákiai járműjavítós csoport vezetője, *Kemény Oszkár* is dicsérőleg fogalmaz.

— *Dolgozóink jól érzik magukat ebben a szép környezetben. Barátaink igazi magyaros vendéglátásban részesítenek bennünket.*

Sedlacek Viliam, a Martin-Vrutky járműjavító igazgatója is nagyon hasznosnak, barátinak tartja a dunakesziekkel tizenöt éve fennálló együttműködésüket.

— Csak a legjobbakat tudom mondani erről a baráti kapcsolatról. Én tizenkét évvel ezelőtt jártam az üdülőben. Azóta szinte felismerhetlenül megszépült. Igazán megértem dolgozóinkat, hogy miért szeretnék ha nemcsak egy turnusban nyaralhatnának itt. De sajnos nekünk csak egy üdülőnk van a Fátrában, így nem tudunk több csoportot fogadni cserébe. Még a mi igényeinket sem tudjuk kielégíteni.

Az üdülő gondnokától, *Soós Frigyestől* az iránt érdeklődöm, hogy a köztudottan nem olcsó balatoni fogyasztói árak mellett hogyan tudják biztosítani az üdülők zöldség-, gyümölcsellátását, választékos étkeztetését.

— Kétségtelen, hogy nem könnyű matematikai és szervezési feladatot kell naponta megoldani — magyarázza a vezető, aki nyugdíjasként már a negyedik nyáron dolgozik az üdülőben.

— Ötven százalékkal magasabbak az itteni zöldség-, gyümölcsárak mint Budapesten. Hát igen nehéz a 46,50 Ft-ból a napi háromszori étkezést biztosítani. És alkalmanként olyan helyzetbe is kerülünk, hogy az állami vállalatok sem szállítják le időben a megrendelt nyersanyagot. Eddig mindig sikerült rugalmasan áthidalni a nehézségeket. Szerencsére *Korcsma János* személyében van egy jó beszerzőnk — ő a büfésünk —, aki az őstermelőktől sok mindent felvásárol és a büfében sem csak itallal tudja kiszolgálni vendégeinket, hanem a mosószerektől kezdve a napozókrémeken át egészen a mindennapos közszükségleti cikkekig.

A dunakesznieknél szerzett kedvező tapasztalatok után a közeli vasutasüdülőben tájékozódtam, hogy milyen körülmények között pihennek az ország szinte minden részéből ide érkezett vasutas családok. *Csere Antalnétól* az üdülő vezetőjétől azt kérdeztem, hogyan tudják biztosítani a több mint háromszáz vendég zavartalan ellátását.

— Csak erősíteni tudom azt, amit a kolléga mondott a fogyasztói árakról. Nálunk is gondot jelent ez. De mi úgy igyekszünk ezen enyhíteni, *hogy hetente kétszer autóval felutazunk a Bosnyák téri piacra bevásárolni* — tájékoztat a beszerzési lehetőségekről. — Mi annál is inkább igénybe veszszük az őstermelők kínálatát, mivel a megállapított 46,50 forintból nagyon nehéz kigazdálkodni a háromszori étkezést háromféle választékkal és a gyerekek délutáni uzsonnáját.

Alapellátás, magas színvonalon

— A tíznapos pihenést milyen szolgáltatásokkal tudják kellemesebbé, emlékezetesebbé tenni?

— *Mindenekelőtt arra törekszünk, hogy az úgynevezett alapellátást magas színvonalon oldjuk meg.* Emellett teniszpályákat bérlünk, amiért a beutaltak mindössze 40 Ft-ot fizetnek. Van saját szaunánk, ami nagyon közkedvelt, de sajnos csak nyáron tudjuk üzemeltetni, mert a radiátorok már most üzemképtelenek. Az épület belső, de a külső falain is több helyen omladozik a vakolat. Igen rossz munkát végeztek a kivitelezők. Az idén vezettük be a vízibicikli-kölcsönzést is, de sajnos már műszaki hiba miatt mind a három a parton hever, pedig negyvenezer forintért vásároltuk darabját a Hajdúszováti Mgtsz-től.

Ez csak elenyésző részét érinti szolgáltatásainknak, hiszen még nem beszéltem arról, hogy minden szobában van kisképernyős televízió, ha igénylik, a társalgóban színes tv, igen gazdag a könyvtárunk is. Naponta jelentkezünk kulturális, szórakoztató ajánlatokkal.

Takács Andreától, az üdülő kultúrfelelősétől megtudom, hogy a gyerekek számára rajzversenyt, filmvetítést, sportversenyeket szerveznek. A felnőttek is sportolhatnak, válogathatnak a boglári barangolások, a keszthelyi Festetics-kastély megtekintése, a hévizi fürdés, vagy a kaposvári Csiky Gergely színház boglári fellépésének megtekintése között. És természetesen kedvükre táncolhatnak az esti zenés, táncos rendezvényeken.

A krónikás számára jó volt ezen a meleg júliusi, vasutasnap előtti szombaton látni, megélni, hogy a hónapok, évek során nehéz, megterhelő fizikai és szellemi munkában elfáradt kétkezi munkás, a közgazdász, a vasúti tiszt milyen szép, kulturált környezetben, segítőkész emberek gondoskodása mellett pihenhet családja körében.

Vetési Imre



Este a boglárlellei kikötőben
(Kiss Attila rajza)

Új sporttelepet avattak Debrecenben

Sporttelepet avattak Debrecenben a MÁV Igazgatóság gazdasági és társadalmi vezetői. Az avatáson jelen volt *Kulcsár József* igazgató, *Volosinovszki János*, a Vasutasok Szakszervezete területi intéző bizottságának titkára, *Harangi Albert*, az MSZMP üzemi bizottságának titkára.

A felavatott létesítményhez labdarúgó- és kézilabda-, tenisz-, tollaslabda- és röplabdapálya, lelátó, valamint szociális épület tartozik. A bejárat mellett szalonnasütő helyeket is kialakítottak.

A sporttelep a körzeti üzemfőnökség anyagi támogatásával és a sportkedvelő vasutasok társadalmi munkájával épült. A tömegsportigények kielégítésére épült létesítményt a megnyitót követően kispályás labdarúgó-mérkőzésekkel avatták fel.

Vasutas Kupa lövészverseny

A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség MHSZ-klubja a vasutasnap tiszteletére az idén is megrendezte a Vasutas Kupa lövészversenyt. Az üzemfőnökség területéről 17 csapat nevezett a versenyre.

Eredmények: csapatversenyben első az I. számú Honvédelmi Klub csapata *(Komáromi József, Baradlai Károly* és *Bálint András)*. Második a vontatási főnökség Mészáros Károly szocialista brigádja *(Szabó I. Mihály, Király Zsigmond* és *Szász Gyula)*. Harmadik a vontatási villamos műhely I. számú csapata *(Földesi Mihály, Kovács László* és *Szöllősy Imre)*.

Az egyéni versenyszámokon 75-en küzdöttek a helyezésekért. Első lett *Szabó I. Mihály*, második *Szöllősy Imre*, harmadik *Komáromi József*.

A MÁV Vezérigazgatóság Honvédelmi Klubja által meghirdetett Vasutas Kupa lövészversenyen is szerepeltek a ferencvárosi üzemfőnökség versenyzői. A férfiak csapatversenyében *Rózsa Sándor, Tari József* és *Farkas László* a második helyen végeztek. Az üzemfőnökség női csapata is jól szerepelt, szintén másodikok lettek. A csapat tagjai: *Rózsa Sándorné, Sánta Ibolya*, és *Simon Jánosné*. A KISZ-esek csapata negyedik helyezést ért el. Tagjai: *Fekete József, Bodó Zoltán* és *Bognár Attila*.

Négyszer egyhetes turnusokban

Vasutas gyermektábor a farkashegyi repülőtéren

A vidám gyermekzsivaj, a faházak, hangárok körül futkározó, játszadozó kisebb-nagyobb fiúk és lányok már régóta szervesen hozzátartoznak a farkashegyi sportrepülőtér életéhez. A két „szomszédvár", a MÁV és a Csepel Művek repülőklubjainak sportolói még homokozót, különféle mászókákat is készítettek számukra. Így aztán, amíg a papa vagy a mama — esetleg mindkettő — a starton, illetve a levegőben hódol kedvenc sportjának, a gyerekek is bőven találnak lehetőséget a játékra, élmények gyűjtésére. S persze, mindig akad néhány pilótafeleség, aki a napozás, olvasgatás mellett odafigyel a hancúrozó csemetékre.



Ismerkedés a Góbéval

(A szerző felvétele)

Ismerkedés a repüléssel

Ezek után érthető, hogy a fegyelmet, az előírások szigorú betartását megkövetelő légi sportok hívei miért fogadták megértéssel és rokonszenvvel *Barcs László* klubtitkár javaslatát: a Vasutasok Szakszervezetével együttműködésben, biztosítsanak lehetőséget a vasutasok gyermekeinek repülőtéri üdültetésére. Mégpedig azzal a nem titkolt céllal, hogy a négyszer egyhetes turnusokban érkező 12-14 éves fiúkkal és lányokkal megismertessék, megkedveltessék a vitorlázórepülést, ejtőernyőzést, sárkányrepülést, hőlégballonozást.

Az elhatározást hamarosan tettek követték. Mire elérkezett a vakáció ideje, az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub tagjai mindent előkészítettek a gyerekek fogadására. *Farkas Lajosné* aranykoszorús vitorlázórepülő — „civilben" általános iskolai tanár —, aki az egy hónapos tábor vezetését magára vállalta, férjével — szintén aranykoszorús vitorlázórepülő, oktató — és klubtársaival a tábor minden órájára igyekezett érdekes, hasznos programot szervezni. A rendezvények megszervezésében pedig mindvégig számíthatott helyettese, *Almási Ferenc* ejtőernyős-oktató és hőléggömbpilóta, valamint a vitorlázórepülő és old timer szakosztály tagjainak folyamatos közreműködésére, illetve két pedagógus segítőjére. Az orvosi felügyeletet szintén sikerült saját erőből megoldaniuk. *Dr. Kautzky László*, az egyik közeli kórház belgyógyász főorvosa, a klub C vizsgás vitorlázórepülője vállalta, hogy társadalmi munkában naponta „kiugrik" a reptérre és megnézi a gyerekeket.

A gyermekek az egyhetes táborozást természetesen a repülőtér rendjének, sajátosságainak megismerésével kezdték. Körbejárták a hangárokat, műhelyeket, majd részt vettek egy repülőüzemnapon is. S ami különösen nagy élményt jelentett számukra: *nemcsak nézhették, hogyan szállnak fel és le a repülő szerkezetek, de maguk is belekóstolhattak a repülés élményébe.* Sőt, a szerencsésebbek — ez elsősorban az időjárástól függött — még hőléggömbbel is magasba emelkedhettek. A sárkányrepülők légi bemutatójának az adott „sajátos ízt", hogy *Hlács Ferenc* motoros sárkányából aprócska ejtőernyőkre rögzített cukorkás zacskókat dobált le a magasból, melyeket aztán a gyerekek egymással vetélkedve vehettek üldözőbe, keresgélhettek a közeli mezőn és a szőlősorok közt. S az így megtalált cukor íze mintha sokkal finomabb lett volna, mint amit a boltokban árulnak . . .

Érdekes programok

Természetesen a repülősprogramok mellett bőven akadt más érdekes elfoglaltság is. Akadályverseny, kispályás foci, asztalitenisz-bajnokság, rajz- és barkácsverseny, szellemi és ügyességi vetélkedő, szobarendverseny, műsoros tábortűz adott lehetőséget a képességek megcsillogtatására, a legügyesebbeknek kijáró jutalomtárgyak, oklevelek, csokoládék elnyerésére. Az Alföldről, vidéki településekről érkezett gyerekeknek különös élményt jelentett a közeli hegyekben tett nyomolvasó túra, a Petőfi Csarnok repüléstörténeti kiállításának, valamint az MHSZ budaörsi repülőterének megtekintése. De volt filmvetítés, diszkó és videojáték is. Aki pedig olvasgatni akart, az válogathatott a klub tagjai által kölcsönzött minikönyvtár kínálatából.

A tábor vezetése a turnusok végén — egy-egy turnusban mintegy negyvenen üdültek — rendszeresen kikérte a gyerekek véleményét az ott töltött napokról. Nos, a csaknem másfél száz kitöltött irkalap is a rendhagyó kezdeményezés sikerét igazolta. Legnépszerűbb programoknak bizonyultak: *a repülés, a műsoros tábortűz, a diszkó és az akadályverseny* . . . Ezek sikerében maguk a gyerekek vállaltak oroszlánrészt. Ugyanakkor sokan kifogásolták a korai takarodót, ami papíron 21 órakor kezdődött, de igazán komolyan csak egy órával később lehetett betartatni — főleg a késői sötétedés miatt.

Ketten „repetáztak"

Arra a kérdésre viszont, hogy jövőre is eljönnének-e, minden lapon azonos tartalmú választ olvashattam: *igen!*

Voltak azonban, akik még ezen a nyáron szerettek volna „repetázni". S bár minden turnusban csaknem telített volt a létszám, két kisfiúnak mégis sikerült egy hétre visszatérnie. Egyikük, *Jámbor Jancsi*, az első turnus közepén betegség miatt kényszerült idő előtt elhagyni a repülőteret, így a tábor vezetése méltányosnak tartotta, hogy gyógyulása után helyet kapjon az újabb csoportban. *Pátkai Laci* viszont az egyhetes táborozás után könyörögte visszsza magát a harmadik turnusba. Később aztán a szüleit is magával hozta a repülőtérre, hadd lássák: *milyen nagyszerű dolog itt lenni!*

Augusztusban már a MÁV-os vitorlázórepülők táboroznak az MHSZ farkashegyi repülőterén. A repülés iránt érdeklődő vasutasgyerekeket, diákokat, látogatókat természetesen továbbra is szívesen látják. Szeretnék ha minél többen ismernék meg sportágukat, csatlakoznának a repülés szerelmeseihez.

Büki Péter

Élenjáró MHSZ-klub

A közelmúltban Szabolcs-Szatmár megyében nyolc MHSZ-klubot tüntettek ki *élenjáró* címmel, s a nyolc között a mátészalkai körzeti üzemfőnökség *Latinca Sándor Honvédelmi Klubja* is ott volt.

— A klub 1985. évi munkáját értékelték elsősorban, de tudom, hogy a korábbi évek munkája is sokat számított — kezdte a beszélgetést *Szabó Menyhért* klubtitkár. Arra külön is büszkék vagyunk, hogy a megyei főtitkárhelyettes, *Gyüre Károly* alezredes adta át az oklevelet.

— Két-három évi munka elég egy ilyen cím elnyeréséhez?

— Nem, kizárt dolog — tiltakozik a titkár. — A mi klubunk 1972-ben alakult, s a mátészalkai csomóponton valamennyi szakszolgálati ágat — forgalom, kereskedelem, pályafenntartás, biztosítóberendezés és vontatás — összefogja. A létszám 135, s a lövész tömegszakosztály keretében évente 15-20 rendezvényre mozgósítunk. A lövészetet mindenki szereti. A legfontosabb, hogy segíti a szervezeti élet tartalmassá válását, erősíti a kötődést a klubon keresztül a szervezethez.

A kötődést ők maguk is igyekeznek még jobban elmélyíteni. Az elmúlt tizennégy évet a klubalbum megtekintésével nyomon lehet követni. Minden rendezvényükön ott van a klubzászló, és megalakulásuk 10. évfordulóján felvették Latinca Sándor nevét. A hagyományápolás nem formális a szalkai vasutasoknál, amit bizonyít az is, hogy a kaposvári Latinca Sándor Múzeummal felvették a kapcsolatot, s a tőlük kapott fotókat, fénymásolatokat rendszeresen láthatják a klub- és nem klubtagok.

A hagyományos MHSZ-értékek — fegyver, távcső — megtekintése után Szabó Menyhért javasolta, nézzük a készülőben lévő vasútmodell-terepasztalt is. Az ötletet az adta, hogy az MHSZ sok-sok gyereket és felnőttet örvendeztet meg a hajó- és repülőmodellek építésével. *„Mi, akik a vasúthoz kötődünk, a modellezésnek ezt a sajátos formáját választottuk".*

Maradandót alkotni nemcsak a klubra vonatkozik, hanem a városi szervezetre is. Az emlékszoba kialakításához sok segítséget nyújtottak a klub tagjai, de legtöbbet Szabó Menyhért klubtitkár.

Zsoldos Barnabás

Ismét Záhony nyerte a MÁVSZÜ vándorkupát

Az 1978 óta évente megtartott MÁVSZÜ Spartakiádot ezúttal Záhonyban rendezték. A közelmúltban tartott kétnapos rendezvényen több sportágban vetélkedtek a Budapestről, Szombathelyről, Pécsről, Debrecenből, Szegedről, Miskolcról és Szolnokról érkezett versenyzők.

Eredmények. Sakk: 1. Záhony csapata. Asztalitenisz: 1. Budapest I. Kézilabda: 1. Záhony. Teke: 1. Záhony. Labdarúgás: 1. Miskolc. Futás: 1. Budapest I. Ulti: 1. Miskolc. Sorverseny: 1. Szeged.

Az összetett verseny végeredménye: 1. Záhony, 2. Budapest I., 3. Miskolc.

A MÁVSZÜ vándorkupát ismét Záhony csapata nyerte.

Az egyéni verseny legjobbjai: Sakk: *Bartha László* (Záhony); Asztalitenisz: *Magyar Béláné* (Záhony); Kézilabda: *Kemenyecki Judit* (Záhony); Teke: *Kaibás András* (Záhony); Labdarúgás: *Dicső László* (Záhony); Futás: *Záhonyi András* (Budapest I.); Ulti: *Parti Csaba* (Miskolc).

Különdíjak. Sportszerűségi díjat kapott *Hoffer István* és *Pál György* budapesti versenyzők. A legjobb szurkoló díját *Bartos Mária* (Budapest) érdemelte ki.

HÍREK

Nyugdíjas-búcsúztató. A székesfehérvári pályafenntartási főnökség július 23-án nyugdíjas-búcsúztatót rendezett. A közelmúltban nyugdíjba vonult Apagyi Sándornét és Gömbös Józsefet búcsúztatták a kollégák. Apagyi Sándorné anyaggazdálkodóként 15 évig, Gömbös József műszaki csoportvezetőként 38 évig dolgozott a pályafenntartásnál. Csek Károly vezetőmérnök a nyugállományba vonult dolgozókat tárgyjutalomban részesítette.

Kiállítás. A vasutasnapi ünnepség keretében vasútmodell-kiállítás nyílt a kiskőrösi állomáson. A modellek mellett kiállították az állomás, illetve a fővonal régi dokumentumait is. A szervezésben különösen a Széchenyi munkabrigád tagjai jeleskedtek, de segített a helyi közúti múzeum és az üzemfőnökség is.

Kiránduló pályamunkások. A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága kirándulást szervezett a közelmúltban dolgozóinak. A pályamunkások Eger város nevezetességeivel ismerkedtek meg.

Tur-találkozó. Balassagyarmat és Aszód állomások együtt dolgozó vasutasai harmadik alkalommal szerveztek „tur-találkozót" Rárópusztán. A hangulatos találkozón kulturális és sportvetélkedőket rendeztek, a programot szabadtéri főzés színesítette. A résztvevők megállapodtak abban, hogy a következő években is találkoznak.

Unokák és nagyszülők. A miskolci Vörösmarty Művelődési Ház vasutas nyugdíjasai a nyari napközis gyermekcsoporttal közösen szervezett kirándulást a Bükk hegységben lévő Andókútra. Az ötletet — hogy az unokák és a nagyszülők együtt kirándulhattak — nagy tetszéssel fogadták az idős vasutasok.

Új MÁV—Volán pályaudvar. Elkészült a zalaegerszegi MÁV—Volán kereskedelmi teherpályaudvar, műszaki átadása július 3-án volt. A 43 millió forintos beruházás részeként több sínpárt, 25 tonna teherbírású bakdarut és 1500 négyzetméter alapterületű raktárat építettek, ahol a korábbinál lényegesen jobb körülmények között lehet dolgozni.

Lapunk július 24-i (14.) számában a 7. oldalon található Tisztavatás a Nyugati pályaudvaron című tudósítás szalagozás és az eskütétel képaláírásai sajnálatos módon felcserélődtek. Olvasóink szíves elnézését kérjük.

Halálozások

Hosszas betegség után, hatvanegy éves korában, július 29-én elhunyt Körmendy József mérnök-főtanácsos, a MÁV Vezérigazgatóság oktatási osztályvezető-helyettese. Pályafutását Tapolcán kezdte fizikai munkásként, a felszabadulás után a ferencvárosi fűtőházban került kapcsolatba a vasúti oktatással.

A MÁV Vezérigazgatóságon 1954-től dolgozott. Elévülhetetlen érdemeket szerzett a vasúti szakemberképzés tárgyi és személyi feltételeinek javításában, a vasutasnapi ünnepségek szervezésében.

Hamvait augusztus 7-én helyezték örök nyugalomba a Farkasréti temetőben.

*

Hatvanhét éves korában elhunyt Gincli Lajos, nyugalmazott főellenőr. Évtizedeken keresztül Hatvan állomáson szolgált különféle beosztásokban, munkáját számos kitüntetéssel ismerték el.

Munkatársai, barátai június 19-én kísérték utolsó útjára az új-hatvani temetőbe.

*

Köszönetnyilvánítás. Köszönetet mondunk mindazoknak, akik Babics Gábor elhunyta alkalmából részvétüket nyilvánították, utolsó útjára elkísérték és fájdalmunkat enyhíteni igyekeztek.

A gyászoló család.

LAKÁSCSERE

Elcserélném két szobás plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb, esetleg nagyobb tanácsi lakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Érdeklődni lehet a lakáscímen vagy telefonon: napközben a 154-250/502, este 18 óra után a 133-155-ön.

Elcserélném Budapest, Baross térre néző, I. emeleti, 100 négyzetméteres, kétszobás, galériás, telefonos MÁV-bérlakásomat 45 négyzetméter körüli, másfél, kétszobás tanácsi lakásra I. emeletig, telefonnal, a VI., VII. kerületben vagy budai lakótelepen. Üzenet: a 265-733 telefonon. Levélcím: Técsy, 1026 Budapest, Torockó köz 2.

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 425-109 városi és 22-80 üzemi telefonszámon. Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném Budapest VII. kerületében levő egyszobás, komfortos, tanácsi lakásomat legalább kétszobás, rákospalotai, kertes MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-71/181-es telefonszámon.

Elcserélném budapesti kétszobás komfortos, 76 négyzetméteres, MÁV-bérlakásomat plusz balatonszemesi parti 133 négyszögöles telkemet Budapesten. Budaörsön vagy Törökbálinton családi házra. Érdeklődni: Románné, Budapest, Gyáli út 15/31 sz. 1097.

Elcserélném Vecsés központjában lévő: egy másfél szobás és egy egyszobás összkomfortos tanácsi lakást (mindkettő újonnan épült) Budapesten vagy környékén háromszobás, komfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Balaton északi partján lévő is érdekel. Érdeklődni: Kövérné, 126-045 városi vagy a 42-40, 43-26-os üzemi telefonszámokon.

Elcserélném Szolnokon, az állomástól öt percre található két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 143-119-es telefonszámon (Szabó-lakás).

Elcserélném a Városligetnél levő 25 négyzetméteres szoba-konyhás, földszintes tanácsi lakásomat másfél szobásra vagy hasonló komfortosra Budapesten. Lehet MÁV-bérlakás is. Érdeklődni a 172-252 városi vagy a 15-27-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném tapolcai, kétszobás összkomfortos, telefonos, tanácsi bérlakásomat hasonló veszprémire. Érdeklődni lehet 7—15 óráig a 07-81-17/7-es telefonszámon.

Elcserélném Kőbánya-Felső pályaudvaron levő kertes, 120 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat két másfél szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Nagy József nyugdíjas. 1102 Budapest, Kőbánya-Felső pályaudvar, főnöki lakás.

Elcserélném Záhony, Alkotmány út 13. sz. alatti kertes, két és fél szobás, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén levő kétszobás, komfortos MÁV-bérlakásra Legény Endréné.

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 220-426/147 vagy a 19-57/147 telefonszámon, Szabóné.

Elcserélném budapesti, kétszobás, komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egyszobás, komfortos, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Csizmazia Józsefné, Budapest X., keresztúri őrház.

Elcserélném budapesti, másfél szobás összkomfortos, telefonos, belvároshoz közeli lakótelepen levő, tanácsi lakásomat, lehetőleg telefonos, jó állapotban lévő budapesti nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-85-ös üzemi vagy a 220-660/291 városi telefonszámon, Nagyné.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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 86—3982. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. AUGUSZTUS 28

Élenjáró műszerészek Miskolcon

Az MHSZ Béke brigád huszonkettedik kitüntetése

Az MHSZ Béke brigádot az jellemzi, hogy a 26 tagú közösség mindig rugalmasan alkalmazkodik a változó körülményekhez. Így tavaly is két pótvállalással „fejelték" meg az eredetit. Munkájukért a 36. vasutasnapon harmadszor vették át a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést. Ez volt a kollektíva huszonkettedik elismerése.

Vadászi János brigádvezető ezeket mondja:

— *A Béke brigádot 1963-ban alapítottuk, később vettük fel hozzá az MHSZ nevet.* A tagok sokoldalú szakemberek, ha fiatal kerül hozzánk segítjük, hogy ő is jó szakemberré váljon. A brigád szakmai összetételét tekintve *a főerőt a műszerészek képviselik, akik közül 11 technikusi képzettséggel is rendelkezik.* Munkaterületünk a miskolci vasútigazgatóság távbeszélő központja, de mint vezető állomáshoz, hozzánk tartozik az igazgatóság területén lévő összes távközlési vivő hálózat.

Idézet az önértékelésből:

„Vállalásainkban messzemenően figyelembe vettük a jelenlegi gazdasági helyzetet. Arra törekedtünk, hogy az anyagtakarékossági szempontok érvényesüljenek. A vivős berendezések felújítását, telepítését új anyagok beszerzése nélkül . . . végezzük el."

Kezdjük azzal, hogy az igazgatósági telefonközpont 33 éves, elérte a „nyugdíjazási" kort. A brigádnak évről évre több időt kell fordítania a karbantartásra. Honnan szerzik az anyagot az elfáradt, elkopott alkatrészek cseréjéhez? Évente több száz óra társadalmi munkával teszik rendbe a különböző iskolák, mozgalmi szervek telefonközpontjait. A műszerészek a felszámolásra kerülő telefonközpontokból igyekszenek beszerezni a nekik szükséges alkatrészeket.

Ez a brigád végzi az igazgatóság területén az összes távbeszélő központ évi felülvizsgálatát, s egyben „feltérképezi" hol, s hogyan lehet korszerűsíteni. Így például pótvállalásuk szerint *Miskolc—Berente,* illetve *Bánréve* között, a régi helyett — szintén másutt felszabaduló — korszerűbb vivős berendezést telepítettek.

Miskolc—Leninváros között áttételes volt a telefonkapcsolat. A közösség tagjai 12 csatornás közvetlen vivős berendezést helyeztek üzembe, biztosítva a hozzá szükséges fogadó áramköröket is. Ugyanezt tették *Miskolc—Vámosgyörk* között, méghozzá úgy, hogy kiépítették a KÖFE-berendezéshez szükséges kapcsolati rendszert. Pótvállalásuk szerint igen aktívan bekapcsolódtak az új típusú diszpécserrendszerhez szükséges alállomások és vonalak kiépítésébe.

A távgépíró berendezések mind fontosabb szerepet töltenek be. A műszerészek — mintegy félezer órai munkával — *az igazgatóság 30 vonalas távgépíróközpontját 70 vonalasra bővítették ki.* E rendszerbe bekapcsolták többek között Ózdot, Kazinbarcikát, Leninvárost. Ez — a kocsitartózkodási idő csökkentése érdekében — lehetővé teszi a táblázatos elemzések készítését. Mintegy 200 órai munkát fordítottak a KÖFE-panorámatábla működéséhez szükséges kábelezésre, az áramellátás biztosítására.

A többlet szakmai munka megközelíti az 1200 órát. Az iskoláknak, tömegszervezeteknek — közte az MHSZ-nek — végzett társadalmi munka pedig megközelíti a 700 órát.

Az önértékelés szerint a brigádnak mind a 26 tagja jól végezte munkáját, s az egyéni teljesítményekben a különböző szakterületeken 17 ember nevét jegyezték fel. Nyolcan jeles közéleti funkciót töltenek be. *Szilvási Dénes,* az alapszervezet párttitkára, *Vadászi János,* a Hazafias Népfront körzeti bizottságának titkára, *Tóth József,* e bizottság tagja.

Csorba Barnabás



Egy hónappal a határidő előtt, augusztus 16-án új állomásépületet adtak át Fonyódon (Zelman Ferenc felvétele)

A BENCZÚR UTCÁBAN

Harmincöt éves gyermekintézmény

Nemrég korszerűsítették a budapesti igazgatóság üzemeltetésében levő Benczúr utcai bölcsődét és óvodát. Az egykori grófi magánvilla a felszabadulás utáni államosítások után került köztulajdonba. Első kis lakói 1951-ben költöztek az épület földszintjén levő helyiségekbe. Az épület ugyanis akkor még romos állapotban volt, középső része sokáig magán viselte a háborús nyomokat. A helyreállítási és korszerűsítési munkák nyomán 200 óvodai és 100 bölcsődei hellyel hivatalosan 1953-ban indult meg az élet a gyermekintézményben.

Húsz évvel ezelőtt a két gyermekintézmény különvált, a bölcsőde élére *Aszriev Istvánné* került, 1973-ban pedig *Ságvári Mihályné* bízták meg az óvoda vezetésével. Üzemeltetését 1974-től a munkaügyi és szociális ellátási osztály vette át.

Időközben a folyamatos fenntartási munkák mellett elvégezték az épület külső tatarozását, majd hozzákezdtek a kerítés felújításához. Az elavult világítási rendszert, illetve a világítótesteket 1981-ben cserélték ki korszerűbbre. Két évvel később az épület teljes elektromos hálózatát újították fel, és kicserélték a padlóburkolatokat is. A gyermekintézmény szociális helyiségeinek korszerűsítése tavaly kezdődött egy soron kívüli munkavédelmi szemle eredményeként. Az igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának kezdeményezésére a MÁV Vezérigazgatósága az itt megállapított feladatok végrehajtását támogatta, a szükséges pénzt biztosította.

Az összesen mintegy ötmillió forint értékű korszerűsítési munkálatok elvégzésével a MÁV budapesti épületfenntartó főnökséget bízták meg. Az építők a megbízásnak minden tekintetben eleget tettek, a vezetők biztosították a gyermekintézmény biztonságos és zavartalan működését.

A felújítás jó példája az üzemeltetők és a fenntartók együttműködésének. A 35. éve működő bölcsődében és óvodában jól érzik magukat a gyerekek.

Buskó András

Bakonyszentlászlón

Növekedett a forgalom

A korábbi években megszokott, negyven-ötvenezer tonnányi áruhoz képest, alaposan megugrott *Bakonyszentlászló* áruforgalma, amióta a közelben megnyitották a mélyművelésű, valamint a külszíni fejtéssel üzemelő bauxitbányákat. A nagyobb volumenű berakások 1985 elején kezdődtek, a hideg tél miatt némi csúszással, az év végéig azonban így is 231 ezer tonna alumíniumérc került vagonokba.

A bányák termelése a beruházási értékek növekedésével párhuzamosan emelkedik, *az év első félévében az elszállított bauxit 9776 kocsiba rakva, kevés híján elérte a 220 ezer tonnát.* Ez a 198 ezer tonnás tervhez képest 110,93 százalékos teljesítményt jelent. Napi forgalomban mintegy ezer tonna indul Almásfűzitőre, ezer tonna csehszlovákiai, öt-hatszáz tonna körüli mennyiség lengyel importként hagyja el az országot.

Ezek korántsem csúcsértékek, a vasút ennél jóval többet is képes lesz elfuvarozni, ha a bányák teljes kapacitással termelnek majd. A forgalom zavartalan lebonyolítását szolgálja *a külön épített bauxitrakodó pályaudvar,* amelyet vonatindításra és vonatfogadásra alkalmas jelző- és biztosítóberendezéssel szereltek fel. Bakonyszentlászló állomási vágányait folyamatosan felújítják, alkalmassá téve a nagyobb tengelyterhelésre. Gondot jelenleg a létszámhiány okoz. A bauxitrakodóra négy vonatmenesztő térfelvigyázó kellene . . .

Befejezett beruházások

Elkészült a 20-as számú vasúti fővonal Kerta és Boba közötti 6 kilométeres szakaszának teljes átépítése. A 40 millió forintba került beruházással Szombathely és Veszprém között — a Boba és Celldömölk közötti rész kivételével — a jövőben 120 kilométeres sebességgel roboghatnak a személy- és áruszállító vonatok.

Közvetlenül a vasutasnap után megkezdődött a Boba és Celldömölk közötti szakasz átépítése. *Jó hír az utasoknak, hogy az építkezés nem zavarja a forgalmat, ugyanis az átépítés alatt egy ideiglenesen felépített pályán közlekednek a vonatok.* Az új pálya átépítését december végéig kell befejezni.

Júliusban befejeződtek a szombathelyi egészségügyi központ bővítési munkálatai. A gyógyítást szolgáló létesítményhez még négy szintet építenek, szintenként 400-400 négyzetméteres nagyságban. Modern éttermet, öltözőket és könyvtárat is kapnak az épületben dolgozó egészségügyi alkalmazottak.

Ugyancsak a vasutasnapra fejezte be a szombathelyi igazgatóság a balatonkenesei oktatási központ és gyermeküdülő felújítását. A tavalyi földrengés károsainak helyreállítása 1,7 millió forintba került.

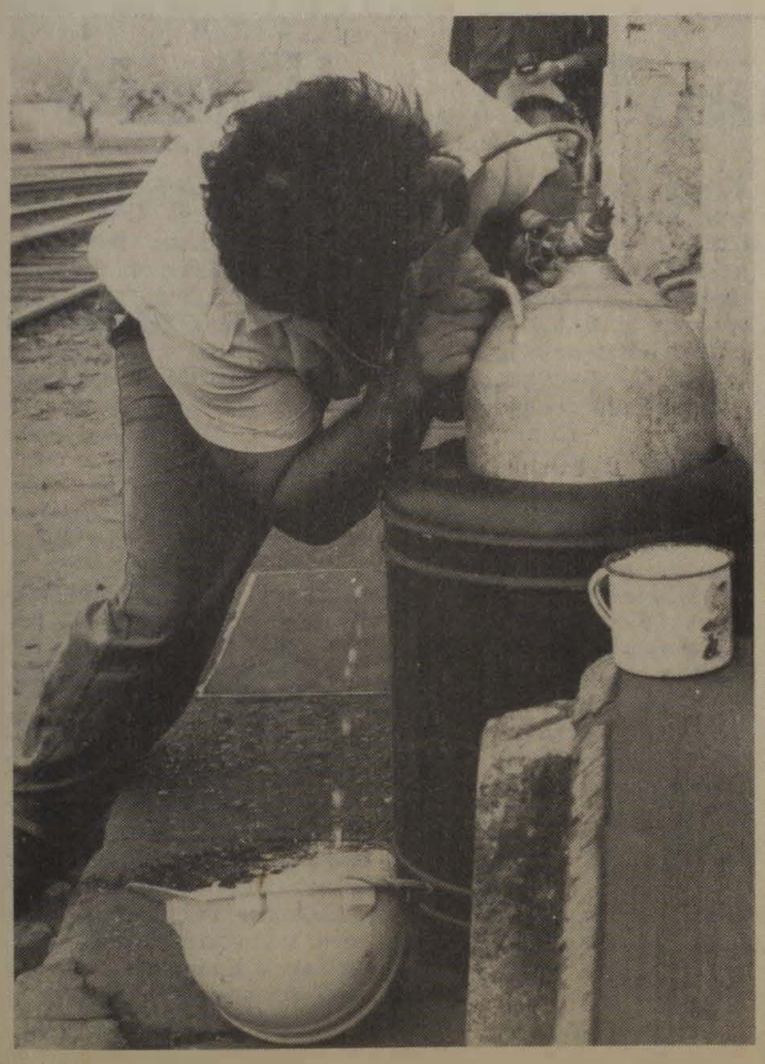
Segítettek a vasutasok

A szolnoki MÁV Kórház részére ultrahangos vizsgálókészülék vásárlását kezdeményezte a szolnoki körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága. Felhívásuk eljutott a szegedi, a debreceni és a záhonyi üzemigazgatóság vasutasaihoz, amelynek nyomán máris megszületett az első kedvező eredmény.

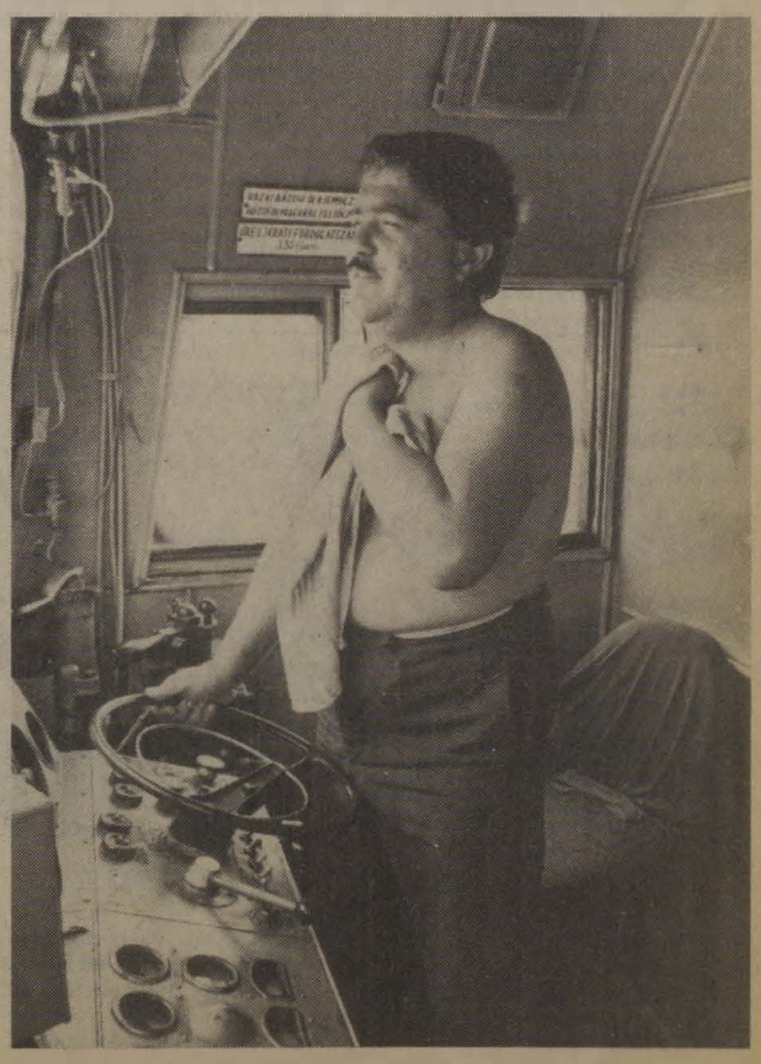
A záhonyi gépesített rakodási főnökség dolgozói júniusi fizetésükből összesen 96 400 forintot utaltak át az 1,7 millió forintba kerülő, NSZK—japán gyártmányú vizsgálókészülék megvásárlására.

A készüléket a sebészet, a belgyógyászat, az urológia, a nőgyógyászat stb. területén lehet majd használni; alkalmazásával a vizsgálatok ideje lényegesen csökken.

Kánikulában







Az idei augusztusi kánikula a vasutasokat sem kímélte. A forgalomnak azonban menni kellett, még akkor is, ha a „Szergej" vezetőfülkéjében 47 fokot mutatott a hőmérő. Királyházy László mozdonyvezető is szenvedett a melegtől. A sínek között sem volt könnyű a munka. A vasbeton aljak javítását azonban a nagy hőség miatt sem lehetett elhalasztani. A hideg szódavíz felfrissítette a váltókezelőket is.

(Horváth Zoltán felvételei)

Szakszervezetek a békéért

A Szakszervezeti Világszövetség kéthetenként megjelenő tájékoztatója nemrég hírt adott arról, hogy a dublini Nemzetközi Szakszervezeti Béke- és Leszerelési Bizottság felhívására, június 14-én, Genfben nemzetközi szakszervezeti tanácskozás zajlott le: *„Béke, fejlődés, valamint a leszerelés társadalmi és gazdasági aspektusai"* címmel. A tanácskozáson 41 ország 78 szakszervezeti vezetője vett részt.

A vitát, amelyet a dániai *Jorgen Madsen,* a bizottság alelnöke nyitott meg, gyümölcsöző párbeszéd követte. A résztvevők azon meggyőződésüknek adtak hangot, hogy napjainkban a nukleáris fegyverkezési verseny szélesedése jelenti a legnagyobb veszélyt a világ békéjére, mert azzal a kockázattal jár, hogy kikerül minden ellenőrzés alól és kimondhatatlan szenvedéssel sújtja földünk lakóit.

A csendes halál eljövetele ellen

Új lendületet kell adni a harcnak, hogy elkerüljük az egész emberséget fenyegető nukleáris megsemmisülést, húzta alá a tanácskozás, jelezve, hogy a nukleáris kísérletekre vonatkozó nemzetközi moratórium biztató lépés lenne ebben az irányban. Számos előadó véleménye szerint egy ilyen moratórium jelentősen hozzájárulna valamennyi nukleáris, vegyi és tömegpusztító fegyverkészlet felszámolására vonatkozó javaslat konkretizálásához a kétezredik évig. E kérdés kapcsán az ülésen részt vevő szakszervezetek képviselői nem leplezték csalódásukat a legutóbbi nevadai nukleáris kísérletek miatt.

Most, hogy az úgynevezett bináris fegyverek gyártása gyakorlatilag szabad utat kapott az Egyesült Államokban, sőt esetleges tárolásuk Nyugat-Európában, *ugyancsak fokozni kell az akciókat a „csendes halál" eljövetele ellen.* Az NDK és Csehszlovákia közös javaslata egy vegyifegyvermentes európai övezet létesítésére kedvező fogadtatásra és széles körű támogatásra talált a tanácskozáson, melynek vitája igazolta, hogy a szakszervezetek mindinkább tudatában vannak, mit jelentenek a csillagháborús tervek. Rámutattak arra, hogy az űr birtoklásáért folyó fegyverkezési hajsza nem hozza meg a világ népeinek a biztonságot, ellenkezőleg; csak tovább fokozza a fegyverkezési versenyt, növelve a bizonytalanságot és egy nukleáris világégés veszélyét.

A hagyományos fegyverkezési verseny is nyugtalanító problémaként került szóba, amelynek terhei súlyosan érintik a világ minden dolgozóját, különösen a fejlődő országokat. *1984-ben ezek az országok 117 milliárd dollárt fordítottak fegyverekre „biztonságukért".* A fejlődő országok jelenleg a világ fegyverimportjának a 75 százalékát veszik át. Ez gazdaságuk kiegyensúlyozatlan fejlődéséhez vezet, csökkenti gazdasági növekedésük mértékét, meggyorsítja nemzeti erőforrásaik kimerülését.

A hozzászólók többsége kifejtette, hogy a katonai kiadások okozzák az összes külföldi adósság negyedét, amely valóságos csapássá vált a fejlődő országok számára, mivel elérte az 1000 milliárdos csillagászati összeget. Sok hozzászóló kiemelte, hogy a nemzetközi gazdasági kapcsolatok átalakításáért és egy új gazdasági világrend létrehozásáért folyó harc sikere nagyban függ attól, *hogy napjainkban a szakszervezetek le tudják-e küzdeni az egymást elválasztó akadályokat és egyesíteni tudják-e erejüket.* A szakszervezeti mozgalomnak egyöntetűen követelnie kell a fejlődő országok külföldi adósságai visszafizetésének felfüggesztését és az aránytalanul nagy kamatok eltörlését.

Célszerű lenne, ha a kormányok magukévá tennék az ENSZ azon javaslatát, hogy 10 százalékkal csökkentsék katonai kiadásaikat és az így nyert anyagi eszközökből elégítsék ki a fejlődő országok gazdasági és társadalmi szükségleteit.

Háborúellenes mozgalmak

Korunk tragikus valósága — húzták alá a küldöttek —, *hogy a világon 2 millió dollárt költenek percenként fegyverekre.* A militarizmus a gazdasági és társadalmi növekedés elsőszámú ellenségévé vált. Olyan ellenséggé, amely egész népeket igáz le, korlátozza a polgári és demokratikus szabadságjogokat, fékezi egyes területek fejlődését és a munkahelyek, valamint az életszínvonal csökkenéséhez vezet.

A tanácskozás résztvevői elégedetten állapították meg, *hogy a militarizmus az egész világon egyre inkább szemben találja magát a háborúellenes mozgalmakkal,* amelyeknek kibontakozó hatása világszerte sohasem volt olyan erős, mint most. Ezeknek a mozgalmaknak talán legjellemzőbb vonása a szakszervezetek növekvő részvétele.

Napjainkban a szakszervezetek valódi harci erővé váltak, amelyek nemcsak támogatni képesek a tömegek háborúellenes mozgalmát, hanem élére is tudnak állni.

A résztvevők hangsúlyozták, hogy a szakszervezetek és valamennyi békeszerető, haladó és demokratikus erő első számú feladata: *a nukleáris katasztrófa fenyegető rémének elhárítása.*

Az összes jelentős nemzetközi szakszervezeti szervezet: a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége, a Munka Világszövetsége, a Szakszervezeti Világszövetség, továbbá az Európai Szakszervezeti Szövetség felismeri napjainkban ennek a harcnak döntő fontosságát. *Ám a szakszervezeti egység megteremtése a háborúellenes harcban, éppen úgy, mint más területen, szintén elsőrendű cél marad.* E tekintetben a Munka Világszövetségének a javaslatát, valamennyi nemzetközi és regionális szakszervezeti szervezet találkozójának összehívására 1986-ban, új tendencia jeleként értékelték.

A szakszervezetek fontos szerepet töltenek be a dolgozóknak a leszerelés és a békés termelésre való átállás érdekében történő mozgósításában. Ezek a kérdések a szakszervezetek figyelmének a középpontjába kerültek, amelyet számos témakutatás, tanulmány és határozat bizonyít. Ezen a téren a résztvevők nagyra értékelték a dublini bizottság közreműködését.

Közös akciók a leszerelésért

A tanácskozás megállapította: rendkívül bátorító, hogy a különböző orientációjú és hovatartozású szakszervezetek által előterjesztett követelések többsége a háborúellenes mozgalom keretében, számos vonásában azonos. Ezért a következő témákban szükségesnek tartja a közös akciók keresését:

— *a nukleáris fegyverkísérletek teljes beszüntetése; a fegyverkezési verseny megállítása és valamennyi nukleáris fegyver végleges felszámolása földünkön;*

— *a csillagok háborújának megelőzése; a vegyi, a bakteriológiai és tömegpusztító fegyverek kifejlesztésének, előállításának, terjesztésének és felhalmozásának megakadályozása;*

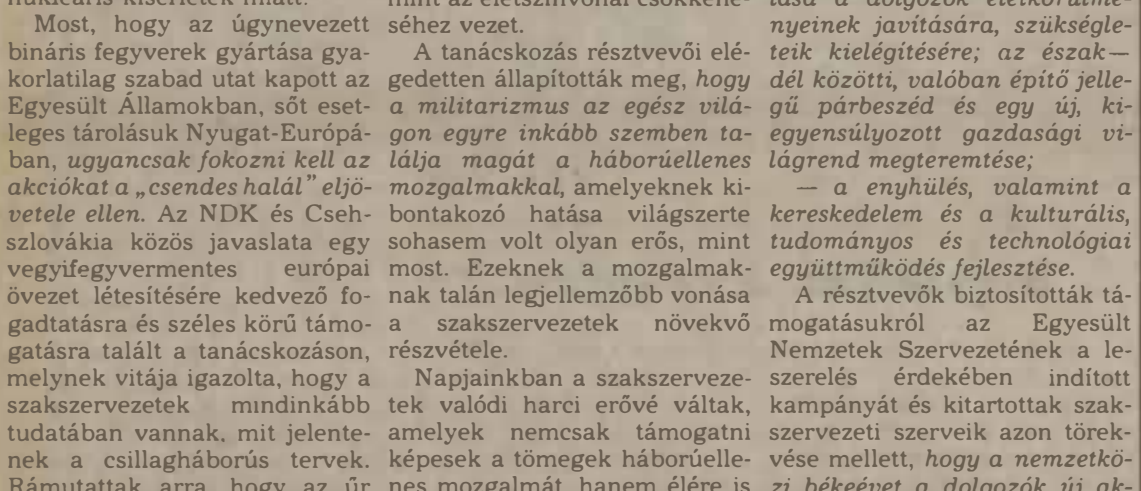
— *általános és teljes leszerelés; a hadiipar átállítása a békés termelésre, és az így felszabadult erőforrások felhasználása a dolgozók életkörülményeinek javítására, szükségleteik kielégítésére; az észak—dél közötti, valóban építő jellegű párbeszéd és egy új, kiegyensúlyozott gazdasági világrend megteremtése;*

— *a enyhülés, valamint a kereskedelem és a kulturális, tudományos és technológiai együttműködés fejlesztése.*

A résztvevők biztosították támogatásukról az Egyesült Nemzetek Szervezetének a leszerelés érdekében indított kampányát és kitartottak szakszervezeti szerveik azon törekvése mellett, *hogy a nemzetközi békeévet a dolgozók új akciói jellemezzék a békéért, az enyhülésért és a leszerelésért.* Számos országban ezek a háborúellenes akciók szeptember 1-jén, a békéért meghirdetett Nemzetközi Szakszervezeti Akciónapon és október végén, az Egyesült Nemzetek Leszerelési Hetében zajlanak le.

A Koppenhágában 1986. október 15—19-e között sorra kerülő béke-világkongresszust a küldöttek a nemzetközi békeév legjelentősebb háborúellenes eseményeként jellemezték, és megelégedéssel vették tudomásul, hogy a kongresszus keretében nemzetközi szakszervezeti találkozóra is sor kerül.

Baranyai Zoltán



SZORGOS KERTÉSZEK

Nagy hozzáértéssel és szorgalommal gondoskodnak a szegedi vasútigazgatóság kertészeti dolgozói, hogy a gondjaikra bízott több mint száz szolgálati helyen virágosítással szolgálják a kulturált utazást. Kertészetükben nemcsak a vágott virágok és a cserepesek nevelésével törődnek, hanem a jövő évi magtermesztésről is gondoskodnak.

Hámán Kató halálának 50. évfordulójára



1936. augusztus 31-én, a budapesti új Szent János kórházban elhunyt *Hámán Kató,* a forradalmi munkásmozgalom kiemelkedő harcosa.

1884. december 2-án Kompolton született. Édesapja 1893-ban lámpakezelőként lépett a MÁV szolgálatába a hatvani vasútállomáson. 1908 és 1918 között *Hámán Kató* is ugyanott volt pénztárkezelőnő. Érett fejjel élte át az 1904-es vasútassztrájkot. A mentszázadokat és sebesülteket szállító vonatok közel vitték hozzá az első világháború borzalmait. *Az emberek iránti szeretete és békevágya vitte a munkásmozgalomba.* 1918 nyarától a Nyugati pályaudvar pénztárában dolgozott. Az elsők között csatlakozott a Kommunisták Magyarországi Pártjához. Részt vett a legálissá váló vasutas-szakszervezet, a Magyarországi Vasutasok Szövetségének megszervezésében és bekerült egyik szakosztályának vezetőségébe. A Tanácsköztársaság idején a IX. kerületi munkás- és katonatanácsba választották. A vasutas-szakszervezet tanácskozásán felszólalt a kezelőnők sérelmes besorolása ellen és képviselte érdekeiket a Tanácsköztársaság alatt is.

Mint a munkáshatalom meggyőződéses hívét, a MÁV fegyelmi bírósága 1920 végén nyugdíj és végkielégítés nélküli elbocsátással büntette. Különösen súlyosan esett latba, hogy a vizsgálat során is kommunistának vallotta magát: „. . . . a nevelésem hozta magával, hogy hajlottam a szocialista, illetve a kommunista tanok felé. Szüleim altruista elvekre neveltek . . . módomban állott a szegénységet és a nyomort látni, s így érlelődött meg bennem lassanként az a meggyőződés, hogy a kommunista elvek a legszebbek, és csak azok boldogíthatják igazán az embereket."

A vasúttól történt elbocsátása után vegyipari munkás lett. Hamarosan a vegyészeti szakszervezet és a nőmunkásmozgalom egyik vezetője. 1925-ben beválasztották az illegális kommunista párt és a legális forradalmi munkáspárt, a Magyarországi Szocialista Munkáspárt központi vezetőségébe, s megbízták a Nemzetközi Vörös Segély magyarországi tagozatának megszervezésével. *Bécsből, a KMP I. kongresszusáról hazatérve a kommunista párt több vezetőjével együtt letartóztatták. Huszonnyolc hónapi börtönre ítélték.* Az ellenforradalom győzelme óta ez volt a harmadik letartóztatása, s a második börtönbüntetése. Szabadulása után folytatta forradalmi tevékenységét, s ezért újra és újra letartóztatták.

1930. december 19-én a következő kérvényt intézte a MÁV Igazgatósághoz: „Mint pénztárkezelőnő 10 és 3/4 éven keresztül 1908. november 8.—1919 augusztus 1-jéig állottam az államvasutak szolgálatában, legutóbb a budapesti Nyugati pályaudvaron. Minthogy a Szolgálati Rendtartás szerint az alkalmazott szabadon gyakorolhatja politikai jogait, engem csakis politikai meggyőződésem miatt mozdítottak el: tehát elmozdításom nem volt jogos, nem volt igazságos. Ennélfogva kérem, hogy a proletárdiktatúrából kifolyólag elmozdított több államvasúti alkalmazott fegyelmi ügyének revízió alá vételével kapcsolatban az én ügyemben is a revíziót elrendelni, és annak lefolytatása után szolgálatomba visszahelyezni, esetleg nyugdíjaznı szíveskedjék."

Kívánsága nem teljesülhetett. A Tanácsköztársaság alatt tanúsított magatartásuk miatt fegyelmi úton elbocsátott MÁV-alkalmazottak kegyelmi kérelmeinek megvizsgálására kijelölt bizottság elutasította a kérelmet.

1936. nyarán már gyógyíthatatlan betegséggel került ki a börtönből. Június 20-án kórházba szállították. Fizikumát felőrölte a sok nélkülözés és szenvedés, de szelleme friss, a munkásmozgalom győzelmébe vetett hite töretlen maradt. *Az utolsó hetekben is feszült érdeklődéssel kísérte a spanyol polgárháború hírei, csodálta a köztársaság védelmében fegyvert fogó madridi nők helytállását.*

Temetése fontos állomása lett a legális szociáldemokrata párt és az illegális kommunista párt egymáshoz közeledésének, a totális fasizmusra törekvő erők elleni küzdelemben.

Az 1936. szeptember 4-i rendőrségi jelentés így számolt be erről: „Budapesten, az új Szent János kórházban elhunyt Hámán Kató kommunista funkcionáriust a főváros szegény alapon az egyik budai temetőben akarta eltemettetni. A KMP és a szociáldemokrata párt együttes közbelépése azonban a szociáldemokrata párt költségén Hámán Katót folyó hó 3-án a rákoskeresztúri temetőben temették el. A temetésen Kéthly Anna, Pajor Rudolf szociáldemokrata funkcionáriusok (és parlamenti képviselők — G. B.) és számos kommunista vezető személy jelent meg, akik Hámán Kató sírján kívül, együtt és közösen Sallai és Fürst kivégzett kommunista sírját is megkoszorúzták, ami a szociáldemokrata párt és a KMP közötti hallgatólagos egységfront egyik megnyilatkozásának tekinthető."

Hámán Kató jellemszilárdsága, fogékonysága környezetének gondjai, bajai iránt, az emberek iránti szeretete, a jó ügy cselekvő előmozdítása, s az emberhez méltó jövőért folytatott harcának példája jelenünknek is erőforrása.

Gadanecz Béla

Utastájékoztató

A Jugoszláv Vasutak menetrendje az idén közöl először eszperantó nyelvű tájékoztatást. A két és fél oldal terjedelmű, jelmagyarázattal ellátott szöveg felöleli a legfontosabb személyszállítási feltételeket és díjszabási adatokat, valamint az egyes kedvezményeket. Így Európában már a bolgár, a csehszlovák, a dán, a jugoszláv, a lengyel, a magyar (1960 óta), a norvég és az olasz menetrendek adnak eszperantó nyelven is felvilágosítást az utazóközönségnek, segítve ezzel a turisták könnyebb eligazodását.

Nyár, napfény, pihenés

Még tart az üdülési szezon. A Szovjetunióban is ilyenkor még sokan vannak szabadságon. Az országban új szanatóriumok, üdülők nyíltak a Fekete-tenger partvidékén, az Észak-Kaukázusban, a Balti-tenger mellett, valamint Közép-Ázsiában, Szibériában és a Távol-Keleten. A 14 ezer szakszervezeti gyógyüdülő egyszerre több mint kétmillió vendéget fogadhat. Ezenkívül számos üzemi üdülő, turistaház, ifjúsági sporttábor várja a pihenni vágyókat.

Az utóbbi években egyre népszerűbbek a családi üdülők, ahol gyermekeikkel együtt tölthetik szabadságukat a szülők. Ezek az ország különböző vidékein találhatók, így Örményországban, a közép-ázsiai köztársaságokban, Belorussziában, a Krímben és a Távol-Keleten, festői természeti környezetben. *Vlagyivosztok mellett, az Amuri-öböl partján húzódó üdülőövezetet méltán nevezik a Tengermellék gyöngyszemének.* Itt, a parlamenti fenyvesben épült fel a híres Neptun családi üdülő, amely egy turnusban négyszáz pihenő családtagnak ad otthont. Kellemes strand, csónakázási lehetőség, játékos vetélkedők, kirándulások, horgászverseny és sok más vidám rendezvény teszi még kellemesebbé az itt töltött napokat.

Évente mintegy 8 millióan érkeznek a Krím-félszigetre, hogy benépesítsék a kékvízű öblök felett magasodó üdülőépületeket. *Az egykori palotákban korszerűen berendezett szanatóriumok és gyógyüdülők működnek.* A pálmák, platánok övezte Jaltai tengerparton sorra épülnek az új üdülők, amelyek egész évben várják a vendégeket. Az utóbbi évtizedben e vidék fejlesztésére csaknem 600 millió rubelt fordítottak. Új gyógyintézetek, lakások, szolgáltató és kulturális létesítmények épültek. Jaltában ma 160 szanatórium és üdülő működik, amelyekben egyszerre 40 ezer ember pihenhet.

Szocsi, a Fekete-tenger egyik legnépszerűbb üdülőhelye 145 kilométer hosszúságban húzódik a partvidéken. Évente több mint 100 országából mintegy 200 ezer vendég érkezik ide. A város legnevezetesebb látnivalója a Dendrárium. Tizenhat hektárnyi területén több mint másfél ezer fa- és cserjefélét gyűjtöttek össze a világ minden tájáról. Szép kirándulást tehetnek innen a vendégek a festői Rica-tóhoz. Nem messze innen a tenger és a hegyek közt húzódik a népszerű fürdőhely. Gagra, amely a Szovjetunió európai részének melegcsúcstartója. Évi középhőmérséklete 15 °C. *Vonzerejét a november közepéig tartó fürdőidényének köszönheti.*

A kaukázusi partvidék népszerű üdülővárosai, Picunda és Szuhumi is sokezer vendéget várnak a nyári szezonban.

A tanítás befejeztével a Szovjetunióban is megnyitják kapuikat az úttörőtáborok. A 60 ezer táborban évente 30 millió szovjet iskolás élvezheti a nyár örömeit: a tengert, a vidám programokat, a kirándulásokat és a sok-sok napsütést.

(APN)

„Majd a Pali elintézi"

A siklósi főbizalmi

Szabó Pál első munkahelye a vasút volt. A szakvizsgák megszerzése után vonatlevelező, majd jegyvizsgáló, később vonatvezető lett. Hamarosan megválasztották szb-tagnak. 1973-tól a pécsi körzeti üzemfőnökség megalakulásáig a siklósi terület szb-titkára, jelenleg főbizalmi. Vidéken él, bejáró.

Széles mosollyal üdvözöl:

— Miért keres?

— Szakszervezeti munkájáról szeretnék beszélgetni.

— Az nehéz lesz — vág a szavamba —, mert olyan nincs. Csak munka van. Lassan már ember sincs. Nekem minden vágyam az volt, hogy vasutas lehessek. *Valamikor a siklósi utazók létszáma 50 volt, ma 23-an vagyunk.* Újak nem jönnek. 270—280 órát dolgozunk havonta, sőt júliusban megvolt a 300 is. A mi munkánkat nem lehet automatizálni.

— Úgy hallottam, hogy szeret mások gondjaival-bajaival foglalkozni.

— A kollégák viccesen azt szokták mondani, hogy *„majd a Pali szóvá teszi, majd a Pali elintézi!"* A szolgálati utat mindig betartottam, az első fórum mindig a főnök volt. Igaz, sok időt nem hagytam a tűnődésre, megmondtam a beadvány benyújtásakor, ha nem jutunk közös nevezőre, megyek a szakszervezethez. Mint utazó, sok helyen jártam, sok ember véleményét meghallgattam. Magas növésű vagyok, hamar megtaláltak a vonat mellett, akár panasza volt valakinek, akár a választ sürgette.

Előfordult, hogy állomásfőnökkel kerültem szembe bérügyben, s a felsőbbség — közbenjárásomra —, a dolgozók kérésének adott helyt. Egyszer még a helyi függelék szolgálatra jelentkezési idejét is megváltoztattuk, mert több kismama nem tudta gyermeke elhelyezését arra az időre megoldani. Én igyekszem megmagyarázni az embereknek, hogy meddig ér a szakszolgálat hatásköre és mit tehet értük a szakszervezet.

— Jó szemük volt a kollégáknak, amikor a bizalomosztáskor magára szavaztak.

— *A szakszervezet különösen jó terület a tanulásra. Ha valaki tenni akar, itt nyílik rá lehetőség. Csak akkor bíráltam, ha a gyakorlatban is tudtam, hogyan kell, hogyan lehet valamit jobban megcsinálni.*

Szabó Pál eddigi munkásságát többször is elismerték. Kétszer kapott Kiváló Dolgozó kitüntetést. Testületi tagja volt a területi bizottságnak Pécsett. és az utazó személyzet rétegbizottságának Budapesten. Birtokosa a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés ezüst, majd arany fokozatának. 1985-ben pedig a Munka Érdemrend ezüst fokozatát vehette át.

— Nem sajnálja az szb-titkári funkciót?

— Főbizalmiként funkcionálok az üzemfőnökség megalakulásától. A kapcsolat a tagsággal ugyanolyan szoros, mint korábban volt. *Bíznak bennem, s ez hihetetlenül nagy erőt ad.* A nyugdíjasok — két év múlva korkedvezménnyel már én is közéjük tartozom — szintén felkeresnek ügyes-bajos ügyeikkel. Nyugdíjaztatásom után is vállalok valamilyen társadalmi munkát, mert azt elképzelni sem tudom, hogy nyugton maradjak. Bennem van a lendület, én nem is tudtam volna íróasztal mellett dolgozni. Az éjszakázás sohasem fárasztott, bár a családom nem örült túlságosan ennek a nyüzsgő életformának. Ez már foglalkozási ártalom, nem tudok teljesen kikapcsolni.

— Hogyan tovább?

— Nézzen rám! 125 kilogramm vagyok. Ebben a melegben ha itt-ott el is fáradok, még jó erőben érzem magam. A segítőszándék a véremmé vált. Ha azt hallom, „majd a Pali bácsi", ismét indulok, intézem mások ügyeit.

Klencz Tiborné

Sohasem tétlenkedett

Nyugdíjasként a közéletben

Találkoztam egy boldog vasutassal. *Horváth János*, a terézvárosi pályafenntartási főnökség I-es számú főpályamesteri szakaszának egykori főpályamestere mosolygós, agilis ember. Negyvenkét évet töltött a vasút szolgálatában. A két évvel ezelőtti nyugdíjazása óta azonban szinte többet megfordul a pályafenntartási főnökségen, mint aktív korában.



— 1949-ben lettem pályamester — mondja. — 1951-től 1963-ig a tatabányai pályamesteri szakaszt vezettem, utána helyeztek át a terézvárosi pft-re. Húsz évig dolgoztam itt felépítményi főpályamesterként. Nyugdíjazásom után a szolgálati vezetők arra kértek, hogy ha tudok és kedvem van, segítsek a munkában. *Örömmel tettem eleget kérésüknek, mert szeretem a vasutat.*

Horváth János nyugdíjas éveiben a felépítményi pályamesteri tanfolyamhallgatók gyakorlati munkáját irányította és részt vett a szocialista brigádok vetélkedőinek a szervezésében is. Az ő nevéhez fűződik a terézvárosi pft főnökség dolgozóinak életét bemutató állandó kiállítás létrehozása is.

— Már több éve foglalkoztatott a gondolat, hogy az utókor számára meg kellene őrizni a pályamunkások életének tárgyi emlékeit, a régi dokumentumokat — folytatja. — Ez a vágyam a nyugdíjazás után valósult meg. A társadalmi szervezetek közreműködésével felhívást tettünk közzé, hogy akiknek birtokában a régmúltat idéző eszközök, képek dokumentumok vannak, azokat kiállítás céljából hozzák be a főnökségre. Így gyűlt össze a nyersanyag, amelyet aztán rendszereztünk, majd egy teremben kiállítottunk. A fiatalok, akik megtekintik a tablókat, a tárgyakat, sokat megtudhatnak a pályamunkások életéről, mindennapjairól.

Az energikus, mindig alkotni vágyó főpályamester sokat és szívesen foglalkozott æ fiatalok nevelésével, képzésével. *Több pályamunkásból lett segítségével pályamester.* A gondjaira bízott szakaszok biztonsága mindig kifogástalan volt. *Fekete József*, a pályafenntartási főnökség vezetője is bizonyítja mindezt, aki tíz évig dolgozott együtt *Horváth Jánossal.*

Kiemelkedő tevékenységét több kitüntetéssel is elismerték. Tulajdonosa a Kiváló Vasutas, a Kiváló Munkáért és a Dunai Árvízvédelemért kitüntetésnek is. Most sem tud azonban otthon tétlenül ülni. Társadalmi aktivistája a VI. kerületi pártbizottságnak és tanácsnak, a nyugati csomóponton pedig az MSZBT-tagcsoport ügyvezető elnöke.

— *Soha nem volt annyi tervem, elképzelésem, mint amióta nyugdíjas vagyok* — jegyzi meg mosolyogva. — Bújom a levéltárakat, a könyvtárakat s gyűjtöm a vasút tárgyi emlékeit, dokumentumait. Szeretnék egy komplex kiállítást létrehozni 1987-ben, a Budapest—Szolnok vasútvonal megnyitásának 150. évfordulójára.

Otthon is van azért teendője. Amikor hazamegy, a legszívesebben a négy kisunokával, meg a gyönyörű kerttel foglalkozik. Szereti a virágokat, a szőlőtőkéket, amiket nagy odaadással gondoz. *Horváth János* példája bizonyítja, hogy nyugdíjasként is lehet aktív, teljes életet élni.

Kitüntetett csoportvezető

Negyed százada a gyalupad mellett

Budapesten, a 36. vasutasnap alkalmával rendezett központi ünnepségen a Kiváló Vasutas kitüntetést vehette át *Tarr Imre*, a celldömölki építési főnökség asztalos csoportvezetője.

— Szereti ezt a szakmát? — kérdezem.

— Nagyon. Hatan vagyunk a műhelybe, s én éppen úgy forgatom a szerszámokat, mint a többiek. Legfeljebb a felelősségem nagyobb. *Egyébként ugyanannál a gyalupadnál vagyok, amelyhez negyed százada odaállítottak.*

— Hogyan került a vasútra?

— 1961-ben maszek kisiparosnál szabadultam fel. Akkor még protekcióval lehetett ide kerülni. Nekem szerencsém volt.

— Befogadta a közösség?

— Velem együtt nyolcan lettünk a műhelyben. *Akkoriban még nagyon kellett igyekezni. Kiváló képességű szakikkal hozott össze a sors.* Ott dolgozni kellett, különben „kimartak" volna. Szerencsére tudtam és szerettem a szakmámat. Így viszonylag hamar befogadtak, megszerettek.

Az asztalosok nemcsak a műhelyben dolgoznak. Az egész Nyugat-Dunántúl területén megfordulnak. A MÁV-nál sok a nem szabvány méretű ajtó, ablak. Ezeket ők javítják. *Tarr Imrét* már harmadszor választották az asztalosok, a lakatosok és a kovácsok bizalminak.

Munkájának, vasutashűségének elismeréseként kétszer kapott Kiváló dolgozó kitüntetést, s egy alkalommal miniszteri dicséretet. 1967-től vezetője a többszörös aranykoszorús Kossuth Lajos szocialista brigádnak is.

— A Kiváló Vasutas kitüntetés kollégáim munkájának az elismerése is. Segítségük nélkül nem tudtam volna eredményesen dolgozni — mondja befejezésül *Tarr Imre.*

(Sz)

MÁV Kollektív Szerződés (3.)

A felmondási és a felmentési idő

A felmondás a munkaviszony megszüntetésének egyik módja. A Munka Törvénykönyve 26. §-ának (1) bekezdése értelmében a határozatlan időre létesített munkaviszonyt felmondással mind a munkáltató, mind a dolgozó bármikor megszüntetheti. Felmondás esetén beszélünk felmondási és felmentési időről.

A felmondási idő szerepe az, hogy mind a dolgozó, mind a vállalat felkészülhessen a munkaviszony megszűnésére, a dolgozó előkészíthesse új munkaviszonyba lépését, a munkáltató pedig a munkakör betöltését.

Mennyi lehet a felmondási idő?

A Munka Törvénykönyve 27. §-a szerint a felmondási idő mértékét *tizenöt nap és hat hónap között a munkaviszonyban töltött idő tartamától és a végzett munka jellegétől függően a kollektív szerződés állapítja meg.* E rendelkezés végrehajtásáról szóló Mt. 25. §-a meghatározza a felmondási idő legkisebb mértékét arra az esetre, ha a kollektív szerződés vagy a munkaszerződés hosszabb felmondási időt nem állapít meg. Ebből következetik, hogy a felmondási idő megállapítása a kollektív szerződésben nem kötelező. Ha a kollektív szerződés nem él a szabályozási lehetőséggel, a munkáltatónál az Mt. V. 25. §-ában foglaltakat kell alkalmazni.

A MÁV dolgozóira ez az előírás vonatkozik, ugyanis a MÁV Kollektív Szerződés nem állapított meg munkaviszonyban töltött idő tartamáról függő felmondási időt. Ennek értelmében, ha a kollektív szerződés vagy a felek megállapodása hosszabb időt nem állapít meg, akkor a felmondási idő mértéke a következő:

— *tizenöt nap, ha a dolgozó munkaviszonyban töltött ideje a tíz évet nem éri el,*

— *négy hét, ha a dolgozó munkaviszonyban töltött ideje a tíz évet eléri,*

— *öt hét, ha a munkaviszonyban töltött idő a húsz évet,*

— *hat hét, ha a munkaviszonyban töltött idő a harminc évet eléri.*

Munkaviszonyban tölött időként a dolgozó összes igazolt munkaviszonyban tölött idejét figyelembe kell venni, nemcsak a MÁV-nál eltöltött időt.

Az Mt. V. 25. §-ában meghatározott felmondási idő a MÁV minden dolgozójára vonatkozik. Figyelemmel kell azonban lenni arra, hogy a felmondási idő mértéke nemcsak a munkaviszonyban tölött időtől függ, hanem a betölött munkakörtől is.

A munkaviszonyban töltött idő alapján megállapított felmondási idő *magasabb vezető állású dolgozóknál hat héttel, vezetőállású dolgozóknál négy héttel hosszabbodik meg.* A MÁV-nál magasabb vezetőállású dolgozók: a vezérigazgató, a vezérigazgató-helyettesek, a területi MÁV-igazgatóságok igazgatói, a MÁV-kórházak főigazgatói. Ezt az Mt. és ehhez kapcsolódóan miniszteri rendelet állapítja meg.

A vezetőállású dolgozók körét a MÁV Kollektív Szerződés 92. §-a határozta meg az Mt. V. 85. §-ának (2) bekezdése alapján. Eszerint a MÁV-nál vezetőállásúak: a főosztályvezetők, a főosztályvezető-helyettesek, az osztályvezetők, a központi igazgatóságok igazgatói, az igazgatóhelyettesek, a központi hivatalok vezetői és helyettesei, az intézetek igazgatói, az üzemek, főnökségek igazgatói, főmérnökei és főkönyvelői, az üzemfőnökségek vezetői és helyettesei, valamint az I. csoportú, vagy ennél magasabb szintű főnökségek vezetői.

Az ismertetett Mt. előíráson kívül *a felmondási idő néhány munkakörben a kollektív szerződés 9. §-a értelmében is meghosszabbodik.* A felmondási idő két héttel hosszabbodik meg az osztályvezető-helyettes munkakörben. Figyelemre méltó, hogy három héttel hosszabbodik meg a felmondási idő azoknál a dolgozóknál, akiknél a munkakör átadása hosszabb időt vesz igénybe. Ezek a munkakörök: *anyagleltár-kezelők stb.* A hosszabb felmondási időről a dolgozót alkalmazáskor, illetve ilyen munkakörbe helyezéskor írásban értesíteni kell. Ennek elmulasztása miatt már több főnökségnél keletkezett nem kívánatos munkaügyi vita-.Külön kérdés a dolgozó munkavégzés alóli felmentése a felmondási idő alatt. A munka alóli felmentésnek az a célja, hogy ezalatt a dolgozó elhelyezkedés után nézhessen, vagy a munkahely-változtatással kapcsolatos egyéb ügyeit intézze. A munka alóli felmentés céljával ellentétes lenne, ha felmentés helyett „pénzbeni megváltást" fizetnének a dolgozónak, ezért erre nem kerülhet sor.

A munka alóli felmentés formái

A Munka Törvénykönyve 27. §. (3) bekezdése a munka alóli felmentésnek két formáját ismeri: *kötelező, illetve adható felmentést.*

Az Mt. 27. §-ának (3) bekezdése szerint, ha a munkáltató mond fel, a dolgozó részére új munkahely keresése végett kötelező megfelelő szabadidő biztosítása. Ennek időtartamát az Mt. V. 26. §-ának (1) bekezdése 15—30 napban határozta meg, azzal, hogy ezen belül a felmentési idő konkrét mértékét, a felmondási idő mértékének figyelembevételével (függvényében) a kollektív szerződés határozza meg. Az előbbiekből következik, hogy a Munka Törvénykönyve csak a munkáltatói felmondás esetére teszi kötelezővé a munka alóli felmentést, és ekkor is csak legfeljebb harminc napra.

Az ennél hosszabb időre történő, valamint a dolgozó felmondása esetén a felmentés a munkáltató mérlegelési jogkörébe tartozik. *Ha indokolt, a munkáltató engedélyezhet felmentést akár a felmondási idő egész tartamára is.* A munkáltatónak ez a joga az Mt. 27. §-án alapszik.

A munka alóli történő kötelező felmentés tartamát a MÁV Kollektív Szerződés 10. §-a határozta meg. Ennek értelmében, ha a dolgozó munkaviszonyát a MÁV szünteti meg felmondással, a felmondás mértéke a következő: *ha a felmondási idő tartama 6 hétnél kevesebb, 15 nap, ha a felmondási idő 6, vagy 7 hét, akkor 20 nap, ha 8, vagy több hét, akkor 30 nap.* Kötelező felmentés esetén a dolgozót a munka alóli kívánságának megfelelő időpontban, összefüggően, vagy részletekben kell felmenteni.

Külön foglalkozik a kollektív szerződés a dolgozó nyugdíjazás esetén történő felmentésével. A MÁV Kollektív Szerződés 11. §-a értelmében nyugdíjazás esetén a dolgozót a munka alól legalább harminc napra — ha pedig a felmondás ideje ennél kevesebb, legalább a felmondási idő tartamára — fel kell menteni, akkor is, ha munkaviszonyát ő szünteti meg. E külön szabály felvételénél humánus szempont vezérelte a kolletív szerződés alkotóit. Ennél közrehatott az is, hogy a munkáltató a dolgozó nyugdíjazása címén csak a születésnap után mondhat fel, a dolgozó azonban felmondhat előbb is olymódon, hogy a felmondási és a felmentési idő születésnap előtt teljen el és utána már nyugdíjas legyen.

Hogyan számítják ki az átlagkeresetet?

A Munka Törvénykönyve 27. §. (3) bekezdése értelmében *a felmentés tartalmára a dolgozó átlagkeresete illeti meg.*

Nem illeti meg átlagkereset arra az időre, amely alatt munkabérre egyébként sem lenne jogosult. Például, ha nyugdíjazás címén a felmondás betegállomány alatt történt, a dolgozónak nincs munkavégzési kötelezettsége, munka alól való felmentése tehát kizárt, munkabérre nem jogosult, táppénzellátásban részesül. *Az ilyen eset különösen gyakori rokkantsági nyugdíjazás esetén.* Ha azonban a rokkantsági nyugdíjazás nem betegállományból történik, ugyanúgy kell eljárni, mint öregségi nyugdíjazás esetén, vagyis megilleti az érintett dolgozót a felmentési idő és az arra járó átlagkereset.

Az átlagkereset számításának szabályait a 7/1967. MüM. sz. rendelet 7—8. §-a és ehhez kapcsolódóan a MÁV Kollektív Szerződés 68. §-a tartalmazza. Ennek lényege, hogy ha a dolgozó részére *30 napnál nem hosszabb időtartamot kell átlagkeresettel elszámolni* a kétszeres kifizetés elkerülése végett a beszámítható azon díjazásokat, amelyek hosszab idő alatt végzett munka alapján járnak, vagy juttathatók (például: *prémium, év végi részesedés, jutalom, ruhapénz stb.*) az átlagkereset számításánál figyelmen kívül kell hagyni. E járandóságokból tehát nem képezünk átlagot, hanem esedékességkor csökkentés nélkül kifizetjük.

Felhívjuk azonban a figyelmet arra, hogy az új kollektív szerződés a felmentési időre járó átlagkereset számítását külön szabályozta és előírta, hogy a felmentési időre járó átlagkereset számításánál a jutalmat figyelembe kell venni, ezen időszakra az érintett dolgozó azonban jutalmat nem kaphat.

Megállapítható, hogy a kollektív szerződés szorosan kapcsolódik a Munka Törvénykönyvéhez. Ennek megfelelően a felmondási és a felmentési időre vonatkozó szabályokat is az Mt-vel való összefüggésben ismertettük.

Dr. Garabon Sándor

(Folytatjuk)

Udvarias forgalmista

Ezúton mondok köszönetet a Sárbogárd állomáson július 3-án és 15-én szolgálatot teljesítő *Farkasné Horváth Éva* forgalmi szolgálattevő udvariaś, szolgálatkész magatartásáért, melyet irántam tanúsított.

A jelzett időpontokban Miskolcról gyermekcsoportot vittem üdülni. *Farkasné* — a számomra még ismeretlen vasútvonalon való utazás nehézségeit áthidalva — mindent megtett annak érdekében, hogy könnyen elérjük úticélunkat. Pontos információt adott a továbbutazáshoz, nagyon szolgálatkész volt.

Nem feledkezett meg arról, hogy az utasokkal szembeni magatartás befolyásolja mindenekelőtt az utasok vasútról alkotott véleményét.

Zempléni Lászlóné
MÁV Körzeti Üzemfőnökség
Miskolc-Tiszai pályaudvar

Miskolc és Hidasnémeti között

Pályarekonstrukció után következik az automatizálás

A miskolci igazgatóság 1969-ben kezdte el a területén lévő *Hatvan—Miskolc—Mezőzombor* közötti törzsvonal korszerűsítését, villamosítását, automatizálását. A nagy munka teljes befejezéséhez már csak a *Miskolc—Felsőzsolca* állomások közötti 2.7 kilométeres szakasz maradt hátra.

A miskolci építési főnökség és a közreműködő többi szakág dolgozói a pontosan kidolgozott, jól összehangolt terv szerint — ez év március 10-én — kezdték meg a baloldali vágány bontását, újjáépítését, amelyet április 8-án fejeztek be. A jobb oldali vágányt április 15-30 között építették át a villamos felsővezeték és a biztosítóberendezések korszerűsítésével együtt. A munkát lassította az, hogy a Sajón átívelő 86 méter hosszúságú híd acélszerkezetének egyes elemeit meg kellett erősíteni. Ezt a hídépítési főnökség szakemberei az első ütemben végezték el.

A pályaépítők keményen dolgoztak

A vasútépítők keményen dolgoztak. A két vágányból 15 ezer köbméter sáros ágyazati anyagot kellett kitermelni, s ennek egyharmadát el is szállítani. Ugyanennyi homokos kavicsot és zúzott követ kellett beépíteni a régiek helyére. A korábbi 48 kilogrammos sínek helyére 54 kilogramosokat fektettek.

A korszerűsítést a tervezett 60 millió forintos költséggel határidőre befejezték. A jobb oldali vágányt április 30-án 15 órakor adták át rendeltetésének. Május 1-je után megszűntek a két hónapig tartó 5-15 perces késések, s újból közlekednek az építés miatt leállított vonatpárok.

A Tiszai pályaudvar és Felsőzsolca állomás közti pályaszakasz újjáépítése egyúttal a Miskolc-Hidasnémeti nemzetközi fővonal korszerűsítésének része is. E fővonal korszerűsítéséről még az V. ötéves tervidőszakban döntöttek.

Az egyvágányú, s elavult vasútvonal fölött eljárt az idő. Különösen vonatkozik az ősi technikára: *a kézi állítású váltókra, a kurblis telefonokra.* A hazai, valamint a nemzetközi teher- és személyforgalom szükségessé tette a modernizálást. Egyebek közt naponta kétszer halad végig a vonalon a *Rákóczi,* valamint a *Cracovia* nemzetközi gyorsvonat.

A közlekedés gyorsítását — a nemzetközi érdekeken kívül — a hátrányos helyzetű települések lakóinak, és a nagyüzemeknek a gondja is sürgeti. *Dr. Lipusz György,* az Encs városi pártbizottság titkára így érvel:

— A város vonzáskörzetébe 76 település tartozik. Meglehetősen sok az ingázó. A vonatokon naponta hét-nyolc ezer ember utazik, főleg a miskolci kohászati, valamint a kazincbarcikai és a leninvárosi vegyipari üzemekbe, kombinátokba. *A felmérések szerint nagyon jó a MÁV és a (vonatokhoz csatlakozást biztosító) Borsod Volán együttműködése.* Nagy gond viszont a lassú közlekedés, a hosszú utazási idő . . .

Nagyszabású munkák Forró-Encs állomáson

A MÁV a nemzetközi és belföldi forgalom gyorsítása, a közlekedés biztonságának növelése érdekében két megoldás között választhatott. Az egyik elképzelés szerint: a meglévő vágányt korszerűsítik, és még egy vágányt építenek. Ez azonban túlságosan költséges, és megvalósíthatatlan. Ezért a másik megoldást választották: *az egyvágányú vasúti pályát és az állomási vágányokat korszerűsítik.* Az alépítményre a méterenkénti 48 kilogrammos síneket összehegesztve rakják le. Ez lehetővé teszi a nagyarányú automatizálást. Nevezetesen azt, hogy e nemzetközi fővonalon a vonatforgalmat nem az állomásokról, hanem a központi forgalomirányító (KÖFI) berendezéssel Miskolcról, az igazgatósági épületből vezérlik. E döntés helyességét igazolta a Mezőzombor—Nyíregyháza közötti egyvágányú pálya forgalma is, amelyet KÖFI berendezés működtet Debrecenből.

A nemzetközi fővonal al- és felépítményének korszerűsítését, a biztosítóberendezések szerelését 1968-ban kezdték el. Elsőként — 1971-ben — a Miskolchoz közeli ongai állomáson helyezték üzembe az *Integra-Dominó* rendszerű biztosítóberendezést e helység és Felsőzsolca állomás közötti térközbiztosítókkal együtt. Így haladtak tovább Szikszóig, Abaúj megye egykori székhelyéig. A vasúti fővonal másik végén először a határállomáson, Hidasnémetiben végezték el a korszerűsítést, s utána haladtak Miskolc felé.

A közeljövőben a legfontosabb beruházást *Forró-Encs* állomáson valósítják meg. Encs állomáson a vágányhálózatot úgy építik ki, hogy a meglévő négy fogadó vágány mellé még két iparvágányt építhetnek.

A kétszintes felvételi épületben Integra-Dominó helyiségeket alakítottak ki. A miskolci biztosítóberendezési fenntartási főnökség-szakemberi télen mostoha körülmények között is dolgoztak. Fűtés még nem volt, ezért hősugárzókat állítottak üzembe. A feszültség azonban alig érte el a 120-150 voltot.

A műszerészek szorgalmas munkájának eredményeként a forró-encsi újjáépített állomási vágányokat, s az integradominó biztosítóberendezést a vasutasnapon átadják rendeltetésének.

Korántsem véletlen, hogy a miskolci vasútigazgatóság nagy figyelmet fordít a forró-encsi állomáson megvalósuló fejlesztésekre, korszerűsítésekre. Encsen ugyanis a MÁV és az ÉMÁSZ nagy áramátalakító berendezéseket hoz létre. A transzformátorállomás építését már meg is kezdték. Ez — a környék villamos energiával való ellátása mellett — a nemzetközi vasúti forgalom fejlesztésének is fontos alapja.

Vonalvillamosítás az évtized végén

A CSD és a MÁV illetékes vezetői legutóbb ez év januárjában tárgyaltak a villamosításról. Kelet-Szlovákiában a felsővezetéket Kassától csak a Hidasnémetihez közel lévő Csányig építették ki. Ez — a villamos-, és a dízelmozdonyok cseréje miatt — sok gondot okoz, időt rabol. A CSD és a MÁV közötti megállapodás szerint *1987-1988-ban Csánytól hidasnémeti állomásig, és részben annak területén építik ki a felsővezeték-rendszert.* Ezt követően a MÁV a határállomásról kiindulva haladhat Miskolc felé a felsővezetékkel. Az Encsen épülő transzformátorállomás biztosítja majd a mozdonyok működéséhez szükséges 25 ezer volt feszültségű áramot.

Lapunkban többször hírt adtunk róla, hogy a MÁV elsőként a *Hatvan—Miskolc—Mezőzombor* közötti törzsvonalon építi ki a központi forgalomellenőrzési rendszert. Ezt, az igazgatósági épületben elhelyezett panorámatáblával együtt úgy készítik elő, hogy az elektronikai számítógépes rendszer lehetővé teszi a Miskolc—Hidasnémeti nemzetközi fővonalon közlekedő szerelvények központi irányítását is. A KÖFA berendezés egy részét a vasutasnapon helyezik üzembe, adják át rendeltetésének. Az említett nemzetközi fővonalon pedig a jövő évben kezdik meg a központi forgalomirányító berendezés kiépítését.

Csorba Barnabás

Átépítik Tatabánya alsó állomást



A budapest—hegyeshalmi vasútvonal egyik legnagyobb beruházását Komárom megye székhelyének központi vasútállomása jelenti. A mintegy 230 millió forint értékű rekonstrukció során 16,6 km hosszúságú új vágányt fektetnek, vagyis az állomás mind hosszúságban, mind pedig keresztmetszetben bővül. A befogadóképesség az eddiginek kétszeresére növekszik.

Az átépítéshez szorosan kapcsolódik a MÁV és a városi tanács közös finanszírozásával készülő kombinált bevásárlóközpont és utasforgalmi épület. Itt kapnak helyet a váró- a pénztár- és egyéb vasútüzemi célokat szolgáló helyiségek. Elkészülte után az épület aluljárón közelíthető meg, innen felüljárókon lehet majd a vágányokig eljutni. *A vonatról való le- és fölszállás megkönnyítése céljából magasperonok épülnek.* Az említett gyalogosfelüljárót meghosszabbítva összeköttetést teremtenek a városközpont és a vasút túloldalán elterülő Dózsakert-lakótelep között. Ezzel megszűnik az állomás rendezői részének átjáróház jellege, amely többek között társadalmi tulajdonvédelmi okokból is célszerű.

Tatabánya alsó átépítési munkálatait tavaly kezdték. Teljes befejezése valószínűleg a VII. ötéves terv végén lesz.

T. Z.

Eredményes félév

Látogatás a veszprémi körzeti üzemfőnökségen

Július első napjaiban látogattam Veszprémbe. Az állomás vágányai tele voltak személy-, de főleg teherszállító szerelvényekkel. Talán novemberben, decemberben láttam ilyen zsúfoltnak a csomópontot.

— Van szállítani való? — kérdeztem a látottakra való hivatkozással *Babarczy Árpádot,* a körzeti üzemfőnök gazdasági helyettesét.

— Szerencsére, igen — válaszolja. — Ritka, kiugróan jó első félévet zártunk. A tavalyi 1 millió 750 ezer tonnás bázis, és az idei 1 millió 840 ezer tonnás tervünkkel szemben 2 millió 16 ezer tonna árut, anyagot fogadtunk, illetőleg továbbítottunk. *Az idén túllépjük az általunk is „bűvösek" tartott 4 millió tonnás határt.*

— Minek köszönhető az a szép eredmény?

— Jó volt az előszállítás. Fagyveszély nem hátráltatott bennünket. Kiváló volt a vagonellátás. Ütemesen, szombaton és vasárnap is rakodtak a szén- és bauxitbányák, az erdőgazdaság és a Fűzfői Papírgyár. Jó volt a Volán fel- és elfuvarozási munkája. Jobbak is lehettek volna az eredményeink, ha a műtrágyagyárak elég megrendelést kaptak volna . . .

— Megállt-e Veszprémben és körzetében a személyszállítás bevételeinek csökkenése?

— Örömmel mondhatom, hogy igen! — folytatja *Babarczy Árpád.* — Tavaly az első félévben 12 millió 800 ezer forint volt a bevételünk. Az idén a tervezett 12 millió 700 ezer forintos tervvel szemben 13 millión felüli összeget gyűjtöttek össze pénztáraink.

— Miként sikerült ezt elérni?

— Az utasok visszatérnek a vasúthoz, és mi is megkeressük az utast. Iskolákban, intézményekben, vállalatoknál szervezzük a csoportos utakat, szükség esetén különvonatokat is indíthatunk. Örvendetes, hogy a Pannonhalmától Győrig bejárók a Volán helyett ismét vasúton utaznak. További növekedés várható a zirci alagút megépítése után.

— A veszprémi körzeti üzemfőnökségnél 953-an dolgoznak a szükséges 1086 helyett. Milyen munkakörökben a legnagyobb a munkaerőhiány?

— A frekventált munkakörökben: hiányzik 30 kocsirendező, 15 vonatfékező és 15 váltókezelő. A kisebb állomások létszáma is fokozatosan csökken.

A dolgozókkal való találkozásra is elkísér *Babarczy Árpád.* Elsőnek a Lepsénybe induló M47 2036-os pályaszámú mozdony vezetőjét, *Pucsek Gábort* kérdezem:

— Mennyit dolgoznak?

— Pár hónapja jöttem vissza a katonaságtól, s még nincs állandó helyem. Sajnos előre látom, hogy havi 230—240 óra lesz, és ezt soknak tartom.

Megvárom *Székely László* gépkísérőt, hogy két tehervagont összekapcsoljon.

— Mióta vasutas? — kérdezem.

— Tavaly jöttem a bányából. Ott csillésként havi 6,5—7 ezer forintot kerestem. Itt havi 220—240 órában érem el a hét és félezer forintot. Egy műszakban általában 6—8 személy-, és 20—25 tehervonatot állítunk össze. Fárasztó és nagyon veszélyes munka. Ehhez elengedhetetlenül szükség lenne a törvényes szabadidőre . . .

Endrédi József, külsős forgalmi szolgálattevő meneszti a 39 613-as személyvonatot. Utána beszélgetek vele:

— 1970-től vagyok vasutas — mondja. — *Egy 24 órás műszakban, technikailag elavult körülmények közepette 80—100 vonatot indítunk és fogadunk.* Nehezíti a munkánkat, hogy a tolatócsapat csak 1+2 emberből áll. A havi átlagos 40—50 túlórát is figyelembe véve a 10—11 ezer forintos kereset egyáltalán nem sok, különösen, ha a nagy felelősséget is számítom.

Fodor Géza, az állomásiak főbizalmija mondja:

— A régiek, akik 15—20 éve vannak itt, még becsületből csinálják a munkát. Az újak azonban hamar továbbállnak. *Nem vonzó a vasút, mert másutt is megkereshetnek ennyit az emberek.* Ilyen feltételek mellett az utánpótlás szinte kilátástalannak látszik.

Megnézzük a teherpályaudvart. Itt *Kelemen Imre* darukezelővel váltunk szót. Közben a tehergépkocsijára szerelt 16 tonna teherbíró képességű daruval konténereket emel ki a vagonokból.

— Reggel 5 órától délután 17 óráig általában 30 konténert mozgatok meg. Az utóbbi időben szerencsére egyre többet.

Az elhangzott panaszokat, észrevételeket tolmácsolom *Horváth Margitnak,* a veszprémi körzeti üzemfőnökség szbtitkárának.

— *Jogosak a panaszok* — mondja. — Jó hírként azonban elmondhatom, hogy megkezdődött az állomásépület átépítésének tervezése. A körülmények változása után talán versenyképesebbek leszünk az iparnál.

Megtudtam azt is, hogy az első félévben sajnos 41 fegyelmi határozat született. Döntő többségben ittasság miatt. A kedvezőtlen adottságok, a súlyos létszámgondok ellenére is élnek a veszprémiek a fegyelmezés eszközével. Meggyőződésük, hogy jó és eredményes munkát csak megalkuvás nélkül lehet végezni.

Sz. Jakab István

Tisztképző után

A vasutasnapon avatták tisztekké azokat, akik a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben eredményesen befejezték tanulmányaikat. A forgalmi-kereskedelmi tagozat hallgatója volt *Tajsz Ernő,* akinek — egy kivételével — minden záróvizsgája jelesre sikerült.

— Egerben, erdészeti gimnáziumi tagozaton végeztem, s azon kevesek közé tartozom, aki a kedvező kereseti lehetőségek miatt jöttem a vasútra dolgozni — mondja. — Jó tanulmányi eredményemmel bejuthattam volna irodába is, de *nekem nem életcélom, hogy íróasztalhoz kössenek.* 1980-ban, a szakvizsgák után Kál-Kápolnán kocsirendező lettem, majd Miskolcon elvégeztem a segédtiszti tanfolyamot. Nem bántam meg, hogy a vasút mellett döntöttem.

Ezután vonatvezetőként, térfelvigyázóként dolgozott, majd a tényleges katonai szolgálat után letette az önállósító vizsgát, s külsős forgalmi szolgálattevő lett. Abban az évben a füzesabonyi körzeti üzemfőnökséghez tartozó kisebb szolgálati helyeken a 12/24-es szolgálat, sőt a 24/24 órás szolgálat sem volt ritkaság. Feldebrőn is 24/24-es szolgálat volt a létszámhiány miatt. Az üzemfőnökség vizsgálatot tartott a feldebrői állomáson, s tarthatatlannak minősítette a túlterhelést. Akkor kérték fel *Tajsz Ernőt,* hogy segítsen a feldebrőieknek.

— A pénztári és kereskedelmi szakvizsgák után előbb beosztott állomáskezelő, majd rövid idő után vezető állomáskezelő lettem — folytatja. — Nem volt rossz dolgom, de a főútvonali munka változatossága és a nagyobb felelősség valahogy vonzott vissza Kálba. Szerencsére akkor tisztképzőre javasoltak. *A tanulást nem akarom abbahagyni, szeretnék a győri közlekedési és távközlési műszaki főiskola forgalmi tagozatára felvételizni.*

Most a tisztképzői tanulmányok után Kálban lesz külsős, később rendelkező szolgálattevő, s alapfizetése 4500 forintról 5100-ra növekszik majd. Mikor arról kérdeztem, mi az oka, hogy a záróvizsgákon a kereskedelemmel összefüggő tantárgyakból a hallgatók többsége viszonylag gyengén szerepelt, ezt mondta:

— *Véleményem szerint a helytelen szemlélet ennek az oka.* Több hallgatótársam a vizsgán arra hivatkozott, hogy szolgálati helyén a közelében sincs olyan lehetőség, ahol az árupénztárral, árudíjazással, árufuvarozással kapcsolatos elméleti ismereteket a gyakorlatban is megismerhette volna. *Természetes dolog, hogy a vizsgáztatók ezt a megyarázkodást nem fogadhatták el.* A vasút jelenlegi helyzetében elkerülhetetlen, hogy a forgalmista is tisztában legyen a kereskedelmi részfolyamatokkal, s ne becsülje le ezt a munkát.

Orosz

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

Hasznos ötletek

Belföldi helybiztosítás, megbízhatóan és gazdaságosan

A belföldi helybiztosítás eredményesebbé tétele érdekében az utóbbi években több ötletes. a helyfoglalás megbízhatóságát növelő segédeszközt alkalmaz a MÁV.

Európai viszonylatban a legmodernebb technikával rendelkező Német Szövetségi Vasút (DB) a közelmúltban tette közzé, hogy újszerű szolgáltatásként olyan berendezéseket állít fel állomásain, amelyekkel a menet- és helyjegyeket együtt fogja kiszolgálni. Ezzel szemben a MÁV — kellő technikai bázis nélkül — *már több éve alkalmazza a menet- és helyjegyek együttes kiszolgáltatását.* Erre a nagyobb, fejlettebb vasutak sem vállalkoztak. Szerintük az együttes kiszolgálás csak automatizált formában és újszerű perifériákkal lehetséges. A nyugati vasutakon már az 50-es évek óta üzemelnek az elektronikus helybiztosító berendezések, de azok még nem tudták megvalósítani az együttes menet- és helyjegy-kiszolgáltatást. Az elektronikus végkészülékkel rendelkező helyjegypénztár nem adott menetjegyeket, a jegypénztárak (bár jegykiadó automatákat használtak) nem tudtak helyjegyet kiadni.

Diagrambélyegek

A MÁV e téren kissé gyorsabban igyekezett kielégíteni az utasok igényeit, mint azt műszaki-technikai eszközei, feltételei biztosították. Az együttes kiszolgálásból eredő utas- és pénztári gondok hatására *a MÁV szakemberei a megoldáson gondolkodtak: így született meg a Diagrambélyeg használatának ötlete.* Az ötletet az áruszállításnál korábban használt számbárca és a jegypénztáraknál alkalmazott ÁB biztosítási bélyegek adták. A tapasztalatok szerint a jegypénztárosok az ÁB bélyegeket a menetjegy-kiszolgáltatások alkalmával olyan gyorsasággal ragasztották fel, hogy mire az utas nyilatkozott volna a biztosítát illetően, a bélyeg már rajta volt a jegyen. Ezzel a gyorsasággal az automatizált elektronikus végberendezések sem versenyezhetnek a helyjegykiadást illetően.

A diagrambélyegek bevezetése egy másik törekvés megvalósításának lehetőségét is kínálta. Mégpedig a gazdaságos személygépkocsi-kihasználást, az optimális szerelvény összeállítást, a helybiztosítással közlekedő belföldi vonatoknál. Ezek az elképzelések részben sikerrel jártak. Kevesebb lett a panasz a régebben a lassú és pontatlan helyjegy-kiszolgáltatás miatt. *Ma már az expresszvonatokat indító pályaudvarokon, állomásokon határozzák meg, hogy mely expresszvonatra, mennyi diagrambélyeg szükséges ahhoz, hogy a jegykiadás a vonat indulása előtti időkben is gyors és zavartalan legyen.* Azokon az állomásokon, ahol az igényeket reálisan mérték fel, a pénztáraknál sem torlódás, sem panasz nem fordult elő. Megszűnt a kettős helyeladás is, mert egy hely bélyegdiagramját csak egyszer lehet felragasztani.

A helyjegykiadó munkát könnyítő, és a kettős helyjegykiadást kizáró segédeszközt, a diagrambélyeget sajnos nem becsülik eléggé. Többszöri ellenőrzés bizonyítja, hogy elsősorban a budapesti pályaudvarokon, ahol a helyjegyek mintegy 60 százalékát értékesítik, a felhasználtnak jelentett diagrambélyegek és az eladott helyjegyek mennyisége között *indokolatlanul nagy az eltérés.*

A diagrambélyegek sokszor nem ott vannak, ahol a helyjegyeket éppen kiszolgáltatják, hanem valamelyik éppen zárva tartó pénztár fiókjában. Ennek következménye: *a helyjegy kiszolgáltatásához a szükséges helyet a kiadóhely telefonon kéri a helyközponttól.* Ez természetesen lassítja a helyjegykiadást és fennáll az elhallás veszélye is. Ez a kettős helyjegykiadások oka.

A figyelmetlenség következményei

A diagrambélyeg mellőzésének másik következménye az, hogy miután a belföldi expresszvonatok indulása napján a szabad helyek túlnyomó többségében már a vonatindulási állomáson vannak (diagrambélyegben kiadva) *a helyközpont csak minimális helymennyiséggel rendelkezik.* A gyakori telefoni helyigénylések a helyközpontokat arra késztetik, hogy a vonat erősítése iránt intézkedjenek.

A nem gondosan kezelt diagrambélyegek feleslegesen közlekedtetett kocsikat, gazdaságtalan szerelvénykihasználásokat eredményeznek. Az eddigi vizsgálatok *a budapesti pályaudvarokon havonta 10—15 ezer diagrambélyeg-elszóródást mutattak ki.* Tovább növeli a gazdaságtalan kocsifelhasználást az állomások által maradványként visszaküldött diagrambélyegek mennyisége, miután bizonyított, hogy a vonatindító állomások által lekért, telefoni úton kiutalt helyek mennyisége általában azonos a maradványként visszaküldött mennyiséggel. Az elszóródott és maradványként visszaküldött diagrambélyegek egymáshoz viszonyított arányát az adott pályaudvar őszintesége a felelősségtudatnak mértéke határozza meg. Tény azonban, hogy mind a maradványként visszaküldött, mind pedig az elszóródott diagrambélyegeken lévő helyek üresen maradnak. *Ezeken a helyeken utaznak azok az utasok kényelmesen és díjmentesen, akik a pénztárnál már nem kaptak helyjegyet.* Az engedélynyomtatvánnyal rendelkező utasoknak ugyanis nem kell helyjegyárat fizetni, hiszen a nyomtatványt csak akkor adják ki, ha már valamennyi helyet eladták.

A megoldás nem a diagrambélyegek megszüntetése. Azok kezelését a pályaudvarokon, állomásokon lelkiismeretesebben kell kezelni.

Egy Hollandiában járt magyar szakember javasolta a MÁV-nak, hogy a vonatok szerelvényeit a tapasztalt holland módszer szerint mindig az utasszámnak megfelelően állítsa össze. Ez igen gazdaságos, mert mindig csak annyi kocsi közlekedik a vonatban, amennyi az utas. A javaslat nem új. E módszert a belföldi expresszvonatokkal foglalkozók már hosszabb idő óta igyekeznek megvalósítani. *A belföldi expresszvonatok helyfoglalási adatszolgáltatása napra készen mutatja a mindenkori utasszámot valamennyi belföldi expresszvonatnál.*

A jegyvizsgálók felelőssége

Részeredményeink már vannak. Ezt reprezentálják azok az adatok, amelyek az adatszolgáltatásban a vonatok szükség szerinti erősítéseit mutatják. Kisebb forgalom esetén a törzsszerelvények közlekednek, nagyobb forgalomnál azok erősített változatai. Az elért eredmények azonban csak részlegesek, mert a szerelvények nagyságának változtatása többnyire a Vezérigazgatóság személykocsi-szolgálatának ösztönzésére történik, másrészt még hiányoznak azok a jelzések az állomások részéről, amelyek a csökkenő forgalmat jeleznék vonatonként és naponta. *Így az adott törzsszerelvény akkor is közlekedik, ha az utasforgalom kisebb.*

A kettős helyjegy-kiszolgáltatás ma már csak akkor fordul elő, ha a helyeket nem diagrambélyeggel, hanem telefoni lekérés útján értékesítik. A kettős helyjegykiadásokért a jegyvizsgálók is felelősek. Csökkentésük érdekében már sok évvel korábban olyan intézkedések születtek, hogy a jegyvizsgálóknak valamennyi kettős helyjegyet be kell vonniok, s azokat a telepállomásukon a megfelelő vizsgálatok céljából le kell adniok. A szegedi vasútigazgatóság jegyvizsgálói példamutatóan járnak el. *Az a jegyvizsgáló, aki felfedi ugyan a kettős helyjegykiadást, nem vonja be, hibát követ el.*

Matyák Gyula

Nehéz próbatétel előtt

Beszélgetés Csárádi Jánossal, a budapesti igazgatóság vezetőjével

Július 16-án Csárádi Jánost nevezték ki a budapesti vasútigazgatóság vezetőjének. Nem könnyű időszakban vállalta ezt a felelősségteljes megbizatást, hiszen köztudott, hogy a vasút, ezen belül a budapesti igazgatóság is nehéz helyzetben van. Nemcsak a szerényebb technikai feltételek, a rossz munkakörülmények teszik próbára a frekventált munkakörökben dolgozókat és vezetőket, hanem az alacsony szintű munkamorál is. A budapesti igazgatóságot vezetni mindig kemény dió volt. A közelmúltban e dió feltörésének mikéntjéről beszélgettünk Csárádi Jánossal.

— Nem félt, amikor az igazgatói széket elfoglalta, hiszen a gépészeti főosztályvezetői teendőknél ez a beosztás sokkal nehezebb lesz?

— Ezt többen megkérdezték már tőlem, amikor kineveztek, de én határozott nemmel válaszoltam. Nagyon nehéz, de ugyanakkor nagyon szép feladat áll előttem. Tudtam, hogy mire vállalkozom. Konkrét elképzeléseim vannak. Nem akarok csak az irodában ülni és ott várni az információkat. Személyesen szeretnék meggyőződni a szolgálati helyeken dolgozók élet- és munkakörülményeiről, a mindennapi gondokról. *Rendszeressé teszem az igazgatói ellenőrzéseket. Nem leszek elnéző a fegyelmezetlenkedő, hanyag középvezetők és a saját munkatársaimmal szemben sem. Nem vagyok hive a magyarázkodásnak, az önigazoló jelentéseknek, a hibák elkendőzésének.* Először a vezetőktől kell megkövetelni a fegyelmet, a lelkiismeretes munkát, mert különben nincs erkölcsi alapunk felelősségre vonni a körzeti üzemfőnököt, vagy a forgalmistát.

— Ha jól értem, fontosnak tartja a szemlélet reformját, a régi beidegződések, a rossz szokások száműzését?

— Valóban. Azt hiszem nem kell bizonygatnom, hiszen mindenki tudja, hogy a budapesti igazgatóságnak milyen fontos szerepe van a vasúton belül. Ha itt gördülékeny, kifogástalan a munka, akkor érezhetően javulhatnak a teljesítmények a vasút egész területén. Ebből következik, hogy *nem tekinthetjük magunkat szigetüzemnek. A hálózati érdekeket kell képviselnünk.* Ezért sürgősen rendet kell teremtenünk a fejekben és a munkában. Olyan munkatársakra van szükség, akik szeretik a vasutat. Ez nem frázis, hiszen köztudott, hogy a MÁV-nál nagy értékek vannak felhalmozva, a kocsikba rakott áruk is több milliárdot érnek. Nagy felelősség terhel tehát egy-egy kocsirendezőt, vagy sarust is. Egy villamosmozdony ötvenöt és fél millió forintba kerül, egy fedett kocsi pedig 1,1 millióba.

— Mit tart tehát a legfontosabb feladatnak?

— Mindenekelőtt a gazdálkodás hatékonyabbá tételét és a személyszállítás színvonalának emelését. Pontosság, kulturáltság nélkül a vasút nem lehet versenytársa a közúti közlekedésnek, és enélkül a vasút presztízsét sem lehet visszaszerezni. Az alapvető termelési eszközöket, a kocsiparkot is az eddiginél jobban kell óvni, hiszen tetemesek a fuvaroztatók okozta károk is. A túlórák és az igazolatlan távollétek számának növekedése aggasztó. Vezénylési rendszerünk sem tökéletes; sok a csonkulásos és halálos baleset. Elérkezett az idő, hogy a munkaszervezésről és a fegyelem szigorításáról ne csak beszéljünk!

— Ez nagyon elkeserítő lelet a vasútról. Vannak azért pozitív előjelek is?

— Szerencsére vannak. Nincs ok elkeseredésre, hiszen a vasút teljesíti alapvető funkcióját, nem hátráltatja a népgazdasági tervek teljesítését *Nem kell lemondanunk a technikai megújhodásról sem.* Ha lassúbb ütemben is, de azért a jövőben javulnak a budapesti igazgatóság területén a munka- és szociális körülmények. Már megkezdődött a ferencvárosi teherpályaudvar rekonstrukciója világbankhitel segítségével. Örömmel mondhatom, hogy Ferencben — az átépítés ellenére — növekedett a teljesítmény, nem akadozik az elegyfeldolgozás. Hamarosan megkezdődik a Keleti pályaudvar biztosító-berendezéseinek korszerűsítése is. Rövid időn belül megjelennek a MÁV vonalain a villamos motorvonatok. *Hatvanat vásárol a vasút, egyenként hetvenmillió forintért.* Ezektől az elővárosi forgalom minőségi javulását várjuk. Először a szobi és ceglédi vonalakon közlekednek majd. A Hámán Kató vontatási üzemegység területén e szerelvények karbantartására javítóbázis épül.

A VII. ötéves terv fejlesztési keretéből a budapesti igazgatóság kap a legtöbbet. *Mindez arra kötelez bennünket, hogy jobban kihasználjuk a lehetőségeket.* Természetesen a szociális létesítmények, őrhelyek fejlesztését is napirenden tartjuk, mert enélkül ma már nehéz új munkaerőt a vasúthoz csalogatni. Mindezeket az elképzeléseket azonban csak közös akarattal lehet megvalósítani. A megújulásra való törekvés nélkül ugyanis nem haladhatunk előre. (Elmondottam ezeket a gondolatokat augusztus 8-án az intéző bizottsági ülés résztvevőinek is, akik segítik törekvéseimet.) *Széchenyi István* írta 1828-ban egyik munkájában: *„Némely embernek az egész esze abban áll, hogy soha semmi újat nem próbál, és minden próbatételről már előre mindig azt jövendöli: a bizony meglássák, nem fog menni!"* Én hiszem, hogy menni fog, és azt is, hogy a jövőben egyre kevesebb vasutast lehet majd Széchenyi soraival jellemezni.

Kaszala Sándor

Jubilált a székesfehérvári pályafenntartási főnökség

Néhány hete ünnepelte a székesfehérvári pályafenntartási főnökség fennállásának 125. évfordulóját. A jeles eseményről Csek Károly, a főnökség vezetőmérnöke adott tájékoztatást.

— A jubileum alkalmából kiadványt jelentettünk meg. *Lovas Gyula* vasúttörténész munkájából az érdeklődők megismerhetik főnökségünk történetét a legapróbb részletekig. Ezek szerint a mai pályafenntartási főnökség elődje az 1861-ben alapított építési felügyelőség, a *Bauinspekció* volt. Ezt a szervezetet a Bécsben székelő *Bau-Direktion* irányította. Amikor a Déli vasút vonalainak építését befejezték, a bécsi iroda feladata is véget ért, a fehérvári felügyelőséget osztálymérnökséggé szervezték át. Ebben a formában egészen a vasút állami kezelésbe vételéig, 1889. január 1-jéig működött. *A századfordulón már négy osztálymérnökség dolgozott Székesfehérváron.* A szervezeti formák a következő időszakokban sokat változtak; elsősorban a pályamesteri szakaszok mennyisége és az elnevezések.

A II. világháború hadiszállításai nehéz feladat elé állították a pályafenntartás vasutasait. Több pályamestert, mérnököt és előmunkást hurcoltak el a fasiszták, akik sohasem tértek vissza. *A felszabadulást követő napokban szovjet műszaki csapatok segítségével kezdődött a romok eltakarítása, majd a helyreállítás.* A vonali állomásokon a pályamesterek öntevékeny és lelkes munkája nyomán hamarosan megindulhatott a forgalom.

Az osztálymérnökség beosztását 1950. július 1-jén ismét megváltoztatták, a pályamesteri szakaszok száma 26-ra emelkedett. Az osztálymérnökség 1952-ben vette fel mai nevét, azóta nevezik pályafenntartási főnökségnek.

A hatvanas években a székesfehérvári pft is megkezdte a hézagnélküli felépítmény alkalmazását. Pillanatnyilag a főnökség pályamesteri szakaszainak száma csupán hat a korábbi 15 helyett.

Csek Károly befejezésül elmondta, hogy az építési és fenntartási munkák technológiája a gépesítés eredményeként nagyot változott. A nehéz fizikai munkát korszerű alávérő gépek, vágánycserélő géplánc, rostálógépek helyettesítik.

(Kertész)

Felmentés — kinevezés

Július közepén a MÁV Vezérigazgatóságon több személyi változás történt. A MÁV vezérigazgatója felmentette beosztásából:

dr. Bessenyei Gábor mérnök-tanácsost, a közgazdasági főosztály vezetőjét; *Csárádi János* igazgatót, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetőjét; *Egri István* mérnök-főtanácsost, az üzemviteli főosztály vezetőjét; *Gyarmati Péter* tanácsost, a titkárság vezetőjét; *Maizl Erik* mérnök-tanácsost, a kereskedelmi főosztály vezetőjét; *Tongori Imre* igazgatót, a budapesti vasútigazgatóság vezetőjét; *Tordai László* mérnök-tanácsost, a műszaki főosztály vezetőjét; *Tóth László* mérnök-főtanácsost, a budapesti távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség vezetőjét.

A MÁV vezérigazgatója egyidejűleg kinevezte 1986. július 16-tól 1989. július 15-ig:

dr. Bessenyei Gábor mérnök-tanácsost, az üzemviteli főosztály vezetőjévé; *Csárádi János* igazgatót, a budapesti vasútigazgatóság vezetőjévé; *Egri István* mérnök-főtanácsost, a kereskedelmi főosztály vezetőjévé; *Gyarmati Péter* tanácsost, a vasúti nemzetközi főosztály helyettes vezetőjévé; *Tongori Imre* igazgatót, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetőjévé; *Tordai László* mérnök-tanácsost, a vezérigazgatói iroda vezetőjévé; *Tóth László* mérnök-főtanácsost. a műszaki főosztály vezetőjévé.

A MÁV üzemeltetési vezérigazgató helyettese július 15-én felmentette *Jávor András* mérnök-főtanácsost a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság vezetése alól — érdemei elismerése mellett — más munkakörbe való helyezése miatt; *Molnár Károly* mérnök-főtanácsost (július 31-én) a budapesti távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség főmérnökét.

Egyidejűleg kinevezte 1986. július 16-tól 1989. július 15-ig Maizl Erik mérnök-tanácsost a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság vezetőjévé; *Molnár Károly* mérnök-főtanácsost 1986. augusztus 1-től 1989. július 31-ig a budapesti távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség vezetőjévé.

A MÁV Vezérigazgatóság titkárságának vezetője július 13-án felmentette *Tari István* mérnök-főintézőt osztályvezetőhelyettesi beosztása alól.

A biztosítóberendezési és automatizálási főosztály vezetője 1986. július 14-től kinevezte *Tari István* mérnök-főintézőt a biztosítóberendezési és automatizálási főosztály építési osztálya vezetőhelyettesévé.

Turizmus és szállítás

Amikor másfél évvel ezelőtt a Magyar Államvasutak létrehozta saját idegenforgalmi szervezetét, az volt a cél, hogy fellendülő idegenforgalmi piaci körülmények között szélesítse a kínálat színes palettáját, a vasúti utazás élményével gazdagítsa a hazai és nemzetközi turizmust. A vasúti utazás mint a turizmus eszköze természetesen nem új az idegenforgalom történetében. Mindössze arról van szó, hogy az elmúlt évtizedekben az érdeklődés főként a repülő és autóbusz felé fordult és közben felnőtt egy olyan generáció, amely már nem is gondol arra, hogy a vasútnak is megvan a vonzereje, romantikája. Pedig kényelemben is képes mindazt nyújtani — meghatározott távolságon belül —, mint bármilyen más közlekedési eszköz.

Gondoskodni az utasról

A gazdasági életben végbemenő recesszió megköveteli, hogy az európai vasutak személyszállítási kapacitását minél jobban, célszerűbben használjuk ki. A Magyar Államvasutak előtt is világos: *nem elég a megváltott jegyéért az utast a célállomásig eljuttatni, gondoskodni lehet és kell róla azután is.* Szállást, étkezést, kulturális, vagy szórakoztató programot is lehet számára biztosítani. Ez pedig együtt személyszállítási és idegenforgalmi tevékenység. Ezt ötvözte egybe a MÁVTOURS, amely a vasúti utazás lehetőségeire támaszkodik. Ez azonban korántsem jelent merevséget. Ahol az utas érdeke ezt megkívánja, bármilyen más közlekedési eszközt is programba állít.

Az iroda széles körű nemzetközi kapcsolatokkal rendelkezik. *Másfél év alatt sok Nyugat-Európából Magyarországra érkezett turistacsoportot fogadott.* Belföldön többezerben mérhető azoknak az utasoknak a száma, akik egyéni, vagy társasutazás keretében, a MÁVTOURS szervezésében nyaraltak, pihentek, vagy éppen tanulmányi kirándulást tettek.

Az iroda programajánlata a nyári-téli évszakok szerint változó. *A vezetők célja az, hogy gyermekek és felnőttek megtalálják azt, amit keresnek. Sport és nyelvi táborok a fiataloknak,* üdülés, horgászat, vagy távoli tájak bebarangolása a felnőtt korosztályoknak. Az iroda áraival, a csoportos utazási kedvezmények biztosításával versenyképes, mert 5-10 százalékkal olcsóbb az átlagos árszintnél. A MÁVTOURS tevékenysége egyre inkább szociálturisztikai jellegű.

Az ügyfelek jelentős része természetesen a vasút dolgozói közül kerül ki. Számukra az ingyenes utazás adta lehetőséggel olyan tartalmas és olcsó programokat nyújt az iroda, amely legtöbbjük számára, családtagjaikat is beleértve igen vonzó. Külföldi vasutas kollégáinknak ugyanezeket a feltételeket tudja a MÁVTOURS biztosítani.

Érdemes egy pillantást vetni a programokba. Az augusztusi FORMA—1 magyarországi futamainak idejére belépőjegyet és szállást lehetett rendelni a MÁVTOURS-nál. *A magyar tenger partján, a Balatonnál üdülést, vitorlázást, sportolást kínálnak.* Aki a természetet kedveli, a csöndet és kikapcsolódást, festői vidékeken kastélyszálló-elhelyezéssel töltheti családjával a szabadságát. Közben szívesen megismertetik a turistát a gyógynövények, vagy az erdei gombák titkaival.

Futárszolgálat

Az idegenforgalmi tevékenységen kívül érdemes szólni egy másik, nem kevésbé vonzó feladatkörről, amely még közelebb áll a vasút alaptevékenységéhez: a spediciós (szállítási) feladatok megoldásáról, melyet a MÁVTRANS lát el a MÁV keretében. Ezt a kétféle feladatkört Magyarországon egy szervezet: a MÁVTOURS—MÁVTRANS Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság bonyolítja, és így válik teljeskörűvé a vasúti szolgáltatások rendszere.

A MÁVTRANS látja el a nemzetközi vasúti árufuvarozáshoz kapcsolódó szolgáltatásokat Magyarországon: teljesíti a reexpedíciós megbízásokat, gondoskodik az útközbeni és utólagos feladói vagy szállítmányozói rendelkezések végrehajtásáról. Jelentést ad a megbízások teljesítéséről, a küldemények be- vagy kilépéséről. *Felügyeletet gyakorol az áruk magyarországi áthaladása felett. Intézi a hatósági eljárásokat (például a határellenőrzésnél).*

Figyelemre méltó új ajánlata a 24 órán belüli futárszolgálat Bécsből Budapestre. A bécsi szállítmányozó partnerénél egyik nap feladott kis küldeményeket (nyomtatvány, dokumentum, áruminta) a vasúti fuvarozás után vámkezelteti, és Budapesten a következő munkanapon kézbesíti.

A nemzetközi vasúti áruforgalom lebonyolításában való közreműködés mellett a MÁVTRANS másik fontos feladata *a nemzetközi nagykonténer-forgalom szervezése.* Ez a szervezet az európai vasutak INTERCONTAINER Társaságának nemzeti képviselete, és az látja el az európai szocialista országok Nemzetközi Közös Konténerhasználati Egyezményében a vezető szerv feladatait Magyarországon.

Háztól házig

Szervezi a nagykonténerek nemzetközi vasúti-közúti háztól házig fuvarozását európai, szárazföldi viszonylatokra. A MÁV képviseletében 1985. július 1-jétől részt vesz a nyugateurópai vasutak Intercontainer-Pool megállapodásában, így Magyarországon is újabb gyors, kényelmes és takarékos fuvarozási lehetőség nyílt meg.

A MÁVTRANS-nak messzelátó tervei vannak újabb nemzetközi szállítmányozási szolgáltatások megindítására: vámraktár építése a nyugat—keleti vasúti tranzit főirány határpontjain, nemzetközi darabáru gyűjtőforgalomhoz raktár létesítése Budapesten, bekapcsolódás a speciális vasúti kocsibérletbe.

A spedíció (szállítás) és az idegenforgalom csak az első pillantásra tűnik egymástól távolinak. A valóságban a kettő egysége a hazai és külföldi közönség igényeit elégíti ki nemzetközileg is elismert színvonalon.

Bermann István



A szolnoki rendezőpályaudvar gurítóján Kapás József korszerű vágányfékkel „szelídíti" meg a guruló kocsikat

(Horváth Zoltán felvétele)

A rend a lelke mindennek

Kál-Kápolnán fegyelmez az állomásfőnök

A Füzesabonyi körzeti üzemfőnökséghez tartozó Kál-Kápolnán 170 vasutas dolgozik, köztük 58 forgalmi utazó, akik II. csoportú telepállomás lévén egymást váltják elsősorban a 80., 84., 85., 87., 102. és 108. számú vonalakon közlekedő szerelvényeken.

Tóth Tibor állomásfőnöktől tudom, hogy az állomás idei első félévi eredményei biztatóak. Ezt többnyire a körültekintőbb fuvar- és forgalomszervező munkának, de leginkább az állomáshoz tartozó szolgálati helyek kedvező fegyelmi helyzetének tulajdonítják Kál-Kápolnán. S természetesen a reálisabb tervezésnek is, mert az elmúlt évben olyan szállítási célkitűzést szabtak az állomásra, ami a környékbeli üzemek szállítási terveit ismerve, már eleve teljesíthetetlen volt.

Az ügyintézés gyorsításával

— Az évi 67 ezer tonna áruból az első félévben 45 ezer tonnát sikerült elszállítani, ami több mint 65 százalékos teljesítménynek felel meg. Szállíttató partnereink közül különösen a helyi Károlyi Mihály Mgtszszel, az Országos Vetőmagtermeltető Vállalat helyi üzemével, a Heves Megyei Gabonaforgalmi Vállalattal, a Gödöllői Agrártudományi Egyetem kompolti fajtakísérleti telepével, a helyi ládagyárral és a bútorgyári kirendeltséggel, a Kápolnai Dohányüzemmel, a TÜZÉP-pel és a MÁTRA-VOLÁN-nal jók a munkakapcsolataink. *Fegyelmezett munkával, az ügyintézés gyorsításával sikerült elérnünk, hogy a tervezett 27 óra helyett csak 20,2 órát tartózkodtak az idegen kocsik a hozzánk tartozó vágányokon, illetve rakodóhelyeken.* Az, hogy a személyvonatoknál a megszokottnál több volt a késés és a menetrendszerűség sem a legkedvezőbb, elsősorban a sok pályafelújításnak tudható be — tájékozat az állomásfőnök.

Tóth Tibor egyébként végigjárta a vasúti beosztások szinte mindegyikét. Volt vezénylő, üzemgazdász, tartalékos forgalmi szolgálattevő, s korábban társadalmi szb-titkár is. Azok közé a vezetők közé tartozik, aki követelményt támaszt a dolgozók elé, ha a szükség úgy kívánja, akár a saját szabadideje rovására segíteni is tud beosztottainak.

— Milyen az állomás fegyelmi helyzete?

— Lehetne jobb is, de ne legyünk maximalisták! Számottevően csökkentettük a társadalmi tulajdon kárára elkövetett fegyelmi vétségek számát, sőt az utóbbi időben nem tárgyaltunk hasonló ügyet. Váltófelvágás csak kettő volt, szerencsére különösebb következmények nélkül. Igazolatlan mulasztás is csak négy esetben fordult elő. Sajnos az alkoholfogyasztással már nem tudunk ilyen eredményesen szembeszállni. Pedig mi rendszeresen ellenőrizzük a dolgozókat, s nem azokat, akikről tudjuk, hogy soha nem isznak! Olykor a heti kötelező egyszeri ellenőrzés helyett háromszor szondázunk.

Rendszeresek az ellenőrzések

— Főként az utazóknál, kocsirendezőknél kedvezőtlen a helyzet, de akad a forgalmisták, vonatvezetők, fűtők, málházók között is, aki hamar a boros-, söröspohár után nyúl, s olykor szolgálat közben is. *Az első félévben 71 esetben tartottam szondás ellenőrzést és 21 esetben színeződött el a szonda.* Az üzemfőnökségi és igazgatósági ellenőrzések is szűrtek ki magukról megfeledkező dolgozókat. Volt rá példa, hogy éjjel háromkor ellenőriztem két vonatvezetőt és sajnos fogyasztottak alkoholt. Más esetben éjfélkor ellenőriztünk egy váltókezelőt, s megállapítottuk, hogy alkoholt fogyasztott. Kollégája szerint nem hagyta el szolgálati helyét, mígnem rájöttünk, hogy az otthonról hozott kávét „hígította" szesszel. *Mivel mindez többszöri figyelmeztetésre sem szűnt meg, kilépett a vasúttól.* Lehet, hogy másutt elnézik neki ezt a szenvedélyét? — meditált az állomásfőnök, majd így folytatta:

— A frekventált munkakörökben nálunk is apad a létszám, emiatt azonban *semmi lazaságot nem tűrök, s ebben a helyi pártszervezet és a szakszervezeti főbizalmi is támogat.* Még a 12/24-es szolgálat mellett is biztosítjuk a szabad- és pihenőnapok, lehetőleg a dolgozó kívánsága szerinti kiadását. A fegyelem javítása érdekében élünk a kollektív szerződés biztosította lehetőségekkel.

A visszaesők súlyos büntetése

Az egyik forgalmistát ismétlődő alkoholfogyasztásért *először 200 forint keresetcsökkentéssel — aminek műszakpótlék vonzata is van — és a nyereségrészesedés megvonásával büntettük.* Sajnos nyereségrészesedés nem volt, ami csökkentette a fegyelmezési lehetőséget. Ennek ellenére ugyanezt a forgalmistát — mivel ismét elszíneződött a szondája — *további keresetcsökkentéssel, prémiummegvonással, vasúti menetkedvezményének egyéves szüneteltetésével kellett büntetni.* Azóta ő is úgy vélekedik, hogy nincs értelme szolgálat alatt a stampedli kísértésébe esni. Az egyik fűtőnél is kétszer kellett órabércsökkentést alkalmazni. Volt akalom rá, hogy a családot kértem meg az együttműködésre, s így sikerült eredményt elérni.

A fegyelmezés mindig hálátlan feladat volt. De mindenkinek meg kell érteni. Kál-Kápolna állomás eredményeit az év hátralevő részében csak fegyelmezett munkával őrizhetjük meg — mondta a beszélgetés végén Tóth Tibor.

Orosz Károly

A BÉRLET BEVÁLT

A MÁV az 1985. évi őszi forgalom kezdetén nehéz helyzetbe került, miután alkatrészellátási gondok miatt a villamos mozdonyok üzemkészsége jelentősen csökkent. Ennek következményeképpen a tehervonati szolgálatra naponta kiállítható villamos mozdonyok darabszáma *20—25-tel a tervezett alatt maradt.* Így az őszi forgalom átlagos hónapjára tervezett 41,2 millió teher 100 elegytonnakilométer teljesítményből mintegy 3 millió egységnek nem volt meg a mozdonyfedezete. Ez 7,3 százalékos kapacitáshiányt jelentett. Ezért a MÁV vezetése a népgazdaság szállítási igényeinek kielégítése érdekében elhatározta: *a CSD-től 20 darab 679 sorozatú dízelmozdonyt bérel három hónapra a kieső kapacitás részleges pótlására* és ezen kívül rendkívüli intézkedéseket tesz a meglevő mozdonypark hatékonyságának növelésére.

A bérelt csehszlovák mozdonyok azonos típusúak voltak a MÁV M62 sorozatú mozdonyaival, ami lehetővé tette e mozdonyok azonnali üzembe állítását és megkönnyítette azok üzemeltetését.

Az intézkedések hatására biztosítható volt, hogy októberben 41,5 millió, novemberben 41,4 millió és decemberben 41,7 millió teher 100 elegytonnakilométer megvalósuljon. Így az 1985. évi IV. negyedévi vontatási tervet nemcsak teljesítettük, hanem még kismértékben túl is teljesítettük.

A CSD-mozdonyok bérlése 48 százalékos díjszabási árutonnakilométer és tehervonati elegytonnakilométer-arány mellett lehetővé tette, hogy október, november és december hónapokban *havi átlagban 67 millió többlet árutonnakilométert teljesítsünk.* E többletteljesítmény egyrészt jelentősen javította a MÁV gazdálkodási eredményét, másrészt lehetővé tette, hogy az őszi forgalom idején mintegy 200 millió árutonna-kilométer közút helyett vasúton kerüljön továbbításra, melyből a fuvaroztató feleknek és a népgazdaságnak mintegy 400 millió Ft fuvardíj költségmegtakarítása származott.

Abból a célból, hogy a mozdonybérlésnek a MÁV gazdálkodására gyakorolt hatása utólagosan értékelhető legyen elrendelték, hogy e mozdonyok üzemeltetési költségeit külön gyűjtsék ki. Ez az intézkedés lehetővé tette, hogy 1985-re külön értékelhetővé vált a CSD-től bérelt mozdonyok vontatási egységköltsége, azaz a 100 elegytonnakilométerre eső vontatási költségek képzése.

Az 1985. évi mérleg adatai szerint a vontatási költségektől függetlenül egy árutonna-kilométerre 0,78 Ft jutott. Így

— egy dízel árutonna-kilométer átlagos költsége 1,01 Ft,

— egy villamos árutonna-kilométer átlagos költsége 0,88 Ft.

Miután 1985-ben 1 árutonna-kilométerre átlagosan 1,19 Ft bevétel esik, az átlagos eredmény 1 dízel árutonna-kilométernél 0,18 Ft, míg egy villamos árutonna-kilométernél 0,31 Ft.

Az átlagos költségekkel számolva, az őszi forgalom 200 millió többlet árutonna-kilométer-je, amit a CSD-mozdonyok biztosítottak, *36 millió Ft-tal javította a MÁV eredményét.*

A mozdonyok bérlése tehát egyértelműen hatékony intézkedés volt az adott körülmények között. Ez a vállalati eredmények javításán túlmenően egyben teljesebben biztosította a népgazdaság vasúttal szemben jelentkező szállítási igényeinek kielégítését és így mérsékelte a népgazdasági szintű szállítási ráfordításokat is.

Megjegyezzük azonban, hogy a számított hatékonyság csak viszonylagos és a villamos mozdonyok üzemkészségének javításával a jövőben arra kell törekedni, hogy a villamosított hálózaton ne kelljen dízelvontatást végezni. Ha a 200 millió többlet árutonna-kilométert nem dízel, hanem a terveknek megfelelően villamos mozdonyok végezték volna, az a MÁV gazdasági eredményét további 26 millió Ft-tal javította volna.

A CSD-mozdonyok alkalmazása révén kiegészítő hatásként, továbbá naponta átlag 40-50 esetben csökkent a gépre várások száma, így például míg augusztusban napi átlagban 152 gépre várás volt, azok száma októberre 105-re mérséklődött. Ennek révén csökkent a meddő teherkocsi-tartózkodás, *havi átlagban számítva mintegy félmillió kocsiórával,* ami azt eredményezte, hogy az elegymozgás felgyorsulása révén a bérelt mozdonyokkal realizált többletszállítási teljesítmény 25-30 százaléka többlet teherkocsi-felhasználás nélkül volt elérhető.

Dr. Winkler Péter

Új Magyar Nemzeti Atlasz

Többéves kutató-, szervező- és szerkesztőmunka eredményeként hamarosan megjelenik az új Magyar Nemzeti Atlasz. A kiadvány két évtizedes hiányt pótol: az elsőt ugyanis 1967-ben adták ki. Lényegesen gazdagabb lesz a Közlekedés, posta és távközlés című fejezet is. Tizenöt térképével és több mint húsz diagramjával összehasonlíthatatlanul sokrétűbben mutatja be az ország közlekedési és hírközlési viszonyait, mint elődje.

A vasúti térképek a hálózat szemléltetése mellett bemutatják a hazai villamosítások időben folyamatát és ábrázolják a személy- és áruforgalom alakulását. Diagramok és grafikonok tájékoztatnak arról, hogyan változott a vasút részesedése a népgazdaság fuvarozási igényeinek kielégítésében. Képet ad a szállítási kapacitások változásáról és több más tényezőről, amelyek a vasút fejlettségét jellemzik.

A gyűjtemény kiadása azért is időszerű, mert hazánk egész területét egységesen ábrázoló, a természeti, társadalmi és gazdasági jelenségeket bemutató, azok összefüggéseit feltáró atlasz jelenleg nem áll rendelkezésre. *Első atlaszunk ma már csak kortörténeti jelentőségű,* de irányítási, tervezési és oktatási feladatokra nem alkalmas. A tudományos kutatás, a társadalmi és gazdasági döntések előkészítésének fokozódó információigénye indokolja az új tematikus térképészeti, kutatási és friss adatok felhasználásával szerkesztett atlasz kiadását.

(Tiner)

A siker kötelez

Út a döntőig

Az idei szakmai vetélkedő győztes csapatának (budapesti építési főnökség) tagjaival szerettem volna beszélgetni néhány nappal diadaluk után, hamarosan kiderült azonban, hogy szerény tervem lényegében megvalósíthatatlan. A csapat egyik legidősebb tagja, *dr. Ritoók Pál* főmérnök szolgált magyarázattal:

— Tíztagú győztes csapatunk valójában csak két alkalommal szerepelt azonos „összeállításban". A szakszolgálati döntőn Gyöngyösön voltunk együtt először, majd a vasutasnapi országos döntőn. *A korábbi selejtezőkön csapatunk tagjai különböző brigádok színeiben versenyeztek*, s eredményes szereplésük nyomán alakult ki a későbbi győztes gárda. A csapat tagjai munkakapcsolatban állnak egymással, de ez nem jelenti azt, hogy naponta találkoznak, mivel a budapesti vasútigazgatóság különféle munkaterületein dolgoznak.

— Ha jól értem: a szóban forgó tíz embert a legritkább esetben lehet együtt találni?

— Annyira ritkán, hogy már azon fő a fejünk, hogy a szovjetunióbeli jutalomutazást hogyan oldjuk meg. A csapat tagjai ugyanis frekventált munkakörökben dolgoznak, többnyire vezetők, s szinte lehetetlen úgy szervezni a munkát, hogy egyszerre és egy időben nélkülözzük őket.

— Az első helyezésért járó pénzt bizonyára könnyebb volt elosztani . . .

— Már az elemiben megtanultunk osztani — jegyzi meg mosolyogva *Vígh Tibor*, a tervcsoport vezetője, a csapat egyik különösen aktív tagja. — *Ötvenezret kaptunk tízen, egyszerű volt a számolás.* A szakdolgozatért járó 200 ezer forint már jelentősebb összeg, bár az is igaz, hogy elkészítésében tíznél jóval többen vettek részt. *Itt említem meg, hogy a vetélkedő egész rendszere nem biztos, hogy a legjobb módszer a munkájukat kiemelkedően végzők elismerésére.* Az persze más kérdés, hogy jobbat mi sem tudunk hirtelenjében ajánlani. Ami feltétlenül tetszett: a pontokat nemcsak a vetélkedőn mutatott tudás alapján számolták, hanem a korábbi *munkateljesítmények* is számítottak, sőt ez volt a fontosabb. Véleményünk szerint itt lehetne még finomítani, változtatni. Konkrétabban: az 1982-ben kidolgozott munkaverseny-szabályzatot kellene komolyabban venni, afféle „törvénykönyvnek" tekinteni, mert ellenkező esetben olyanok is győzhetnek, illetve jól szerepelhetnek a vetélkedőn, akik mögött esetleg nincs is számottevő eredmény. *A szabályzat alapos munka, az értékelési rendszer többé-kevésbé objektív*, kizárja, hogy olyan eredményeket hasonlítsanak össze, amelyek tulajdonképpen egymáshoz reálisan nem viszonyíthatók. Az idei vetélkedőn némely esetben nem érvényesült az említett szabályzat „szelleme". *Például helyzeti előnybe kerülhetett az a csapat, amelyik több újítással rukkolt elő.* Látszólag ez rendben is lenne, csakhogy nem az újítások *mennyisége* a lényeges, hanem az, hogy milyen megtakarítás, előny stb. származik belőle.

— Kollégám szavait tekintse „elvi megjegyzésnek" — veszi át a szót a főmérnök. — Csapatunk végül is megnyerte az országos döntőt, tehát nekünk nincs gondunk az értékeléssel, de a jövőben nem árt, ha az elmondottakra is figyelemmel lesznek a szervezők. A már említett szakdolgozatról pedig el kell mondanunk, hogy azt mindenképpen elkészítettük volna vetélkedő nélkül is. Gyanítom, hogy a többi helyezést elérő csapat sem kifejezetten erre az alkalomra írta meg dolgozatát. Végeredményben ez nem baj, csupán jelzi a vetélkedő bizonyos ellentmondásait.

— A szakdolgozat témája Tatabánya-alsó állomás átépítési terve volt — mondja *Vígh Tibor*. — Nagy beruházás, komoly feladat. Az építési-szerelési munkák összehangolása hagyományos módszerekkel aligha lett volna megoldható; manuálisan szinte áttekinthetetlen egy ilyen jellegű munka dokumentációja. Szakítva a hagyományokkal, a Budapesti Műszaki Egyetem munkatársaival *számítógépes technológiával dolgoztuk ki az úgynevezett hálótervet.* A minőségi paraméterek elbírálása után a vezérigazgatóság főnökségünket bízta meg a pályás építési tervek kidolgozásával, így megvalósult az „egy tervező-kivitelező", nálunk sajnálatosan ritkán alkalmazott elve. Az ugyancsak jóváhagyott fázistervek birtokában készült el végül a generál hálós terv, amely a szakértők számára pontosan megmutatja, hogy az egyes részfeladatokat mikor kell elvégezni, milyen eszközökkel, hány munkással stb. Tagadhatatlan, hogy történtek már korábban is kísérletek az építésszervezés korszerűsítésére, a MÁVTI esetenként készített programtervéhez hálótervet, ám ezeket a gyakorlatban sohasem alkalmazták. Díjnyertes szakdolgozatunk már nem tekinthető kísérletnek, mivel a munkák *megkezdődtek* a dolgozatban megfogalmazott elvek alapján. Mi elsősorban ennek örülünk, de természetesen jólesett az is, hogy az országos döntőn sem vallottunk szégyent vele. Jövőre egy másik dolgozattal pályázunk, és az is lehet, hogy egy más összetételű csapat képviseli főnökségünket, mindenesetre akkor is szeretnénk tisztességesen szerepelni, hiszen az idei győzelem kötelez . . .

Sárközi Gábor

A MÁTRA ALJÁN

Kisvasút az erdei turizmusért



Pillanatkép a hőskorból

Hogy annak idején miféle megfontolás késztette a nagyobb mező- vagy erdőgazdasági birtokok tulajdonosait keskeny vágányú vasutak telepítésére, az nyilvánvaló. A pálya kialakítása nem követelt nagyobb munkálatokat, a járművek egyszerű konstrukciója pedig gyakorlatilag a tengely kenésére korlátozta a karbantartási mechanizmust.

Nem volt ez másként a gyöngyösi kisvasút esetében sem, amelynek első kilométereit 1906-ban kezdték fektetni. A hálózat a húszas évek elejére nyerte el maihoz hasonló formáját, a kő- és fanyag szállítása mellett 1927-ben megindult a személyforgalom is, nyaranta 4 pár vonat szállította utasait a város és a mátraalji erdőségek között. *A Mátravasút legsikeresebb évének az 1961-es esztendőt számítják a maga 160 ezer tonna árujával, mintegy 400 ezer utasával.* Talán éppen a nagyvasút mintájára, a Mátravasútnak is megvolt az évtizedes hanyatlási periódusa. Fokozatosan csökkent, majd teljes egészében megszűnt a teherforgalom, elmaradtak az utasok. Borúlátóbb fejekben összeállt a felszámolás terve . . .

Szerencsére a folytatás az optimistábbak elgondolása szerint alakult. Felújították a vágányokat, nagyobb teljesítményű mozdonyokat, nagyobb befogadóképességű személykocsikat hoztak Gyöngyösre, kiépítették a rádiós forgalomirányítás rendszerét. Dióhéjban ennyi a múlt, a többi már a jelen, amelyről *Bajcsyné Tóth Idával*, a Gyöngyösi Mátravasút üzemfőnökével beszélgetek.

— Alig hiszem, hogy a világon bárhol egy vasút képes lenne magát eltartani csupán a személyforgalomból, gondolom e megállapítás alól Gyöngyös sem kivétel.

— *Valóban nem, minket például az erdőgazdaság tart el.* A vasútüzemet vállalati szinten eleve másfél millió forintra tervezték. Sajnos, hogy a teherforgalom újbóli megindítására semmi reményünk, mivel a vonat közelében fekvő erdőterületek kimerültek, az egyetlen kőbánya anyagát pedig a Volán szállítja el. A személyforgalom teljesen az úgynevezett szociálturizmusra épül. A vonal által érintett két község, *Gyöngyössolymos és Mátrafüred fejlődése során az ellenkező irányba nyújtózott, messzire került a vasúttól, így a hivatásforgalom is elenyésző.* Ha nyereségre nem is számíthatunk a veszteségeket megpróbáljuk a magunk módján a lehető legkisebbre csökkenteni. Javítóműhelyünkben bérmunkákat végzünk, alkatrészeket gyártunk.

— A turistaforgalommal kapcsolatosan milyenek az idei tapasztalataik. Várható-e jelentős felfutás?

— A személyforgalom az utóbbi időben örvendetesen nő, amelyben nyilván nagy szerepet játszik az újjáéledő kisvasúti romantika. *Vannak olyan csúcsidők, amikor minden tartalékunkat be kell vetnünk a zavartalan üzemmenet érdekében.* Idén május elsején például nyolcezer utas váltott jegyet. Eddig több iskoláscsoport érkezett vidékről, a város- és múzeumnézés mellett fő programjuk volt a kisvasút. Tehát úgy néz ki, hogy a személyszállítási teljesítmények a jövőben is emelkednek.

— Ismét az árnyékos oldal. A hazai kisvasutak egyik fő gondja az elavult járműállomány . . .

— Ilyen a miénk is! Az Mk 48-as mozdonyok negyed évszázadosak, a kocsik betöltötték a harmincadik életévüket. Valamennyi a megszüntetett MÁV keskenyvasutakról került Gyöngyösre, itt pedig legfeljebb nekünk lehettek újak. Alaposan megtetézik a veszteséget a fenntartás költségei, márpedig az üzembiztonság nálunk is elsőrendű szempont. A mozdonyokat, illetve az egyes fődarabok nagyjavítását a MÁV szombathelyi járműjavítója végzi.

— Úgy tudom, hogy a kisvasutat 1961-ben Úttörővasúttá avatták. Mennyire őrzi ma az úttörővasút jelleget?

— *Idén huszonöt éve, hogy az országban másodikként Gyöngyösön úttörővasút alakult.* Ez azonban nem hasonlítható össze a csillebérci vonallal, hiszen itt merőben mások a körülmények és a lehetőségek is. Igaz, a város úttörői itt is ugyanolyan szívesen dolgoznak jegyvizsgálóként, térközőrként és váltókezelőként, mint a budapestiek. A huszonöt évvel ezelőtti alapító úttörőcsapatból azután többen is nagyvasúti munkaköröket választottak élethivatásul. Egészen biztos, hogy a jelenlegi korosztályból is szép számmal kerülnek majd ki vasutasok . . .

Gerecsei Zoltán



Városi kisvasút MÁV-felügyelet alatt

A tiszakécskei kisvasút megépítésének ötlete paradox módon éppen akkor vetődött föl, amikor a hatvannyolcas közlekedéspolitikai koncepció már javában „falta" a hazai, életképtelennek ítélt keskenynyomközű vasutakat. Sarkadon ez idő tájt szűnt meg a cukorgyárat kiszolgáló hálózat, sínanyagát, C. 50-es sorozatú — már akkor is kiszolgált — motormozdonyait a Bács-Kiskun megye északkeleti csücskében fekvő nagyközségbe szállították.

Az eredeti tervek szerint a vonal összeköttetést teremtett volna a MÁV-állomás és a Tisza partján húzódó üdülőterület között. Ezt az elgondolást azonban kivitelezhetetlenné tette az az egy-másfél milliós többletköltség, amelybe a közút-vasút kereszteződését biztosító fénysorompó került volna. A Béke úti porták előtt elvezető vágány pedig amúgy is speciális építési megoldásokat kívánt. *Így 1971. augusztus 11-én csak a Sportliget és a Tisza-part közötti 1,2 km-es szakaszt adták át. A megnyitóünnepségen részt vett a MÁV akkori vezérigazgatója is.* A kisvasút üzemének állandó ellenőrzését *Goóg Béla* műszaki főfelügyelő, pályamester közreműködésével ma is a MÁV látja el.

— Én voltam hetvenegyben az építésvezető, amikor a vonal elkészült, rám bízták az üzemviteli teendőket. A kedves kis vonat azonnal népszerű lett, bár rövid a pálya, nevezetesebb ünnepeken — május elsején, augusztus huszadikán — mind a három kocsit ki kell hozni a színből, annyi az utas. Sajnos nagy gondot jelent, hogy *a mozdony futóműve a nyomkarima kopása miatt már nem sokáig lesz használható, ha csak valamelyik közeli járműjavító a téli üzemszünet alatt fel nem újítja.* Egy mozdonyt már hasonló meghibásodás miatt selejtezni kellett, több C. 50-es pedig nincs Tiszakécskén. Ha ez lerobban, kiakaszthatjuk a „Forgalom szünetel" táblát, ezt pedig nem szeretnénk.

A kisvasúthoz persze személyzet is tartozik. A vonatkísérők, a „pályaszemélyzet" feladatait úttörők látják el. A motorvezetők egyikének nagyvasúti szakképesítése van, a másik — az éppen szolgáiatban levő *Eszes István* — a szolnoki vontatásnál tanulta meg jelenlegi munkakörének szakmai fogásait.

Goóg Béla szerint a pálya, a személykocsik állapota kifogástalan. Csak ez a mozdony, ebből volna még egy . . .

T. Z.

Fél mondatokból is értik egymást

Fiatalok a főnökség élén

Dunaújvárosnál, a Pécsre vezető 6. sz. főút mellett két, egymáshoz hasonló épület áll. Az egyik a pályafenntartási, a másik a körzeti üzemfőnökségé. Alig húsz méterre tőlünk a közúti tábla: Dunaújváros vége.

Grabant József pályafenntartási főnökkel beszélgettünk. 1979-től vezeti a főnökséget.

— Hogy kezdődött?

— Orosz—magyar szakos tanárnak jelentkeztem az ELTE-re, miután Marcaliban érettségiztem. Ez volt a ki mit tud éve (1965), és én „helyhiány" címén nem mehettem. Választottam a Veres Péter-i pályát: *pályamunkás lettem.* Előbb fűirtóként dolgoztam a kaposvári pályafenntartási főnökség létszámában, majd pályamesteri gyakornokként.

— Helyesnek ítéli ma a kezdés akkori gyakorlatát?

— *Természetesen. Ma is kellene valami hasonló sorrend.*

Kiss Kálmán kaposvári pft-főnök egyszer megkérdezte tőle: *„Miért nem jelentkezel főiskolára?"* Hallgatott a jó tanácsra és Kaposváron felvételizett.

— A főiskola elvégzése után Kaposvárra kértem vissza magam. Lakást nem tudtak adni. *Dr. Szabó Tibor* a pécsi igazgatóság akkori vezetője felajánlotta Dombóvárt, Szekszárdot és Dunaújvárost. 1972-t írtak. *Augusztus 1-jén Dunaújvárosban jeletkeztem. Szakaszmérnöki beosztást kaptam.*

Sokáig géplánccal dolgozott. Lakókocsis elhelyezéssel, folytonosan változó munkahely. Kitűző munkák. Más-más vonalak.

1974-ben lett vezetőmérnök majd rövidesen megbízott főnökhelyettes is. Új beosztás, új lehetőségek.

— Ebben az időben a VATUKI által kidolgozott Traversan-rendszert kísérleteztük. Lényege, hogy az alépítményt bitumen emulziós megoldással javítottuk. Szerettem ezt a kísérletező munkát. A vasbetonlemezes kitérőt elsőként alkalmaztuk. Ezt követte a vasbetonaljas kitérő. Nem volt könnyű vele dolgozni, hisz egy ilyen kitérő 37 tonna.

Százhetvenkét „csákányosuk" van. Ma már szállítják a meleg ételt a pályamunkások után. Tizenkét szocialista brigádjuk közül egy a MÁV Kiváló Brigádja cím birtokosa.

Közben belép az irodába *Herbai Gyula* vezetőmérnök. Nem sokkal később *Kazár András* szakaszmérnök. A főnökség vezetői azonos életkorú fiatal szakemberek, nem csoda, hogy fél mondatokból is értik egymást.

Dunaújvárosból Paksra mentünk, ahol megtekintettük a vasúti skanzent.

— Szeretem ezt a múzeumot — mondja Grabant József. — *Ezek az eszközök, vágánymérők, csákányok, háromszög- és salin emelők kitűzű keresztek, vágánygépkocsik, dresinák, hajtókák, a tegnap technikái, ma féltve őrzött múzeumi tárgyak.*

Szabó Béla

HARMINCÖT ÉVES

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet 2.

A lap 14. számában visszatekintettünk a MÁV vállalati kutatószervezetének, a harmincöt éve alapított VTKI-nak történetére, fejlődésére. Bemutattuk ennek az időszaknak jelentősebb intézeti állomásait, majd szóltunk arról az országosan, sőt nemzetközileg is összehangolt kutatási célprogramrendszerről, amely a hazai kutatásokat és ezen belül a VTKI tevékenységét is meghatározza.

A következőkben betekintést nyújtunk a több évtizedes intézeti kutatási tevékenység főbb tématerületeibe és a kutató-fejlesztő munka eredményeibe.

a) A pályaépítési és -fenntartási kutatási területen művelt témáink a vasúti pálya korszerűsítésére irányuló általános cél szolgálatában tematikailag mind az alépítmény, mind a felépítmény korszerűsítését illetően széles sávon mozogtak. Ennek keretében jelentős előrehaladást és *figyelemre méltó eredményeket értünk el a hézag nélküli vágányok hazai alkalmazási lehetőségének vizsgálatánál,* a korszerű vasúti pálya feltételeinek kialakításánál, a vasúti alágyazat, az ipari műanyag szövet alkalmazásánál, a ragasztott kitérőaljak kialakításánál, a rugalmas sínleerősítések és a feszített betonaljak vizsgálatánál, valamint a nagyobb tömegű sínek alkalmazásánál.

Jelentősebb kutatási témák

b) A vasútgépészet, vontatás és járművontatás rendkívül széles területén az alapítástól folyó kutató munkánkban arra törekedtünk, hogy feltárjuk a szakterületen jelentkező műszaki-gazdasági szempontokból kedvezőtlen jelenségek okait, felderítsük, majd vizsgálatok és üzemi kísérletek alapján *kidolgozzuk a MÁV adottságainak és fejlesztési igényeinek megfelelő megoldásokat.*

Nagy feladatot jelentett az új vontatási nemekre való áttérés differenciált műszaki-gazdasági vizsgálata és javaslatok kidolgozása hatékony energetikai tökéletesítésekre. Kiemelkedő e tárgykörből a különböző vontatási nemek műszaki-gazdasági jellemzőinek meghatározására kidolgozott módszer, amellyel bármely vonalon megállapítható a dízel- és villamosvontatás hatékonysága, várható üzemi költsége, és kiválasztható a gazdaságosabb vontatási mód.

Tudományosan megalapozott — s egyben a költségek szempontjából nagyon racionális — javaslatokat dolgoztunk ki a vontatási telepek korszerű hálózati kialakítására, valamint fejlesztésére, és a vasúti járműjavító ipar rekonstrukcójának átfogó üzemszervezési feladataira. Nagy jelentőségű kutatási feladatként említhető a járművek javítási ciklusidejének a jármű műszaki állapotával összefüggő vizsgálata, és a távlati szállítási feladatok hatékony ellátásához szükséges vontatott járműpark meghatározása.

c) A járműkísérleti munkák — amelyek 1962 óta képeznek intézeti feladatot — kiterjednek a vasúti járművekben rejlő műszaki lehetőségek és az optimális üzemeltetési feltételek feltárására, a vontatási, energetikai, hőtechnikai, futásbiztonsági, futásjósági, járműszilárdsági és féktechnikai jellemzők javítási módjának kidolgozására.

A vasúti járművek siklásbiztonságának meghatározása céljából végzett kutatások között kiemelkedő helyet foglal el a toltvonati közlekedés siklásbiztonsági megalapozása.

d) Az 1959-ben alakult izotópalkalmazási diagnosztikai osztály első izotóptechnikai kutatásai részint az ipar területén már bevált alkalmazások közlekedési átültetésére szorítkoztak, részint a közlekedéstechnika azon területeit határozták meg, ahol a radioaktív izotópok alkalmazása üzembiztonsági, méréstechnikai és fejlesztési szempontból hatékony lehet.

E munkáink során kifejlesztettük az egyoldalról mérő reflexiós vastagságmérő műszert lemezek mérésére, továbbá. a roncsolásmentes anyagvizsgálatok sorát kiegészítő izotópos radiografiai módszert.

Az izotópos mérési módszer lehetőséget adott a járműalkatrészek kopásának vizsgálatára, a motorkopás-vizsgálatokra, a dízelmotorok fékpadi bejáratási idejének csökkentésére, kerékabroncsok és sínek kopásviszonyainak vizsgálatára, a korrózió elleni védelemben való közreműködésre, az alapépítmény és a zúzottkőágyazat tömörségének, szennyezettségének, nedvességének meghatározására, a diagnosztikai vizsgálatok kiterjedtebb alkalmazására és a környezetvédelmi kutatások végzésére.

e) Az átfogó vasúti gazdaságtudományi kutatások jellegzetesen új, hazai hagyományokkal nem rendelkező feladatkört képeztek, *ami természetesen szükségessé tette a tudományos alapok és módszerek megteremtését.*

A vasúti ökonómiai kutatások első fázisában kialakítottuk a hazai viszonyokra alkalmas, a vasúti szállítási önköltségek megállapítására szolgáló, költségmutatót és egyedi önköltség-számítási módszereket, amelyekkel konkrét költségszámításokat végeztünk a hálózat egészére és egyes árucikkekre. Ezek a nemzetközi szinten is elismert számítási metodikák megalapozták a további gazdaságossági vizsgálatokat és a hatékonysági kutatásokat.

Az ökonómiai kutatások hatása

A népgazdaság általános fejlődése, ezen belül a közúti közlekedés növekvő kapacitása következtében *előtérbe került a vasút és a közút közötti munkamegosztás problémája.* Először feltártuk a rövid távolságú vasúti fuvarozások közútra terelésének lehetőségeit, majd kidolgoztuk az összetett vasúti-közúti fuvarozási rendszer elvi alapjait. Mindezek után végeztük el a közlekedési ágazatok közötti koordinációs és kooperációs vizsgálatokat.

Kiterjedt felmérés és elemző munka után kialakítottuk a kocsirakományú áruforgalom körzetesítésének tervét, foglalkoztunk a személyszállítási feladatmegosztással, a korszerű vasúti szervezet kialakításával, a statisztikai rendszer korszerűsítésével, tekintettel a gépi adatfeldolgozásra, vasúti teljesítmények távlati és középlejáratú gépi módszereinek kialakításával.

f) A vasúti üzemvitellel és forgalmi technológiával kapcsolatos kutatások az első időszakban a vasúti üzemvitel szűk keresztmetszeteinek feltárására, a rendelkezésre álló eszközök és berendezések teljesítőképességének növelésére irányultak. A vonatközlekedési tervkészítés módszereire, az állomási technológiai műveletek vizsgálatára, a tolatási módszerek racionalizálására vonatkozó kutatások növelték a teljesítőképességet, a vasúti szállítás teljesítményét.

A vasúti üzemvitellel kapcsolatos forgalomtechnológiai kutatások során kerültek kialakításra — egyebek között — a vasútállomások üzemi terveinek irányelvei, kapacitásszámítási metodikák, a tehervonatok utazási sebességének növelését szolgáló módszerek, a módszeres elegyrendezés, a tolató tehervonatok összeállítását ésszerűbbé tevő javaslatok, az iránypontrendszer.

Nemzetközi elismerést váltott ki a korszerű rendező pályaudvarok üzemi és tervezési feltételeinek meghatározása terén végzett tevékenységünk. A korszerű rendező pályaudvari technológiai rendszerek kialakításához számítási modelleket dolgoztunk ki.

g) A kereskedelmi technológia fejlesztése érdekében végzett kutatásainkban még annak idején kidolgoztuk a fuvarozástervezés rendszerének elvi alapjait és a vasúti darabáru-fuvarozás új módszereit. Folyamatosan foglalkoztunk a korszerű új eszközökkel: *a szállítótartályokkal és a rakodásgépesítéssel.* Feltártuk a kocsirakományú küldemények súlymegállapításának fuvarjogi, valamint üzemi helyzetét, és kialakítottuk a vágányhídmérleg-hálózat fejlesztésének korszerű irányelveit. Jelentősek a nagy szállítótartályok belföldi nemzetközi forgalomban való használatának technológiai és gazdasági vetületeit vizsgáló munkáink.

Említésre méltó a hazai vasúti áruszállítás legösszetettebb térségének, a záhonyi átrakókörzet korszerű kereskedelmi technológiájának kidolgozása, amely lényegében az információs rendszer kiépítését alapozta meg.

Folyamatirányítás és üzemszervezés

h) A vasútüzem automatizálásának távlatban előirányzott megvalósítása és az üzemi munkafolyamatok korszerű szervezése tette szükségessé a folyamatirányítási és üzemszervezési kutatásokat, amelyeket intézetünk nagy lendülettel kezdett meg.

Már eddig is tekintélyes munkát végeztünk *a záhonyi átrakókörzet automatizált irányítási rendszerének folyamatos kialakításában.* A határforgalmi információs rendszer kidolgozásával olyan — gyakorlatban már használt — eljárást hoztunk létre, amellyel egyes határátmenetek teherforgalmi információi megbízhatóbbakká és gépi feldolgozásra alkalmassá váltak.

Hálózati kihatású munkáink sorában eredményes volt a vasúti kocsiáramlatok tervezési és szervezési kérdéseinek vizsgálata. A kutatás számítógépek alkalmazásán alapuló, olyan komplex forgalmi és áruszállítási rendszer vázlatát mutatja be, melynek alapján a korszerű üzemirányítás megvalósítható.

A hálózati szintű feladatok között ugyancsak nagy jelentőségű kutatás a vontatójárművek számítógépes egyedi nyilvántartási rendszerének, valamint a mozgó vasúti kocsik automatikus azonosításának kidolgozása, mely utóbbi — folyamatban levő — munka több részeredményét KGST-keretben vitatták meg és fogadták el.

i) Közlekedéstörténeti, főképpen vasúti munkásmozgalmi kutatásaink a magyarországi vasutasság történetének, munkásmozgalmi múltjának tudományos feltárásával, a vasutasok múltbeli élet- és munkakörülményeinek vizsgálatával foglalkoznak.

Tudományos együttműködés

j) Vasúti terminológiai munkáink — elsősorban részvételünk az UIC és az OSZZSD szakszótár szerkesztésében, magyarra való átültetésében — a vasúti szaknyelv fejlesztésén kívül hasznosan szolgálják a szakemberek, kutatók idegennyelv-tudása színvonalának emelését, a külföldi szakirodalom közvetlen megismerését, hasznosítását, és jelentősen elősegítik a dokumentációs tevékenységet.

A tudományos, műszaki-gazdasági információs szolgáltatások keretében több ezer referátummal gyarapítottuk a tájékoztató kartongyűjteményt. Új rendszerű figyelő- és tájékoztató szolgálatunk révén gyorsabban és alaposabban kapnak információkat nemcsak intézetünk kutatói, hanem az érdekelt szakterületek dolgozói is. Jelentős eredmény *a nemzetközi dokumentációcsere,* amely nagy mértékben bővíti a nemzetközi szakirodalomról a kutatási eredményekről való informálódás lehetőségeit.

Nemzetközi kutatási munkamegosztás

k) A vasúti szabványosítás — ami a MÁV Szabványügyi Intézet megszűnését követően, csak 1973 óta képez intézeti feladatkört — az elmúlt 35 év alatt számottevően fejlődött. Különösen a szabványkészítésben jelentős az előrehaladás. A kezdeti időszakban inkább a kidolgozott szabványok mennyiségén volt a hangsúly; ez később — ésszerű munkamegosztásban az érdekelt szakszolgálatokkal — a minőségi munkára helyeződött át.

l) Intézetünk fennállása óta céltudatosan építette és fejlesztette hazai és nemzetközi síkon a tudományos együttműködést. Hazai vonatkozásban sok irányú és termékeny kapcsolatokat tartottunk fenn azokkal a tudományos intézetekkel, egyetemi és főiskolai tanszékekkel, vállalati kutató-fejlesztő részlegekkel és vasúti szolgálati helyekkel, amelyeknek profilja, felkészültsége, műszerei vagy berendezései egyes intézeti feladatok megoldása érdekében a kutatási kooperációt szükségessé tették. Nem kevés azoknak a munkakapcsolatoknak a száma sem, amelyeket hasonló okokból több hazai kutatóhely kezdeményezett s intézetünkkel kiépített.

Hasonlóan, igen élénk kapcsolatok alakultak ki az évek során a nemzetközi műszaki-tudományos együttműködésben. A tudományos együttműködés legjelentősebb területe a közös kutatások végzése, amely kiterjed az államközi (KGST), a vasutak közötti — OSZZSD- és UIC-érdekeltségű — kooperációs kutatásokra.

Intézetünk már az ötvenes évek végétől bekapcsolódott az OSZZSD közös kutatásokba, évenként átlagosan négy-öt témával, továbbá a KGST-kutatásokba, amelynek közlekedési komplex programjában 1975-ben négy közös témát műveltünk. Néhány témával részt veszünk az UIC—ORE munkájában is.

A nemzetközi munkamegosztásban végzett kutatás előnyeinek kiaknázása céljából — a tudománypolitikai irányelvek által nyomatékosan ajánlott — kutatóintézetek közötti közvetlen együttműködés fejlődött a legdinamikusabban. Elsőként már 1969-ben a moszkvai Összszövetségi Vasúti Tudományos Kutatóintézettel jött létre nemzetközi kutatási munkamegosztás, amely a gyakorlati hasznosítás lehetőségét nyújtó eredményekre vezetett. Több baráti ország vasúti kutatintézetével számos témában folyik kutatás. Említést érdemel, hogy jelenleg az intézeti témák egyharmadát nemzetközi kooperációban műveljük, ami az intézet tudományos munkájának nagyfokú nemzetközi kiszélesítéséről tanúskodik.

Dokumentációk rendszeres cseréje

A nemzetközi tudományos kapcsolatok kiterjednek a kölcsönös tanulmányutakra és tapasztalatcserékre is, valamint különböző dokumentációk esetenkénti, illetve rendszeres cseréjére, néhány esetben viszonossági alapon a szocialista országok vasúti szaklapjaiban szakcikkek, tanulmányok publikálására.

Igyekeztem — ha csak vázlatosan is — képet adni a 35 éves jubileumához érkezett Vasúti Tudományos Kutató Intézet fejlődéséről, munkásságáról és eredményeiről. Az intézet egész kollektívája egyaránt azon fáradozik, hogy mindenkori szellemi kapacitását, a társadalom vasúti személy- és áruszállítási szükségleteit egyre magasabb színvonalon, gazdaságosan és maradéktalanul kielégítő vasútrendszer megteremtése érdekében használja fel.

Dr. Lengyel László,
a VTKI igazgatóhelyettese

A Budapest Ferencváros Körzeti Üzemfőnökség pályázatot hirdet

Rákos és Budapest Soroksári út állomások forgalmi állomásfőnök-helyettesi munkaköreinek betöltésére.
A kinevezés határozott időre, 3 évre szól, alkalmasság esetén meghosszabbítható.
Az állomások I. csoportúak.

A munkakörök betöltésének feltételei:

— felsőfokú szakirányú állami és szakmai, valamint középfokú politikai végzettség,
— 10 éves szakmai gyakorlat (5 éves rendezőpályaudvari és vezetői gyakorlat)

Bérezés megegyezés szerint.

Az üzemfőnökség igény esetén egy éven belül lakást biztosít.
A pályázat tartalmazza a pályázó szakmai és vezetői tevékenységének ismertetését, részletes önéletrajzát, jelenlegi munkahelyét, beosztását és jövedelmét.
A pályázatokat 1986. szeptember 15-ig, 1097 Budapest, Fék u. 6. címre kérjük megküldeni.

„VASKAPCSOLAT"

A Domus Lakberendezési Áruház Vállalat több egységét iparvágány köti össze a MÁV vonalaival. Más szavakkal: a vállalat *vasúterzékeny.*

Éppen ezért a vállalat számára nem közömbös, hogy milyen viszonyban van a MÁV-val. Az utóbbi három évben közös erőfeszítéssel mintegy 90 százalékkal sikerült csökkenteni a vasúti kocsik állásidejét, ezáltal természetesen a kocsiállásért fizetendő bírság összege is csökkent.

Mit vár a Domus a MÁV-tól?

A jelenlegi jó kapcsolat megtartását a jövőben is. A gyors, pontos és kímélő árukezelést; a kocsik szükség szerinti sorolását, a kocsiszekrények gyakori vizsgálatát, a jó rakhatási feltételeket.

Cserébe a Domus Lakberendezési Áruház Vállalat jó minőségű bútorokkal, igényes lakberendezési tárgyakkal, vevőként is megkülönböztetett szeretettel várja a vasutasokat áruházaiban. Így válik a jó partneri kapcsolat teljesebbé.

(X)





Szakszervezetünk boglárlellei üdülőjében jól érzik magukat a külföldi vasutasok. Az idén Lengyelországból, az NSZK-ból, Franciaországból és Algériából érkeztek vendégek a csereüdülés keretében. Az üdülő vezetősége változatos programokkal gondoskodik a vendégek szórakoztatásáról. Képeink tanúsága szerint az Algériából érkezett üdülőcsoport sem bánta meg, hogy a számukra idegen és különös ország vendégei lehettek.
(Horváth Zoltán felvételei)

Mesél a türingiai erdő

Csereüdülésen az NDK-ban

A Német Demokratikus Köztársaság egyik legvonzóbb tájegysége Türingia. Ódon hangulatú városok és apró falvacskák húzódnak meg a völgyekben és a hegyek lábainál. Ezen a szép vidéken, *az Erfurt melletti manebachi, Ernst Kamiet nevét viselő üdülőben tölthettük az idén szabadságunkat.* A budapesti építési főnökség és az erfurti vasutasok között már több mint tízéves a csereüdülés.

Már a megérkezés utáni első percek is felejthetetlenek voltak. Az üdülőházak mellett karnyújtásnyira égbenyúló fenyők ringatták magukat méltóságteljesen; előttünk a völgyben a festői kis Manebachot láttuk a rohanó Ilm folyócskával.

Az új bonyomások elbűvöltek bennünket, bár egy kicsit „féltünk" az étkezésektől. Hamarosan kiderült, hogy nem volt okunk rá: vendéglátóink konyhájából nem kaptunk idegen ízeket. Az üdülő gondnoka, *Detlef Schön* és felesége *Karola* gondoskodtak arról hogy semmiben se legyen hiányunk. A tört magyarsággal beszélő házaspár rövid idő alatt olyan légkört teremtett számunkra, hogy otthonosan éreztük magunkat szinte az első perctől.

A számtalan erdei séta közben a türingiai nyár elénk tárta sokszínű virágait, de pompásan éreztük magunkat városi „kalandozásaink" közben is. Megfigyeltük: a nagy német irodalmár, Goethe kultusza mindenütt él; ahol a költő megfordult, ott valamilyen formában emlékeznek rá.

Türingia városai közül Erfurtba látogattunk néhányszor. Sétálva a városban különösen megragadott bennünket a Krämerbrücke — a szatócsok hídja —, amely a belváros közepén vezet át a Gera folyón. A híd két oldalán régi kis favázas házak sorakoznak; inkább évszázados utcának, mint hídnak gondoljuk. Az erfurti dóm lenyűgöző látvány, a városban egyébként is sok a gótikus stílusú építmény.

Sokszor jártuk végig Ilmenaú hangulatos utcáit is. Reneszánsz stílusban épült városháza Türingia egyik legszebb középülete.

Arnstadti kirándulásunkkor magyar vonatkozású emlékre bukkantunk. Több mint ezer esztendővel ezelőtt (954-ben) I. Ottó ebbe a városba hívta össze a birodalmi gyűlést, ahol döntöttek a német seregek megerősítéséről. A döntés következménye: *a Lech-mezőn megsemmisítő csapást mértek elődeinkre, a kalandozó magyarokra . . .*

A csodálatos műemlékeken túl, megragadott bennünket az itt élő emberek magatartása, kiegyensúlyozott életritmusa. És a tisztaság! *Bizony elszégyelltük magunkat, amikor az eldobott csikket vagy papírfecnit szó nélkül felszedték utánunk; néha úgy éreztük magunkat, mintha javító nevelésen volnánk . . .* Hamar leszoktunk a szemetelésről, és mindannyian megfogadtuk, hogy itthon is vigyázunk a rendre és tisztaságra.

Megfigyeltük azt is, hogy az itt élők ápoltak és jól öltözöttek, de a divattal nem törődnek különösebben, még a nők sem . . .

Elmentük egy juniálisra is, ahol meggyőződhettünk arról, hogy nem az evés — és főleg! — nem az ivás a legfőbb szórakozás. A népviseletbe öltözött zenészek nemcsak a közönséget mulattatták, hanem önmagukat is. Az énekesnő kiváltképp tetszett: szépen, tisztán énekelt, de minket az ragadott meg, hogy egy-egy szám után meguzsonáztatta ott lévő három gyermekét, ha meg fegyelmezni kellett, két szám között elfenekelte őket . . .

A türingiai emberek nem ismerik a „második gazdaságot", nem hajtják magukat. Tenyérnyi kertjeiket valóban hobbiból művelik, de a kimerültségtől nem is rogynak le esténként. Derűs, nyugodt emberek — lenne mit tanulni tőlük . . . Ha tehetjük, visszajövünk még ide, a türingiai táj varázsa csábító . . .

Fogas Pál

Történelmi visszapillantás

A szabadság intézményesítése a vasúton

A Magyar Népköztársaság Alkotmányát 1949. augusztus 20-án hirdették ki. Az alkotmány 46. §-a megállapítja, hogy *„a Magyar Népköztársaság biztosítja a dolgozóknak a pihenéshez és üdüléshez való jogot. E jogot a Magyar Népköztársaság a törvényes munkaidő, a fizetéses szabadság és a dolgozók üdülésének megszervezése útján valósítja meg."*

A magyar vasút úttörő szerepe

Az alaptörvényt módosító 1972. évi I. törvény más fogalmazásban ugyan, de lényegében az eredeti szándékot juttatja kifejezésre. A szabadsággal kapcsolatban a felszabadulást megelőző időszakban a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet szorgalmazására hazánkban is történt kezdeményezés, de az akkor kiadott 1937. évi XXI. törvénycikk még csak igen kevés munkáltató részére írta elő a fizetéses szabadság biztosítását. A törvénycikk a kötelezettek részére nem egyidejű, hanem lépcsőzetes bevezetést írt elő.

A vasút a szabadság intézményesítését illetően úttörő szerepet töltött be. Az 1884-ben kiadott vasúti szolgálati rendtartásban rendelkezés található arra, hogy a korabeli igazgatóság és üzletvezetőségek részére kiadott utasításokban már szabályozott eseteken kívül, szóbeli kérelem alapján az állomás és fűtőház-főnökségek, szertárgondnokságok huszonnégy órára, a többi külszolgálati főnökségek, osztálymérnökségek stb. három napra engedélyezhettek szabadságot.

Az igazgatóság és üzletvezetőségek részére kiadott utasítások alapján engedélyezett, de két hónapot meghaladó szabadság esetén munkabér csak akkor illette meg az alkalmazottat, ha szabadságát betegségre való hivatkozás miatt engedélyezték. *Ellenkező esetben fizetésének csak ötven százalékát fizették ki.* A havidíjas alkalmazottak munkabérét azonban egy hónapot meghaladó szabadság esetén teljesen beszüntették. A napidíjasok, napibéresek pedig csak különös méltánylást érdemlő esetben kaptak munkabért a nyolc napig terjedő szabadságidejükre.

A MÁV a külföldi vasutakat megelőzve az elsők között szabályozta a munka- és pihenőidőt. A szabályozás alapját 1905-ben Washingtonban tartott vasúti kongresszuson megvitatott munka- és pihenőidővel kapcsolatos előterjesztés anyaga képezte.

Üdülésre pótszabadság

Ilyen előzmények után az 1907. évi XLIX. tc. alapján fogalmazódott meg a különféle munkaterületen dolgozó vasutasok munka- és pihenőideje, illetve szabadságának megállapítása.

A nemzetközi vasúti kongresszuson elfogadott elvek figyelembevételével a Vasúti Szolgálati Rendtartásban a következők szerint szabályozták a vasúti alkalmazottak szabadságjárandóságát:

Meghatározott szolgálati idő után minden alkalmazottnak naptári évenként joga volt szabadságra. A tisztviselőknek az első tízévi szolgálati idő alatt 14 napra, a huszadik szolgálati évig 21-re, a huszonötödik szolgálati évig 28-ra, a harmincadik szolgálati évig 35-re, azon túl pedig 42 napra. A többi fizetéses alkalmazott részére általában 8-28 napig, illetve 8-14 napig terjedő időre, a gyakornokoknak, havi- és napidíjasoknak egy évi szolgálat után 8 napra engedélyeztek szabadságot. Az állandósított napibéreseknek és munkásoknak háromévi szolgálat után nyolc napra. A szabadság terjedelmét az is befolyásolta, hogy a vasúti alkalmazott azt hol töltötte el. A Szolgálati Szabályzat 1936-ban hatályba léptetett módosítása szerint:

„Azoknak az alkalmazottainknak, akik biztosított szabadságukból legalább két hetet valamelyik balatonparti fürdő- vagy üdülőhelyen töltenek el, ha nyaralásukat ugyanott kívánják folytatni, *az illetmények meghagyásával biztosított szabadságukon kívül további egy hét szabadságidő engedélyezhető, amennyiben ez fontos szolgálati érdekbe nem ütközik."*

Továbbá „. . . a legalább 3 év óta megszakítás nélkül szolgálatunkban álló munkásoknak csak 10 napig terjedő díjazott szabadságra van igényük, következésképpen ezeknél a meghosszabbított egyheti balatoni szabadságidőt nem lehet díjazott szabadságnak tekinteni, illetve ilyen szabadságként elszámolni."

Amint látjuk, a dolgozók szabadságjárandósága nemcsak a munkaviszonyban töltött évek számának, hanem a különféle képzettség és fizetési csoportba tartozás függvénye volt.

Számos külföldi vasúthoz képest lényeges előrelépést jelentett az olyan kötöttség mellőzése, amely a szabadság engedélyezésének feltételéül a helyettesítési költség felmerülésének lehetőségét kizárta. Ezért szabadság biztosítása céljából 1907-ben 600 000 koronát irányoztak elő.

Az üdülés lehetőségét azzal is elősegítették, hogy a vasútnál alkalmazott munkások részére állandó jelleggel Karlsbadban 3, Abbáziában 10, és Pöstyénben korlátlan számú férőhelyet biztosítottak. *A szabadságot általában csak május 1-jétől október végéig terjedő időn belül lehetett igényelni.*

A munkáltató jogai

A különféle vasúti műhelyekben foglalkoztatott I., II. és III. éves tanoncok részére engedélyezett háromheti, valamint a IV. éves tanoncok részére engedélyezett kétheti szabadságból valamennyi évfolyamnál 14 napot, illetőleg a 14 napra eső munkanapokat díjazni kellett.

Az egyévi szolgálattal még nem rendelkező havidíjasoktól a munkásokig bezárólag a szolgálati szabályzat a biztosított szabadságot nem tette lehetővé. A szolgálati szabályzat egyértelműen kifejezte, hogy illetmény nélküli szabadságra az alkalmazottaknak nem lehet igénye. Ilyen szabadságot például a munkásoknak a szolgálati főnökség csak rendkívüli esetben és a vasút érdekeivel összeegyeztethetően engedélyezhetett. *Ez azonban azzal a következménnyel járt, hogy az így távol töltött idő a nyugdíj szempontjából nem volt figyelembe vehető.*

Az állandó munkások ezzel szemben évente legfeljebb 28 napig terjedő illetmény nélküli szabadságban részesülhettek aratás céljából. A szolgálati viszonynak fenti ok miatt keletkezett megszűnése után újból szolgálatba lépő munkás szabadságidejének megállapításánál az előző szolgálati időt nem lehetett beszámítani, mert a biztosított szabadság csak megszakítás nélküli évi szolgálati idő után illette meg.

Ilyen történeti előzmények után a bevezetőben már idézett alaptörvény szellemének megfelelően került sor a szabadságnak az 1951. évi 7. sz. törvényerejű rendelettel megalkotott első Munka Törvénykönyve végrehajtására kiadott rendelet szerinti egységes szabályozására.

A szabadság intézményének évszázad alatti kialakulása során két azonos tartalmú intézkedés következetesen megtalálható. Az egyik az, hogy *a szabadság kiadásának időpontját mindig a munkáltató határozza meg, azzal a megszorítással, hogy a dolgozó kívánságára a lehetőséghez képest figyelemmel kell lenni . . .* A másik pedig az, hogy a munkáltató — de csakis kivételesen fontos érdekből — a dolgozó már megkezdett szabadságát félbeszakíthatja.

E munkáltatói jogkörről már csak azért is érdemes említést tenni, mert évtizedek óta hallani olyan véleményt, hogy a szabadság felével a dolgozó, felével pedig a munkáltató rendelkezik. *Jogszabályi rendelkezés hiányában a dolgozók ilyen irányú igényének megalapozatlanságát vitatni nem lehet.* Ilyen tartalmú rendelkezés soha nem született. Hogy ez a téves nézet mennyire nem helytálló, azt éppen az bizonyítja, hogy a szabadságot érintő valamennyi — eddig kiadott — jogszabály a munkáltató ezzel kapcsolatos jogkörét következetesen meghagyta.

A kérdés tárgyilagos megítélése eredményeként azonban bizonyos — korlátozott mértékű — kompromisszumra alapozott megoldásra lehet következtetni. Ugyanis a jogszabály előírja, hogy a szabadság időpontjának megállapításánál a dolgozó érdekét lehetőleg figyelembe kell venni.

Párhuzamos rendelkezések

A munkáltatót ezen kívül olyan kötelezettség is terheli, hogy *a szabadság kiadásának időpontját* — a kollektív szerződés eltérő rendelkezésének hiányában — *legkésőbb a kiadás előtt egy hónappal kell közölni.* Ettől az időponttól eltérni — bizonyítható rendkívüli indok kivételével — már csak a dolgozóval történő megállapodás alapján lehetséges.

A szabadságtervnek a dolgozó hozzájárulása nélkül történő megváltoztatása pedig azt is eredményezheti, hogy a dolgozó joggal tagadhatja meg az ezzel kapcsolatos utasítás teljesítését anélkül, hogy cselekménye fegyelmi eljárást tenne megalapozottá, tekintettel arra, hogy jogszabályba ütköző utasítás megtagadásáért a dolgozót nem lehet felelősségre vonni.

Érdemes párhuzamot vonni a felszabadulás előtti, illetve a felszabadulást követő szabadságrendszer közös, továbbá eltérő tartalmú rendelkezései között. A már említett közös vonásokon kívül — a szabadsággal való rendelkezés és a szabadság félbeszakításának joga — említést kell tenni például arról is, hogy már korábban is ismeretes volt meghatározott korlátok között a rendkívüli és fizetés nélküli szabadság igényének lehetősége, továbbá a munkaviszonyban töltött évek figyelembevétele, stb.

A felszabadulást követő szabadságrendszer új és igen lényeges vonása többek között: *az alapszabadság és pótszabadság jelenlegi rendszerének bevezetése.* A munkaviszonyban töltött évek alapján biztosítandó pótszabadságon kívül a dolgozókat egyéb címeken megillető szabadság, továbbá a fizetett szabadnap, munkaidőkedvezmény és szabadidő bevezetése.

Mindezek vitathatatlanná teszik azt a megállapítást, hogy 1982. január 1-jétől kezdődően hazánkban is a nemzetközi normáknak megfelelő, és az életszínvonal-politikánkat tükröző szabadságrendszert vezették be.

Dr. Konkoly Gyula

Szolgálatban a rakodón

Öreg az irodáknak, raktáraknak helyet adó épületsor, de a rakodótér napjainkhoz illő a nagykanizsai vasútállomáson. A több ezer négyzetméternyi lebetonozott közlekedőtéren egymást érik a tehergépkocsik, a kisebb-nagyobb teherbírású daruk, önjáró rakodók. Mindez a több tucat felsorakoztatott, ki- és berakodásra váró vagonnal együtt olyan hatást kelt, mintha emberre nem is lenne szükség. Pedig . . .

❶

Az öt tonna teherbírású bakdaru mellett három ember serénykedik. A rangidős *Takács Ferenc* huszadik éve dolgozik a vasúton, de két fiatalabb társa, *Turi János* és *Vigh Tibor* sem tegnap látott először tehervagont.

— Egy rakomány megcsúszott, azt igazítottuk meg — magyarázza *Takács Ferenc*. — Előtte ócskavasat raktunk, most pedig egy kocsizárhiányos vagont kell majd ellenőriznünk. Murakeresztúrnál lép ki az országból és át kell számolni, hiányzik-e valami a rakományból.

Turi Jánostól megtudom, hogy még ehhez a hórukk munkához is kell vizsga.

— Mi csak úgy hívjuk: kötözővizsga. Elsősorban munkavédelmi előírásokat kérdeznek, de a kötözésnek is megvan a maga technikája. Aztán ismerni kell még a különböző kötelek teherbírását, mert bizony milliós értékek vannak a konténerekben.

❸

A 200 méter hosszú rakodórámpa mellett találkozunk *Gersei Sándorral*, a Volán forgalomirányítójával. A helyi fuvarozást tekintve ő a szerény címe ellenére is szinte tábornoknak számít. Három nyergesvontató, hét fix platós teherautó, három daru, markolórakodó igény szerint, valamint két targonca.

— *Ez a géppark állandóan a rendelkezésemre áll, s a velünk szerződésben álló vállalatok címére érkező szállítmányokat fuvarozzuk* — mondja a fiatalember, aki éppen az újonnan érkező vagonokról tudakozódott a raktárnokoknál.

— Folyamatosan lehet foglalkoztatni egy ekkora gépparkot?

— Azért vagyok itt. Megbízatásban nincs hiány, gyakran az idegen vállalatoknak szintén mi dolgozunk, ha nem győzik. Teherautóval, rakodógépekkel pedig csak a vasút és mi szolgálhatunk.

Tőlünk nem messze éppen hatalmas csomag vattákat rakodnak a volánosok. Gondolom könnyű munka.

— Inkább cement legyen — dörren le rám *Orsós Ferenc*.

— Az talán könnyebb?

— Ezzel csak órabérben pepecselünk, az idő megy, forint meg nincs. A cementért 1,80 forintot kapunk mázsánként.

Azután csendesedik, mert mint kiderül, délelőtt hasonlóan jól fizető cukorból, mészhidrátból már volt egy-egy forduló, s mint mondja: *„talán délutánra is kinéz valami jobb meló”.*

❸

A Kohászati Alapanyag Előkészítő Vállalat markoló rakodója egy négytengelyes vagon mellett pihen. Kezelője *Gombos István*, segítője *Kovács István*.

— Megéri itt állni?

— Egy fordulót már beraktunk, most várjuk a másodikat.

— Miért ketten, ha itt a gép?

— Drága a takarítás — szól *Kovács István*. — Ha leesik valami, azt nekem kell felraknom, utána meg a környéket felsöpörni, hiszen egy acélforgács „elég” az itt közlekedő tehergépkocsik gumijainak.

Hogy mennyi a „drága”, azt a pénztárban fejből mondják. *Ha a vagont a vasút alkalmazottai takarítják ki, az 250 forint, ha a hozzá tartozó szabad placcot is, az újabb 250 forint kiadás az érintett vállalatnak.* A rakodón szemétnek, hulladéknak nyoma sincs, sőt szemeteskonténer várja a takarítókat.

❸

Forintról lévén szó, óhatatlanul az illetékes raktárnokhoz vezet az utam, hogy a kocsiállláspénzekről is megtudjak valamit. *Horváth Ferenc* immár 35 éve szolgálja a vasutat, tíz éve raktárnokként. Főként azokat tartja számon, akiket többször kell értesíteni: jöjjenek már a címükre érkezett áruért.

— *Nem olcsó mulatság az állásidő fizetése.* Az első 24 órában óránként 36 forint, a második 24 órában 100, a harmadikban már 200 forint — mondja. — Ennek ellenére a hétvégeken 4-5 vagon mindig rakodóra vár.

— És hét közben?

— Akkor nincs gond. Persze most is pihen egy vagonunk, a címzett 33 órája nem döntött a sorsáról. Lehet, hogy telexet várnak és majd máshol rakják ki, az is lehet, hogy fontosabb rakodni valójuk van . . .

❸

Hogy az előbb említett kényszerpihenőt tartó vagonok mennyisége sok vagy kevés? Tény, hogy az idei év eddig eltelt hónapjaiban átlagosan 1650 tehervagont fogadtak a város- és környékbeli üzemek, szövetkezetek. Ennek felét az ipari vágányokon rakták ki és be, a többit itt, valamint a szomszédos bérelt rakodókon. Ugyanezeket a kocsikat általában Nagykanizsán gyártott termékekkel, félkész árukkal terhelve továbbítják. S mint mondják, a különféle méretű konténerek szállítása évről évre növekszik.

— Négy évvel ezelőtt éppen ezért létesült nálunk konténerterminál — mondja *Jeszek Ferenc*, az állomásfőnök kereskedelmi helyettese. — A 15—60 köbméteres konténereknek egyre nagyobb a keletje a vállalatoknál. Sőt június elseje óta újabb szolgáltatást is végzünk.

A városközi 10 köbméteres változatokból havonta 200 hagyja el Nagykanizsát, míg a nagyobbakból — ahogyan itt mondják, 20 és 40 lábasból — több mint háromszáz.

Győri András

Az alagút őrei

A Godisa—Abaliget vasútállomások közötti vasútvonal korszerűsítésekor (az áthelyezett nyomvonal miatt) az alagutat is át kellett helyezni. Az új, három alagútból álló objektumot a Bányászati Aknamélyítő Vállalat 1972-ben készítette el. Ekkor a régi alagút vasútőrségének dolgozóit új környezetbe helyezték. Az őrségparancsnokság is új épületet kapott, zárt udvarán német juhász szolgálati kutya éberkedik.

Az abaligeti I-es számú polgári fegyveres őrség parancsnoka, *Sarkadi Lajos* szívélyesen fogad és végigvezet az őrségkörletben.

— Ez az épület már kulturált szociális háttérrel rendelkezik — tessékel a szobákba. — *Szemléltetőeszközökkel felszerelt oktatóterme van, parancsnoki irodái mellett pihenőszobával és hideg-meleg vizes fürdőszobával egészítették ki. Műszaki felszereltségünk a legkorszerűbb.*

Mindenütt katonás rend — példás tisztaság. A parancsnoki irodában folytatjuk a beszélgetést.

— Magamról annyit — kezdi a tájékoztatást —, hogy 1983-ban cseréltem fel a sötétkét egyenruhát erre a szürke színűre. Forgalmi szolgálattevő voltam, vasutas családból származom. Apám Balatonszentgyörgyön volt állomásfőnök, nagyapám Kaposvárott térmester, dédapám a déli vasutaknál Fiumében térfőnök. Feleségem is forgalmi szolgálattevő. Gyermekeim még nem önállóak.

— Abaliget vasútállomástól távol esnek a lakott területek, gondolom, önök valamennyien messzebbről járnak ide dolgozni.

— Így igaz. Én gyermekkoromtól „bejáró” vagyok. Fárasztó életforma, de van haszna is — sokfelé megfordul az ember, mindenhol lát valami tanulnivalót. Természetesen beosztottaim vezénylésénél különös tekintettel kell lennem a bejárás és váltás lehetőségeire.

— A vonatablakból kitekintő szemlélődő könnyű szolgálatnak vélheti a jó levegőn, festői környezetben töltött munkaidőt.

— Könnyűnek? Éjjel is, fagyban is egyaránt? Csak azért nem mondom, hogy ki lehet próbálni, mert teljes a létszámunk. *A nehézségek ellenére nálunk nincs munkaerőhiány.* És még valami nincs — ittasság! Ez volt eddig a legnagyobb eredmény, amit elértem, amit elértünk. Az egység nem végez produktív munkát — sajnos a fizetésük is csak az üzemfőnökség megalakulásával rendeződött. Megemlítem még, hogy 90 százalékuk rendelkezik polgári szakmával. Minden épületlakatos, műbútorasztalos, kőműves, festő szakmába vágó szakipari munkát elvégeznek házon belül. Munkakörük része a külső-belső rend is, maguk takarítanak, s a tisztaságért a mindenkori váltásparancsnok felel. Az egység állandó létszámmal dolgozik, ide nem jön külső helyettes. Tevékenységünk elismeréséül — mivel itt nincs prémiumosztás — vasutasnapra, fegyveres erők napjára vagy állami ünnepek alkalmából jutalmat kapunk.

— Hogyan ünnepelték az idei vasutasnapot?

— Az I. számú őrség 7500 Ft pénzjutalmat kapott. *Galló István* váltásparancsnok rendkívüli előléptetésben, két személy „arany”, egy „bronz” és egy „oklevél” törzsgárda kitüntetésben részesült. Az ünnepi megemlékezést követően a társadalmi munkában készült és fenntartott „kulcsos házban” fehér asztalnál, családtagjaink körében folytattuk az összejövetelt, koccintottunk egymás egészségére, a vasút jövőjére.

Klencz Tiborné

KISZ-élet Tapolcán

Ahány szolgálati ág, annyiféle gond

Sajnos sokan csak átmeneti munkahelynek tekintik a vasutat. Vajon ilyen körülmények között milyen az ifjúsági mozgalom Tapolcán?

Hantos Gyula állomásfőnök előre figyelmeztetett: jó időben szóljak, ha találkozni kívánok a KISZ-esekkel, mert nem könnyű őket összehívni, a körzeti üzemfőnökséghez nagy terület tartozik.

Görög Gábor, a KISZ-bizottság titkára előbb átadja a szót az alapszervezetek titkárainak, hogy bemutatkozásképpen jellemezzék munkájukat.

A pályafenntartási főnökség alapszervezete 20 tagú, átlagéletkoruk 30 év körül van.

— *Büszkék vagyunk arra* — mondja *Ábrahám László* titkár —, hogy az újítási versenymozgalomban szép sikereket értünk el. Sajnos, a jövőben létszámcsökkenésre számítunk, mivel a fizikai munkakörök után nem túl nagy az érdeklődés. Van, amikor egy évet is várunk, amíg kiderül, kit veszünk fel, tagnak. Sok nálunk a vándormadár.

A forgalmi alapszervezet az utóbbi időben sokat fejlődött, *Molnárné Forrai Márta*, a titkár mégis panaszkodik. Az a gondja, hogy a területen dolgozó fordulószolgálatosok miatt nagyon nehéz a taggyűléseket megszervezni.

— Ránk talán az a legjellemzőbb, hogy szoros kapcsolat fűzi össze a brigádtagokat a KISZ-esekkel — mondja *Bodrogi István*, a biztosítóberendezésekkel foglalkozó 19 tagú alapszervezet titkára. — *Nálunk nincs vándorlás*, műszerésznek képzett emberek jönnek, s hamarosan megszeretik ezt a változatos munkát. Nálunk is gond a váltott műszak, s az, hogy bennünket gyakran „riasztanak”, ha valahol meghibásodás történik.

— A vontatási alapszervezetre az a jellemző — mondja *Újvári Károly* titkár —, hogy a tagság meglehetősen fiatal, közöttük mozdonyvezetők és gépészek egyaránt megtalálhatók. Mivel a mozdonyvezetők állandóan úton vannak, ezért az idén két csoportba osztották a tagságot, ettől remélve a jobb munkát.

— Régi gondunkat oldotta meg a Batsányi János Művelődési Központ azzal, hogy hozzájuttatott bennünket egy kiselejtezett vasúti kocsihoz — mondja végül Görög Gábor. — Már tavaly augusztusban hozzáfogtunk a teljes átalakításhoz. A belső munkákkal már nagyjából készen vagyunk, most festeni kell, s őszre a fűtését is megoldjuk. *Az igazgatóság ifjúsági alapjából 14 ezer forintot kaptunk, 3 ezerrel a szakszervezet járult hozzá a költségekhez. Társadalmi munkánk értéke legalább 20 ezer forintot ér.* A művelődési központ néhány technikai berendezést, no meg kihelyezett programokat ígért nekünk. Ha pedig egyik vagy másik KISZ-tagunk vonatra vár, akkor nem az állomás restijében üti el a szabadidejét, hanem benéz a klubba. Hiszem, hogy ez a lehetőség tartalmasabbá teszi mozgalmi munkánkat, jobban összehozza a társaságot.

M. A.

Az úttörővasúton nincs holtszezon

Életre szóló élmény a gyerekeknek

Jó hangulatban, zeneszó mellett végezték a reggeli takarítás munkálatait a gyerekek azon a péntek délelőttön, amikor *Sásdi Zoltánt*, az üzemfőnökség vezetőjét keresve beléptem a hűvösvölgyi végállomáson az úttörővasút üzemfőnökségi épületébe. Első kérdésem után csodálkozva nézett rám:

— Holtszezon? Nálunk ilyen nincs! Külföldön több helyen valóban idényjellegű, de a budapesti úttörővasút állandóan üzemel, sőt ilyenkor nyáron több a vonat, hiszen ez az igazi szezon. Szünidőben több a gyerekutas, és felnőtt kísérő, szülők, nagyszülők is nagyobb számban váltanak jegyet. Több a feladat. Vasutas nyugdíjasok is köreműködnek a munkában.

— És a gyerekek?

— *Hatszázötven tíz és tizennégy év közötti gyerek teljesít szolgálatot.* Iskolaidőben egy rajra tizenöt naponként kerül sor. Nyáron öt turnusban, faházas táborunkban az összes gyerek nyaral. Ilyenkor háromnaponként öltik fel az egyenruhát. Ezenkívül Csillebércen, Zánkán és Tatán postai szolgálat is várja az úttörővasutasokat.

— A nyári tábor idején pedagógusok ügyelnek a gyerekekre?

— Nem. A tábor vasúti szervezésű, s a gyerekek munkáját, itteni életét fő- és középiskolások, ifivezetők és fiatal dolgozóink segítik. Kétségtelen, hogy *a legfiatalabbak itt megtanulják az önállóság alapjait.* Szolgálaton kívül nincs szigorú hierarchikus rend, s talán ez is az oka, hogy jól érzik magukat a srácok.

— Milyenek a kapcsolataik a külföldi testvérszervezetekkel?

— Szerénytelenség nélkül állíthatom, rendkívül jók. Jelenleg harmincöt csehszlovák vendégünk van. Az előző turnusban harminchat úttörővasutast fogadtunk az NDK-beli Cottbusból, Görlitzből és Drezdából. A német csoport júniusban látott vendégül bennünket az ő hazájukban. Szívélyes fogadtatásban volt részünk. *Évente hetven úttörővasutas vehet részt külföldi utakon*, s akik nem utaznak határainkon túlra, azok a zánkai, illetve a tatai táborban nyaralhatnak.

— Nyugati utak?

— Lehetőségünk lenne Franciaországba utazni. Jártunk már ott, Finnországban is, de — dohog egy kicsit — nem mondhatom a gyerekeknek, hogy tizenöt-húszezer forintot kérjenek e célra a szüleiktől.

— Ha nincs holtszezon, hogyan lehet az esetleges nagyobb javításokat elvégezni?

Komoly üzemeltetési problémáink nincsenek. A javítások nem okoznak gondot a forgalomban. Jelenleg a hűvösvölgyi állomáson folyik teljes karbantartás, talpfacsere vált szükségessé, de a munka idény közben is elvégezhető. Nyugodtan mondhatjuk, hogy — kirakatcég vagyunk' —, hiszen felettes szerveink: a budapesti vasútigazgatóság, illetve a Budapesti Úttörőelnökség igazolhatják, nagyobb fennakadás nem gátolta eddigi működésünket. Nem kerül szóba a „hogyan tovább” kérdése sem, mert az állandó szolgálat mellett van változatos programunk is. *A „40 éves az úttörőmozgalom”* történeti kiállításon segédkeztünk, anyagot adtunk saját történelmünkről. A múzeológus hölgy valaha itt volt úttörővasutas nálunk — büszkélkedik *Sásdi Zoltán*.

— Az ünnepségen szerepelt a zenekarunk, díszszázadunk — tehát adódnak párhuzamos programok is a szolgálat mellett. Jön a friss erő, akiknek minden új, így a mi munkánk is periodikusan változik. Tizennyolc évvel ezelőtt — mikor idekerültem — itt volt úttörő az, akinek most a gyereke a munkatársunk.

— Sok gyerek helyezkedik el a vasútnál azok közül, akik itt dolgoztak önökkel?

— Ha tíz százalékukat pályaválasztásnál befolyásolja az itt eltöltött idő, akkor én azt jó aránynak tartom. És hozzávetőleg ennyien választják hivatásul a vasúti, illetve egyéb közlekedéssel kapcsolatos munkát. De érdekes megfigyelni, hogy sokan — itteni jó tapasztalataik nyomán — gyerekekkel kívánnak foglalkozni, és pedagógusnak jelentkeznek. *Meghatározó élményt jelentenek az itt eltöltött évek.*

— Akik most fejezték be az általános iskolát, mikor búcsúznak a vasúttól?

— Nagy a készülődés, augusztus 29-én lesz a hagyományos ünnepélyes búcsúztatás, a „vasutas ballagás”. Széchenyi-hegytől — Hűvösvölgyig viszi a kisvasút az „öregeket”, zenekar és díszszázad kíséretében. Élmény nézni akkor a gyerekeket.

Ilyen a nyár az úttörővasútnál. Írtak erről már a „The New York Times”-ban is, amint az ajándék szórólapból megtudható. Játékvasút? Több annál. „Felnőttes” játék, felelősséggel. Talán ezért annyira élvezetes a pajtások számára.

Szántó Gábor

A MÁV Celldömölki Építési Főnöksége PÁLYÁZATOT HIRDET

gazdasági igazgató (főkönyvelő) munkakör betöltésére.

A kinevezés meghatározott időtartamra (3 év) létesül, mely alkalmasság esetén megújítható. A kinevező a kinevezésre kerülő gazdasági igazgató (főkönyvelő) számára a következő legfontosabb munkakőri követelmények és feladatok teljesítését írja elő.

- Az építési főnökség pénzügyi, számviteli és ügyviteli munkájának irányítása, bizonylati és pénzügyi fegyelem biztosítása.
- A közvetlen alárendelt szervezeti egységek munkájának irányításával, ellenőrző tevékenységével elő kell segíteni az üzem gazdaságos működését, az eszközök hatékony felhasználását, a társadalmi tulajdon védelmét.
- Gondoskodni kell a főnökség gazdálkodását és számvitelét érintő beszámolási kötelezettségek teljesítéséről.
- Elemezni kell a főnökség egész gazdasági tevékenységét.

A munkakör betöltésének alapvető feltételei:
- Közgazdasági Egyetemi vagy Számviteli Főiskolai végzettség.
- Legalább középfokú politikai végzettség vagy ennek elismerhető képzettség.
- 3 év időtartamú pénzügyi és számviteli gyakorlat.
- Erkölcsi és politikai fedhetetlenség.

A munkakör betöltésének időpontja: *1987. január 1.*
A pályázat benyújtásának határideje: *1986. október 31.*
Helye: MÁV Építési Főnökség, 9500 Celldömölk, Nagy Sándor tér 14.
Bérezés az 5/1983. (XI. 12.) ME. sz. rendelet, valamint a MÁV Kollektív Szerződés alapján 5700–12 000 Ft-ig.
A gazdasági eredmények alapján esetenként az alapbér 45 százalékáig terjedhető prémium és jutalom.

A beküldött pályázat tartalmazza a pályázó:
- munkahelyét, beosztását, munkakőri besorolását (alapbérét) és jövedelmét,
- eddigi munkahelyeinek és munkakőreinek felsorolását (év, hónap, nap megjelöléssel),
- szakmai és társadalmi (esetleg tudományos) munkáját és annak eredményeit,
- idegennyelv-tudását, kitüntetéseit, esetleges tudományos fokozatát,
- részletes önéletrajzát,
- szakképzettségét, politikai képzettségét, egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát,
- terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.

A beérkező pályázatokat bizottság bírálja el előreláthatólag december elején, a döntésről a pályázók értesítést kapnak.

Olaszországi útinapló

A MÁV Szimfonikusok sikere Assisiben

A római székhelyű *Accademia Musicale Ottorino Respighi Alapítvány* az idén is megrendezte — július 5. és augusztus 10. között — a *Festa Musica Pro* nemzetközi zenei fesztivált. A világ neves zeneművészeinek, kórusainak és zenekarainak 14. seregszemléjét a Rómától mintegy 100 km-re levő, csodálatos fekvésű *Assisiben* rendezték. Az idei fesztivált *Liszt* halálának 100. évfordulója alkalmából tartották, illetve a műsorok összeállításánál *Liszt* alkotó munkásságának megismertetése, népszerűsítése dominált. A korábbi évekhez hasonlóan több neves magyar művészt is meghívtak. *Fellépett Assisiben a MÁV Szimfonikusok Zenekara is.* Az együttes ütőhangszeres művésze, *Fenyő Gábor* naplót vezetett az útról. Ebből közlünk részleteket:

Július 10., csütörtök

Délután érkezünk Assisibe. Az állomás előtti térről megkapó látványt nyújt a hegyre épült város. Ráérünk gyönyörködni, mert olasz vendéglátóink későbbre vártak.

Július 11., péntek

Aki Assisibe jön, nemcsak térben utazik, hanem időben is: egészen a középkorig . . . Régi képek, metszetek tanúsítják, hogy ez a város alig változott az évszázadok alatt. A házak mind szürke, fehér, rózsaszín terméskőből épültek; a belső modernizálás nem változtatott külsejükön. Az ablakok, sőt a falak is tele virággal; minden alkalmas helyen tenyérnyi kis kertek pompáznak. Hegyre kúszó zegzugos utcák, lépcsők, sikátorok; minden lépésnél változik a kép, egyik festőibb a másiknál.

Ezekben a napokban zenétől dús a város; a különböző mesterkurzusok mindenfelé működnek; bármerre sétálunk, hegedű, fuvola, orgona és más hangszerek hangja üti meg fülünket. Assisi most tagadhatatlanul a világ zenei fővárosa; *világhírű művészek tanítanak és hangversenyeznek itt, de nem hiányoznak az ifjú „titánok" sem, akik éppen most kopogtatnak a világhír kapuján.*

Ennek a „zenei nagyüzemnek" szellemi atyja és organizátora honfitársunk: *Juhar József,* aki ugyan nem muzsikus, de megszállottan szolgálja a zene, kiváltképpen a *magyar* zene ügyét.

Ma egyébként két próbát is tartottunk, az estit már a holnapi hangversenyünk helyszínén, a Szt. Ferenc bazilikában. Már a próba is lenyűgöző élmény! Giotto freskóitól karnyújtásnyira muzsikálni szívdobogtató érzés; az ember elgondolkodik mulandóságról és a halhatatlanságról . . .

Július 12., szombat

A fesztivál nyitóhangversenye. Verdi Requiem-jét játszuk, vezényel *Joó Árpád.* A négy szólista közül kettő olasz, kettő magyar *(Komlósi Ildikó és Kováts Kolos),* az énekkar: *Ugrin Gábor* egyesített Fővárosi és Ifjú Zenebarát kórusa. A remekművet egy kiváló olasz muzsikus, *Franco Ferrara* emlékére adjuk elő; annak a muzsikusnak a tiszteletére, aki sok-sok éven át vezette Assisiben a mesterkurzust. Tavaly még mi is az ő irányításával muzsikáltunk; halálhíre mélyen megdöbbentett bennünket.

Július 13., vasárnap

Ami ezen a vidéken példátlan: esik az eső. Második hangversenyünket ezért a város gyönyörű, román stílusú dómjában tartjuk. A *Liszt Ferenc* emlékének szentelt fesztiválhoz a mai koncert adja meg az indítást. Három Liszt-, és egy Dvořák-mű szólal meg: a *Les Preludes,* az eredetileg zongorára komponált *Szent Ferenc prédikál a madaraknak,* az *A-dúr zongoraverseny,* valamint Dvořák népszerű műve, az *Új-világ szimfónia.* A hangverseny, karmesterünk, *Joó Árpád* valóságos „diadalmenete". Ezen a koncerten ugyanis ő játszotta a zongoraszólamot is, hangszere mellől vezényelt. Zongorajátéka frenetikus sikert aratott.

Július 15., kedd

Erős szél fúj, kénytelenek vagyunk harmadik hangversenyünket is a dómban tartani. Ez a hangverseny egy felejthetetlen találkozást hoz: *Barry Tuckwell* angol kürtművész a szólistája Mozart kürtversenyének. A zenekritikusok szerint B. Tuckwell ma a világ egyik legnagyobb művésze hangszerének. A koncert igazolja ezt: minden póz és erőlködés nélkül, a csevegés természetességével varázsolja elő hangszeréből a leggyönyörűbb muzsikát. A templom padsorait zsúfolásig megtöltő közönség önfeledten tapsol a szólistának — és nekünk . . .





Július 17., csütörtök

Megkezdődik a két hétig tartó karmesteriskola. Ferrara professzor utóda *Peskó Zoltán,* a Luganóban élő, évek óta Olaszországban tevékenykedő elismert magyar karmester. Mától már rendes tanítás zajlik; a hallgatók vezényelnek, mi meg próbálunk az ismeretlen karmesterek ízlése szerint muzsikálni. A mester olykor leállítja, javítja a mozdulatokat, néha feláll a pulpitusra és érzékletes plaszticitással mutat meg egy-egy részletet. Nagy figyelmet igénylő, de számunkra is érdekes és tanulságos munka. Este, a foglalkozás végén a növendékek és a hallgatók lelkes tapssal köszönik meg munkánkat.

Július 20., vasárnap

Immár negyedik hangversenyünket tartjuk szabadtéri színpad helyett a templomban. Ma is Liszt-műveket játszunk, karmesterünk ezúttal: *Nagy Ferenc.* Az Orfeusz című szimfonikus költemény átszellemült zenéje jól érvényesül a templom visszhangos terében. A Wanderer fantázia című műben sajnos ez némiképp visszaüt: a Schubert művéből zongoraversennyé átírt fantáziában a karmester minden lélekjelenlétére szükség van, hogy követni és kísérni tudja a visszhang miatt összemosódott virtuóz zongoraszólamot. (Szólistánk *Paolo Bordoni,* kitűnő ifjú olasz zongoraművész.) A zárószám Liszt hatalmas műve, a Dante-szimfónia. Karmesterünk, *Nagy Ferenc* óriási ambícióval készült velünk, itt kiderült, hogy megérte a fáradság, a rengeteg próba: szűnni nem akaró taps a jutalmunk!

Július 28., hétfő

Kaptam néhány sajtószemelvényt első hangversenyeinkről. A lapok — a *La Voce,* az *Il Messagero,* az *Il Correre dell' Umbria* és a *Brescia Oggi* — dicsérnek bennünket, illetve karmesterünket, *Joó Árpádot.* Álljon itt egyetlen idézet a *Brescia Oggi* beszámolójából: *„A hangverseny utolsó számában, Dvořak 9. szimfóniájában, különösen annak 3. és 4. tételében olyan erőt és tudást mutatott a magyar zenekar, amellyel méltán váltott ki általános lelkesedést."*

Július 30., szerda

Befejeződött a karmesterkurzus. *Peskó Zoltán* ebből az alkalomból összefoglaló értkelést tartott. Úgy nyilatkozott, hogy a zenekarról mindenki a legnagyobb elismeréssel írt, főleg az együttes fegyelmét emelték ki. (A karmester ugyanis kérdőíven kért véleményt a tanfolyamról). A zenekar vezetőségének kérdésére válaszolva kijelentette, hogy bármikor szívesen eljönne Budapestre, csupán megfelelő időpontot kell találni.

Július 31., csütörtök

Utolsó nap, utolsó hangverseny; a fesztivál csúcsa: ma van Liszt halálának 100. évfordulója. A műsor: Faust-szimfónia és a Haláltánc (szólista: Lantos István), vezényel *Peskó Zoltán.* Végre csillagos ég alatt muzsikálhatunk a Respighi-arénának nevezett szabadtéri színpadon. Sajnos egy rendezői balfogás miatt szólistánk rossz zongorát kapott. *Lantos István* tudása és minden erőfeszítése kevés volt ahhoz, hogy szólama egyáltalán hallható legyen. A Faust-szimfóniát *Peskó* hallatlan koncentráltsággal és energiával vezényli.

Utunk végső mérlege: öt hangverseny és a kurzus, összesen 37 (!) szolgálat. A kurzus műsorán 15 mű, közöttük 7 nagy szimfónia. Nehéz munka volt, valahogy mégsem vagyunk fáradtak. Ellenkezőleg! Sokat tanultunk mi is a kurzus alatt, és remek, inspiráló zenei élményt jelentettek azok a hangversenyek, amelyeket szabadnapjainkon hallgattunk világhírű művészektől.

Fenyő Gábor

Szeptemberi mozikrónika

Vége a vakációnak és a nyaralásnak, ez a megszokott törzsmoziknak kedvez. Kérdés azonban: *vajon a forgalmazó vállalat is gondolt erre?*

Többé kevésbé igen!

A műsorrendben már az igényes alkotások is felbukkannak. A mozi ugyanis nem alábbvaló, mint a színház.

Oscar-díjas argentin film

Nézzük tehát: mit nézzünk?

A tizennyolcadikai héten mindjárt egy csemege, amely tengerentúlról érkezett, s nem akármilyen díjjal büszkélkedhet. *A hivatalos változat* című argentin produkció ugyanis elnyerte a legjobb külföldi film *Oscar-díját.* Szólt ez nemcsak a vitathatatlan szakmai értékeknek, de *Luis Puenzó* rendező bátorságának is, aki a hagyományos argentin tangófilmek helyett témáért a közelmúlt fájdalmas eseményeihez nyúlt. A diktatúra idején eltűntekről, arról a félelmetes légkörről szól a történet, amely megrázta nemcsak az országot, de a világot is. Egy örökbefogadott kisgyerek származásának titka nyitja fel a hivatalos változatokat és társadalmilag kiváltságos helyzetét elfogadó tanárnő szemét.

Míg egy számunkra ismeretlen világgal ismerkedhetünk az argentin rendező jóvoltából, addig nagyon is ismerős közegben pereg *A nagy generáció* cselekménye. A *Veri az ördög a feleségét* és a *Dögkeselyű* rendezőjének, *András Ferencnek* új munkája. A forgatókönyvet az ismert író: *Beréményi Géza* készítette. A hatvanas évek nagyratörő reményekkel induló ifjairól rajzol meglehetősen kesernyés körképet. A három hajdani elválaszthatatlan barátból kettő él itthon, s amikor a harmadik, Réb, mint idegenbe szakadt hazánkfia Budapestre látogat, egyszeriben mintha minden megváltozott volna.

Cserhalmi György, Koltai Róbert és *Eperjes Károly* mellett *Udvaros Dorottya, Kiss Mari* a két női szereplő. *Ragályi Elemér* operatőri munkája ismét magas színvonalú. (Huszonötödikén — tehát a hónap vége felé — láthatjuk a moziban.)

Még egy magyar film kerül szeptemberben (11-én) bemutatásra. A Szurdi testvérek. *András* és *Miklós* bűnügyi vígjátéka, a *Képvadászok* témáját az ismeretes műkincslopásból meríti. Pontosabban azt „lovagolja meg", de nem dokumentáris igénnyel, hanem inkább a jó bemondásokra, mulatságos helyzetekre építve. A főszerepekben *Kern Andrást, Andorai Pétert, Végvári Tamást* és *Hollósi Firgyest* láthatjuk. A felnőttek mellett két kedves gyermekszereplő is akad.

Kínai-honkongi produkció

A hónap első bemutatója — talán a koraőszi időjárásra való tekintettel (hátha a meleg nem adja fel állásait) *egy kínai-honkongi kalandfilm.* Természetesen karatetéma. Külön érdekessége, hogy a kínai fél jóvoltából az eredeti helyszíneken játszódik, ott, ahol e küzdő önvédelmi sport legendája megszületett. A Saolin templom szent köntöse így abszolút hiteles és fordulatos a kosztümös história. A főszereplők mellett felvonultatja a mestereket is, akik karatetudományukkal bizonyára elkápráztatják nemcsak a fiatalkorú, de az ilyen tárgyú témákra fogékony idősebb nézőket is.

Lehet, hogy választásként, de ugyanazon a héten a *Mesebolt* című NDK televíziós mesefilm is látható. Ez *Samuil Marsak* szovjet író egy meséjét dolgozza fel keverve a valóságot és a képzeletet. Mit mondjunk róla? Lehet, hogy merészebben kellett volna!

Bizonyára osztatlan örömet okoz szeptember 18-án egy *Walt Disney*-összeállítás. Az *Újra Donaldék,* a közkedvelt kacsahős különböző kalandjait, szám szerint tizenegyet elevenít meg. Erre a csokorra is érvényes a Disney-gyár minden ismérve: vagyis az ötletzuhatag, a mulatságos robbanó poénok, a szüntelen mozgás, dinamizmus, a jókedv, a bájos naivitás és az állatfigurák állandó egymást bosszantó párbaja. Donald mellett természetesen felbukkan régi barátunk *Miki egér* és *Plutó kutya* is, ezúttal persze mellékfiguraként.

Huszonötödikén megkapjuk a havi Hitchcock-adagunkat is a korábbi hét szűk esztendő után, amikor is csak olvasgathattuk irigykedve milyen sikere van a mester korábbi alkotásainak. Ebből a korszakból való — vagyis 1956-ban készült *Az ember, aki túl sokat tudott.* Az izgalmas történet egy politikai merénylet körül bonyolódik. Két főszereplője a Hátsó ablak begipszezett lábú fotóriportere: a nyakigláb *James Stewart* és a jó humorú egykori énekesnő, *Doris Day.* E film légköre is fojtott, valósággal vágni lehet.

Vabank II.

Egy héttel korábban (tizennyolcadikán) kerül bemutatásra a Budapesten is szép sikert aratott Vabank folytatása a *Vabank II.* Akár az Újra Donaldékban, itt is — de itt természetesen emberek — minden hájjal „bezsírozott csirkefogók" ejtik át meg át egymást.

Mulatságos vígjáték — egy korábbi híres amerikai film újrafeldolgozása a *Maradok hűtlen híve.* Története egy szép feleségről *(Nasstasja Kinsky)* és egy féltékeny, kétbalkezes karmesterférjről szól. Alakítója az új hollywoodi komikuscsillag *Dudley Moore.* (Tizenegyedikén tűzik műsorra.)

Ugyanazon a napon vetítik a szovjet *A csapat*ot, amely a szovjet filmek hazai versenyének győztese volt. Rendezője *Alekszej Szimonov,* a világhírű író, Konsztantyin fia. A drámai cselekmény néhány kiskatona körül bonyolódik, akik az övéiktől elvágva a nagy honvédő háború kitörését követően megpróbálnak visszajutni a főerőkhöz.

Végül lehet, hogy az iskolások kárpótlásául a műsorrendet tizenegyedikén egy mesesorozat *(Medve nyírfalában)* és huszonötödikén egy háborús életkép a távoli hátországból természetesen gyerekhősökkel *(Kislány a városból)* egészíti ki. Továbbá a művészettörténet kedvelőinek vetítésre kerül egy különleges összeállítás, címe: *Művészeti emlékek a középkorból.* Öt népi demokratikus ország — köztük Magyarország — egy-egy középkori műemlékéről.

Ábel Péter

Munkából, hazafelé

A négy pályamunkás *Olaszliszka—Tolcsva* állomáson szállt fel a vonatra. Olyan hangosan és megszokott helyfoglaló mozdulatokkal, mint akik a vonaton is otthon érzik magukat. Kettő egészen fiatal ember. Egy ötven körüli, tekintélyes pocakkal. A negyedik úgy harmincon túl, velem szemben foglalt helyet.

A következő állomásig, Bodrogolasziig sem értünk, amikor a beszélgetésükből megtudtam, hogy közvetlen a munka után röpgyűlésen vettek részt.

Én azonban a velem szemben ülő, az ablak melletti kis asztalkára tett brigád naplójára voltam inkább kíváncsi.

— *Nyugodtan belenézhet* — biztatott a napló őrzője.

— *Ő Kohut István a szocialista brigádunk írnoka.* — magyarázza a pocakos és kajánkodva hozzáteszi: — *mert lassan már több esze lesz, mint Zoli bácsinak.*

A naplóba belelapozgatva megtudtam, hogy Zoli bácsi — azaz *Kántor Zoltán* — a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség *Ságvári Endre* szocialista brigádjának a vezetője.

— *Nagyon jó ember* — dicsérik mind a négyen. A pocakos *Péter János* még elmondja, hogy Zoli bácsi 35 éve szolgál a vasúton és ami a pályafenntartási munkáknál előfordul, ahhoz ő legalább úgy ért, mint a pályamester vagy a szakaszmérnök. Szóval a kisujjában van minden.

— Hogy hogy a Kohutnak lassan nála is több esze lesz?

— *Hát mert tanul. Tiszta sor, nem?* — Néz a fiatal munkatársakra, akik közül az egyiknek akkora hajgubanca van, hogy lófarokba kell fogni. — *Ezt magyarázom nekik is, meg a saját kölykömnek, hogy tanuljanak.*

— Aztán ezt magadnak miért nem magyaráztad — ellenkezik vele a nagyhajú.

— *Mert amikor én fiatal voltam, más világ volt.*

Én meg közben a brigád irnokához fordulva tudakolom, hogy mit tanul.

— *Most munkavezetői tanfolyamra járok. Egyébként lakatos a mesterségem* — mondja Kohut István, majd így folytatja:

— Az érettségit is munka után, az estin szereztem. De hát ez csak általános műveltséget, azaz alapot ad a további tanulásra.

— Gondolom, hogy már nős ember.

— *Igen. Van három szép gyermekem is.* Az asszony most gyesen van, így a szabadidőmben nyugodtan tanulhatok.

— Ezt a dicséretes igyekezetét miért nem írja be a brigádnaplóba?

— *Mert ez nem tartozik a közösségre. Különben a brigád 14 tagja közül más is tanul.*

— Ennek is helye lenne a naplóba, amiben — ahogy belelapoztam — csupa általános dolgok vannak.

— *Így követelik meg.*

— Kik?

— *Hát . . . a szabály.*

— De hiszen maguk írják, eseményszerűen. Most például mit fog majd beleírni?

— *A munka után röpgyűlésen voltunk, ahol javaslatot tettünk arra, ki kapjon kitüntetést. Hát ezt is . . .*

— *Vita volt?*

— *Nemigen, mert olyan emberre esett a javaslat, akinek a munkáját, magatartását mindenki elismeri.*

— Milyen szakaszon dolgoznak?

— Kitérőket javítunk, vagy felújítunk. Most például Olaszliszkán.

— És hol az otthon?

— Nekünk hárnunknak Újhelben. Másoknak a Bodrogközben vagy a vonal mentén.

— Kereset?

— *Öt-hatezer között. De van, amikor több.*

Az örökké vidám Péter János, mert valószínű unja már, hogy csak az írnokukkal tárgyalok, hát színes horgásztörténetbe kezd, mondván, ez is hozzá tartozik a szocialista brigád életéhez. Nyáron, szabad idejükben gyakran kijárnak a Bodrog-partra családostul, ahol bográcsban rotyog a halpaprikás, ha lehet friss halat kapni a boltban. Mert a pecás kollégák néhányszor már felsültek a halász tudományukkal . . .

Előadásán persze nagyokat nevetnek, nemcsak a munkatársai, de a fülkében ülő idegenek is. Kár, hogy közben Sátoraljaújhelyre ért a vonat, mert Péter János pályamunkás ízes történeteit magam is elhallgattam volna még egy jó darabig . . .

Dávid József

SPORTNAP

A MÁVTI szakszervezeti bizottság a közelmúltban a sportkör közreműködésével családi sportnapot rendezett a Vasútépítő Törekvés kelenföldi sporttelepén. A hét végi rendezvényre sokan eljöttek, és kellemesen érezték magukat. A felnőtteknek kispályás labdarúgó-bajnokságot szerveztek, a kicsik és nagyok távolugrásban, síkfutásban, súlylökésben versenyeztek, sokan teniszeztek.

Este mindenki fáradtan, de vidám hangulatban ment haza.

Vasutas Kupa tekebajnokság

Férficsapatban a Szolnoki MÁV-MTE, a nőknél a Debreceni MVSC lett az első

A huszonkettedik országos Vasutas Kupa egyéni és csapat tekebajnokságának augusztus 2-án és 3-án immár hetedik alkalommal adott otthont a Szolnoki MÁV-MTE. A kétnapos viadalon *a férfiak mezőnyében kilenc csapat indult.* Versenyen kívül csatlakozott hozzájuk a MÁV-MTE NB I-es csapatának tartalékgárdája is, hogy valamennyien párban küzdhessenek.

A szebbik nem három NB II-es és a dunakesziek révén egy igazán amatőr csapattal képviseltette magát. Az utóbbiaknál a férfiak is ebbe a kategóriába sorolhatók, már ami az edzési lehetőségüket illeti, mivel még pályájuk sincs.

Az ünnepélyes megnyitó után már az első összecsapás igazi csemegét jelentett a teke rajongóinak, a helyi NB I-es férficsapat és az NB II-es Soproni Vasutas jóvoltából. A győztes szolnokiak edzője *Biró József* a találkozó után arról beszélt, hogy az eredményes NB I-es szereplést biztosító felkészülést jól szolgálja ez a Vasutas Kupa is.

— *Minden játéklehetőséggel élnünk kell, hogy mint újoncok meg tudjunk kapaszkodni az NB I-ben* — jegyezte meg a szakember, a csapat óhaját is kifejezve.

— Hogyan készülnek az NB I-es bemutatkozásra, milyenek a feltételek? — kérdezem az edzőt, aki a versenybizottság titkári szerepét is ellátja.

— Jó feltételek közepette készülhetünk, hiszen jó minőségű mind a négy műanyag borítású pályánk. Csupán egy zavaró tényező van, ami viszont lényeges: *találatjelzőink nem pontosak, s a bábut visszahelyező gép sem működik kifogástalanul.* Szóval a technikával vannak gondjaink. A felnőtt keret szorgalma, tudása és a jó utánpótlásunk véleményem szerint garancia arra, hogy a 7—9. hely valamelyikét elérjük.

A beszélgetést hallgatva *Temesi Károly,* a szegedi vontatás csapatának tagja megjegyzi:

— *Két éve egymás után mi nyertük az igazgatóságok részére kiírt Országos Vasutas Bajnokságot.* Igyekszünk most is jól felkészülni, hogy harmadszor is el tudjuk hódítani a bajnoki címet. Mi amatőrök vagyunk, ezt a sportágat munkánk mellett űzzük. Ma reggel fél hatkor indultunk ide, most hazamegyek és este már hozom vissza a 76 101-es gyorstehervonatot.

— Egy-egy verseny után én is frissebbnek érzem magam — mondja a csapattárs, *Bordás László,* akit mozdonyvezető társához hasonlóan néhány kilences találatért külön tapssal jutalmazott a közönség.

A két nap megannyi dicséretes történései közül egyet mindenképpen ki kell emelni; *a kecskemétiek a felnőttek távolmaradása miatt nem mondták le a meghívást, s lehetőséget biztosítottak a szereplésre olyan tehetséges fiataloknak, mint a 11 éves Vajda Francska.* Tehetségét, technikai képzettségét méltán dicsérte a díjkiosztó ünnepségen *Vigh Albert,* a versenybizottság elnöke, a helyi tekeszakosztály vezetője.

A versenykiírás és kiemelkedő játékuk alapján egy évig a *Debreceni MVSC* női és a *Szolnoki MÁV-MTE* férficsapata őrzi a díszes Vasutas Kupát.

Eredmények. Férfiak. Az 1986. évi Országos Vasutas Kupa csapatbajnoka: a Szolnoki MÁV-MTE 2409 fával, 2. Kecskemét 2313 fával, 3. a Debreceni MVSC 2247 fával.

Nők: 1. Debreceni MVSC 2435 fával, 2. Szolnoki MTE 2023 fával, 3. Kecskemét 1841 fával.

V. I.

Kirándultak a munkásőrök

Munkásőrök. Ha róluk beszélünk, elképzeljük őket kékeszszürke egyenruhájukban, kiképzéseken, az embert próbáló gyakorlatokon.Számtalanszor tanúi vagyunk, hogy ők akkor is szolgálatban vannak, amikor mások pihennek. Szerényen hallgatnak erről, a nem kevés plusz társadalmi elfoglaltságukról, mint ahogy arról is, hogy legtöbbjük munkahelyén is a legkiválóbban, a legszorgalmasabban dolgozók táborát erősítik.

A Dunakeszi Városi Munkásőrszázad derékhadát a járműjavító üzem dolgozói, munkásőrei alkotják. Róluk, emberi magatartásukról, munkájukról, harckészültségükről környezetük munkáskollektívája, a párt- és állami testületek is elismerően vélekednek.

Ezért is örvendetes az, amiről a minap értesültünk. Az erkölcsi elismerés, megbecsülés egyik szép példája volt, hogy a század munkásőreit — családtagjaikkal közösen — július 26-án mezőkövesdi és egri autóbusz-kirándulásra invitálták a városkörzet nagyobb gazdasági üzemei. Az egésznapos látnivalókban, élményekben gazdag programok nagyszerűen szolgálták a munkásőrcsaládok barátságának erősödését.

Vetési Imre

A székesfehérvári pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága július 26-án és augusztus 9-én autóbusz-kirándulást szervezett a főnökség vasutasainak.

— **Saruzás helyett.** Automatikus fékezőberendezések gyártását kezdte meg a Ganz-MÁVAG zalaegerszegi gépgyára. Az osztrák tervek alapján gyártandó fékezőszerkezetek fölöslegessé teszik a balesetveszélyes és fárasztó kézi saruzást. Az új berendezéseket először a ferencvárosi rendező pályaudvaron szerelik fel. A zalaegerszegi gyár 1987. augusztusáig 12 ezer ilyen berendezést szállít a MÁV-nak.

Újra magasabb osztályban

Celldömölk város állami és társadalmi vezetői 1981-ben határozták el, hogy fúzióval létrehozzák a település egységes sportegyesületét, a Celldömölki Vasutas Munkás Sportegyesület.

A szervezeti változás egységesítette az anyagi erőket a sportfejlesztés céljaira. *Azóta atlétáik, asztalitenisz-csapatuk, a női és férfi kézilabdacsapat a megyében ismert együttesekké váltak.* Hallatnak magukról a természetjárók és a sakkozók is.

A legnagyobb figyelem természetesen a labdarúgókat kísérte. Az 1985/86-os bajnokságon már az első helyezést tűzték célul. Mérkőzéseiket általában 600-700-an látogatták, de a Kőszeg elleni rangadón már 2500-an biztatták kedvenceiket . . .

Most, tizenhét évi várakozás után ismét magasabb osztályban játszanak a Celldömölki Vasutas Munkás Sportegyesület labdarúgói. A celli focisták ugyanis megnyerték a Vas megyei első osztályú bajnokságot és az ősztől a területi bajnokságban rúgják a bőrt.

Jakab István

Női kispályás foci

A miskolci körzeti üzemfőnökség női szocialista brigádjai — a vontatási számadói csoport területén dolgozó Kandó Kálmán brigád felhívására — kispályás labdarúgó-bajnokságot rendeztek a közelmúltban. A verseny célja a sport- és munkakapcsolatok elmélyítése volt. Szervezéséhez a miskolci VSC, illetve a körzeti üzemfőnökség vezetősége nyújtott segítséget.

A háromhónapos verseny végső sorrendje a következőképpen alakult: 1. Ifjúsági brigád (miskolci rendezőpályaudvar); 2. Kandó Kálmán brigád (miskolci rendezőpályaudvar); 3. Széchenyi brigád (miskolc—gömöri pályaudvar); 4. Dobrovolszkij brigád (Miskolc HCM).

Művészi torna

A Törekvés Művelődési Központ idén is megszervezi a gyerekek, fiatalok és felnőttek részére a művészi tornát, dzsesszballettet és a színpadi táncot.

A foglalkozásokat *Latabár Katalin* vezeti.

Jelentkezni a Művelődési Központban lehet (X. ker. Könyves Kálmán krt. 25. Telefon: 26-79.) hétfőn, kedden és csütörtökön.

Vasutas szülők gyermekei kedvezményt kapnak!

FELHÍVÁS

A „Törekvés" Dal, Zene és Önképzőegylet 1888. október 3-án alakult. Jogutódja, a Művelődési Központ 1988-ban ünnepli fennállásának 100. évfordulóját.

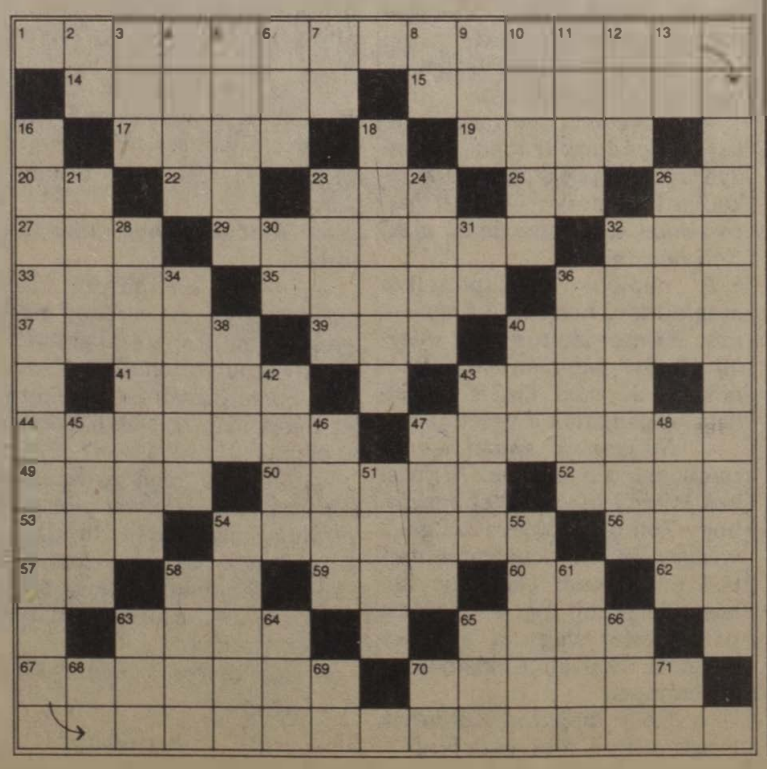
A jeles évfordulót szeretnénk előd einkhez méltóan megünnepelni. Ehhez kérjük mindazoknak a segítségét, akiknek birtokában tárgyi, illetve írásos dokumentumok vannak. Felajánlásokat várunk magánszemélyektől és brigádoktól egyaránt. Az összegyűjtött fotók rendezéséhez, az ezekből készítendő kiállítás tervezéséhez is segítséget kérünk. Szükség lenne fa- és fémmunkával foglalkozó brigádokra is, akik a birtokunkban lévő emléktárgyak felújítását elvégeznék.

Bízunk abban, hogy közös munkával, színvonalas rendezvénysorozattal ünnepelhetjük meg a centenáriumot 1988-ban.

Segítőinket jubileumi díszoklevéllel jutalmazzuk.

„Törekvés"
Művelődési Központ

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A vasút vállalt kötelezettsége. 14. Hadseregek a régmúltban. 15. Véget vet a vitának. 17. Lágy hangsor. 19. Ilyen talaj is van. 20. Félig közé. 22. Fordítva ún. 23. Járom. 25. Fordított névelő. 26. Az arzén vegyjele. 27. Becézett női név. 29. Tikkasztó déli szél. 32. Kis Ibolya. 33. Szibériai folyó. 35. Vad madár. 36. Vissza: az évszakok istennője a görög mitológiában. 37. Régi francia ezüstpénz. 39. N-i Sport Club. 40. Neves magyar labdarúgó volt. 41. Becézett női név. 43. Karaván ban megtalálható. 44. Mitológiai óriások. 47. Két szék között . . . 49. Kihalt futómadár, tárgyraggal. 50. Magor testvére. 52. Európai határfolyó német neve. 53. Talpon van. 54. Somogy megyei község. 56. Becézett férfi név. 57. A nátrium vegyjele. 58. Személyes névmás. 59. Kevert tan. 60. Kötőszó. 62. Pad szélei. 63. Kevert ital! 65. Fohászok. 67. Tánc- és énekbetétes bohózat. 70. Város Jugoszláviában.

Függőleges: 2. Rangjelző. 3. Ijesztő alak. 4. Verseny kitűzött díjért (görög). 5. Afrikai folyó. 6. Kocsit mozgat. 7. Félig akad. 8. Tahi páratlan betűi. 9. Épület tartozéka. 10. Ilyen nagykövet is van. 11. Virágtartó. 12. Menyasszony. 13. Fedd. **16. Tipikus közlekedési feladat.** 18. Régi vármegye volt. 21. A Földközi-tenger része. 23. Ázsiai ország. 24. Igénytelen fa. 26. Fadarab névelővel. 28. Meghív. 30. Monte Christo vára. 31. Kalauz nélkül. 32. Hátsó-indiai folyó. 34. Képes felét. 36. Áradó ellentéte. 38. A végén beleun. 40. Időmérő. 42. London egyik része. 43. Vissza: takarmánygabona. 45. V-vel virág. 46. Ivóedény. 47. Nótakeverék. 48. Lengyel Egyesült Munkáspárt. 51. A nap kilencedik órája (görög). 54 Kína része. 55. Elege van belőlem. 58. Az Alpok része. 61. . . . Gerő, régi neves magyar színész. 63. Néz. 64. Tétel közepe. 65. Szófaj. 66. Nagy elentéte. 68. Búcsúzik a baba. 69. Televízió. 70. Az okozat eredője. 71. Aszszonyrag.

Beküldendő: vízszintes 1. és 16. függőleges.

Beküldési határidő: szeptember 10.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szervezeti stabilitás mielőbbi megteremtése.

Egy-egy könyvet nyertek a lapunk 14. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Csaba Zoltán, Budapest, Bíbor u. 7.; Heinrich Antal, Újszentiván, Rákóczi u. 6.; Kormány Erzsébet, Szatymaz, Május 1. u. 3.; Horváth István, Szolnok, Szántó krt. 7.; Magyari Andrea, Püspökladány, Hadházi u. 3/1.

HÍREK

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A szolnoki vasutasok nyugdíjas csoportja augusztus 7-én tartotta második félévi taggyűlését. A csoport elnöke, Horváth István beszámolt az eddig végzett munkáról, tájékoztatta a tagságot az üdültetés lehetőségeiről, illetve a nyugdíjasokat érintő különféle kedvezményekről.

— **Taxiállomás.** A hatvani taxisok régi gondját orvosolta a MÁV. A forgalmas hatvani állomás előtti téren kaptak helyet a személyszállító kisiparosok. Leszállva a vonatról, közúton is gyorsan juthatnak el az utasok úticéljukhoz.

— **Felmérés.** A pécsi vasútigazgatóság felmérést végez augusztusban Baranya megye területén a vasúti szállítható felek áruszállítási igényeiről, illetve rakodási készségéről. Az adatgyűjtést az üzemfőnökség dolgozói végzik, a felmérés tapasztalatait az ősi csúcsforgalomban kívánják hasznosítani.

— **Véradónap.** A vasutasnaphoz kapcsolódva rendezték meg a szombathelyi járműjavítóban a véradónapot. A jól szervezett véradáson 203-an összesen 81 liter vért adtak.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség a közelmúltban nyugdíjas-búcsúztatót rendezett. A 43 év szolgálat után nyugdíjba vonult Krasznai Józsefet búcsúztatták a kollégák. A családias hangulatú ünnepségen adták át Krasznai Józsefnek a Szolgálati Érdemérem kitüntetést.

— **Vasútgyorsasági világcsúcs.** Az NSZK mágneses lebegtetésű vonata, a Transrapid az emslandi kísérleti pályán elérte az óránkénti 355,4 km-es sebességet. A vonatot az 5 méter magas tartókon elhelyezett síntől erős elektromágnesek mintegy 10 mm-es távolságban lebegtetik, hajtják előre és fékezik.

— **Debreceni újítók.** A debreceni járműjavítóban a vasutasok tavaly 77 újítást vezettek be véglegesen, 56-ot pedig kísérletként. Az újításokkal közel hatmillió forintot takarítottak meg. Az idei első félévben 26 újítást fogadtak el a vállalat vezetői, 29 javaslat bevezetése jelenleg kísérleti szakaszban van.

HALÁLOZÁS

Ötvenkilenc éves korában elhunyt dr. Romhányi István, a Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet főorvosa. Vasutas szülők gyermekeként — édesapja Moha állomásfőnöke volt — határozta el, hogy orvosként szolgálja a vasutat. A Szegedi Orvostudományi Egyetemen szerzett diplomát 1952-ben. Néhány évig csapatorvosként szolgált százados rangban. Szakorvosként Kecskeméten és Hódmezővásárhelyen tevékenykedett; rövid ideig tanársegéd is volt a Szegedi Orvostudományi Egyetemen. MÁV-alkalmazottként 1962-től gyógyította a vasutasokat. A Szolnoki MÁV Kórház élére 1974-ben került, 1983 decemberétől haláláig a Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet főorvosa volt.

Július 3-án kísérték utolsó útjára a rákoskeresztúri új köztemetőbe.

*

Köszönetnyilvánítás. Köszönetet mondunk mindazoknak, akik Kiss Zoltán mérnök-főtanácsos elhunyta alkalmából részvétüket nyilvánították, utolsó útjára elkísérték és fájdalmukat enyhíteni igyekeztek.

(A gyászoló család)

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapesttől 60 km-re lévő egy plusz két félszobás (mindhárom külön bejáratú) OTP öröklakásomat legalább két szoba összkomfortos — vagy azzá tehető — budapesti MÁV-bérlakásra. Csak nívós, jó közlekedésű csere érdekel. Érdeklődni lehet 01-10-97 üzemi telefonszámon.

Elcserélném 47 négyzetméteres összkomfortos tanácsi lakásomat Celldömölk, Szentgotthárd, Kőszeg környéki kis családi házra, vagy hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: Molnár János, Budapest VI., Bajza u. 66. III. 3.

Elcserélném kétszobás plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb, esetleg nagyobb tanácsi lakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Érdeklődni lehet a lakáscímen vagy telefonon: napközben a 154-250/502, este 18 óra után a 133-155-ön.

Elcserélném Budapest, Baross térre néző, I. emeleti, 100 négyzetméteres, kétszobás, galériás, telefonos MÁV-bérlakásomat 45 négyzetméter körüli, másfél, kétszobás tanácsi lakásra. I. emeletig, telefonnal, a VI., VII. kerületben vagy budai lakótelepen. Üzenet: a 265-733 telefonon. Levélcím: Técsy, 1026 Budapest, Torockó köz 2.

Elcserélném 50 negyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 425-109 városi és 22-80 üzemi telefonszámon. Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném Budapest VII. kerületében levő egyszobás, komfortos, tanácsi lakásomat legalább kétszobás, rákospalotai, kertes MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-71/181-es telefonszámon.

Elcserélném budapesti kétszobás komfortos, 76 négyzetméteres, MÁV-bérlakásomat plusz balatonszemesi parti 133 négyszögöles telkemet Budapesten, Budaörsön vagy Törökbálinton családi házra. Érdeklődni: Románné, Budapest, Gyáli u 15/31. sz. 1097.

Elcserélném Vecsés központjában lévő: egy másfél és egy egyszobás összkomfortos tanácsi lakást (mindkettő újonnan épült) Budapesten vagy környékén háromszobás, komfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Balaton északi partján lévő is érdekel. Érdeklődni: Kövérné, 126-045 városi vagy a 42-40, 43-26-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, az állomástól öt percre található két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 143-119-es telefonszámon (Szabó lakás).

Elcserélném a Városligetnél levő 25 négyzetméteres szoba-konyhás, földszintes tanácsi lakásomat másfél szobásra vagy hasonló komfortosra Budapesten. Lehet MÁV-bérlakás is. Érdeklődni a 172-252 városi vagy a 15-27-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném tapolcai, kétszobás, összkomfortos, telefonos, tanácsi bérlakásomat hasonló veszprémire. Érdeklődni lehet 7—15 óráig a 07-81-17/7-es telefonszámon.

Elcserélném Kőbánya-Felső pályaudvaron levő kertes, 120 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat két másfél szobás, összkomfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Nagy József nyugdíjas, 1102 Budapest, Kőbánya-Felső pályaudvar, főnöki lakás.

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 220-426/147, telefonszámon, Szabóné.

Elcserélném budapesti, kétszobás, komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egyszobás, komfortos, tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet: Csizmazia Józsefné, Budapest X., keresztúri őrház.

Elcserélném budapesti, másfél szobás összkomfortos, telefonos, belvároshoz közeli lakótelepen levő, tanácsi lakásomat, lehetőleg telefonos, jó állapotban levő budapesti nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-85-ös üzemi vagy a 220-660/291 városi telefonszámon. Nagyné.

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
86—4043. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1986. SZEPTEMBER 11

Napirenden a vasútegészségügy

Ülést tartott szakszervezetünk elnöksége

Augusztus 28-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület első napirendi pontként tárgyalta a vasútegészségügyi szolgálat intézőbizottságának a választások óta végzett munkáját.

Mint az az írásos előterjesztésben is olvasható, a vasútegészségügy intézőbizottsága 1985. november 10-én alakult. A tizennégy tagú bizottság munkáját nyolc munkabizottság segíti.

Az 1980-as évek előtt a vasútegészségügy közel négyezer dolgozója több szakszervezeti középszervhez tartozott. E területi széttagoltság nehezítette az érdekvédelmi munkát. Ezért 1980-ban 73 tagú bizalmitestületet és 15 tagú szakszervezeti bizottságot választottak. E testület, a nagy létszám miatt az érdemi vitára és döntéshozatalra kevésbé volt alkalmas. Nem születtek érdemi állásfoglalások, s határozatok sem készültek. *A választott szakszervezeti testületek hatáskörébe utalt kérdésekben többnyire helytelenül, az úgynevezett üzemi négyszögek tagjai döntöttek.* A szakszervezet jogait a vezetők egy része nem ismerte el.

A választásokon a tagok mindezt kifogásolták. Demokratikusabb légkört, a vezetői döntések megalapozott indoklását igényelték. A választásokon a régi tisztségviselők nyolcvan százaléka nem kapott bizalmat.

A nagy létszámú bizalmitestület helyett tehát egy közvetlenebbül irányítható intézőbizottság vette át a szerepet. A bizottság tagjai közül tizenegy titkár társadalmi munkában lájta el feladatát. Többségük a közvetlen betegellátásban vesz részt. Ezért kevés idő jut a szakszervezeti munkára. Sokszor gondot okoz a helyettesítés, ezért a szakszervezeti továbbképzéseken, értekezleteken nem minden titkár tud részt venni.

Prókay Sándorné IB-titkár szóbeli kiegészítőjében hangsúlyozta többek között, hogy az egészségügyben még mindig sajátos szemlélet uralkodik. *Az alá- és fölérendeltségi viszony, a szervezeti hierarchiában betöltött szerep erősen érezteti hatását a tisztségviselők munkájában, a bizalmitól a titkárig egyaránt.* Mindez rányomja bélyegét a partnerkapcsolatokra, az információáramlásra, a tények feltárására és az érdekvédelmi munkára. Még mindig előfordul, hogy választott szakszervezeti testületek hatáskörébe utalt kérdésekben az úgynevezett „négyszögek" vagy igazgatói tanácsülések döntenek. Az egyes alapszervezetek beidegződött régi munkastílusa csak lassan változik. Még sokan vallják azt a közmondást, hogy *„ne szólj szám, nem fáj fejem!"* A demokratikusabb döntések érdekében sok vezető-orvost is rá kellene ébreszteni arra, hogy a tévedhetetlenség mítosza nem szolgálja az előrehaladás ügyét. Amikor az egész országban a demokratizmus kiszélesítésén munkálkodnak, nem lehet ez másképpen a vasútegészségügy területén sem.

Az intézőbizottsági szervezet előnye többek között, hogy eddigi fennállása alatt a titkárok közötti információáramlás meggyorsult, a tervezett feladatokat megbeszélik, és közös, hatékony módszereket alakítanak ki. Az IB-ülések is nyíltabbak, gyakori a vita, az őszinte véleménycsere. Az intézőbizottság az eddigi nyolc hónap alatt több olyan kérdést tűzött napirendre, amellyel az előző ciklusban sem az szb, sem pedig a bizalmitestület nem foglalkozott, pedig hatáskörileg illetékes lett volna.

Az alapszervezetek közül említést érdemel a budapesti MÁV Kórház alapszervezete, ahol a vasútegészségügyben dolgozók majdnem ötven százaléka található. *A szakszervezet ott nem gyakorolja megfelelően a jogés hatáskörét.* Az esetek többségében csak vezetői szinteken és nem a testületek előtt döntenek. A felsőbb szintű határozatokat az egyes vezetők nem tartják magukra nézve kötelezőnek[1] (Például a munkaügyi szabályzat átdolgozása, június 30. helyett csak szeptember 1-én kerül a bizalmi testület elé.) *A tapasztalatok szerint a MÁV Kórházban dolgozók hiányolják a nyíltabb, őszintébb légkört, a demokratikusabb vezetést.* Mindezt tetézik az elhúzódó rekonstrukció okozta kellemetlenségek.

Az előterjesztés végül leszögezte, hogy az intézőbizottság az eddig eltelt nyolc hónap alatt, a nehéz körülmények ellenére eredményesen dolgozott, sikerült élénkíteni a szakszervezeti életet. Ez azonban csak a kezdet, hiszen olyan légkört kell teremteni az alapszervezeteknél, hogy minden egészségügyi dolgozó érezze a demokratizmus jelenlétét, és érezze azt is, hogy a szakszervezet minden eszközével képviseli érdekeit.

Az elnökség a hozzászólások és a kiegészítő javaslatok után elfogadta az előterjesztést, s köszönetet mondott az őszinte, kritikus beszámolóért. Ezután elfogadta a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság második félévi munkatervét és tudomásul vette a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat idei első félévi tervteljesítéséről szóló tájékoztatót.

K. S.

Kálból és Csányból

Exportra gurult a dinnye

Kál-Kápolna vasútállomáson az idén már július 31-én elkezdődött a görögdinnye szállítása. A helyi *Károlyi Mihály* Tsz valamint a Zöldért Vállalatok augusztus 20-ig 220 vagon dinnyét raktak vagonba, s szállítottak Lengyelországba, illetve az NDK-ba.

A megyéből érkezett dinnyével rakott vagonokat az állomáson soron kívül vonatba sorolták, hogy az ízletes csemege minél előbb a külföldi piacra kerüljön.

Négy vállalat összefogásával

Fonyódon új, korszerű állomásépületet avattak

Augusztus 20 tiszteletére, a tervezett határidő előtt két hónappal és az engedélyezett költségek alatt kétmillióval elkészült a fonyódi új állomásépület. A létesítmény középső része emeletes. Az előcsarnok előtti peronrészen alakították ki az átadás helyét, ahol *Fényes József,* a pécsi igazgatóság vezetője tett jelentést *dr. Várszegi Gyula* vezérigazgatónak a létesítmény elkészültéről.

Az egykori Déli Vasút fonyódfürdőtelepi indóházát még a múlt században építették. Az állomás területét időközben bővítették a kikötői vágányokkal, de a felvételi épületet rég kinőtte már az utasforgalom. A 86 évet megélt kőházban szerkezeti károsodások is keletkeztek, egy részét életveszélyes volta miatt 1982-ben lerobbantották. A korábban felvetett kétszintes épületigényről — pénzszűke miatt — le kellett modani. 1984-ben született végleges döntés, addig ideiglenes faépületben bonyolódott a vasúti szolgálat és az utasforgalom.

Az 1600 négyzetméter hasznos területű épület- és közműveinek költségéhez *a MÁV saját fejlesztési alapjából 30, az Utasellátó Vállalat 4,5, a SIÓTOUR utazási iroda 2,4 millió, a Kapos Volán 500 ezer forinttal járult hozzá.* A tágas előcsarnokból négy személypénztár és külön nemzetközi pénztárhelyiség nyílik. Két várótermen közöttt átjáró létesült a bisztróba, illetve a SIÓTOUR utcáról is megközelíthető helyiségébe. Ugyancsak az utcáról nyílik a Volán iroda. A csarnok fölötti emeleten a központi forgalomirányító berendezések kapnak helyet.



Fényes József vasútigazgató az ünnepség után a létesítmény megtekintésére invitálja a MÁV vezérigazgatóját

(Zelman Ferenc felvétele)

A komplexum kiviteli terveit a MÁVTI kollektívája készítette, Steffler Imre építész-tervező vezetésével. Kivitelezésre a korábbi munkáiról már vasúti körökben is elismert Zala Megyei Tanácsi Építőipari Vállalatot kérték fel. Távolabbi tervként foglalkoznak még üzemi konyha és szociális épület, valamint a Balaton-partra átvezető gyalogos aluljáró és új utasperon létesítésével.

A pécsi igazgatóság vezetőjének jelentése, majd a létesítmény építésében kiemelkedo eredményt elért dolgozók kitüntetése után *dr. Várszegi Gyula a nemzeti színű szalag átvágásával átadta rendeltetésének a megoldásaiban mértéktartó, megjelenésében mutatós épületet.*

Az ünnepség után *Kiss Imréné* személypénztáros beköltözött a pénztárfülkébe és féltizenegykor már „új szolgálati helyén" kezdte meg szolgálatát

Új színfolttal gazdagodott a budapest-nagykanizsai vasútvonal. Az utazóközönség a hosszú forró nyár utolsó képi emléke között viszi magával a fonyódi állomás megszépült látványát.

Biztató jelek az őszi forgalom előtt

Augusztusban javult a vasút szállítási teljesítménye

Augusztusban a vasút áruszállítási teljesítményét javuló tendencia jellemezte. Az elszállított *10 millió tonna áru a tavalyinál 1 százalékkal volt több,* és a tervezett szintet is megközelítette. Ezúttal kedvezően alakult a nagy szállítási volument képviselő belföldi áruforgalom. Ebben a forgalomban feladott 5.9 millió tonna árumennyiség 101,6 százalékos bázis, és 100,7 százalékos terviteljesítést jelent. Az exportforgalom a bázishoz viszonyítva közel 100 százalékos, a tervet alapulvéve 108,8 százalékos volt.

A vasúton behozott áruk mennyisége ugyan kismértékben csökkent, de így is kedvező volt a viszonyítási alapokhoz képest. A tranzitforgalom viszont hosszú idő óta kedvezőtlenül alakul. A forgalom nagysága csak 93, illetve 89 százalékos volt.

A teherforgalom lebonyolításában, az üzemviteli helyzetben is javulás mutatkozott. A tervezett árumennyiséget a gyorsabb elegymozgás következtében sikerült kisebb kocsiparkkal, rövidebb idő alatt elszállítani. Bizonyítja ezt a kocsifurdoló-idő kedvező alakulása. *A 4,50 napos érték a bázisnál 11 százalékkal volt alacsonyabb, a tervezett értéket pedig csak 0,1 százalékkal haladta meg.*

A teherkocsik térbeni kihasználása is megfelelően alakult. A meggyorsult elegymozgás kedvezőbb üreskocsi-ellátást biztosított. A vasúti rakodáshoz ki nem állított teherkocsik mennyisége csupán 42 százaléka volt a tavaly augusztusi mennyiségnek. Mintegy felére csökkent a gépre várások, valamint a vonatfeloszlatások száma.

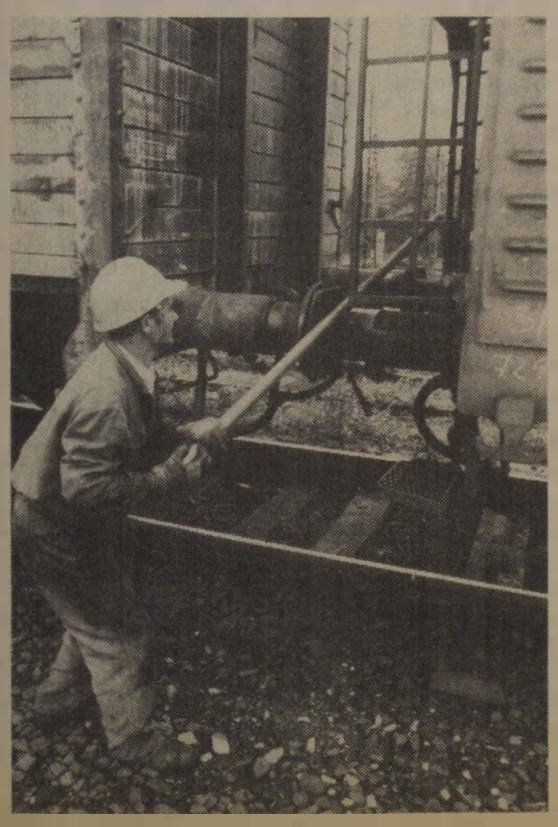
A nagyteljesítményű tehervonati vontatójárművek kihasználtsága szintén megfelelő volt. A napi hasznos futásteljesítmény, a villamosmozdonyok esetében a bázishoz és tervhez viszonyítva egyaránt 100,5 százalékos volt, nagyteljesítményű dízelmozdonyoknál ugyanez 100, illetve 103,4 százalékos volt.

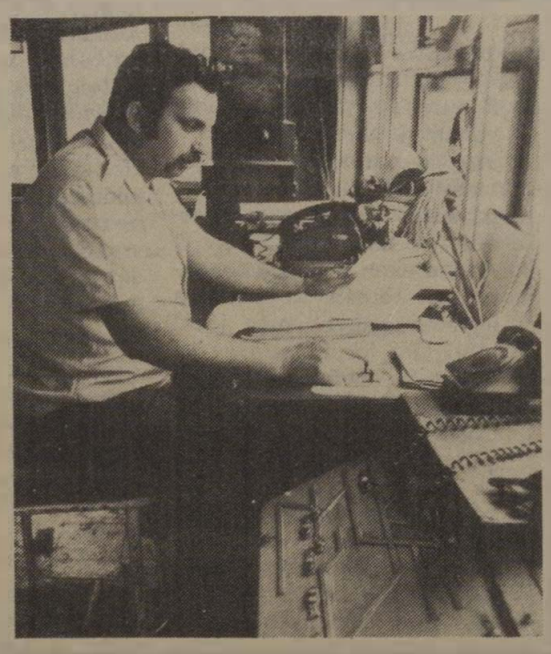
A záhonyi átrakótérség áruforgalma augusztusban emelkedett. A széles nyomtávú kocsikban belépett áru mennyisége 4,3 százalékkal, a normál nyomtávú teherkocsikba átrakott áruké pedig 6,9 százalékkal volt több, mint az elmúlt év hasonló időszakában.

A vasúti személyszállítást augusztusban enyhén növekvő tendencia jellemezte. Az elszállított *19 millió 450 ezres utasszint* a tervezett szintet ugyan nem érte el, a bázisnál viszont 2 százalékkal magasabb. Az utaskilométer-teljesítmény 97,6, illetve 99.4 százalékosan alakult.

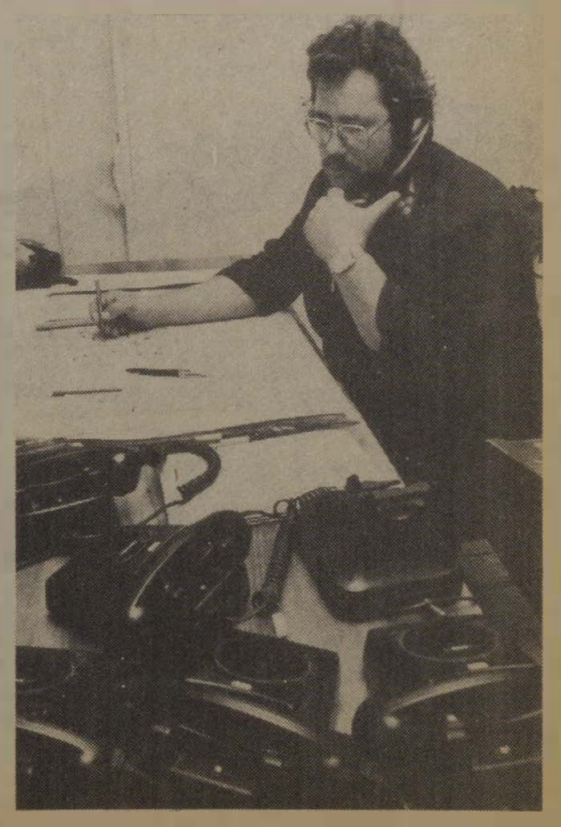
Augusztusban jelentősen emelkedett a nemzetközi utasforgalom. Ezen belül is elsősorban a Csehszlovákiából, az NDK-ból, valamint a Lengyelországból érkezők száma növekedett.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége a múlt év augusztusát alapul véve 0,5 százalékkal javult. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső fajlagos késési idő pedig közel 2 százalékkal csökkent.









Rákosrendezőn ezekben a hetekben nagy feladatot ró a vasutasokra az őszi csúcsforgalom. Naponta 300-400 kocsival kell többet rendezni, annak ellenére, hogy a frekventált munkakörökben létszámhiány van. Nagy munka hárul a kocsirendezőkre, sarusokra, raktárnokokra és természetesen a forgalom irányítóira.

(Horváth Zoltán képriportja)

Átgondolt szervezés eredménye

A belorusz vasutak 12 ezerrel csökkentették a létszámot

Az SZKP Központi Bizottságának a XXVII. kongresszus elé terjesztett politikai beszámolója a munka megszervezése és ösztönzése javításának egyik példájaként említette a Belorusz Vasutak tapasztalatait. Ott mintegy 12 ezer dolgozót sikerült felszabadítani annak az eredményeképpen, hogy áttértek a bérezés új rendszerére és munkaköröket vontak össze.



A mozdony személyzete nagy gondot fordít a gépek karbantartására (Fotó: APN)

Ingyenes átképzés

— Hogyan alakult ennek a 12 ezer embernek a további sorsa?

Ezzel a kérdéssel kezdődött a beszélgetésem *Mihail Gribovszkijjal,* a pártkongresszus küldöttével, a Belorusz Vasutak Breszti Igazgatóságának vezetőjével.

— *Teljes felelősséggel jelenthetem ki, hogy senki sem maradt munkahely nélkül,* természetesen eltekintve azoktól, akik nyugdíjba akartak menni az életkoruk miatt. Egészében véve a mi vasutunkon a dolgozók több mint 12 százaléka szabadult fel — mondotta *Mihail Gribovszkij,* majd így folytatta:

— Először is, a létszámcsökkentést szakaszosan hajtottuk végre, nem pedig egycsapásra. Mindenkivel, akinek a munkakörét megszüntetni terveztük (a breszti igazgatóság területén ez 1640 embert érintett), a vezetés képviselői és a szakszervezeti bizottságban is előre elbeszélgettek a dolgozókkal. A beszélgetés alapos volt. *Nem egy, hanem rendszerint két-három munkahelyet ajánlottunk fel.* Arra törekedtünk. hogy a lehető legnagyobb mértékben figyelembe vegyük az illető korábbi munkájának a jellegét, valamint a dolgozó képességeit és természetesen a lakóhelyét is, hogy a munkahely minél közelebb legyen az otthonához. Másodszor, minden szükséges esetben megszerveztük az átképzést, természetesen a vasút költségére.

Nőtt a termelékenység

— Hova ment 1640 ember a breszti vasútigazgatóság területéről?

— Főként Breszt város vállalataihoz mentek át, ahol szükség van munkaerőre. *Egyesek azok közül, akik maguk is a környező falvakból származnak és vannak ott rokonaik, a mezőgazdasági termelésbe mentek dolgozni.* S végül a legkisebb részük azokhoz tartozott, akik átlépték a nyugdíjküszöböt és mint már mondtam, élni akarnak a nyugdíjjogosultságukkal. (Egyébként a vasutasok számos kategóriája számára a nyugdíjkorhatár öt évvel alacsonyabb a szokásosnál — a férfiaknál 55 év, a nőknél 50 év.)

— Voltak-e konfliktusok?

— Igen. A vasútigazgatóságunk területén hat vasutas nem fogadta el a felkínált új munkahelyet, a régi helyen akart maradni. *Három esetben az érvelésüket a munkaügyi döntőbizottság elfogadta és ők maradtak.* (A munkaügyi döntőbizottságban paritásos alapon a vállalatvezetés és a szakszervezet képviselői vesznek részt.) A másik három esetben az ügy végső fokon bíróság elé került és a bíróság a vasútigazgatóság álláspontját támogatta.

— Végső soron mi indokolta az átszervezést?

— Hogy minek az érdekében csökkentettük a létszámot, ami egyáltalán nem volt egyszerű dolog? Sőt azt mondanám, hogy fájdalmas volt: hiszen olyanokat is érintett, akik már sok évet ledolgoztak nálunk. Teljes mértékben osztjuk azt a gondolatot, amely a XXVII. kongresszuson hangzott el, hogy mindenekelőtt olyan úton kell haladni, amely nem követel nagy anyagi ráfordításokat, azonban gyors és érezhető eredményekkel jár. *Egyebek között a munka szervezésének és ösztönzésének a javításáról van szó.*

A munkaerőhiány nálunk távolról sem mindig olyan nagy, mint ahogy hisszük. *Nemritkán a munkaerőhiányt mesterségesen váltja ki a nem eléggé átgondolt munkaszervezés.* Éppen ezt mutatják a belorusz vasutak tapasztalatai, beleértve a breszti vasútigazgatóságot. Mialatt csökkentettük a dolgozói létszámot, *a munka termelékenysége több mint 20 százalékkal nőtt,* a dolgozók munkabére pedig — főként a béremelések és a munkaköri pótlékok révén — majdnem 16 százalékkal.

Magasabb bérek

Ezek a számadatok magukért beszélnek. A tapasztalataink bizonyítják azt, hogy mennyire előnyös ez az átalakítás mindenki számára, a termelésnek és maguknak a dolgozóknak a szempontjából is. S az a lehetőség pedig, hogy az egész munkabéralap-megtakarítás a vállalatnál maradhat, mi több, teljes mértékben megengedik új, a munkát ösztönző magasabb bérkategóriák bevezetését.

— A dolgozói létszám csökkentése nem vezetett-e túlterheléshez?

— A dolgozók túlterheléséhez nem, a munka intenzitásának növeléséhez igen. Éppen erre törekedtünk. Ezenkívül figyelembe kell venni azt, hogy gyakorlatilag csupán azok a dolgozók szabadultak fel — az irányító apparátusban is és az egyes munkahelyeken is —, akiknek a tevékenysége lényegében szükségtelenné vált a munka ésszerűbb megszervezése vagy az automatizálás fokozottabb alkalmazása miatt.

Jurij Kacnelszon
(APN)

Kongresszus előtt az SZVSZ

A nemzetközi szakszervezeti mozgalom érdeklődéssel várja a rövidesen összeülő XI. Szakszervezeti Világkongresszust. *Az SZVSZ. szeptember 16—22-e között Berlinben megrendezésre kerülő kongresszusán 81 ország 92 tagszervezete vesz részt. 210 millió dolgozó képviseletében.* A kongresszust nagy várakozás előzi meg, mert munkája nyomán a világra nehezedő politikai, társadalmi és gazdasági problémák objektív elemzését és a kivezető út felvázolását remélik az egész világon.

A kongresszus napirendjén szerepel az a tőkés országokban kibontakozó támadás is, amelynek célpontja a dolgozók vívmányainak megnyírbálása.

A megfélemlítés politikája

A hetvenes évek második és a nyolcvanas évek első felében, a tőkések, kihasználva a gazdasági és társadalmi helyzet romlását a fejlett országokban, megkísérelték az úgynevezett „társadalmi revans" politikájának a kikényszerítését. E politika jellemzője, hogy a tőkések a dolgozók kemény és elkeseredett harcokban megszerzett jogait és vívmányait felülvizsgálják, korlátozzák vagy megszüntetik. Ennek a munkásellenes irányzatnak a támogatására *az uralkodó körök gyakran folyamodtak a dolgozók mozgalmainak durva elfojtásához és a megfélemlítés különböző eszközeihez.* Több országban ezek a körök részesei voltak munkásellenes törvények meghozatalának, a munkaadók és az állam elnyomó gépezete nyílt erőszakoskodásának, hogy elfojtsák a dolgozók sztrájkjait, a gazdasági és társadalmi harc egyéb formáit. Másrészt fokozott erőfeszítéseket tettek, hogy megosszák a munkásmozgalmat: széles körű ideológiai kampányban hívták fel a dolgozókat, hogy a gazdasági fellendülés érdekében *„húzzák szorosabbra a nadrágszíjat".* Ezzel párhuzamosan rohamosan nőtt a munkanélküliség, egyre gyakoribbá váltak a dolgozók élet- és munkakörülményei elleni támadások.

A társadalom jövőbeli kilátásairól szóló szép elméletek megbuktak, s átadták helyüket egy reakciós, jobboldali irányzatú, munkásellenes politikának. A munkaadók és a tőkés állam elnyomó intézkedéseinek fokozódása, valamint más, negatív elemek megjelenése, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek romlásában jelentkezett. Sőt nemegyszer a munkásosztály különböző rétegei tudati színvonalára és politikai magatartására is káros befolyást gyakorolt. Ez 1981—1983-ban a szakszervezeti mozgalomban bizonyos ingadozásokhoz vezetett, *ami több országban a sztrájkmozgalom lanyhulásában nyilvánult meg.*

A kollektív szerződések tárgyalásain sok szakszervezet arra kényszerült, hogy a béreket, a munkaidőt illetően engedményeket tegyen a munkaadóknak. Ezekben a kérdésekben a reformista szakszervezetek békülékeny politikája döntő szerepet játszott.

Új elemekkel bővült a dolgozók harca

Ebben a bonyolult helyzetben az egész szakszervezeti mozgalom egy új harci stratégia kidolgozásához fogott, a monopóliumok és az őket kiszolgáló tőkés állam ellen. Ez a stratégia azt tűzte ki célul, hogy összhangba hozza az azonnali követeléseket a hosszú távon elérendő célokkal, hangsúlyozva a monopóliumok kiváltságai korlátozásának szükségességét, a munkásmozgalom különböző irányzatai egységének és szolidaritásának erősítését és hatásos ellenállás kibontakozását a gazdaság militarizálásával szemben. Ezeket a célokat követve a szakszervezeti mozgalom egyre szorosabban működik együtt a demokratikus nő-, ifjúsági, béke-és más mozgalmakkal. Sőt a sztrájkmozgalom taktikája alkalmazkodott az új gazdasági és politikai feltételekhez.

A dolgozók harcainak formái tökéletesedtek, sokoldalúvá váltak és kiegészültek új elemekkel. A rövid időtartamú vagy korlátozott sztrájkokon túl, *széles körben alkalmazzák az általános sztrájkokat, a tömeggyűléseket és felvonulásokat, a tiltakozónapokat, utak és útkereszteződések lezárását stb.* Nagyméretű nemzetközi bojkottkampányokat szerveznek a monopolista társaságok termékeire és szolgáltatásaira, sztrájkőrségeket és béketáborokat állítanak fel katonai támaszpontok vagy haditechnikát előállító üzemek mellett. Az idén eddig lezajlott harcoknál azok fokozódása és változatossága figyelhető meg számos kapitalista országban. Ennek egyik oka a tőkések elszánt törekvése, hogy a dolgozók kárára oldják meg a gazdasági problémákat. A heves sztrájkharcok, amelyeket a dolgozók szilárd eltökéltsége jellemez, nagy hatással voltak a politikai és társadalmi életre egyaránt. E nagyszabású küzdelmeknek közös nevezője a nagyarányú munkanélküliséggel szembeni tiltakozás volt — többek között az NSZK-ban, Nagy Britanniában, Franciaországban és Olaszországban.

Összpontosítani kell az erőket

A dolgozók harca jelenleg fontos szakaszba ért. Új lehetőségek teremtődtek meg arra, hogy a „társadalmi revans" erőit megfékezzék és visszavágjanak nekik. Az egység és a szolidaritás erősítésének a szükségessége egyre erőteljesebben vetődik fel. Annak érdekében, hogy a dolgozók harca eredménnyel végződjék, a szakszervezeteknek a jelenlegi helyzet objektív elemzéséből kell kiindulniuk, és tiszteletben kell tartaniuk a valóságos erőviszonyokat, konkrétan elemezve a fejlődés főbb tendenciáit, keresni az ellenség erős és gyenge pontjait, *s összpontosítani az erőket a harc döntő területeire,* maximális figyelmet szentelve a különböző dolgozói csoportok érdekeinek.

Baranyai Zoltán

Személykocsik mosása

A Csehszlovák Köztársaságban négy különböző összetételű vegyszert kísérleteztek ki az utasszállító vagonok külső mosásához és nyolcféle vegyszert a belső mosáshoz. Előzetesen megállapítják a vagonok kocsiszekrényének külső felületén a szennyeződés fokát. Az elektrifikált vonalakon futó vagonok szennyeződése 83-90 százalékban a fékpofák porától, 1 százalékig a légvezetékről leváló rézportól szennyeződik, 10-16 százalékban a földfelületről felszálló portól és 0,1 százalékban a vagonok fűtésének égéstermékeitől.

A moszkvai Kurszki pályaudvar



A pályaudvar tér felőli utascsarnoka

Kiváló propagandista

Dunakeszi, Fót és Göd egyik legismertebb vezető propagandistája *Filip György,* a Dunakeszi Járműjavító meó-vezetője. A kiváló propagandista tevékenységét 1975-ben *Lenin Emlékplakettel,* 1986-ban *Szocialista Kultúráért* kitüntetéssel ismerték el.

— Hogyan lett propagandista?

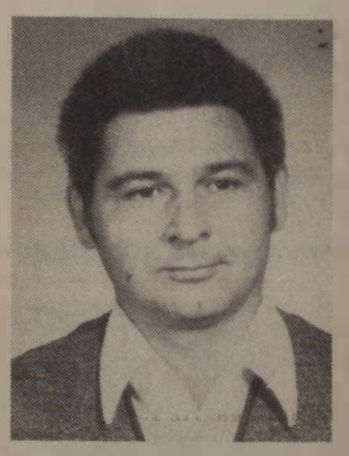
— A budapesti Kölcsey Ferenc Gimnázium tanulója voltam 1948-ban, amikor a magyar szabadságharc centenáriuma alkalmából előadásokat tartottam az évforduló politikai jelentőségéről. A sikereken, a kölcsönös tanulás örömén felbuzdulva egyetemistaként már jóval több időt fordítottam az ismeretek bővítésére és továbbadására. A nappali tanulás mellett este munkát vállaltam, hogy könyveket és ruhát tudjak magamnak vásárolni. *Azt hiszem, akkor váltam igazán agitátorrá, amikor mérnökként megkezdtem* a munkát a járműjavítóban, s munkatársaimnak választ kellett adnom aktuális politikai kérdésekre. 1955-ben lettem párttag. Szemináriumok vezetésével bíztak meg. Így lettem propagandista.

— Minden kornak vannak olyan kérdései, amelyek élénken foglalkoztatják az embereket. Öntől leggyakrabban milyen kérdésekre várnak választ a vasutasok?

— *Jelenlegi gazdasági helyzetünkből adódik, hogy elsődlegesen a gazdaságpolitikával kapcsolatban fogalmazódnak meg az egyre türelmetlenebb kérdések, vélemények.* Élénk érdeklődés kíséri a nemzetközi politikai eseményeket, a kelet és nyugat közti párbeszédet, mindenekelőtt a glóbuszunk létét veszélyeztető űrfegyverkezést.

— Napjainkban, amikor a tömegkommunikációs eszközök ontják az információkat, és egyre többen tanulnak, érdeklődnek a világ dolgai iránt, egy propagandistának még jobban fel kell készülnie a párbeszédre, az eszmecserére.

— *Ez természetes, alapkövetelmény.* Nekem van egy önmagammal szemben állított mércém, ha a témáról nem tudok kétszer annyit, mint amennyit az előadásomon elmondanék, akkor nem állok ki a hallgatóság elé. *Mindig tanulok, hogy taníthassak.* Angol, német nyelvű szakirodalmak és folyóiratok rendszeres olvasója is vagyok. Az MX rakétákról, a műholdas televíziózásról például minden fellelhető információt begyűjtöttem. Kötelességemnek tartom a Varsói Szerződés és NATO tagállamok határozatainak ismeretét is. *Meggyőződéssel vallom, hogy az őszinte politizálás, véleménynyilvánítás erősíti a bizalmat pártunk politikája iránt.*



Vetési Imre

A Forma—1-es futamon

Az Utasellátó Vállalat is kitűnőre vizsgázott

A *Hungaroring* néhány héttel ezelőtti nagy eseménye, a Forma—1-es világbajnoki futam még mindig sokakat foglalkoztató téma, s alighanem sokáig az is marad. Mert a pálya építése és maga a verseny azt bizonyította, hogy körültekintő szervezéssel, az anyagi eszközök megfelelő koncentrálásával, rövid idő is elegendő lehet nagyszabású tervek megvalósítására.

Az „autóscirkusz" óriási sikere elválaszthatatlan az Utasellátó Vállalat munkájától. *Hazánkban még nem volt példa arra, hogy három napon belül 350 ezer embert lássanak el étellel, itallal!*



Alkalmi lelátó **(Sz. Jakab István felvétele)**

A nem mindennapi feladatot az Utasellátó Vállalat magas színvonalon, közmegelégedésre látta el. A több mint ezer (!) újságíró ezúttal csak dicsérő jelzőket írhatott az országos nagyvállalat munkájáról, és kivételesen a közönség sem berzenkedett az árakon. többségük megfelelőnek tartotta. A fogyasztás adatai jól szemléltetik ezt: 70 mázsa vırsli (Hot dog, Hamburger), közel 14 ezer adag kávé, 30 mázsa gyümölcs, 66 ezernél szomjas vendégeket. Ami különösen figyelemre méltó: *minden italt hűtve adtak!* Kilenc Termoking hűtősautót vonultattak fel, de a jégkrémek mínusz 20 fokos hőmérsékletét is tudták biztosítani három 4,5 tonnás mélyhűtő kocsi segítségével. *A kocsikból kikerülő italok további hűtését 200-nál is több hűtőláda, illetve hűtőgép szolgálta, felhasználtak még 20 mázsa szárazjeget is.* Az árusok átlagosan 14-16 órát dolgoztak; közülük sokan éjszaka is,



A sajtóbüfében

több adag fagylalt és mintegy félmillió pohár üdítő fogyott el a háromnapos versenyen.

A ritka feladat teljesítésében a vállalat közel 6 ezres kollektívájából 2500-an vettek részt közvetlenül és közvetve.

A munka szervezeti intézkedésekkel kezdődött. Alakítottak egy bizottságot, majd a konkrét tennivalókat cselekvési programban foglalták össze; a bizottság minden egyes tagja tudta feladatát, az egyes döntések végrehajtását pedig folyamatosan ellenőrizték.

Az alaposan kidolgozott elgondolás nyomán a Hungaroringet 9 önálló elszámolású egységre osztották, s szektoronként 4-5 nagyméretű sátorban kínálták az említett árukat. Az önálló egységeken kívül több száz mozgóárus és több mint 50 kitelepült kocsi is várta az éhes és mivel az áruk cseréjét éjfél után, illetve a hajnali órákban oldották meg; *52 teherautó hozta-vitte az árukat . . .*

A világverseny vendéglátóipari szolgáltatásait folyamatosan ellenőrizte az Országos Kereskedelmi Felügyelőség, a Rendőrség és a Köjál. A „szigorú" hatóságok nem találtak kifogásolni valót! A fogyasztói érdekvédelmet azzal is biztosították, hogy minden egyes árufélén jól láthatóan szerepelt az ár, ráadásul: három nyelven.

A sajtóbüfében nyújtott szolgáltatásuk túl nőtt az egyszerű vendéglátó-ipari rutinfeladatokon. A tét itt az volt, hogy a külföldi újságírók a vállalat munkáján keresztül milyen benyomásokat szereznek hazánkról. Nem vallott szégyent az Utasellátó; jó munkájuknak is köszönhetően az újságírók többsége pozitívan írt lapjában a Forma—1-es futamról, illetve a rendezésről és a szolgáltatások színvonaláról.

Befejezésül következzék két levél, a címzett az Utasellátó Vállalat vezérigazgatója, *dr. Sebes Miklós.*

*

„Kedves Sebes Elvtárs!

Az Utasellátó Vállalat helyszínen lévő, és az előkészítést végző dolgozói zökkenők nélkül, színvonalasan oldották meg a Forma—1 verseny nagyszámú, augusztus 10-én 170 ezer főt meghaladó nézőközönségnek a kiszolgálását étellel és üdítőitallal.

A végzett jó munkáért elismerésemet és köszönetemet fejezem ki személy szerint Önnek, s az Utasellátó Vállalat e munkában részt vett valamennyi dolgozójának.

Elvtársi üdvözlettel:

Dr. Juhár Zoltán
Belkereskedelmi Miniszter"

*

A másik levél:

„Kedves Sebes Elvtárs!

A Forma—1-es világbajnokság Magyar Nagydíj futama az első nemzetközi és hazai visszhangok szerint rendkívül sikeresnek bizonyult. A szervezésben és a lebonyolításban az Utasellátó Vállalat a közönség és a sajtó munkatársainak szervezett és magas szintű ellátásával, valamint a versenyre kilátogató felső vezetők vendégül látásában nyújtott teljesítményével eredményesen vett részt. Meggyőződésem, hogy a rendezvényt ért elismerések és a jó közönséghangulat jelentős mértékben köszönhető a vállalat színvonalas szolgáltatásainak.

Köszönetet mondva munkájáért, kérem, tolmácsolja elismerésemet munkatársainak és azoknak a dolgozóknak is, akik a feladat sikeres végrehajtását lehetővé tették.

Elvtársi üdvözlettel:

Urbán Lajos
Közlekedési Miniszter"

MÁV Kollektív Szerződés (4.)

Foglalkoztatás munkahelyen és munkakörön kívül

Társadalmi és gazdasági előrehaladásunk szempontjából kulcskérdés a dolgozók hatékony foglalkoztatása. Ez természetesen jogi keretek között valósítható meg. Ezért ismernünk kell a Munka Törvénykönyve és a MÁV Kollektív Szerződés előírásait.

A Munka Törvénykönyve 22. §-a (2) bekezdésének értelmében a munkaszerződésben meg kell határozni a dolgozó munkakörét. A munkaszerződés csak a munkakör megnevezését (pl. mozdonyvezető, váltókezelő, sarus stb.) tartalmazza. A dolgozót tehát egy meghatározott munkakörbe tartozó feladatok ellátására alkalmazzák. Az adott munkakörbe tartozó konkrét feladatokat nem a munkaszerződés, hanem a munkáltatói rendelkezés (munkaköri tükör, munkaköri leírás) rögzíti. *A munkaköri feladatok meghatározása munkáltatói feladat. A dolgozó munkakörébe tartozó feladatokat a munkaviszony fennállása alatt a munkáltató egyoldalú intézkedéssel változtathatja.*

Más munkakörben átmeneti ideig

A dolgozó munkakörébe többféle munka elvégzése tartozhat. Ilyenkor alapbérét annak a tevékenységnek alapul vételével kell megállapítani, amellyel munkaidejének nagyobb részét tölti [Mt. V. 12. §. (2) bekezdés]. Gyakran találkozunk olyan esetekkel, amikor a dolgozókat rendszeresen többféle munkán foglalkoztatják, munkaszerződésüket mégsem ennek megfelelően készítették el. *Az ilyen mulasztásból munkaügyi vita alakulhat ki.* A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a több munkakörben való foglalkoztatás munkaszerződésben való rögzítés alapján nem elég széles körben terjedt el, pedig segíthetné a gazdaságosabb foglalkoztatást.

Ugyanilyen célból fogalmazta meg a jogalkotó az Mt. V. 35. §. (1) bekezdését is, amelyben az szerepel, hogy a dolgozó munkavégzési kötelezettsége kiterjed a munkaköréhez kapcsolódó előkészítő és befejező munkákra is. Az egyes MÁV munkakörökhöz kapcsolódó előkészítő és befejező munkát nagyobb részben a gyakorlat és kisebb részben az előírások (szolgálati utasítások, pl. F. 2-es sz. utasítás, munkaköri leírások) alakították ki. Ez azonban a jelenlegi követelményeket nem elégíti ki. *Az előkészítő és befejező munkák megnevezését rögzíteni kell a munkaszerződésben vagy a munkaköri leírásban.*

A jogalkotó a fentieken kívül is számolt azzal, hogy a munkaviszony fennállása alatt a munkáltatónál szükség lehet a dolgozó foglalkoztatására munkakörétől eltérően is. Erre való tekintettel a Munka Törvénykönyve 35. §. (1) bekezdése értelmében *a dolgozó indokolt esetben munkakörébe nem tartozó munkát is köteles átmenetileg ellátni.* Felmerül a kérdés, hogy konkrétan mennyi lehet az átmeneti idő. Ezzel kapcsolatban az Mt. V. és a Kollektív Szerződés előírása egyaránt érvényesül a MÁV-nál.

Az ilyen munka az Mt. V. 37. § (1) bekezdése értelmében — eltérő megegyezés hiányában — nem haladhatja meg naptári évenként a három hónapot, kivéve, ha rendkívüli körülmények hosszabb időt indokolnak vagy ilyet a kollektív szerződés előír. *Ha a más munkakörbe való kirendelés budapesti szolgálati helyre történik, a MÁV Kollektív Szerződés 13. §. 2. pontja alapján hat hónapra szólhat.* A kollektív szerződés tehát szolgálati indokból él a hivatkozott Mt. V. felhatalmazással. Az előbbiekben ismertetett időtartam azt jelenti, hogy a munkáltató ennyi időtartamon át kötelezheti a dolgozót munkakörén kívüli munkavégzésre. Nincs akadálya azonban annak, hogy a dolgozót beleegyezésével ezentúl is foglalkoztassa az említett módon.

Mikor jár helyettesítési díj?

Ha a dolgozó munkakörének ellátása helyett átmenetileg munkakörébe nem tartozó munkát végez, az általa ténylegesen betöltött munkakörre előírt munkabér illeti meg. *E munkakörhöz kapocsolódó összes járandóságot el kell számolni és kifizetni.* Ügyelni kell azonban arra a garanciális jellegű előírásra, hogy ez a díjazás nem lehet kevesebb, mint az eredeti (saját) munkakörben elért átlagkeresete. Az átlagkereset a 7/1967. MüM. sz. rendelet 7., 8. §-a és a MÁV Kollektív Szerződés 68. §-a alapján kell kiszámítani.

Ha a dolgozó (munkakörének ellátása mellett) távol lévő dolgozót átmenetileg helyettesít, s ez idő alatt az eredeti munkakörre ellátásán kívül jelentős többletmunkát végez, helyettesítési díj illeti meg. *A helyettesítési díj összege legfeljebb a távollévő dolgozónak megállapított időarányos alapbér fele lehet.* Ezt olymódon lehet megállapítani, hogy meg kell határozni mennyi időt fordít a dolgozó helyettesítésre, és erre mennyi alapbér esik. Ennek maximum 50 százaléka állapítható meg helyettesítési díj címén. Ezen kívül figyelembe kell venni azt is, hogy *a havidíjas dolgozónak helyettesítési díj akkor jár, ha egyfolytában harminc napon túl helyettesít, ilyenkor is csak a 31. naptól kezdődően.* A kinevezett helyettest csak a helyettesítés negyedik hónapjától kezdődően illeti meg a helyettesítési díj.

Az Mt. 35. §-a alapján történő foglalkoztatásának régi gyakorlata van a MÁV-nál. Ma is kiterjedt az alkalmazása, enélkül zavar keletkezhetne a folyamatos szolgálat ellátásában. A dolgozóknak esetenként terhes, a munkáltató szempontjából pedig gazdaságtalan, ha alacsonyabb díjtételű munkát végez a dolgozó magas átlagkeresetért.

A munkáltató és a dolgozó részéről egyaránt fontos kérdés, hogy a dolgozó a munkát mely telephelyen köteles végezni. *A Munka Törvénykönyve a munkahely meghatározását mégsem teszi a munkaszerződés kötelező tartalmi elemévé, hanem a felek belátására bízza.* Ha nem rögzítették a munkaszerződésben, akkor a dolgozó munkakelye az a telephely lesz, ahol a munkaszerződést megkötötték.

A munkahelynek három formáját ismerjük. Az egyiket állandó munkahelynek, a másikat változó munkahelynek, a harmadikat pedig külszolgálatos munkahelynek nevezzük. A dolgozó alkalmazása rendszerint állandó munkehelyre szól. Ha a munkáltató a dolgozót változó munkahelyen kívánja foglalkoztatni, akkor ezt írásban rögzíteni kell a munkaszerződésben. A dolgozó alkalmazása azonban anélkül is változó munkahelyre szól, azokon a területeken, illetve munkakörökben, amelyekben a dolgozókat rendszerint változó munkahelyen foglalkoztatják. Ezeket a kollektív szerződés határozza meg.

Változó munkahelyen

A MÁV Kollektív Szerződés 6. §-a szerint külön megállapodás nélkül is *változó munkahelyű* munkakörre alkalmazott dolgozónak kell tekinteni a főpályamesteri szakaszok, a gépesített mozgó egységek, az építésvezetőségek dolgozóit, továbbá az összes építési munkahelyen foglalkoztatott dolgozót, építési-szerelési fenntartási munkahelyen foglalkoztatott dolgozókat, a műszaki szolgálatnál. A rakodási részlegeknél foglalkoztatott fizikai és termelésirányító dolgozókat, rakodógép-karbantartókat, összevont állomások üzemviteli dolgozóit.

Erről a körülményről azonban a dolgozót az alkalmazáskor, illetve ilyen munkakörbe helyezésekor írásban értesíteni kell. *A változó munkahelyre alkalmazott dolgozót a munkáltató teljes működési területén foglalkoztathatja.* Ez alatt a MÁV-nál az adott főnökség működési területét értjük.

Mit értünk külszolgalatos munkahely alatt? Ennek behatárolása különösen lényeges most, ugyanis az új kollektív szerződés bizony feltételek esetén a dolgozók utazási idejét díjazza. A külszolgálatos munkahely az állandó és a változó munkahely közötti átmenetet jelenti. Ekkor ugyanis a dolgozónak van egy azonos kiindulási helye (telephely: például szakasz vagy jelentkezési hely), napi munkáját azonban egészben vagy jelentős részben azon kívül végzi, vagyis külszolgálatot teljesít, külszolgálatos munkahelyen (szakaszon, vonalon) végzi a munkát. *Azt, hogy egy adott főnökségnél mely munkaköröket kell külszolgálatosnak tekinteni, helyi függelékben kell felsorolni.*

Az egyértelmű és természetes, hogy a külszolgálatos munkahelyen foglalkoztatott dolgozót a munkával eltöltött időre munkabér illeti meg. Eddig azonban nem volt rendezve, hogy a munkaidőn kívül utazással eltöltött időre jár-e díjazás. Az új kollektív szerződés 66. §-ának 10. pontja tisztázza ezt a kérdést. Előírja, hogy a külszolgálatos munkahelyen foglalkoztatott építési és pályafenntartási dolgozót a jelentkezési helyről külső munkahelyre utazás, és onnan visszautazás időtartamára 15 Ft/óra díjazás illeti meg.

Az új díjazási formát az érintett főnökségeknek legkésőbb a jövő év január 1-jén kell bevezetniök. Ezzel kapcsolatban fel kell hívni a figyelmet a következőkre: a díjazás csak akkor jár, ha a jelentkezési helyről a munkavégzés helyére. munkaidőn kívül merül fel utazási idő. Ebben az esetben is csak az építési és fenntartási munkahelyen foglalkoztatott dolgozókra terjed ki a rendelkezés. E díjazásba bevontak köre tehát szűkebb, mint akik a belföldi kiküldetésekről szóló szabályok értelmében külszolgálatosnak minősülnek (napidíj szempontjából).

A munkaviszonyok rendszerint hosszú időre szólnak, ezért elkerülhetetlen, hogy a dolgozót időnként rendes, illetve állandó munkahelyén kívül foglalkoztassák. Ezért mondja ki az Mt. 35. §-ának (3) bekezdése, hogy *a dolgozó köteles ideiglenesen munkát végezni állandó munkahelyén kívül és más munkáltatóknál is.*

A kolletkív szerződés 13. §-a értelmében az állandó munkahelyen kívüli tartós — azaz 30 napot meghaladó — munkavégzést a szolgálati vezető írásban köteles elrendelni. Ezt két héttel előbb kell közölni a dolgozóval. Rendkívüli esetben ettől el lehet térni, de ezt a partner szakszervezeti szervvel egyeztetni kell. Budapesti szolgálati főnökségre kirendelt forgalmi végrehajtó munkakört ellátó dolgozó naptári évenként legfeljebb hat hónapon át kötelezhető állandó munkahelyen kívül munkavégzésre. Ezt azonban a MÁV ösztönzi, első három hónapban 6500 Ft, a továbbiakban pedig három hónaponként 7800 Ft kirendelési jutalékkal.

Dr. Garabon Sándor

(Folytatjuk)

Kiváló szinten

A VI. ötéves tervidőszakban négy alkalommal lett kiváló az Utasellátó szombathelyi területi igazgatósága. Az 1985. évi eredményeikért kapott kiváló kitüntetést ez év áprilisában kapta az igazgatóság.

— Hogyan alakult az első félév? Tart-e a nyugat-dunántúli utasellátósok sikersorozata? — kérdeztük *Haller József* területi igazgatótól.

— *Üzleteink az 1985 első félévi forgalmunknál 20 millióval többet, 165 millió forintot forgalmaztak.*

A konvertibilis valutabevételeink a múlt év első hat hónapjának elért 291 ezer dollárjával szemben több mint 600 ezer dollár a bevételünk.

— *Nem akarok tévedésbe ejteni senkit, régi üzlethálózatunkkal nem futotta volna enynyire* — mosolyodik el az igazgató. — *Tavaly az év közepén a sárvári Thermál Szállóban, az esztendő végén a körmendi városközpontban, az idén az új büki hotelben nyitottunk valutáért árusító Utastourist üzleteket . . .*

A MÁV és a Volán pályaudvarokon, a határátkelőkön és más idegenforgalmilag jelentős helyeken működő üzleteikben is nagyobb mértékben nőtt az étel- és üdítőital-forgalom. A jobb ellátás biztosítására Szombathelyen „forintos és valutás" központi raktárat létesítettek. Ma már négy saját tehergépkocsi segíti a gyorsabb, rugalmasabb áruszállítást Vas, Zala és Győr-Sopron megyében.

Jobb odafigyeléssel, számtalan szervezési intézkedéssel csökkentették a veszteségesen dolgozó üzleteik, pavilonjaik számát. Nyereségük az állandóan nehezedő gazdasági helyzet ellenére *öt év alatt a háromszorosára nőtt.* Nyereségszintjük az átlagos vállalati 3,79 százalékkal szemben tavaly 8,6 százalék volt . . .

— A vámosszabadi, a rajkai, a hegyeshalmi, a kőszegi, a búcsui, a rábafüzesi, a bajánsenyei és a letenyei határátkelők révén az idegenforgalomban is érdekeltek. Mi az idei tapasztalatuk?

— Az osztrák gazdáknak az utakat eltorlaszoló akciói érzékenyen érintettek bennünket. Ezt, valamint a nyugati turistaforgalom viszonylagos csökkenését, jobb áruellátással, színvonalasabb kiszolgálással bizonyos mértékig már sikerült ellensúlyozni.

sz. j. i.

Rászolgáltak az elismerésre

A „tízek" is hozzájárultak a szombathelyi körzeti üzemfőnökség kitüntetéséhez



A vetélkedő csapat tagjai (A szerző felvétele)

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége *Kiváló Üzemfőnökség* kitüntésben részesítette a szombathelyi körzeti üzemfőnökséget.

Az idén első ízben kapták a vasutasnapra a kiváló elismeréseket a vasuti szolgálati helyek, kollektívák. Ez szoros összefüggésben van a MÁV munkaverseny-szabályzatának korszerűsítésével.

A szombathelyi körzeti üzemfőnökség tíztagú csapata megnyerte a szombathelyi igazgatóságon az üzemviteli döntőt, majd ebben a kategóriában országosan is az első helyen végeztek. A vasút hét szakszolgálatának a versengésében pedig másodikak lettek a szombathelyi vasutasok.

A munkában is helytálltak

A szombathelyi vasút-igazgatóság személyszállító vonatainak a felét ők továbbítják. Az utasokat szállító szerelvények 60 százaléka a vasi megyeszékhelyről és környékéről indul és oda érkezik. Éppen ezért a legtöbb bírálat és dicséret itt érheti a MÁV-ot. Ebben a közhangulatot, közérzést befolyásoló tevékenységben példásan helytálltak, hiszen a vasi megyeszékhely csomópontjának az építése ellenére is javult a menetrendszerűség, a kocsik külső és belső tisztasága, világítása és a fűtése.

A személyszállítási bevételeket — több kedvezmény nyújtása mellett — másfél millió forinttal túlteljesítették. A személyszállító szerelvények menetrendszerűsége 98,1 százalékra alakult. A fuvaroztató felekkel kiépített jó kapcsolat, a hatékony fuvarszervezői tevékenység, az udvarias kiszolgálás és a vállalatokkal kötött, kölcsönös előnyökön alapuló szerződések elérték a várt hatást. A szombathelyi körzeti üzemfőnökségen — az előírt tervét túlteljesítve — *1985-ben már negyedszer lépte át a valamikor hihetelennek, elérhetetlennek tűnő 1 millió tonnán felüli áruszállítási határt.* Mindezt olyan hátráltató körülmények közepette, hogy a vállalatok változatlanul idegenkednek a folyamatos, főleg a szombat—vasárnapi rakodásoktól. Ugyanakkor a fejlesztési lehetőségek hiánya miatt a megnövekedett feladatokat változatlan, sőt kevesebb vagon birtokában kellett és kell lebonyolítani.

Nagy erőfeszítéseket tettek az egyre romló állapotú mozdonyok, motorkocsik üzembiztonságáért. Nyolc nagy teljesítményű vontatójármű időszakos nagyjavítását terven felül elvégezték. Ezen kívül a kocsijavítási tervet a szigorúbb költségkeretek betartása mellett is teljesítették. A rendkívüli kedvezőtlen időjárási körülmények ellenére gondosabb munkával hatékonyabb ellenőrzésekkel, *117 tonna gázolajat takarítottak meg.*

A kimagasló gazdasági eredményekre épülő, sikeres szakmai-politikai vetélkedő megnyerése 80 többlet kiváló dolgozó keretet és 623 ezer forint egyszeri jutalom kifizetését, valamint 1 millió forint értékű szociális jellegű pályázat benyújtására adott lehetőséget.

A vetélkedő főszereplői

Kővári Csaba, a vetélkedőért felelős gazdasági üzemfőnökhelyettes elmondotta, hogy a körzeti üzemfőnökség 87 szocialista brigádja közül 59 indult. A közvetlen és a közvetett résztvevőkkel együtt a szolgálati főnökség létszámának a 75—80 százalékát érintette ez a mozgalom. A 11 helyszínen megtartott elődöntőkből a 25 legjobb kollektíva képviselői kerültek az üzemfőnökségi döntőbe. A tíz játékos a következő volt: *Szalai András* üzemgazdasági csoportvezető, csapatkapitány, *Sziklai Ferencné* kereskedelmi szakoktató, *Balogh Zoltán* baleseti ügyintéző, *Ágh Ernő* forgalmi szolgálattevő, *Borbás István* munkavédelmi vezető, *Illés Endre* vontatási szakoktató, *Szij László* mozdonyreszortos, *Nagy Péter* vontatási technikus, *Makovényi György* kereskedelmi részlegvezető és *Kőhalmi Vilmos* mérlegszerelő. A szellemi vetélkedőn kiharcolt pénzjutalmakon felül valamennyien Kiváló Dolgozó kitüntetést kaptak.

Az üzemfőnökséghez tartozó *Beled, Körmend, Jánossomorja, Nagycenk, Répcelak* és *Sárvár* vasútállomás az *Élenjáró szolgálati hely* kitüntető címet kapta. 266-an a törzsgárda-kitüntetés különböző fokozatait, 111-en Kiváló Dolgozó, negyvenen az Élenjáró Dolgozó és 8-án a Szakma Ifjú Mestere, illetve a Kiváló Ifjú Szakmunkás kitüntetést kapták. Három szocialista brigádjuk, közöttük a vontatási utazók *Kandó Kálmán,* a rakodógép-karbantartók *Petőfi Sándor* és a kocsivilágítási villanyszerelők *Kilián György* a *MÁV Kiváló Brigádja* lett.

Sz. Jakab István

Hogyan fejlődött Románia közlekedése?

Kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban

Augusztus 15-én a budapesti Közlekedési Múzeumban sajtótájékoztatót tartottak abból az alkalomból, hogy megnyílt a bukaresti Technikai Múzeum, *A szállítás fejlődése Romániában* című kiállítása. A két múzeum kutatói egymás munkáját már évek óta tanulmányozták, amelynek eredményeként három évvel ezelőtt szocialista együttműködési szerződést kötöttek. Ennek keretében mutatták be a közelmúltban Bukarestben *A magyar városi közlekedés 150 éve* című kiállításunkat.

A sajtótájékoztatón *Nicu Dumitrache,* a bukaresti múzeum munkatársa kiemelte, hogy a jövőben erősíteni szeretnék a két intézmény tudományos együttműködését. Feldolgozzák például a két ország folyamhajózási és autóbuszforgalmának történetét. Jövőre Konstanca és Mamaia között, egy tengerparti üdülőhelyen bemutatják *A magyar járműgyártás története* című kiállítást.

A tájékoztató után filmvásznon mutatták be a nézőknek a duna—fekete-tengeri csatorna építését. A folyamból Cernovodanál ágazik ki a csatorna, amely 64 kilométer hosszú. Dobrudzsást átszelve Konstanca és Eforie között ömlik a Fekete-tengerbe. *Elkészítése során 300 millió köbméter anyagot termeltek ki.* Ez az adat egymagában is jellemző, a munkálatok monumentalitására. A létesítmény nagymértékben megrövidíti a hajózási útvonalat, amely energiagazdálkodási szempontból is fontos.

A kiállítás — amely október 6-ig tekinthető meg — átfogó képet ad Románia közlekedésének történetéről: a hajózásról, a közúti, a légi, a vasúti közlekedésről, valamint a román járműgyártásról.

H. K.

Ifjúsági találkozó Kecskeméten

Már hagyománynak számít, hogy a szegedi igazgatóság területén dolgozó fiatalok nyaranta megrendezik a találkozójukat. Idén, augusztus 22—24 között Kecskemét adott otthont a vasutas KISZ-eseknek. A hírös városba látogató mintegy 150 fiatalnak gazdag programot állítottak össze a szervezők. A megnyitóra a városi tanács dísztermében került sor, ahol *Horváth Antal,* Kecskemét város általános elnökhelyettese adott tájékoztatást a város életéről, jelenéről és a jövő terveiről. A baráti találkozó a 607. Sz. Szakmunkásképző Intézet kollégiumában folytatódott, amely épület mindvégig a fiatalok „bázisa" volt.

A háromnapos program keretében színvonalas fórumot rendeztek, amelyen *Tóth Imre* vasútigazgató-helyettes az igazgatóság munkájáról, eredményeiről és terveiről, *Szabó Tibor* közgazdász pedig külgazdaságunk helyzetéről adott áttekintést, majd válaszoltak a fiatalok kérdéseire.

A fórumon kívül volt játékos vetélkedő, különféle sportrendezvény, diaporáma bemutató s természetesen esténként diszkó. A résztvevők kisvonattal kirándultak Bugacra is, ahol megtekintették a szürke-gulyát, a ménest.

(gellért)

Vagonmozgató berendezés



A kocsi előterében, a vágányok között látható a vagonmozgató szerkezet (A szerző felvétele)

Moha—Rakodó állomáson magasrakodó és vagonmozgató berendezést építtetett a budapesti vasút-igazgatóság, valamint az Országos Érc- és Ásványbányák Vállalat.

Moha—Rakodóra az iszkaszentgyörgyi dolomitbányából viszik a zúzalékot, és onnan elsősorban a Dunai Vasműbe, valamint útépítésekhez szállítják. Korábban markológéppel rakták vagonokba a fehér ásványt. Ez azonban megdrágította a fuvarköltséget, és gyakran megsérültek a vasúti kocsik oldalfalai is.

A mintegy 9 millió forint költséggel készült berendezés — a korábbihoz képest — jelentősen csökkentette a dolomit rakodási idejét. Lényeges az energiamegtakarítás is. A vagonmozgató berendezés nélkülözhetővé tette a tolatómozdony használatát is.

S. R.

Vizuális utastájékoztató

A 36. vasutasnapra szerelték fel Szeged állomásán az új vizuális utastájékoztató berendezést. A csehszlovák gyártmányú, Pragotron típusú készülék mintegy ötmillió forintos költséggel épült, és többhetes próbaüzem után ma már véglegesen az utastájékoztatás szolgálatában áll.

Az utazóközönség az állomás hat vágánya melletti egyedi perontáblákon, valamint a pénztárcsarnokban és az emeleti váróteremben lévő összesítő táblán kísérheti figyelemmel az érkező és induló vonatokhoz szükséges tudnivalókat. Az utastájékoztatót a szegedi biztosítóberendezési fenntartási főnökség dolgozói szerelték fel.

— g —

Egy kollektíva krónikája

Méltóak a MÁV Kiváló Brigádja címre

Összetételében már többször változott a veszprémi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének József Attila szocialista brigádja. Ez érthető, hiszen 1962 óta sok dízel- és jármű-villanyszerelő megfordult ezen a munkahelyen.

Egy azonban változatlan maradt a kis közösségben: az összefogás, az eredményes tevékenység. Munkájukért egy alkalommal bronz, hét esetben ezüst és négy alkalommal arany fokozatú elismerést kaptak. Most két év után ismét kiérdemelték a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést.

Mit tettek ezért a közelmúltban? A 12 tagú kollektíva például elsőként csatlakozott a felszabadulási és kongresszusi munkaversenyhez. Megnyerték az üzemfőnökségen rendezett szellemi vetélkedőt.

A dízelmozdonyok fődarabcseréjénél kilenc indítómotort helyileg újítottak fel, amivel a gépek műhelyi állásidejét több nappal rövidítették. A brigád által beadott 19 újításból 10-et bevezettek. Az M—47-es mozdonyok „B" szervizét esetenként, hétvégeken kommunista műszakok keretében végezték el. Harminchétezer forint bevételhez juttatták a vasutat a fémhulladékok gyűjtésével.

A szocialista brigád tagjai az 557 társadalmi munkaórából legtöbbet tavaly a MÁV-nál teljesítettek. Dolgoztak a csolnoki lakótelep bölcsődéjénél, óvodájánál, valamint a Hrisztó Botev általános iskolánál. Az előbbiekért cserébe évente hat helyet kapnak a vasutas dolgozók gyermekei az óvodában. A városban végzett társadalmi munkájukért Veszprém Város Tanácsa Dicsérő Oklevél elismerésben részesítette a József Attila szocialista brigádot.

Elsők között voltak a berhidai földrengés károsultjainak a társadalmi munkával történő segítésében. Ezenkívül pénzadományaikkal is támogatták a bajba jutottakat. A vontatási telep takarítónőjénél történt tűzeset után anyagi támogatásra hívták fel a KÜF összes brigádjának figyelmét. *Ők 8600 forintot juttattak az özvegyasszonynak.*

A vetélkedőre készített szakdolgozatukban szereplő (a vontatási telep munkáját segítő) újításukat bevezették. Ezzel csökkent a műhely vontatójármű-igénye a javítás alatti mozdonyok napközbeni mozgatásához.

A brigád valamennyi tagjának van társadalmi megbízatása. E kollektíva szervezi minden évben Porva-Cseszneken a juniálist, amelyre valamennyi csomóponti vasutast meghívnak hozzátartozóikkal együtt. A Kossuth Könyvkiadó műveiből 1985-ben 2600 forintért vásároltak.

A József Attila szocialista brigád tagjai 1985-ben eredményes esztendőt zártak, amit bizonyít az is, hogy a gazdasági tevékenységért az elérhető 140 pontból 135-öt megszereztek.

Sz. J. I.



A József Attila szocialista brigád (A szerző felvétele)

A növényolajipar bízik a vasútban

Hamarosan megkezdődik az üzemekben a napraforgó feldolgozása. A közelmúltban a Növényolajipari és Mosószergyártó Vállalat pestújhelyi központjában értekezletet tartottak, amelyen részt vettek a termelők, a felvásárlók, a gyártók és a szállítók, (a vasút és a Volán) illetékes vezetői.

Kollár Lajos, a növényolajipar kereskedelmi igazgatója elmondta többek között, hogy az idén 390 ezer hektáron termesztettek napraforgót, amely több a tavalyinál. *E területről becslések szerint mintegy 740 ezer tonna olajos magot várnak az olajütő üzemek.* A kampány ebben az évben is rendkívül nagy feladatot ró a termelőre, a gyártóra, és a szállítóra egyaránt. *A növényolajipar a nyers és késztermékeinek 70 százalékát vasúton akarja elszállítani.* Célul tűzték a rakodás jobb szervezését, mert a múlt évben az ország hat növényolajgyára 15,8 millió forint kocsiálláspénzt fizetett ki.

A kereskedelmi igazgató ismertetője után *Baranyi Imre,* a budapesti vasútigazgatóság üzemviteli osztályának részlegvezetője elmondotta, hogy amennyiben a növényolajiparnak nincs elegendő rakodó embere, igénybe vehetik az igazgatóság rakodószolgálatát.

Az igazgatóság kereskedelmi apparátusa soron kívül zöld utat biztosít a lakosság számára továbbítandó élelmiszer-szállítmányoknak.

(séra)

Mit várunk a MÁV-tól?

Az elmúlt három évben, a szállítási nehézségek ellenére igen jó kapcsolat alakult ki a MÁV illetékes szerveivel. Több ízben egyeztettük elképzeléseinket, s az egyeztetések alkalmával mindkét részről megértés, és tenniakarás nyilvánult meg.

A találkozások szinte rendszeressé váltak, és az ott elhangzott javaslatoknak köszönhető, hogy szállításainkat — egy-két esettől eltekintve — zökkenőmentesen hajtottuk végre.

Továbbra is igényeljük a megbeszéléseket, rendszeres egyeztetéseket. Vállalatunk azt várja a MÁV-tól, hogy az általunk leszerződött terményeket — repce és napraforgó — fedett kocsibiztosításával, zökkenőmentesen szállítsa gyárunkba. Lehetőleg kerüljék a kampányszerű kocsi biztosítást, mert ilyenkor a terményeket nem tudjuk időre kirakni. Ebben az esetben növekszik a kocsiálláspénz, valamint az egy kocsira eső állásidő. Ez nem jó sem a MÁV-nak, sem a gyárnak.

Gyárunk jobbára élelmiszer-ipari termékeket állít elő. Margarinból, étolajból, de még mosóporból is naponta kell biztosítani az ország ellátását. Fontos a napi termékek elszállítása, azért is, mert csak egy műszakot kielégítő raktári alapterülettel rendelkezünk. Ezeknek az élelmiszereknek, valamint a melléktermékként jelentkező állati takarmányoknak az elszállításához igényeljük a rendszeres fedettkocsi-ellátást.

Olyan áruk esetén is több megértést, nagyobb rugalmasságot várunk, melyek tévesen érkeznek és ezért továbbítanunk kell más egységbe vagy éppen vissza kell küldeni a feladónak.

A MÁV illetékes pályafenntartási főnökségétől pedig azt kérjük, hogy ne feledkezzenek meg iparvágányaink rendszeres karbantartásáról.

(X)

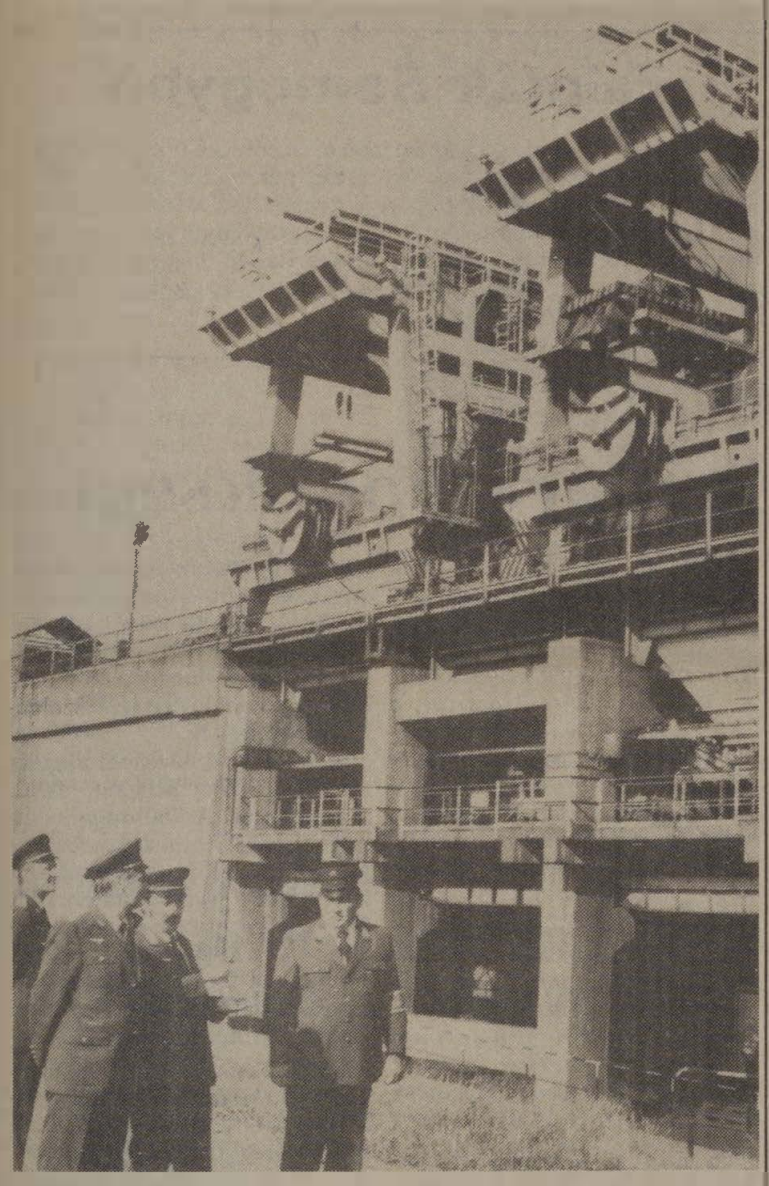
Dr. Várszegi Gyula látogatása Záhonyban

Dr. Várszegi Gyula, a MÁV vezérigazgatója és *dr. Bessenyei Gábor,* a MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli főosztályvezetője augusztus 13-án és 14-én látogatást tett a záhonyi üzemigazgatóságon. A vendégeket *dr. Lőrincz Sándor* és *Sipos István* igazgatóhelyettesek fogadták, majd tájékoztatták a záhonyi üzemigazgatóság tevékenységéről.

Másnap az üzemigazgatóság forgalmi, kereskedelmi, műszaki és átrakó berendezéseit Sipos István mutatta be a vendégeknek. Ezt követően dr. Várszegi Gyula Csapon találkozott és megbeszélést folytatott *G. N. Kirpával,* a lvovi vasút-igazgatóság vezetőjének első helyettesével.



Megbeszélés az átrakóban



Egy korszerű berendezés, amely a nehéz fizikai munkát pótolja

A vonal legszebb állomása

Az első, amit a *Nagykőrösre* érkező látogató észrevesz, az az állomáson tapasztalható rend és tisztaság. A vágányok melletti peronon, az utasvárókban kőedényekben, virágtartókban pompázik a muskátli és a többi színes virág. A felvételi épület melletti szép, gondozott park pedig a vonaton utazók figyelmét is felkelti. Nem véletlen, hogy Nagykőrös a vonal legszebb állomása.

— *Dolgozóink védnökséget vállaltak a rend és tisztaság felett* — mondja találkozásunkkor *Rostás Tibor* állomásfőnök. — *Meghatároztuk ki, mit csinál, mely területnek lesz a gazdája. Évente tizenötezer virágpalántát gondozunk, s a szép környezetért utasainktól sok dicsérő szót és levelet kaptunk.*

— Ahol ilyen szép környezet van, ott a munka is jobban megy. Így van ez Kőrösön is?

— Igen. Ez a megállapítás ránk is érvényes. Az év első hét hónapját jó eredménnyel zártuk. Személyszállításban a bázishoz viszonyítva 5 százalékkal nőtt a bevételünk. Tervünket eddig — 2 millió 815 ezer forint elérésével — 112,6 százalékra teljesítettük, s remélhetően őszszel, az iskolai év beindulásával tovább gyarapíthatjuk bevételeinket.

— És az áruszállítás?

— *Állomásunk munkájában meghatározó az áruszállítás.* Ez kettős figyelmet igényel. Egyrészt a tonnaterv, másrészt az időarányos bevételi terv teljesítését. Idén, július végéig a tervezett 68 300 tonna helyett 72 ezer 890 tonna árut szállítottunk el, ami 106,41 százalékos teljesítménynek felel meg.

Rostás Tibor 1962 óta dolgozik az állomáson — tíz évig forgalmi szolgálattevő, majd hét évig kereskedelmi hivatalnok volt, 1979-től vezeti az állomást —, így a szállítási eredményeket illetően van összehasonlítási alapja.

— Lassan negyedszázada kísérem figyelemmel a szállítások alakulását, de ilyen jó eredményt, mint most júliusban, még soha nem értünk el. *Rekordot döntöttünk, nem kevesebb, mint 18 ezer tonna árut raktak be állomásunkon.* Nagyon jó kapcsolatot építettünk ki a vállalatokkal, igyekszünk szállítási igényeiket maradéktalanul kielégíteni.

Mint elmondotta, az állomás árufeladásának 80 százalékát a Konzervgyár adja. *Évente mintegy 100 ezer tonna konzervet raknak be,* ennek 70 százalékát Záhony rendeltetéssel. De jut a tőkés és a többi szocialista országbeli megrendelőknek, valamint a hazai fogyasztóknak is. A gyár és a MÁV kapcsolata példás. Rugalmasan alkalmazkodnak a szállítási lehetőségekhez. Példa erre az idei év. Ilyenkor nyáron gyorsan telnek az üvegek zöldborsóval, zöldbabbal és más termékekkel. A kocsik gyors továbbítása tehát mindenki érdeke. Ezért is kötött megállapodást a közelmúltban a két fél tengelyátszerelt kocsik megrakására. Sőt a gyár — vállalva a többletköltségeket is — nem zárkózik el az áruk záhonyi MÁV átrakásától sem. Ha pedig nincs fedett kocsi, akkor konténert is megraknak.

A konzervgyár mellett a *Nagykunsági Erdő és Fafeldolgozó Gazdaság* a másik nagy fuvaroztató, évi 14 ezer tonna áruval. Többségében ládát, bútorlécet és rakodólapokat (a MÁV-nak is gyártanak) adnak fel. A ceglédi állami tangazdaság faküldeményeket, a MÉH pedig ócskavasat rakodik.

— Leadásban is vezet a konzervgyár — folytatja az állomásfőnök.— Főleg csomagolóeszközök, karton és üveg érkezik címükre. Ez utóbbi irányvonattal jön Orosházáról és Sajószentpéterről. A kóocséri Petőfi Tsz címére tápanyagokat, műtrágyát és a bútorgyártáshoz szivacsot hoznak a vonatok. A fafeldolgozó gazdaságnak pedig rendszeresen rönkfa és fűrészeltáru érkezik Záhonyból.

— Milyen a vállalatok rakodási készsége?

— *Általában jó* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Gál László* kereskedelmi részlegvezető. — A konzervgyár nemcsak öt napig dolgozik, hanem ha kell, folyamatosan, a hétvégeken és ünnepnapokon is rakodik. Júliusban például háromszázkilenc kocsi közül mindössze csak tizennyolcat kezelt késetten. A Nagykunsági Erdő és Fafeldolgozó Gazdaságnak is szinte alig van kocsiálláspénze, az általuk kezelt kocsik 7 százaléka csak a késett. Évekig gondunk volt a VOLÁN-nal, amely a TÜZÉP részére érkező árukat rakja ki és szállítja el. 1985-ben a kocsik 70 százalékát kocsiállással rakták ki. Ezért tavaly többször éltünk a kényszerkirakási jogunkkal. Hatására az idén a késedelmes rakodás arányát 50 százalék alá szorították le.

— *A változásnak örölünk, hiszen célunk a kocsik mielőbbi továbbítása* —veszi vissza a szót az állomásfőnök. — Állomásunk havi kocsiforgalma a ki- és befutással együtt 5 ezer kocsi, túlnyomó többsége helyi kocsi. Idén sikerült a kocsitartózkodási időt egy órával, az idegen kocsikét pedig a tervhez képest 5 órával csökkenteni. A gyors továbbítás vezérel bennünket a kocsikiegyenlítési feladatok végrehajtásánál is. Mint ismeretes a tolató-tehervonatok ide hozzák az üres és rakott kocsikat, itt sorozzuk ki azokat, és az üreseket a kiegyenlítő — szerelvényekbe besorozzuk. A kocsik kiválogatása és mielőbbi elküldése tehát fontos érdekünk.

A forgalmi irodába a szolgálatátadás utáni percekbe léptem be. *Ifj. Bács Dániel* forgalmi szolgálattevő már hazakészülődik.

— Milyen éjszakájuk volt?

— *Nehéz. Sok volt a munka, de reggelre mindent rendbe raktunk* — feleli.

— Valóban így van, az éjszakások jó munkát végeztek — helyesel Mondi Miklós nappalos szolgálattevő. — A rakodásokhoz szükséges kocsikat időben beállították, a felek már rakodhatnak is.

— Ma mennyi kocsit igényeltek?

— A konzervgyár tíz tengelyátszerelt kocsit és húsz konténert, a többi fuvaroztató pedig összesen hét fedett és három nyitott kocsit kért és kapott.

— Kocsi mindig van?

— *Most nem panaszkodhatunk, az igényeket ki tudjuk elégíteni. Reméljük, az őszi forgalomban is így lesz.*

A forgalmi irodával szemben várakozik az M32-es állomási tolatógép. *Szentpéteri Sándor* tolatásvezető éppen a soronlévő fogást beszéli meg társaival:

— *Ha befejezzük az elegyrendezést, bemegyünk a gyárba két rakott fedettel és kihúzzuk az üres idegen kocsikat* — mondja.

— Naponta hány alkalommal szolgálják ki az iparvágányokat?

— Négyszer. De a kocsiforduló-idő gyorsítása érdekében rendkívüli menetet is csinálunk.

Visszatérve az állomásfőnök irodájába Rostás Tibort a nagykőrösi vasutasok sikerének titkáról faggatom:

— Eredményeinket az itt dolgozó hetven vasutas összefogásának és becsületes helytállásának tulajdonítom. Sikereink fő részesei a szocialista brigádok, amelyekben dolgozóink 90 százaléka tevékenykedik. Vállalásaikat a közösség, az állomás célkitűzéseinek teljesítése érdekében teszik meg. Munkájuk eredménye az is, hogy az elmúlt 17 évben tizenöt alkalommal érdemeltük ki az Élenjáró szolgálati hely címet — amely további jó munkára kötelez bennünket.

Gellért József

PORTRÉVÁZLAT

Egy arc Szatmárból



Fazekas István egy kis szatmári faluban, Penyigén látta meg a napvilágot. Olyan faluban, ahol a férfiak többsége a vasutat választotta hivatásul. Édesapja pályamunkásként dolgozott évtizedekig, de anyai ágon is sokan kötődnek a vasúthoz. Az öt testvér közül ketten folytatták a hagyományokat, Sándor öccse Fehérgyarmaton állomásfőnök.

— *Kis bonyodalommal kezdődött az én vasutas pályafutásom* — kezdi vallomását. — Hiába végeztem színjelesen az általános iskolát, mégsem vettek fel a szegedi vasútforgalmi technikumba. Más iskolába pedig nem akartam menni, mert elhatároztam: *ha törik, ha szakad, mégiscsak vasutas leszek!* Különféle alkalmi munkák után, már túl a 18 éves koron, végre vonatfékező lettem Mátészalkán. Egy évre rá már vörös szalag díszítette a sapkámat, vonatvezetőként dolgoztam . . .

— Akkor még nehezebb hivatás volt, mint manapság . . .

— Egészen más szelek fújdogáltak; *akkor több napra vittük a táskát, és nem kérdeztük, hogy miért kell éppen oda menni, ahová küldtek* . . . Az akkori vezetők — ezt nem hallgathatom el! — nem törődtek azzal, hogy ki és hogyan érkezik meg a vonat indulására, hogyan jut haza a családjához. A legtöbb utazó albérletben lakott Mátészalkán, az állomás közelében. A mai helyzetet össze sem lehet hasonlítani az akkorival . . .

— Meddig ette a vonatvezetők kenyerét?

— Öt teljes évig, azután elküldtek a fővárosba segédtiszti tanfolyamra. Húsz évvel ezelőtt micsoda értéke volt ennek az iskolának! *Meggyőződésem, hogy a vasút gerincét, a tartását valamikor a segédtisztek adták, kár, hogy ma nem egészen így van* . . .

— A további út?

— Fehérgyarmaton lettem forgalmi szolgálattevő, majd hosszú évek után, *1978-ban újra Mátészalkára kerültem vezénylőtisztnek.* Közben persze történt egy s más, például érettségi vizsgát tettem, 1981-ben elvégeztem a MÁV Tisztképzőt, és természetesen a mozgalmi munkából is kivettem a részemet. Régi KISZ-es vagyok, később párttag, hatodik éve pártvezetőségi tag, a legutóbbi választáson pedig engem választottak titkárnak. Ennek különösen nagy a jelentősége életemben, ugyanis beosztásommal olykor népszerűtlen feladatok is járnak; fegyelmezni kell, visszarendelni szabadságról, stb. A kirendelés intézményéről nem is beszélve . . . És mégis: megválasztottak, mert bíznak bennem — ennél nagyobb öröm kevés van az életben . . .

(Zsoldos)

Zalaegerszegen

Átadták az új MÁV—Volán kereskedelmi telepet

Zala megye egyik legjelentősebb alkotmányünnepi eseményére a zalaegerszegi konténerpályaudvaron került sor. Augusztus 18-án átadták rendeltetésének a rédicsi vonal mellett lévő MÁV—Volán kereskedelmi telepet. *Kapronczai Jánosnak,* a szombathelyi igazgatóság vezetőjének megnyitó szavai után *Ocskó József,* a Zala Volán igazgatója mondott ünnepi beszédet, majd *Takács Béla* átadta rendeltetésének a létesítményt.

A régi raktár már akadályozta az állomás szívonalas utaskiszolgálását: zsúfolt és balesetveszélyes volt. Az új kereskedelmi telep létrehozására egy MEFA-pályázatot nyújtott be a vasút. Az összes körülményt mérlegelve *a Közlekedési Minisztérium 15 millió forintot juttatott erre a célra. A beruházás összes költsége 42 millió 500 ezer forintot tett ki.* A beruházás költségeinek többségét a Zala Volán, kisebbik hányadát a szombathelyi igazgatóság saját fejlesztési alapjából finanszírozta.

A két évre tervezett beruházás az eredeti átadási határidő előtt négy és fél hónappal korábban készült el. Ez a siker többek között annak köszönhető, hogy a kivitelező Zala Megyei Tanácsi Építőipari Vállalat úgynevezett fővállalkozói szerződésben létesítette a kereskedelmi telepet. A manapság ritka vállalkozási forma lényege, hogy a kivitelező egy előre meghatározott összegért, egy vállalt határidőre építi az objektumot.

A kereskedelmi telepet a személypályaudvartól távolabb, a már meglévő konténer-pályaudvarra építették. Az 1500 négyzetméternyi fedett raktár mellett ugyanekkora szabad területe van a Volánnak. A másik oldalon lévő vasúti rakodásokat egy bolgár—magyar összefogással készült 25 tonna teherbíró képességű daru segíti. A fedett raktár mindkét oldalán három méter szélességű fedett rámpa készült. A raktár végéhez 72 méter hosszúságú, nyitott oldalrakodó csatlakozik. A rámpákhoz targoncafelhajtót is építettek.

A raktárakhoz kétszintes szociális létesítmény tartozik, amelyben a MÁV és a Volán dolgozói részére irodák, 200 adagos melegítőkonyha és 50 személyes étterem található.

Az eredeti terveknek megfelelően a vasút itt évente 1,5 millió, a Volán pedig 22 ezer tonna árut mozgat meg. A gyorsabb, a biztonságosabb kiszolgálást biztosító közös kereskedelmi telep beruházási költségei hét év alatt térülnek meg. A most átadott telep a már meglévő sopronival és a közeljövőben átadásra kerülő szombathelyi konténer-pályaudvarral lényegesen élénkíti Nyugat-Dunántúlon a vasúti árumozgatást.

A volt zalaegerszegi közös raktárból irodákat, szociális helyiségeket alakítanak ki. Ezáltal megoldódik a személykocsik mosásának, tisztításának a gondja is.

Sz. Jakab István



A vendégek megtekintik az új telepet



Az üzemi épület

(A szerző felvétele)

Vandál utasok, dézsmáló vasutasok

A miskolci körzeti üzemfőnökség pártvezetősége a közelmúltban tartott ülést, amelyen az idei első félévi teljesítmények elemzése mellett, sok szó esett az utasok által okozott károkról is.

A kocsiműszak párttitkára, *Vasas Ferenc* meghökkentő adatokkal dokumentálta mondandóját. Ezek szerint: az év első felében az üzemfőnökség területén elloptak 2570 hamutartót (à 200 forint!), eltűnt, illetve összetörött 1400 szakasztükör, ötezer izzó, közel 1700 foglalat, több száz méter függöny, szétvertek még 160 WC-csészét . . .

A döbbenetes adatokat a Tiszai pályaudvar reszortosai még kiegészítik. Elmondásuk szerint havonta lába kél ötven poroltónak; előfordul az is, hogy a poroltókkal „játszanak", vagyis kinyitják a csapot, és ilyenkor a kocsit két napon keresztül takarítják.

Az egyik reszortos végigkísér a hidasnémeti állomásról beérkező kocsisoron. Szemét mindenütt. *Féltucat szeméttartó leszakítva, hat-nyolc ülés a friss „beretválás" nyomait őrzi.* Néhány csomagtartóból kitépték az alumíniumelemeket, leszakították öt görfüggönyt.

Megkerestem a kárpitost is.

— *Havonta 10-15 ülést teljesen fel kell újítani* — mondja. — Számomra rejtély, hogy miért vágják ki és viszik el az ülések huzatait, miért raknak tüzet (!) a plüss borítású ülésen . . .?

Hozzávetőleges számítások szerint az ellopott, tönkretett alkatrészek, berendezések pótlása — az újak árát, s a beszerelés üzemi költségeit is számítva — *ez év első felében megközelíti a 2 millió forintot.* Igaz: a kár egy részét a tettesek megfizetik, de a vandalizmus ténye marad . . .

A vandalizmus háttere még szomorúbb szinte, mint maguk a tények. Tavaly szeptember 4-én a Nyírségből Miskolcra érkező szerelvényből az egyik kocsit ki kellett sorozni, mert három miskolci fiatal összevagdalta az ülések huzatait, kiszaggatta a lámpák foglalatait.

— Miért tettétek? — kapták a kérdést a rendőrségen.

— *A DVTK kikapott Nyíregyházán* — hangzott a felelet.

A miskolci vasútigazgatóság rendészeti vezetője, *Orbán József* az árukárokról beszélt. Elmondta, hogy az elmúlt öt évben az árukárok megközelítik a 20 millió forintot. A károk tekintélyes részét — 8-10 százalékát — nem a helytelen rakodás, csomagolás stb. okozza, hanem a dézsmálások. Említ több esetet:

Április 9-én 23 óra 30-kor a rendőrjárőr igazoltatta Hatvanban *Gaál Zoltán* mozdonyvezetőt, aki autójával éppen otthonába indult. A járőrnek feltűnt, hogy a kocsiban három nagyméretű karton látszik. Hamarosan kiderült: *boroskartonok voltak.* A felfedezés nyomán házkutatást tartottak a mozdonyvezetőnél. Az „eredmény": *a rendőrség bűnügyi osztálya 140 ezer forint értékű árut talált.* A hatvani üzemfőnök természetesen azonnal elbocsátotta a 23 éves mozdonyvezetőt.

Ugyancsak a hatvani állomáson 15 vasutas — közöttük tolatásvezető és kocsirendezők — huzamosabb időn át dézsmálta a vagonokat. A börtönbüntetés mellett a 700 ezer forintnyi kárt is megfizettették velük.

Egy nemrégiben történt eset: Július 16-án tetten értek két fiatalt, akik a leplombázott hűtőkocsiból emeltek ki egy karton árut. Hankó Miklós miskolci fiatalembert a helyszínen, Kardos József kocsivizsgálót valamivel később fogták el.

A vámosgyörki állomáson a rendészet és a kocsirendezők vagonfeltörés közben tetten érték *Juhász Sándor* kocsivizsgálót, később, a rendőrségi vizsgálatok nyomán kiderült, hogy összesen 87 ezer forinttal károsította meg a MÁV-ot.

A salgótarjáni állomáson hat vasutas több mint 36 ezer forint értékű élelmiszert és ipari árut lopott el.

Hidasnémeti állomáson 10 üveg konyak lopásán érték tetten *Koncsol László* raktári munkást, akinek révén egy 25 tagú bandához jutottak. A házkutatások során 750 ezer forint értékű lopott árut foglaltak le. Koncsol társai — Kardos János kocsirendező, Orosz István mozdonyvezető, Ricsák Géza kocsirendező és a többi bűntárs — bizonyos, hogy példás büntetést kapnak, és az okozott kárt is meg kell téríteniük.

— Sokféle tanulsága van az eseteknek, az egyik különösen fájó — mondja a rendészeti vezető. — *A dézsmálók többsége sajnos vasutas . . .*

Csorba Barnabás

A régi kinőtte kereteit

Szombathelyen bővítették a vasútegészségügyi központot

Július végén megtörtént a szombathelyi területi egészségügyi központ új épületrészének a műszaki átadása. A nyugatdunántúli vasutasok egészségügyi intézménye kinőtte kereteit. Utoljára 25 éve történt itt lényegesebb korszerűsítés, a felszereltség elavult, a helyiségek kicsik.

A már meglevő tömbhöz egy pincét, földszintet és két emeletet toldottak, szintenként 400-400 négyzetméteres alapterülettel. Ezzel egyidejűleg az eddigi kokszfűtéses kazánt gázüzeműre cserélték. Az olcsóbb gázenergia igénybevétele már magában is környezetkímélő lett. Ráadásként az eddigi kémény nagyságát a duplájára emelték. Így a környékbeli lakókat nem érheti a legkisebb környezeti ártalom sem az egészségügyi központból.

A celldömölki építési főnökség dolgozói 1984 végén kezdtek itt dolgozni. *A beruházás határidőre, az előre megtervezett 20 millió forint költségen belül, kiváló minőségben készült el.* Külön figyelmet érdemel, hogy az ilyen típusú építkezés nem profilja a kivitelezőknek. A ház jellege miatt szállóügyi alkalmazottak ebédlőt, mosó egyedi megoldást kellett alkalmazni. Egyidejűleg figyelembe kellett venni a nagyon szigorú egészségügyi építési követelményeket is . . .



A bővített egészségügyi központ (A szerző felvétele)

A bővítéssel valamennyi szakrendelő helyisége nagyobb lesz. Központi sterilizálót kap a létesítmény. Megoldódik a gyermekszakorvosi, valamint a gyermekek és felnőttek fertőzőrendelésének kívánatos elkülönítése. Az itt dolgozó egészségkönyvtárat és tanácskozótermet kapnak . . .

A műszaki átadás után egyébként folytatódik a belső átépítés, s az ősszel birtokba vehetik a betegek és az orvosok az új épületrészeket. Ezzel a nagyszabású beruházással megoldódik öt megye vasutasainak, a központi, színvonalasabb és gyorsabb szakorvosi ellátása.

Sz. J. I.

Talpfák Somogyból

A Sefag csurgói gyárának fatartó üzeméből korszerű faipari termékeket indítanak útnak az ország minden részébe. A MÁV például talpfákat rendelt a csurgói gyártól. Az idén már kétszáznegyven köbmétert gyártottak. A vasútnak nagyon fontos ez a megrendelés, mert importanyagot takarítanak meg vele, az üzem pedig jobban ki tudja használni a korszerű nyugatnémet gépsorát.

Cél a társadalmi tulajdon védelme

Ellenőrző körúton a mátészalkai térségben

A debreceni igazgatóság és a területileg illetékes Megyei Rendőrkapitányságok között megállapodás rögzíti a társadalmi tulajdon fokozott védelmét. A mátészalkai körzeti üzemfőnökség rendészeti vezetőjével, fegyelmi és balesetvizsgálójával, illetve a mátészalkai Városi Rendőrkapitányság egyik dolgozójával indulunk a reggeli órákban ellenőrzésre.

Az első állomáson, *Nyírbátorban* egy időben több tolatási mozgás is van. A tartalék a bóni iparvágányt szolgálja ki, a tolató tehervonat pedig a hozott elegyet tolja félre az ötödik vágányra, s közben még egy személyvonat is érkezik Debrecen felől. Ez magában nem lenne említésre méltó, de az állomáson sok utas közlekedik a vágányok között.

— Így van ez a nap minden órájában — mutat körbe *Kiss János* szolgálati vezető —, a vágányokon túl több ezer ember lakik, s a felüljárót nem használják, mert így kerülni kellene.

A rendőri egyenruha sem szeppenti meg az ötös-tízes csoportokban érkező telepieket. Idősek és fiatalok vegyesen vannak. Az intézkedő rendőr kérdésére frappáns választ adnak! *„Az öreg nem bír a felüljáróra felmenni, mi, fiatalok pedig őket vigyázzunk. Nincs más megoldás, a vágányokon át kell közlekednünk."* — mondják szinte kórusban.

Úti célunk következő állomása *Nagykálló.* Természetesen mindenki figyeli a párhuzamosan futó vasúti és közúti forgalmat is egyaránt.

Kardos Gyula fegyelmi és balesetvizsgáló arra lesz figyelmes, a máriapócsi szintbeni kereszteződést biztosító fénysorompó hol vöröset, hol fehéret villog. Hamar megoldódik a rejtély. Az ívben a sárga mellényes vonalgondozó hevedert cserél a szigetelt sín szomszédságában. Szerencsére nincs nagy forgalom.

Nagykállóban, a szolgálatot és a jegykiadást egy fabarakkban oldják meg. Az állomás épületének teljes felújításán dolgoznak. A rakodóterületen már nem ilyen gondosak az emberek. Az első vágányon a gabonafeldolgozó emberei az igen értékes Durum búzát rakják szállítószalaggal gépkocsiba. Bizony, jócskán folyik a rakodóterületre is. Szerencsére betonozott a rakterület, no meg, ahogy mondták, „az aranyból is elcsepeg", meg „így szoktuk, de a rakodás után összesöpörjük".

Az állomáson intézkedni valója csak *Sallai Zoltán* rendészeti vezetőnek akadt, a Zöld Mező Tsz iparvágánykapuja tárva-nyitva. Egy telefonhívással megszünteti a hiányosságot. Bizony, ezt az állomásiak is megtehették volna, még érkezésünk előtt.

Következő úti célunk *Vásárosnamény.* Az állomáson nics forgalom, de a szolgálattevő azzal fogad, hogy a varsánygyürei nagy forgalmú útkereszteződésben a fénysorompó használhatatlan. A közelmúltban halállal végződő balesett volt a kereszteződésben.

Az ügyeletes műszerész is beül a rendőrautóba, s érkezésünk után néhány perccel már működik a berendezés.

Az állomásra visszaérve a rakodóterületet szemléljük meg. Itt gondosabbak a rakodók. Az igazi meglepetés az, hogy az oldalrakodó bitumenes feljáróját és a rakodótér szabad helyét rutinpályának használják a városi MHSZ gépjárműoktatói.

— Nincs rutinpálya Vásárosnaményben, ez pedig kitűnően alkalmas — magyarázkodik az oktató.

Az ellenőrző szakemberek elmondták: van olyan belső rendelkezés, hogy idegen jármű nem tartózkodhat a vasút területén. Ebből egy-egy dézsmálás alkalmával kellemetlen helyzet is adódhat. Az oktató megértette a figyelmeztetést, és elhagyta a vasút területét.

Zsoldos Barnabás

Bérmunkát is vállaltak

A MÁV Élenjáró Főnöksége

Eredményes munkájáért a *MÁV Élenjáró Főnöksége* címmel tüntették ki a celldömölki építési főnökséget. A szolgálati hely kollektívái a szombathelyi és a budapesti vasútigazgatóság területén többek között sínhegesztéssel, műtárgyak építésével és fenntartásával foglalkoznak. Géptelepük erősáramú szerelőtevékenységet végez. Munkagépeket és közúti gépjárműveket üzemeltetnek.

A főnökség az 1985. évi 400 millió forintos termelési tervfeladatát 470 millióra teljesítette. Negyven vasúti kitérőcsoport cseréjét, valamint 21 vágánykilométer teljes átépítését a szombathelyi, 7,1 kilométerét pedig a budapesti igazgatóság területén kellett elvégezniük. Kiváló teljesítményük nyomán, 30 kilométeres új pályán roboghatnak biztonságosabban, az eddiginél nagyobb sebességgel a személy- és teherszállító vonatok. További 12 kilométeres hosszúságban végeztek felépítményi munkálatokat *Szombathely, Tarjánpuszta, Répcelak, Várpalota, Bősárkány* és *Hegyeshalom* térségében.

Húsz épületet, hidat építettek át a *Celldömölk—Székesfehérvár* és a *Győr—Szombathely—Szentgotthárd* közötti szakaszokon. Felépítették *Celldömölkön* a HM-konyhát, *Tapolcán* a MÁV-éttermet és a szombathelyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökségi épületét. Dolgoznak *Kőszeg* állomás felvételi épületén és a vasi megyeszékhelyen a MÁV Területi Egészségügyi Központ bővítésén.

A vasút bevételeinek növelésére bérmunkát is vállaltak. Az Alumíniumipari Tröszt megrendelésére, Ajka mellett, a rájuk bízott *130 millió forintos beruházásból, tavaly már 28 millió forint értékűt megvalósítottak.*

A jól végzett minőségi munkájukat legjobban az reprezentálja, hogy az anyagmentes termelési értékük csaknem tíz százalékkal haladta meg a tervezettet. A főnökség bruttó nyeresége 34 millió forint volt. A minőségi követelményeknek mindig eleget tettek.

A felsőbb szervek anyagilag is elismerték átlagon felüli munkájukat. A 750 dolgozó átlagos bérszínvonala 8 százalékkal nőtt a múlt esztendőben. Ezenkívül egyszeri jutalomként 800 ezer forintot tudtak szétosztani a legjobbak között. 1985-ben a fizikai munkások átlagkeresete a 63 259 forintról 75 184 forintra emelkedett.

A főnökség az idei vasutasnap tiszteletére kiérdemelt elismeréssel együtt csaknem 1 millió 100 ezer jutalmat kapott.

(Sz. Jakab)

A Miskolci Vasútigazgatóság FELVÉTELRE KERES

— **többéves építőipari beruházási gyakorlattal, felsőfokú képesítéssel rendelkező szakembereket műszaki ellenőri munkakörbe, valamint**

— **gyakorlattal rendelkező építészmérnököt tervezői munkakörbe.**

ALKALMAZÁSI FELTÉTEL: erkölcsi feddhetetlenség.

BÉREZÉS: a MÁV kollektív szerződés szerint.

JELENTKEZNI LEHET: a személyzeti és munkaügyi osztályon, személyesen vagy írásban.

ÉRDEKLŐDNI: a 36-356 postai, vagy a 16-07 üzemi telefonszámon.

Szükség esetén lakást biztosítunk.

Esküjéhez méltóan cselekedett

Élete feláldozásával mentette meg más életét

Falvay Géza, a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási főosztályának létszámába tartozó, 37 éves ügyintéző, június 2-án Vác-Alsó megállóhelyen a mozgó vonatra felugró utas életének mentése közben a vonatról az utasperonra esett és olyan súlyos fejsérülést szenvedett, hogy június 9-én a váci kórházban meghalt.

Falvay Géza minden munkanapon Vácról, vonattal indult munkahelyére. Június 2-án a vonat utolsó kocsijának hátsó peronján tartózkodott. Vác-Alsó megállóhelyen a vonat indulását követően látta, hogy egy fiatal lány fut a szerelvény után. A lány a feljáró lépcső kapaszkodóját elkapva próbált a vonat lépcsőjére felugrani, de ez nem sikerült, s a vonat mellett futott tovább. Ezt látva Falvay azonnal kezét nyújtotta a bajba jutottnak, de az nem érte el. Felismerve a lány veszélyes helyzetét ezután felszólította, hogy engedje el a kapaszkodót. Valószínű a felszólításnak későn tett eleget, ezért Falvay a kocsi lépcsőjéről mélyebben lehajolt s eközben a lány elengedte a kapaszkodót, *így mindketten a magasperonra vágódtak.*

A két sérült egymástól körülbelül két méterre feküdt. *Schichnik Adrien* 19 éves lány csak könnyebb sérülést szenvedett. *Falvay Gézát azonban olyan súlyos sérülések érték, hogy a szakszerű és gyors orvosi beavatkozás ellenére sem sikerült az életét megmenteni.*

Falvay Géza élete feláldozásával megmentette egy utas életét. Cselekedete, önfeláldozása nem mindennapi tett.

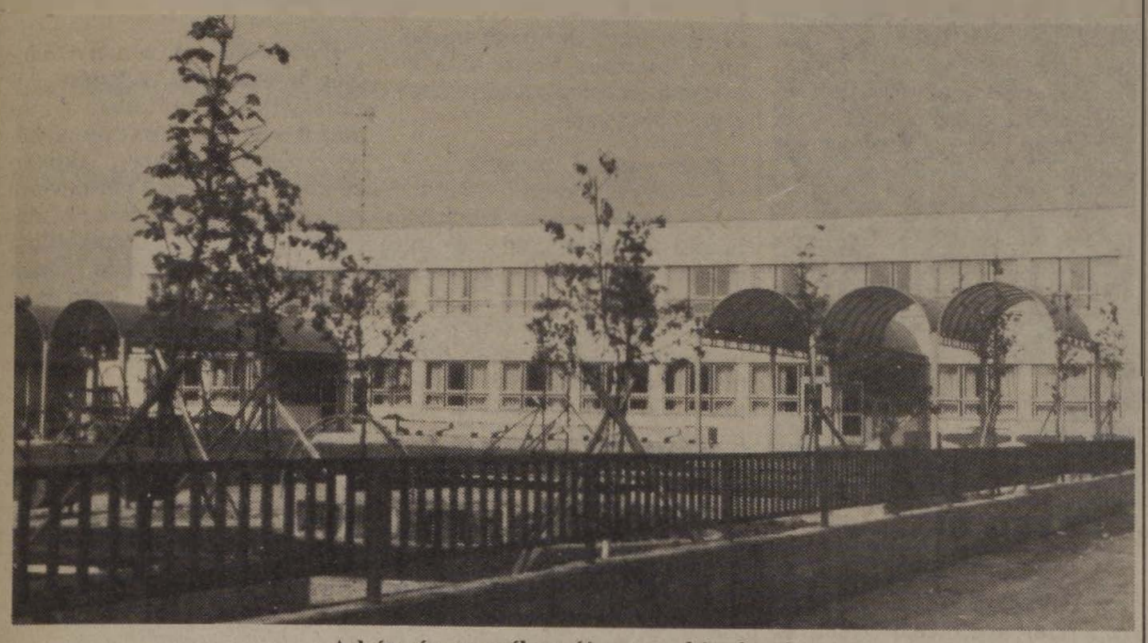
A MÁV Vezérigazgatóság balesetvizsgáló bizottsága a vállalat működési körén belül végzett tevékenységnek („szolgálatba helyezésnek") minősítette a vasutas cselekedetét, s ezért balesetét üzemi balesetnek minősítette, s egyben elismerte helytállását.

A család gyászában mindannyian osztozunk. Az ő tette szolgáljon példaképül a Magyar Államvasutak dolgozóinak, hogy minden helyzetben vasutas eskünkhöz méltóan viselkedjünk.

P. J.

Miskolcon, a vasutas-lakónegyedben

Új óvodát, bölcsődét adtak át rendeltetésének



A kétszáz személyes új gyermekintézmény

Miskolcon, a Martin-telepen, 1984 októberében kezdték meg, és a közelmúltban fejezték be egy 200 személyes óvoda és egy 60 személyes bölcsőde építését. Az új gyermekintézményt *Hernádi István*, a miskolci igazgatóság vezetője augusztus 21-én adta át a rendeltetésének.

A 47 millió forintos beruházással Miskolc vasutas-lakónegyede jelentős létesítménnyel gazdagodott.

A kivitelezők jól összehangolt munkáját segítették a szocialista brigádok tagjai is. Részt vettek többek között az udvar és a játszótér kialakításában, szépítésében.

Az új telep csodálatos mesevilág. Az intézmény bal oldali részén — közlekedési folyosókkal egybekapcsolt — három földszintes, önálló épület a csecsemők birodalma. Az óvodások második otthona kívülről is impozáns, kétszintes épület. Benne korszerű öltözők, tükrös mosdók, modern berendezésekkel ellátott foglalkoztatási helyiségek vannak. A tornaterem és a hatalmas játszótér a gyerekek mozgásigényének kielégítését szolgálja.



Szécsi Lajos műszaki ellenőr jelentést tesz Hernádi István igazgatónak a létesítmény átadása előtt (Kurucz Péter felvételei)

Az épületben kapott helyet az orvosi rendelő is, ahol szakorvosok tartanak hallás és fogászati szűrővizsgálatokat. *A beszédhibás óvodásokkal logopédus foglalkozik.* A nagycsoportosok nyelvoktatáson vehetnek részt.

(Csorba)

Igényesen szórakozni

Őszi tervek a Tatai úti munkásszállón

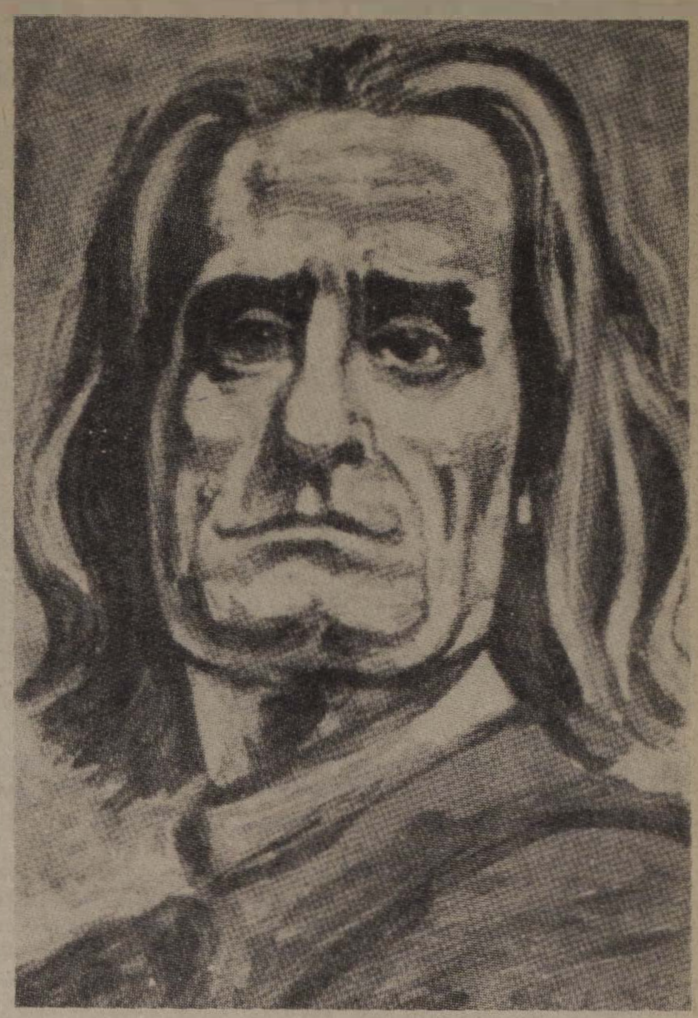
A rákossrendezői MÁV-munkásszálló kultúrterme augusztusban csendes. Ilyenkor szünetelnek a vetítések, a kiállítások, kevesebb a „vendégjárás".

— A csend csak átmeneti — mondja *Hernádi Lászlóné*, a szálló vezetője. — A mozgalmas első félév után a másodikat is színessé akarjuk tenni. Színjátszó csoportunk életében mérföldkőnek számított a Debreceni Vasutas Színjátszó Találkozó. A csoport valamennyi tagja megfogadta, hogy folytatja a munkát, a Debrecenben kapott élmények és tanulságok nem múltak el nyomtalanul. Máris megkezdődtek a próbák: Csehov két egyfelvonásosát szeretnénk bemutatni a hagyományos novemberi ünnepi hetünkön. *Őszre ismét vetélkedőket, kiállításokat szervezünk.* Új kezdeményezésünk egy zenei sorozat beindítása. Az úgynevezett „komoly" zenét szeretnénk megismertetni, illetve megszerettetni lakóinkkal. Meghívott előadók tartanak majd előadást a zeneirodalom egy-egy remekművéről.

— Decemberben díjat nyertek a Népművelési Intézet pályázatán. Jelenleg milyen versenyen vesznek részt?

— A „Munkásszállók a közművelődésért" elnevezésű pályázatra neveztünk be. Idei fordulója lassan befejeződik. Az értékelés nem a mi feladatunk. Függetlenül a pályázat eredményétől. lakóinkat az igényes szórakozásra akarjuk nevelni.

Igriczné Pásztor Mária



Kesztyűs Ferenc: Liszt Ferenc portréja

Megtalálta a számítását

A szakközépiskola után a vasutat választotta

A tanév végét követő hónapokban jelentkeznek vasúti szolgálatra azok a fiatalok, akik a szakközépiskolákban vagy a szakmunkásképző intézetekben befejezték tanulmányaikat. Szükség van rájuk, hiszen kevés a fiatal a vasúton. Akik munkájukkal, szorgalmukkal bizonyítják rátermettségüket, azok különböző szakvizsgákat tesznek és felelős beosztásba kerülnek.

Gajdos Béla is a szakközépiskolában végzett Miskolcon. A jogi egyetemen szerette volna folytatni tanulmányait, de kevés pontszámot kapott, ezért munkahely után kellett nézni. A szomszédban lakott Gajó József nyugdíjas kereskedelmi hivatalnok. Ő tanácsolta a fiatalembernek. hogy legyen vasutas.

Ennek már három éve, s Gajdos Béla becsülettel helytállt Miskolc-rendező pályaudvaron. Olyannyira, hogy vezetői kereskedelmi tiszti tanfolyamra javasolták. Ez olyan vasúti kötődést eredményezett, hogy ma már nem is godol a jogi egyetemre.

— *Megtaláltam a számításomat* — mondja. *Először vonatfelvevő voltam, majd raktárnok lettem a rendező-pályaudvaron. Megszerettem ezt a szakmát.* Nem mondom, sokan az általános iskolai végzettségű kollégák közül megjegyezték: ezért kiskomám kár volt leérettségizni. Meg mondták azt is: jogi egyetem helyett raktárnoki beosztás, ez aztán a nagy zuhanás. Én nem tartom csalódott embernek magam. Itt a képességeimnek megfelelő munkát végzek. *Nagyon örülök, hogy kereskedelmi tisztképzőre javasoltak. Szeretnék ott is bizonyítani.*

— Mi a feladata szolgálatban?

— *Egyedül vagyok egy túrban, tehát önmagamnak kell eldönteni, mit, miért, hogyan kell intéznem.* Nem mondom, kezdetben szokatlan volt, hogy vezető nélkül is tudni kellett, mi a munka menete. Aztán megszoktam. Gyakran ellenőriznek szolgálat közben. Én azért sohasem nehezteltem. Fegyelmet tartani másként nem lehet. Nálunk nincs ki-berakás, de azért elég változatos a munka. Az ólmozástól a mérlegelésig, a kocsi javításba küldésétől, illetve adagolásától, a kocsiügyek intézéséig széles a skála.

— Mik az eddigi tapasztalatai?

— *Sajnos gyakran tapasztalom, hogy a kereskedelem és a forgalom érdekei nem azonosak.* Minden szakszolgálat a saját fontosságát hangoztatja, s emiatt olykor a vasúti érdekek háttérbe kerülnek. Az együttműködésről nemcsak beszélni kell . . .

O. K.

Üdülés Berekfürdőn

Lehet-e a hétből tíz napot „csinálni"?

Vasutas dolgozók üdülője, MÁV Üzemigazgatóság, Záhony. Ez a felirat olvasható a berekfürdői üdülő falára helyezett táblán. Ebben, a Karcaghoz közeli, gyógyvízzel rendelkező üdülőben egy turnusban kilenc család pihenhet.

Az erkélyes, aránylag tágas szobák, a gyors főzést segítő modern villanytűzhelyek, mindenféle konyhai felszerelés, a tágas ebédlő és egyéb lehetőségek segítik a kényelmet, az önellátást. Ám, akik nem főznek, azokról is gondoskodik a helybeli fürdőigazgatóság, melynek pavilonjában már 25-30 Ft-ért elfogadható mennyiségű, minőségű ételeket kínáltak. Itt említendő, hogy a zöldség- és gyümölcskínálat és az árak is megfelelőek voltak, s a férfinép sem panaszkodhatott, hiszen a nyári melegben még a IV. osztályú helyeken is négy-ötféle sörrel olthatta szomját.

A gyógyfürdő vize különösen a mozgásszervi megbetegedések kezelésére alkalmas, s mint hallottuk: *Berekfürdő híre már hazánk határain túlra is eljutott.*

Nemcsak a gyógyulásra, hanem a pihenésre, kikapcsolódásra, erőgyűjtésre várók is hasznosan töltötték az időt Berekfürdőn. Több itt pihenő dolgozótól lehetett hallani és a vendégkönyvben is olvasni: *jó lenne, ha a beutalási időt a jelenlegi hétről felemelnék tíz napra.*

Ennek a kérésnek a vizsgálatát is figyelmébe ajánljuk az illetékeseknek.

Szőgyényi Bertalan

Fényeslitkén már hagyomány

Kézimunka-kiállítás

Hagyomány már Fényeslitkén, hogy az állomásfőnökség művelődési bizottsága és a nőbizottság kézimunka-kiállítást szervez. Ezúttal 34-en neveztek a pályázatra, és 130 különböző stílusú és funkciójú kézimunkát nyújtottak be bírálatra.

Az ifjúsági klubban bemutatott munkákat öt kategóriába csoportosítva értékelték. A helyi rendezők meghívták a zsűribe az üzemigazgatóság vezető dekoratőrét, *Nagy Gusztávot*, illetve a területi művelődési bizottság, valamint a TIB képviselőit is.

A zsűri értékelése és a közönség szavazatai alapján a következő pályázók értek el első helyezést:

Vitai Mihályné (kalotaszegi hímzés); *Soós Józsefné* (kalocsai hímzés); *Szaniszló Mihályné* (matyó hímzés); *Rikk Jánosné* (riselt hímzés) és *Soltész Imréné* (egyéb kategória). Valamennyi nyertes pénzjutalmat kapott.

A legszebb darabokat kiállítás és vásár keretében a közeljövőben Záhonyban is bemutatják.

H. Z.

Kecskemétről Bugacra

Ismét indult a kispöfögő



Pihen a kispöfögő

A szegedi vasútbarátok, Nagy József vezetésével, harmadszor szerveztek nosztalgia utazást Kecskemétről Bugacra. A négytengelyes személykocsikat ezúttal is egy 1942-ben gyártott, 490-es sorozatú kismozdony vontatta. A mozdonyt a vasútbarátok *Bugaci kispöfögő* néven tisztelik, mégpedig nem is akárhogyan, ugyanis az idei útra közel 200-an jelentkeztek.

A kispöfögő vezérállásában *Miklós Béla* alig győzött válaszolni az utasok kérdéseire. A megállóhelyeken körbevették, és addig nem mozdultak onnan, amíg a gyakorlott mozdonyvezető (30 esztendeje szolgál ebben a beosztásban!) el nem magyarázta a mozdony minden csínját-bínját . . .

(Gerecsei Zoltán felvételei)



Vizet vesz a mozdonyvezető

Nyugdíjas főnökök, ha találkoznak . . .

Nem mindennapi találkozót szerveztek Záhonyban a közelmúltban. Azok az egykori vontatási főnökök jöttek el, akik a felszabadulás óta vezették a fűtőház munkáját.

A meghívott vezetőket a protokoll váróteremben fogadták, ahol megjelent *Gerőcs István*, az üzemigazgatóság pártbizottságának titkára, *Rigó Zoltán* üzemigazgató, és többen a volt munkatársak közül.

Szabados Sándor szb-titkár üdvözlő szavai után *Rigó Zoltán* üzemigazgató tartott tájékoztatót a körzet fejlődéséről, illetve a jelenlegi helyzetről. Elmondta, hogy az ungvári igazgatósággal közösen emlékplakettet készítettek; a szép kivitelezésű érem hűen tükrözi a két vasút között folyó szocialista munkaversenyt. *A plakettel azokat jutalmazzák, akik a magyar—szovjet barátság elmélyítéséért tevékenykednek.*

A vontatási telep életéről *Veres Mihály* vontatási főnök tájékoztatta a vendégeket, majd üzemlátogatás következett. Útjuk során megtekintették az új tengelyátszerelőt, a javítóműhelyt, Eperjeske-átrakó pályaudvart és a modern ZVSC-pályát. A látogatás a vontatási telepen fejeződött, be, ahol finom ebéd várta a vendégeket.

A vendégek nevében *Bukvai Lajos* bácsi — aki az ötvenes évek elején volt főnök — így összegezte véleményét:

— Tetszik az újjászületett Záhony. A régi sötét, olajsáros, szűk kis fűtőház helyett egy korszerű, tágas csarnokot találtunk . . .

(Szőgyényi)

Turistahíradó

A Vasutasok Szakszervezete Természetbarát Szakbizottsága augusztus 7—11. közötti külföldi túráját a szlovákiai Vihorlát hegységbe vezette. *A túra központja Nagymihály (Michalovce) település volt.* A város nevezetessége az Árpád-házi vízi vár helyén épült hajdani Sztáray-kastély, amelynek egy része ma múzeum.

A vulkanikus hegység az alföldi síkságból előhegység nélkül, szinte egyszerre szökken a magasba, így 800-900 méteres csúcsai viszonylag tekintélyesen hatnak. Legmagasabb csúcsa, a Vihorlát 1076 méter. A szép fekvésű, hegyi tavakkal borított hegységben 44 vasutas természetjáró szerzett szép élményeket.

*

A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség VI. GMPSZ három szocialista brigádja augusztus 16-án Borsod szép tájaira vezetett családi kirándulást. *Az isaszegi sportkörtől bérelt autóbuszon 40-en indultak útnak.* Felkeresték a fürdőjéről híres Miskolctapolcát, megnézték a lillafüredi István-barlangot és hosszabb időt töltöttek a szép fekvésű Hámori-tó partján. Visszafelé a Bükkön keresztül, Eger érintésével vezetett útjuk.

*

Az országos sportnapok keretében a SZOT és a Magyar Természetbarát Szövetség szervezésében augusztus 20—24. között rendezték a VIII. országos természetbarát találkozót. A találkozó lehetőséget nyújtott a regionálisan szervezett, illetve a szakmai szakszervezeti tömegsportmozgalmakban részt vevő természetbarátok tapasztalatainak kicserélésére, a mozgalom eredményeinek, fejlődésének felmérésére és a Mecsek hegység nevezetességeinek megismerésére.

Az országos találkozó székhelye Orfű volt. A helység története az idegenforgalom számára csak 1962-től vált jelentőssé, ekkor épült itt az első mesterséges tó, majd ezt még három követte. A legnagyobb az úgynevezett „Pécsi-tó", amely 2200 méter hosszú, partjait magán- és vállalati üdülők övezik. Az 1982-ben megnyitott kempingben lezajlott találkozón a szakbizottság által vezetett közel 80 vasutas természetjáró — a vasutas-tömegsportmozgalmat képviselve — külön altábort alkotott. Csütörtökön autóbuszos túrát tettek Orfű—Szigetvár—Sellye—Harkány—Siklós—Villány—Villánykövesd—Orfű útvonalon, pénteken pedig többen is beneveztek a játékos tájékozódási versenyre, és szellemi vetélkedőre. Szombaton a Mecsek egyik szép turistapontját, a Melegmányi-völgyet keresték fel.

Városismereti vetélkedő. A GySEV vállalati művelődési bizottsága munkahelyi közösségek, szocialista brigádok részére szellemi vetélkedőt hirdetett. A vetélkedő célja: Sopron és környéke természeti és kulturális értékeinek megismerése. A vetélkedő döntőjét október 3-án tartják.

Nyolcszor a válogatottban

A hosszútávfutó reménykedik

Képesné Visnyei Márta, a Szegedi VSE atlétája szívós, kitartó munkával küzdötte fel magát a sportág legjobbjai közé. Pályafutásáról az edzés szünetében beszélgettünk.

— 1977-ben, első gimnazista koromban *Kertész Ferenc* edző biztatására jöttem le először a pályára — emlékezik. — Kedvet kaptam a futáshoz és edzőm irányításával középtávon kezdtem el versenyezni.

Kitűnő adottságaival, szorgalmával már az első versenyeken kitűnt. Első országos bajnokságán a serdülők között 1500 méteren második lett. Később az ifi, majd a junior korcsoportban 1500 és 3000 méteren nyert országos bajnokságot. Eredményeire felfigyeltek a válogatott keretnél dolgozó edzők is és juniorként felnőtt válogatott lett.

Sajnos akkoriban többször megsérült, de nem adta fel. Hallatlan szorgalommal edzett, készült az újabb erőpróbákra. Közben férjhez ment, s 1984-ben kislánya született. Ez változást hozott sportpályafutásában is.

— Jelenlegi edzőm, *Antal Andor* irányításával egyre hosszabb távokon készültem a versenyekre. Az átállás nem okozott gondot, mert jó az állóképességem, bírom a tempót.

Az első hosszú távú versenyén 1985-ben, a szegedi maratonin 2 óra 44:55 perccel negyedik lett, s bekerült a magyar maratoni csapatba. Hirosimában, a Világkupán azonban sajnos 32 kilométernél sérülés miatt fel kellett adnia a versenyt.

— Nagyon rossz érzés volt abbahagyni a versenyt. Edzőmmel sokat dolgoztunk, az alapozás időszakában naponta átlag



Képesné Visnyei Márta

20 kilométert futottam. Jó formában voltam, de a sérülés ismét beleszólt. Ezért odaveszett az egész nyár. Az év végén azonban 5000 méteren bajnokságot nyertem, ami kárpótolt mindenért.

— Milyen eredményeket ért el ebben az évben?

— A szegedi maratonin nem tudtam indulni, de májusban a Honvéd évadnyitó versenyén 5000 méteren 16:08.08-at futottam és nyertem. Ez az idő egyébként az abszolút ranglistán eddig a harmadik legjobb eredmény. *A Nagy-Britannia—Magyarország fedettpályás válogatott viadalon 1500 méteren negyedik lettem.* Győztem egy-egy versenyen Miskolcon és Bácsalmáson. Indultam a budapesti utcai futóversenyen is, ahol 12 ezer méteren az ötödik lettem.

— Elégedett?

— Csak részben. *Eddig nyolc alkalommal voltam válogatott, erre büszke vagyok.* Teljesítményeimmel viszont nem vagyok elégedett. Úgy érzem, ennél többre vagyok képes. Sajnos a gyakori sérülések befolyásolják az eredményeimet.

— Milyenek a versenyzéshez szükséges feltételek?

— Szegeden, az ÉHF-nél dolgozom. Úgy a munkahelyemen, mint az egyesületnél minden segítséget megkapok. Vidéken is lehet jó eredményeket elérni. Nem szívesen hagynám el ezt a várost.

— Mik a további tervei?

— Elsősorban a magyar bajnokságon szeretnék eredményesen versenyezni. Aztán jó lenne egy világversenyen is indulni. Talán jövőre a maratoni Világkupán több szerencsém lesz . . .

Gellért József

Tűzvédelmi értekezlet

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen augusztus elején tartották a tűzvédelmi bizottság értekezletét. A megjelenteket *Ulcz Gyula* tűzvédelmi vezető köszöntötte, majd *Farkas Gyula* vontatási főnök, a tűzvédelmi bizottság helyettes vezetője elemezte a bizottság idei évben végzett munkáját.

Megállapította, hogy az év első felében jelentősebb tűz nem volt az üzemfőnökség területén, mindezek ellenére *a hatóság több középvezetőt pénzbírsággal sújtott a tűzvédelmi előírások megszegéséért.* A hiányosságok között említette meg azt is, hogy a lejárt 6 kilogrammos KTK tűzoltókészülékek cseréjéről nem gondoskodnak kellő időben. Tájékoztatta a résztvevőket arról is, hogy a személykocsikból az idén összesen 26 tűzoltókészüléket loptak el; a rendőrség vizsgálatot folytat az ügyben. Dicsérettel szólt az üzemfőnökség tűzoltóiról, akik a Székesfehérváron rendezett versenyen jól szerepeltek.

Farkas Gyula beszámolója végén ismertette a második félév tűzvédelmi feladatait.

(Tunyogi)

Kispályás labdarúgás

Munkahelyi olimpia Záhonyban

Félidejéhez érkezett a ZVSC és a szakszervezet területi intézőbizottsága által szervezett *kispályás labdarúgó-bajnokság,* amelyen 18 csapat vesz részt. Két csoportban, körmérkőzéses formában játszanak, a csoportok első három helyezettje bekerül a november 7-én megrendezendő döntőbe.

A hatos döntőbe került csapatok újabb körmérkőzés alapján döntik majd el a végső helyezéseket. Az első helyezett képviseli a záhonyi üzemigazgatóságot az országos vasutas kispályás-bajnokságon 1987-ben, amelyet egyébként Záhonyban rendeznek.

A bajnokság állása:

Az A csoportban a PFT XI. számú csapata áll az élen, őket a GRF II. Záhony csapata, illetve az Ép. üzemelők követik.

A B csoportban a Határőrség FEP csapata vezeti a mezőnyt. Második helyen a GRF I. számú csapata áll, harmadik az Ép. GRF TMK csapata.

Segítség a rászorulóknak

A kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága rendszeresen támogatja az arra rászorulókat. Kommunista műszakokból az első félévben befolyt mintegy 86 ezer forintot *a bizalmitestület döntése alapján* az alacsony jövedelmű nyugdíjasok egyszeri segélyezésére fordították. Döntöttek arról is, hogy a második félév hasonló bevételét a szolnoki MÁV Kórház műszerezettségének javítására ajánlják fel.

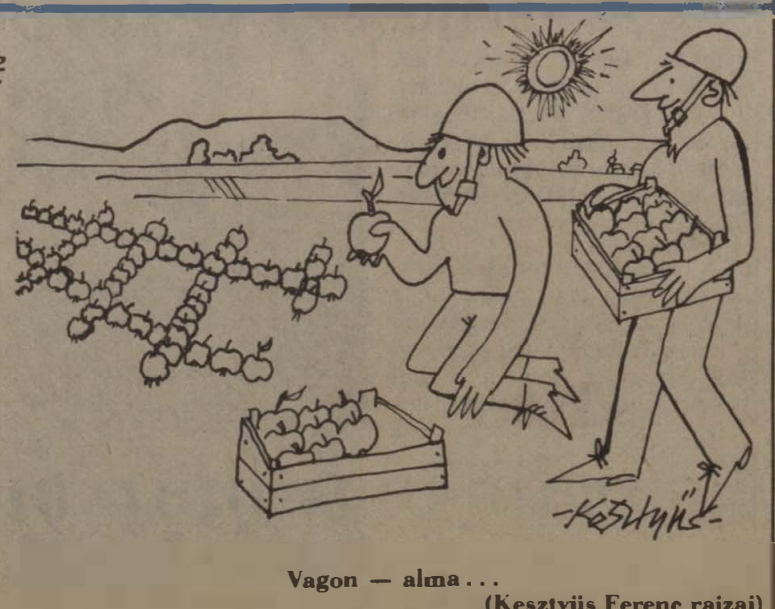
Ezenkívül a területi intézőbizottság támogatásával hat nagycsaládost részesítettek anyagi támogatásban. Most, a tanév kezdetén pedig évi keretük mintegy kétharmadát fordítják beiskolázási segélyek kifizetésére.

Hagyomány a halasi szb-nél az is, hogy félévente baráti találkozóra hívják nyugdíjasaikat. *Legutóbb 49 volt kollégájukat látták vendégül* és elevenítették fel a vasúti szolgálat emlékezetes pillanatait.

(geilért)



Élelmes utasok kánikulában



Vagon — alma . . .

(Kesztyüs Ferenc rajzai)

HÍREK

Véradás. Évente egyszer adnak vért térítésmentesen a zalaegerszegi csomópont vasutasai. Ezúttal augusztus 18-án és 19-én nyújtották véradásra karjukat, összesen 57-en, akik közül 30-an a vontatási üzemegységnél dolgoznak.

Kommunista műszak. Az apc—zagyvaszántói vasútállomás dolgozói, a Béke szocialista brigád tagjai az idén már harmadik alkalommal szerveztek kommunistaműszakot. Állomásukon és a hozzájuk tartozó jobbágyi megállóhelyen 36 tonna díszkavicsot raktak ki, lefestették a várótermi, illetve a kerti padokat, csinosították környezetüket.

Iskolázási segély. A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága összesen 78 500 forintot fizetett ki iskolázási segélyre. Az összegből közel 400 nagycsaládos vasutas iskolás gyermeke kapott.

Nyugdíjas-búcsúztató. A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség a közelmúltban nyugdíjas-búcsúztatót rendezett. A 42 év szolgálat után nyugállományba vonult Szücs Istvánt búcsúztatták munkatársai családias hangulatú ünnepség keretében.

Új átemelőmű. A közelmúltban megszületett a döntés, hogy a MÁV a jövő év első felében elkészíti a hegyeshalmi szennyvíztisztító és csatornarendszer működtetéséhez szükséges átemelőművet. Így a lakosság is birtokba veheti a negyvenmillió forint értékű beruházást.

Kirándulás. A záhonyi állomásfőnökség művelődési bizottsága a közelmúltban kirándulást szervezett. A munkahelyi közművelődésben aktívan dolgozó vasutasok Eger nevezetességeivel ismerkedtek, jó hangulatú közös ebéd után pedig a Szépasszony völgyébe tettek sétát. A 47 tagú csoportnak az üzemigazgatóság kedvezményesen biztosított autóbuszt.

Brigádvetélkedő. A Váci Mihály Megyei és Városi Művelődési Központ Nyíregyházán ismét meghirdette az „Igaz ez a szép" elnevezésű brigádvetélkedőt. Az 5 tagú csapatok három témakörben (politika, történelem, a mindennapok kultúrája) mérhetik össze tudásukat. Az üzemi szintű versenyek szeptember végén kezdődnek, a döntő novemberben lesz. A közel félezer nevező között a záhonyi üzemigazgatóság 37 szocialista brigádja is megtalálható.

HALÁLOZÁS

Nyolcvanhét éves korában elhunyt Pálhidy Mihály nyugalmazott főfelügyelő. A hatvani nyugdíjascsoportban évek óta tevékenykedett, rendezvényeiről sohasem hiányzott.

Hozzátartozói, munkatársai, barátai augusztus 18-án kísérték utolsó útjára, az új-hatvani temetőbe.

LAKÁSSEGÉLY

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, világos, egyszobás (bővíthető) MÁV-bérlakásomat (a Keleti pályaudvarnál), bármilyen komfortos budapesti tanácsi lakásra vagy vidéki házra, MÁV-dolgozóval. Filep György, Budapest 1087, Kerepesi út 5. sz. IV. ép. II. em. 40. Telefonüzenet: 370-897.

Elcserélném 81 négyzetméteres földszintes, komfortos, zöldövezeti, két nagyszobás (8 helyiség) frissen felújított (plusz fáskamra és fészer) Ferencvárosi pályaudvar közelében levő MÁV-bérlakásomat, egy másfél szobás és egy egyszobás tanácsira vagy MÁV-bérlakásra. József Attila telepen földszintes, hármas metró vonalán előnyben, de más megoldás is érdekel. Telefon: 13—16 óra között 894-931.

Elcserélném Budapesttől 60 km-re lévő egy- plusz két félszobás (mindhárom külön bejáratú) OTP öröklakásomat legalább két szoba összkomfortos — vagy azzá tehető — budapesti MÁV-bérlakásra. Csak nívós, jó közlekedésű csere érdekel. Érdeklődni lehet 10-97 üzemi telefonszámon.

Elcserélném 47 négyzetméteres összkomfortos tanácsi lakásomat Celldömölk, Szentgotthárd, Kőszeg környéki kis családi házra vagy hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: Molnár János, Budapest VI., Bajza u. 66. III. 3.

Elcserélném kétszobás plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb, esetleg nagyobb tanácsi lakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Érdeklődni lehet a lakáscímen vagy telefonon: napközben a 154-250/502, este 18 óra után a 133-155-ön.

Elcserélném Budapest, Baross térre néző, I. emeleti, 100 négyzetméteres, kétszobás, galériás, telefonos MÁV-bérlakásomat 45 négyzetméter körüli másfél, kétszobás tanácsi lakásra. I. emeletig, telefonnal a VI., VII. kerületben vagy budai lakótelepen. Üzenet: a 265-733 telefonon. Levélcím: Técsy, 1026 Budapest, Torockó köz 2.

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 425-109 városi és 22-80 üzemi telefonszámon. Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném Budapest VII. kerületében lévő egyszobás, komfortos, tanácsi lakásomat legalább kétszobás, rákospalotai, kertes MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-71/181-es telefonszámon.

Elcserélném budapesti kétszobás komfortos, 76 négyzetméteres, MÁV-bérlakásomat plusz balatonszemesi Balaton-parti, 133 négyszögöles telkemet Budapesten, Budaörsön vagy Törökbálinton családi házra. Érdeklődni: Románné, Budapest, Gyáli út 15—31. sz. 1097.

Elcserélném Vecsés központjában lévő: egy másfél és egy egyszobás összkomfortos tanácsi lakásomat (mindkettő újonnan épült) Budapesten vagy környékén háromszobás, komfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Balaton északi partján lévő is érdekel. Érdeklődni: Kövérné, 126-045 városi vagy a 42-40, 43-26-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, az állomástól öt percre található két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 143-119-es telefonszámon (Szabó lakás).

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 220-426/147 telefonszámon, Szabóné.

Elcserélném budapesti, másfél szobás összkomfortos, telefonos, belvároshoz közeli lakótelepen levő tanácsi lakásomat, lehetőleg telefonos, jó állapotban levő, nagyobb budapesti MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 49-85-ös üzemi vagy a 220-660/291 városi telefonszámon. Nagyné.

Nyugdíjas, kaszával

A Déli pályaudvar alagútját elhagyva, a partoldalon lekaszálták a füvet és a bozótot. A terület gazdája *Telér József* nyugdíjas, a pályafenntartás alkalmazottja, mindig nagy gonddal ügyel arra, hogy rendben legyen a partoldal. A Békés megyei Ecsegfalváról jött a fővárosba, s hetente egyszer utazik haza.

Szereti a munkáját. Néha azonban panaszkodik a lakókra, mert mint mondja: mindenféle limlomot kidobálnak, s emiatt gyakran kell a kaszát fenni.

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: 224-010
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 42,— forint
Egyenlegszámlaszám: MNB — 215-86 438
86—4141. Sokszorosítás,
Budapest
Felelős vezető:
Csönder Zoltán vezérigazgató
ISSN 0440-8209

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. SZEPTEMBER 25.

Augusztustól decemberig

Őszi forgalmi céljutalom

Az idei első félévben a MÁV áruszállítási teljesítménye egymillió tonnával elmaradt a tervezettől, annak ellenére, hogy a kocsiigényes szállítási tervet túlteljesítette. Az év utolsó öt hónapjában összesen 52,5 millió tonna áru elszállítása szerepel a tervben. Ennek sikeres teljesítése az eddiginél nagyobb erőfeszítést követel a vasutasoktól. Szervezettebb munkával, az eszközök jobb kihasználásával kell a munka termelékenységét növelni.

Tekintettel arra, hogy a feladatok megvalósítása csak több és jobb munkával lehetséges, a MÁV a korábbinál több pénzt áldoz a jól dolgozó kollektívák elismerésére. *1986. VIII.—IX. hónapokban az őszi forgalmi feladatok teljesítése esetén 36-38 millió forintot fizetnek ki.* A vezérigazgatóság az őszi forgalmi célkitűzéseket, az elismerések mértékét a vasutas-szakszervezettel egyetértésben határozta meg.

Az őszi forgalom idején értékelik többek között a havi kocsiigényes áruszállítási terv teljesítését. Amennyiben az igazgatóságok száz százalékra teljesítik a tervet, erre a célra havonta *összesen kétmillió 400 ezer forintot fizetnek.* Ha a célkitűzést túlteljesítik, minden egy százalékos teljesítmény többlet két százalékkal növeli a jutalom összegét. A tervtől való elmaradás százalékonként öt százalékkal csökkenti a jutalom összegét. Ha az igazgatóság az összes áruszállítási tervet is túlteljesítette, akkor százalékonként további egy százalékkal növekszik a jutalom.

Ha a dolgozó kocsipark tervezetthez viszonyított értéke legalább egy százalékkal alacsonyabb, mint az összes áruszállítási terv teljesítésének értéke, az igazgatóság jutalma további öt százalékkal növekszik. Az összes áruszállítási terv teljesítésénél nagyobb mértékű dolgozó kocsipark felhasználása esetén a tervezetthez viszonyított minden egy százalékos túllépés öt százalékkal csökkenti a jutalom összegét.

A napi kocsikirakási tervek teljesítéséért az igazgatóságok összesen *33 ezer Ft/nap jutalomban részesülnek.* Jutalom csak azokon a napokon illeti meg az igazgatóságot, amelyikben a kirakási tervet teljesítette. A havi összeg a naponta kiérdemeltekből tevődik össze.

Az állomási kocsitartozkódási idő bázishoz viszonyított legalább öt százalékos csökkentése esetén havonta az igazgatóságok összesen *345 ezer forintot kapnak.* Amennyiben az idegen kocsik hálózati tartózkodási ideje nem haladja meg az alábbi értéket, a kiérdemelt összeg 50 százalékkal növekszik. A hálózati kocsitartózkodás értéke a következő: *augusztusban 4, szeptemberben 3,6, októberben 4,2, novemberben 4,5, decemberben pedig 4,9.*

Az igazgatóság által az e címen kiérdemelt összegből csak azok az állomásfőnökségek részesülhetnek, ahol a tárgyhó során legalább száz idegen kocsit kezeltek. Az idegen kocsik hálózati tartózkodási idejét az üzemviteli főosztály ellenőrzi és értékeli operatív adatok alapján.

Ha az egy mozdonyvezetői szolgálati órára jutó vonatkilométer-teljesítményt a bázishoz viszonyítva *legalább tíz százalékkal növelik, akkor az igazgatóságok erre a célra összesen, havonta 588 ezer forintot kapnak.* Ha a teljesítmény 110 százalék fölött lesz, akkor a jutalom százalékonként öt százalékkal növekszik.

A mozdony és teherkocsi javítási terv teljesítéséért az igazgatóságok összesen havonta 980 ezer forintot kapnak. A célkitűzés nem teljesítése esetén természetesen csökken a kitűzött jutalom összege. Csökkentik a jutalom összegét akkor is, ha a túlórák száma a bázishoz viszonyítva egy százalékkal nagyobb mértékben nő.

A járműjavító üzemek a célkitűzések teljesítéséért *havonta összesen 950 ezer forint jutalmat kaphatnak.*

A vasútigazgatóságokon a havonta kiérdemelt őszi forgalmi jutalmat az alábbiak szerint kell felhasználni. A jutalom hatvan százalékát az üzemfőnökségek, illetve az üzemirányító apparátus részére kell kiadni, meghatározva a szállítási teljesítményekkel, az eszközfelhasználással összefüggő célkitűzéseket. Az üzemfőnökségek a kapott jutalmat azoknak a dolgozóknak a munkája elismerésére használják fel, akik az üzemviteli munka területén eredményesen járultak hozzá a tervek és a kitűzött feladatok teljesítéséhez.

A jutalom összegének 25 százalékát a célkitűzésekhez kötve a fenntartási főnökségek és a szertárak részére kell kiadni

A fennmaradó 15 százalékos összegből az igazgatóság központi dolgozóinak érdekeltségét kell biztosítani. A kocsi- és mozdonyjavítási jutalmat a javítóműhelyek kapják.

Tanácskozás a fuvaroztatókkal

Napirenden az őszi forgalom



Dr. Várszegi Gyula megnyitja a tanácskozást (Laczkó Ildikó felvétele)

Az elmúlt évek hagyományainak megfelelően a Magyar Kereskedelmi Kamara, a központi szállítási tanács, és a MÁV szeptember 4-én őszi forgalmi konferenciát rendezett, melyre a nagyobb fuvaroztatókat hívták meg. A tanácskozást, melyen megjelent *Urbán Lajos* közlekedési miniszter és *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára, *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg. Bevezetőjében a konferencia összehívásának szükségességét indokolta, majd a MÁV szolgáltatásainak tervezett bővítéséről, a szállításirányítási rendszerek javításáról beszélt.

A vezérigazgató bevezetője után *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes tartotta meg vitaindító tájékoztatóját.

— A hazai közlekedésnek — s ezen belül a vasúti áruszállításnak fokozottabban — mindig sajátossága volt, s talán sokáig az is marad, *hogy ősszel és az év befejezésekor a feladatok mennyisége és jelentősége nő, szerkezete átalakul.* A feladatteljesítés eredményessége pedig jelentősen túlmutat a fuvarozó szervezetek, vagy a megbízók vállalati érdekein — mondotta a bevezetőjében, majd ismertette az év első nyolc hónapjának eredményeit:

— Különböző hírforrásokból bizonyára partnereink többsége előtt ismert, *hogy az idén 117 millió tonna áru elfuvarozását terveztük;* a belföldi áruszállítás 0,7 százalékos növekedését, az importforgalom 2 százalékos csökkentését, az exportforgalom 2,5 százalékos növekedését, valamint a tranzitforgalom múlt évi visszaesésének mérséklődését prognosztizálva. Ehhez azonban a munkaerő, valamint a technikai eszközök fejlesztésének korlátai miatt a korábbinál jobb eszközgazdálkodást, racionálisabb tevékenységet kellett hozzárendelnünk.

Az évi szállítási feladatteljesítésből *az első hét hónapban összesen elfuvaroztunk 66 millió 463 ezer tonna árut,* amelyből a belforgalom 38,77 millió, az export 6,654 millió, az import 13,034 millió, a tranzit pedig 8,005 millió tonna volt. Teljesítményünk a bázishoz viszonyítva mintegy 1,5 millió tonnás növekedést, a tervhez képest kereken 1 millió tonnás elmaradást mutat.

Az elmaradás kétharmad része a belforgalomban keletkezett (1,5 millió tonna), az exportban csupán 46 ezer tonna és a tranzitban 538 ezer tonna, amelyet csak részben tudott kompenzálni az importforgalomnak valamivel 1 millió tonna feletti, a tervhez viszonyított növekedése.

Az első félévben a megrendelés napjára ki nem állított kocsimennyiség 66 százalékkal csökkent (75 302-ről 33 262-re), az I-VIII. havi eredmény még ennél is kedvezőbb.

Az első negyedévben érvényben volt — jobbára 20 százalék mértékű — előszállítási kedvezmény nem hozott kiemelkedő eredményt, annak ellenére, hogy az előszállítás keretében elfuvarozott 3 768 325 tonna áru 783 165 tonnával több mint a bázis évi teljesítmény.

Többször gondot jelentett, hogy a nagy vomenű tömegárukat fogadó vállalatok nem, vagy késve gondoskodtak az érkező leadási kocsik kirakásáról. Emiatt torlódások keletkeztek például a műtrágyagyárak — *Pét, Papkeszi, Szolnok—Piroska* — állomásain, a Martfűi és a Csepeli Növényolajgyárak szójaküldeményeinek kirakásánál stb.

A Záhonyban belépő import műtrágyák átrakását a diszpozícióhiány soha nem tapasztalt mértékben akadályozta és okozott nehézségeket a záhonyi átrakókörzet munkájában.

Az áruszállítási igények érezhetően a félév utolsó hónapjában növekedtek meg, ekkor viszont a vasút nem minden esetben tudta a feladásokhoz a kocsikat naprakészen kiállítani. Az idén a félév szokásos áruszállítási hajrája kissé késve, *június 20-a után bontakozott ki és elnyújtottan, júliusra is átterjedt.* Augusztusban viszont a nyári szabadságolások miatt a szállítási igények lanyhulása volt jellemző.

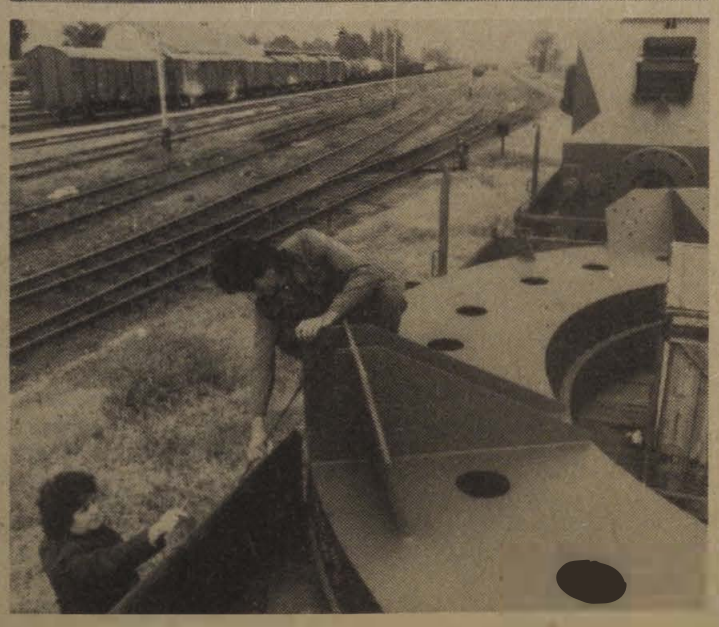
A Szovjetunióba irányuló áruk feladását az első félévben — a félév utolsó heteit kivéve — nem kellett korlátozni. Ellenkezőleg, az első félév legnagyobb részére az volt a jellemző, hogy fuvaroztatóink kisebb mérvű igénnyel jelentkeztek, mint amelyet a szovjet vasút örvendetesen megjavult átvételi készsége lehetővé tett volna. Többször előállt olyan helyzet, hogy a kedvező határkapacitást nem tudtuk árufelkínálással kitölteni.

Az exportszállítások megerősödését június második felében tapasztaltuk, *ez szükségessé tette a rakodások szabályozását, illetve július 14-től áruforgalmi korlátozás kiadására is sor került a magyar—szovjet áruforgalomban.* Ismert, hogy a feladható áruk körét a kontingentáló bizottság döntése határozza meg. A kontingentálás feszültségei néhány héten keresztül nagyon nyomasztóak voltak, augusztus első hetében viszont a kilépő elegymaradvány ismét olyan szintre csökkent, amely a harminckettedik hétre már pótkontingensek kiadását is lehetővé tette. Az elmúlt napokat — a gabonaszállítás kivételével — újra az jellemzi, hogy a kedvező határkapacitást árufelkínálással nem tudjuk kitölteni.

(Folytatás az 5. oldalon.)

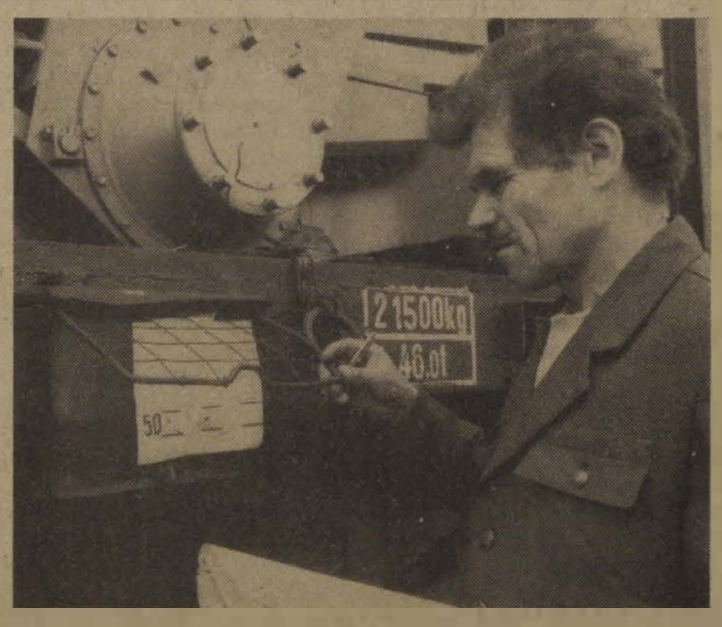






A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség angyalföldi pályaudvaráról indulnak a bel- és külföldi megrendelőkhöz Angyalföld és Újpest mintegy hetven vállalatának termékei, illetve ide érkeznek a gyártáshoz szükséges alapanyagok. Az év első felében csaknem 40 ezer tonna árut indítottak útnak, az érkező árumennyiség pedig meghaladta a 180 ezer tonnát. Az őszi forgalomban elsősorban az exportszállítmányok növekedésére számítanak.

(Fehér József felvételei)



A szertár ezermesterei

A vasutasnapon a MÁV nagykanizsai szertárfőnökség *Lenin* szocialista brigádját is kitüntették. A *MÁV Kiváló Brigádja* címmel járó oklevelet vették át.

— Hosszú évek munkája van az elismerés mögött — mondja *Vlasics József* brigádvezető, aki a brigád több más tagjával együtt időben érkezett a megbeszélt randevúra.

Fekete István szertárfőnök és *Császár István* brigádvezető-helyettes, a főnökség belső ellenőre részletesen elmagyarázták, mit csinál 1962 óta a Lenin szocialista brigád.

Bányászból vasutas

— Más gyárakban úgy fogalmaznának: *anyaggazdálkodók* — mondta Császár István.

— A számadóság sem hivatalos kifejezés, csak magunk között használjuk — tette hozzá Vlasics József.

A brigádvezető legénykorában évekig a komlói Zobák aknában volt csoportvezető vájár, s ebből a munkakörből, nősülése után került Nagykanizsára, a vasúthoz.

— Mi a feladatköre?

— *A III. raktár vezetője vagyok.* Mi szerezzük be, illetve tároljuk a tehervagonok alkatrészeit, a mozdonyok villamossági berendezéseinek egyrészét, valamint a hálózati villanyszerelés kellékeit.

Közéleti emberként is gyorsan beilleszkedett Vlasics József a vasút népes családjába. *Csaknem 14 éve alapszervezeti párttitkár, 15 éve viseli a Munkásőrség acélszürke egyenruháját, 13 éve irányítja, mozgósítja a 16 tagú szocialista brigádot.*

—Minek tulajdonítja a MÁV kiváló címet?

— Szerencsésen alakult a vérfrissítés — válaszol nevetve a mokány, nagy bajszú brigádvezető. — Öt év alatt körülbelül kétharmada kicserélődött a kollektívának. A nyugdíjba vonulókat követően fiatalok vették át a stafétabotot. Az új generáció bizonyítani akarását is sikerült ötvözni az idősebb, tapasztalt kollégák rutinjával. Évekig be kellett érnünk az arany fokozattal, de az utóbbi két évben megpezsdült valami. A fiatalok a különböző, főleg szakmai versenyeken, vetélkedőkön serénykedtek, mi régiek pedig tartottuk a „frontot".

A két generáció közti munkamegosztás rövid idő alatt kialakult. A 25 éves *Ács László*, a fogyóeszközraktár vezetője a nyugdíj előtt álló *Erdős Sándornétól* tanulta a tennivalókat, attól a Margit nénitől, aki fényes karriert futott be a szakterületén.

Náluk belépő az anyagismeret

— Harmincöt éve dolgozom ebben a munkakörben — mondja Erdősné. Közben seregnyi tanfolyamon, továbbképzésen vettem rész. Aki idekerül, annak belépő az anyagismeret.

Sorolja tovább a tényeket. Mint kiderül, *tucatnyi szakmához kell értenie,* hiszen a beszerzésnél mint jó anyaggazdálkodónak tudnia kell melyik alkatrészt milyen gyakran kell cserélni, a megyéket felölelő két üzemfőnökség területén miből mennyi kell, hogy a mozdonyok alkatrészhiány miatt ne álljanak, ugyanakkor a készlet értéke se haladja meg az optimálisat.

— Ennyi év után azt is tudom, melyik alkatrésznek mennyi a kopási ideje. Pedig a raktárban az M62-es dízelmozdonyok 5 tonnás villanymotorjától a néhány grammos gumitömítőig többszázféle cikk van tartalékban.

— Nálam — szól közbe a hajdani tanítvány Ács László —, az irodisták radírgumijától a hűtőszekrényig, az íróasztaltól a 15 kilogrammos kalapácsig szintén széles a raktári készlet skálája.

Azt már beszélgetés közben tudom meg, hogy a petróleumos lámpaüveg cilindere nem fogyóeszköz. Üveg és törékeny, szóval más kategória — legalábbis a vasútnál —, de a délidunántúli vasutas üdülők függönyei például „fogyóeszközök. Ám a vasútnál nem ez az egyetlen „specialitás".

A specialitás ezúttal is szélsőségeket takar. A MÁV mintegy negyedmillió féle anyagot, alkatrészt, berendezést használ a szertárfőnökségek cikklistái alapján. Ezek — olykor évek elteltével — előfordulnak minden hasonló szertárfőnökség kezelésében.

A Lenin brigád csak a napi cikklistából több mint 12 ezer tételért felelős. És ezt folyamatosan biztosítani kell, ha nem akarják az eddig kivívott címeiket elveszteni. Sajátosság az is, hogy miközben a tetemes könyvelési munkát számítógép segíti, a brigád tagjai időnként a jó öreg szívlapáttal is barátságba kerülnek.

— *A társadalmi munkát szintén a feladatkörünkhöz közeli területről választjuk — támasztja alá a hallottakat Császár István. — A hajdani gőzösöket kazánként használjuk a hidegebb hónapokban az állomás területén, és a hozzájuk szükséges szenet mi adjuk ki.*

Ezt szó szerint kell érteni. Kevés gőzös, kevés szén, de az utóbbit tonnákban mérik. S ha kell mérik is, lapáttal. Cser Zoltán a brigád tagja — koránál fogva sokat látott-tapasztalt ember —, a csillék megrakásának „technológiáját" éppen úgy ismeri, mint a számadását. Szóval, a téli időszakban nem csupán a raktári kartonokat emelgeti az egyik dobozból a másikba. Mind mondja: *ez is társadalmi munka.*

Sokoldalú emberek

A társadalmi munkaakciókról az időpontokat rögzítő brigádnapló is beszél. Kiderül: *afféle ezermesterek alkotják a brigádot,* amit bizonyít, hogy szakmai végzettség nélkül új vasraktárt építettek. A tavalyi tíz újításból az egyik legjelentősebb a tolóajtós lámparaktár, amelynek a kivitelezői ugyancsak a kollektíva tagjai voltak. Munkájuk révén a tervek szerint ebben az évben innen Nagykanizsáról oldja meg a vasút az izzók országos elosztását. Miután a szükséges égőket a Tungsram kanizsai gyára adja, kézenfekvő volt az intézkedés, de tárgyi feltételeit ugyancsak a Lenin szocialista brigád teremti meg.

A kiváló címhez azonban ez nem lett volna elég. Versenyeztek — országos szinten sikerrel — és ezzel 440 ezer forintot nyertek a szertárfőnökségnek, miután a fogyóeszköz értéket rövid idő alatt 1,9 millió forintról 350 ezer forintra mérsékelték, az anyagok forgási sebességét pedig látványosan csökkentették . . .

A legújabb törekvésekről a brigádvezető szólt:

— *Eddig is tettük a magunkét, vasutas érdekből. Nemrég a Hazafias Népfront Kanizsa városi titkárával beszéltem a jövő terveiről. A brigád fele itt, a városban él.* Úgy érezzük, hogy a helyi gyermekintézményekben is hasznosítani tudják a magunkfajta „ezermesterek" szakértelmét, akik tenni akarnak a jövő vasutasaiért.

Győri András

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Vendégeink a belga vasutas-szakszervezet vezetői



Koszorus Ferenc főtitkár tájékoztatja a belga delegációt

(Skoda László felvétele)

Szakszervezetünk kétoldalú kapcsolatainak keretében szeptember 8—12-e között kéttagú, vezetőszintű belga vasutas-szakszervezeti delegáció járt hazánkban. A delegációt *José Damilot,* a Belga Vasutasok Szakszervezetének elnöke vezette. Társaságában érkezett *Marcel Depoitier* titkár.

A program során a delegáció látogatást tett többek között a Tokaji Állami Gazdaságban és a Szakszervezetek Borsod Megyei Tanácsánál. Vendégeinket szakszervezetünk székházában fogadta *Koszorus Ferenc* főtitkár, aki tájékoztatója során egyebek között rámutatott arra, hogy a szervezeteink közötti jó kapcsolatok alapja a haladó és problémaérzékeny gondolkodásmód, amely a belga vasutas-szakszervezet vezetését jellemzi. A mai világ eseményei sok tekintetben hatnak a szakszervezeti mozgalomra, és ennek kapcsán eltérően értelmezik napjainkban a szakszervezeti mozgalom helyét és szerepét is. Korunk szakszervezeti mozgalmának mind a tőkés, mind pedig a szocialista viszonyok között számos hasonló jellegű problémáival kell megküzdenie. Ezekről feltétlenül eszmecserét kell folytatni — hangsúlyozta a főtitkár.

José Damilot elnök a belga vasút gondjairól és a vasút működését befolyásoló új törvényekről adott tájékoztatót. *Elmondotta, hogy ezzel a törvénnyel a vasutas-szakszervezet és a tagság nem ért egyet* s emiatt a törvény-előkészítés időszakában többször is sztrájkkal fejezték ki elégedetlenségüket.

A belga vasút — hasonlóan a többi nyugat-európai vasúttársaságokhoz — pénzügyi nehézségekkel küzd, mivel a közúti szállítás egyre erősebb konkurenciája miatt jelentősen csökkent a személy- és áruszállítás. A pénzügyi egyensúly megteremtése érdekében *az eltelt négy év alatt 12,5 ezer vasúti munkahelyet szüntettek meg, és jövőre további 3 ezer felszámolását tervezik.* Egyre erősebb az az irányzat, hogy a vasút rentábilis területeit magánkézbe akarják adni. Például a TGV (nagysebességű vonat) tervezett Párizs—Brüsszel—Köln vonala előreláthatólag rentábilis lesz, ezért már eleve magántársaság kezébe kívánják adni.

Damilot elnök szólt a nyugat-európai szakszervezetek úgynevezett *„lelkiismereti válságáról"*, amelynek a lényege az, hogy egyidejűleg kell harcolniuk a munkanélküliség ellen, és az állásban levők magasabb munkabéréért. A megoldás nagyon nehéz. Úgy tűnik, hogy a XX. század végére a nyugat-európai országokban „kétrétegű" társadalom körvonalai bontakoznak ki, amely a munkával rendelkezők és a munkanélküliekből tevődik össze.

A tanácskozások befejeztével szakszervezeteink képviselői a kapcsolatok további erősítésében és a kölcsönös információcsere javításában állapodtak meg.

Baranyai Zoltán

Szegeden volt a végállomás

KISZ-fiatalok találkozója

A KISZ Központi Bizottsága mellett működő, az iparban és szolgáltatásban dolgozó fiatalok tanácsa a megyei KISZ-bizottságok közreműködésével augusztus 29—31-e között rendezték meg találkozójukat. Az országos esemény érdekessége, hogy annak három város: *Miskolc, Szombathely* és *Szeged* adott otthont úgy, hogy a fiatalok egy-egy napot töltöttek el az említett városokban, az éjszakákat pedig vonaton, a hálókocsiban utazták végig.

A találkozó résztvevőinek végállomása Szeged volt, ahová augusztus utolsó napjának kora reggelén érkezett meg a különvonat. A fogadtatásról *Sisák Péterrel*, a szegedi vasúti KISZ-bizottság titkárával beszélgettünk, aki elmondotta: feladatuk az állomás szépítésével, az érkező fiatalok fogadása és köszöntése volt. A kilenc csoportból álló küldöttségben egy 27 tagú MÁV-os csoport is volt, részükre Szeged állomáson szakmai programról gondoskodtak. Az állomás kultúrvárótermében *Flender Mátyás* üzemmérnök adott tájékoztatást a szegedi körzet munkájáról, *Darvas Tibor*, az üzemfőnökség pártvezetőségének titkára pedig a mozgalmi életről és a fiatalok helyzetéről adott számot, majd a vasutasküldötteket rövid városnéző sétára invitálták.

Ezt követően a különvonat résztvevői a kiskundorozsmai sziksóstói strandra mentek, ahol vidám vetélkedők, fürdőzés és csónakázás szerepelt a programban. Ide a MÁV-os fiatalokat elkísérte *Tóth Imre* vasútigazgató-helyettes is. A közös ebéd után a szegedi állomáson a vasutas fúvószenekar térzenével búcsúztatta a visszainduló vonat utasait.

(gellért)

Kereskedelmi társadalmi ellenőrök

A szentesi építési főnökség szeged-rókusi gépállomásán dolgozó *Vincze János* művezetővel *Sós László* és *Dávid József* csoportvezetőkkel, valamint *Gémes Sándor* esztergályossal a szakszervezeti megbízatásukról beszélgetünk. Mindannyian társadalmi ellenőrök, már jó pár éve. A kereskedelemben fellelhető hiányosságok alapos ismerői.

Ellenőrzésen

Elöljáróban Sós László tesz említést az ellenőrzés tapasztalatairól.

— Júliusban háromnapos ellenőrzést végeztünk a cipőboltokban, s azt vizsgáltuk, milyen az ellátás gyermekcipőből. Vásárlói szemmel bíráltuk el a kínálatot, elsősorban ár- és minőség-összefüggésben. Megállapítottuk: *a megjelenéshez és a strapabíráshoz képest igen magas a gyerekcipők ára.* Még így is, hogy dotált árucikkek.

— *Ezt azzal egészíteném ki* — veti közbe Dávid József —, *hogy több helyen a választék sem megfelelő.* Vannak olyan méretek, amiből egyáltalán nem kapni.

— Hogyan fogadják önöket egy-egy ilyen ellenőrzés alkalmával?

— Míg vevőnek hisznek bennünket, addig általában kedvesek, udvariasak velünk. Csak amikor a „vásárlás" után kiderül, hogy milyen szándékkal jöttünk, akkor van egy kis meglepődés — neveti el magát Sós László.

— *Van üzletvezető, aki gorombán reagál, esetleg megtagadja a közreműködést a pénztárkönyv-, vagy számlaellenőrzésben.* De szerencsére ezek a ritkább helyzetek közé tartoznak.

— Volt már amolyan igazi „nagy fogásuk", vagy érkeztek már épp időben?

— Egyik alkalommal a Szeged Nagyáruház élelmiszerosztályán váratlan ellenőrzést rendeltek el — meséli Dávid József. — Ezt úgy kell érteni, hogy nem a szokásos módon, tehát a vizsgálat előtt napokkal adták ki az „ukázt", hanem csak kiszóltak, hogy már menjünk is. Karácsony előtti bevásárlások ideje volt. Kimentünk. *A pincében egy láda banánt találtunk.* Ez két okból is felháborított bennünket. Az egyik, hogy a dolgozók kiporciózott banánadagjai már ott sorakoztak a raktárban. Akkor meg milyen célra van félretéve ez a láda?

Nincs visszajelzés

— A Marx téri utasellátóban is végeztünk ellenőrzést — mondja Sós László. — Ahogy odaérünk, látjuk, nagy tömeg áll sorba csapolt sörért. Egyszer csak megszólal valaki: *„Jó lenne, ha most jönnének ellenőrizni, lenne mit."* Sorra kerülünk, kérünk mi is egy-egy korsó sört. A félliteres mennyiségnek csupán a felét mérte ki a csapos, persze egy teli korsó áráért. Aztán bemutatkoztunk és jegyzőkönyvet vettünk fel a tapasztaltakról.

— Van-e tudomásuk arról, hogy az önök által észlelt hiányosságok milyen intézkedést vonnak maguk után?

— *Sajnos nem tájékoztatnak bennünket* — panaszolja Gémes Sándor. — Ezt hiányoljuk is, mivel úgy érezzük, voltaképpen így teljesen „vakon" végezzük a munkánkat, anélkül, hogy az eredményét látnánk.

— Egy másik bosszantó és kicsit elkeserítő jelenség is egyben, hogy lassan oda jutunk: *feleslegessé válnak ezek az ellenőrzések* — kapcsolódik a beszélgetésbe Vincze János. — Meggyőződésem, a munka szervezésen kellene változtatni. Mert mi történik? A tanács kereskedelmi osztályán, már napokkal a vizsgálatokat megelőzően összehívnak bennünket „eligazításra". Ekkor már pontosan lehet tudni: *mikor, hol, mit ellenőrzünk.* Azután ez valamilyen csatornán holtbiztos, hogy eljut a boltokba, mert mikor kimegyünk, olyan rendet és szabályosságot tapasztalunk, amiben hiba nincs. Na de hát, kell-e magyarázni, hogy ez távolról sem a valóság?!

Heten vannak . . .

— Miért vállalják ezt a nem éppen népszerű munkát?

— *Megszoktuk és szeretjük is* — vallja Gémes Sándor. — *Jó érzés az, hogy mégiscsak teszünk valamit, ami másoknak is hasznos.* Összesen heten vagyunk a mi területünkről kereskedelmi ellenőrök, ebből öten párttagok. De mondhatni, mindegyikünknek van még az említetten felül is társadalmi megbízatása. *Én például munkásőr is vagyok.*

Cs. M.

FELHÍVÁS

A SZOT Balatonfüredi Oktatási Intézete, az Egészségügyi Minisztérium és az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság közreműködésével a rehabilitációra vonatkozó rendeletek egységes értelmezése és alkalmazása; a rehabilitációs munka színvonalának javítása érdekében a vállalati, intézményi rehabilitációs bizottságok tagjainak és vezetőinek *tanfolyamot hirdet.*

Az ötnapos oktatás keretében a hallgatók a rehabilitációval kapcsolatos egészségügyi, munkáltatói, tanácsi, szakszervezeti feladatokról; a vállalati rehabilitációs bizottságok működésével, ezen belül az ügyvitellel kapcsolatos teendőkről és a társadalombiztosítási jogszabályokról kapnak tájékoztatást.

A tanfolyam elvégzéséről a meghirdető szervezetek közös igazolást adnak.

Két tanfolyam indul, az első *december 1—5,* a második *1987. február 23—27.* Mindkettőt a SZOT Oktatási Intézetében, Balatonfüreden (Széchenyi u. 20. 8230) tartják. Ezen a címen lehet írásban, illetve telefonon jelentkezni: 86/42-292 — Tanulmányi Osztály; telex: 32-622.

A részvételi díj bentlakással 2900, bejárással 1650 forint. Az első tanfolyamra november 1-jéig, a másodikra 1987. január 10-ig lehet jelentkezni.

SZOT Oktatási Intézet

Évek óta elsők a tisztasági versenyben

Keszthely állomás jól vizsgázott a nyári személyforgalomban

Augusztus közepén Keszthely állomáson még javában tartott a csúcsforgalom. A vonatcsoportok után *Nagy Győzőné* és *Osvald Miklósné* a várócsarnokot takarította. Nézem a pénztárablakokat. Minden ablakban ott a neve a személypénztárosnak. Elsőnek *Borók Lajosnét* szólítom meg:

— Milyen volt az idei nyár?

— *Idegfeszítő* — válaszolja. — *Egy erősebb műszakban a bevételünk a 25 ezer forintot is elérte.* Egyébként 23 esztendeje csinálom, de az utóbbi időben legtöbb bajom a vasutasokkal van . . . Türelmetlenek, udvariatlanok.

A következő ablaknál *Gyutai Kálmánné* információs mosolyog. Udvariasan, nagy-nagy türelemmel világosítja fel az érdeklődőket. Az irodában *Szakály Józsefnével*, a kereskedelmi részleg vezetőjével és a pénztárosok szocialista brigádvezetőjével beszélgetek. A *Zrínyi Ilona* közösség 8 tagja most kapta meg a körzeti üzemfőnökség élenjáró brigádja kitüntetést.

— *Sokat dolgozunk, nehéz a szolgálat, de még nem volt ránk panasz — mondja. — Remélem, nem is lesz. Pénztárosaink a jegykiadáson túlmenően tájékoztatják, eligazítják és ajánlásokkal is ellátják a hozzájuk fordulókat. Emellett még a saját munkahelyüket is takarítják, csinosítják . . .*

Keszthely állomás a tisztasági versenyben elért eredményéért SZOT-elismerésben részesült.

— *Hogyan érték el? — kérdezem Márvány János* állomásfőnöktől.

— *A saját környezetükért az ott dolgozók a felelősek. Ha ráér a kocsirendező és a váltókezelő, sarabol és gazt gyomlál. A pénztáros ablakot tisztít és takarít.* A kocsi- és állomástakarítókat mindig ott foglalkoztatják, ahol szükség van rájuk. A virágosítás ma már mindenkinek a szívügyévé vált.

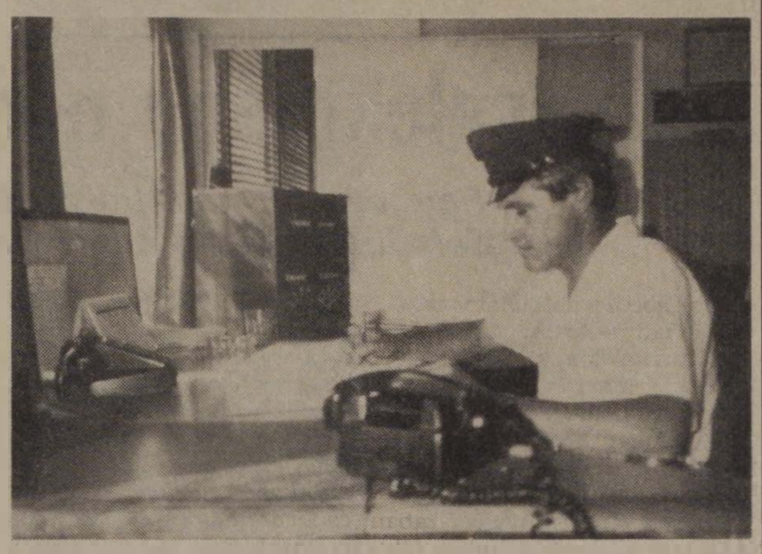
— Milyenek a gazdasági eredményeik?

— Személyszállítási bevételeink hasonlóan alakulnak a tavalyihoz, illetve az idei tervhez. Ez az év első hét hónapjában 6 millió forint körüli összeget tesz ki.

Keszthelyen nappal két, éjszaka egy pénztár tart nyitva. Ezenfelül nyáron információs szolgálat segíti eligazodni az utasokat. Itt nyugdíjasokat is foglalkoztatnak.



Az állomás patyolattiszta peronjai



Lénárt Ferenc forgalmi szolgálattevő főbizalmi munka közben (a szerző felvételei)

— Van-e létszámhiány?

— *Néhány vonatkísérőnk és egy forgalmi szolgálattevőnk hiányzik.* Három és fél éve vagyok főnök. Eddig 15-20 újfelvételest hoztam a MÁV-hoz.

Nem voltak könnyű évei a főnöknek. Előbb a magasított peronokat építették, majd a rakterületeket bővítették és egy kis teljesítményű biztosítóberendezést kapott az állomás.

Megnéztük a teherpályaudvari részt is. Rakodott az Erdészet, egy vagonból cementet rakodtak ki és a FÜSZÉRT is szállította az utánpótlást az üdülőknek. Rövidek a rakodóvágányok. Húsz tehervagont csak két részben lehet betolatni.

— Miként alakult az árufuvarozás?

— Az évi áruszállítási tervünk 86 ezer tonna. Nem állunk rosszul, hiszen ez ideig 50 ezer tonnát továbbítottunk. Jó a kapcsolatunk a partnereinkkel. Tőlünk üres vagon nem megy tovább. Mindig találunk rá fuvaroztatót . . .

Léránt Ferenc forgalmi szolgálattevő, főbizalmi, hat bizalmi munkáját fogja össze. 1968-tól dolgozik itt. 1973-ban szakszervezeti titkár lett, majd azt követően látja el mostani funkcióját. Vezetője a *Nagyváthy János* szocialista brigádnak is.

— Kezdünk elfáradni — mondja. — Úgy érezzük, anyagilag hátrányban vagyunk a KÜF más szolgálati helyeinél. Régebben nem kellett túlórázni. Sajnos lassan rákényszerülünk. Az idősebb vasutasok nincsenek anyagilag megbecsülve . . .

— Ez így igaz — szól közbe *Gönye Györgyné*, kocsifelíró, aki egyben a hangosbemondót is kezeli. — 1953-tól vagyok vasutas. Mindennel együtt ha 5 ezer forint körül keresek . . . Csak a vasút szeretete tart itt bennünket!

Sz. Jakab István

„Milliomos" mozdonyvezető

Kovács Imre szentesi mozdonyvezető nem volt teljesen ismeretlen számomra, bár sohasem találkoztunk. Tudtam róla, hogy évtizedek óta naplót vezet, jegyzi a különféle típusú mozdonyokkal megtett kilométereket. Találkozásunkkor rögtön a naplóról kérdeztem, mi több, szerettem volna lapozgatni benne.

— Nincs nálam — mondja —, mert ma szabadnapos vagyok. Különben is, a kívülállónak nem sokat mondana. A naplóban csak számok sorjáznak, jelentőségüket pedig csak én értem. Annyit elárulhatok: *1 millió 600 ezer kilométert vezettem eddig.*

— Mikor történt az első bejegyzés?

— Harminckét évvel ezelőtt, egészen pontosan: *1954. május 1-jén „avattam" fel az első kis füzetet, azóta vagy öt betelt . . .* A nyugdíjig már nincs sok hátra, füzetre már nem kell költenem, kitart a mostani. Úgy számolom, hogy a második milliót még elérhetem.

— Ilyenformán tehát „milliomos" . . .

— Ha így vesszük, kétségtelen, hogy az vagyok, mindenesetre gazdag embernek érzem magamat, mivel vasutas őseimre nem hoztam szégyent. Volt itt a szentesi állomáson olyan időszak, amikor egyszerre öt Kovács szolgált . . . Nekem már a nagyapám is vasutas volt, szóval, ha alaposan meggondolom: *lassan száz esztendeje szolgálják a Kovácsok a vasutat . . .* Lehet, hogy kinevet, de nekem ez sokat jelent. Meggyőződésem, hogy a hűség igen nagy erő, sokszor átsegíti az embert az élet mindennapi nehézségein. Sajnos, manapság nincs nagy keletje, az emberek lelkifurdalás nélkül továbbállnak, sokszor fillérekért. Engem más fából faragtak. *Nagyapám emléke, apám példája szinte belém égette a vasút iránti hűséget.* Talán mondanom sem kell: a munkakönyvemet még sohasem láttam. Dízellakatosként szegődtem a vasúthoz ötvenegyben, de már akkor tudtam, hogy a vasút lesz az első és egyetlen munkahelyem . . .

— A fiai hogyan vélekednek erről?

— *Nagyobbik fiam mozdonyvezető, a kisebbik most katona, de szintén mozdonyvezetőnek jön majd vissza leszerelése után. A középső fiam is a vasútnál kezdett, de őt elcsábította a számítástechnika.* Jósolni kockázatos, de bízom a fiaimban, remélhetőleg ők sem hoznak szégyent a dinasztiára. A vasút szeretetét már pici korukban igyekeztem beléjük sulykolni, bár hadd említsem meg, hogy a legidősebb fiammal nem volt éppen szerencsém. Talán 10-11 éves lehetett, amikor megfelelő „előkészítés" után — a rá váró nagy élményeket ecseteltem neki napokkal az utazás előtt — mellém ültettem a vezérállásba. És milyen az élet?! Pontosan akkor, néhány kilométer után *„fekve maradtam"*. Nem túlzok, amikor azt mondom: a szégyentől alig tudtam megszólalni. Pedig hát a saját kisfiamról volt szó, de mégis: *a mozdonyvezető legnagyobb szégyene, ha nem tudja folytatni az útját.* Szerencsére a fiam korántsem vette olyan komolyan, mint én, s felnőve mégiscsak a vasutat választotta. A naplót vezesse ő tovább . . .

Sárközi Gábor

MÁV Kollektív Szerződés (5.)

Anyagi ösztönzés az érdekeltségi alapból

A Minisztertanács 40/1984. (XI. 5.) számú — a vállalati jövedelemszabályozásról szóló rendelete — megváltoztatta a vállalati alapok képzésére vonatkozó előírásokat és létrehozta az egységes érdekeltségi alapot. Ezzel egyidőben — az említett MT-rendelet felhatalmazása alapján — a 16/1984. (XI.5.) ÁBMH számú rendelkezés a vállalati kollektív szerződések hatáskörébe utalta az érdekeltségi alapból anyagi ösztönzésre fordítható rész felosztási és felhasználási elveinek meghatározását.

„Az érdekeltségi alapból a dolgozók anyagi ösztönzésére előirányzott összeg felosztásának és felhasználásának elveit, az egyes részek és tételek egymás közti arányát, illetőleg mértékét a kollektív szerződésben kell meghatározni." — olvasható az ÁBMH-rendelkezésben. Ez a jogosultság lényegében megfelel a részesedési alap felosztására vonatkozó korábbi szabályozásnak, kisebb eltérést az említett minisztertanácsi rendelet és a keresetszabályozás előírásainak változása okozott.

Az alap képzésének egyes szabályai

A változások megértéséhez célszerű előbb áttekinteni az érdekeltségi alap képzésének egyes szabályait, valamint az érdekeltségi alapos kifizetések és a keresetszabályozás előírásainak összefüggéseit.

A vállalati jövedelemszabályozásról szóló MT-rendelet értelmében az egységes érdekeltségi alapot egyrészt a vállalat adózott nyereségéből, másrészt az értékcsökkenési leírásból (amortizációból) kell képezni.

Az adózott nyereség — némi egyszerűsítéssel — nem más, mint a vállalat évi bevételeinek és kiadásainak különbözetéből (mérleg szerinti nyereség) az azt terhelő adók kifizetése után fennmaradó része.

Az értékcsökkenési leírás — ugyancsak egyszerűsített megfogalmazásban —, a vállalat eszközeinek elhasználódásából származó költségeknek az egy évre eső hányada, amelyet az árbevételeiben érvényesít, és az állóeszközök pótlása céljára használ fel. Vagyis az amortizációból képzett összeg eredeti célja szerint az egyszerű (nem bővített, vagy azonos szinten megismételt) újratermelés zavartalan biztosításához szükséges állóeszközállomány pótlását szolgálja.

Az új szabályozás szerint 1958-tól e két ágon (amortizáció és nyereség) képzett egységes érdekeltségi alapból és az ott kiegészítő esetleges központi támogatásból kell finanszírozni a vállalatnak az állóeszköz-állomány felújítását, a műszaki fejlesztéseket, beruházásokat, szociális fejlesztéseket stb. Abból végezhet ösztönzési célú kereset jellegű kifizetéseket is.

Az érdekeltségi alap képzésének szabálya *módot ad arra, hogy anyagi ösztönzési célú kifizetést akkor is eszközöljön a vállalat (esetleg még növelje is azt!), ha nyereségágon egy fillérrel sem gyarapította az alapját.* A nyereség hiánya, vagy alacsony volta önmagában tehát nem korlátja az érdekeltségi-alapos keresetfejlesztésnek, mert erre az amortizációból képezett alaprészből is lehetősége nyílik a vállalatnak. Az más kérdés, hogy az ilyen döntés gazdálkodási szempontból erősen kifogásolható, hiszen ez egyértelműen az eszközállomány visszafejlesztését, „felélését" jelenti.

Az egységes érdekeltségi alapból a keresetjellegű kifizetések növelésének lehetőségét — a bérköltségekével együtt — a 15/1984. (XI.5.) ÁBMH számú — a vállalati keresetszabályozás rendszeréről szóló — rendelet szabályozza. Többek között meghatározza az egyes keresetszabályozási formákat és azok működési feltételeit — így a keresetek éves adómentes növelési lehetőségét, valamint az esetleges adózás feltételeit.

A rendelet — elszámolás és adózás szempontjából nem tesz különbséget a bérköltség, vagy az érdekeltségi alap terhére történt kifizetések között. Mindkettőt azonos keresetelemnek tekinti, lehetőséget biztosítva a vállalatnak az egymásba történő átcsoportosításra.

A kifizetések lehetséges jogcímei

Térjünk vissza a kollektív szerződés 8. számú mellékletének tartalmára. A 16/1984. (XI. 5.) ÁBMH számú rendelkezés meghatározza az érdekeltségi alap anyagi ösztönzési célú kifizetésének lehetséges jogcímeit.

Ezek a következők:

- *prémium,*
- *jutalom,*
- *év végi részesedés,*
- *a műszaki fejlesztést szolgáló, nyilvánosan meg nem hirdetett pályázatok díja,*
- *a jogszabályokban meghatározott egyéb célú kifizetések.*

A kollektív szerződés jogköre — és egyben kötelezettsége — tehát, hogy az anyagi ösztönzési célú összeg nagyságát az előző évi gazdálkodás eredményessége, valamint a vállalat aktuális gazdasági célkitűzései alapján meghatározza, a felsorolt jogcímek szerint elossza és az egyes jogcímekhez tartozó összegek kisebb egységekre történő továbbosztásának és felhasználásának elveit lefektesse.

Az olvasót nyilván az érdekli elsősorban, hogy az egyes jogcímeken elkülönített összegek hogyan, milyen „csatornákon" jutnak el saját szolgálati helyéhez és személy szerint hozzá. Ebben részletes útbaigazítást ad a kollektív szerződés 8. sz. melléklete, illetve a melléklet és a kollektív szerződés egyéb helyen lévő, vagy azon kívüli szabályok együttesen. Ezek közül néhányat itt is szükséges megemlíteni.

1. A korábbi szabályozáshoz képest az egyik leglényegesebb változás az, hogy amíg eddig csak a nyereségrészesedés felosztásának szabályai szerepeltek a kollektív szerződésben — természetes állapotnak tekintve, hogy képződik nyereség —, a most hatályos szerződés a vállalati gazdálkodás eredményességétől teszi függővé a kifizetést, és csak abban az esetben írja azt elő, ha a vállalati eredményterv legalább 5 napnak megfelelő összeg fizetését tenné lehetővé. Az érdekeltségi alap anyagi ösztönzési célú részének meghatározása és felosztása már az idén is ennek a változásnak a szellemében történt.

Az 1985-ben nyereségrészesedés címén kifizetett 149,7 millió forintot ugyanis (kiegészítve az érdekeltségi alapos kifizetés engedélyezett 6 százalékos, 34,3 milliós megemelésével az évi bérfejlesztés és a premizálás alapösszegének növelésére, valamint a vasutasnapi jutalomalap képzésére csoportosította át a vállalat, tehát így fizetett nyereségrészesedést.

2. A premizálásra elkülönített összeg — amely a 34 millióval 252 millió forintra nőtt — felhasználásának általános szabályait a kollektív szerződés 7. sz. melléklete tartalmazza. Ennek az összegnek a terhére működnek az igazgatóságok komplex érdekeltségi rendszerei (amelyek magukban foglalják a körzeti üzemfőnökségek egységes rendszerét, az üzemigazgatósági központok, a fenntartási főnökségek, az igazgatósági központok prémiumát stb.), de az összeg premizált létszámmal arányos része megjelenik az ipari üzemek és építési főnökségek önálló érdekeltségi rendszerében, és más szervezetek prémiumutasításában is.

3. A jutalmazás gyűjtőfogalom alá tartozik *a munkaversenyjutalmazás, a szocialista brigádok jutalmazása, a törzsgárdajutalom, a kiváló dolgozók jutalmazása stb.* Ezek felosztásának és felhasználásának elveit szintén külön szabályzatok — így a MÁv munkaverseny szabályzata, törzsgárda szabályzata — tartalmazzák.

Ide tartozik a vasutasnapi központi jutalomalap is, amelyet a gazdálkodó szervezetek között létszámarányosan osztanak fel.

Az évközi jutalom a vezérigazgató, vezérigazgató-helyettesek, főosztályvezetők és vasútigazgatók rendelkezési jogkörébe utalt összegeket, valamint a központi hivatalok, intézmények, MÁV-üzemek, építési főnökségek decentralizált jutalmazási keretét tartalmazza, de ebből fedezik a műszaki fejlesztések és beruházások zökkenőmentes lebonyolításához kapcsolt ösztönzéseket is.

Az évközi jutalmazás felhasználásáról beszámolási kötelezettség terheli az érintett vezetőket — biztosítva ezzel a valóban célirányos felhasználás ellenőrzését. A felhasználásról szóló tájékoztatást a kollektív szerződés végrehajtásáról készített éves beszámolóval egy időben kell megadni.

4. Az egyéb kifizetések leglényegesebb eleme az újítók és az újítások kivitelezésében közreműködők díjazására szánt összeg. Erről jó tudni, hogy nem tartozik a keresetszabályozásba, vagyis az ilyen címeken kifizetett összeg nagysága nem befolyásolja a vállalat keresetfejlesztési lehetőségeit. *Az összeg tervezett nagysága 16,5 millió forint.*

A felosztás arányai

A 8. sz. melléklet százalékban rögzíti az egyes jogcímek szerinti felosztás arányait is. Úgy tűnik, hogy ezekben pillanatnyilag nagyobb szerepe volt az eddig kialakult gyakorlatnak, mint a minden részletében tudatos jövedelempolitikai elveknek, ezért a kollektív szerződés évenkénti módosítása során további pontosításuk várható.

A melléklet táblázatos összefoglalásban tartalmazza az egyes kifizetési jogcímeken ösztönzésre előirányzott összegek nagyságát — *összesen 548 millió forintot.*

Nem árt emlékezetünkbe idézni: *Az 1985. évi veszteséges gazdálkodás miatt ezt az összeget az amortizáció terhére fizette, illetve fizeti ki a MÁV.*

A vezetői munka hatékonyságának javításán, mindnyájunk fegyelmezettebb, pontosabb munkáján múlik, hogy ne kelljen több ilyen döntést hozni. Kérdés persze az is, hogy egyáltalán lenne-e lehetőség hasonló helyzetben még egyszer ilyen döntésre?!

Németh László

(Folytatjuk)

Nagytétény—Diósdon

Félnek a téltől a forgalmisták

Mostanában nem irigylem a forgalmistákat. Vágányzárak, létszámhiány, mostoha körülmények, túlórázás keseríti az életüket. Különösen a női forgalmistákat viseli meg mindez, akik többsége családanya is. Persze nem szabad általánosítani, hiszen a MÁV-nál vannak kellemesebb munkahelyek. Nagytétény—Diósd állomást sajnos nem lehet ez utóbbiak közé sorolni.

Fűteni is nekik kell

A málló vakolatú, ütött-kopott felvételi épület forgalmi irodájában *Vörösné Gáspár Ibolya* szolgálattevő serénykedik. Ő hívott telefonon, hogy nézzünk körül, hallgassuk meg panaszukat, mert nagyon félnek a téltől. Az állomáson a három forgalmi szolgálattevőből kettő nő. *Sok dolga van itt a forgalmistáknak, de őket mégsem ez szomorítja.* Ha jönnek a hidegek fűteniük is kell, rossz szénnel, még rosszabb kályhákban.

— Forgalmas középállomás a miénk — magyarázza *Vörösné.* — Tizenkét óra alatt 90—110 vonat is elhalad itt. Naponta 150—170 utas fordul meg az állomáson. *Teendőink közé tartozik a jegykiadás, az ólmozás, a bárcázás, a mérlegelés, a tolatásvezetői munka ellátása és a fékpróba is. Télen mi lapátoljuk el a havat és mindemellett fűtjük a váróterme t és a forgalmi irodát.* Nincs málházó és takarító sem, ezért az iroda takarítása is a mi feladatunk. Sokat túlórázunk. Én például már tizenöt hónapja nem voltam szabadságon. Nem tudom, meddig lehet ezt még bírni?

Cseng a telefon, *Vörösné* intézkedik. Én addig *Matkó János* tartalékos állomásfőnökkel nézem meg az iroda széntüzelésű kályháját. Tetején már szétrepedt a vaslap, ajtajait nehéz kinyitni.

— *Ha begyújtjuk,* — mondja — *elárasztja a helyiséget a füst, a széngáz.* A kéményt több éve nem tisztították, és koromkiszedő ajtó sincs a falban. A főnöki irodát a szomszédos árupénztárban lévő kályha, falon átbújtatott füstcsöve fűti. *Jövőre megkezdik az épület teljes felújítását.* Utána jobbak lesznek a munkahelyi körülmények; gázfűtés lesz az épületben. De előttünk van még egy tél. Tenni kellene valamit.

— Mi lenne a megoldás?

— *Legalább a forgalmi irodában olajkályhát kellene a széntüzelésű helyébe állítani.* Azt könnyebb kezelni, és az itt lévő önműködő térközbiztosító berendezés sem károsodna, hiszen nem jutna por, hamu az érintkezők, alkatrészek közé.

— *Ezekben a kályhákban szénnel tüzelni valóságos isten csapása* — jelenti ki *Vörösné.* — Négyötvenháromkor érkezik az első vonat. Addigra már melegnek kell lenni a váróhelyiségnek. Huszonhárom óra nyolckor megy az utolsó személy. Eddig muszáj a tüzet tartani a kályhákban, mert az utasok nem fázhatnak. De nézze meg, milyen útvonalon cipeljük ide kannákban a szenet.

Szenet rostálnak

A felvételi épület mellett lévő, irattárnak nevezett sufni felé tartunk. Üres olajoshordók, vashulladék és téglatörmelék között vezet az út a betonkerítés melletti nyitott széntárolóhoz. Ötven-hatvan méterre van ez a forgalmi irodától, ahová teher nélkül is művészet eljutni. *A forgalmista nők hóban, sárban cipelik innen a kannákban a szenet.* Csoda, hogy eddig még nem történt baleset. Még itt árválkodik a tavalyról maradt tojásszén porhegye. Már körülnőtte a gaz.

— *Amikor idejövünk szénért tiszta egyenruhában* — mert ugye a forgalmistának illik az előírások szerinti öltözékben az utasok előtt mutatkozni —, *akkor egy primitív alkalmatossággal kirostáljuk a szenet, mert a por nem ég el,* aztán megtöltjük a kannát, és a köveken át bukdácsolva bevisszük a váróterembe, meg az irodába. Közben izgulunk, hogy addig ne történjen valami, ne legyen forgalmi zavar — mondja egy szuszra *Ibolya.* — Én egy veszélytelenebb és rövidebb úton próbáltam tavaly megközelíteni ezt a szabad ég alatt lévő széntárolót. A másik oldalon, a kerítésen bújtam át, de kidőlt. Szerencsére nem törtem el a lábam.

— Mindig van elegendő szén?

— Általában igen. Tavaly azonban előfordult, hogy nem hoztak időben. *Amikor reklamáltam, az egyik középvezető azt mondta, hogy miért vagyunk olyan élhetetlenek, lopjunk szenet a közeli tüzépről!* Hát én erre nem vagyok hajlandó. Meg arra sem, hogy nap mint nap kockáztassam az egészségemet, hiszen ha kijövünk ide a meleg irodából, könnyen megfázhatunk. Engem az orvosom figyelmeztetett, hogy vigyázzak magamra, ne fázzak meg, mert annak súlyos következményei lehetnek.

Mielőtt kitavaszodik

Bent az irodában megmutatják a felügyeleti könyv egyik bejegyzését. Január 9-én írta a MÁV Közegészségügyi Felügyelőség képviselője:

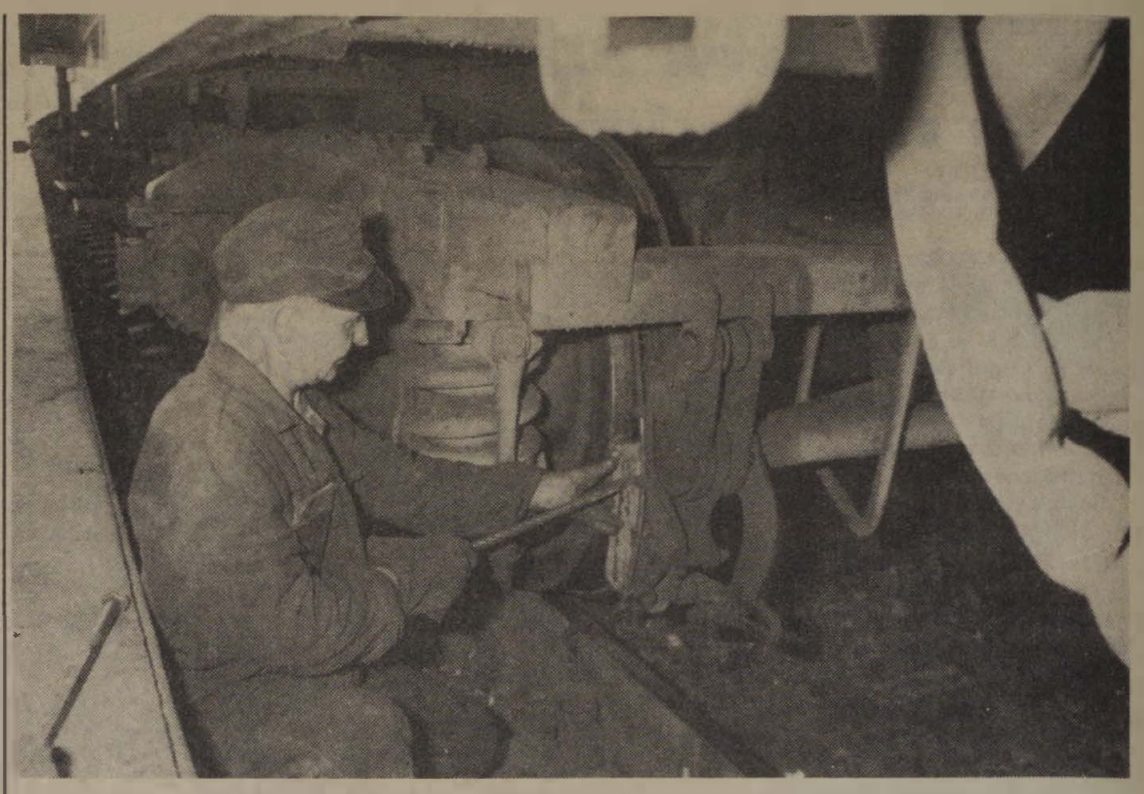
„Az állomás két váróhelyisége közül csak az egyiket lehet fűteni. A váróteremben, a forgalmi irodában és az árupénztárban széngázszag van, a kémények huzata rossz. A dolgozók csak hideg vízben moshatnak kezet. Az utas WC még mindig rossz. Nem felel meg a higiéniai követelményeknek."

— Kérték már, hogy erre a télre engedélyezzék egy olajkályha használatát? — kérdezem *Matkó Jánost.*

— Már érdeklődtünk, hogy mi ennek a módja. *Nem egyszerű a hivatalos eljárás.* Először is kérvényt kell írnunk a körzeti üzemfőnökség főenergetikusának. Az takarékossági okokra hivatkozva valószínűleg elutasítja. Ezután fellebezhetünk a budapesti igazgatóságra. Ott szintén elolvassák, kivizsgálják, hogy jogos-e az igény, aztán írásban értesítenek. Addigra valószínűleg kitavaszodik . . .

Belátom, hogy nem olyan könnyű egy olajkályhát üzembe helyezni a vasúton, de az illetékeseknek is érdemes lenne elgondolkodni azon, hogy miképpen lehetne könnyíteni az állomáson dolgozó forgalmisták munkáját. Annál is inkább mert Nagytétény-Diósdon is csak három szolgálattevő van a szükséges négy helyett. *Nehogy közülük is „ledobja valaki a tüzet" egy olajkályha miatt . . .*

Kaszala Sándor



Féktuskócsere a Neszebár expressz egyik kocsiján indulás előtt
(Horváth Zoltán felvétele)

Bűncselekmény nem történt

Egy jegyvizsgáló kálváriájának a Legfelsőbb Bíróság ítélete vetett véget

Egy községi italboltot verekedés miatt lezártak. Az utcára került fiatalok egy ideig beszélgettek, majd hazaindultak. Négy fiatalember a vasútállomásra ment. hogy a közeli városban folytassa a szórakozást. Hárman vasutasok voltak, de arcképes igazolványukat nem vitték magukkal. Mind a négyen menettérti, második osztályra szóló jegyet váltottak.

A város egyik presszójában néhány üveg sört fogyasztottak, majd elindultak, hogy az utolsó személyvonattal hazautazzanak. A vonat elejére szálltak fel és ismerősöket keresve haladtak a hátsó kocsik felé.

Az első osztályú kocsiban két fiatal lány utazott, a középső fülkék egyikében. A fiúk egymás szavába vágva igyekeztek „tenni a szépet". A lányok nem hajlottak az ismerkedésre.

Dulakodás a folyosón

A jegyvizsgáló a menetjegyüket kezelve észrevételezte, hogy azok a második osztályon utazásra jogosítanak. Ennek tényére figyelemmel, de a lányok zaklatásának megszüntetése érdekében is, a második kocsiosztályba távozásra szólította fel őket, ők azonban erre nem mutattak hajlandóságot. *A vita élesedett, sértő kifejezések hangzottak el, majd dulakodás kezdődött.* Valaki kiverte a jegyvizsgáló kezéből a kalauzkulcsot, a szolgálati sapka is leesett.

A jegyvizsgáló megijedt. Közvetlen segítségre, a két lánytól eltekintve, az üres kocsiban nem számíthatott. A fiúk jelentős számbeli és fizikai fölényben voltak. Ezért az esetleges súlyosabb bántalmazás elől menekülve belépett az egyik fülkébe és meghúzta a vészféket, közben kilátásba helyezte, hogy rendőri intézkedést vesz igénybe.

A vészfékezésre a vonat lassulni kezdett. Az erőszakosan fellépő társaság hirtelen felismerte, hogy magatartásuk miatt kellemetlen következményekre számíthatnak, ezért a menekülést választották. Mindannyian jól tudták, hogy időközben a vonat lakóhelyük határába érkezett. Ezért egyikük a baloldali peronajtóhoz lépett és leugrott a vonatról. Társa közvetlen mögötte lépett az ajtóhoz és a pályatestre zuhant. Másik két társuk a mögöttes kocsiba menekült, ahonnan a vonat megállása után szálltak le.

Mindkét fiatalember a két vágány közötti pályarészen ért talajt. Az elsőként leugró elesett, de csak könnyebben sérült meg. A másik — nevezzük most már sértettnek — nem volt ilyen szerencsés. A pályatestre zuhanva, bal felkarja olyan súlyosan roncsolódott, hogy alkarját csupán néhány bőrfoszlány tartotta. *Fejsérülései következtében rövidebb időre eszméletét is elvesztette.* Amikor magához tért, a vonat már távolodóban volt. Csak ezután vette észre súlyos sérülését és hívta segítségül társait, akik a községi ügyeletes orvost és a rendőrséget is értesítették a balesetről. Életveszélyes állapotban szállították kórházba, ahol a szakszerű és gondos orvosi kezelés mentette meg az életét.

Alaptalan vádak

A vészfék meghúzása után a fülkéből kitekintő jegyvizsgáló látta, hogy a folyosó üres, a peronon, ahol mindhárom ajtót nyitva találta sem látott senkit. A megállás után a szerelvény mindkét oldalán lámpája fényénél körültekintett, de senkit nem látott és hangokat sem hallott. Így a vészfékszelepet alapállásba állította és jelzést adott az indulásra.

A sértett már a baleset helyszínén arra utaló kijelentést tett, hogy őt a jegyvizsgáló dobta ki a vonatból. Ezt erősítette meg kezdettől az előtte leugró társa, aki az eljárás befejezéséig állította, hogy látta a jegyvizsgáló lábát, amint a sértettet lerúgta a vonatról. *Alapvetően ezekre az állításokra figyelemmel indult meg a jegyvizsgáló ellen a büntetőeljárás.* Az ügyészség maradandó fogyatékosságot okozó testi sértés bűntette miatt emelt vádat. Később az ügyészség a vádat életveszélyt okozó testi sértés bűntettére módosította, majd a jegyvizsgáló terhére rótta azt is, hogy a vonat megállása után nem tett eleget annak a segítségnyújtási kötelezettségének, amelyet a vonatkozó utasítások mint kötelező foglalkozási szabályok előírtak.

A jegyvizsgáló kezdettől fogva tagadta bűnösségét. Védekezése szerint mindkét fiatalember a saját elhatározása alapján ugrott ki a vonatból. Ezt nem látta, de erről senkitől értesítést sem kapott, így a segítségnyújtás szükségességéről sem volt tudomása.

A bíróságok rendkívül széles körű bizonyítást folytattak le annak érdekében, hogy a jegyvizsgáló büntetőjogi felelősségét tisztázzák. Hatáskörváltozás, hatályon kívül helyezés folytán, a balesettől számított három és fél év elteltével hozott a bíróság az ügyben jogerős ítéletet. Ezalatt nagyon sok tanút többszörösen is kihallgattak, majd helyszíni szemlét, bizonyítási kísérleteket tartott a bíróság. Különböző szakterületen működő több igazságügyi szakértő terjesztett elő írásban és szóban is véleményt.

Az alapeljárásban *az első fokú bíróság a jegyvizsgálót felmentette.* A megismételt eljárásban sem látta bizonyítottnak, hogy a jegyvizsgáló a sértettet a kezére mért ütésekkel kényszerítette a kapaszkodó elengedésére, majd lerúgta a vonatról. Valószínűsíthetőnek látta ezzel szemben, hogy a felső lépcsőn álló sértettet a vészfékhatás miatt erőteljesen becsapódó peronajtó lökte le a vonatról.

Az első fokú bíróság álláspontja szerint azonban a vonat megállása után a jegyvizsgáló nem győződött meg kellően a történtekről, bár következtetett arra, hogy a sértett és társai a még nagy sebességgel haladó vonatról leugrottak. Tudatában volt annak is, hogy ilyen körülmények között súlyos személysérülést eredményező baleset következhetett be. Ennek ellenére nem nyújtotta a tőle elvárható segítséget a sértettnek. *Ezért a jegyvizsgáló az életveszélyt okozó testi sértés bűntette miatt ellene emelt vád alól felmentette, de bűnösnek mondta ki a segítségnyújtás elmulasztásának bűntettében.*

Felmentés másodfokon

A másodfokon eljáró *Legfelsőbb Bíróság* álláspontja szerint a jegyvizsgáló a négy utassal szemben jogszerűen intézkedett, míg ők ellenállásukkal, támadásukkal a csoportosan elkövetett, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak bűntettét követték el.

A számbeli és erőfölény a jegyvizsgálóban indokoltan ébresztett félelmet, amely miatt védekezésül, alapos okkal folyamodott a vészfék meghúzásához. Ezek a körülmények már önmagukban is mentesítették attól, hogy sötétben, a vonatról leszállva, korábbi támadóit — esetleges megsérülésüket feltételezve — a fékút hosszában, segítségnyújtás céljából, saját testi épségét, életét veszélyeztetve felkutassa. Az indulásra adott jelzésig nem szerzett tudomást arról, hogy személysérülés történt, ennek az ismeretnek a hiánya pedig a terhére nem volt felróható, mert ebben még gondatlansága sem volt megállapítható.

A Legfelsőbb Bíróság egyetértett az első fokú bíróság ítéletének felmentő rendelkezésével, a jegyvizsgáló terhére azonban a segítségnyújtás elmulasztását sem látta megállapíthatónak. Ezért a rendelkezésre álló összes bizonyíték alapul vételével *a jegyvizsgálót jogerősen felmentette, mert úgy látta, nincs bizonyítva, hogy a bűncselekményeket elkövette volna.*

R. B.

A pályán dolgozók biztonságát szolgálta

Eltöröltek egy rendelkezést

Lapunk augusztus 14-i számában *A szabályok megszegéséért nagy árat kell fizetni* címmel cikket közöltünk. Témája a július 18-án négy vasutas halálával végződött üzemi baleset körülményeinek leírása volt. Ezzel kapcsolatban — L. A. jelzéssel — levelet kapott szerkesztőségünk, amelynek lényege a következő:

A MÁV megszüntette azt a jól bevált gyakorlatot. hogy a nyílt pályán dolgozók élete, testi épsége érdekében az arra közlekedő vonatok vezetőinek írásban adtak rendelkezést. Ez tartalmazta többek között, hogy mely szelvényben dolgoznak pályamunkások. A mozdonyvezetőt tehát nem érte meglepetés, időben csökkenthette a sebességet, hiszen fokozottabban figyelt. Levélírónk a tapolcai vonalon sokat utazott a vezérálláson, és akkor még szigorúan betartották ezt a szabályt.

Az írásbeli rendelkezés egyik példánya a forgalmistánál maradt, a másik kettő a vonatvezetőnél és a vezérnél.

A levélíró javasolja, hogy a további balesetek megelőzése érdekében ezt a régi rendelkezést napjainkban is alkalmazni kellene. *Hiba a biztonságot szolgáló előírásokat hatálytalanítani, eltörölni.*

A cikk szerzője, *Pásku Jenő,* a vasutas-szakszervezet munkavédelmi osztályának vezetője. a levélre a következőket válaszolta:

„A négy ember halálát okozó csopaki baleset. leveléből ítélve, Önt is megrázta. A balesetek vizsgálatánál nagy jelentősége van az okozati összefüggések felderítésének. Ön azt kifogásolja, hogy megszüntettek egy korábban bevált gyakorlatot, miszerint a nyílt pályán dolgozók testi épségét az arra közlekedő vonatokra feladott írásbeli rendelkezések védték.

Azt kéri, hogy mint munkavédelmi főellenőr. tegyek meg mindent a hasonló balesetek elkerülése érdekében. *Az eltörölt rendelkezést ismét vezessék be!* Ne csak a balesetet szenvedettek legyenek hibásak. Más is védje őket a nyílt vonalon, ha megfeledkeznek önmaguk biztosításáról.

Egyetértek javaslatával, hiszen a jó szándék vezérelte, amikor ezeket a sorokat papírra vetette. Szakszervezetünk munkavédelmi felügyelői is azon fáradoznak, hogy a vasutasok baleset elleni védelme a maximális legyen. Ezért az Ön javaslatát is érdemes az illetékeseknek megvizsgálni. Bízom abban, hogy mindazok, akik felelősséggel tartoznak a vasút munkavédelméért, gondosan mérlegelik majd javaslatát."



— Ácsi! Előbb elindítom a vonatot . . .
(Kesztyüs Ferenc rajza)

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

Tanácskozás a fuvaroztatókkal



A tanácskozás résztvevői a beszámolót hallgatják

(Folytatás az 1. oldalról.)

Az év eddig eltelt időszakának fuvarozási mérlegét megvonva: *helyzetünk konszolidáltabb mint az elmúlt évi igen gondterhes időszakban volt, de azért korántsem ideális.*

Jó az, hogy a múlt évinél több árut szállítottunk, kevesebb szállítóeszköz lekötésével, és hogy a szállítóeszközök foglalkoztatásához kapcsolódó műszaki-gazdasági jellemzők többsége egyidejűleg javult. Kedvező, hogy a múlt évi mozdonyellátási mélypontról, (ha kis mértékben és ha bérelt eszközök igénybevételével is), de sikerült valamelyest elmozdulnunk.

Ez évben sokkal inkább elmondhatjuk, mint korábban: a vasút a népgazdaság szállítási igényeit kielégítette. Gond ugyanakkor, hogy fuvardíjbevételeink a tervezettnél kisebbek, vagy az, hogy a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás tervezett pénzügyi eredmény javítását nem sikerült realizálnunk.

Az is gond, hogy a szabályozók által kikényszerített költségtakarékosság a javító-karbantartó tevékenység néhány fontos területén, a feszültségeket hallatlanul megnövelte, s a műszaki színvonal romlását erősítette.

Mindezeket azért tartottam szükségesnek, akár vázlatosan is megemlíteni, hogy érzékeltessem partnereinkkel: az őszi forgalom viszonylag kedvezőbb induló pozícióira nem jelentéktelen gazdálkodási feszültségek vetnek árnyékot, s ezek korlátozzák mozgásterünket. Az őszi forgalom feladatteljesítését segítendő csak olyan intézkedéseket tudunk tenni, amelyek gazdálkodási eredményeinket nem rontják, ellenkezőleg — javítják.



Mészáros András beszédét mondja

lyaudvarok elegyfeldolgozó tevékenységének tervszerűbbé tétele, vagy a rakodóhelyi kiszolgálás rendszerességének javítása. Ezek lehetővé teszik, hogy a bonyolult üzemi körülmények között is a kiadott szabályozások érvényesüljenek. Nem ismétlődhet meg a tavalyi őszi forgalom lebonyolítását jellemző helyzet, hogy a folyamatok irányításában a túlzott operativitás vált meghatározóvá.

Napi átlagban 52 ezer teherkocsinál alacsonyabb kocsiparkkal kell dolgozni, *s a kocsiforduló-idő értéke nem haladhatja meg a 4,2 napot.* (A múlt év őszén ez az érték 4,83 nap volt.) Ennek érdekében következetesen végrehajtjuk a kitörési stratégiában deklarált, a személyzettel, a vontató, illetve vontatott járművekkel kapcsolatos, hatékonyságnövelő intézkedésseket. Az idegenkocsigazdálkodásnál mutatkozó hiányosságok felszámolásával, a kocsitartózkodási-idők csökkentésével, a kocsibéregyenleg további romlása helyett, annak javítását kell biztosítanunk.

Az intézkedési terv alapján

A krónikus vonóerőhiány enyhítése érdekében 1986-ban 10 db V 63-as sorozatú és 15 db V 46 sorozatú villamosmozdonnyal bővítjük mozdonyparkunkat, illetve az idén már június 15-től béreltünk csehszlovák dízelmozdonyokat.

Mozdonyjavítási erőfeszítéseink eredménye, hogy idén őszszel havonta mintegy 4-6-tal összesen 23-25-tel nő az üzemképes villanymozdonyok menynyisége. Krónikus hiányt enyhítettünk 116 Ks kocsi beszerzésével, ám ez még így sem fedezi az évközi selejtezés mértékét. A nagykonténerparkunkat további 288-cal növeltük, így 3900, míg közepes konténerből 4000 áll rendelkezésre.

Az őszi forgalmi feladatok sikeres lebonyolítása érdekében augusztus 11-től az év végéig a járműjavító üzemek részére *tilos fővizsgálatra teherkocsik bárcázása.* Ez nem vonatkozik az üzemveszélyes kocsikra. Valamennyi lejárt fővizsgálatú kocsit — amennyiben műszaki állapotuk azt lehetővé teszi — üzemben fogunk tartani.

A teherkocsigondok folyamatos figyelemmel kísérésére diszpécserszolgálat működik, melynek feladata a teherkocsik javítási darabszámának és javítási átfutási idejének csökkentése.

Az üzemviteli intézkedési terv alapján átdolgoztuk valamennyi jelentősebb szolgálati hely technológiáját. Elsőrendű fontosságot tulajdonítunk a kidolgozott technológiák betartásának és ellenőrzésének. Fontos technológiajavító intézkedés, hogy a tehervonatoknak immár 60 százaléka meghatározott menetrend szerint, magasfokú időrendi és csatlakozási megbízhatósággal közlekedik. Folyamatosan vizsgáljuk a nagy teljesítményű vontatójárművekre megszabott normaidők betartását, ellenkező esetben az elegytovábbítási terveink felborulnak, és előtérbe kerül a technológiát rontó operativitás.

A jelentősebb nagy fuvaroztatókat illetve ezek központi szerveit kérjük, hogy minden hónapban adjanak tájékoztatást a várható szállítási feladatokról a MÁV Vezérigazgatóság részére.

Az eddigieknél sokkal nagyobb megbízhatósággal kérjük a Külkereskedelmi Vállalatoktól export terveiket, valamint részletezett havi fuvarozási ütemterveket időben közöljék az illetékes MÁV-szervekkel.

A fuvaroztatók biztosítsák a folyamatos ki- és berakást. A felügyeletet ellátó szervek hívják fel erre a vállalatok figyelmét és működjenek közre a MÁV Vezérigazgatósággal, hiszen ezzel a további kocsiigények teljesítését segítik elő.

Kirakási nehézségek, torlódások esetén a fogadó vállalatok időben és bátrabban kezdeményezzék az áruforgalmi korlátozások bevezetését, ellenkező esetben jelentős kocsiálláspénz és kocsibér merül fel, ami a gazdálkodás hatékonyságát gyengíti.

A kocsik kíméletes kezelése, kirakás után tiszta állapotban lévő visszaadása a vasút részére szintén fontos feladat, mivel ellenkező esetben a fuvaroztatók gyakran egymást hozzák nehéz helyzetbe.

Az őszi forgalom sikere alapvetően politikai és társadalmi érdek. *A siker kulcsa az ipar, a kereskedelem, a mezőgazdaság és a közlekedés széles körű együttműködése.* Olyan munkakapcsolat kialakítására van szükség, amelyben mindenki tudja és érzi munkájának felelősségét. Ezen felül azonban feltétlen szükség van az illetékes állami szervek, a minisztériumok, az országos főhatóságok, a megyei szállítási bizottságok és nem utolsósorban az érdekelt fuvaroztató vállalatok, üzemek hatékony segítségére is. Csak közös erőfesztéssel, összehangolt munkával biztosíthatjuk az őszi forgalom sikerét — fejezte be vitaindítóját Mészáros András.

Az őszi forgalom feladatai

A vezérigazgató-helyettes ezután az őszi forgalom feladatait ismertette. Mint mondotta: *az év utolsó négy hónapjában 42 millió 700 ezer tonna árut kell a vasútnak elszállítania.* Tavaly ugyanebben az időszakban 42,83 millió tonna volt a MÁV tényleges teljesítése.

— A feladatok jelentős részét ebben az évben is a mezőgazdasági termékek fuvarozása teszi ki — mutatott rá —. A pontos szállítási volumenekről az időjárás bizonytalanságai miatt csak részinformációk állnak rendelkezésre. *A cukorrépakampány várhatóan szeptember 20-a körül indul.* Az előzetes jelzések szerint az előző évinél több lesz a cukorrépaexport. Összesen a tavalyi 3 millió tonnás mennyiség jelentkezik vasúton. Az aszály azonban még módosíthatja az eredményeket.

A második félévben 1 millió 600 ezer tonna gabonaexport várható, amelyből 800 ezer tonna szovjet rendeltetésű, a többi szocialista export lesz. A Szovjetunióba irányuló gabonaszállításokhoz szeptember végéig igénybe vesszük az SZD speciális gabonaszállító kocsikat is.

Az év utolsó négy hónapjában a bázisszinthez hasonlóan alakulnak a szénszállítások, amit meghatároz a jelenlegi kiegyensúlyozott ellátás és készlet.

Várható mintegy 4,5 millió tonna belföldi és 1,15 millió tonna importfuvarozás, ez utóbbi döntően Lengyelországból, az NDK-ból és részben Hamburg kikötőből. Mindebből lakossági ellátásra belföldi forgalomban 1,4 millió tonna, importban 650 ezer tonna kerül továbbításra.

Az OKGT 220 ezer tonna fűtőolaj belföldi szállítási igényét jelentette be, amelynek késedelemmentes elfuvarozásáról a jó lakossági ellátás megoldása érdekében is gondoskodnunk kell.

A növényolajipar a tavalyinál több, mintegy 700 ezer tonna napraforgómag szállítását tervezi, ebből mintegy 60 ezer tonna lesz az export.

A cukorrépán és gabonán kívül az almafuvarozás jelent nagy feladatot. Ebből a gyümölcsből közel 400 ezer tonnát tervezünk exportra a Szovjetunióba fuvarozni. Mindössze 30-40 ezer tonna körüli forgalom bonyolódik majd le normálkocsiban, a többi pedig közvetlenül széles SZD kocsiba kerül berakásra. Az almaexport-szállítás korábban kezdődött és koncentráltabban fut majd le, mint tavaly; *ami a kocsibiztosítás feszültségeit növeli.*

Minden eddiginél magasabb — havi 46 ezer tonna — a timföldszállítás a Szovjetunióba, amelyek megoldása az eddig keletkezett lemaradások pótlása miatt, szintén jelentős feladat.

A mezőgazdasági termékeken túlmenően az egyéb ipari termékek exportja is fokozódik.

Ezek a feladatok többségben az általános fuvarozási kötelezettségünkön túl, *többletként jelentkeznek, ezért az elvárás nagy a vasúttal szemben.* A végrehajtásban döntő szerep jut a vasúti forgalom lebonyolítását elősegítő belső tartalékok feltárásának és a jó felkészülésnek. A felkészülést szolgáló intézkedések szükségszerűen átfogják az üzemvitel valamennyi szintjét, de tartalmazzák a műszaki szakterületek munkájával szemben támasztott követelményeket is.

Az őszi forgalmi célkitűzések nem teljesülhetnek a vasúti munka egészének megjavítását célzó „kitörési stratégia" néven ismert belső intézkedéssorozat előírásainak következetes megvalósítása nélkül. Az intézkedések kidolgozásánál fontos szempontnak tartottuk, hogy abban olyan teendők domináljanak, *mint például a tehervonati közlekedés menetrendi fegyelmének javítása, a rendezőpályaudvarok elegyfeldolgozó tevékenységének tervszerűbbé tétele, vagy a rakodóhelyi kiszolgálás rendszerességének javítása.* Ezek lehetővé teszik, hogy a bonyolult üzemi körülmények között is a kiadott szabályozások érvényesüljenek. Nem ismétlődhet meg a tavalyi őszi forgalom lebonyolítását jellemző helyzet, hogy a folyamatok irányításában a túlzott operativitás vált meghatározóvá.

Napi átlagban 52 ezer teherkocsinál alacsonyabb kocsiparkkal kell dolgozni, *s a kocsiforduló-idő értéke nem haladhatja meg a 4,2 napot.* (A múlt év őszén ez az érték 4,83 nap volt.) Ennek érdekében következetesen végrehajtjuk a kitörési stratégiában deklarált, a személyzettel, a vontató, illetve vontatott járművekkel kapcsolatos, hatékonyságnövelő intézkedésseket. Az idegenkocsigazdálkodásnál mutatkozó hiányosságok felszámolásával, a kocsitartózkodási-idők csökkentésével, a kocsibéregyenleg további romlása helyett, annak javítását kell biztosítanunk.

Hetven fordaszerelvény

Előre megterveztük az őszi forgalomban különösen nagy volument képviselő és egyéb mezőgazdasági termények szállításának lebonyolítását. A cukorgyárakkal egyeztetjük az ütemes irányvonati beszállítást. A cukorrépa-szállítások lebonyolítását javításos kocsikból álló fordaszerelvények összeállításával is segítjük. A szerelvények összeállítása megkezdődött. *Összesen hetven fordaszerelvény felállítására kerül sor.*

Növeljük a fordavonatokkal szállított áruk mennyiségét a fordaszerelvények és a fordákban üzemelő kocsik fordulóidejének csökkentése, valamint a visszaúti felhasználási lehetőség bővítése érdekében.

A bauxit és a dolomit fuvarozására 8, egyenként 20 négytengelyes (Eas, Eams) kocsiból álló szerelvényt állítottunk fel.

A műtrágya Záhonyban való tárolására pedig két, egyenként 40 Gags kocsiból álló szerelvényt állítunk össze, továbbá üvegszállításra három 25 Gags kocsiból álló szerelvény kerül felállításra.

Általános fuvarozási célokra két, egyenként 35 kocsiból álló (E, Es) fordaszerelvény felállításáról rendelkeztünk. A folyékony energiahordozók részére hat, egyenként 20 tartálykocsiból álló szerelvényt állítunk fel.

Az őszi hónapokban a forgalomban — fokozatosan bővülő mennyiségben — *megjelenik a DB-től bérelt, 250 oldalfalakkal ellátott (eredetileg) pőrekocsi,* amelyek tömegáru-szállítási feladatokat látnak el. Az általuk felszabadított Res — kocsikat pedig a konténerszállítás kocsiszükségletének bővítésére kívánjuk felhasználni.

Az exportigények és azok kielégítési lehetőségének koordinálására szeptember 1-jétől az év végéig a vezérigazgatóságon, valamint a vasútigazgatóságokban exportfelelősök kijelölésére került sor.

A nyári forgalom befejezésével a személyfordulóból visszanyert korszerű mozdonyokat a teherforgalomba fogjuk átirányítani.

A szervezési intézkedések ismertetése után az előadó a szállíttató partnerekhez fordult, és a következőket mondotta:

— *Intézkedéseink döntően befolyásolhatják az őszi forgalom lebonyolításának színvonalát, azonban az Önökkel való korrekt és minél közvetlenebb, szükség esetén operatív együttműködés nélkül jó eredmény nem képzelhető el.* Vannak olyan rendszeresen visszatérő gondok, amelyeket ezen a fórumon is szükségesnek tartok megemlíteni.

Az energiaellátás zavartalansága érdekében kérjük az OKGT-t és az Áfor-t, hogy a folyékony üzemanyag szállítása irányvonatokkal történjen, a szállítóeszközpark egyenletes leterhelésével.

Ugyancsak kérjük a Szénforgalmi Irodát és a Szénbányászati Egyesülést, hogy a hőerőművek szénnel történő ellátása lehetőség szerint szintén irányvonatokkal történjen.

A MÁV-nál is erősíteni kell a kereskedelmet



Urbán Lajos hozzászólása

(Laczkó Ildikó felvételei)

Az előadás után szót kért *Urbán Lajos* közlekedési miniszter. A kormány nevében üdvözölte a részvevőket, majd kijelentette: *a tapasztalatok azt igazolják, hogy az idén konszolidálódott a szállítás.* A gazdasági mutatók alakulása is erre utal.

A vasút működőképességéről szólva azt fejtegette, hogy nagy előrehaladást az elkövetkezendő években sem lehet remélni. Mivel a szállítási volumen jelentős növekedésére nem számíthatunk, a vasút szinten maradhat. Ebben sokat segíthet a kormány szállítási programja, amely most van kibontakozóban, továbbá a vasúti munkában meglevő, még kiaknázatlan tartalékok, a kocsiforduló idő csökkentése, az előszállítások és a hétvégi rakodások szorgalmazása.

A miniszter végezetül azt hangsúlyozta, hogy a MÁV-nak is erősíteni kell a kereskedelmi munkát. A szállítási eredményeket így lehet igazán megalapozni.

A fuvaroztató vállalatok képviselői közül az Építési és Városfejlesztési Minisztérium, a Belkereskedelmi Minisztérium, a Dorogi Szénbányák, a Magyar Alumíniumipari Tröszt, a Tiszai Vegyi Kombinát, a Somogyi Erdőgazdaság és a Dunai Kőolajipari Vállalat képviselői szólaltak fel. Az észrevételek általában elismerték a közös munka érdekében kifejtett erőfeszítések eredményességét, azonban elhangzottak bíráló megjegyzések is. Mindnyájan egyetértettek abban, hogy még szorosabbá lehet és kell is tenni a vasút és a fuvaroztatók közötti együttműködést.

Mészáros András válaszadása után Dr. Várszegi Gyula zárszavával ért véget az értekezlet.

Visi Ferenc
Dr. Horváth Károly

Két év tükrében

a MÁV információ-szolgálata

Már két éve hallhatók a rádióban, láthatók a televízióban és olvashatók a sajtóban a MÁVINFORM hírei. A hallgatók, a nézők és az olvasók igénylik a Magyar Államvasutak közönségszolgálatának tájékoztatóit.

A vasút a 230 millió utast — az évszakoktól függően — mintegy 2100-2400 személyvonattal szállítja 751 állomásról. *Naponta tehát megközelítően 750 ezer utas száll fel a vonatokra.* Ez azonban korántsem jelenti azt, hogy csak ennyien fordulnak meg az állomásokon, hiszen a hozzátartozókra, a vendégekre várók száma is jelentős. A lakosság nagy része tehát érdeklődéssel követi a vasúti közlekedéssel kapcsolatos híreket. A nyári és az ünnepi forgalomról, a szociálpolitikai kedvezményekről, a késésekről, a vonatpótló autóbuszokról szóló tájékoztatások még azokat is érdeklik, akik belátható időn belül nem akarnak utazni. *A MÁV-nak ez a szolgáltatása tehát tömegigényt elégít ki.*

A hírekkel, közleményekkel a MÁV a gazdaságosabb utasszállítást is szolgálja, hiszen például egy-egy vágányzárról adott időbeni tájékoztatással elkerülhetők a torlódások, az utasok más útvonalat is választhatnak. A vonatok késéséről adott tájékoztatás sok fölösleges várakozástól kíméli meg az állampolgárokat.

A MÁVINFORM hírei megfelelnek a nyilvánosság, az időszerűség és a rendszeresség követelményének. Ez érvényes a sajtó, a rádió és a televízió által továbbított üzenetekre is. Az utasok érdeklődése hasonló az autóvezetőkéhez, akik az aznapi útviszonyokra kíváncsiak.

A MÁVINFORM természetesen a kedvezőtlen híreket is közli, hiszen ha nem ezt tennék, megkérdőjelezhető lenne a tájékoztatás hitelessége. A késésekről, a forgalmi akadályokról, a kerülő útirányokról, a vágányzárakról szóló információk — mint már írtuk — a vasút érdekeit is szolgálják. Többek között ennek is köszönhető, hogy az utóbbi két évben az üzemviteli szakszolgálathoz érkezett panaszok száma egyharmadára csökkent.

A MÁVINFORM a közérdekű híreket a forgalmi szolgálattevőktől, a menetirányítóktól, a közönségszolgálati irodáktól, a vontatási, a pályafenntartási és a biztosítóberendezési szakszolgálattól kapja. Nagy szerepe van ebben az üzemviteli főosztálynak is.

A hírközlést korszerű távközlési rendszer — a NAD 70.20 típusú berendezés — segíti. Lehetővé teszi az azonnali kapcsolatteremtést a budapesti pályaudvarok ügyeleti szolgálatával, a hangosbemondók kezelőivel, a vizuális berendezések dolgozóival és a többi adatszolgáltatóval. *A MÁVINFORM kapcsolatban van a Magyar Távirati Irodával, a Magyar Rádióval és a Magyar Televízióval.* A vasúti információkat az MTI juttatja el a napilapokhoz, a megyei sajtóhoz.

A Kossuth és a Petőfi adó 5.55 és 6.55 órakor, ezen kívül a Petőfi minden páratlan órában sugároz vasúti híreket. Ezeket az információkat a MÁVINFORM ügyintézői mondják mikrofonba.

A televízió Képújság szerkesztőségének közreműködésével a hírek két csatornán jutnak el a nézőkhöz. Az úgynevezett diagonális hírek a teletexvételre alkalmas készülékeken egész nap lehívhatók. Az analóg adás délelőtt kettő, délután egy, és este egy alkalommal közöl vasúti információt.

Az eddigi tapasztalatok szerint a MÁVINFORM híreit különösen a nyári forgalom idején figyelik a kirándulók, az üdülők, a gyógyfürdőkbe utazók. A vasút hírszolgálata megbízhatóan és gyakran tájékoztatta például a soproni ünnepi hetekre, a szegedi ünnepi játékokra, a budapesti nemzetközi vásárokra és más országos hírű rendezvényekre utazókat.

A családok takarékosságát segítik a vasúti kedvezményekről adott tájékoztatók.

A nemzetközi és belföldi utazásokkal kapcsolatos híreket az utazni vágyók telefonon is megtudhatják. A belföldi utazásokhoz a 227-860 és a 429-150-es, a külföldi utazáshoz pedig a 224-052-es telefonszámon adnak felvilágosítást.

Az utóbbi két évben tehát a MÁVINFORM fontos szerepet vállalt és töltött be; *általa bővült, gazdagodott a vasút szolgáltatása.* Segítségével az utasok közelebb kerültek a MÁV-hoz. Az utazással kapcsolatos közérdekű információk eljutnak az otthonokba, a hivatalok falai közé.

Szabó Béla

A bevételek növelése a cél

Jegyvizsgálók versenye

A MÁV-nak a tervidőszakra szóló intézkedési terve külön feladatként határozza meg az utazás kulturáltságának fejlesztését, előtérbe helyezve azokat az intézkedéseket, amelyek beruházás és jelentősebb műszaki fejlesztés nélkül is megvalósíthatók.

A szolgáltatások színvonalának növelése mellett az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani minden munkaterületen a vasutat megillető jogos bevételek beszedésére, különös tekintettel a jegyvizsgálók ilyen irányú munkájának hatékonyabbá tételére.

A személyszállítási bevételeknek jelentős részét képezik az utánfizetésekből beszedett összegek. Az ellenőrzések tapasztalatai igazolják, *hogy hatékonyabb jegyvizsgálói, jegyellenőrzési munkával a bevételek tovább növelhetők.*

A jegyvizsgálók az utánfizetési jutalék révén jelenleg is érdekeltek a bevételek növelésében, *de ezt az érdekeltséget a munkaverseny keretében tovább lehet fokozni.* Mindezek figyelembevételével a MÁV Vezérigazgatóság a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben a jegyvizsgálók részére munkaversenyt hirdetett.

A jegyvizsgálók munkaversenyét az üzemfőnökségnek kell szervezni, decentralizálva a telepállomásokra, igényelve a helyi szakszervezeti szervek egyetértő támogatását.

A munkaversenyben minden jegyvizsgáló, vezető jegyvizsgáló részt vesz. A vasútigazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztálya, valamint kereskedelmi és szállítási osztálya fokozottan kísérjék figyelemmel a telepállomások ilyen irányú munkáját és adjanak kellő segítséget a mozgalom sikeres kibontakozásához.

A versenyt telepállomásonként, — azokon a telepállomásokon, ahol több, eltérő jellegű helyi gyorsvonati, nemzetközi stb. forda van — ott fordánként kell egyénileg megszervezni. Az értékelés alapja az egy menettartam órára jutó utánfizetési bevétel, beleértve a tárgyhónapban befolyt, utasleadásból származó bevételeket is.

A versenyben értékelhető minden olyan dolgozó teljesítménye, aki legalább a havi kötelező szolgálati óraszám 75 százalékát jegyvizsgálóként teljesítette.

A versenyt a résztvevőknek a fajlagos bevétel szerinti rangsorolásával, havonta értékelni kell.

A verseny célja a vasutat jogosan megillető bevételek követelése, tehát kizáró tényezőként figyelembe kell venni az utánfizetési és szolgáltatói jutalékrendszer hasonló célú kitételeit.

A telepállomásokon a forda legeredményesebb dolgozója részére — létszámtól függően — *1000—1500 Ft jutalmat kell biztosítani,* a verseny további helyezettjeit ehhez viszonyítva csökkenő mértékű jutalomban kell részesíteni.

A versenyben résztvevők jutalmazására képzett keretből, — az alapösszeg 10 százalékáig — jutalmazhatók a szakmai eredmény elérését elősegítő telepállomási vezénylőtisztek, kereskedelmi oktatótisztek, illetőleg a legeredményesebb oktató-ellenőrző tevékenységet végző vizsgáló főkalauzok.

A helyezéstől függő jutalomösszeg nagyságát, a jutalmazottak körét, a kifizetési feltételeket, az értékelés menetét és a kapcsolódó munkakörök esetleges jutalmazásának feltételeit a helyi szakszervezeti szervekkel közösen kell kidolgozni.

A legjobb teljesítményt elérő dolgozók részére az elismerést fórumokon kell átadni.

A fuvaroztatókkal ápolni kell a kapcsolatokat

Beszélgetés egy számadó árupénztárossal

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben az elmúlt tanévzárón *Obermayer Adolfné* tokodi számadó árupénztáros minden tantárgyból jelesre vizsgázott. A vizsgák után beszélgettünk pályájáról. Észrevételei tanulságosak lehetnek.

Vissza a vasúthoz

— *Harminc éve, 1956-ban, gimnáziumi érettségivel kerültem a MÁV-hoz.* A szakvizsgák — amelyeken nagyobb volt a követelmény, mint a mai vizsgákon — után előbb Tokodon voltam személypénztáros, majd Esztergomban lettem kereskedelmi tartalékos. Gyakran hasznát vettem a sokirányú vasúti ismereteknek, tapasztalatoknak. Mégis úgy hozta az élet, hogy a második gyerek születése után a férjem nem engedett vissza dolgozni. Nem azért mintha a vasútról valami rossz véleménye lett volna, hanem azért, mert ő jól keresett, anyagi körülményeink rendezettek voltak. Aztán mikor az utódomat a tokodi árupénztárost leszázalékolták, egyik régi kolleganőm javasolta az új állomásfőnöknek: „vegyétek fel jól jártok vele". *Meglepődtem amikor a málházó azzal keresett fel, hogy menjek el az állomásra, a főnök szeretne beszélni velem.* Férjem hallani se akart róla, hogy az időközben szerzett magas vérnyomással munkát vállaljak. Végül is rám bízta a döntést. Ez volt az én mentőövem, mert őszintén szólva vágytam vissza a vasúthoz.

Szóval megint letettem minden vizsgát, s árupénztáros lettem Tokodon. Dolgoztam becsülettel, mint az állomáson sokan mások. Aztán megalakultak az üzemfőnökségek. Ez a mi életünkben vagy munkánkban nem sok változást hozott. Azaz mégis! A komáromiak javaslatára kerültem a tisztképző kereskedelmi levelező tagozatára. Szerencsés voltam, mert a kulcstantárgyakból, árudíjazásból, árufuvarozásból, árupénztárból, személydíjszabásból, személypénztárból, és az általam ugyancsak fontosnak ítélt vasúti üzemgazdaságtanból jól felkészült, elméletből és gyakorlatból is rutinos tanáraink voltak. Én az intézetben szerzett ismereteket már tudtam a gyakorlatban is hasznosítani. Jobban tudom a fuvaroztatóknál a vasút érdekeit érvényesíteni, s jobban látom hol van még keresnivalónk. Természetesen úgy, hogy a fuvaroztatótól se követeljek többet, mint amennyi az érvényes előírások szerint jár, de ami megilleti a vasutat, azt ne hagyjam veszendőbe — mondja határozottam a tokodi számadó és árupénztáros asszony.

Őszinte vélemény

Mikor azt kérdeztem, hogy mi volt a véleménye az osztály tanulmányi eredményeiről, rövid gondolkozás után így folytatta:

— Tudja, lesznek akik sértésnek veszik, de azért őszintén megmondom: *voltak közöttünk olyanok, akik csak azért jöttek el, hogy bármi áron, képességeiket túlértékelve kapjanak egy olyan papírt, ami esetleg nagyobb beosztásra, magasabb fizetésre jogosítja őket.* Ez látszott a vizsgaeredményeken is, mert az osztály fele még a közepes szintet is alig érte el. Egyébként azért örülök annak, hogy ezután a felvételizőknek tesztlapos vizsgát kell tenniük. Ezzel a vasúti tisztek szakmai tudásának színvonalát is emelni lehet. Egyébként érdekes, hogy a gyengébb képességűekkel volt a legtöbb probléma. De erről nemcsak ők tehetnek, hanem azok is, akik a tisztképzőre küldték őket. Tudom, a fegyelem megkövetelése a szolgálati helyeken, és a tisztképzőn is igen népszerűtlen feladat, mert enélkül biztonságos áru- és személyszállítás nem létezhet.

Sok múlik rajta

Obermayerné szülei is vasutasok voltak. A háború elég sok szolgálati helyre sodorta őket, mégse beszélték le a vasutas pályáról.

— Én továbbra is Tokodon, ebben a beosztásban szeretnék maradni, hogy a két gyerekre is jusson időm. Biztos lesz, aki megkérdi: *akkor minek mentél tisztképzőre?* Hasznos volt nekem ez így is. Tokodon elég sok az áruleadás, az import, s kevés a rakodóvágány. Sok múlik rajtam is, hogy a fuvaroztatókkal jó kapcsolat legyen. Hadd mondjam el, hogy MÁV—VOLÁN komplex brigádunk — amiben én is dolgozom — a kocsitartózkodási idő csökkentésével a közelmúltban indított versenyt megnyerte, 800 forintot kaptunk fejenként. Sajnos a Tüzéppel, a kisebb szövetkezetekkel sok gondunk van. Elég gyakori, hogy fogadókapacitásuk gondjai esetén Tokod és Esztergom között ide-oda küldözgetik a cementet, gipszet éppen akkor, amikor az őszi forgalomban azok a vagonok sokkal több pénzt hoznának a MÁV kasszájába. *Ezeket szeretnénk mi közös összefogással az idén a lehető legkisebb szintre csökkenteni, s a vasút őszi szállítását jobban segíteni — fejezte be Obermayer Adolfné tokodi számadó és árupénztáros.*

Orosz Károly

Van még szabad kapacitás

Eredményes félévet zártak az egri vasutasok

Heves megye székhelye felé közeledve a vonat ablakából mindenekelőtt a közelmúltban átadott rendező pályaudvar vonja magára a tekintetet. Az új létesítmény szükségessége vitathatatlan, hiszen a Bélapátfalvi Cementgyár, a mosonbeli szén-, és a felnémeti mészkőbánya megnövekedett kocsiforgalmát a régi állomás már nem tudta volna zökkenők nélkül lebonyolítani. Pedig emellett még harmincnál több vállalattal állnak fuvaroztatói partnerviszonyban az egriek.

— *Állomásunk legfontosabb feladata a kereskedelem* — mondotta *Fülöp Frigyes* állomásfőnök. — Félévi áruszállítási tervünk 56 ezer tonna volt — majd háromezer tonnával több mint a bázisidőszakban —, *mi ezt 61 ezer 873 tonnára teljesítettük.* A többlet egyértelműen a jobb fuvarszervezésnek köszönhető, de az sem hagyható figyelmen kívül, hogy a szorító gazdasági kényszer miatt mind több vállalat ébred rá, hogy a legolcsóbb szállítóeszköz vidékünkön még mindig a vasút. Egyes vállalalok az eddigi gyakorlattól eltérően más jellegű tevékenységgel is foglalkoznak — a Zöldért például műtrágyatárolással és eladással — ami végső soron nekünk is jó.

Amint az állomásfőnök szavaiból kiderült, az elszállított 61 873 tonna értékét tovább növeli, hogy a rakományok nagy részét nem a raksúlyos áruk alkották, hanem olyan termékek, amelyek sok helyet, értelemszerűen több kocsit igényeltek. Eger tekintélyes iparvágányhálózattal rendelkezik, *a feladásban kezelt 2850 kocsiból 1300-at iparvágányon raktak, az 5400 kocsileadásból 2800 került iparvágányra.* A vállalatok igyekeznek maximálisan kihasználni ezt a számukra és a vasút számára egyaránt kedvező lehetőséget.

Továbbra is gondot jelentenek a késedelmes kirakások, a fuvaroztatók az idei első félévben *emiatt 2 millió 101 ezer forint kocsiálláspénzt fizettek.* Egyes vállalatok még mindig nem szervezték meg a hétvégi, az ünnepi rakodást, de olykor még az árut sem fogadják. Úgy látszik nem éri meg nekik, hogy embereket, gépeket tartsanak készenlétben. (Talán nem árt*ana* ezt a kérdést hálózati szinten felülvizsgálni!) Az egriek ez ideig húsz esetben érvényesítették a kényszerkirakást, amelyből a kocsi hatékonyabb kihasználásán túl csaknem kétszázezer forintnyi bevétel származott. 429 ezer forintot „hozott" a számlázásért, mérlegelésért elszámolt mellékdíjbevétel, ami akkor emelkedik igazi „rangjára", ha hozzátesszük, hogy kisebb állomásoknak megközelítőleg ennyi az évi fuvardíjbevételük. Ez az a „mellékes", ami csaknem egészében a raktári és kereskedelmi dolgozók megfelelő hozzáállásából. odafigyeléséből adódott.

Az egri vasutasokat most a második félév, pontosabban szólva, az őszi forgalom feladatai foglalkoztatják.

— *Bár a nyakunkon az ősz* — folytatja Fülöp Frigyes —, *a várható forgalom nem kíván a megszokottnál nagyobb szervezési intézkedéseket.* Ettől függetlenül a fuvaroztatókkal közös értekezletet tartottunk. amelyen egyrészt tájékoztattuk partnereinket az őszi forgalom rájuk vonatkozó részleteiről, másrészt kíváncsiak voltunk, miként értékelik a mi eddigi munkánkat. Nos, csak az exportküldeményekhez beállított kocsik műszaki állapotát kifogásolták, ami néhány esetben késedelmes berakáshoz vezetett.

Eger teherforgalmi kapacitása az állomásfőnök szerint korántsem érte el a csúcsot. A rendező pályaudvar közelében több vállalat létesített telephelyet, amelyekkel lehetőség volna iparvágány-kapcsolat létesítésére. Szabad területek állnak rendelkezésre, így további rakodóterületek megnyitásának sincs akadálya. A rendező pályaudvar további bővítése is szóba jöhet a következő ötéves terv egyik feladataként.

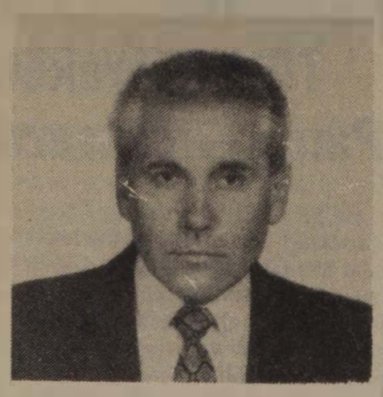
Megyeszékhelyről, ezen túlmenően Magyarország történelmi tradícióiban gazdag városáról lévén szó, Egerben fontos feladatként kell kezelni a személyforgalmat is. *Az idei első félévre megszabott 11 millió 790 ezer forint bevételi tervvel szemben 12 millió 326 ezer forintot értek el.* Mintegy tízezerrel többen fordultak meg az állomáson, mint tavaly ilyenkor. Igaz, Egerben korántsem volt olyan mértékű az idegenforgalom csökkenése, mint azt korábban az egész ország területén tapasztalták.

T. Z.



Sztirol érkezett Angyalföldre a Szovjetunióból
(Fehér József felvétele)

KINEVEZÉS



Ez év július 16-án nevezték ki a MÁV Vezérigazgatóság Műszaki Főosztálya vezetőjévé. A Vasutasok Szakszervezetébe 1957-ben lépett, az MSZMP-nek 1963 óta tagja.

Dr. Várszegi Gyula, a MÁV vezérigazgatója szeptember 1-jei hatállyal *Tóth László* mérnök-főtanácsost, a Műszaki Főosztály vezetői megbízatásának meghagyásával műszaki vezérigazgató-helyettessé kinevezte. Az ünnepélyes eseményen jelen volt *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára és *Nagy Károly,* az MSZMP MÁV Vezérigazgatósági Bizottságának titkára.

Tóth László Cinkotán született 1933. április 10-én. Az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedési üzemmérnöki karát 1957-ben végezte el, ahol később gazdasági mérnöki diplomát is szerzett. A Marxista—Leninista Egyetem esti tagozatának politikai gazdaságtani szakán is képesítést nyert.

Első munkahelye Szolnok állomás volt. A következő évben gyakorló mérnök a TBÉF-nél. Egy esztendő elteltével a TBKF-nél folytatta mérnöki munkáját. A Vezérigazgatóság Távközlési és Biztosítóberendezési Szakosztályán 1960-tól főelőadóként dolgozott, majd 1971-től a TBÉF főmérnöke, 1980-tól pedig igazgatója volt.

Kiemelkedő gazdasági és politikai tevékenységéért számos elismerésben részesült. Tulajdonosa — a többi között — az Eötvös-díjnak, a Kiváló Munkáért kitüntetésnek, Érdemes és Kiváló Vasutas és megkapta a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés ezüst fokozatát.

Vezetői munkáját a céltudatosság, a rendszeresség, a kapott feladatok eredményes és gazdaságos végrehajtására való törekvés jellemzi.

Találkozó Sopronban

35 éve végeztek a MÁV-tisztképzőben

A MÁV Tisztképző Intézet 1950/51-ben végzett hallgatói — akiket az első vasutasnapon avattak államvasúti tisztekké — szeptember 6-án tartották *35 éves találkozójukat Sopronban.*

Az egykori hallgatók és tanáraik iskolagyűlést tartottak, amelyen felelevenítették a közös emlékeket, beszámoltak szolgálati pályafutásukról, életük alakulásáról. Abban valamennyien megegyeztek, hogy a tisztképző meghatározó volt sorsuk alakulásában.

Az iskolagyűlésen az is elhangzott, hogy az akkoriban indult új típusú tisztképzés *megalapozott szakmai ismereteket, jó közösségi szellemet és hivatástudatot adott.* Többen kiemelték, hogy a tanárok nemcsak azt tanították meg, hogy mit és hogyan kell csinálni, hanem azt is, hogy miért. Ez a módszer ma is követendő példa lehet.

Az egykori hallgatók többsége képesítésének megfelelő munkakörben teljesít szolgálatot, megtalálhatók a végrehajtó szolgálatnál, a középirányító szerveknél, de a vezérigazgatóságon is különféle beosztásokban, ügyintézőktől az osztályvezetőkig. Hűségüket az is bizonyítja, hogy kevés a „pályaelhagyó", de még ők is kapcsolatban maradtak a vasúttal, a találkozókon is részt vesznek.

A hallgatók többsége elégedett sorsának alakulásával, néhányan azonban szóvá tették, hogy az idősebb dolgozók megbecsülése egyes szolgálati helyeken nem jut kellően kifejezésre.

A volt hallgatók nevében *Bánhegyi Ferenc* főosztályvezető mondott köszönetet a tanároknak és a tisztképző vezetőinek.

A tisztképző mai helyzetéről *Fodor István* megbízott igazgató adott tájékoztatást; kiemelte, hogy az évfolyam közösségi életét ma is példaként lehet említeni.

Az iskolagyűlés után vacsora következett, amelyen a MÁV gazdasági és politikai vezetői nevében *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes köszöntötte a jelenlevőket. A társvasút nevében *Megyik Ferenc,* a GySEV igazgatója mondott pohárköszöntőt.

A találkozó résztvevői azzal váltak el, hogy öt év múlva ismét találkoznak.

Dr. Garabon Sándor



A szolnoki rendezőpályaudvaron a szajoli villamos vonalfőnökség dolgozói új tartóoszlopokra szerelik át a felsővezetéket (Horváth Zoltán felvétele)

Interjú dr. Várszegi Gyula vezérigazgatóval

A vasút helyzetéről és jövőjéről

Urbán Lajos közlekedési miniszter, mint arról lapunkban beszámoltunk, július 1-jei hatállyal *dr. Várszegi Gyula* műszaki vezérigazgató-helyettest nevezte ki a MÁV vezérigazgatójává. Olyan időszakban történt a váltás, amikor a vasút még mindig mélyponton van. A személy- és áruszállításban évek óta csökken a teljesítmény, s a fejlesztésekre is kevesebb pénz jut, mint amennyi az előbbre lépéshez kellene. S mivel az idei esztendő kilátásai sem biztatóak, adott a téma: a MÁV új vezérigazgatójával a vasút helyzetéről, elképzeléseiről, a jövőről beszélgettünk.



— Milyen érzés a MÁV első emberének lenni?

— Mielőtt idejöttem féltem attól, hogy a vasutasok hogyan fogadnak egy nem vasutast. Bár a Metró is vasút, méghozzá a legkorszerűbb vasút, de mégsem olyan mint a MÁV, mert csak személyszállítással foglalkozik. *Kellemes csalódás ért, mert közvetlen munkatársaim már az első perctől befogadtak.* Igaz, hogy a Budapesten dolgozó vasutas vezetőknek a túlnyomó többségét tíz-húsz éve ismerem. Találkoztam néhány olyan vasúti vezetővel is, akivel 1948—50 között együtt szolgáltam az Úttörővasúton. Szakmai szempontból pedig azért nem okozott gondot a váltás, mert a műszaki terület, ahová kerültem sok rokonvonást mutat a Metróval.

— A műszaki vezérigazgató-helyettesi beosztást is figyelembe véve, tizennyolc hónap telt el azóta, hogy a MÁV-hoz került. Hogyan látja a vasút helyzetét?

— *Talán sokan nem értenek egyet velem, de én nem látom olyan sötétnek a vasút helyzetét, mint amilyenre festették a közvélemény előtt, s ahogy szakmai berkekben is láttatják.* Ezt számokkal is alá lehetne támasztani, de meggyőződésem, hogy ez most felesleges. Egy szempont az, amit nagyon kell érzékelni: *nem olyan, mint amilyent szeretnénk és nem olyan ütemben tudjuk változtatni,* ahogyan szeretnénk. A vasút helyzete nem romlott olyan mértékben, mint ahogy azt sokan vélik. Pontosabban fogalmazva, ami a vasút műszaki állapotát illeti, sajnos gyorsabban öregszik, mint amilyen ütemben meg tudjuk újítani. Az ellentmondást ez okozza. Nincs annyi pénzünk, amivel az avultságból adódó állapotromlást többlet befektetésből minden területen ki tudnánk egyenlíteni. Ebből adódik az a feszültség, amit sokan úgy fogalmaznak meg, hogy a vasút műszaki színvonala romlik. Szerintem a vasút műszaki állapota romlik, mert nem tudjuk időben és megfelelő mennyiségben ezeket az elöregedett berendezéseket, eszközöket és építményeket cserélni, illetve karbantartani. *Ez nem azt jelenti, hogy a vasút a közeljövőben tönkremegy.* Jelentős összegeket, évente több mint tízmilliárd forintot fordíthatunk eszközök megújítására, kicserélésére. Ha ezt jól csináljuk, akkor az állagromlást a műszaki színvonal emelése egyensúlyban tudja tartani; jó esetben javulhat is az állapot.

Lényeges előrelépésre valóban nincs mód, de annyi erőnknek kell lenni, hogy ez az egyensúly a színvonal és az állapot között addig, ameddig a népgazdaság többet nem tud fordítani a MÁV fejlesztésére, *biztosítsa, hogy a vasút szállítóképessége megmaradjon.* Sőt, ha kismértékű többletigények jelentkeznek, még azokat is ki tudjuk elégíteni.

— Ismerve a lehetőségeket, mi az amit a soron következő feladatok közül a legfontosabbnak tart?

— A meglevő szűkös pénzügyi forrásokat, — megfelelő súlypontokat képezve — olyan ésszerűen felhasználni, hogy a legfontosabbakra mindig jusson pénz. Azokat az igényeket pedig, amelyek halaszthatók, tegyük egy későbbi időpontra.

Miután most kevés a pénzünk, a legfontosabbnak azt tartom: *a vasútnál dolgozó jó képességű embereket állítsuk annak szolgálatába, hogy ezeket a nehéz éveket áthidaljuk. Ezért én a következő időszakban az emberi tényezőre helyezném a hangsúlyt.* Ennek rengeteg összetevője van. A vezető kiválasztástól kezdve az érdekeltségen keresztül, mindent ennek a szolgálatába kell állítani, hogy felszabadítsuk a szellemi tartalékokat.

— Tervei, elképzelései között szerepelnek-e olyan intézkedések, amelyek már ebben az évben elősegíthetik a vasút eredményesebb működtetését?

— *A már korábban kialakított elképzeléseink egy része már a megvalósítás szakaszában van.* Ezek elsősorban olyan intézkedések, amelyek nem jelentenek többletkiadást. A meglevő eszközökre támaszkodom. Vegyük példának a személyközlekedést. Nem kerül többe, ha figyelmesebben bánunk az utasokkal. Ugyanezt lehet elmondani az állomások és a személykocsik tisztaságáról is. *Most is lehet látni, akár egymás mellett is, olyan állomásokat, amelyek közül az egyik tiszta, néhány kilométerrel távolabb egy másik elhanyagolt, mert a személyzet nem törődik vele.*

Mondhatok példát az áruszállításról is. Mi azt az árut visszük el, amit felkínálnak. Nekünk azt is meg kell szerezni, amit a fuvaroztató másnak szán. Ez kissé furcsán hangzik, mert sokszor mondják: *azt sem tudjuk elvinni, amit felkínálnak.* Ez nem így van. A vasút sokkal többet el tud vinni, mint amennyit most elvisz. Tehát, *ha mi eredményesen akarunk dolgozni és több nyereséget elérni, arra is kell gondolni, hogy többet és főként jobban kell dolgoznunk.*

— A vasutasokat érzékenyen érintette, hogy az idén elmaradt az évek óta megszokott nyereség. Véleménye szerint mitől függ, hogy a MÁV nyereséget tudjon fizetni?

— Ez csak részben függ a vasutasoktól. Jelentősen befolyásolja a nyereség alakulását az is, hogy a MÁV gazdasági szabályozása hogyan történik. *Meg kell mondani, hogy az elmúlt évben a szabályozás nem tette lehetővé a nyereség képzését.* Ez egyfelől számítás, másfelől alku kérdése is az illetékes pénzügyi szervekkel. Ezúttal nem valósultak meg azok a várakozások, feltételezések, amelyek a számítás alapját képezték. Ez az egyik alapkérdés. De ugyanilyen jelentőségű az is, hogy a vasutasok hogyan dolgoznak. A nyereség alakulása tehát két tényezőtől függ: *egyrészt attól, hogyan tudjuk kiszámítani eredményeinket, másrészt milyen színvonalon teljesítjük a tervet. Remélem, hogy az idén mindkét tényező kedvezőbben alakul.*

— Az év hátra levő részében mit kell tenni azért, hogy a MÁV eredményesen teljesítse feladatát és több nyereséget érjen el?

— Egyszerűen fogalmazva: *minden feladatot el kell végezni, méghozzá a lehető legolcsóbban.* Ez azt jelenti, hogy gyorsan kell dolgozni, jól kell az eszközöket kihasználni, és árut kapacitáshiányra hivatkozva sem szabad visszautasítani. Ezzel a bevételt tudjuk növelni, minimális ráfordítással. A kettő különbségéből adódik a nyereség. *Itt azonban szeretném megjegyezni, hogy a munkafegyelemnek is nagy szerepe van,* mert például a lopásokból, a töréskárokból származó veszteség, ami egy évben többszáz millió forintot tesz ki, mind a nyereség rovására megy. *Arra is jobban oda kellene figyelni, hogy ami a MÁV-nak jár, azt kapja is meg.*

— Nehéz őszi forgalom vár a MÁV-ra. Négy hónap alatt mintegy 42 millió tonna árut kell elszállítania. A feladatok megoldásában mit vár közvetlen munkatársaitól, az igazgatóságok és a szolgálati helyek vezetőitől?

— Mindenki ismeri a feladatát. Én azt várom, hogy a vasutasok ennek tudatában dolgozzanak. Biztató, hogy az év eddig eltelt hét hónapjában a MÁV a tervteljesítése kedvezően alakult. A környező vasutasok fogadási készsége is javult. Ez olyan lehetőség, amit ki kell használnunk. Gyakorlatilag a közösen megbeszélt feladatok teljesítését várom.

— Lesz-e elegendő vonóerő és teherkocsi az őszi forgalomban?

— A nagy teljesítményű villamosmozdonyok kibocsátási százaléka még nem éri el a kívánt szintet, de az nagy szó, hogy lényegesen csökkent a géprevárások száma. Ez két dologra utal: egyrészt arra, hogy az üzemszervezésben történt előrelépés, másrészt eszközeinket jobban kihasználjuk és némileg javul a villamosgépek üzemkészsége.

Ami a teherkocsikat illeti, a MÁV-nak elegendő kocsija van, ha azt jól forgatjuk, akkor ez az eszközállomány elegendő lesz, még akkor is, ha esetenként számolni kell nehézségekkel. Egyébként örvendetes, hogy a kocsiforduló idő is kezd már csökkenni.

— A különböző társadalmi szervek is sokat segíthetnek a vasút előtt álló feladatok megoldásában. Milyen a kapcsolata ezekkel a szervekkel, mindenekelőtt a vasutas-szakszervezettel?

— Még közvetlen tapasztalatom a rövid idő alatt nincs, így csak elképzeléseimet tudom elmondani. *Azt hiszem, hogy miután a célok azonosak, ellentmondás csak valami félreértésből fakadhat.* Ezeket pedig úgy vélem közvetlen eszmecserékkel lehet eloszlatni. Ugyanazt kell, hogy akarjuk, legfeljebb az eszközeink mások. Vannak olyan eszközök, amelyekkel a szakszervezet jobban tud bánni. Én itt elsősorban a demokráciára gondolok, ez azért lényeges, mert a szakszervezet sokat tehet a munkahelyi légkörért. *A jó légkör egyik kovácsa szerintem a szakszervezet.* Én ebben látom a legfontosabb, a gazdasági munkát segítő szerepét, mert jó munkahelyi légkörben az eredmények is jobbak. Magyarul, azonosuljanak a vasutasok azokkal a célokkal, amelyek közösek.

— A vasutas-szakszervezet XI. kongresszusának a vasutasok élet- és munkakörülményei javítása érdekében hozott határozata, a vezetőtestületek ezzel kapcsolatos állásfoglalásai közül mit tart ma a legfontosabbnak?

— A jó munkahelyi légkörnek, a vasutasok jó közérzetének vannak technikai feltételei. Ahhoz, hogy egy munkahely rendes legyen, kevés a jó szándék, ehhez pénz is kell. Én arra törekszem, hogy a legszükségesebbek rendelkezésre álljanak. *Ilyen értelemben a kongresszus határozatát a kollektív szerződésben és a MÁV fejlesztési elképzeléseiben is messzemenően támogatom és végre kívánom hajtani.* Ez azt jelenti, hogy olyan célokat, amelyek a munkásellátással, a szociális ellátással kapcsolatosak, azokat előtérbe helyezzük.

— A MÁV irányításában milyen vezetési elveket tart elsődlegesnek?

— *A legfontosabbnak tartom, hogy mindenki pontosan ismerje a feladatát, ahhoz legyen meg a megfelelő hatásköre és a felelőssége.* Ez nagyon lényeges szervezési, vezetési kérdés, a munkamegosztás alapja. Ezzel a pontos feladatmeghatározással lehet a dolgot konkrétizálni, hogy kitől, mit várunk, és ennek alapján lehet a munkát is megítélni, nem általánosságban, hanem konkrétan. Ebből következik az is *hogy, ha mindenkinek megvan a feladata, a végrehajtás is számon kérhető, s az eredmény is jobban mérhető.* Azt szeretném elérni, hogy a vasútnál a munka megítélésében az eredmény és ne az erőfeszítés legyen a mérvadó.

— A MÁV vezérigazgatójaként mit szeretne elérni?

— Azt, hogy a vasút alkalmas legyen a feladata ellátására, arra a szolgáltatásra, amit személy- és áruszállításnak nevezünk, alkalmas legyen ehhez a személyi állomány és a technika is. Ez olyan, amit sohasem lehet befejezettnek tekinteni. Azt szeretném, hogy a vasút működőképessége folyamatosan javuljon. Ez nem reménytelen vállalkozás. Ha az volna, én sem vállaltam volna. *Össze kell fogni, mert csak így lehet eredményt elérni.*

— Család, szabad idő, hobbi?

— Ez is összefügg a munkával. Nekem ahhoz, hogy egészségben, szellemi frissességben napi nyolc-tíz órát tudjak dolgozni, a szabad időmet is jól be kell osztani. Lehetőleg ezt is arra fordítom, hogy felkészüljek a következő napra. Sokféle sportot űzök. A volt kollégákkal futballozok, a mostaniakkal teniszezek. Szeretek olvasni. Három gyermekem van, a nagyobbik a vasútnál dolgozik, a fiam technikumba jár. A legkisebb lányom 12 éves, ő még nem nyilatkozott arról, hogy mi lesz. Vasárnap délelőttönként moziba járok. Engem legjobban a sport kapcsol ki, főleg a labdajátékok, ott elfelejti az ember a napi gondokat. A vezetői munkakör olyan, hogy míg az ember éberen van és az agya dolgozik, nem tudja a munkát abbahagyni. De ha valaki szereti amit csinál, nem érzi tehernek a munkát. *Ezért is örülök az olyan munkatársaknak, akik szeretik és nemcsak munkahelynek, pénzkereseti lehetőségnek tekintik a vasutat.*

VISI FERENC

Érdemes folytatni

Fiatalkorúak vasúti tanfolyama

A MÁV-nál az 1977-ben kiadott vezérigazgatói utasítás biztosított lehetőséget az általános iskolából kimaradt, tovább nem tanuló fiatalok vasutassá neveléséhez. A létszámhiány is indokolta, hogy a tovább nem tanuló 14-15 éves ifjakat a felnőtté válásukig minél nagyobb számban képezzék ki, a vasúti üzemvitel igényeinek megfelelően. A képzési idő alatt a tovább nem tanuló, vagy tanulmányaikat megszakító fiatalok ha megszeretik a vasutat és megtanulják az utasításokat, a nagykorúság elérésekor jegyvizsgálók, forgalmi szolgálattevők, kocsirendezők, személy- és árupénztárosok vagy éppen raktárnokok lehetnek.

Jó szakemberek oktatnak

Az igazsághoz tartozik, és ezt a MÁV vezetői is tudják, hogy ez a réteg nem a legjobb tanulókat képviseli. Az általános iskola után a tanulók többsége a középiskolák vagy a szakmunkásképzők felé kacsingat. A vasútnak a megmaradókra is szüksége lenne, hiszen a gyakorlat igazolja, hogy *a kulcsfontosságú munkakörökben ezek a fiatalok a betanulás után kitűnően helyt tudnak állni.*

Tíz évvel a vezérigazgatói rendelet megjelenése óta van-e létszámnövekedés? Erről érdeklődtem a szombathelyi körzeti üzemfőnökségen *Meiszner Ferenc* személyzeti vezetőnél.

— Legalább mások is felfigyelhetnek erre a képzésre, ha többször foglalkozunk vele — jegyezte meg.

Egy, *a Magyar Vasutasban* megjelent cikk keltette fel a szombathelyiek érdeklődését. Az írás a püspökladányi körzeti üzemfőnökség gyakorlatát mutatta be ebben a képzési formában.

— A cikk megjelenése után, az akkori személyzeti vezetővel elutaztunk Püspökladányba — mondja *Kovács Endréné* személyzeti ügyintéző. *— Sok hasznosítható tapasztalatot szereztünk, amelyeket saját helyzetünknek megfelelően átdolgoztunk.*

Elmondta azt is, hogy a városban reménytelen próbálkozásnak bizonyult a toborzás. Az iskolákban, a pályaválasztási nevelő segítségével osztályfőnöki órákon beszélgettek a MÁV-ról, színes, a munka szépségét bemutató prospektusokat osztogattak. Beszéltek a kedvezményekről és a szociális juttatásokról. A kitartó szervezőmunka meghozta a gyümölcsét.

Vizsgák után órabéremelés

— Harmincnégy gyermekkel indítottuk tavaly ősszel az első tanfolyamot. Felét a gyengébb nem képviselőiből, a másik felét fiúk közül toboroztuk. A 16 éven aluliakat napi négy, az azon felülieket napi hat órában tanítottuk. Tanfolyamvezetőnek megnyertük *Horváth György* nyugdíjas oktatótisztet, aki egykor az oktatási főnökség helyettes vezetője volt. A szakmai tárgyak oktatását a körzeti üzemfőnökség legjobb szakemberei vállalták. A kiképzési tervet a helyi sajátosságoknak megfelelően alakítottuk ki. Matematikából sajnos, nem az általános iskola VIII. osztályától tudtunk indulni, hátrább kellett kezdeni . . .

— Mik a tapasztalatok az első évfolyam befejezése után?

— Huszonnyolcan maradtunk! Volt, aki kimaradt, néhányukat eltanácsoltuk, de volt olyan is, akit azért „veszítettünk" el, mert képességei alapján szakközépiskolába javasoltuk . . . A félévi vizsgák után a legjobbak egy forint órabéremelést kaptak. Most mindenki levizsgázik az F—1-esből. Jövőre az F—2-esből . . .

Megtudtam, hogy a képzés indítása előtt valamennyi szolgálati helyet bemutatták a tanulóknak. Jártak az állomáson, a forgalomnál, a vontatásnál, s a járműjavítóban. Számos tapasztalatcserén voltak az országban. Ez is bővítette a fiatalok ismereteit. Ez jó propagandának bizonyult, hiszen a szolgálati helyeken és az állomásokon az utasok is megkérdezték: *honnan és milyen célból utaznak.* Elintézték, hogy kisebb csoportokban a mozdonyokon utazva tanulhassák a jelzőket . . .

Tartalmas társadalmi élet is kibontakozott a csoportban. Jelenleg ők készítik a vasutas KISZ-szervezet faliújságját. Valamennyi városi ifjúsági rendezvényen képviselik a MÁV Szombathelyi Igazgatóság fiataljait. Legutóbb a szülőkkel közösen családi napot tartottak a város parkerdejében gazdag kulturális és sportprogrammal . . . *Többen tagjai az Ifjú Gárdának. Nyolc gyerek segített a közelmúltban a munkásőrség lőgyakorlatán.* Patronálják a Gencsapáti Nevelőotthont. Rendeztek az ilyen típusú képzés hallgatói részére egy igazgatósági szintű vetélkedőt is.

Nincs egységes tananyag

Beszélgettem néhány tanfolyami hallgatóval. A megkérdezettek közül a 16 éves *Francsics Gabriella* személypénztáros, *Tóth Teréz* forgalmi szolgálattevő szeretne lenni. A 15 éves vépi *Pogácsás József* és a körmendi *Joó Ferenc* kocsirendezőnek készül.

— Kár, hogy még nincsen szakirodalma ennek a tanfolyamnak — mondja *Szilágyi János,* a körzeti üzemfőnök üzemviteli helyettese, az egyik szakmai tárgy előadója. — Úgy kell innen-onnan összeszedni az anyagot. Pedig a gyerekek feléből biztos jó vasutas lesz. *Van értelme ennek a tanfolyamnak.*

— Országosan kellene egységes tananyagokat kiadni — szól közbe *Horváth György.* — Valamennyi foglalkozáson ott vagyok. A szakelőadók által elmondott anyagokat én konzultálom a gyerekekkel. Sokat segítene az egységes tananyag!

Szombathelyen már megkezdték a következő évfolyam szervezését. A tavalyihoz hasonló létszámmal szeretnének indulni.

Sz. Jakab István

NEMZETKÖZI PANORÁMA

TGV összeköttetés létesül Párizs—Brüsszel—Köln között

Belgium, Luxemburg, Franciaország és az NSZK közlekedési miniszterei januárban elvileg megállapodtak abban, hogy létrehozzák a *Párizs—Brüsszel—Köln* viszonylatban a nagy sebességű TGV összeköttetést. Hivatalos optimizmus tapasztalható az Európai Közösség legfontosabb központjait „összehegesztő" vonal kiépítésével kapcsolatban, amely a Párizs és Brüsszel közötti utazási időt másfél órára, a Párizs és Köln közöttit 2 óra 50 percre csökkentené. A belga közlekedési miniszter hangsúlyozta e vonalnak a csatornaalagúttal való összeköttetési szükségességét; utalva arra, hogy az új vonal építésével kapcsolatosan a brit kormány megfigyelői státuszt kért.

Egyelőre még nincs döntés a TGV északi vonalvezetésével kapcsolatosan, és a mágneses lebegtetésű technika alkalmazása sem kizárt, de úgy tűnik, hallgatólagos megállapodás született a meglévő vasútrendszerekkel való társítás biztosítása mellett. Az előterjesztett jelentés 550 km új vonal építését irányozza elő, ebből 210 km jutna Franciaországra és 234 km Belgiumra.

A legfontosabb kérdés a finanszírozás: *az új vonal megépítéséhez kb. 21 milliárd francia frank szükséges.* Lehet, hogy ennek biztosítására nemzetközi finanszírozási vállalkozást hoznak létre, hogy a magán beruházási forrásokat is bevonhassák.

Kanadai vállalkozás

A *Canadian Pacific Railway*-t egy évszázaddal ezelőtt skót bevándorlók hozták létre. Ma Kanada második legnagyobb vállalkozása 1984-ben 14,6 milliárd kanadai dollár forgalommal. A vasút építése több tekintetben Kanada felépítésével egyértelmű. Összekötötte a két partot és feltárta a prérit mezőgazdasági hasznosításra.

A vállalat 100 éves évfordulóján visszavásárolja leányvállalatának, a *Canadian Pacific Enterprises* (CPE)-nek a részvényeit, amelyet korábban kiárusított. Utóbbi vállalat olaj és gáztermeléssel, bányászattal és mezőgazdasággal is foglalkozik.

A Canadian Pacific a világ egyik leghosszabb és legtöbb hasznot hozó vasúthálózatát üzemelteti. Vonalainak hossza 14924 mérföld. Tulajdonában van Kanada legnagyobb magánkézben lévő légi közlekedési vállalata, és tevékenykedik a hajózásban, a közúti szállításban és a hotelszakmában. Leghasznosabb tagja azonban a CPE energiatermeléssel foglalkozó alvállalata, a *Pancanadian Petroleum.* Ennek olaj és földgáz lelőhelyei azon a területen fekszenek, amelyet még a vasút építésekor vásároltak meg a vonalak mentén. A vállalat körültekintő alapítói akkoriban ragaszkodtak hozzá, hogy a területtel együtt bányászati jogot is szerezzenek.

Kerekeken guruló „akvárium"

A világon elsőként a Szovjetunióban készült hűtővonat élőhal és halivadék hosszú távú szállítására. Ha —40 Celsius foktól plusz 30-ig terjed a kinti levegő hőmérséklete, a szállítmány garantáltan megérkezik.

Az élőhal szállítására szolgáló tartályvagonokat már régóta használnak. A brjanszki gépgyár konstruktőrei által kifejlesztett vonat azonban a világ első olyan hosszú távú szállításra készült kerekes „akváriuma", amelyben gépi hűtőrendszert alkalmaztak.

Az édesvízi hal számára nem mindegy, miben úszik: csak a megszokott, „otthoni" vízben érzi jól magát. Az áttelepítés során a halegyedek érzékenyen reagálnak az ilyen változásokra, előfordul, hogy az egész szállítmányt le kell fagyasztani, különben a halak elpusztulnának.

A hűtővagonban két tartály van, mindkettő 20 köbméter befogadóképességű. A tartályok hűtőmechanikus levegőadagoló és víztisztító berendezéssel, valamint rakodószerkezettel vannak ellátva. A medencék lehető legnagyobb kihasználása — 17 tonna hal — esetén a szállítás lehetséges időtartama négy nap.

A vagon üzemeltető részlegén ellenőrző pultot helyeztek el a tartályokban levő mikroklíma figyelemmel kísérésére. *A tartályokban távjelző műszerek érzékelik a vízszintet, a hőmérsékletet, az oxigéntartalmat.* A hűtőkocsik rákapcsolhatók bármilyen szerelvényre.

PÁLYAKEZDŐK

Egy hete vasutasok . . .

Nevük: *Kiss Mariann* és *Varga Ella.* Mindketten a Mechwart András Ipari Szakközépiskolában végeztek. Tizennyolc esztendősek.

Egy hete vasutasok a Nyugati pályaudvaron . . .

Kissé zavartak; sehogy sem értik, hogy most nekik nyilatkozniuk kell a pályáról, a hivatásról. Azután elsőként Mariannak ered meg a nyelve, alig győzöm szavait jegyezni:

— Nagyapám is vasutas volt, szüleim sem választottak más pályát, én sem akartam megtörni a „rendet" . . . Talán hatodikos lehettem, amikor bejelentettem szüleimnek, hogy vasutas leszek, mégpedig a fővárosban. Nem ellenezték egyetlen szóval sem. Tapolcáról Pestre jöttem tehát.

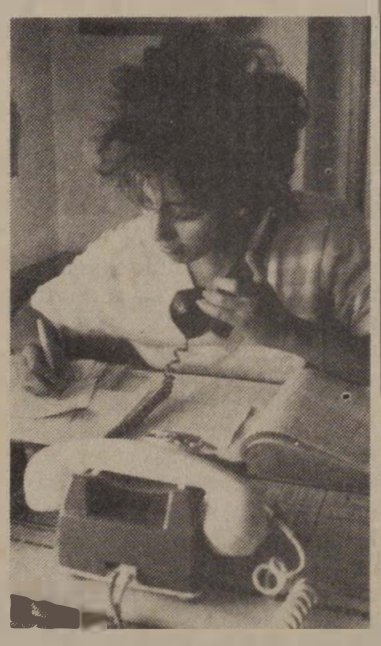
Mariann itt egy pillanatra megáll, tekintete azt kérdi, folytassa-e? Bólintok.

— Elvégeztem az iskolát; nem voltam éltanuló, de nem is a legrosszabbak közül való. Tűrhető eredménnyel érettségi vizsgát tettem, most pedig itt vagyok a Nyugatiban. Mindig is ide vágytam. A pénztárban dolgozom; egyelőre csak figyelem a munkát, kérdezgetek, ismerkedem a környezettel. Kedvesek a munkatársaim. Segítenek. *Gyócsos Györgyné* nevét feltétlenül írja fel, most vele dolgozom, ő magyarázgatja a jegykiadó masina kezelését. A többiek is jók hozzám, például *Tóvölgyi Lászlóné,* aki már 25 éve ül a pénztárban. Én csak egy hete, de biztos vagyok abban, hogy hosszú évek múlva is itt talál, legfeljebb nem a pénztárban. Tanulni szeretnék, a Tisztképzőt feltétlenül elvégzem majd.

Mariann szavaitól megbátorodva Ella is megszólal:

— Én nem vasutasdinasztiából származom, bár sok rokonom keresi a kenyerét vasutasként, édesanyám is a vasúthoz szegődött néhány éve. Az unokanővérem késztetésére jelentkeztem a Mechwartba, ugyanis ő három évvel fölöttem járt. Barátnőmhöz hasonlóan én sem jeleskedtem túlságosan a tanulásban, közepes voltam. Pillanatnyilag naplózóként dolgozom, később külsős forgalmi szolgálattevő leszek. *Jók az első benyomásaim, mindenki segít, nem éreztetik velem, hogy kezdő vagyok.* Ha kisebb hibákat vétek, nem szólnak rám durván, inkább türelmesen megmagyarázzák hogyan csináljam legközelebb. Mariann nem említette a fizetést, pedig az nagyon is vonzó. *Azt hiszem, hogy kevés tizennyolc éves dicsekedhet ma 4200 forintos kezdő fizetéssel* . . . Nekem ez megfelel, pedig egyáltalán nem vagyok anyagias természetű, szüleim jól kereső emberek, kislány korom óta minden szükségest megkaptam tőlük. Ők Szobon laknak, kisöcsémet nevelik, csak szabadnapjaimon járok haza. Mariannal egy szobában, a Nyugati munkásszállóján lakom. Jól érzem magamat itt, alig várom az első fizetésemet, hogy megajándékozhassam a szüleimet és öcsémet . . .

Sárközi Gábor



Varga Ella



Gyócsos Györgyné a jegykiadó automata kezelésére tanítja Kiss Mariannt

(Horváth Zoltán felvételei)

Francia tervek

Műholdas vasútellenőrzés

A francia államvasutak (SNCF) azt tervezi, *hogy a mozdonyvezető-fülkékbe kis számítógépeket szerelnek,* amelyek műholdon keresztül állandó adatcsere-kapcsolatban állnak az ellenőrzőállomásokkal. Ezekkel a kis számítógépekkel kívánják fokozni az SNCF mintegy 35 ezer sínkilométernyi hálózatának biztonságát. A számítógépekről a műholdon át sugárzott adatok, és az azonos úton kapott utasítások lehetővé tennék, hogy Franciaország egész területén minden szerelvény mozgását kövessék és kritikus helyzetekben korrigálják a mozdonyvezetőt. Ha például egy szerelvény túl gyorsan közeledik egy kanyarhoz, a számítógép automatikusan csökkentené a sebességet. Kiszámítaná a biztonságos féktávolságot és az azonos szakaszon közlekedő két szerelvény között betartandó legkisebb követési távolságot is. Az SNCF tervei szerint ezt a biztonsági hálózatot egy évtizeden belül kiépítik.

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség műszaki irányítói munkakörökbe

FELVÉTELRE KERES

– számítástechnikában jártas villamosmérnököt

– technikusi oklevéllel vagy szakközépiskolai érettségivel rendelkező gépész szakembereket.

Kereseti lehetőség: 6000–10 000 Ft között, végzettségtől és gyakorlati időtől függően.

Vidékiek részére munkásszállást térítésmentesen biztosítunk.

Lakásmegoldás is lehetséges!

Jelentkezés személyesen és levélben.

Cím: 1106 Budapest, Jászberényi u. 90. Munkaügyi csoport

Telefon: 01/21-26 üzemi számon 570-800 városi számon

Köszöntjük a haza fegyveres védelmezőit

Szép hagyomány, hogy szeptember 29-én szocializmust építő népünk a haza fegyveres védelmezőit köszönti. Ezen a napon egész népünk kifejezi megbecsülését mindazoknak, akik a társadalom békés alkotómunkáját oltalmazva áldozatkészen teljesítik honvédelmi kötelességüket, helytállnak határaink, a közrend és közbiztonság védelmében. Ez a szép nap az ünnep mellett egyben az emlékezésé is. Nagyszerű elődeinkre, *a 48-as honvédseregre emlékezünk,* amely 138 évvel ezelőtt a Pákozd és Sukoró közötti dombokon vereséget mért a túlerőben lévő, s a forradalom eltiprására verbuvált császári csapatokra.

A szabadságharcot a sokszoros túlerő végül katonailag leverte, de népünk haladás iránti vágyát, elkötelezettségét és szabadságszeretetét nem lehetett eltiporni. Azok az erkölcsi tényezők, amelyek 1948 szellemét táplálták, szabadságharcos hagyományaink folytatóinak egyik legfontosabb erőforrását képezték. Ezen az ünnepi napon tehát nemcsak a honvédsereg harcosaira emlékezünk, hanem a Magyar Tanácsköztársaság vöröskatonáira, a szovjethatalmat védelmező százezernyi magyar internacionalistára is. Emlékezünk a spanyol polgárháború magyar hőseire és mindazokra, akik életüket kockáztatva és a holnapért feláldozva küzdöttek a fasizmus ellen, népünk szabadságáért.

Ez a nap immár harminchat éve a fegyveres erők napja. Ebből az alkalomból köszöntjük forradalmi katonai hagyományaink mai örököseit: *katonákat, határőröket, rendőröket, munkásőröket, a polgári védelem feladatainak megoldásán munkálkodókat, fegyveres erőink polgári dolgozóit.* Mindazokat, akiknek a szocialista haza vívmányainak oltalmazása, határaink védelme, a rend és törvényesség betartása a kötelességük, amit megingathatatlan hűséggel és önfeláldozó helytállással teljesítenek.

Tisztelettel köszöntjük a haza védelmére önként vállalkozók népes seregét, *közöttük a vasutasokat,* akik nagyszámban vesznek részt önkéntes rendőri, határőrizeti szolgálatban, az állam biztonsága, a közrend, a társadalmi tulajdon védelmében, továbbá azokat, akik a munkásőrség soraiban teljesítik hazafias kötelességüket, ezzel is öregbítve a MÁV dolgozóinak jó hírnevét.

A szocializmus építése és védelme pártunk és kormányunk politikájában elválaszthatatlanul összekapcsolódik, egységet alkot. Kifejezésre jut ez abban, hogy társadalmunk szocialista vonásainak erősödése és gazdasági teljesítőképességének növekedése védelmi erőink szilárdulását is szolgálja, ugyanakkor a magas színvonalú honvédelem alapvető feltétele és biztosítéka a békés építőmunka zavartalan folytatásának. *Ezért mondjuk, hogy fegyveres erőinkről és testületeinkről gondoskodni az egész társadalom érdeke és kötelessége.* Ez az elvi álláspont jutott kifejezésre pártunk XIII. kongresszusának határozatában is, amely kimondja: *„A szocialista haza védelme pártunk, államunk, népünk közös ügye. A jövőben is gondoskodni kell szocialista hazánk biztonságáról, védelméről."*

A magyar fegyveres erők és testületek társadalmunk szerves részét alkotják, eszmeileg, politikailag és világnézetileg együtt fejlődnek vele, s a szó legteljesebb értelmében a nép érdekeinek védelmezői. Alapvető feladataik maradéktalan teljesítése mellett a gazdasági építőmunkában is részt vesznek, hiszen a szocialista vívmányok védelmezésével együtt ez is a dolgozó nép szolgálata. Legjobb példaként említhetjük a műszaki alakulatok kiemelkedő teljesítményeit a vasútépítésben, a pályafenntartásban, objektumaink korszerűsítésében. Az elmúlt években a katonák és a vasutasok barátságát a közös feladat, az egy célú munka edzette acélossá.

Fegyveres erőink odaadóan és felkészülten őrködnek alkotómunkánk, szocialista hazánk biztonsága, békéje fölött. Ady Endre szavaival:

„Őrzők, vigyázzatok a strázsán,
az élet él, és élni akar . . ."

A fegyveres testületekben szolgálók azzal a jóleső érzéssel végezhetik felelősségteljes kötelességüket, hogy a haza, a nép ma is és holnap is gondoskodik róluk.

VASUTAS MUNKÁSŐRÖK

Helytállnak a szolgálatban

Turcsik János a rákosrendezői körzeti üzemfőnökség Hámán Kató vontatási üzemegységének mozdonyvezetője 37 éves korában, tavaly lett tagja a munkásőrségnek.

— Önkéntelenül is adódik a kérdés: a mozdonyvezetőkre háruló igen magas szolgálati idő mellett, mi volt az a meggyőző érv, ami révén a vasutas egyenruháján kívül felvette a munkásőrök szürkéskék egyenruháját is?

— Nincs ebben semmi különös, hiszen már katonaként részt vettem az ifjúsági mozgalomban, majd itt a Hámánban, ahol 1971 óta mozdonyvezetőként dolgozom, a szakszervezeti és pártmunkában is igyekeztem helytállni. Az igazán meghatározó azonban az volt, hogy a mozdonyvezetők alkotta *tíztagú szocialista brigádunkból már nyolcan munkásőrök voltak.* Mindig hívtak, de közülük is különösen *Nagy Ferenc.* Biztatott, majd meglátom, a XIV. kerületi Sziklai Sándor munkásőrszázadban milyen remek csapatszellem uralkodik, az ottani légkör bizonyára hozzájárul egyéniségem kiteljesedéséhez is.

— És hogyan érzi magát ebben az embert próbáló megmérettetésben?

— Remekül. És annak külön örülök, hogy valóban úgy van, ahogy mozdonyvezető társaim mondták; a mi századunkban a főorvos, a kétkezi munkás, az igazgató a szó legnemesebb értelmében egyenrangú partner. Én ezt még ma is nagy dolognak tartom . . .

Az eltelt rövid idő alatt életre szóló élményt jelentett számomra, hogy meglátogathattuk Sziklai Sándor özvegyét, aki megismertette velünk férje harcos, mindannyiunk számára példát adó életútját.

— Munkája, társadalmi elfoglaltsága miatt, gondolom sokat van távol a családjától. Hogyan tud gazdálkodni az idővel?

— Az idővel való gazdálkodásba „besegít" a munkahelyem is, mivel nem kevesebb, mint havonta 260-270 órát az M41-2121 pályaszámú gépen, személyfordában az esztergomi vonalon töltök. De nem panaszkodom, szeretem a munkámat, pedig néha fárasztó. Viszont az is igaz: naponta élvezhetem a tova suhanó vonat ablakából a tájegység természeti szépségeit. Munkatársaimmal is baráti a kapcsolatom, vezetőim megbecsülnek; a vasutasnapon Élenjáró mozdonyvezető elismerésben részesültem.

— Marad-e idő a családra, a művelődésre, a kikapcsolódásra?

— Természetesen úgy szervezzük magánéletünket, hogy mindenki megvalósíthassa elképzeléseit. Bár naponta utazom, de ha tehetjük, évente igyekszünk külföldre utazni, megismerkedni más népek kultúrájával. Szívesen olvasok, mert vallom, hogy az embernek állandóan tanulnia kell . . .

*

Kovács Ferenc alig múlt harmincéves, de már hét éve tagja a munkásőrségnek. Egészen fiatalon, ipari tanulóként szeretett meg a mozgalmi életet. Nem tévedés, amikor azt írom, hogy megszerette, mert kevés olyan fiatal van, mint ő, aki hozzá hasonló megszállottsággal, hűséggel végezné azt, amit felvállalt.

Példás szorgalommal, fegyelmezettséggel dolgozott már ifjú-gárdistaként, 12 éven keresztül. Az utóbbi kettőben ő volt a városi parancsnok. Amikor a dunakeszi munkásőrszázad rajparancsnokától az iránt érdeklődöm, hogyan lett munkásőr, látom, szemében jelen van az öröm és a szomorúság is.

— Egykori századparancsnokomtól, Czeti Ferenctől sok szépet és jót tanultam, emberi értékekkel gazdagodtam. Ő volt az, aki nekünk még ifjúgárdista korunkban olyan foglalkozásokat tarott, aminek nem lehetett más a végeredménye; *jöttünk hozzá munkásőrnek.* Végtelenül sajnálom, hogy már nem lehet köztünk . . .

Kovács Ferencről a századparancsnok-helyettese, *Máté Béla* csak elismerőleg beszél. Amikor a mokány rajparancsnokot jellemzi, kiemeli irányító készségét.

Ez a csendes, hangja mégis tekintélyt parancsoló fiatalember a gazdasági munkában is élenjár. Nem keveset dolgozott, és nem is akármilyen színvonalon azért, hogy az a brigád, amelyben másodéves ipari tanuló korától kezdve, 1970 óta szorgoskodik, a *MÁV Élenjáró Brigádja* címet kiérdemelhette. A *Kállai Éva* brigád tagjai is büszkék arra, hogy ő munkásőr.

Kovács Ferenc erről így fogalmaz: — Munkatársaim — akiknek többsége nő — ha gyakorlaton, vagy szolgálatban vagyok, akkor sem tekintenek mostoha brigádtagnak, aki helyett dolgozni kell. Olyan előfordult már, hogy összezsúfolódott a munka és fáradtak voltak, akkor jobban örültek volna annak, ha velük vagyok. De egymást segítve, becsülve eddig még közös összefogással minden feladatot megoldottunk.

*

Amikor a városi munkásőrszázad parancsnokának javaslatára a Dunakeszi Járműjavítóban *Illés Jánossal,* a század szolgálatvezetőjével negyedszázados munkásőr-tevékenységéről beszélgettem, jó volt hallani, hogy ő is milyen tisztelettel beszélt egykori művezetőjéről, *Dobrovits Jánosról,* akinek segítségével, tanításával feltárult előtte a munkásmozgalom története, s tagja lehetett a munkásőrségnek. Szerényen mondja, hogy igyekezett tanítómesterének nyomdokaiba lépni, megfelelni a bizalomnak.

Azt már másoktól tudom, hogy Illés János negyedszázados sokoldalú tevékenységével bizonyította, s bizonyítja ma is, hogy nem hiába tanították. *Ma már ő is formálja a munkásőr fiatalokat, segíti a városi népfrontosok munkáját, rendőr elvtársaival összehangolt, közös akcióikkal vigyázzák a városkörzet lakosságának nyugalmát, biztonságát.*

Katona István, az üzemi pártbizottság titkára nem tartozik a dicséretet könnyen osztogatók táborába, de Illés Jánosról ő is azt mondja, *hogy munkáját szerető, társait becsülő ember, s amit csinál, azt belső meggyőződésből cselekszi.* Beszélgetésünk során Illés János, aki az V-ös gyárrészleg cserejavítóműhelyében dolgozik, szinte mindvégig hangsúlyozta, hogy a munkatársak és vezetői *Badó Ferenc* és *Felsmann Pál* támogatása nélkül közel sem tudna ilyen társadalmi, közéleti tevékenységet folytatni.

Vetési Imre

Vasutasszív, munkásőr-fegyelem

A patak felőli csalitosból feltartott kezű, marcona férfi lép elő, mögötte határozott fellépésű, fegyveres munkásőrök. A gyakorlat sikerült, az akciót a munkásőrök eredményesen befejezték.

A sikerből kivették a részüket a géppuskások is, közöttük a három vasutas: *Várkonyi Lajos* és *Cseppentő János* rajparancsnokok, illetve *Papp János* beosztott munkásőr.

— A feladat nem mindig egyezik meg a szakaszon belül, azért figyelünk egymásra, mert az eredmények sokat nyomnak a latba a végelszámolásnál — magyarázza Cseppentő János.

A szakasz eddig négy alkalommal kapta meg az egység legjobbja címet. Ezt nem ők mondták, hanem amikor szóba hoztam, látszott rajtuk, hogy büszkék erre. Azt sem tőlük tudtam meg: *volt időszak, amikor három Cseppentő viselte az acélszürke egyenruhát . . .*

A vasutas géppuskások Várkonyi Lajos rajában kezdték az önként vállalt fegyveres szolgálatot. Ő már tizennégy éve munkásőr, de Papp János és Cseppentő János is túl van már a tízévi szolgálaton.

A harci feladatok mellett más követelményeket is becsülettel teljesítenek. Például ünnepségeken Papp János és rajparancsnoka a díszőrség tagjai, Cseppentő János pedig a városi fúvószenekar dobosa.

A munkásőrségben mutatott példamutató munkájukért mindhárman megkapták a Kiváló címet, s ez a cím nemcsak a fegyveres szolgálatban kötelezi őket a jó munkára, hanem a vasúti szolgálatban is. Cseppentő János vizsgáló főkalauz, Papp János személyzetirányító, Várkonyi Lajos a pályafenntartási főnökségen belső ellenőr.

A munkaköri kötelességeken túl, más jellegű társadalmi megbízatásokat is vállalnak, s mindenkor tisztességgel teljesítik. Egyikük a szakszervezeti bizottság munkavédelmi ellenőre, másikuk a munkaügyi döntőbizottság tagja, közel húsz éve.

Papp János találóan fogalmazta meg magatartásuk lényegét:

— *A munkásőrökben benne van a vasutasszív, a vasutas munkában pedig a munkásőrök fegyelme . . .*

Azt pedig egységesen vallják, hogy nyugodt családi háttér nélkül mindezt nem lehetne ilyen szinten elvégezni.

(Zsoldos)

Kiváló szakaszparancsnok

Gyimesi Zoltán, a szegedi oktatási főnökség anyaggazdálkodója ízig-vérig közéleti ember. A Hazafias Népfront területi bizottságának elnökségi tagja, párttag hosszú évek óta, a munkásőr-egyenruhát is régen viseli.

Vasutas pályafutásáról így beszél:

— Kocsifelíróként kezdtem Szegeden 1967-ben. Voltam málházó, később raktárnok lettem Algyőn. Itt dolgoztam 1974 őszéig, amikor jelenlegi munkahelyemre, az oktatási főnökségre helyeztek.

— Hogyan lett munkásőr?

— Vasúti pályafutásomat megelőzően, 1949-től a Magyar Néphadseregnél továbbszolgáló tiszthelyettes voltam. *Az egyenruha tehát nem volt idegen, ezért kértem felvételemet a munkásőrséghez 1966-ban.* Nyolc évvel később parancsnoki iskolára küldtek a fővárosba. Elvégezve az iskolát szakaszparancsnoki megbízást kaptam. Irányításommal 25 munkásőr tevékenykedik, közülük tizenketten vasutasok. *A szakasz 1984-ben a szocialista munkaversenyben elért eredményei alapján megkapta a Kiváló Szakasz címet,* jómagam a Kiváló Parancsnok elismerést.



Gyimesi Zoltán

— Szakaszom tagjai közül — folytatja — *Hegyes Lajos,* az üzemfőnökség díszpécsere kétszeres Kiváló Munkásőr, *Tóth II. József,* a gépállomás dolgozója szintén ezzel a kitüntetéssel dicsekedhet, de a többieknek is van valamilyen elismerésük. Szakaszunk évek óta patronálja a Zalka Máté Általános Iskola Úttörőcsapatát. Rendszeresen részt veszünk az iskola kisdobos- és úttörőavatásán. Filmvetítéseket is tartunk, igyekszünk felkelteni érdeklődésüket a vasutas pálya iránt. A szolgálat szerencsére nem jelent gondot, mert a családom és a munkahelyi vezetőim is megadnak minden segítséget.

(Gellért)

Önkéntes határőrök

— Az eddigi legizgalmasabb, s talán a legveszélyesebb elfogásom hat évvel ezelőtt volt, amikor Csehszlovákiából két, mindenre elszánt, pisztolyokkal, késekkel felfegyverkezett határsértőt sikerült társaim segítségével ártalmatlanná tennem — mondja *Honti Pál,* a huszonkét vasutasból álló Önkéntes Határőrcsoport parancsnoka.

A tolatásvezető 1951 óta teljesít szolgálatot Szob határőrnagyközség vasútállomásán.

— Szeretem ezt a települést, itt éltem mindig, mélyek és sokirányúak a kötődés gyökerei. A munkámat, az otthonomat, a családomat, barátokat egyaránt jelenti. Így mi sem természetesebb, hogy óvjuk, védjük határunkat, lakóhelyünket, értékeinket — fogalmazza meg egyszerűen Honti Pál az otthon, a haza iránti szeretetét.

Az önként vállalt határőrizeti feladatokat a csoport tagjaival jó összhangban, nagy körültekintéssel, éberséggel végzi, aminek eredményeként az elmúlt évtizedekben átlagban évente hét határsértőt fogtak el. Munkája elismeréseként megkapta a *Kiváló Határőr* kitüntetést, és a közösség együttesen is elnyerte a *Kiváló Határőr Csoport* címet.

— A kocsik rendezése közben arra is kiterjed figyelmünk, hogy szemünk sarkából végigpásztázzuk az állomás területét, az utazóközönség hullámzását. Ez azért is fontos, mert északon Szob hazánk legnagyobb nemzetközi kapuja a vasúti áruszállítás szempontjából, de számos nemzetközi expreszvonat is végighalad területünkön. Évente a természetszerető emberek ezrei számára jelentékeny vonzerő a vadregényes Börzsöny. Közöttük sajnos vannak olyanok is, akik nem a táj szépségében szeretnének gyönyörködni. Őket igyekszünk idejében „becserkészni".

A jó emberismeret mellett egy valamirevaló önkéntes határőr számára ugyanúgy követelmény az öltözködési szokások ismerete, mint az okos kérdésfeltevés fortélya, az alapos helyismeret.



Az önkéntes határőrcsapat tagjai. Balról a harmadik Honti Pál parancsnok

Ülünk az állomás egyik padján, miközben Honti Pál olyan színesen meséli hogyan ejtette *Véber József* újabb rabságba az egyik szökött fegyencet, hogy szemem előtt vélem lejátszódni az éjszakai eseményt.

— Igyekszünk tudatosan készülni a határőrizeti és a vagyonvédelmi feladatok megoldására. A szolgálatot úgy szervezzük, hogy 2-3 önkéntes határőr mindig bent legyen. Ha viszont a déli állomásokon, *Zebegényben, Verőcén, Vácon* dolgozó kollégáktól, a vonaton szolgálatot teljesítő kalauzoktól nem kapnánk hasznosítható információkat (személyleírásokat), akkor kevesebb határsértést tudnánk megakadályozni.

A jövőre nyugdíjba vonuló tolatásvezető a belügy- és a közlekedési minisztertől több kitüntetést vehetett át határőrizeti, parancsnoki munkája elismeréseként. Többszörös kiváló dolgozó, húsz éve a pártalapszervezetben is tevékenykedik. Nyugdíjasként is — mint vallja — határőrként vigyázza majd a határt . . .

V. I.

ORVOSI TANÁCSOK (1.)

Mit kell tudni a daganatos megbetegedésekről

Félelem és titokzatosság lengi körül a rákot. Sokan beszélni, hallani sem szeretnek róla. Ne beszéljünk róla? Pedig ha tehetünk valamit ellene, azt csak ismeretek birtokában tehetjük. Nagy szerepe van ebben az egészségügyi felvilágosításnak.

A rák keletkezésének okát ma még nem ismerjük. Nem tudjuk, hogy miért kezdenek egyes sejtek korlátlanul szaporodni. Minden bizonnyal a ráknak nemcsak egy oka van. *„A rák egy összetett szabályozó rendszer zavara”* — mondotta *Szent-Györgyi Albert.* Ma még nem gyógyítható, de idejében megelőzhető! Ezért fontos, hogy a legkisebb panasszal is azonnal az orvoshoz forduljunk.

Az alábbiakban ismerkedjünk meg a rák néhány fajtájával.

Az arc és a száj daganatai

Az arc és a száj területe könnyen ellenőrizhető. Naponta belenézünk a tükörbe, észrevesszük a legkisebb elváltozást is. Sokszor az emberek nem tulajdonítanak semmi jelentőséget arcukon egy barnás, lencse vagy bab nagyságú barna foltnak, anyajegynek. *„Csak szépséghiba”* — mondják. Pedig érdemes megmutatni az orvosnak, mert az efféle elváltozásokból daganat lehet, rák keletkezhet. Gyanús a szájon kialakuló aprócsaka pörk, az arcon, az alsó vagy felső ajkon keletkező hámló, gyógyuló sebnek tűnő pirosas folt is. Figyeljünk a szájüregünkre! Ha foghúzás után a sebgyógyulás elhúzódik, a szájüregi nyálkahártyán, a nyelven, a fekélyt azonnal meg kell mutatni szakembernek, mert kezdetben ezek az elváltozások még gyógyíthatók.

A szájüregdaganatok a világon előforduló rákbetegségeknek az öt százalékát teszik ki.

A fül, orr, gége és a szájüreg daganatai

A rákbetegségeknek ezek 10-15 százalékát teszik ki. Közülük a bőrön és a gégén előfordulók a legveszélytelenebbek, ha idejében fordulunk az orvoshoz. Csaknem teljesen bizonyos, hogy meg is gyógyulnak. *Gégeráknál, ha korai stádiumban végzik az operációt, a hang sem tűnik el.* Ha a fél gégét el is kell távolítani, az ember még akkor is tud hangot adni. Sőt, ha az egész gégét kiveszik, elsajátítható a nyelőcsőhangképzés is. De van már elektromos műgége, amellyel bárki beszélgethet még telefonon keresztül is. Az előrehaladott garatdaganatoknak valamivel kisebb az esélyük a gyógyulásra.

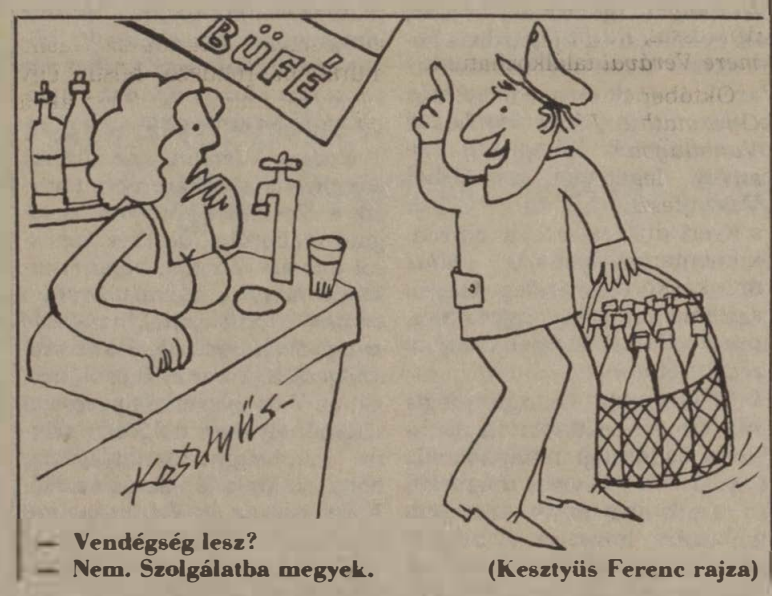
Az orrmelléküregekben a korán felfedezett elváltozások sikeresen kezelhetők műtéttel és sugarazással. Ha valaki például egyéb megfázási tünetek nélkül három hét múlva is rekedt, azonnal menjen orvoshoz. Különösen a dohányosok ügyeljenek erre. A garat rosszindulatú daganataiért a dohány és az alkohol együttes hatását okolják. Az ember úgy érzi, mintha valami furcsa, idegen test akadt volna meg a torkán, amit nem tud lenyelni. Ez nem a félelem, az ideges „gombóc” érzése a torokban.

Előfordul, hogy nyirokcsomót észlel valaki a nyakán. Addig kell orvoshoz fordulni, amíg az a bőr alatt elmozdítható. Igen fontos tünet a féloldali véres orrfolyás. Az ember úgy érzi, hogy eldugult az orra, és ezt tartósan, heteken, hónapokon át tapasztalja. Vagy: *az utóbbi időben nem fér be a protézise a szájába.* A nyálmirigyek rosszindulatú daganata úgy képződik, hogy a fül előtt, vagy az állkapocs alatt fájdalmatlan, lassan növő duzzanat keletkezik. Alattomos, mert nem fáj. Itt is fontos, hogy idejében forduljunk orvoshoz, mert akkor még tokostól távolítható el a daganat.

A bőr daganatai

A bőrrák gyakoriságát tekintve, a harmadik helyen áll. Ha a bőrrákot idejében felfedezik, a rosszindulat ellenére a betegek kilencven százalékánál legalább öt évig meghosszabbíthatják az életet. *A legelterjedtebb bőrdaganat a melanoma.* Egyre gyakrabban fordul elő világszerte. A festékképző sejtekből indul ki, de sokszor a jelentéktelen anyajegyből is keletkezhet. A fehér emberen olykor 4-5 anyajegy is barnállik. Ezek azonban csak akkor kezdenek veszélyessé válni, ha hirtelen megmozdulnak, növekedni kezdenek, színük sötétesebb, akár fekete is lesz. Ha az anyajegy viszketni kezd, azonnal menjünk orvoshoz. Ha rossz helyen van az anyajegy, állandóan dörzsöli egy vállpánt, ott helyes eltávolítani. Még orvosok is mondják, hogy nem tanácsos eltávolítani az anyajegyet, mert akkor elrákosodik, holott az ellenkezője igaz. *Baj abból lehet, ha nem kezelik, ha az anyajegyen valami elváltozás van.* Természetesen anyajegy nélkül is keletkezhet bőrdaganat. Ez sötétbarna, vagy feketés kiemelkedés, felszíne néha hámfosztott. Minél kisebb a daganat, annál nagyobb a reménye a betegnek a gyógyulásra.

Dr. Veress Sándor
(Folytatjuk)



— Vendégség lesz?
— Nem. Szolgálatba megyek.

(Kesztyüs Ferenc rajza)

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

Csongrád Megyei Hírlap

Szabó Imre 1954. április 26 óta dolgozik a hódmezővásárhelyi nagyállomáson. Az újszegedi tanítóképzőt hagyta ott a vasút miatt, érdekes pályamódosítással.

— Először pályamunkás voltam, majd körülbelül három évig kocsirendező és vonatfékező, 1958-ban lettem forgalmi szolgálattevő. Tíz évig ez volt a munkám, 1968-tól 1975-ig Szegeden, a MÁV-igazgatóságnál voltam menetirányító. A Szeged—Cegléd közötti vonal forgalmát ellenőriztem. Ezután kerültem át ide, Vásárhelyre, és 1979 februárjától vagyok állomásfőnök. Két helyettesemmel együtt felelünk az állomáson dolgozó 130 emberért.

Érdekes a munkám, csak elég fárasztó annak, aki még nem próbálta. Szabad szombatom, vasárnapom csak elvétve van. Minden második nap ügyeleti szolgálatot látok el reggel 7-től este 6 óráig. Naponta ellenőrzöm az itt dolgozókat, és mindent, ami az állomás területén van.

Szabad időmben szeretek olvasni. Főleg a vasútról. Gyűjtöm is a vasút történetét feldolgozó könyveket, dokumentumokat. Még olyan könyvem is van, amit maga *Ferenc József dedikált.* Azt hiszem, a legérdekesebb a kötetek közül a *Magyar Vasúttársaság oknyomozó története,* és egy 1945 februárjából származó, kézzel írt ideiglenes menetrend. 1959 óta vagyok a Magyar Galambtenyésztők Egyesületének tagja, és már 20 éve a helyi szervezetének elnöke.

Dolgozók Lapja

Nagy János vezénylőtiszt Tatabánya-Alsó állomáson.

— 1962-ben kerültem a vasúthoz, itt dolgozom 24 éve — mondja. Kocsirendezőként kezdtem, majd lehetővé tették, hogy tanuljak. Örültem a lehetőségnek. Katonaidőm letöltése után 1967-ben elvégeztem egy segédtiszti tanfolyamot Győrben. A tanfolyam után mint forgalmi szolgálattevő dolgozhattam. Utána elvégeztem Szegeden a vasútforgalmi technikumot, egyéves pártiskolát és a MÁV-tisztképzőt. 1980-tól dolgozom jelenlegi beosztásomban.

Nekem kell biztosítanom a vonatokhoz a személyzetet, megszervezni munkaidejüket, szabadságukat, helyettesítésüket. Ez a munka rendet, fegyelmet igényel. Egy-egy menetrendváltozás pedig óriási szervezőmunkát.

Itt az állomáson a párttitkári teendőket is én látom el. Jól ismerem az embereket, a problémákat, a körülményeket. Sokat köszönhetek a családomnak — az a biztos háttér jelentős segítség a felelősségteljes munkához.

Hajdú-Bihari Napló

A MÁV Debreceni Járműjavító Üzemében *Kerékgyártó Imre* főmérnök szerint az újítók több évtizede kiveszik részüket az üzem fejlesztése érdekében végzett munkából. Olyan emberekről van szó, akik rendszeresen, minden évben tudnak használható ötleteket letenni az üzem asztalára.

A járműjavítóban a legtöbb újítás műszaki témájú, de azért előfordul munkavédelmi és szervezési kérdésekkel foglalkozó is. S hogy kik újítanak inkább? A fizikai dolgozók közül sokan, ám a műszakiak létszámukhoz viszonyítva mégis jobban kiveszik részüket ebből a munkából.

S végezetül egy kis statisztika. Tavaly 77 újítást vezettek be az üzemben, 56-ot kísérletre fogadtak el, s az újítók, akik csaknem hatmilliót takarítottak meg, *314 ezer forintot vehettek fel.* Az idén eddig 26 újítást fogadtak el, 29 még kísérleti stádiumban van. A megtakarítás eléri a hárommilliót, s ezért 141 ezer forintot kaptak az újítók.

Dunaújvárosi Hírlap

Az idei vasutasnapon *Topa István* dunaújvárosi mozdonyvezető *Kiváló Munkáért* miniszteri kitüntetésben részesült.

Topa István a szokásos utat járta végig. Gőzmozdonyra került előbb fűtőnek, majd gőzmozdonyvezető lett. Végül nyolc éve ült át dízelmozdonyra. De még ma is nosztalgiát érez a gőzösök iránt.

— Mindig nagyon büszke voltam, amikor hosszú személyvonattal beroboghattam a Déli pályaudvarra. Jó érzés végignézni az állomásokon várakozó utasokat, s tudni azt, hogy mindannyiukat én juttatom el a céljukhoz. Ennél csak akkor voltam büszkébb, amikor egy elromlott dízel elé állhattam gőzössel, én vittem tovább a nyílt pályán rekedt személyvonatot.

Topa István nemsokára nyugdíjba készül. Visszatekintve életútjára, foglalkozására, nem bánta meg, hogy vasutas lett.

Fia is mozdonyvezető Székesfehérvárott. Még iskolába járó lányait is arra biztatja, lehetőleg vasutas szakmát válasszanak. A kérdésre, hogy miért, így válaszolt: — *A vasút az ország vérkeringése, mindig szükség lesz rá.*

Zalai Hírlap

Naponta 33 személyszállító vonat és a környékbeli áruszállítási tennivaló ad munkát *Zalabér-Batyk* vasútállomáson a 29 fős személyzetnek. Az állomás dolgozói feladatukat lelkiismeretesen végzik, amit az is bizonyít, hogy *„Élenjáró szolgálati hely”* címmel tüntették ki a kollektívát az idei vasutasnapon.

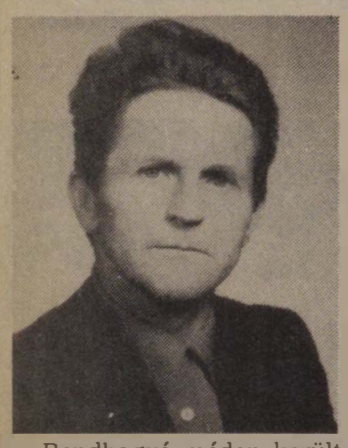
— *Úgy élünk itt, mint egy nagy család* — mondja *Perom Lajos* állomásfőnök. Falubeliek vagyunk, csupán két társunk jár távolabbról, az egyik Zalaszentlászlóról, a másik Zalaszentiványról.

A környékbeliek tavaly másfél millió forintért váltottak jegyet a vasútállomáson. A vasi *Bérbaltavár, Csehimindszent, Nagytilaj* is a vonzáskörzetet jelenti.

Lenkórót raknak romániai exportra. Martfű és Csepel is várja a repcét továbbfeldolgozásra. Volt itt évekig mozdonytemető, most a kiszuperált öreg motorkocsikat tárolják, meg időnként fertőtlenített állatszállító vagonokat.

A zalabériek tavaly a 21 százalékos többletáruhoz időben biztosítottak eszközt, s jó kapcsolatot tartva partnereikkel, mintegy öt órával csökkentették a külföldi vagonok állásidejét. Nem volt üzemi balesetük, sem társadalmi tulajdon elleni vétség. Kártérítési jegyzőkönyvet sem kellett írni, s mindennek szinte egyenes következménye, hogy nem volt fegyelmi ügy sem.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc



Harminckét évi szolgálat után

Pihen a forgalmista

Rendhagyó módon került a Veszprém megyei Sáska községből Szabolcsba *Tóth Béla,* aki 32 évi vasúti szolgálat után a napokban ment nyugdíjba. Paraszti család gyermekeként vonult be katonának a határőrséghez, Záhonyba. Egyik kimenője alkalmával ismerte meg azt a csinos szőke lányt, akit nemsokára feleségül vett. A házasságból három fiú született, mindhárman a vasutat választották hivatásul.

Amikor felkerestem *Tóth Bélát* kertes gerőtelepi otthonában. éppen az udvaron dolgozott. A környék egyik legszebb, leggondozottabb portája az övé.

— Hogyan lett a veszprémi fiúból vasutas?

— 1953-ban leszereltem a határőrségtől, 1954-ben megnősültem, és még abban az esztendőben elszegődtem a MÁV-hoz kocsirendezőnek. Emlékszem, kilenc nap alatt vizsgáztam le, és máris önállóan dolgoztam a pályaudvaron: 12/24 és 24/24-es szolgálatot láttunk el. Egy év után már tartalékos tolatásvezető lettem. Az 56-os események Záhony állomást sem kímélték. Naponta kint voltunk az állomáson, dolgoztunk, de azért egy pár napig itt is állt a munka.

Tóth Béla 1957-től már kocsimesteri beosztásban végezte felelősségteljes munkáját. Példamutató helytállását is értékelték akkor, amikor 1963-ban Budapestre iskolázták be segédtiszti tanfolyamra. Ennek sikeres elvégzése után tartalékos külsős forgalmi szolgálattevő és kocsimester lett.

Ötvenegy éves korában került némileg könnyebb beosztásba: *forgalmi szolgálattevőnek nevezték ki az olajátfejtőbe.* Szakszervezeti bizalmiként és munkavédelmi őrként végzett sok éven át társadalmi munkát. Az emberek bizalommal keresték fel ügyes-bajos dolgaikkal, és ő mindenkinek segített.

— Ha vissza lehetne forgatni az idő kerekét, újra a vasútat választaná?

— *Ha valaki 30-35 évet „lehúz” a MÁV-nál, nagyon megszereti, főleg ha szívvel-lélekkel végzi munkáját.* Én ismét a vasútat választanám, ha újra kezdhetném. Ennek éltem, itt kaptam a fizetést, amiből becsülettel felneveltem a családomat. Feleségem sokáig „csak” a háztartásban dolgozott. Három fiam — *Béla, Ferenc* és *György* — szintén jó vasutas lett. Csak azt sajnálom, hogy nem tanultam tovább. Még tiszti rangot is szerezhettem volna.

— Elégedettnek érzi magát?

— Igen. Vezetőim megbecsültek. Tíz főnököt szolgáltam ki, mindegyiktől tanultam, és a tudást én is igyekeztem átadni a fiataloknak, akik a kezem alól kerültek ki. Most már én is pihenek egy kicsit. Sokáig azért mégsem, mert szeretnék valahol dolgozni . . .

Szőgyényi Bertalan

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

igazgatási és jogi főosztályvezetői munkakör betöltésére

A MÁV Vezérigazgatóság pályázatot hirdet az igazgatási és jogi főosztályvezetői (vezető jogtanácsosi) munkakör betöltésére

A munkakör betöltésének feltétele:
- **állam- és jogtudományi karon szerzett oklevél,**
- **jogi szakvizsga, (ügyvédi és jogtanácsosi vizsga),**
- **jogi munkaterületen szerzett 8 évi szakmai és legalább 5 évi vezetői gyakorlat,**
- **erkölcsi feddhetetlenség.**

Bérezés: alapfizetés 14 000—15 000 Ft + 30—50 százalék prémium.

A beküldendő pályázat tartalmazza:
- **az eddigi munkakörök, tevékenységek felsorolását,**
- **a jelenlegi munkahelyét, beosztását, munkakör besorolását, jövedelmét,**
- **szakmai tevékenységét,**
- **kitüntetéseit,**
- **az új munkakörre vonatkozó elképzeléseit, terveit,**
- **részletes önéletrajzot.**

A pályázatot 1986. október 15-ig a MÁV Vezérigazgatóság személyzeti és oktatási főosztályára (1940 Budapest, Népköztársaság útja 73—75.) kérjük megküldeni.

A pályázattal kapcsolatban részletes felvilágosítást ad Visnyei Istvánné a 228-698-as telefonon.

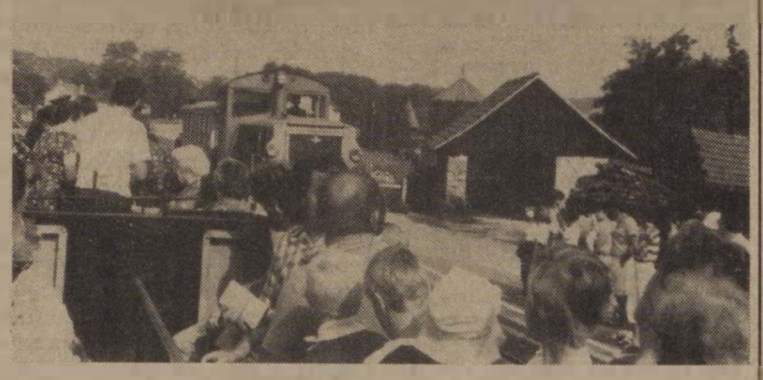


Szalajka Fatelep állomás

Kisvasút a Szalajka-völgyben

Szilvásváradon országszerte ismert, közkedvelt kiránduló hely a Szalajka-völgy. A bükki erdő- és fafeldolgozó gazdaság által üzemeltetett kisvasút hossza a szilvásváradi fatelep állomástól kiindulva a Szalajka-völgyi végállomásig négy kilométer. A kisvasút menetrend szerint közlekedik és ma már csak személyszállítással foglalkozik. A hétvégeken a menetrendtől eltérően is indulnak vonatok ha sok a turista. A forgalomra jellemző, hogy a múlt esztendőben mintegy 250 ezer forint volt a bevétel. A felvételek a fatelepi végállomáson készültek.

(Visi Ferenc felvételei)



Vonat érkezik a végállomásra



Beszállásra várva

Nyugdíjasélet Dombóváron

Dombóváron és körzetében a vasutasdinasztiák egész sora él. Köztük sok MÁV-nyugdíjas is lakik. Az ő ügyes-bajos dolgaikat szervezetten intézi a Vasutasok Szakszervezete önálló helyi nyugdíjas csoportja, melynek *Varga József* az elnöke. Mint azt elmondotta, a csoportnak 1092 tagja van, nemcsak dombóváriak, hanem még 55 település nyugdíjas vasutasai is hozzájuk tartoznak. Tagjaik elég nagy területen élnek, éppen ezért 26 tagú bizalmitestületet választottak. A bizalmiak rendszeresen látogatják a községekben élő tagokat, szükség esetén környezettanulmányt készítenek életkörülményeikről.

Az öttagú vezetőség minden héten szerdán és pénteken délelőtt a művelődési otthonban várja a nyugdíjas vasutasokat, hogy problémáikat segítsék megoldani. A hónap elején sokan keresik fel őket. Tagdíjat fizetnek, rendszerint akkor intézik a szociális segélyeket, de sokan jönnek azért is, mert üdülni szeretnének. Ilyenkor folyósítják tagjaiknak a temetési segélyt. A vasutasok önkéntes támogatási alapjából anyagiakkal is segítik az alacsony nyugdíjjal rendelkező tagjaikat.

Októbertől áprilisig minden hónapban 6 nyugdíjast küldhetnek üdülni. Tavaly közel 50 nyugdíjasuk részesült részben ingyenes, részben kedvezményes üdülésben.

Munkásszállások a közművelődésért

A Munkásszállások a Közművelődésért elnevezésű pályázaton részt vevő hat munkásszálló szervezett szeptemberi közös rendezvényeket.

Az első műsor szeptember 15-én volt a MÁV Aszódi úti munkásszállóján. A hangulatos rendezvényen a vendégek megtekintették a szálló életét bemutató fotókiállítást, majd *Haradi Zsuzsa* citera- és népi együttese adott műsort. Az est diszkóval zárult, amelyre meghívták a Keltex leányszálló kubai lakóit is.

A vasutasszállón kívül a MAHART, az FKFV, az ÉSZV Harmat utcai, a Taurus munkásszálló és a Keltex leányotthon vett részt a közös rendezvényeken.

Ádám Tamás

ŐSZ

Most a levegő
megfoghatatlan illatok
gyöngysora
talán a lányok kezén
izzó katicabogár
tüzijáték az arcokon
titkos harmónia simul
a csöndre

sárga esőkabátot
csörget a szél
varjak pörölnek
félve intenek búcsút
a megbicskázott
fatörzsek

LEHET VÁLASZTANI!

Októberi filmkalauz

Ebben a hónapban úgy jön ki a lépés, hogy a szeptemberi négy héttel szemben öt található a naptárban, ami azt jelenti; *valóságos filmdömpingre számíthatunk!* Kereken 19 — különféle nemzetiségű — produkcióból válogathatunk. Nem is szólva arról az érdekességről, hogy az ínyencek holland, illetve NSZK filmhét keretén belül ismerkedhetnek meg a két ország friss termése színe-javával.

Hazai kínálat

A hazai kínálatot a havi programban öt mű képviseli, azaz minden egyes műsorváltozásra jut egy új. A sort 2-án a Pannónia stúdió legújabb egész estés rajzfilmje, a *Macskafogó* nyitja meg. A rendező *Ternovszky Béla*, a forgatókönyvíró természetesen *Nepp József*. A „drámai összeütközés" két ősi nemzetség az egerek és macskák örök párbajából támad és egy csodálatos japán találmány, a „macskafogó" körül bonyolódik. Soksok vidám ötlet, derűs fordulatok és remek színészi hangalakítások, egyszóval régies kifejezéssel valódi „trükkfilmet" láthatunk. Felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt ajánlhatjuk.

Október 9-én nem kevesebb, mint harminc esztendős film kerül a nézők elé. A *Keserű igazság* 1956-ban készült, s egyike volt azoknak a korai alkotásoknak, amelyek megpróbáltak úgy szólni a korról — az ötvenes évekről —, hogy feltárták az ellentmondásokat, a problémákat (legalább is részben), s közelítettek az igazsághoz. *Várkonyi Zoltán* filmjében *Bessenyei Ferenccel, Gábor Miklóssal, Ruttkai Évával, Szemere Verával* találkozhatunk.

Október 16-án kerül vetítésre *Gyarmathy Lívia* rendezőnő *Vakvilágban* című filmje, amely legutóbb a Karlovy Vary-i fesztiválon aratott sikert, s nyert díjat. A helyenként dokumentarista igényű alkotás munkáskörnyezetben játszódik, s drámai hangvételű. A főszerepeket: *Dörner György, Lukáts Andor, Sír Kati, Esztergályos Cecília, Temessy Hédi* keltik életre.

Huszonharmadikán *Fekete István* népszerű vidrahőse, *Lutra* mutatkozik be *Hárs Mihály* rendezésében. A nagy gonddal készült természetfilmben az állathősön kívül színészek is szerepelnek.

Végül 30-án *Királyhegyi Pál* író önéletrajzi regényének tragikomikus epizódját feldolgozó *Első kétszáz évem* szerepel a műsorrendben. Akik ismerik a könyvet, azok tudják, hogy terjedelmes időszakot ölel át. *Maár Gyula*, a rendező nem képeskönyvet óhajtott készíteni,s éppen ezért csupán az író negyvenes évek eleji hányattatásait örökítette meg a forgatókönyvben. Az író szerepében *Bezerédy Zoltánt* láthatjuk. Partnerei többek között *Kubik Anna, Márkus László*, a csehszlovák *Jiri Adamira* és *Törőcsik Mari*.

Külföldi csemegék

Ugyancsak regény, egy világhírű mű az *Eltűnt idő nyomában* (a francia Marcel Prousttól) az alapja a Swann szerelmének. A nyugatnémet Volker Schlöndorf francia filmje az irodalom és művészfilmbarátok igazi csemegéje. A szereposztása is parádés: *Alain Delon, Jeremy Irons, Ornella Mutti, Fanny Ardant*. A feldolgozás itt is csupán egy sokatmondó részletet ragadott ki a regényfolyamból.

Új feldolgozásban kerül a magyar nézők elé *Lengyel Menyhért* televízióban is sugárzott fergeteges vígjátéka, a *Lenni vagy nem lenni*. A nácik megszállta Varsóban játszódó cselekményt Hollywood új komikus csillaga, a burleszkhumorú *Mel Brooks* pergeti, a rendező ezúttal nem ő, hanem *Alan Johnson*.

Japán lélektani krimi a *Foglalkozása mesterlövész*. Jasho Furahota rendező hősül egy olyan nyomozót választott, aki a sport kedvéért szeretne felhagyni véres foglalkozásával: az ellenszegülő bűnözők ártalmatlanná tételével.

Ősi legenda modern feldolgozásban. Kaland, szerelem, jóság és gonoszság összeütközése, varázslat, így foglalható össze a Superman rendezőjének, *Richard Donnernak* új, 1985-ös filmje, az amerikai *Sólyomlady*.

Ismét találkozhatnak a zene és a tánc kedvelői a korábban már bemutatott Break szereplőivel. A Break 2 témája, ha nem is új — egy gazdag üzletember le akarja bontatni a fiatalok kedvenc szórakozóhelyét, hogy oda új épületet építsen —, de a benne felhangzó zene és táncszámok azok. Ehhez már csak jó szórakozást lehet kívánni.

A lakáskérdés szemmel láthatólag Kubában is probléma. Erről tanúskodik az utóbbi évek legsikeresebb vígjátéka, a *Minőségi csere*. A derűs történetből természetesen a maguk útján járni akaró fiatalok sem hiányozhatnak, akik szembeszállnak a szülők nemzedékének maradi elképzeléseivel.

Érdekes történetek

Mulatságos szerelmi történet falusi miliőben a *Szerelem és galambok*. Rendezője az Oscar-díjas szovjet *Vlagyimir Menysov (a Moszkva nem hisz a könnyeknek készítője)*.

A háború és az azt követő nehéz évek A harmonikás ember történetének időszaka. Az ugyancsak szovjet *Nyikolaj Dosztal*, mintha a hajdani nagysikerű Szibériai rapszódia témáját vitte volna vászonra. Ugyancsak 1941—1945 között pereg a *Törvényes esküvő*, egy furcsa házasság históriája az örmény származású *Albert Mkrtcsjan* rendező melodrámája. Végül a szovjet filmek sorát egy krimi zárja le, a *Féktelenül*. Rendezője a színészként jól ismert *Gunar Cilinszkij*, aki a *Kapaszkodj a fellegekbe* című 1971-es magyar—szovjet filmben is szerepelt.

Láthatunk még egy kosztümös koreai szerelmi történetet, a romantikus hangvételű *Aszil szerelmét*, egy kínai—japán drámát, *A befejezetlen játszmát*. A chilei emigráns *Miguel Littin* ezúttal többszörös latinamerikai koprodukcióban vitte filmre egy kisfiú hányatott sorsát. Az *Alsino és a kondorkeselyű* egy képzeletbeli latin-amerikai országban mutatja be a földrész mai véres történelmét és az amerikai függéstől való szabadulási kísérleteit. Külön érdekesség, hogy a szemszög: a kis Alsino-é, s még egy, az amerikai helikopterpilóta szerepét hollywoodi színész. Dean Stockwell játssza.

A választékból nem hiányozhat a hagyományos, gyermekeknek szóló összeállítás (Az elveszett papagáj) sem.

Ábel Péter

Nyitás október 4-én

Totóklub alakul a Landler Művelődési Házban

Vajon nyer-e a biztos favorit? Vagy meglepetés születik? Hétközben mennyit és mennyit vitatkoznak a totózók így az eszpresszók asztalai mellett, vagy támasztva a totózóhelyiségek pultjait.

Így jutott eszébe *Sándor Gézának*, a Landler Jenő Művelődési Ház igazgatójának: miért ne lehetne ezeket a beszélgetéseket a ház programjába is beiktatni?

— *Valóban sokat gondolkodtunk azon, hogyan és mivel lehetne a művelődési ház programját tovább gazdagítani* — mondja az igazgató. — *Így vetődött fel a totó-klub megalapításának ötlete.* Arra gondoltunk, hogy szombat délelőttönként, amikor dolgozóink zöme szabad, újabb hasznos időtöltést, kikapcsolódást biztosítunk tagjainknak.

A művelődési ház vezetői felvették a kapcsolatot a Sportfogadási és Lottóigazgatóság vezetőivel, akik örömmel fogadták a kezdeményezését.

— *Jónak, hasznosnak tartjuk a klub megalakítását*, s a magunk részéről minden támogatást meg is adunk a zavartalan működéshez, — fejti ki véleményét *Andor Tibor*, a Sportfogadási és Lottóigazgatóság ügyvezető igazgatója. — Éppen ezért az újpesti kirendeltségünk egyik dolgozója ott, a helyszínen veszi majd át a szelvényeket, hogy a fogadók ne csak beszélgessenek, vitatkozzanak, hanem helyben játszhassanak is.

— Mindamellett — teszi hozzá *dr. Vaszily Béla* igazgató —, a legkülönbféle propagandaanyagokkal, totó-lottó ismertetőkkel, varációs könyvekkel is segítjük majd a klub munkáját.

A klub vezetői úgy tervezik, hogy minden szombaton neves szakembereket, edzőket, sportvezetőket és sportújságírókat hívnak meg, akik megannyi statisztikai adattal és személyes tapasztalattal a birtokukban segíthetik a totózókat.

— *Az október 4-i megnyitón, s a hónap további klubnapjain is mindenkit szívesen látunk* — tájékoztat *Pataki Józsefné*, a művelődési ház gazdasági vezetője. — Az üzem dolgozóit csakúgy, mint a kerület lakosait. Az összejöveteleken aztán szórólapokon mérjük fel, hogy kívánnak-e klubtagok lenni, s részükre, hogy úgy mondjam, eszmei díj ellenében klubtagsági igazolványt adunk.

— *Mi is minden lehető támogatást megadunk* — jegyzi meg *Sebestyén József*, az üzem pártbizottságának a titkára —, hiszen úgy véljük, hogy a művelődési ház újabb lehetőséget talált dolgozóink szabad idejének hasznos eltöltésére. A 120 személyes, kényelmesen berendezett teremben saját dolgozóink mellett szívesen látjuk a környék lakóit is.

Dobó István

Pályamunkások sportvetélkedője

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség kollektívája a KISZ-alapszervezettel közösen, — a közelmúltban — kispályás labdarúgótornát és kispuska-lövészetet rendezett a főpályamesteri szakaszok között.

A kispályás labdarúgó torna keretében avatták fel a munkásszálló területén társadalmi munkával létesített labdarúgópályát. A kispályás labdarúgótornát a II. főpályamesteri szakasz (Olaszliszka—Tolcsva) csapata nyerte a III. főpályamesteri szakasz (Abaújszántó) főpályamesteri szakaszcsapata előtt.

A kispuskalövészetben az első helyezést a II. főpályamesteri szakaszhoz tartozó *Zemlényi István* nyerte 80 köregységgel, az ugyancsak II. főpályamesteri szakaszhoz tartozó *Zsiga József* előtt, aki 79 köregységet ért el.

A szakszolgálatok közötti verseny végeredménye: első helyen végzett a pályafenntartási főnökség csapata 361 köregységgel, második a KÜF vontatási részlegének csapata 351 köregységgel.

Megalakult a CVMSE barátainak köre

Tizenhét esztendő után ismét magasabb osztályban játszanak a celldömölki labdarúgók. A területi bajnokságba került CVMSE focistáinak támogatására baráti kör alakult a vasi kisvárosban.

A 32 alapító taggal létrehozott kör célja, hogy a tagdíjakkal, és egyéb anyagi, erkölcsi támogatásával segítse a labdarúgó-szakosztály munkáját. Feladatai közé tartozik még a közel 600 pártoló tag és sportszerető közönség összefogása is.

Celli fiatalok Veszprémben

Celldömölki KISZ-eseket láttak vendégül a közelmúltban a veszprémi fiatalok. a vendégek és vendéglátók kispályás labdarúgásban, kézilabdában, lövészetben, asztaliteniszben és egy kétfordulós szellemi tornán mérték össze tudásukat. A találkozók összesített végeredménye a vasiak sikerét hozta.

USIC asztalitenisz-verseny Pécsett

A magyar férficsapat ezüst-, a nők bronzérmet szereztek

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) megtisztelő felkérésének eleget téve augusztus elején *Pécsett* került megrendezésre a 12. nemzetközi vasutas férfi- és a 8. nemzetközi vasutas női asztalitenisz-bajnokság. A versenyt megelőző technikai értekezleten 18 férfi- és 14 női csapat adta be nevezését.

A négy évvel korábban Svájcban megrendezett USIC bajnokság eredményei alapján a négy-négy legjobb csapatot kiemelve, a többi csapatot hozzájuk sorsolva alakultak ki a selejtező csoportok. Ennek megfelelően a férfiaknál két ötös és két négyes, a nőknél két négyes és két hármas csoportban kezdődtek meg a küzdelmek.

A verseny ünnepélyes megnyitójára a városi sportcsarnokban került sor. A felsorakozott csapatokat *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgatóhelyettese, az USIC alelnöke köszöntötte. A megye és a város vezetőinek társaságában megjelent a megnyitón *dr. Juhász Zoltán*, a Vasutasok Szakszervezete titkára is. Az üdvözlő szavak után az USIC Elnöksége képviseletében *Marcel Roessler* úr, a versenyt hivatalosan is megnyitottnak nyilvánította.

Az első fordulóban az esélyesek könnyen vették az akadályokat, a papírforma érvényesült. A második fordulótól kezdve azonban a meglepetések sora kezdődött. A nagy asztalitenisz-hagyományokkal rendelkező országok, mint Csehszlovákia, Lengyelország, NSZK váratlan vereségeket szenvedtek, és már akkor látszott, hogy a végküzdelmekbe nem szólhatnak bele.

A magyar női és férficsapat nagyszerű játékkal magabiztosan jutottak el a végjátékokig. Női csapatunk a helyosztón előbb a Szovjetunióval került szembe, ahol sajnos sima 3:0 arányos vereséget szenvedett, így a másik ágon vesztes Jugoszláviával kellett megküzdenie a bronzéremért.

A *Kiss Anikó, Pata Erika, Ludrovszki Andrea* összetételű magyar csapat nagyszerű játékkal 3:1 arányban legyőzte Jugoszláviát, és megszerezte a sikert jelentő harmadik helyet.

Férficsapatunk az esélyesekhez illő játékkal a döntőbe verekedte magát. A döntőben a torna legfelkészültebb és legegységesebb csapatával, a Koreai NDK-val került szembe. A két csapat találkozója az eddigi bajnokságok legizgalmasabb döntőjét hozta.

A *Harczi Zsolt, Krenhardt András, Witsek Iván, Tóth János* összetételű csapat fegyelmezett játékkal, nagyszerű összpontosítással 4:4-ig teljesen nyilttá tette a találkozót. A minden eldöntő összecsapáson aztán az idegi fáradsággal és a kánikulai hőséggel is küzdve minimális különbséggel alulmaradt, és az ezüstérem tulajdonosa lett.

A háromnapos csapatverseny után egynapos pihenőt kaptak a résztvevők. A pihenőnap programjában dunai hajókirándulás, a gemenci vadrezervátumon keresztül kisvasúti utazás is szerepelt.

A pihenőnap után került sor az egyéni küzdelmekre, amely egyenes kieséses rendszerben került lebonyolításra, mint az öt versenyszámban.

A versenybíróság a nemzetközi rangsort és a csapatversenyek során elért eredményeket figyelembe véve, a legjobbakat kiemelve készítette el a táblákat. Így biztosították, hogy a legjobbak csak a végküzdelmekben találkozzanak.

A vezető szerepet valamennyi versenyszámban a Koreai NDK versenyzői játszották. Játékukat csupán a magyar és a szovjet versenyzőknek sikerült néha megtörni, közéjük ékelődni.

Női egyesben *Kiss Anikó* és *Ludrovszki Andrea* a legjobb nyolc közé jutott, ahonnan egy szovjet és három koreai jutott tovább, végül a szám döntője koreai háziversenyt hozott.

A férfi egyesben csak egyedül Harczi Zsolt állta a „sarat", a ceglédi fiú egészen a döntőig jutott. Itt a legjobb koreaival került szembe és vereséget szenvedett.

Női párosban a *Kiss Anikó—Pata Erika* magyar páros az elődöntőig jutott, ahol a szovjet páros állította meg továbblépési lehetőségüket.

Férfipárosban mindkét párosunk beverekedte magát az elődöntőbe, ahol a Krenhardt—Somosi pár vereséget szenvedett, a Harczi—Tóth páros viszont győzelmével a döntőbe jutott. A végjátékban azonban megint jöttek a koreaiak és legyőzték őket.

Vegyes párosban ahogyan már hagyománnyá vált a távolkeletiek játszották a főszerepet. Harczi Zsolt—Kiss Anikó ugyan az elődöntőben még megállíthatta volna őket, de a remény csak remény maradt. Így a vegyespárosban is koreai házi döntőre került sor.

Eredmények, női csapatban: 1. Koreai NDK, 2. Szovjetunió, 3. Magyarország, 4. Jugoszlávia, 5. Franciaország, 6. Svédország, 7. Csehszlovákia, 8. Hollandia, 9. Lengyelország, 10. Svájc, 11. NSZK, 12. Bulgária, 13. Belgium, 14. Portugália.

Férficsapatban: 1. Koreai NDK, 2. Magyarország, 3. Szovjetunió, 4. Franciaország, 5. Csehszlovákia, 6. Svédország, 7. Ausztria, 8. NSZK, 9. Lengyelország, 10. Hollandia, 11. Belgium, 12. Bulgária, 13. Finnország, 14. Jugoszlávia, 15. Dánia, 16. Svájc, 17. Norvégia, 18. Portugália.

Női páros: 1. Grek—Djasenko (Szovjetunió), 2. Kaplan—Li Gen Suk (Szovjetunió—Koreai NDK), 3. Lin Den Hva—Kum Man Suk (KOR) és Kiss—Pata (Magyarország).

Férfipáros: 1. Jun Mun Sen— Kim Bok Nam (Koreai NDK), 2. Harczi—Tóth (Magyarország), 3. Krenhardt—Somosi (Magyarország) és Tegner—Anderson (Svédország).

Vegyes páros: 1. Kim Bok Nam—Lin Den Hva (Koreai NDK), 2. Jun Mun Sen—Kum Man Suk (Koreai NDK), 3. Harczi—Kiss (Magyarország) és Coi Tok San—Li Gen Suk (Koreai NDK).

Női egyes: 1. Lin Den Hva (Koreai NDK), 2. Li Gen Suk (Koreai NDK), 3. Grek (Szovjetunió) és Kum Man Suk (Koreai NDK).

Férfi egyes: 1. Jun Mun Sen (Koreai (NDK), 2. Harczi (Magyarország), 3. Mucka (Csehszlovákia) és Retinczky (Szovjetunió).

Ankét Székesfehérváron a társadalmi tulajdonvédelemről

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség tanácstermében a társszolgálati ágak képviselőinek részvételével társadalmi tulajdonvédelmi ankétot tartottak a közelmúltban.

Csiki Géza kereskedelmi üzemfőnök-helyettes beszámolójában elmondotta, hogy minden évben megbeszélik a társszolgálati ágak képviselőinek bevonásával a fuvarozott áruk társadalmi tulajdonvédelmével kapcsolatos tennivalókat. Sajnos, az utóbbi időben a fuvarozásra feladott áruk védelme nem kielégítő. Sok kárt okoz a vasútnak a helytelen kocsikiválasztás is. Emiatt az ömlesztett áruk egy része szállításkor elfolyik.

Az árukiadásnál nagyobb gondot kell fordítani a kárjegyzőkönyvek felvételére, mert a pontos megállapítással több alkalommal mentesülhetne a vasút a kártérítések fizetése alól.

Csökkenti a dézsmálás lehetőségét, ha a „kurrens" árukat tartalmazó vonatokat oszlatják fel és a jelzőknél nem állítják meg indokolatlanul.

A rendészet munkáját segítik a járőrkutyák, jelenlétük elriasztja a tolvajokat. A vasútra feladott árukra az eddiginél jobban kell vigyázni, hogy csökkenjen a vasút és a népgazdaság kára.

Tunyogi Tibor

Napközi otthon

Bánréve községben szeptember 1-jén átadták az *Öregek Napközi Otthonát*. Az ízlésesen berendezett otthonban kisebb könyvtár, színes televízió és különféle társasjátékok szolgálják az idős emberek szórakozását. A szórakozás mellett az asszonyoknak hímzésről és kötésről is gondoskodott *Ignéczi Andrásné* vezető és *Szentpéteri Mihályné* gondozó.

Az otthon lakóinak csaknem fele MÁV-nyugdíjas.

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. A vasút bevételét növelő intézkedés. (Folytatása a 15. függőlegesben.) 13. . . . George (1819—1880) angol írónő. 14. Balatonparti. 15.Dutyi, fogda. 16. Végek nélküli olaj. 18. Vissza: legfelsőbb bíróság. 19. Magához szorít. 20. Borsod megyei település. 22. Latin elöljárószó, jelentése: nélkül. 23. Fél ritmus. 24. Déligyümölcs. 26. Fordított dac. 27. Vendéglői lap. 28. Magyar Kupa. 29. Félig ringat. 30. Füstben van. 32. Hangtalan sav. 33. Gyerekek. 35. Érzékeli. 37. Terület a Vörös-tenger mellett. 39. Ételízesítő mártás. 41. . . . -fok, a hőmérséklet alapegysége az SI-rendszerben. 43. Mellékkeverék! 44. Lóvontatta nagy utazókocsi. 45. N-nel lesi. 47. Nóri tulajdona. 48. Kevert öreg. 49. Idegen női név. 51. Hangtalanul követni. 52. Erődítmény. 53. Fintor. 55. Károlyi . . ., költőnő. 56. Római 49. 57. Téli csapadék. 58. Főzeléknövény. 59. A szamarium vegyjele. 61. Egymást előző betűk. 62. Gondolt a jövőre. 65. Nem felétek. 67. Vasúti csomópont.

Függőleges: 2. Üveges szerkezetű szilikát. 3. Veteményez. 4. Cél, németül. 5. . . .elei, szikla a Rajnában. 6. Latin és. 7. Nemzetközi express vonat. 8. A lantán vegyjele. 9. Becézett női név. 10. Nemcsak mi. 11. Régi muzsikus. 12. Litvánia egykori fővárosa. 16. Arab kalifa (592—644) az arab birodalom megszervezője. 17. Népvándorlás-korabeli nép. 20. Izomszövet. 21. Az arzén kémiai jele. 24. Bécsi újság, névelővel. 25. Szovjet autonom köztársaság. 28. Mit remél? 31. Beszélek. 33. A cigaretta füstszűrője. 34. Mázol. 35. ÉAL. 36. M-mel római istennő. 38. Érzékelés. 40. Díszítő elem. 42. . . . Bertalan (1812—1869) politikus a szabadságharc idején. 45. Színesedik a gyümölcs. 46. Elszelel. 49. Európai nép. 50. Kimondott betű. 53. Meleg tengeráram. 54. Kellék a ruhán. 57. Télen esik. 60. Háziállat, névelővel. 63. Skálahang. 64. Varróeszköz. 65. Növény. 66. Személyes névmás.

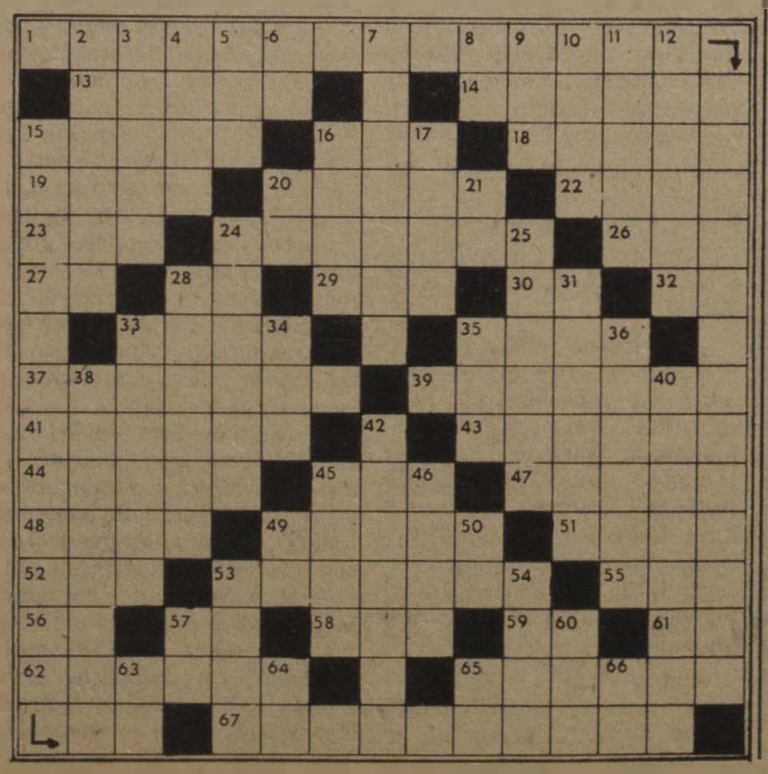
Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 15. függőleges.

Beküldési határidő: október 15.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Garantált fuvarozási határidő. Szállítmányozási tevékenység.

Egy-egy könyvet nyertek a lapunk 16. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Aulich Zsuzsa, Pécs, Ilku Pál u. 37., Pozsonyi Ferencné, Tokod, Gárdonyi G. u. 48., Gáspár Géza, Nagyigmánd, Szikszai János u. 25., Vörös Jenő, Kelebia, Ady E. u. 17., Jankó Istvánné, Ács, Bajcsy Zs. út 36.



HÍREK

Irodából vendégszoba. A kaposvári ÉHF 1. számú pécsi építésvezetősége öt szocialista brigádjának tagjai a harkányfürdői állomás területén lévő egykori főpályamesteri szakasz irodáját és raktárát kényelmes vendégszobává alakították át. A társadalmi munkát Praksch Lászlóné építésvezető irányításával augusztus elején fejezték be. Az új vendégszobát az ÉHF önköltséges áron üzemelteti.

Dzsesszmuzsika a Keletiben. A Keleti pályaudvar Ifjúsági klubjában folytatódnak a koncertek. Bontovics Kati, Pleszkán Frigyes és a Super trió sikeres hangversenyei után a kitűnő szaxofonos, Lakatos „Ablakos" Dezső lép fel. A programok hétfőn este 9-kor kezdődnek.

Mozdonyszín felújítása. Szombathelyen hamarosan megkezdődik a mintegy 29 millió forintba kerülő gőzmozdonyszín felújítása. Átépítik a csarnok tetőszerkezetét, kicserélik a vágányokat és a közmű berendezéseit. Ezzel a munkával befejeződik a szombathelyi vontatási üzemegység rekonstrukciója.

Felkészülés a télre. A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség területén már ezekben a hetekben elkezdődött a felkészülés télre. A főpályamesteri szakaszok szeptember 15-ig megtartották a téli forgalommal kapcsolatos rendkívüli üzemszemlét. A szemlebizottság elsősorban a szociális helyiségeket, illetve a melegedő helyiségek állapotát vizsgálta. A feltárt hiányosságokat a szolgálati helyeknek október 15-ig kell megszüntetniük, s így nem érheti őket váratlan meglepetés télen.

Társadalmi munka. A rajkai vasútállomás Juhász Gyula szocialista brigádjának tagjai háromnapos munkával felújították a község omladozó, vakolatát hullató, toldozott-foldozott orvosi rendelőjét. A takarításban 12 önzetlen vöröskeresztes aktivista tüsténkedett. A vasutasok munkáját elismeréssel nyugtázta a község lakossága.

Nyugdíjas-búcsúztató. Az Utasellátó Vállalat hatvani, 37. számú üzemegysége a közelmúltban bensőséges hangulatú nyugdíjas-búcsúztatót szervezett három dolgozója nyugalomba vonulásának alkalmával. Frank Jánosnét, Nagy Józsefnét és Bazsó Andrásnét búcsúztatták munkatársaik.

Iskolázási segély. A szombathelyi igazgatóság és a területi szakszervezeti intézőbizottság 9 ezer forintot adott a tapolcai körzeti üzemfőnökség területén dolgozó nagycsaládosok, illetve gyermekeiket egyedül nevelő anyák részére iskolázási segély címén.

Halálozások

Drégely Vilmos MÁV-főfelügyelő, az Utasellátó Vállalat nyugdíjasa augusztus 20-án, 68 éves korában váratlanul elhunyt. Drégely Vilmos hosszú éveken át tudósította lapunkat az Utasellátó mozgószolgálatának életéről, munkájáról. Temetése augusztus 29-én volt a Megyeri úti temetőben.

*

Szeptember 3-án, 63 éves korában meghalt Vincze János, a szolnoki MÁV MTE sportklub társadalmi aktivistája, aki lapunkat is rendszeresen tudósította az egyesület eredményeiről, a szakosztályok munkájáról. Temetése szeptember 12-én volt, Szolnokon, a Munkásőr úti temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném nagyméretű Budapest, XX. kerületben levő két szoba komfortos, kertes, szolgálati lakásomat földszinti, vagy I. emeleti egy szoba komfortosra. Érdeklődni lehet a 26-67-es telefonszámon. Módné.

Elcserélném Budapest, X. ker. Hungária körúton levő nagyméretű kétszobás, komfortos, kertes családi ház jellegű MÁV-bérlakásom összkomfortos szövetkezeti lakásra, legalább kétéves munkaviszonyban álló MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 286-786-os telefonszámon.

Elcserélném Budapest, IX. ker. 50 négyzetméteres. kétszobás MÁV-bérlakást, továbbá VII. ker. 38 négyzetméteres egyszobás, komfortos tanácsi lakást egy nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet hétköznap 8—16 óráig a 13-31-es üzemi, 138-417-es városi telefonszámon, Kozma Ferencné.

Elcserélném kétszobás, 100 négyzetméteres, galériás, telefonos, I. emeleti, a Bp. Keleti pályaudvarra néző MÁV-bérlakást 50 négyzetméteres budai, csendes tanácsi lakásra. Levélcím: Técsy, 1026 Budapest, Torockó köz 2.

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, világos, egyszobás (bővíthető) MÁV-bérlakásomat (a Keleti pályaudvarnál), bármilyen komfortos budapesti tanácsi lakásra vagy vidéki házra, MÁV-dolgozóval. Filep György, Budapest, 1087 Kerepesi út 5. sz. IV. ép. II. em. 40. Telefonüzenet: 370-897

Elcserélném 81 négyzetméteres földszintes, komfortos, zöldövezeti, két nagyszobás (8 helyiség), frissen felújított (plusz fáskamra és fészer) Ferencvárosi pályaudvar közelében levő MÁV-bérlakásomat egy másfél szobás és egy egyszobás tanácsira vagy MÁV-bérlakásra. József Attila telepen földszintes, hármas metró vonalán előnyben, de más megoldás is érdekel. Telefon: 13—16 óra között 894-931.

Elcserélném Budapesttől 60 km-re lévő egy plusz két félszobás (mindhárom külön bejáratú) OTP-öröklakásomat legalább két szoba összkomfortos — vagy azzá tehető — budapesti MÁV-bérlakásra. Csak nívós, jó közlekedésű csere érdekel. Érdeklődni lehet 10-97 üzemi telefonszámon.

Elcserélném 47 négyzetméteres összkomfortos tanácsi lakásomat Celldömölk, Szentgotthárd, Kőszeg környéki kis családi házra vagy hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: Molnár János, Budapest VI., Bajza u. 66. III. 3.

Elcserélném 50 négyzetméteres rákospalotai MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 425-109 városi és 22-80 üzemi telefonszámon. Takácsné Hernádi Ildikó.

Elcserélném kétszobás plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb, esetleg nagyobb tanácsi lakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Érdeklődni lehet a lakáscímen vagy telefonon: napközben a 154-250/502, este 18 óra után a 133-155-ön.

Elcserélném budapesti kétszobás komfortos, 76 négyzetméteres, MÁV-bérlakásomat plusz balatonszemesi Balaton-parti, 133 négyszögöles telkemet Budapesten, Budaörsön vagy Tökölön. Balaton északi partján lévő is érdekel. Érdeklődni: Kövérné, 126-045 városi vagy a 42-40, 43-26-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném Szolnokon, az állomástól öt percre található két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet a 143-119-es telefonszámon (Szabó lakás).

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 220-426/147 telefonszámon, Szabóné.

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
86—4207. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csönder Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1986. OKTÓBER 16.

Ünnepi központi vezetőségi ülés



Feleki Pál alelnök megnyitja és köszönti az ünnepi központi vezetőségi ülés résztvevőit. (Tudósításunk a 4. oldalon.)

(Horváth Zoltán felvétele)

1987. január 1-jétől

Módosul a tagdíjfizetés rendszere

Január 1-jétől megváltozik a vasutas-szakszervezet tagdíjfizetési rendszere. Az eddigi kategóriába sorolás helyett a tagdíj a nyugdíjjárulék alapjául szolgáló havi kereset egy százaléka lesz.

A tagdíjrendszer egyszerűsítésének gondolatával a szakszervezeti kongresszusok is foglalkoztak. A SZOT elnöksége az általános tagdíjreformot 1988-ra tervezi, de hozzájárult ahhoz, hogy a vasutas-szakszervezet az új tagdíjfizetési rendszert 1987. január 1-jétől bevezesse.

Miért van erre szükség?

A jelenlegi rendszer túlságosan bürokratikus. A tagdíjrendszer korszerűsítésével nagymértékben csökken az ügyviteli és adminisztrációs munka, megszűnik a tagdíjbélyeggel kapcsolatos készpénzforgalom. Elmarad az évenkénti tagdíjbesorolás, amely ilyenkor ősszel két hónapon át nagy feladatokat rótt a bizalmiakra, a gazdasági felelősökre, a bérszámfejtőkre, a szakszervezeti aktivistákra. A korszerűsítés hatása igazán majd a MÁV-nál 1987-ben teljes körűvé váló gépi számfejtés után érződik.

A tagdíjbélyeg megszüntetése a vasutas-szakszervezet területén *évente 3 millió 400 ezer forint költségmegtakarítást eredményez, mert elmarad a bankköltség.*

Az új rendszer tagságunknak kedvezőbb, mint a korábbi tagdíjosztályba való sorolás, mert rugalmasan igazodik a mindenkori jövedelemhez. Így például, ha a jutalom, a prémium, a túlóra vagy a készenlét egyik hónapban megemeli a jövedelmet, akkor több tagdíjat fizet. Ha valaki betegállományba kerül, akkor azonnal csökken a tagdíj, hiszen *ebben az esetben a táppénz egy százalékát kell fizetni.* A szakszervezeti bizottságok tagdíjbevétele is biztonságosabb lesz, ezáltal nő az szb-k anyagi ereje. Mindez a tagok érdekeit is szolgálja, hiszen több pénz juthat segélyekre, üdülési hozzájárulásra, kulturális- és sportrendezvényekre, mert a tagdíjbevétel ötven százaléka természetesen továbbra is az alapszervezeteknél marad.

Az új tagdíjfizetési rendszer előnyei közül ki kell emelni még az adminisztráció lényeges csökkenését, a munkaidőalap védelmét, amely azért sem mellékes, mert alapszervezeteinknél a bizalmi és a gazdasági felelősi teendőket társadalmi aktivisták látják el. *A bizalmiak mentesülnek a tagdíjbélyeg eladásából adódó terhek alól,* s így hatékonyabban gyakorolhatják jog- és hatáskörüket, több idő marad a dolgozók ügyes-bajos dolgainak intézésére.

A levonás feltétele a tagok hozzájárulása. A bizalmiak minden szakszervezeti taggal elbeszélgetnek és írásbeli nyilatkozatukat kérik a tervezett intézkedéshez.

Észak- és Kelet-Magyarországon

Megkezdődött a répakampány

Szeptember elején a szerencsi és a hatvani cukorgyárban közös értekezletet tartottak a gyár vezetői a területileg illetékes vasútigazgatóságok képviselőivel és megbeszélték a répaszállítással kapcsolatos legfontosabb teendőket.

Szerencsen *Pál György,* a cukorgyár igazgatója tájékoztatta a debreceni és a miskolci igazgatóság szakembereit a kampánnyal kapcsolatos tennivalókról. A becslések szerint a gyárba az aszály miatt a múlt évinél tíz százalékkal kevesebb, mintegy 382 ezer tonna répát kell beszállítani és feldolgozni. Ebből 107 ezer tonna közúton jut el a gyárba.

A répaföldek nagy része A Nyírségben és a Hajdúságban van, ezért a legtöbb répát a debreceni igazgatóságnak kell elszállítani. A terméket harminc átvevő helyen rakják vagonokba. *Kovács Gyula,* a debreceni igazgatóság üzemviteli osztályának vezetője elmondotta, hogy az elszállításra váró 257 ezer tonna cukorrépa 65 százalékát zárt fordaszerelvényekkel viszik Szerencsre. E célra — javított kocsikból — több irányvonatot képeznek.

A miskolci igazgatóság 12 ezer tonna répát szállít majd a szerencsi gyárba. Tavaly gondot okozott, hogy a vasút nem tudott tolató dízelmozdonyt adni a gyárnak. Most a kis gép már a helyszínen van. Ha szükséges, nagyobb teljesítményű gépet is küldenek majd.

A cukorgyárban javultak a technikai feltételek. Kilencvenmillió forintot fordítottak javításra, karbantartásra, és húszmilliót az üzembiztonságot, a fogadókészséget növelő beruházásokra. Ezen kívül új híradástechnikai berendezések — URH adó-vevő, vasúti telefon — teszik gyorsabbá az irányítást, biztonságosabbá a kapcsolattartást.

A hatvani gyárban rendezett értekezleten négy igazgatóság képviselői vettek részt. *A Mátravidéki Cukorgyárak két üzemében 400 ezer tonna répa feldolgozására számítanak.* Ide 150 ezer tonnát a szegedi, 130 ezret a debreceni és 22 ezer tonnát a budapesti igazgatóság szállít. A miskolci igazgatóság százezer tonna cukorrépát szállít a hatvani és a selypi gyárba. A gyorsabb fuvarozás érdekében irányvonatokat képeznek. A szállítást nehezíti Hatvan állomás rekonstrukciója.

A miskolci vasutasok a kabai, a hatvani, a selypi és a szerencsi cukorgyárba — Felnémetiről és Szalonnáról — már több mint 102 ezer tonna mészkövet vittek vasúti kocsikban. Még 15-20 ezer tonna cukorkövet kell elfuvarozniuk. Ezen kívül Hatvanba még 45 ezer tonna fűtőolajat és szenet kell szállítani.

Csorba Barnabás

A vasút háromnegyed évi szállítási teljesítménye

86 millió 557 ezer tonna áru, 170 millió 906 ezer utas

A vasút az év eddig eltelt kilenc hónapjában *86 millió 557 ezer tonna árut szállított.* Ez a bázist alapul véve 102,2, az évi 120 millió tonnás terv időarányos részét figyelembe véve 98,6 százalékos teljesítést jelent. Az árutonna-kilométer teljesítmény 102,5, illetve 97,6 százalékosan alakult.

A tervhez képest nagyobb arányú csökkenést a nagy áruszállítási távolságot képviselő tranzit szállítások elmaradása okozta.

A belföldi áruforgalomban

50 millió 641 ezer tona került vasúti feladásra,

ami 101,7, illetve 97,4 százalékos tervteljesítésnek felel meg. A belföldi áruforgalomban az utóbbi hónapokat figyelembe véve jelentős emelkedés tapasztalható. Így a negyedév utolsó hónapjában — szeptemberben — például a belföldi forgalom a tavaly szeptemberi mennyiséget 0,5, a tervezettet pedig 2,3 százalékkal haladta meg.

Emelkedő tendenciát mutat az exportszállítások mennyisége is. Az év eddig eltelt időszakában a kiviteli forgalomban feladott áruk mennyisége a bázisnál 3 százalékkal magasabb, míg a tervezettnél 1,9 százalékkal alacsonyabb volt. Az emelkedő tendenciát szemlélteti a szeptemberi exportforgalom 105, illetve 108,5 százalékos alakulása.

A vasút szállítási teljesítményei szempontjából továbbra is kedvező az import-áruforgalom mértéke. Az I—III. negyedév alatt az országba vasúton behozott 16,5 millió tonna árumennyiség **a tavalyinál 9 százalékkal volt magasabb és a tervezett szintet is 6,4 százalékkal haladta meg.**

Sajnálatos módon nem sikerült az igen kedvező bevételt biztosító tranzit áruforgalom csökkenését megállítani, illetve kedvezőbb irányba befolyásolni. Az év eddig eltelt időszakában a csökkenés a bázist, illetve a tervet alapul véve egyaránt 6 százalékos volt.

A vasúti áruforgalom lebonyolításában a tavalyi évhez képest kedvező eredményeket sikerült elérni. Jelentősen meggyorsult az elegymozgás. Jól szemlélteti ezt a kocsiforduló idő jelentős csökkenése, *ami a tavalyi 5,18 napról 4,69 napra csökkent.*

A vonatfeloszlatások száma az elmúlt évi érték mintegy egyharmadára csökkent.

Kedvező volt a teherkocsik térbeni kihasználása. A statikusterhelés a bázist és a tervet alapul véve egyaránt 100 százalékos volt.

A nagy teljesítményű tehervonati mozdonyok kihasználása is a várakozásnak megfelelően alakult. A haszonkilométer teljesítmény mindkét viszonyítási alaphoz képest 100 százalékos volt. A nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál kismértékű csökkenés, míg a villamosmozdonyoknál jelentős haszonkilométer-növekedés történt.

A mozdonyok jobb kihasználását javította a gépre várások számának mintegy felére, valamint a gépácsorgások számának több mint 60 százalékos csökkenése.

Ami a személyszállítást illeti,

a vasút az I—III. negyedévben 170 millió 906 ezer utast szállított el.

Ez a bázishoz és a tervhez képest egyaránt 2 százalékos csökkenést jelent. Hasonló arányú az utaskilométer-teljesítmény alakulása is. Ugyanakkor javult a személyszállítás minősége. A menetrend szerinti közlekedést alapul véve, a késetten közlekedett személyszállító vonatok részaránya közel 1 százalékkal csökkent. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső fajlagos késési idő pedig *29,9 percről 27,7 percre csökkent.*

Ülést tartott az elnökség

Szeptember 30-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület első napirendi pontként tárgyalta a vasutas-szakszervezet információs és tájékoztatási rendszerének korszerűsítését. Az előterjesztéssel kapcsolatos vitában hozzászólók kifejtették többek között, hogy tovább kell munkálkodni annak érdekében, hogy az információszolgáltatás az eddiginél még gyorsabb és megbízhatóbb legyen, mert csak akkor tudja hatékonyabban segíteni a vezető testületeket a megalapozott döntések előkészítésében.

A testület a MÁV 1986. évi jóléti és kulturális alapjának felhasználásáról szóló tájékoztatót levette napirendről, s azt az átdolgozás után későbbi időpontban tárgyalja majd.

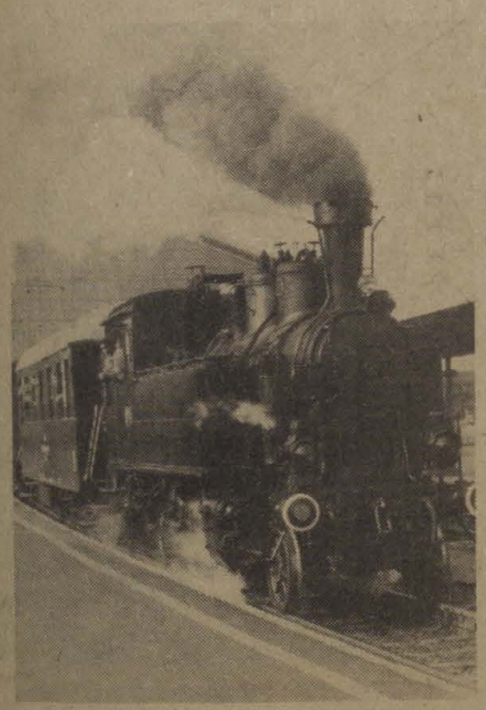
Pályakezdőket fogadtak

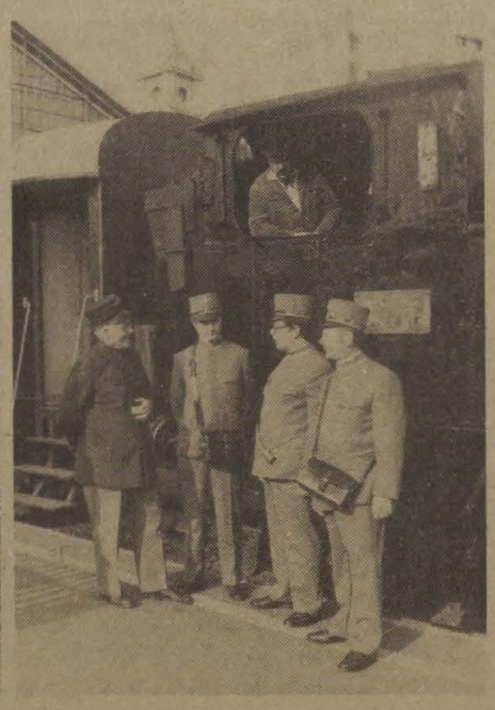
A hagyományoknak megfelelően, szeptemberben pályakezdő fiatalokat fogadtak Szombathelyen. A szertárfőnökség tanácstermében megtartott ünnepséget *Németh László,* a vasútüzemi KISZ-bizottság titkára nyitotta meg. Ezt követően a körzeti üzemfőnökség gazdasági és mozgalmi vezetése nevében *Polgár László,* műszaki üzemfőnökhelyettes köszöntötte a most munkába álló 55 fiatal vasutast.

Ünnepélyes évadnyitás az Erkel Színházban

Október 19-én délelőtt 11 órakor vasutas bérleti előadással nyitják az 1986/87-es évadot az Erkel Színházban.

A műsoron Mozart: Figaró házassága című vígopera szerepel. A főbb szerepeket Melis György, Andor Éva, Kalmár Magda, Bartha Alfonz, Gáti István és Zempléni Mária énekli.







A hazai villamos vasúti vontatás 75. évfordulója alkalmából október 4-én emlékvonatot indítottak a Nyugati pályaudvarról. Erről szóló tudósításunk a 4. oldalon.

(Tüttő Tibor felvételei)

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Szakszervezeti delegáció az NSZK-ból



Beszélgetés a delegáció vezetőjével (Skoda László felvétele)

Szeptember 15—18-ig, a kétoldalú kapcsolatok keretében, *Rudi Kobilke* elnökhelyettes vezetésével, az NSZK vasutas-szakszervezetének (GdED) háromtagú delegációja járt hazánkban. A delegáció tagja volt: *dr. Max-Rolf Aufrecht* üzemorvos és *Manfred Rolf*, a szociális ügyek referense.

A vendégeket szakszervezetünk székházában fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár. Ezt az alkalmat használtuk fel arra, hogy a GdED elnökhelyettesével a két szakszervezet kapcsolatáról, s a vasutasokat leginkább foglalkoztató kérdésekről beszélgessünk.

— A szakszervezeteink közötti kapcsolat hosszú évekre nyúlik vissza — kezdte a beszélgetést. — Az ifjúsági delegációcseréken kívül ma már a vezetők is gyakran találkozhatnak, s a családos üdültetést is hasznos kezdeményezésnek tartjuk. A mi szakszervezetünk évek óta arra törekszik, hogy a nemzetközi kapcsolataink erősödjenek. Ezért vállaltunk vezető szerepet a vasutasszemináriumok szervezésében, amelyre az idén Angliában kerül sor.

— Az NSZK vasútja az utóbbi években nagy összegeket fordít korszerűsítésre, a vasúti technika fejlesztésére. Ez elkerülhetetlenül maga után vonja a létszámcsökkentést. Mi erről a véleménye?

— A DB az elmúlt évben ünnepelte fennállásának 150 éves jubileumát. Ez az esemény a műszaki haladásban elért eredményeinket is hűen tükrözte. A szakszervezeti vezetők soha nem voltak ellenzői a technikai haladásnak. *Ma is támogatjuk a műszaki fejlesztést, mert a vasút enélkül nem tudja felvenni a harcot az autóközlekedéssel. De azt valljuk, hogy a fejlődő technika, amire igent mondunk, nem irányulhat a vasutasok ellen.* Az elmúlt években, egészen pontosan, öt év alatt negyvenezerrel csökkent a DB létszáma. A létszámcsökkentést nem elbocsátással, hanem nyugdíjazással és áthelyezéssel érték el.

— Az NSZK vasútjának a technikai fejlesztése tovább tart. A szakszervezetnek mivel kell számolnia a következő években?

— A DB a Közlekedési Minisztériummal egyetértésben elkészítette jövőbeni elképzeléseit. Ez magában foglalja a termelékenység 40 százalékos növelését, a ráfordítások 25 százalékos csökkentését, továbbá a közlekedési piacon játszott szerepük növelését. *Az a program több milliárd márkás beruházásokat igényel.* Egyebek között új vonalak is épülnek, a meglevőket pedig a követelményeknek megfelelően korszerűsítik. A vasút vezetői a következő célt tűzték maguk elé: *a kilencvenes években a DB-nek kétszer olyan sebességgel kell közlekednie, mint a gépkocsinak.* Természetesen ezek a célok akkor válnak valóra, ha az állam is teljesíti a vasúttal szembeni kötelezettségeit.

— Mi várható a szociálpolitikában?

— Ha a szakszervezetünk az alapkérdést támogatja, akkor azt is kötelessége elérni, hogy a munkahelyeken és a bérpolitikában elfogadható állapotok legyenek. Az utóbbi évek jelentős sikereként tartjuk számon, hogy a korábbi kormány ígérete szerint eddig egyetlen vasutas sem került az elbocsátottak listájára. Reméljük ezután sem kerül.

Rudi Kobilke végezetül elismeréssel szólt a két szakszervezet példás együttműködéséről és annak a meggyőződésének adott kifejezést, hogy a kapcsolat a jövőben is gyümölcsöző lesz.

Visi Ferenc

Osztrák és NSZK-beli fiatalok tapasztalatcsere-látogatása

A magyar—osztrák vasutas-barátság ápolásának jegyében, szakszervezetünk meghívására, szeptember 15—19-ig öttagú ifjúsági delegáció tartózkodott hazánkban.

Az osztrák szakmunkástanuló fiatalok küldöttségét *Salaba Róbert*, az Osztrák Vasutas Szakszervezet ifjúsági osztályának munkatársa vezette.

A delegáció tájékoztatást kapott vasutas fiataljaink élet- és munkakörülményeiről, a vasutas-szakszervezet ifjúsági munkájáról, valamint a vasutas szakmunkásképzés rendszeréről.

Két héttel később szeptember 29-e és október 4-e között az NSZK vasutas-szakszervezetének öttagú ifjúsági delegációja viszonozta a magyar fiatalok tapasztalatcsere-látogatását.

A delegációt *Harald Schmid*, az NSZK vasutas-szakszervezet ifjúsági osztályvezetője vezette.

Programjuk keretében látogatást tettek az Északi Járműjavító Üzemben, Kelenföldi pályaudvaron, és a Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézetben. Megismerkedtek a szakszervezeti tisztségviselők képzésének rendszerével és kötetlen beszélgetést folytattak fiatal szakszervezeti tisztségviselőkkel.

Mindkét ifjúsági delegációt fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár is.



Az osztrák ifjúsági delegáció



Az NSZK-beli ifjúsági delegáció (Skoda László felvételei)

Levél Algériából

A közelmúltban — csereüdülés keretében — algériai vendégek jártak hazánkban. A boglárlellei vasutas üdülőben pihentek, de ellátogattak hazánk más tájaira is. Az üdülés után *Schraoui Konidu*, az orani vasútigazgatóság szociális osztályának vezetője az alábbi levelet küldte szerkesztőségünknek:

„Nagyon örülök, hogy Boglárlellén pihenhettem a magyar vasutasok üdülőjében. Az ország szépsége csodálatba ejtett és már érlelődik bennem egy következő látogatás terve. E levélben is szeretném megköszönni mégegyszer a Magyar Vasutasok Szakszervezetének és a mi algériai szervezetünknek ezt a kitűnő kezdeményezést, amely lehetővé tette a magyar és az algériai vasutasoknak országaik kölcsönös megismerését.

Ez a látogatás több szempontból is hasznos volt számunkra: egyrészt alkalmat adott szép hazájuk felfedezésére, másrészt lehetővé tette más nemzetiségű dolgozókkal a kapcsolatfelvételt.

Ugyancsak köszönetünket kell kifejeznem a nagyszerű programért. Felejthetetlen marad számomra a szántódpusztai falumúzeum és a pompás lovak, a keszthelyi Festetich-kastély, a visegrádi vár, a tihanyi apátság, a budapesti állatkert és sok más csodálatos műemlék.

Az üdülő vezetőjének és dolgozóinak is köszönetünket fejezzük ki.

Sahraoui Konidu
Algéria

Vetélkedő a SZOT-ban

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a KISZ Budapesti Bizottsága, az Országos Munkavédelmi Főfelügyelőség szeptember 9-én országos munkavédelmi és közlekedési vetélkedőt rendezett a SZOT székházának tanácstermében. A vetélkedőn az ország különböző vállalatai-tól összesen 200, közöttük több vasutascsapat is indult. A legjobban a komáromi körzeti üzemfőnökség KISZ-es csapata szerepelt; *a hatodik helyen végzett.* Az együttes tagjai voltak: *Gábor Gertrúd, Farkasné Márton Emília* munkaügyi ügyintézők és *Varga Gábor* váltókezelő.

(s)

A DB vállalati stratégiája

A Német Szövetségi Vasút (DB) vállalati stratégiája és az annak megvalósítását szolgáló intézkedések világos célokat követnek.

A vasút kész minden erejét megfeszíteni, hogy éves gazdasági eredményét megjavítsa. 1990-ig a termelékenység 40 százalékos emelése mellett el kell érni a személyzeti költségek 30 százalékos, az összes költségek 25 százalékos tényleges csökkentését. Ezek nagyigényű célok, de a saját lehetőségek tudatos kiaknázása — mivel irányítható — végeredményben a legbiztosabb út a sikerhez.

A vasút egy jelentősebb piaci pozíció elérésére törekszik. Feladatát kereskedelmi tevékenységének minden vonatkozásában folyamatosan úgy végzi, hogy az általa nyújtott szolgáltatások javuljanak, hogy ezeket majd sikeresebben értékesíthesse. A keresettebb szolgáltatásokat ezért megerősíti, fokozza vagy újabbakat vezet be. Ebben a vonatkozásban említést érdemel *az InterCargo, a részrakomány, az IC-futárszolgálat, a Rózsapiros év és az IC'85.*

Hasonló következetességet kell tanúsítania a vasútnak azokkal a szolgáltatásokkal kapcsolatban, amelyek iránt nem kielégítő a kereslet; ezeket módosítani kell vagy egyszerűen meg kell válni tőlük.

A kapacitás megfelelő szinten tartásával kapcsolatos intézkedések igen fontosak a termelékenység fokozása szempontjából. Emellett korszerű piacpolitikát kell folytatni, ami a sikeres verseny előfeltétele.

A DB 1984-ben nem csupán tervszerűen végezte szállítási feladatait, de a gazdasági eredmények tekintetében már egy évvel előbbre járt. Az 1983. évi eredménnyel szemben az 1984. évet 600 millió márkával kedvezőbben zárta és olyan eredményt ért el, amit a gazdasági terv csak 1985 végére irányzott elő. További eredmény, hogy *a DB két egymást követő esztendőben újabb adósságot nem csinált,* mi több, a meglévőt is 80 millió márkával csökkentette. A hiány 1984-ben 3,1 milliárd márka volt, 1 milliárd márkával kevesebb, mint 1982-ben.

Az elmúlt évek negatív irányzata ezzel megtört, a DB „helyes pályára" tért; az új szolgáltatásokat siker kíséri, a szervezeti változások — különösen a kereskedelmi szektorban — folytatódnak, az adózással kapcsolatos intézkedések „érlelődnek". Veszélyes illúzió lenne azonban feltételezni, hogy a DB konszolidációja már megtörtént.

Még olyan akadályt is el kell hárítani az útból, mint az adósságok kiegyenlítése. A kilátások azonban kedvezőbbek, mint voltak egy vagy két évvel ezelőtt, az 1990-re kitűzött célok tehát elérhetők.

A vasút versenyképességének fontos előfeltétele a jövőre orientált beruházások megkezdése, *1990-ig 40 milliárd márka értékű invesztícióra van szükség.*

A beruházások súlypontja a vonalhálózat korszerűsítése, erre 14 milliárd márkát terveznek fordítani. Járművekre, a berendezések korszerűsítésére 26 milliárdot irányoztak elő.

A vasút állami tulajdonban lévő szolgáltató vállalat. Tevékenységét és törekvéseit az ügyfelek jó kiszolgálása határozza meg, a gazdaságosság alapelveinek maradéktalan érvényesítése mellett.

A vállalati feladatok jövőbeni ellátása érdekében a célokat és a felelősséget világosan meghatározták és az eredményeket ellenőrzik. Saját gazdálkodásának keretében, a piaci versenyben a vasút ugyanúgy járhat el, mint a többi vállalat.

A verseny feltételezi a korrekt versenyfeltételeket. Az egyenlő „start-feltételek" a DB szempontjából azt jelentenék, hogy legalább a vasutat terhelő strukturális problémákat oldanák meg. *Különösen a pályával kapcsolatos pénzügyi felelőssége alól kellene felmenteni úgy, hogy a pálya használatának mértékében csupán egy meghatározott díjat fizetne.*

Fennállása 150 éves jubileuma alkalmából a DB felhasználta az alkalmat saját helyzetének meghatározására, új célok kitűzésére, új tudatosság és vállalati felfogás kialakítására. A vasút régebbi és újabb történelme bizonyítja az innovációs akaratot és a megújuláshoz birtokában lévő képességet.

Rudi Kobilke,
a GdED elnökhelyettese



Október 6-a és 10-e között szakszervezetünk vendége volt a Finn Vasutasok Szakszervezete és a Finn Mozdonyvezetők Szakszervezetének háromtagú, közös delegációja. A vendégek látogatást tettek többek között a szegedi területi intézőbizottságon, a Landler Jenő Járműjavítóban és az Utaselátó Vállalatnál. A delegáció tagjait fogadták szakszervezetünk vezetői, és tájékoztatást adtak a MÁV és a vasutas-szakszervezet időszerű feladatairól. A finn delegáció látogatása tovább mélyítette a szakszervezeteink közötti barátságot.

Megkezdődött az előkészítő munka

Ifjúsági tagozatok az alapszervezeteknél

A *Szakszervezetek Országos Tanácsa* 1985. október 25-i ülésén hozott határozatot a szakszervezeti ifjúsági munka továbbfejlesztésére. A plénum megvitatta a szakszervezeti ifjúsági munka feltételeit, és meghatározta a szervezeti és tartalmi korszerűsítés feladatait.

A vasutas-szakszervezet elnöksége területünk sajátosságait figyelembe véve elemezte az ifjúsági munka eddigi eredményeit, hiányosságait, majd határozatban jelölte meg a tennivalókat.

Szakszervezetünknél a tagság *egyharmada 30 éven aluli fiatal.* A velük való törődés tehát kiemelt figyelmet érdemel. Általános tapasztalat, hogy e jelentős réteget leginkább foglalkoztató gondok azonosak a tagság egészének gondjaival. A fiatalok életvitelét, közérzetét közvetlenül befolyásolja az anyagi-erkölcsi megbecsülés, a lakáshoz jutás, a családalapítás lehetősége, a szakmai előmenetel, vagy a szociális helyzet.

Szakszervezetünk számára fontos, hogy a tagságunk meghatározó részét kitevő fiatalok hogyan vélekednek tevékenységünkről, hogyan kapcsolódnak be a munkahely, a mozgalom vérkeringésébe. A ma fiataljai jelentik ugyanis mozgalmunk számára a káderutánpótlást.

. A SZOT határozatának megfelelően a Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa megválasztotta a kv. mellett működő ifjúsági tanácsot. Feldolgozta az alapszervezeti ifjúsági tagozatok létrehozására, valamint az ifjúsági tanács feladat- és hatáskörére vonatkozó javaslatokat.

Arra törekszünk, hogy a fiatalok még jobban érezzék a szakszervezet érdekképviseleti, érdekvédelmi szerepét.

Nagyobb önállóságot szeretnénk adni az ifjúsági programok kialakításában, a szervezeti életben, és az alapszervezetek rendelkezésére álló eszközök felhasználásában. A cél az, hogy a fiatalok aktívabban vegyenek részt az alapszervezet előtt álló feladatok végrehajtásában.

Az ifjúsági tagozatok szervezeti rendszerét úgy akarjuk kialakítani, hogy a tagozatok az alapszervezet egészéből nem kiszakítva, hanem annak szerves részeként működjenek, de mégis legyen önálló arculatuk.

Ifjúsági tagozatot kell létrehozni valamennyi alapszervezetben, ahol a harminc éven aluli szakszervezeti tagok száma eléri a harmincat. Ez alapszervezeteink közel 70 százalékát érinti. (Azokon a helyeken, ahol a fiatalok száma nem éri el a harmincat, ott az eddigi ifjúsági felelősi rendszer működik tovább). A tagozatoknak a 30 éven aluli szakszervezeti tagok automatikusan tagjai lehetnek, ha saját soraikból vezetőséget választanak.

A tagozatok feladata többek között *feltárni, elemezni, képviselni és védeni a fiatalok érdekeit.* Kezdeményezni az ifjúság élet- és munkakörülményeit érintő kérdések napirendre tűzését. Mozgósítani a fiatalokat a helyi termelési, gazdasági feladatok ellátására. Támogatni az ifjúsági brigádok munkáját. Érdekképviseleti tevékenységük fontos részének tekintik, hogy a fiatalok felkészültségüknek, tehetségüknek megfelelő munkát végezzenek.

Politikai, nevelő munkájuk keretében a fiatalok felkészültségének, érdeklődésének megfelelő képzési formákat működtetnek. Törődnek a fiatalok kulturális, sportolási és szórakozási lehetőségeivel, szorgalmazzák azok feltételeinek megteremtését, fejlesztését. Kezdeményezik az ifjúsági klubok létrehozását, részt vesznek azok működtetésében. A helyi KISZ-szervezettel együttműködnek a fiatalok érdekképviseletében, érdekvédelmében.

A tagozatok az alapszervezet vezető testülete (bizalmi testület, összevont taggyűlés, szb.) által a hatáskörébe utalt, valamint az szb ifjúsági bizottsága által eddig gyakorolt jogkörrel rendelkeznek. Az alapszervezet bizalmitestületének (összevont taggyűlés) elvi, szakszervezeti bizottságának operatív irányításával, valamint a központi vezetőség ifjúsági tanácsa iránymutatásai alapján működnek.

Az alapszervezetek a tagozatok jog- és hatáskörét — a helyi lehetőségek, körülmények figyelembevételével — úgy alakítsák ki, hogy érvényesüljön a kezdeményezőkészség, biztosítva legyen az önálló feladatok megoldása.

A tagozatoknak — meghatározott kérdésekben — *döntési, egyetértési, véleményezési joguk van.* Ezen kívül képviseleti, javaslattevő, ellenőrzési és koordinációs jogkörrel is rendelkezik a fiatalokat érintő kérdésekben. A hatáskörükbe utalt témákban önállóan járnak el az illetékes szakvonali, állami és társadalmi szerveknél.

Az alapszervezeti vezető testületek által átadott hatáskörök érvényesüléséért és folyamatos ellenőrzéséért az alapszervezeti testület a felelős.

Alapszervezeteink többsége a felkészítő tanácskozásokat követően megkezdte a tartalmi, szervezeti munkát a tagozatok létrehozására, a vezetőségek megválasztására. Ennek határideje: **1986. december 20.**

A szakszervezeti mozgalom ifjúsági munkájának már hagyományai vannak, ezért továbbra is fontos feladat, hogy képviselje az ifjúság jogos igényeit, orvosolja gondjait. Ehhez kérjük valamennyi fiatal és tisztségviselő aktív közreműködését.

Szelei Ferenc

MÁV Kollektív Szerződés (6.)

A helyi függelékek jog- és hatásköréről

A munkaidőre és a pihenőidőkre vonatkozó általános előírásokat már ismertettük. Felhívtuk olvasóink figyelmét arra, hogy a munkaidő beosztását a helyes munkarend megválasztásával a kollektív szerződés helyi függelékében kell meghatározni. A helyi függelék szabályait a kollektív szerződés által biztosított kereten belül, az üzemi demokrácia fórumrendszerének jelenlegi felépítése szerint, a szakszervezeti bizalmiak testületi ülése és a munkáltató helyi képviselője közösen határozza meg.

A kollektív szerződés azért utalta a munkaidő beosztását a helyi függelék kizárólagos hatáskörébe, *hogy a lehetséges változások közül a legjobban megfelelő munkarend kerüljön alkalmazásra,* az, amely szolgálja a MÁV mint fuvaroztató vállalat feladatainak ellátását, és egyúttal megfelel az érintett dolgozók élet- és munkakörülményeinek is.

Ne mechanikusan

Tapasztalataink szerint a munkaidő beosztása még sok helyen mechanikusan történik, a szabályozás nem veszi figyelembe a forgalom szezonális ingadozását, az egyes üzemrészek (üzemegységek, állomásfőnökségek stb.) eltérő adottságait. Nem biztos, hogy a forgalmi dolgozókra irányadó havi munkaidőkeret és fordulószolgálat kialakítása más munkaterületen, például a munkásszálló portásai részére is megfelel.

A függelékek megkötésére a 20/1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet 15 §-a értelmében ugyanazon eljárási szabályokat kell alkalmazni, mint a MÁV Kollektív Szerződés esetében. A Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnökségének álláspontja alapján a tervezetet elsősorban a szakszervezeti csoportokban kell vitára bocsátani. A bizalmiaknak a testületi ülésen a csoporttagokkal kialakított álláspontot, véleményt kell képviselniük.

A bizalmi testületi ülés gyakran több dolgozói réteget, illetve földrajzilag is távoleső üzemegységet fog össze, ami miatt nehéz az esetleges eltérő álláspontok egyeztetése. Éppen ezért rendkívül hasznos gyakorlat, amikor az ugyanabban a kérdésben érintett bizalmiak előzetesen, akár telefonon kölcsönösen egyeztetik állápontjaikat.

A helyi függelék szabályait a munkáltató képviselőjének és a testületi ülésnek közösen kell kialakítani, ami természetesen nem jelenti, hogy az egyik félnek ne legyen önálló véleménye vagy javaslata. Például a munkáltató olyan munkarendet dolgoz ki és hoz javaslatként, amely a dolgozókat rendkívül hátrányosan érinti, ezért a testületi ülés azt nem fogadja el. *Ebben az esetben az általános munkajogi szabályt kell alkalmazni,* amely előírja, hogy az egyetértés hiánya esetén a munkáltató felsőbb vezetője és a szakszervezeti szerv együttesen dönt a vitás kérdésben. Ezt a szabályt a kollektív szerződés helyi függelékének vitája esetén úgy kell alkalmazni, hogy a felettes szervek csupán véleményüket, álláspontjukat alakítják ki közösen. A helyi függelék szabályait ez esetben sem a területi szervek kötik meg, mert az a kiadott hatáskör elvonását jelentené. Az iránymutatás tehát nem feltétlenül és minden esetben kerülne alkalmazásra.

A helyi függelék elkészítése a közös döntés kialakításával lezárul, nem kell tehát a működéshez a munkáltató vagy a szakszervezet felsőbb vezetésének utólagos jóváhagyása vagy engedélyezése. Az ilyen utólagos eljárás tulajdonképpen a már egyszer kiadott és a kollektív szerződésben biztosított önálló hatáskört vonná el az érintettektől.

Előfordult a gyakorlatban, hogy a MÁV-on belüli hierarchiában felettesnek minősülő szerv, amely a felügyeletet ellátja, egyoldalú utasítással kívánta módosítani a helyi függelék valamely szabályát, például a 6+3 és a 8+4-es munkarendet írt elő kötelező jelleggel. *Ez nem lehetséges, mert a vállalaton belül a kollektív szerződés és annak helyi függeléke a legmagasabb szintű munkajogi szabály és végrehajtásuk egyaránt kötelező a munkáltatóra és a dolgozóra.* E tekintetben is alkalmazni kell a jogszabályok hierarchiájára vonatkozó alapelvet, amelynek értelmében az alsóbb szintű szabály (utasítás) a magasabb szintű szabállyal (kollektív szerződés, helyi függelék) ellentétesen nem rendelkezhet. Az ilyen utasítást nem lehet végrehajtani.

Kísérleti jelleggel

Az egyoldalú munkáltatói utasítás, rendelkezés vagy irányelv csak és kizárólag a munkáltatót, illetve annak helyi képviselőjét kötelezi a végrehajtásra, illetőleg arra, hogy a kiadott elképzelést javaslat formájában a testületi ülés elé vigye, és ott próbálja érvényre juttatni. *A helyi hatáskör ilyen utasítással sem vonható el!*

Ugyanebbe a problémakörbe tartozik az általánostól eltérő, úgynevezett rugalmas munkaidő-rendszer alkalmazása is. A MÁV Kollektív Szerződés már 1982-ben kísérleti jelleggel lehetővé tette három intézetünknél — *MÁV Tervező Intézet, MÁV Számítástechnikai Intézet, Távközlő Biztosítóberendezési Központi Főnökség* — a rugalmas munkaidő alkalmazását. Az alkalmazást követő felmérések és elemző vizsgálatok eredményei bizonyították, hogy a rugalmas munkaidő egyaránt hasznos a munkáltatónak és a dolgozónak is, mert növeli az egyéni felelősséget és az elvégzendő feladat célirányos végrehajtására ösztönöz.

A kedvező eredmények hatására a kollektív szerződés 1984-ben történt módosítása meghatározott feltételek fennállása, megteremtése esetén általánosságban lehetővé tette a rugalmas munkaidő alkalmazását. Természetesen az alkalmazás lehetősége *nem a fordulós utazószolgálatban, vagy egyéb, kötött formában foglalkoztatott dolgozókra vonatkozik, hanem elsősorban a forgalom lebonyolításával közvetlenül össze nem függő munkaterületeken dolgozókra.* Az általános munkarendhez hasonlóan a rugalmas munkaidő alkalmazását is a kollektív szerződés helyi függeléke szabályozza, azzal a lényeges eltéréssel, hogy a bevezetéshez szükséges a közvetlen irányítást ellátó felettes szerv előzetes engedélye.

A döntés ilyen egyoldalú engedélyhez kötése helytelen, mert megvalósítja a kiadott helyi hatáskör elvonását. Ugyanakkor nem felel meg a jogszabályi előírásoknak sem, *mert a munkaidő-beosztás rendezése teljesen a kollektív szerződés feladata.*

Hosszan tartó vita után a MÁV vezetői 1985-ben lehetőséget biztosítottak a rugalmas munkaidő saját hatáskörben és önálló felelősséggel történő alkalmazására, a vasútigazgatóságok központi dolgozói részére is. Az engedély birtokában az elmúlt évben több helyen, így a budapesti, szombathelyi, pécsi és a szegedi igazgatóság központjában mikroprocesszoros munkaidő-rögzítő és -nyilvántartó berendezés megvásárlásával bevezették a rugalmas munkaidőt.

A vasút tagolt szervezetére, az igazgatóságok irányító funkciójára, továbbá a hagyományos, centralizált működési elveire tekintettel a teljes szabadságot biztosító klasszikus rugalmasmunkaidő-rendszer erősen korlátozott formáját lehetett alkalmazni.

Egyoldalú intézkedés

A rendszer jellemzői a következőkben foglalhatók össze:

— *nagyon magas törzsidő (6 óra), amely biztosítja a kapcsolattartás lehetőségét és az információ szabad áramlását a MÁV, valamint a külső szervek tekintetében,*

— *az ügyfélfogadási idők változatlan formában és mértékben történő biztosítása belső szervezéssel,*

— *magán jellegű eltávozást is a közvetlen vezető engedélyéhez kötötte.*

A rugalmas munkaidőnek ez a formája biztosította az előírt üzemi feladatok teljes mértékű ellátását, továbbá a magánügyek munkaidőn kívül történő intézése elősegítette a munkaidőalap védelmét is.

A szabályozás másik problémáját jelentette, hogy az alkotók nem gondoltak a rugalmas munkaidő megszüntetésének jogi rendezésére, mert nem számoltak a visszalépés lehetőségével. A MÁV Kollektív Szerződés ilyen jellegű szabályozást nem tartalmaz, csak a végrehajtásra kiadott belső utasítás (104941/1984. sz., megjelent az 1984. évi MÁV Értesítő 21. számában) írta elő munkafegyelmi intézkedésként, hogy *„A szabályok sorozatos és súlyos megsértése esetében a közvetlen felügyeleti szerv az alárendelt szervet a rugalmas munkaidő kedvezményéből kizárhatja".*

A közelmúltban egyoldalú intézkedés kötelezte az igazgatóságokat a rugalmas munkaidő felszámolására és a hagyományos munkarend visszaállítására. A rendelkezés indokolást nem tartalmazott, ezért csak azt feltételezhetjük, hogy az érintett szerveknél a rugalmas munkaidő hatására rendkívüli mértékben megromlott a munkafegyelem, csökkent a munka intenzitása, veszélyeztetetté vált a vasútüzem zökkenőmentes lebonyolítása, és mindez hozzájárult a veszteséges gazdálkodáshoz. Másként nem igen képzelhető el, hogy az érintett igazgatóságok központi dolgozóinak véleményét képviselő testületi ülések egyetértettek volna a rugalmas munkaidő megszüntetésével.

Dr. Szabó László

(Folytatjuk)

Lidicére emlékezve

Békegyűlés Rétságon

A lidicei tragédia közelgő negyvenötödik évfordulójára emlékezve a Globus Nyomda rétsági gyáregységében szeptember 15-én békegyűlést tartottak, illetve kegyeleti emlékszobrot avattak.

A békegyűlésen nemcsak a nyomdászok, hanem a környező üzemek, intézmények képviselői, úttörők, termelőszövetkezeti tagok, katonák és vasutasok is részt vettek.

Az elnökségben foglalt helyet *Josef Bobek* tanácsos, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság budapesti nagykövetségének képviselője, *dr. Jaroslav Musilek,* a Csehszlovák Kulturális és Tájékoztató Központ igazgatója. Lidicét *Václáv Zelenka,* a lidicei tanács végrehajtó bizottságának tagja képviselte. Szakszervezetünket *dr. Juhász Zoltán* titkár vezetésével többen is képviselték.

Ünnepi beszédet *Fodor István,* az Országos Béketanács titkára mondott. A kegyeleti emlékszobrot — *Bedey Gábor* amatőr szobrászművész alkotását — Václáv Zelenka avatta fel. A bronzba öntött táblán egy versidézet, szerzője Lidicében írta: *„gyászba öltözött asszonyok vállain mázsányi jajgond / s a volt sírokra virágok helyett füstölgő töltényhüvelyek hullnak . . ."*

A vers alatt pedig ez olvasható: *„A lidicei tragédia áldozataira emlékezve emelte a Globus Nyomda munkásközössége, a nyomdászok és a vasutasszakszervezet adományozásaként".*



Fodor István beszédét mondja



A kegyeleti emlékszobor

(MTI-Fotó)

Szakszervezeti napok Békéscsabán

Szakszervezeti napok kezdődtek szeptember 20-án a békéscsabai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának rendezésében.

A november elsejéig tartó rendezvénysorozat keretében előadások, tájékoztatók hangzanak el a szakszervezeti munkával kapcsolatos kérdésekről, illetve kulturális és sportrendezvényekre is sor kerül.

A szervezők a nyugdíjas vasutasokról sem feledkeztek meg, számukra találkozókat, ünnepi taggyűléseket rendeznek.

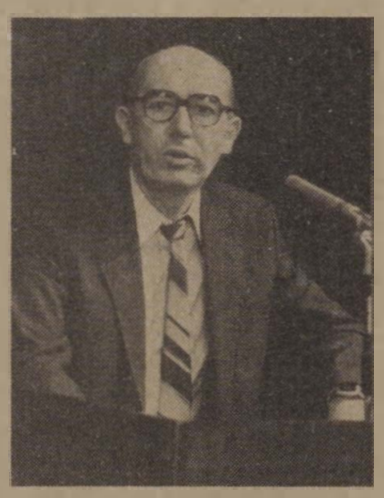
Kilencvenéves a Vasutasok Szakszervezete



A vasutas munkásmozgalom története kutatási eredményeinek figyelembevételével a Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa határozatában javasolta a központi vezetőségnek, hogy a feltárt tények alapján, az illetékes intézmények bevonásával vizsgálja meg, hogy 1896. szeptember 20-a tekinthető-e szakszervezetünk megalakulása időpontjának. Szakszervezetünk megkeresésére az MSZMP KB Párttörténeti Intézete levélben közölte: „A rendelkezésre álló adatok alapján 1896. szeptember 20-át jogos a vasutas-szakszervezet megalakulási időpontjának tekinteni . . . A SZOT titkársága is egyet értett a kéréssel és javasolta az évforduló megünneplését.

A központi vezetőség ünnepi ülésére szeptember 19-én került sor a Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében. Az ülés elnökségében foglalt helyet Huszár István, az MSZMP KB tagja, a Párttörténeti Intézet igazgatója, Gál László, a SZOT alelnöke, Moldován Gyula, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének főtitkára, Tóth László közlekedési minisztériumi államtitkár, Rudi Kobilke, az NSZK vasutas-szakszervezetének elnökhelyettese, a hazánkban tartózkodó delegáció vezetője, Kurucz Tamás, a VI. Kerületi Pártbizottság titkára és dr. Várszegi Gyula, a MÁV vezérigazgatója.

Az ünnepi ülést *Feleki Pál* alelnök nyitotta meg, majd átadta a szót *Gadanecz Béla* kandidátusnak, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet tudományos tanácsadójának, aki történelmi megemlékezésében ismertette a vasutasok szervezkedését a század előtti, majd utáni évtizedekben. Ezután *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára mondott ünnepi beszédet. Mint mondotta, a munkásképviselők 1896. szeptember 20-án tárgyaltak először a vasúti munkásokat tömörítő szervezet létrehozásáról. A gyűlésen — hosszas vita után — a résztvevők indítványt fogadtak el, mely kimondta: *„Általános vasúti munkások egyesülete alakítandó!"* Így 1896. szeptember 20-a a Vasutasok Szakszervezete megalakulása dátumának tekinthető.



Juhász Zoltán beszédét mondja

A szakszervezet titkára megemlékezett a vasutas munkásmozgalom számos ismert személyiségéről, köztük *Landler Jenőről, Hámán Katóról, Pósz Jenőről, Pászti Károlyról* és *Kiss Miklósról*, majd így folytatta:

— Visszatekintve a megalakulás időszakára, figyelembe véve az akkori kor politikai, társadalmi és gazdasági viszonyait, csak a legnagyobb elismeréssel lehet szólni arról a harcról, arról a szervező munkáról, amelyet a szakszervezeti mozgalom létrehozásáért, az egység megteremtéséért a haladó gondolkodású és a veszélyeket is vállaló vasutasok folytattak. Csak a tisztelet hangján szólhatunk arról a küzdelemről, amelynek nyomán a mozgalom a vasúti munkásból szervezett vasutast formált, aki a későbbiek során felismeri az összetartozásban rejlő nagy erőt és aki a közös célokért szövetségre lép szaktársaival és kisebb-nagyobb szervezetet teremt. *Az egységre való törekvés, egymás segítése, az összetartozás tudata erőteljesen befolyásolta az akkori vasutasságot.* Ma, kilencven év múltán is nagyon időszerűek ezek a gondolatok: az egység, az összetartozás tudata, annak erősítése.

Napjainkban — anélkül, hogy eredményeinket leértékelnénk — úgy látjuk, a vasutasmunka becsülete, presztízse csökkent. Érzékeljük, hogy a vasutaspálya ma nem vonzó, nem népszerű, és ennek nagyon sok oka van. *A Vasutasok Szakszervezetének az a célja, hogy visszaszerezze a vasúti munka rangját, tekintélyét.* Ebben nagyon fontos szerepet kaphat a gazdálkodás, a termelés segítése. Olyan légkör kialakítása, amelyben a munka társadalmi hasznossága a fokmérő.

A magyar vasút jelenlegi helyzete közismert. A teljesítmény javítása, az eszközök állapota, az egyes frekventált munkakörökben jelentkező munkaerőhiány és a szociális ellátás kérdései mind olyan gondok és problémák, amelyek mielőbbi megoldásra várnak. Szakszervezetünk a kivezető utat a belső racionalizálásban látja, a tartalékok feltárásával és hasznosításával, a szolgáltatások színvonalának emelésével.

— Biztosak vagyunk abban, hogy a MÁV jelenlegi gondjainak és problémáinak rendezéséhez jó alapot nyújt a VII. ötéves terv — mondotta a továbbiakban. — Szakszervezetünk célja és szándéka, hogy a mozgalmi munka lehetőségeivel és sajátos eszközeivel segítse a VII. ötéves terv megvalósítását. *Ehhez az alkotó munka tartalékait kell jobban kihasználnunk.* Ilyen tartalék lehet a szervezettebben, fegyelmezettebben és pontosabban végzett munka, a takarékosabb és körültekintőbb gazdálkodás az anyaggal, az energiával és a munkaerővel, a kiemelkedő teljesítményeket nyújtók nagyobb erkölcsi és anyagi megbecsülése.

Juhász Zoltán ezután a nyílt, őszinte tájékoztatás fontosságáról és az üzemi demokrácia erősítéséről szólt, végezetül pedig arra figyelmeztetett: *a munkásmozgalmi elődökre úgy emlékezhetünk a legméltóbb módon, ha megőrizzük haladó eszméiket.*

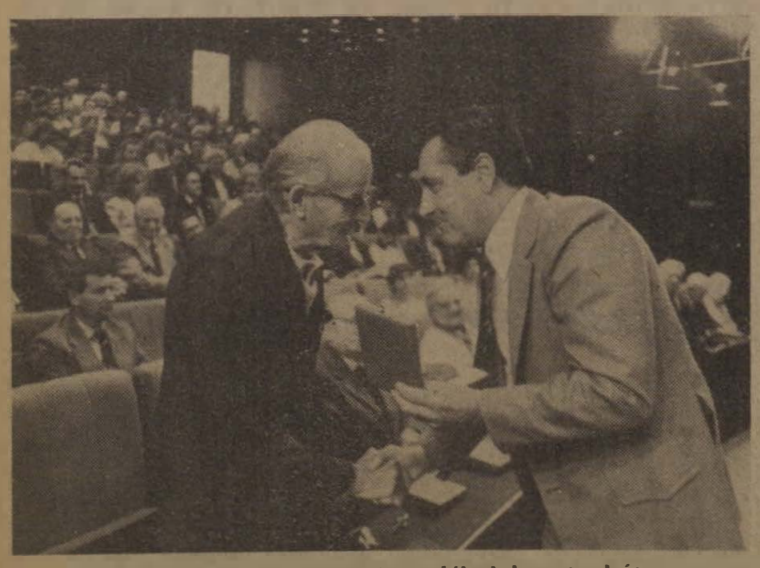
Az ünnepi ülésen elsőnek *Huszár István* tolmácsolta a Központi Bizottság üdvözletét, *Gál László* pedig a SZOT elnöksége nevében köszöntötte a Vasutasok Szakszervezetének mintegy 200 ezer tagját és méltatta a szakszervezet kilenc évtizedes tevékenységét.

Az NSZK delegáció nevében *Rudi Kobilke* köszöntötte a jubiláló vasutas-szakszervezetet. A veteránok nevében *Rácz Kálmán*, a fiatalabb generáció nevében pedig *Fekete Sándor*, a Keleti üzemfőnökség pártbizottságának titkára, a központi vezetőség tagja mondta el jókívánságait.

Az ünnepség befejezéseként *Koszorus Ferenc* főtitkár emlékplakettet adott át tizennégy idős, egykori szakszervezeti aktivistának, köztük Landler Erzsébetnek.

Szöveg: **Visi Ferenc**

Fotó: **Horváth Zoltán**



Koszorus Ferenc főtitkár emlékplakettet ad át



Az ünnepi ülés résztvevői, előtérben a veteránokkal

Hámán Kató és az eszperantó

Hámán Kató halálának 50. évfordulója alkalmából, munkásságának méltatásával, a Magyar Vasutas 1986. augusztus 28-i számában, *Gadanecz Béla* tollából cikk jelent meg. Ez az írás megérdemelné, hogy legalább a vasúton a Hámán Kató szocialista brigádok ezt a cikket megőriznék, hogy a leendő új brigádtagok megismerkedjenek névadójuk küzdelmes és példamutató életével.

Sajnálom, hogy a cikk írója nem tesz említést arról, hogy *Hámán Kató* életében mit jelentett a nemzetközi nyelvnek, az eszperantónak ismerete, ami az összekötő híd szerepét töltötte be a nemzetközi munkásmozgalomban.

A közös nyelv segítségével *Hámán Kató* nemcsak a magyar munkásmozgalomnak, hanem a nemzetközi munkásmozgalomnak is kiemelkedő alakja volt. Sok külföldi munkás eszperantista levelezőjével tartotta fenn a kapcsolatot. Hasznosította az eszperantóul kapott híreket a hazai munkásmozgalomban. Idehaza több eszperantó tanfolyamot tartott, melyek társalgásában fő helyet foglalt el a marxizmus.

Remélem, soraimmal csak nagyobbítottam *Hámán Kató* iránti tiszteletünket, melyet jó lenne a Magyar Vasutas olvasóival kiegészítésként közölni.

Bálint István

EMLÉKVONAT INDULT

Hazánkban a villamos vasúti vontatás 75 évvel ezelőtt, 1911. október 4-én indult meg a rákospalota—veresegyház—váci vonalon. Igaz, nem huszonöt kilovolttal — mint ma —, hanem tízzel működött, vagyis a mozdonyok felépítése is más volt, mint a Kandó-rendszerűeké.

Ezen a vonalon csak 1944 végéig működött a villamos vontatás, mert a háborúban teljesen lerombolták, a mozdonyokat és a kocsikat pedig Nyugatra hurcolták. Később nem bizonyult érdemesnek eredeti formájában helyreállítani. Helyette gőzösökkel, majd napjainkban dízelmozdonnyal továbbítják arrafelé a vonatokat.

A 75. évfordulóra emlékezve október 4-én a budapesti vasútigazgatóság emlékvonatot indított. A szerelvényt egy régi, 22-es sorozatú mozdony vontatta. A négy vagon között volt egy 103 éves személykocsi is, amely egész Európában ritkaságnak számít.

Az emlékvonat megállt a legrégibb vasutasvárosban, Vácott, ahol *dr. Monori Balázs* tanácstitkár a felvételi épület mögötti téren emlékbeszédet mondott. Az ünnepség után *Losonczy Gyula*, a budapesti vasútigazgatóság helyettes vezetője emléklapot nyújtott át *Nagy Lajos* állomásfőnöknek.

(séra)

Új térközbiztosító berendezés Tatabánya alsó és Környe között

A *Tatabánya alsó* és *Környe* közötti állomástávolságban történő vonatközlekedtetés az utóbbi időkben sok gondot, mi több fennakadást okozott a forgalom menetrendszerű lebonyolításában. A megyeszékhely és a tőle 15 kilométerre fekvő Oroszlány vasúti forgalma tekintélyes, a két szomszédos város között naponta harminc, olykor negyven vonatpár is közlekedik. Tatabánya—Környe között a kisbéri kiágazás miatt ennél is több. Kényszerű gyakorlattá vált, hogy a tehervonatok a személyszállítás rovására közlekedtek, az utazóközönség nem kis bosszúságára állandósultak a vonatkésések.

Bár az optimális megoldás ilyen viszonyok mellett egy második vágány lefektetése lenne, erre a gazdasági helyzet nem ad lehetőséget. Ám így is sokat javít majd a helyzeten az az új önműködő térközbiztosító rendszer, amely a Tatabánya alsó—Környe vonalrész átbocsátóképességét a jelenlegihez képest akár a többszörösére is növelheti. Üzembehelyezésével az eddigi 12 perces követési idő 2-3 percre csökken, könnyebbé válik az erőműi ipartelep kiszolgálása is. A kábelfektetési munkákkal, a jelzők felállításával már végeztek.

T. Z.

CIKKÜNK NYOMÁN

Intézkedett az igazgató

Lapunk július 24-i számában Egy lakáscsere bonyodalmai címmel riportot közöltünk, amely arra kereste a választ, hogy miért üres Zichyújfalu állomás néhány szolgálati lakása, és mennyi bosszúságot, kárt okozhat a lassú, bürokratikus ügyintézés. A cikkre *Csárádi János*, a budapesti igazgatóság vezetője válaszolt.

„A riport olyan hibákra és mulasztásokra hívta fel a figyelmet, amelyek lelkiismeretesebb munkával elkerülhetők lettek volna. A cikk szerzője rámutatott a MÁV-lakások kezelésével és fenntartásával kapcsolatos gondokra, amelyek orvoslása népgazdasági és vasúti érdek. Az ügyben vizsgálatot tartottunk, és a következő intézkedéseket tettem:

Sárközi Attila és *Sárközi Ferenc* forgalmi szolgálattevők lakásbérleti jogviszonyát rendeztük. Őket az általuk lakott szolgálati lakások bérlőinek jelöltük ki. *Sárközi Attila*, Zichyújfalu 15/a. számú szolgálati lakásának udvarára bevezettük a vizet. Lefektettünk 120 méter vízvezetéket és szeptember 5-re kerti csapot telepítettünk.

A szerző foglalkozik a MÁV kezelésében lévő lakások rossz műszaki állapotával is. E lakások fenntartására és felújítására fordítható költségkeret sajnos csökken, de a lakásfelújítási munkálatokat a korlátozott anyagi lehetőségek ellenére is tervszerűen folytatjuk. A térségben lévő Börgönd állomás 5/a. őrházi lakásának felújítását például a MÁV Jobb-parti Épületfenntartó Főnökség december 31-ig elvégzi. Az őrházat jövőre tatarozzák.

Tekintettel arra, hogy 1987-ben sem várható a lakások fenntartására fordítható költségek növekedése, ezért intézkedtünk, hogy a lakások hasznosítása a jövőben nagyobb nyilvánosságot kapjon. A dolgozóknak lehetőségük lesz kisebb felújítási munkákat elvégezni, amelyet utólag térít meg a vasút. Ezáltal ütemesebbé és gyorsabbá válik majd az üres lakások kiutalása.

A budapesti igazgatóságnak is érdeke, hogy csökkenjen a munkaerőhiány, javuljon a lakásvagyonnal való gazdálkodás, gyorsabb legyen a dolgozók érdekeit szolgáló adminisztratív munka. Ezért még a riport megjelenése előtt — július 3-án utasítást adtunk ki az üres szolgálati és vállalati bérlakások mielőbbi kiutalására. Minden érdekelt szolgálati főnökségnek határidő előírásával tettük kötelezővé az üres lakások haladéktalan betelepítését."

Szocialista brigád a határállomáson

Munkájukat elismerés és megbecsülés övezi

Kelebia állomáson a *Zrínyi Ilona* szocialista brigád tagjait mindenki ismeri. Ez nem véletlen, hiszen munkájukkal hosszú évek óta elismerést és megbecsülést vívtak ki maguknak. Legutóbb, az idén májusban a nemzetközi munkaversenyben elért kiemelkedő munkájukért elnyerték a *Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Brigádja,* s vele együtt a *MÁV Kiváló Brigádja* megtisztelő címet is.

A Zrínyi Ilona brigád elődje 1972-ben alakult *Petőfi* névvel. Tagjai a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat területéről kerültek ki. Egy túrban dolgoztak mind a harmincan. 1976. április elsején kettévált a brigád, s az asszonyok úgy döntöttek, hogy Zrínyi Ilona nevét veszik fel. *Mátyus Andorné* volt az első brigádvezető, tőle 1981-ben *Sutka Istvánné* vette át a brigád vezetését. Őt kértem meg, hogy mutassa be a brigádot.

Összetartó közösség

— Tizennégyen vagyunk — kezdi a bemutatást. — Van közöttük személypénztáros, átmeneti pénztáros, fuvardíjszámfejtő, MÁVTRANS-szos, távirász és takarítónő. Az alapító tagok közül nyolcan ma is brigádtagok vagyunk. A kollektíva munkája 1981-től fokozatosan fejlődött, szinte minden évben előbbre léptünk.

— Mivel érdemelték ki az élenjáró, illetve kiváló címet?

— *Azt hiszem azzal, hogy ez a brigád a legjobban húzó kollektívák közé tartozik az állomáson.* Bármi feladat adódik, mi vállaljuk. Nem félünk a munkától. Nagyon összetartó közösség a miénk.

S, közben ahogy lapozgatom a minden tekintetben figyelemre méltó brigádnaplót, tartalmas, sokrétű munkáról kapok képet. A vállalások és a pótvállalások magukon viselik a brigád összetételét, a brigádban érintett munkakörök sajátosságait, a brigádtagok lehetőségeit. E vállalásokat rendszerint túl is teljesítik.

Ők voltak tavaly kezdeményezői a kongresszusi műszakoknak, csatlakoztak a vezérigazgatóság által meghirdetett őszi forgalmi munkaversenyhez, a záhonyiak felhívásához. Ha szükséges volt kevesebb létszámmal dolgoztak az átmeneti pénztárban, a MÁVTRANS-ban, a kocsitakarítóknál, eredményeik mégis igen jók. Az átmeneti pénztárban például tavaly az általuk számfejtett *több mint 30 ezer tételből mindössze 9 volt hibás.* A visszkereseti szolgálat folyamatossá tétele érdekében vállalták a 16 óra után érkezett fölös küldemények kutatását, beleértve a kutató táviratok elkészítésétől a kocsi futási útvonalába fekvő rendező pályaudvarok megkereséséig. Fáradozásuk nem volt hiábavaló, több számadás nélkül érkezett kocsit sikerült rövidebb feltartás után kiléptetniük. Újítások, ötletek is fűződnek hozzájuk, melyek mind a munka előbbrevitelét szolgálták.

A rászorulókat anyagilag is segítik

— A társadalmi munkaakciókból is kivesszük részünket — mondja az imént érkezett brigádtagok közül *Hernádi Gyuláné* vámkezelő. — A személyvonatok kocsijainak külső és belső ablakmosását, illetve napi nagytisztítását több esetben elvégeztük, de állomástakarítás, csinosítás is szerepel vállalásaink között. Rendszeresen látogatjuk a betegállományban lévő munkatársakat, nyugdíjastalálkozókat szervezünk, patronáljuk a helyi általános iskolát, az óvodát.

— Ha kell anyagilag is segítjük a rászorulókat — veszi vissza a szót a brigádvezető. — Pénzt gyűjtöttünk a szegedi mozgássérült gyerekeknek, a berhidai földrengés károsultjainak, egy hajósi kisfiú műtétjéhez és egy volt kolléganőnk családjának. Mindenütt ott vagyunk, ahol segíteni tudunk.

— *Együtt vagyunk a munkában és azon kívül is* — jegyzi meg *Fábián Istvánné* számadó és árupénztáros. — 1970 óta ismerjük egymást és a családokat. Évente közös kirándulásokra megyünk, előbb csak belföldre mentünk, az utóbbi két évben már a jugoszláv tengerparton nyaraltunk. Aztán együtt vetélkedünk, s örölünk ha csapatunk jó helyen végez.

A Zrínyi Ilona brigád tagjai a társadalmi megbízatásoktól sem idegenkednek: *hiszen szakszervezeti bizalmi, nőfelelős, információs felelős, vöröskeresztes titkár található közöttük.*

Precízen dolgoznak

— Szakvonali munka, társadalmi elfoglaltság, vetélkedő, család. Hogyan tudják mindezt összeegyeztetni?

Hernádiné válaszol:

— Ha nem lenne brigádélet, a munkában sem tudnánk örömünket lelni.

Sutkáné helyeslően bólogat, majd így folytatja:

— Sok a munka otthon is, hiszen vidéken, mezőgazdasági területen lakunk, legtöbbünknek van a ház körül is teendője, de ha valami hasznos célért tenni kell, az első szóra ott vagyunk.

Mindazt, amit a brigádról megtudtam *Varga Lajosné* kereskedelmi részlegvezető szavai is megerősítik:

— Elégedett vagyok munkájukkal, precízen, szinte hiba nélkül dolgoznak. Ismerik a határforgalommal kapcsolatos feladatokat, szakmai ismereteiket állandóan gyarapítják. Évek óta jó eredményt érnek el a vizsgáztatáskor, legutóbb 4,8-as volt az átlag. Segítik az új dolgozók kiképzését, munkába való beilleszkedését.

Gellért József

A veszprémi vonatvezető

Előri Lajos ellenőr, a veszprémi körzeti üzemfőnökség vonatvezetője, 1954-ben kezdte a vasutat. Életét jószerével „tengelyen" töltötte. A több százezer kilométerre tehető utak nagyobb részét tehervonatokon fékbódékban és paklikocsikban, mozdonyokon utazta végig.



— *Amikor kezdtem a vasutat, az oktatóm olyan bátorítást adott, amely elkísért életemen át.* Mint kezdő, sokáig fékezőként, olajos ruhában aggattam a kocsikat. Emlékszem: a mi szemünkben a jegyvizsgáló és a vonatvezető fogalom volt.

Akkoriban hárman-négyen alkottunk egy csapatot. A vonatvezető volt a „gazda". Ha az ember nem jól dolgozott, eltanácsolta maga mellől. Tartottunk is tőle!

Volt, amikor még kézifékkel továbbítottuk a tehervonatokat. Ült az ember a fékfolyosón és fagyoskodott. Máskor verte az eső. A Bakonyban, Zirc felé menet sokszor „kikötöttünk" nagymezőn, mert elakadtunk a hóban. *Így hát örültem amikor első emberként utazhattam, mert akkor a paklikocsiban volt a helyem.* Az állomásokon együtt hallgattam a vonatvezetővel a forgalmista rendelkezését: mit, hova tegyünk. Gyorsan kisoroztuk a vonatból a kocsikat, máris indultunk tovább.

Szerintem ma hiányzik a kezdőkből az a türelem és elszántság, amely az első lépésekhez kell. Ami képessé teszi őket arra, hogy életen át vállalják a túlmunkát is. Nekünk elég volt a vezénylőtiszt szava, az ember fogta a táskát és indult. *Fülöp Gábor* vezénylőtiszt kérésére ma sem illik azt mondani, hogy fáradt vagyok. Be kell látni, hogy kevés az ember.

Lassan fogalmaz. Szinte darabosan állnak össze a mondatai. Nem tanult közgazdaságtant, de szavai mégis ennek értéséről tanúskodnak:

— Amikor négyen továbbítottuk a vonatokat, négy embert kellett fizetni. Ma ezt ketten, vagy egyedül végezzük. De, hogy a tolatás is menjen, be kell bújni a kocsik közé ráakasztani. A vonatvezető beosztás más lett. Egyszer valóban vezető, máskor fékezői munkát végez.

— Mégis, mi tart meg ebben a munkakörben valakit?

— *Velem az első percekben megszerettették a vasutat.* Ma is lényeges, hogyan fogadják és várják az embert. Kezdettől fogva szinte élvezem a vasutas munkát. Ez megkönnyítette az életemet. Pedig abban az időben, ha az ember szolgálatban volt, vitte a vonatvezetői nagytáskát, a mentőtáskát, a zártárcsát, a zárlámpát, és a kosztos táska mellett saját olajos lámpáját is. Tolattunk, szenet raktunk a gépekre és kikezeltük a gyűjtőket. Indulást követően kiültünk a fékre. Ez ma már nincs. Jószerével kézifékes kocsi sincs. Még a rögzítőfékes kocsik száma is elég kevés.

— Miért vannak ma kevesen a vonatvezetők, a vonatfékezők, a kalauzok?

— *Nehéz erre válaszolni. Valamikor itt Veszprémben kétszáznál is többen voltunk. Ma ennek negyede vagyunk.* Elmentek nyugdíjba, meg más vállalathoz, ahol nincs éjszakai és vasárnapi munka. Nincs távollét, életveszély.

Ma például megváltozott az elegytovábbítás rendje. Korszerűbb lett. Fent ülnek a vonatvezetők is a mozdonyon, a kalauzkocsiban, a személykocsikban. És jóllehet, aki vezeti a gépet, az holnap beosztott lesz. Különös világ ez! Túlmunka nélkül is jobban meg kellene fizetni ezt a munkát. Azt hiszem többen lennének a követők.

— Mit mondana, mit mondhatna az új „érkezőknek" ha kérdeznék?

— Nem tudnék különöset mondani! Csupán annyit: *szeretni kell azt, amit az ember végez. És akkor áldozatokra is képes.*

Az évek múlnak. A nemzedékváltás időszakát éljük. Az újfelvételesekből a holnap teremt majd terhet vállaló jó vasutasokat, meg az előttük járók élete, nagyszerű példája, mint Előri Lajosé.

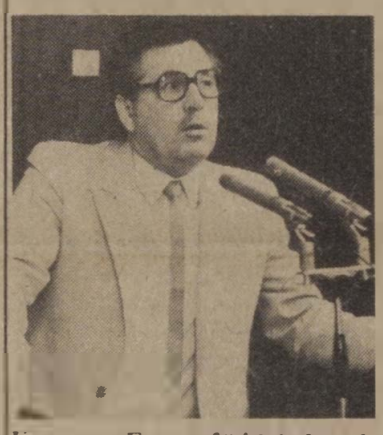
Szabó Béla

Tízéves a szakszervezeti jogsegélyszolgálat



Az emlékülés elnöksége (Horváth Zoltán felvételei)

Tíz évvel ezelőtt, 1976-ban vezették be a szakszervezeti jogsegélyszolgálatot. Ebből az alkalomból szeptember 18-án a SZOT és a Vasutasok Szakszervezete szervezésében emlékülést tartottak a Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében. Az ülésen részt vett *dr. Nagy Zoltán,* a Legfelsőbb Bíróság elnökhelyettese, *Főcze Lajos,* a SZOT osztályvezetője, *Koszorus Ferenc,* a vasutasszakszervezet főtitkára, *Szemők Béla,* a MÁV vezérigazgatójának általános helyettese, *Nagy Károly,* a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.



Koszorus Ferenc főtitkár beszédét mondja

Az emlékülést *dr. Halász György,* a vasutas-szakszervezet jogi irodájának vezetője nyitotta meg, majd Koszorus Ferenc főtitkár mondott megnyitó beszédet.

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a szakszervezeti mozgalomban születésétől kezdve fontos szerepet töltenek be a jogászok. Példaként említette, hogy Magyarországon már 1919-ben megalakult a *Munkás Jogvédő Iroda.* Természetesen abban az időszakban a szakszervezeti jogászoknak más feltételekkel és más célokért kellett tevékenykedniük.

A felszabadulást követő években a társadalmi viszonyok konszolidálódásával és a demokratizmus fejlődésével együtt, a hatvanas években a legmagasabb szintű jogszabályban, a *Munka Törvénykönyvében* rögzítették a szakszervezeti jogosultságok széles körét.

— A társadalmi és gazdasági viszonyok alakulása, az érdekviszonyok sokszínűségének kibontakozása érlelte meg végül is azt a legmagasabb szintű politikai döntést — az MSZMP Központi Bizottsága 1974. évi márciusi határozatát —, amely a szakszervezeti jogsegélyszolgálat intézményes létrehozásának alapjául szolgált — mondotta a főtitkár. — Ez a határozat *a szakszervezeti jogsegélyszolgálatot rendkívül fontos társadalom- és gazdaságpolitikai célok szolgálatába kívánta állítani.* Konkrétan a munkásosztály helyzetének javítását, valamint a munkaidő-kiesések csökkentését jelölte meg a jogsegélyszolgálat alapvető rendeltetésének.

Amikor a jogsegélyszolgálat működésének elmúlt tíz évét politikai szempontból kívánjuk értékelni, nyilvánvaló, hogy azt kell vizsgálnunk, hogy mennyiben tudta rendeltetését betölteni. Ami a munkásosztály helyzetének javítását illeti, a mi jogsegélyszolgálataink alapvető és elsőrendű feladatuknak tekintették, hogy mindenekelőtt a munkaviszonyból, valamint az azzal szorosan összefüggő társadalombiztosítási ügyekben *nyújtsanak jogi segítséget a munkavállalóknak s a nyugdíjasoknak.* Természetesen nem becsüljük le annak a jogi segítségnek a jelentőségét sem, amelyet a családjogi, polgári jogi, államigazgatási ügyekben nyújtunk a tagságnak.

A munkaügyi, társadalombiztosítási jogvitákban, a konkrét panaszokban való közreműködés mellett a jövőben tovább kell erősíteni a jogsegélyszolgálat szerepét a munkahelyi konfliktusok megelőzésében. Ennek több módszere is van, illetve lehet. Igen fontosnak tartjuk például, hogy a jogsegélyszolgálat — gyakorlati tapasztalatait hasznosítva — *fokozottabban vegyen részt a vállalati belső szabályzatok, különösen a kollektív szerződés megalkotásában és ennek során is érvényesítse a jogos munkavállalói érdekeket.* Ágazati, illetve SZOT-szinten működő szakszervezeti jogtanácsosok esetében ez a dolgozók élet- és munkakörülményeit szabályozó jogszabályok alkotásában való fokozottabb közreműködést jelenti.

A főtitkár a továbbiakban kitért arra: sok helyen él még az a szemlélet, hogy a vállalati vezetők képviselik a vállalati érdekek előrevivő elemét, ezért a fegyelem megszilárdítására, a hatékonyabb munkára vonatkozó rendelkezések természetesen nem rájuk, hanem csak a beosztott dolgozókra vonatkoznak. *Vannak vezetők, akik úgy gondolják, hogy a társadalmi tulajdon egyedüli birtokosai,* hogy az egész vállalati kollektíva sorsát meghatározó döntési jog kizárólag saját privilégiumuk, amibe nem szólhat bele senki — mert például a szakszervezeti bizottság laikus —, ők viszont a legmagasabb szakértelmet képviselik.

Ilyen szemléletből erednek aztán a dolgozót sújtó jogsértő határozatok, vagy a jogos igényeit elutasító munkáltatói döntések.

Amikor a jogsegélyszolgálat a jogaiban sértett dolgozók képviseletében fellép, vagy a dolgozók jogait sértő helytelen gyakorlatot feltárja, *nemcsak az egyén érdekvédelmét szolgálja,* hanem közvetve — a törvényesség helyreállítása útján — a konfliktusok és a megosztottság csökkentését, ezzel pedig a vállalat eredményesebb működését segíti elő.

Ezután arról szólt, hogy a szakszervezeti mozgalom és a keretében működő jogsegélyszolgálatok minden rendelkezésre álló eszközzel támogatják a fegyelmezettebb munkára irányuló törekvéseket. Továbbra sem vállalhatják tehát a hanyag, fegyelmezetlen dolgozók képviseletét.

— *A munkaidő védelme napjainkban ismét központi témává vált. Indokolt tehát, hogy megvizsgáljuk, milyen további segítséget tud ehhez nyújtani a jogsegélyszolgálat.* Az idevonatkozó kormányhatározatban szerepel egy olyan felvetés, hogy nagyobb munkahelyeken a munkaidő-kiesések csökkentése érdekében a dolgozók által igénybe vett szolgáltatások ésszerűbb intézésére célszerű lehet megfelelő apparátust működtetni. Nyugodtan mondhatjuk, hogy a szakszervezeti jogsegélyszolgálat ezt a célt is szolgálhatja — fejezte be beszédét Koszorus Ferenc főtitkár.

Ezután dr. Halász György a vasutas-szakszervezet jogsegélyszolgálatának működéséről tartott tájékoztatót.

Arany Jánosné dr., az Igazságügyi Minisztérium osztályvezető-helyettese a Munkaügyi Bíróságok tapasztalatai tükrében értékelte a vasutas-jogsegélyszolgálat tevékenységét. Mint mondotta: *a bíróságok a jogsegélyszolgálatok között a vasutasokét tartják a legszervezettebbnek.* Ezt példákkal is alátámasztotta.

Az ülésen felszólalt még *dr. Jánosi Imre,* a MÁV Vezérigazgatóság Jogi Főosztályának osztályvezetője, aki a munkáltatói oldalról értékelte az együttműködést. *Dr. Kiss Emil,* a Minisztertanács titkárságának helyettes vezetője pedig a jogpolitika időszerű kérdéseiről tartott tájékoztatót.

V. F.



Munkásszálló vagy menedékház?

Kissé bizalmatlanul fogad a portás a MÁV Makk utcai munkásszállóján, de bemutatkozásom után készségesen válaszol kérdéseimre. A társalgóba invitál, udvariasan kinyitja az ajtót, előre enged. Nem szól, nem kommentálja a látványt. Nem is szükséges. Rideg, barátságtalan helyiség. Az ablakokon nincs függöny, ormótlan vaszszekrények osztják ketté a jókora termet, az asztalok, székek porosak.

A társalgóból nyílik a konyha. A tekintélyes nagyságú tűzhelyen sonkás tojást készít egy fiatalember. *Sztanó Bélának* hívják, feleségével és kisfiával lakik a szállón, több mint két éve.

Olcsóbb, mint az albérlet

— Két évig még itt kell laknunk — mondja. — *Jobb, pontosabban olcsóbb, mint az albérlet. Jószerint más előnye nincs is, csak az, hogy olcsó.* Gyanítom, hogy itt valamennyi lakó ezt vallaná. A földszinten például az egyik szobában, nem lehet több 7-8 négyzetméternél, öten laknak, anya négy általános iskolás korú gyermekével.

Mint egy jól rendezett színjátékban, végszóra belép a szóban forgó anya: *Balatoni Attiláné.*

Csinos fiatalasszony, nehéz elhinni róla, hogy négy fiúgyermek anyja. Megjelenése magabiztosságot sugall, azután hamarosan kiderül, hogy szó sincs erről. Inkább tétova és félénk; néha elcsuklik a hangja, sír. A gyerekeiről beszél, jövőjüket félti. Elmondja, hogy pár napja a Mátészalkai Városi Bíróság pontot tett válópere ügyére. Most már elvált asszony, gyermekei csakis rá számíthatnak. Fizetése kevés, bizonytalan a gyermektartásdíj is, bár mostanában kapja, de volt férje legalább 60 ezer forinttal tartozik.

— *Börtönben ült, azért nem fizetett* — magyarázza, és újra elkapja a zokogás. Igyekszem nyugtatni; közhelyeket mondok, mert mást, okosabbat nem tudok.

Közben egy 3 éves forma kislány szalad be a konyhába, pajkos nevetése egy pillanatra feloldja az előbbi hangulatot. Sajnos, nem sokáig tart a jókedv, mert a kislány édesanyja, *Oláh Ödönné* is vázolja nem mindennapi sorsát. Állami gondozott volt, intézetben, majd nevelőszülőknél cseperedett. Férjhez ment, három gyermeket szült, de a házassága tönkre ment. Férje szüleivel állandó volt a veszekedés, ezt nem bírva hátat fordított a férjének és gyerekeinek (!), a fővárosba utazott, elhelyezkedett a MÁV-nál. Hamarosan újra férjhez ment, s szült még egy gyereket, de ez a házassága sem sikerült. *Kislányával kettesben lakik a szállón.* Fizetésének felét levonják az első házasságából származó gyermekek javára.

— *Olyan kevés marad, hogy abból egyáltalán nem lehet takarékoskodni.* Az albérlet drága, szóba sem jöhet, mint ahogyan az sem, hogy befizessek akár tanácsi lakásra is. Tengődünk a szállón, jobb híján . . .

Elhanyagolt közös helyiségek

Néhány percig nem bírok megszólalni. Oláh Ödönné vallomása nyomán megdermed a hangulat. Zavaromból Sztanó Béla segít ki.

— Ha alaposan meggondoljuk, nem lenne olyan rossz ez a szálló, csak az a bökkenő, hogy senki sem törődik vele. *A közös helyiségek gyalázatosan néznek ki, a kazánházban térdig áll a víz, beázik a tető, és még sorolhatnám . . .* Mintha nem lenne gazdája az épületnek. Jellemző, hogy még a csengőt sem képesek megjavítani, nem beszélve arról, hogy az épület teljes elektromos hálózata elavult, csoda, hogy eddig nem történt baleset. A lakók többsége vigyáz a rendre, jószándékú, de az kevés. Vegyük példának okáért a függönyt. Hónapokkal ezelőtt eldöntöttük, hogy kicsinosítjuk a társalgót, függönyt szerelünk fel. Összeszedtük a pénzt, ma is őrzi a feleségem, tervünkből mégsem lett semmi, mert a függönykarnist nem szállítják, holott mi már régesrégen megrendeltük. Tudom, hogy ez apróság, a lakók egyikmásikának szomorú sorsán aligha segít az, hogy a társalgónk emberibb formát mutatna . . . Mégis: *a szállólét elviselhetőbb lenne, ha ilyen dolgokra is oda figyelnének.*

Eltűnődtem Sztanó Béla szavain, és egyáltalán a szállóléten. Felhőtlenül boldog szállólakóval még nem találkoztam. Úgy tapasztaltam, hogy a kényszerűség miatt idekerülők számára *a szálló egyetlen percig sem számít otthonnak, inkább afféle menedékház szerepet tölt be.* Lakóik többsége nem tanult ember, s ennek megfelelően többnyire kevés fizetéssel járó munkaköröket töltenek be.

Ideiglenes megoldásnak jó

Kivétel természetesen mindig akad. Lakik a szállón egy diplomás házaspár is: *dr. Csigi Zsolt* és felesége. Velük telefonon beszéltem. Ők is *ideiglenes* megoldásnak tartják a szállólétet. Nem panaszkodnak, bár elismerik, hogy a Makk utca gazdátlan, és lehetne sokkal jobb is, ha kicsit törődnének vele. A telefonbeszélgetést néhány lakó végighallgatta. Többen is kommentálják. Különösen az *ideiglenes* szó ütötte meg a fülüket. Nem tagadom, engem is ez izgat. Mert kétségtelen, hogy munkásszállókat elsősorban gazdasági okokból tartanak fenn. A MÁV-nak munkaerőre van szüksége, s emiatt szállást is nyújtaniuk kell; a jelentkezők egy részének az alkalmaztatással egyben *ideiglenes* szállást is adnak. A munkavállaló gondjai látszólag megoldódnak, hiszen munkát és szállást kapott. Csakhogy a szállásról nincs hová költözni, az ideiglenes megoldás sok esetben állandósul.

Balatoniné ötödik éve lakik a szállón, de a többiek sem tegnapelőtt költöztek be . . . Mi lesz velük? Fogós kérdés, és az is nyilvánvaló, hogy a MÁV nem adhat lakást minden kuszált sorsú dolgozójának.

Egyet azonban tehetne. Rendben tarthatná a szállókat, *jó gazdája* lehetne az épületeknek, segíthetne elviselhetővé tenni a szállóéletet. Nemcsak a Makk utcában . . .

S. G.

Orvosi tanácsok (2.)

Mit kell tudni a daganatos megbetegedésekről?

A vérképző szervek daganatai. A leggyakoribb a nyirokcsomó- és az úgynevezett „vérrák", azaz a fehérvérűség. A duzzadt nyirokcsomót meg kell mutatni az orvosnak, még akkor is, ha azt egy jelentéktelen torokgyulladás okozza. A nyirokcsomók a nyakon, hónaljban, vállgödörben kézzel könnyen kitapinthatók, ezek már figyelmeztető jelek. A rosszindulatú nyirokcsomó nem okoz fájdalmat. *A halogatásért fizethetjük a legnagyobb árat.* Ma már egyre több gyógyszere van a fehérvérűségnek is, már nem olyan reménytelen a fehérvérűségben szenvedő ember sorsa, mint volt például 20 évvel ezelőtt.

A legújabb gyógyító eljárás a csontvelő-átültetés. Ha a betegen elvégezhető, az esetek 30-40 százalékában gyógyuláshoz vezet. Ezek az eredmények a betegség mielőbbi gyógyítási eredményéhez viszonyítva — jelentősek. Ezáltal öt évvel meg lehet hosszabbítani az életet. De ehhez korai diagnózis és kezelés kell.

Alattomos kór

A fehérvérűség alattomos betegség, ami kezdeti tüneteit illeti. A hevesebb tünetek felléptekor már nem lehet megállapítani, hogy mennyi idő telt el a betegség kialakulása és a diagnózis felállítása között. Előfordul, hogy teljesen véletlenül derül ki. Gyanús a tartós gyengeség, a rendszeres fogínyvérzések és a láz. A lappangó kezdet sokszor még a legjobb szakembernek is nehézséget okoz a felismerésben.

A gyomor és a bélrendszer daganatai. Hazánkban évente több mint a háromszázan halnak meg nyelőcsőrákban, végbélrákban csaknem 1500-an, vastagbélrákban 2000-en, gyomorrákban pedig 4000-nél többen. Ezzel szemben évente csupán 1400 beteget operálnak gyomorrákkal, 52-őt nyelőcsőrákkal, 179-et végbélrákkal és 664-et vastagbélrákkal. Hazánkban lassan emelkedik a nyelőcsőrák előfordulása.

A legjobb kezelési mód: *a műtét, de a magára hagyott beteg sorsa eleve meg van pecsételve.* A nyelőcső- és a gyomorműtét után, ha a betegség nem volt előrehaladott állapotú, van remény az ötéves túlélésre. Korai stádiumban ez az esély 20—30 százalék között van.

Ha viszont idejében észrevesszik a bajt, és akkor végeznek műtétet, a túlélés csaknem 100 százalékos. Ezek az adatok önmagukért beszélnek. A legkisebb gyanús jel esetén is menjünk orvoshoz.

Nemcsak a magunk figyelése fontos. Az együtt élő családtagok is figyeljék egymást. Ha közülük valakinek például hirtelen megváltoztak az életmódbeli szokásai, ha kerüli a nehezebben nyelhető ételeket, megváltozott a nyelési ritmusa, az étkezések után gyomortáji kellemetlen érzésekre panaszkodik, enyhe, később megszűnő hányingere van, akkor ez figyelmeztető. Figyelmeztető jel az indokolatlan étvágytalanság, a nem várt súlyveszteség is.

Ésszerűen étkezzünk

A vastagbélrák az esetek 90 százalékában vérzéssel járó jóindulatú polypokból indul ki. Műtéttel ez is sikeresen gyógyítható.

Az epeutak, a máj, a tüdő daganatai. Gyakrabban fordulnak elő a köves epehólyagban, a köves epeutakban. *Ilyenkor az operáció nem halogatható.* Ha követ találunk, és nincsen panasza a betegnek, a műtétet el kell végezni. A környezet és az életmód, a táplálkozási szokások nagy szerepet játszanak a tápcsatorna betegségeinek keletkezésében. A túlságosan fűszerezett étkezés, a szervezet anyagcseréjét megzavaró, magas kalóriájú ételek károkat okozhatnak szervezetünkben. A kávé túlzott fogyasztása is betegítő tényező lehet. Az alkohol közrejátszhat a máj és hasnyálmirigy krónikus gyulladásaiban és egyéb betegségeiben is. Krónikus gyomorhurutot idézhet elő, mely szintén rákmegelőző állapotnak tekinthető. Hadd álljon erre itt egy példa: Egyik neves professzorunk mondotta: *„Aki korán reggel pálinkával kezdi a napot, vagy éhgyomorra rendszeresen rumot iszik, megpecsételte sorsát, fennáll a gyomorhurut, a fekély, a rák veszélye."*

A dohányzásnak a tüdőrák keletkezése szempontjából igen jelentős szerepe van. Egy amerikai adat: a népességből kiemeltek 6071 személyt, akik 45 évnél idősebb férfiak voltak, hogy vizsgálatnak vessék alá őket. *Közülük 805-nél tüdőrákot fedeztek fel,* és egy sem akadt közöttük, aki ne dohányzott volna!

Mi a megelőzés módszere? Ésszerű étkezés: *kerüljük a túl forró és túl hideg, az erősen fűszerezett ételeket, ne együnk sem sok, sem kevés kalóriatartalmú ételeket, együnk minél több nagy rosttartalmú táplálékot, gyümölcsöt.* Igen egészséges a búzakorpa, a zabpehely. Módjával fogyaszthatunk élvezeti szereket, de a dohányzásról le kellene mondanunk. A halálozási megbetegedésnél a daganatok a harmadik helyen állnak, azaz nálunk minden harmadik ember daganatos megbetegedésben hal meg.

A nőgyógyászati daganatok. Minden azon múlik, hogy a gyanús jeleket észlelő nő mikor jelentkezik nőgyógyásznál. A méhnyak-, a méhtest- és a petefészekrák itt a leggyakoribb. Sajnos, hogy kezdetben egyiknél sem lép fel fájdalom. Legismertebb tünet: *a menstruációtól független, kisebb-nagyobb szünetekkel, de állandóan fennálló vérzés, rózsaszínű folyás.* Az idősebb nő, aki ezt a változás után tapasztalja, feltétlen a méhtest megbetegedésére gondoljon! Ilyenkor azonnal nőgyógyászhoz kell menni! Inkább menjünk feleslegesen kétszer, mint egyszer — későn!

„Apácabetegség"

A petefészekrák is alattomos betegség. Korai jele nincsen, vagy alig van. Figyelmeztető jel, ha testsúlygyarapodás nélkül a szoknya dereka egyre szűkebbnek bizonyul. *Minden évben tanácsos részt venni nőgyógyászati szűrővizsgálaton.* Az elváltozásoknak elsősorban hormonális okai vannak. A méhnyakrák főleg többszörös terhes anyákon, általában fiatalabb korban jelentkezik. A méhtestrák már az idősebbek betegsége, főleg olyan asszonyoké, akik nem szültek, ezért is nevezték el ezt *„apácabetegségnek"*, mert tény, hogy az apácák között nagyobb az arányuk. A méhnyakrák az elmaradott, kedvezőtlen higiénés körülmények között élő, alacsonyabb egészségügyi kulturájú nőket veszélyezteti. Mivel az életkor kitolódik, a méhtestrákok emelkedésére lehet számítani.

Milyen a perspektíva? A kezdeti stádiumban felismert daganat műtéti és sugaras kezelése 100 százalékos eredményt is hozhat. Minél későbbi a felismerés, az elváltozások teljes megszüntetésére egyre kisebb lesz a remény. Vannak már új, daganatelleni szereink is, amivel eredmények érhetők el. *Vegyük komolyan az évenkénti szűréseket!* Ott a szakorvos egy nagyító segítségével, a kolposzkóppal már kap képet, kenetet vesz, és a mai korszerű cytodiagnosztika lehetővé teszi a korai megelőzést. A méhnyakrák 20 évvel ezelőtt még harmadik helyen állt a női rákhalálozás okainak sorában, 1985-re már a hatodik helyre szorult vissza. Ez nagy eredmény, hiszen az összdaganatos betegségek a halálokok harmadik sorában állnak.

A megelőzésben igen fontos a higiénia, a szexuális kultúra, a megfelelő tisztálkodás, és az, hogy a legkisebb rendellenesség esetén is orvoshoz menjenek a nők. A felelőtlenül létesített partneri kapcsolatok, a fertőzések, a nemi betegségek terjedése, a gombás fertőzések stb. mind előfutárai lehetnek a ráknak, vagy előkészíthetik a terepet a rákbetegség keletkezéséhez.

Dr. Veress Sándor
(Folytatjuk)

Polgárvédelmi gyakorlat Zamárdiban

Komplex törzsvezetési gyakorlatot tartott az Északi Járműjavító Üzem polgári védelmi szervezete szeptember 10-én és 11-én Balatonzamárdin, az üzemi üdülőben.

A gyakorlat első részében a törzs tagjai számot adtak arról, hogy különleges körülmények között, hogyan, milyen intézkedésekkel biztosítják a MÁV vontatóparkjának gerincét képező V43-as és M62 sorozatú mozdonyok javítását, üzembiztonságát.

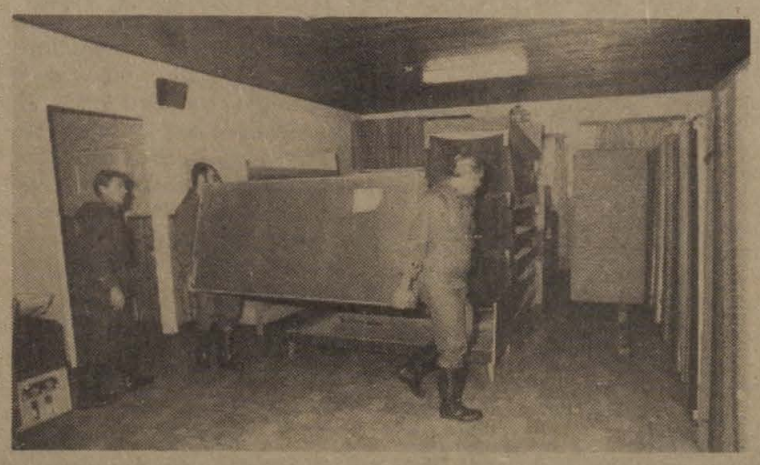
Az irányító törzsparancsnok és a szemlélők véleménye szerint a törzs tagjai kiváló szervezési és elméleti felkészültséggel oldották meg a több munkahelyre történő telepítés bonyolult feladatát, az anyag- és időráfordítás csökkentését, a személyi állomány biztonságának növelését stb.

A gyakorlat második napján *Köllner József,* a gépészeti és járműfenntartási főosztály törzsparancsnokának kezdeményezésére a törzs tagjai és a vendégek gazdasági hasznot hozó fontos kitelepítési, mentő gyakorlatot hajtottak végre. A felújításra, korszerűsítésre kerülő *zamárdi üdülő szobáinak berendezését kellett az étkezde helyiségébe kitelepíteni, majd elraktározni.*

A gyakorlat során 22 szobát ürítettek ki, leszerelték az összes villanykapcsolót, világítótestet, mosdótálat, függönyt, függönytartót, továbbá 72 fali szőnyeget, 22 asztali lámpát, 22 asztalt, 72 széket, 72 heverőt a hozzátartozó ágyneművel és 22 szekrényt.

A kiürítés végén felszedték, biztonságba helyezték a padlószőnyegeket. Másnap birtokba vehették az épületet az építők.

Az egészségügyi alegység imitált kéz- és lábtöréses „sérülteket" részesített elsősegélyben hozzáértően, nagy szakszerűséggel. A munkából példamutatóan kivette részét a gyakorlat valamennyi résztvevője: az irányító törzsparancsnok, a járműjavító üzemek polgári védelmi törzsparancsnokai, a törzs tagjai.





Pillanatfelvételek a gyakorlatról **(Fotó: Tüttő Tibor)**

A Dél-Alföldön is elindultak a cukorrépás irányvonatok

A szegedi igazgatóságnak az év utolsó négy hónapjában 4,3 millió tonna áru elszállításáról kell gondoskodni. Legnagyobb feladatot idén is a cukorrépa gyárakba fuvarozása jelenti, ami a kocsiigényes árumennyiség 38 százalékát teszi ki. A zavartalan szállítás érdekében az igazgatóság és az érdekelt cukorgyárak vezetői az elmúlt hetekben egyeztették a soron lévő feladatokat, és egyúttal meghatározták a konkrét tennivalókat. Döntöttek arról is, hogy honnan, milyen vonatokkal továbbítják e fontos mezőgazdasági terményt.

Az előzetes felmérések alapján az igazgatóság területéről *mintegy 900 ezer tonna répát terveznek elfuvarozni.* Ez a tavalyinál 265 ezer tonnával kevesebb. Az elszállítandó répát harminchat állomáson rakják vagonokba és öt cukorgyárba — *Mezőhegyesre, Sarkadra, Szolnokra, Hatvanba* és *Kabárra* — továbbítják. Az említett gyárakon kívül a Dél-Alföldön megtermelt répából várhatóan 20 ezer tonnát irányítanak át más gyárakba. A mezőhegyesi körzetből idén is küldenek répát feldolgozásra a szomszédos Jugoszláviába: *Orosházáról Belgrádba, Földeákról Crvenkára összesen 89 ezer tonna „édes" árut exportálnak.*

Az igazgatóság úgy tervezi, hogy az elszállításra váró mennyiség közel 80 százalékát irány- és fordavonatokkal továbbítja. A répa befuvarozása mellett természetesen gondoskodnak majd a gyárakból kikerülő cukor, melasz és répaszelet folyamatos szállításáról is.

Az idei szezon első répavonatait szeptember 17-én indították útnak. Tiszaföldvár állomásról Szolnokra, míg Füzesgyarmatról Kabára indult egy-egy répával megrakott szerelvény.

(gellért)

Ünnepségek országszerte

A fegyveres erőket köszöntötték

A fegyveres erők napja alkalmából országszerte ünnepségeken köszöntötték a fegyveres erőknél, illetve a fegyveres testületekben szolgálatot teljesítőket.

A MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökségen szeptember 25-én tartott ünnepségen részt vett *Szemők Béla*, a MÁV vezérigazgatójának általános helyettese, *Sere József*, a XIV. Kerületi Pártbizottság titkára, *dr. Holl József*, a XIV. Kerületi Tanács elnöke.

A vendégek között helyet foglalt *Gerdhard Heim* ezredes, az NDK budapesti követségének katonai és légügyi attaséja, valamint *Konopjov* főhadnagy, az ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet hadsereg képviselője.

A megjelenteket *Nyitrai József*, az MHSZ kerületi titkára köszöntötte, majd *Ficzere János*, az MSZMP MÁV XIV. Kerületi Pártbizottságának titkára mondott ünnepi beszédet.

Beszédében megemlékezett a pákozdi csatáról, az egykori 1848-as honvédekről, akiknek méltó utódai a ma szolgálatot teljesítő katonák. Külön szólt azoknak a vasutasoknak helytállásáról, akik munkájuk mellett vállalnak fegyveres szolgálatot a munkásőrség soraiban.

Az ünnepi beszéd után a kerületi pártbizottság titkára, *Sere József* kitüntetéseket adott át. A Honvédelmi Érdemérem különböző fokozatait 11-en kapták, közöttük vasutasok is.

Az MHSZ budapesti titkára, *Kacsó Ferenc* ezredes dísztálat adományozott az MSZMP MÁV XIV. kerületi bizottságának az MHSZ magas színvonalú támogatásáért.

A hangulatos ünnepséget a XIV. kerületi Hunyadi János Általános Iskola úttörőcsapatának műsora zárta.

*

Ugyanezen a napon Ferencvárosban békegyűlést szerveztek a jeles nap tiszteletére. A gyűlés előtt nyitották meg a ferencvárosi vasutas művelődési központban a Hadsereg a békéért című fotókiállítást.

A békegyűlés szónoka *Házlinger György*, az Országos Béketanács elnökségének tagja volt. Beszédében a magyar békemozgalom eredményeiről szólt, a vasutasok békaakcióit különösen eredményesnek értékelte.



Bakó László, a TBÉF üzemvezetője Honvédelmi Érdemrend kitüntetést kapott a tíz éves szolgálatért
(Balázs Gusztáv felvétele)



A ferencvárosi békegyűlés szónoka, Házlinger György beszédét mondja
(Horváth Zoltán felvétele)

A Haza Szolgálatáért Érdemérem bronz fokozatát *Hajnal Lajos*, a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség MHSZ-klubjának vezetője vehette át.

Az MHSZ budapesti titkára dísztálat adományozott *dr. Kosztyu Tibornak*, a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség vezetőjének az MHSZ-nek nyújtott erkölcsi támogatásért.

A béke érdekében kifejtett eredményes tevékenységükért a ferencvárosi csomópont MHSZ I-es számú klubja úgy határozott, hogy tiszteletbeli taggá fogadja *Fodor Istvánt*, az Országos Béketanács titkárát, *Csárádi Jánost*, a budapesti vasútigazgatóság vezetőjét, *dr. Balogh Sándort*, a IX. Kerületi Pártbizottság tagját, munkásőregység-parancsnokot és *Takács Istvánnét*, a IX. Kerületi Tanács V. B. elnökhelyettesét.

*

A szegedi igazgatóság központjában működő MHSZ-klubok, szeptember 29-én a fegyveres erők napja alkalmából ünnepséget rendeztek Szegeden, a Vasutas Művelődési Házban. *Zákány István*, a vasúti pártbizottság titkára mondott ünnepi beszédet, majd *Lovász Lázár* vasútigazgató a honvédelmi munkában, a munkásőrségben és a polgári védelmi feladatok ellátásában kitűnt dolgozóknak kitüntetéseket, jutalmakat adott át.

Az ünnepség második részében a Tanárképző Főiskola 2. számú gyakorló általános iskolájának, s a Zeneművészeti Szakiskola növendékei, valamint a művelődési ház gyermek citerazenekara adott színvonalas műsort.

(Gellért)

„TISZTA SZÍVVEL"

Felhívás irodalmi vetélkedőre

A Szakszervezetek Országos Tanácsa, a Magyar Televízió, a Népszava Szerkesztősége, a Népszava Lap- és Könyvkiadó Vállalat és a Könyvértékesítő Vállalat *„Tiszta szívvel"* címmel irodalmi vetélkedőt hirdet.

A vetélkedő tiszteletadás József Attilának és a felszabadulás utáni magyar irodalom íróinak, költőinek.

A vetélkedősorozat *1987. december 3-ig*, József Attila halálának 50. évfordulójáig tart.

A vetélkedő tartalmául szolgáló művek: *József Attila* Válogatott versei, *Váci Mihály* Százhúszat verő szív, *Szabó Pál* Isten malmai, *Illés Béla* Honfoglalás, *Darvas József* Részeg eső, *Fejes Endre* Rozsdatemető, *Veres Péter* Próbatétel, *Déry Tibor* Simon Menyhért születése, *Tamási Áron* Bölcső és Bagoly, *Simon István* Válogatott versek, *Fekete Gyula* Az orvos halála, *Sánta Ferenc* Húsz óra, *Illyés Gyula* Ebéd a kastélyban, *Moldova György* Tisztelet Komlónak, *Gáll István* A ménesgazda, *Nagy László* Válogatott versek.

A meghirdető szervek a vetélkedőre elsősorban a szocialista brigádok tagjait, a szakmunkástanuló fiatalokat, a művelődési intézmények látogatóinak közösségeit várják, mindazokat a kollektívákat, akik szeretik az irodalmat, szívesen elmélyülnek a kiválasztott művekben, kedvelik az új ismereteket nyújtó, sikerélményt adó vetélkedést.

A vetélkedőre háromtagú csapatok jelentkezhetnek. Részvételi szándékukat írásban nyújtsák be a munkahelyi (illetve az iskolai) szakszervezeti bizottságnak, *1986. november 15-ig*. A jelentkezési lapon tüntessék fel a csapatvezető és a csapat két tagjának nevét, foglalkozását, munkahelyének pontos címét. A résztvevők a vetélkedővel kapcsolatos részletes felvilágosítást, a felkészüléshez szükséges segítséget a szakszervezeti bizottságoktól igényeljék. A vetélkedővel összefüggő tudnivalókat a *„Kérdezték az információs jelentésekben"* című kiadvány 1986. októberi száma tartalmazza, melyet a szakszervezeti bizottságokon és a szakszervezeti bizalmiaknál találhatnak meg azok, akik a vetélkedőben részt kívánnak venni.

A vetélkedő egymásra épülő sorozatból áll. Az alapszervezeti vetélkedők résztvevői elődöntők során (pl. alapszervezeti, alapszervezetek közötti, városi, területi, iparági-ágazati) jutnak a megyei, fővárosi döntőbe. Ezek legjobbjai kerülnek a regionális középdöntőbe, melyek győztesei alkotják az országos döntő csapatait. Fordulónként bővül a feldolgozandó művek száma, és elmélyültebbé válik a tájékozottság iránti igény. Fokozatosan megjelenik az irodalmi alkotások más művészeti ágakban történt feldolgozásának ismerete.

Az alapszervezeti vetélkedőket, illetve az elődöntőket *1987. február 28-ig*, a megyei (budapesti) döntőket *1987. június 30.*, regionális középdöntőket *1987. szeptember 30-ig* kell megrendezni. Az országos döntő időpontja: *1987. december 3.*

A vetélkedő díjazása:

I. díj 60 000 Ft
II. díj 45 000 Ft
III. díj 30 000 Ft

Az országos döntőbe jutott IV., V. és VI. helyezett csapatok külföldi utazásban részesülnek.

A regionális középdöntők első három helyezett csapatai belföldi jutalomüdülést, házi kiskönyvtárat, s értékes tárgyjutalmakat nyerhetnek. A megyei (iparági-ágazati) elődöntők, valamint a munkahelyi vetélkedők helyezettjei könyv- és tárgyjutalomban részesülnek.

A vetélkedőben résztvevők emléklapot kapnak.

A Népszava Szerkesztősége 1986 októberétől minden hónap utolsó szombatján *„Tiszta szívvel"* irodalmi totót jelentet meg, amely tartalmában kapcsolódik a vetélkedő céljához. A megfejtéseket bárki beküldheti a lap szerkesztőségének. A helyes megfejtők közül sorsolás útján havonta húszan értékes könyvjutalomban részesülnek.

DUNAKESZI ŐSZ

Változatos programok, igényes rendezvények

A Dunakeszi József Attila Művelődési Központban a nyári napokban sem volt uborkaszezon. Kiemelt program volt a városi úttörő elnökség ötlete alapján indított vakációakció, melyből számos rendezvénynek volt a házigazdája, szervezője a vasutas intézmény népművelő kollektívája.

Mostani látogatásomkor *Veres Gábor* népművelő a felnőttek részére szervezett III. országos aktfotó-kiállítás anyagát csomagolja a kölcsönző szentesi Móricz Zsigmond Művelődési Központnak.

— Milyen volt az érdeklődés? — kérdezem nem titkolt kíváncsisággal.

— Legnagyobb bánatunkra még mindig sokan sanda mosollyal, kétértelmű megjegyzéssel fogadják egy-egy aktfotó-kiállítás hírét. Gondolkodásunk, ízlésünk és művészeti értékítéletünk mércéje volt ez a tárlat. A kaján mosoly és zavart szemlesütés helyébe tiszta művészi élményt kínáltunk a tárlat látogatóinak. A százhuszonegy díjnyertes képet mindössze 250 érdeklődő tekintette meg egy hét alatt. Lényegesen több látogatóra számítottunk.

Azt már *Szőnyi Lajostól*, a művelődési központ igazgatójától kérdezem, hogy a közismerten szigorodó pénzügyi szabályzók mennyire alakítják a műsorpolitikát, milyen hatással vannak a művészi színvonalra.

— Ez a kérdés nemcsak minket érint, országszerte csökkennek a támogatások. Mi úgy igyekszünk „megtermelni" minden forintot, hogy ez nem mehet a tartalmas, művészi értékeket hordozó rendezvények rovására. Nevezetesen: *anyagi tőkénk gyarapítása érdekében gépíró, gépjárművezető, titkárnőképző és idegennyelv-tanfolyamokat, áruházakkal közösen bútorkiállításokat szervezünk*, melyek meggyőződésünk, hogy közművelődési céljainkat is igen jól szolgálják — mondja az igazgató, hozzátéve, hogy ezeken kívül számtalan más szolgáltatással igyekeznek kielégíteni a város igényeit.

— Az idei őszi programokat is ennek a művészi igénynek a jegyében válogattuk — tájékoztat Veres Gábor. — Immár több mint másfél évtizede minden évben, így 1986-ban is a *Dunakeszi Művészeti Napok* rendezvénysorozat sokszínű, gazdag kulturális választékkal várja a közönséget. A programok között tallózva már most bizton mondhatjuk, hogy nagy érdeklődésre tarthat számot a Liszt Ferenc életét bemutató vándorkiállítás, miként *Lukin Lászlónak*, a Liszt Ferenc Társaság titkárának előadása a száz éve elhunyt zeneszerző életéről. Ebben a műsorban a Dunakeszi MÁV férfikar és a Dunakeszi 3. Számú Általános Iskola gyermekkara Liszt-műveket szólaltat meg azzal a nem titkolt szándékkal, hogy Liszt minél közelebb kerüljön napjaink emberéhez. Szép feladat vár még a férfikarra a Liszt Ferenc centenáriumi ünnepségeken: a fóti ősz keretében a fóti műemléktemplomban, valamint Szentendrén a megyei ünnepségen vendégszerepel.

A pinceszínház tagjaira is hasonlóan nívós feladatok várnak *Uray György* rendező irányításával. A gyerekek ősztől az új táncoktatók, a *Hegyesi* házaspár segítségével ismerkedhetnek a társastánccal, s a kulturált közösségi viselkedéssel. Ugyancsak a gyermekek örömére lesz az Arany János Gyermekszínház és az Állami Bábszínház vendégjátéka is. Rendeznek képzőművészeti versenyt és kiállítást, mintahogy az idén versengenek az ifjú szónokok. Igazi színházi élménynek ígérkezik a *Schütz Ila—Sztankay István* színészpáros játéka is. S a hétköznapok sem halványak: javában próbálnak a művészeti csoportok, újra fogadják tagjaikat a klubok, a gyermekek finomítják balett-tudásukat . . .

Vetési Imre

Kézimunka-kiállítás Záhonyban

Osváth Miklós festőművész akvarelljeinek bemutatásával egyidejűleg kézimunka-kiállítást rendeztek a közelmúltban Záhonyban. Az érdeklődők több mint kétszáz különböző stílusú és funkciójú kézimunkában gyönyörködhettek.

A szakmai és társadalmi zsűri 12 pályamunkát díjazott. A nyugdíjasklub tagjai közül I. díjat kapott *Lucski Áronné*, II. díjat *Sepa Sándorné*, III-at pedig *Sipos Sándorné*. A nagyközségi tanács különdíját *Kovács Józsefné*, a HNF-ét *Illés Miklósné*, a helyi áfész díját *Pongrácz Mihályné* nyerte el.

A fényeslitkei állomásfőnökség vasutasai közül az első díjat *Rikk Jánosnénak*, a másodikat *Szaniszló Mihálynénak*, a harmadikat *Galgon Ferencnének* ítélték. A területi intézőbizottság különdíját *Széles Bertalanné*, az üzemi KISZ-bizottságét *Soltész Imréné*, a ZVSC által felajánlott díjat *Rikk Jánosné* kapta. Valamennyien a kettős kiállítás megnyitóján vették át az elismerő okleveleket és díjakat.

A nagy közönségsikert aratott kiállítást a tervek szerint ezentúl évente megrendezik majd.

(S. A.)



Részlet a kézimunka-, illetve az akvarellkiállítás anyagából
(Sipos Attila felvétele)

Zempléni kirándulás

Minden évben kulturális jellegű csoportos kirándulást szervez Fényeslitke állomásfőnökség művelődési bizottsága. Legutóbb Zemplénbe látogattak.

Sárospatakon a méltán híres kollégiumot és a könyvtárat, valamint a vármúzeumot tekintették meg, majd Sátoraljaújhely érintésével felkeresték a széphalmi Kazinczy-emlékházat.

Széphalomról Hollóházára vezetett az út. Megnézték a porcelángyár múzeumát, és megismerkedtek a világhírű művész, *Szász Endre* alkotásaival is.

A hangulatos kirándulást Telkibányán közös ebéd, Dombrádon együttes vacsora tette még emlékezetesebbé.

Az útiprogram összeállításában, szervezésében kiemelkedő szerepet vállalt a Széchenyi Ferenc szocialista brigád. Tagjai ebben az évben érdemelték ki a MÁV Kiváló Brigádja kitüntető címet. A munkahelyi közművelődésben aktív szerepet vállaló vasutasok és családtagjaik 50 tagú csoportja számára az üzemigazgatóság kedvezményes áron biztosított autóbuszt.

Világjárók egyesülete

Márciusi lapszámunkban már beszámoltunk arról, hogy Ferencváros után Rákosrendezőn, a Tatai úti munkásszállón is megalakult a *Világjárók klubja*.

A klub azóta olyan népszerűségre tett szert, az érdeklődés annyira megnőtt, hogy a formát — a klub jellegét — változtatni kellett. A Világjárók klubja a közelmúltban megkapta az engedélyt, hogy ezentúl egyesületként működjön.

Az új egyesület a ferencvárosi vasutas művelődési központban szeptember elején megtartotta alakuló és vezetőségválasztó ülését. Az egyesület tagjai kidolgozták a közeljövő úti programjait, megbeszélték a szervezés aktuális feladatait.

Az egyesület elsőként a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség Zamárdi felsői üdülőjében töltött néhány napot. Itt tárgyalták meg a következő kirándulás tervét. *A tagság úgy döntött, hogy a Cseh Tátra legszebb helyeit keresik fel.*

Igriczné Pásztor Mária

Turistahíradó

A Vasutasok Szakszervezete Természetbarát Szakbizottsága szeptember 12—14. között a Heves-Borsod megyei dombságba vezette *őszi csillagtúráját*. A résztvevők péntek este foglalták el a *Szarvaskőn*, *Monosbélen*, valamint a *szilvásváradi* és az *arlói* kempingben lefoglalt szállásaikat.

Szombaton közel 40 vasutas természetjáró indult útnak, hogy *Csarnai Béla* miskolci túravezető vezetésével bejárják a *„Partizánút Szőnyi Márton nyomában"* elnevezésű mozgalom útvonalát. A résztvevők a Hangonyi-tó melletti partizán emlékmű megkoszorúzása után Borsodnádasdig gyalogoltak. A több mint 20 kilométeres útvonalat számos gyerek is teljesítette, így a családias hangulatú túrán megismerkedtek az Ózdtól délre húzódó dombvidék szép tájaival, és a már sárguló erdőkben sétálva szép élményeket szereztek.

Vasárnap Eger nevezetességeivel ismerkedtek a túrázók. Felkeresték az egri várat, ahol a romkertet, a vármúzeumot, a kazamata rendszert és Gárdonyi Géza sírját tekintették meg. A vasutas természetjárók egy része Gyöngyös érintésével érkezett vissza Budapestre.

Honvédelmi Kupa

A fegyveres erők napja alkalmából a Selypi Cukorgyár lőterén rendezték a Honvédelmi Kupa Hatvan városi döntőjét, amelyen a hatvani vasutas honvédelmi klub csapatai is részt vettek.

Csapatversenyben megszerezték a győzelmet. Egyéniben férfiaknál a kispuska számban *Bártfai Tibor*. Ifjúsági fiúknál *Fukajek János*, légpuska számban pedig *Ludvig Éva* lett az első.

A Honvédelmi Kupa megyei döntőjén is részt vettek a vasutas lövészek és a második helyet szerezték meg.

Lövészverseny

Lövészversenyt rendezett a Miskolci Járműjavító Üzem MHSZ-klubja a fegyveres erők napja tiszteletére a Csokonai utcai lőtéren. Negyvennyolc szocialista brigád 160 tagja versenyzett az elsőségért.

A győztes a Kandó Kálmán szocialista brigád lett. Második a Március 21., harmadik pedig a TMK szocialista brigád.

Egyéni versenyben 1. Urbán Dezső, 2. Rádai Ferenc, 3. Szemán Gyula

Kitüntetés

A fegyveres erők napja alkalmából *Németh Ágnes*, a Vasutasok Szakszervezete munkavédelmi, üzemegészségügyi és környezetvédelmi osztályának politikai munkatársa Tűzbiztonsági Érem arany fokozatú kitüntetésében részesült. A kitüntetést *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára szeptember 25-én adta át.

A GySEV volt a házigazda

A záhonyi csapat nyerte a kispályás labdarúgótornát

A vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya rendezésében évenként sorra kerülő kispályás labdarúgó-bajnokság ez évi döntőjét augusztus 22—24. között Sopronban rendezték. A tizenhárom szakszervezeti középszervhez tartozó szolgálati helyek, vasúti üzemek, hivatalok egy-egy csapata mérte össze tudását.

A résztvevőket a versenybíróság három csoportba osztotta. Ennek megfelelően előbb a csoportokon belüli körmérkőzésekre került sor, majd a helyezések kialakulása után — az azonos helyezést elérők — helyosztót játszottak.

A torna megkezdése előtt az ünnepélyes megnyitóra felsorakozott csapatokat *dr. Losonczi Ferenc*, a GySEV Igazgatóság szb-titkára üdvözölte, kellemes soproni tartózkodást, sportszerű vetélkedést kívánva minden résztvevőnek. Ezután az erre az alkalomra elkészült három pályán megkezdődtek a küzdelmek, amelyek az első perctől igen magas színvonalú, látványos összecsapásokat hoztak.

A korábbi évekhez képest ezen a tornán valamennyi csapat jó erőket, felkészült játékosokat vonultatott fel. Nem volt kimagaslóan jó, vagy kirívóan gyenge csapat, így mind a három csoportban kiegyenlített erők küzdelme folyt. A legutolsó csoportmérkőzés befejezéséig nyílt volt a küzdelem, egy-egy gólon múlott csak, hogy mely csapatok játszanak majd a legjobb, illetve az alacsonyabb helyezésekért.

A csoportmérkőzések végül is a záhonyi, a miskolci, és a járműjavító üzemek csapatainak sikerültek a legjobban, így ők játszhattak a dobogós helyezésekért.

A helyosztókon még inkább fokozódott a küzdelem, valamennyi összecsapás kemény, férfias játékot és látványos futballt hozott.

Mindent összevetve az eddigi legszínvonalasabb labdarúgó-bajnokság került megrendezésre, amelyhez a soproni házigazdák a szervezők sok ötlettel, szabadidőprogrammal, figyelmességgel is hozzájárultak, növelve a verseny amúgy is magas színvonalát.

A formát végeredményben a legegységesebb csapat benyomását keltő *Záhony IB csapata nyerte*, a második a Miskolc IB, harmadik a járműjavító üzemek IB csapata. További sorrend: Hivatalok és Intézmények IB, Szombathely IB, Debrecen IB, Pécs IB, GySEV VSZB, Egészségügyi Szakszolgálat IB, Utasellátó VSZB, Budapest IB, Építési Főnökségek IB.

A versenybíróság és a közreműködő játékvezetők egybehangzó véleménye alapján a torna legjobb kapusa címet a záhonyi *Koi Gyula* érdemelte ki, míg a gólkirályi címet az Utasellátó játékosa *Tóth András* nyerte el. A nyerteseknek járó tiszteletdíjakat — köztük a GySEV által felajánlott vándorkupát — és a helyezetteknek járó okleveleket a záró ünnepségen *Meggyik Ferenc*, a GySEV Igazgatóság vezetője adta át.

Sz. Gy

Utasellátó ifjúsági sportnapok Balatonkenesén

Szeptember 12—14. között ezúttal hatodik alkalommal került sor az *utasellátó ifjúsági sportnapokra*. Helyszíne a Balatonkenesén levő MÁV gyermeküdülő volt, amely a legkényesebb igényeket is kielégítette.

A lebonyolítást ismét a központ KISZ-bizottsága vállalta, s a szervezésben ezúttal is jelesre vizsgáztak. Az elsődleges cél az volt, hogy ez a három nap legyen a szórakozásé, a pihenésé. A programot úgy állították össze, hogy mindenki találjon magának kedvére valót. Aki akarta látogathatta a sportversenyeket, a kulturális vetélkedőket, nem hiányoztak a különböző szórakoztató programok sem.

A szpartakiád kiemelkedő eseménye ezúttal is a fórum volt, melyen az előző évekhez hasonlóan jelen volt *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *dr. Sebes Miklós*, az Utasellátó Vállalat vezérigazgatója.

Remek hangulatban zajlott le a már hagyományosnak mondható főzőverseny is, ahol minden területi igazgatóság egy-egy csapatot indíthatott. Birkagulyás, galambpörkölt, halászlé, lecsó, marhasült barnamártással, hogy csak néhányat említsek az ételek sokaságából. Nem véletlen, hogy még a sokat látott s „evett" zsűri is elámult ennyi finomság láttán, s bizony csak hosszú tanakodás és kóstolás után tudták döntésüket meghozni.



A főzőverseny első helyezettjét köszönti dr. Sebes Miklós

Nagy derültséget keltett a kacsa- és pulykahajtó verseny, ahol az igazi győztes a közönség volt, amely kiválóan szórakozott a nem mindennapi produkciókon.

Az Utasellátó Ifjúsági Sportnapok fődíját — amelyet a különböző versenyekben elért pontok összesítése alapján értékeltek — *a szombathelyi igazgatóság csapata nyerte*, megelőzve a mozgószolgálatot és a székesfehérvári csapatot.

Dr. Kurucz Imre

Halfogóverseny

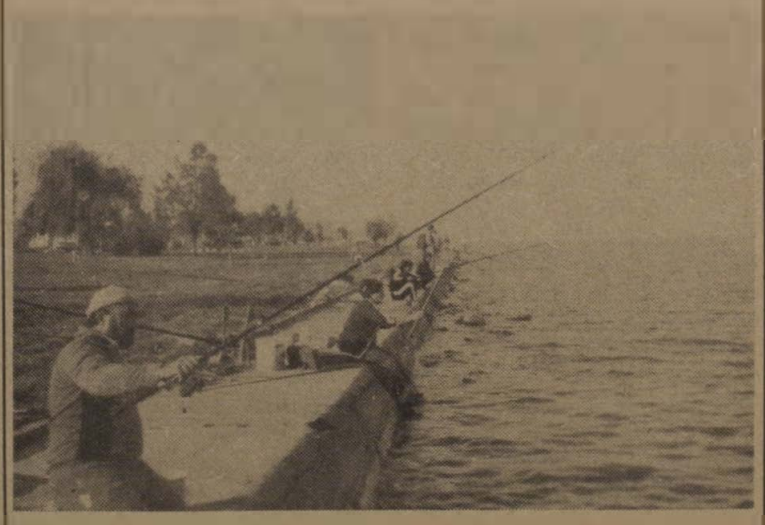
Mozgalmas hétvége volt szeptember 21-én és 22-én a gárdonyi vasutasüdülőben. E két napon rendezte a Budapesti Vasutas Horgász Sport Egyesület az első országos vasutas-halfogóversenyét, amelyen hat — hattagú — csapat vett részt.

A szabályoknak megfelelően az első napon a résztvevők célbadobásban mérték össze ügyességüket, majd a csapatkapitányoknak szellemi vetélkedőt rendeztek.

Másnap hét órakor már mindenki a rajthelyen állt és kürtszóra megkezdődött a halfogóverseny. A szigorú szabályok betartására *Losonczy Gyula*, a BVHSE elnöke és a zsűri tagjai ügyeltek.

A tizenegy órakor befejeződött verseny győztese a rendező egyesület lett. Egyéniben *Földi Gábor*, *Kőrösi Kálmán* és *Noszky Tamás* volt a legeredményesebb. A Vasutasok Szakszervezete által adományozott Vándor Kupát *Földi Gábor* vehette át.

(séra)



A horgászszerencsére várva . . . (A szerző felvétele)

Szentesen korszerűsítették a vasutasok tekepályáját

A vasutasok szentesi tekepályáját a Baross úton a harmincas évek végén építették. Akkor még nem volt divat a társadalmi munka, de sok vasutas dolgozott szabadidejében saját szórakozásuk megteremtésén. Amikor az elkészült tekepályán megkezdődött a sportolás, olyan fórumféle is volt. Sok vélemény formálódott itt sportolás és szórakozás közben. Jeles személyeket is jegyez a szentesi tekesport. *Soós Györgyné* innen került ki az akkori teke-világbajnokságot nyert magyar csapatba. Rajta kívül még számos női és férfi versenyző bontogatta szárnyait a vasutas-tekepályán. Az elmúlt években itt érlelődött ifjúsági válogatottá Szabó Lídia, aki most a SZEOL-DÉLÉP csapatában versenyez.

Amikor felépült az új vasutaskultúrház, akkor a rendezvények átkerültek oda. Az „otthonban" üzemi konyhát rendeztek be, de a tekepálya megmaradt az alagsorban. Most szeptemberben új, automata állítóberendezést kapott a pálya.

A szakosztály vezetőinek tervéből megtudtuk, hogy a jövőben nagyobb gondot fordítanak az utánpótlásra. A női csapat újra indult az OB II. osztályban. A vasutasok tekepályája nyitott a tömegsport számára, tornaórák keretében az iskolák is használhatják. Sportolhatnak itt a különböző vállalatok dolgozói is.

(Fogas)

HÍREK

Záhonyiak kitüntetése. Záhony nagyközség a Magyar Népköztársaság államhatárának őrizetéért és a határőrséggel való együttműködésért a fegyveres erők napja alkalmából a Kiváló Határőr Község kitüntető címet kapta. Az ünnepséget szeptember 28-án tartották a ZVSC sporttelepén. A délutáni sport- és kulturális programot éjfélig tartó „Határőrbál" zárta.

Ajándékozás. A dombóvári körzeti üzemfőnökség Zay Dezső szocialista brigádjának tagjai részt vettek a battonyai SOS gyermekfalu ünnepélyes átadási ünnepségén. Az ifjú vasutasok nem mentek üres kézzel: mintegy ezer darab különféle ajándékot vittek a gyermekfalu apróságainak.

Önkéntes határőrök kitüntetése. Tizenegy vasutas önkéntes határőrnek adott át kitüntetést és pénzjutalmat a közelmúltban Neu Aladár őrnagy, a BM Határőrség szombathelyi kerületi parancsnokságának képviselője. A szombathelyi vasutasok bensőséges hangulatú ünnepségén ott volt Müller László körzeti üzemfőnök is.

Tanfolyam. A hatvani körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottságának szervezésében a közelmúltban fejeződött be egy ifjúsági témákkal foglalkozó, háromnapos tanfolyam. A balatonkenesei oktatási központban tartott tanfolyam előadói között volt Vizsy Ferenc, a vezérigazgatóság KISZ-titkára, Lisztig István, a hatvani városi KISZ-bizottság titkára, Barta László, az üzemfőnökség pártbizottságának munkatársa, Bartos Sándor, a KÜF képviselője és Piroska József, az üzemfőnökség szb-titkára.

Nyugdíjasok munkában. A Szolnoki Cukorgyár szeptember 18-án megkezdte a szokásos cukorgyártási kampányt. Mint az elmúlt esztendőkben, ismét munkát vállaltak a nyugdíjas vasutasok is. A cukorgyártási folyamat valamennyi területén megtaláljuk őket, részben ők irányítják a kocsik tolatását, rendezését.

Először külföldre. A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyudíjasklubja első ízben szervezett kirándulást külföldre. A klub 43 tagja Pozsony és Bécs nevezetességeivel ismerkedett. A kirándulást Tápi Lajosné szervezte a tagság teljes megelégedésére.

Kirándulás. A monori vasutasok nyugdíjascsoportjának 46 tagja szeptember 16-án Pécsre kirándult. Ellátogattak a Zsolnai-, illetve a bányászati múzeumba, voltak a Misina csúcsán lévő tv-torony eszpresszójában, sétáltak a belvárosban. A vasútállomás üzemi konyháján elfogyasztott ebéd után élményekben gazdagon indultak vissza otthonukba.

Brigádok köszöntése. A dunaújvárosi csomóponton dolgozó szocialista brigádok részére szervezett műsort a közelmúltban a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága. A hangulatos rendezvényen Mikó István, a Thália Színház népszerű művésze lépett fel nagy sikert aratva.

Halálozás

Bankó György MÁV-főfelügyelő, egykori kereskedelmi oktatótiszt, a hatvani körzeti üzemfőnökség volt pénztárfőnöke 63 éves korában elhunyt. Hozzátartozói, barátai, tanítványai és munkatársai nagy részvéttel kísérték utolsó útjára az új hatvani temetőbe.

Lakáscsere

Elcserélném háromszobás, déli fekvésű, telefonos garázsos lakásomat másfél vagy kétszobás lakásra a VIII. kerületben csak vasutassal. Érdeklődni lehet 19 óra után a 643-139 telefonszámon.

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

Elcserélném rákospalotai kétszobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 131-847 városi és a 16-67 üzemi telefonszámon: Harsányiné.

Elcserélném nagyméretű Budapest XX. kerületben levő két szoba komfortos, kertes, szolgálati lakásomat földszinti, vagy I. emeleti egy szoba komfortosra. Érdeklődni lehet a 26-67-es telefonszámon: Módné.

Elcserélném Budapest X. ker., Hungária körúton levő nagyméretű kétszobás, komfortos, kertes családi ház jellegű MÁV-bérlakásom összkomfortos szövetkezeti lakásra, legalább kétéves munkaviszonyban álló MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 286-786-os telefonszámon.

Elcserélnék Budapest IX. ker., 50 négyzetméteres, kétszobás MÁV-bérlakást, továbbá VII. ker., 38 négyzetméteres egyszobás, komfortos tanácsi lakást egy nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet hétköznap 8—16 óráig a 13-31-es üzemi, 138-417-es városi telefonszámon, Kozma Ferencné.

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, világos, egyszobás (bővíthető) MÁV-bérlakásomat (a Keleti pályaudvarnál); bármilyen komfortos budapesti tanácsi lakásra vagy vidéki házra, MÁV-dolgozóval. Filep György, Budapest, 1087 Kerepesi út. 5. sz. IV. ép. II. em. 40 Telefonüzenet: 370-897.

Elcserélném 47 négyzetméteres összkomfortos tanácsi lakásomat Celldömölk, Szentgotthárd, Kőszeg környéki kis családi házra vagy hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: Molnár János, Budapest VI., Bajza u. 66. III. 3.

Elcserélném Budapesttől 60 km-re lévő egy plusz két félszobás (mindhárom külön bejáratú) OTP-öröklakásomat legalább két szoba összkomfortos — vagy azzá tehető — budapesti MÁV-bérlakásra. Csak nívós, jó közlekedésű csere érdekel. Érdeklődni lehet a 10-97 üzemi telefonszámon.

Elcserélném 81 négyzetméteres földszintes, komfortos, zöldövezeti, két nagyszobás (8 helyiség), frissen felújított (plusz fáskamra és fészer) Ferencvárosi pályaudvar közelében levő MÁV-bérlakásomat egy másfél szobás és egy egyszobás tanácsira vagy MÁV-bérlakásra. A József Attila telepen földszintes, s a hármas metró vonala mentén levő lakás előnyben, de más megoldás is érdekel. Telefon: 13—16 óra között 894-931.

Elcserélném kétszobás plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb, esetleg nagyobb tanácsi lakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest. Soroksári út 13. Érdeklődni lehet a lakáscímen vagy telefonon napközben a 154-250/502, este 18 óra után a 133-155-ön.

Elcserélném budapesti kétszobás komfortos, 76 négyzetméteres, MÁV-bérlakásomat plusz balatonszemesi Balaton-parti, 133 négyszögöles telkemet Budapesten, Budaörsön vagy Törökbálinton családi házra. Érdeklődni: Románné, Budapest, Gyáli út 15—31. sz. 1097.

Elcserélném Vecsés központjában levő: egy másfél és egy egyszobás összkomfortos tanácsi lakásomat (mindkettő újonnan épült) Budapesten vagy környékén háromszobás, komfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Balaton északi partján lévő is érdekel. Érdeklődni: Kövérné, 126-045 városi vagy a 42-40, 43-26-os üzemi telefonszámon.

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 220-426/147 telefonszámon, Szabóné.

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
86—4396. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXX. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. ÖKTÓBER 30.

ÉLJEN NOVEMBER 7!



Miskolcon üzembe helyezték a számítógépes forgalom-ellenőrzőt

Biztonságosabb és gazdaságosabb lesz a közlekedés

Gál Lajos műszaki-gazdasági szaktanácsadóval együtt lépek be a miskolci vasútigazgatóság épületében kialakított, különleges berendezésekkel felszerelt forgalom-ellenőrző és vezérlőterembe. A helyiséget hat méter hosszú panorámatábla metszi ketté. Alsó részén a *Miskolc—Hatvan* közötti vonalszakasz, s az állomások vágányhálózatainak kicsinyített mása. Sokezer piciny zöld, fehér és vörös színű izzó fényeinek változásai vetítik ki a lüktető vasúti forgalom minden mozzanatát.

— Mit láthatunk ebben a pillanatban?

Dankó János vonali üzemirányító egyetlen pillantással méri végig a táblát.

— *Tizenöt személy- és tehervonat halad a vonalon.* A Borsod expressz már elhagyta Hatvant. Figyelje csak Kál-Kápolna állomást. A végén most kigyúló vörös fény azt jelzi: lezárt a sorompó. A zöld? Szabad a pálya. Most jár be a 7 órakor elindult miskolci gyors . . . mögötte az a vöröslő téglalap? Személyvonat halad . . . A Cracovia most ér be Füzesabonyba . . . A másik vágányon: Vámosgyörköt elhagyta a Tokaj expressz . . . ott közben egy személyvonat látható, és Nyékládháza felé közeledik a Rákóczi . . .

A nagyjából percenként, vagy annál rövidebb, hosszabb ideig tartó vörös szín fehérre változásából a szerelvények sebessége is érzékelhető.

Mi az előnye?

A forgalmisták az Integra-Dominó biztosítóberendezések segítségével csak a szomszédos állomások határáig látnak. A telefonos információ lassú, mire vége a jelentésnek, a vonat messze jár. Dankó János elmondja: *most, hogy vizuálisan is érzékelik a vonatok közlekedését, át tudják azokat csoportosítani.* Az első szolgálati napján, október 1-jén, amikor Mezőkövesd és Mezőnyárád között az egyik vágányon sebességkorlátozás volt, több expressz-, gyors- és személyvonatot irányított más vágányra. Egyébként mindegyik 10-10 percet késett volna.

— A számítógépes központi forgalom-ellenőrző és -irányító berendezés első az országban. Miért itt készült el elsőnek?

— *Törzsvonalainkon bonyolódik le az iparban gazdag Észak-Magyarország forgalma. Ezért is bízta ránk a MÁV Vezérigazgatóság a mikroszámítógépes vezérlés alapján működő központi forgalom-ellenőrző és -irányító berendezés kiépítését* — válaszol Gál Lajos. — A vállalkozás megvalósításában igen jó partnerek segítettek, segítenek bennünket. Az MMG Automatikai Művek gyártotta az elektronikai eszközöket. Ez a telemechanikai rendszer adja az információkat a mikroszámítógépnek, amely a mikroprocesszorok segítségével vezérli a panorámatábla meghajtószerkezeteit. A számítógépes programot a Győri Távköz-

(Folytatás az 5. oldalon.)

Október 1-jétől

Megkezdődött a nyugdíjasok időszakos szociális gondozása

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége 1974-ben hozott határozatot az alacsony összegű nyugdíjasok támogatásának újabb formájára, az időszakos szociális gondozásra. Ennek lényege az, hogy egy hónapos időtartamra a legalacsonyabb nyugdíjjal rendelkezők és szociálisan rászorultak teljesen ingyenes ellátásban részesülnek.

A térítésmentes üdültetés orvosi és gondozónői ellátással egészül ki. *A beutalást a szakszervezet területi nyugdíjas szervezői végzik a nyugdíjas csoportok előzetes környezettanulmánya alapján.*

Kezdetben évente ötszáz nyugdíjas elhelyezését biztosították *Vonyarcvashegyen,* ahol a vasutasüdülő októbertől áprilisig gondozóként üzemelt. Ma már Vonyarcvashegy mellett Balatonfüreden, a Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének üdülőjében is működik gondozó, havonta 172 rászoruló nyugdíjas regenerálódását biztosítva.

1987. januártól a *boglárlellei vasutasüdülő* is bekapcsolódik az időszakos szociális gondozásba, itt 3 hetes turnusokban 88 idős ember gondozását tudják majd ellátni.

Vasúti híd épül a Szamoson

A fehérgyarmati új Szamos-híd építéséről a közelmúltban tartott tájékoztatót *Erdőhegyi György,* a debreceni igazgatóság helyettes vezetője az érdeklődő műszaki szakembereknek.

Elmondotta többek között, hogy a most még forgalomba lévő vasúti híd a folyó szabályozása után, 1923—1925 között került a jelenlegi helyére. A második világháború után átépített hidat az 1970-es nagy árvíz megviselte. Vasszerkezete „elfáradt". A vasútigazgatóság szakemberei több éve elrendelték a tíz kilométeres sebességkorlátozást. Később egyszerre csak egyik irányból lehetett a hídon közlekedni. A közúti forgalmat átterelték a pár száz méterre odébb épített közúti hídra.

A szakemberek ekkor még reménykedtek, hogy a felesleges terhektől megszabadított vasszerkezet bírni fogja a vasúti forgalmat. A vizsgálatok azonban azt indokolták, hogy új hidat kell építeni.

A már befejezéshez közeledő munkálatok az UVATERV elképzelései alapján haladnak. A hidat nem a pilléreken szerelték össze, hanem a földön összeállított 550 tonnás vasszerkezetet csörlővel vontatták a pillérekre.

Újdonságnak számít az is, hogy a pályaszerkezetet a híddal együtt építették. Rögzítését NSZK gyártmányú műanyag leöntéssel oldották meg.

A 27 ezer csavarral összefogott acélszerkezetű vasúti hidat a tervek szerint a debreceni vasútigazgatóság november elején helyezi üzembe.

SZOMBATHELY:

Új otthont kapott a MÁVTOURS

A MÁVTOURS utazási és szállítmányozási, valamint a MÁV menetjegyiroda új otthont kapott Szombathelyen. Az egyik legforgalmasabb helyen, a *Thököly Imre* utcában alakítottak ki egy korszerű, jól berendezett, szociális helyiségekkel ellátott körzeti irodát.

— Az ötmillió forint beruházással felújított épületrészt az építők alig fél év alatt alakították át. Széles körű szolgáltatásokkal állunk ügyfelelink szolgálatára. Lehet majd nálunk bel- és külföldi hely- és menetjegyeket, valutát váltani, küldöldi utakra jelentkezni, s foglalkozunk üdülések, rendezvények szerzésével, szállásfoglalással is — nyilatkozta a megnyitó után *Kisberk Imre,* a MÁVTOURS körzeti irodájának a vezetője.

A régi iroda már valóban mostoha körülmények között üzemelt, és a menetjegyiroda is szűknek bizonyult. Az új helyen naponta 8—17 óra között, szombaton 8—13 óráig tartanak nyitva. A vasutasok továbbra is élvezhetik a kedvezményeket.

Várótermi tárlat Nagykanizsán

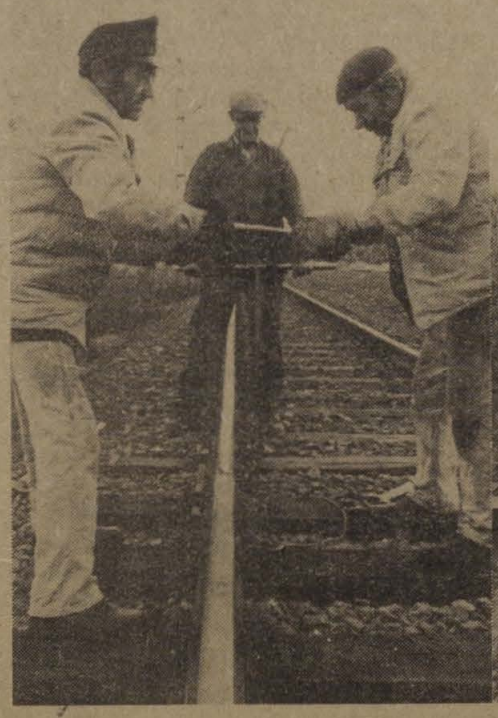
Várótermi tárlat címel kiállítás-sorozatot tervezett a Nagykanizsiai Kodály Zoltán Művelődési Ház munkatársi gárdája.

A sorozat első kiállításán *Járási Ildikó* festőművész mutatkozott be tűzzománcaival.

Az október 8-án tartott megnyitón *Traub Sándor* állomásfőnök méltatta a kiállító művész eddigi eredményeit, vázolta pályafutását. Elmondta, hogy Járási Ildikó vasutas családból származik, édesapja az állomás megbecsült vasutasa volt.

Pályarekonstrukció









Lapunkban már többször is hírt adtunk a Rákos—Pécel közötti vasútvonal korszerűsítési munkálatairól. A márciusban kezdődött rekonstrukció első szakasza szeptember végén befejeződött. Képeinken az angyalföldi pályafenntartási főnökség 8-as szakaszának munkásai, Patkó Miklós pályamester vezetésével Rákos állomás térségében dolgoznak.

(Horváth Zoltán képriportja)

A szovjet szakszervezetek a békéért, a leszerelésért

Az idei ősz azzal kezdődött, hogy a dolgozók szerte a világon tömegével tiltakoznak a fegyverkezési verseny, az atomháború fenyegető veszélye ellen. A tiltakozások alaphangját a szakszervezetek adták meg, azzal, hogy szeptember elsejét, a második világháború kezdetének 47. évfordulóját szakszervezeti békeakciók napjává nyilvánították. A Szovjetunióban lezajlott eseményeket *Alekszandr Szubbotyin,* a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsának titkára értékelte az APN tudósítójával folytatott beszélgetés során.

— A Szovjetunióban milyen megmozdulások voltak szeptember elsején?

— Ezen és a rá következő napokon is az emberek tízmilliói mentek ki a városok és a falvak utcáira. hogy részt vegyenek a háborúellenes nagygyűléseken és felvonulásokon. Egységesen támogatták *M. Sz. Gorbacsovnak* azt a bejelentését, hogy a Szovjetunió 1987. január 1-jéig egyoldalúan meghosszabbította az atomkísérletek moratóriumát. A tüntetéseken, nagygyűléseken követelték, hogy az Amerikai Egyesült Államok kormánya is tegyen hasonló lépést. A munkahelyeken a dolgozók százezrei tartottak úgynevezett békeműszakot, amelyen részt vettek a külföldről érkezett szakszervezeti delegációk tagjai és a szocialista országokból jött, nálunk dolgozó szakemberek is. Aznapi teljes keresetüket — több millió rubelről van szó — átutalták a szovjet békealapnak, amely a különböző országokban anyagilag támogatja a nélkülöző gyermekeket és öregeket, az éhezőket és betegeket, a természeti csapások károsultjait.

A Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa a szovjet dolgozók nevében felhívással fordult a világ dolgozóihoz és szakszervezeteihez, hogy fokozzák közös akcióikat a leszerelésért folyó harcban, küzdjenek együtt azért, hogy a fegyverkezési versenyből felszabaduló eszközöket az éhség, a munkanélküliség elleni harcra, az öregek és gyermekek gyógyítására, a környezet védelmére használják.

Mi a magunk részéről támogatjuk más országok szakszervezeteinek, politikai és társadalmi erőinek azon javaslatát, hogy Európa északi részén, a Balkánon, a Földközi-tengeren és a Csendes-óceán térségében hozzanak létre atommentes övezeteket, továbbá Nagy-Britannia, Olaszország, Kanada, valamint Nyugat-Európa és Észak-Amerika több nagyvárosát nyilvánítsák atommentes városokká.

— *Ez a „forró ősz" azt jelzi, hogy különösen felizzott a háborúellenes mozgalom.* De az előző években, még inkább az idei esztendőben is, amelyet az ENSZ Nemzetközi Békeévvé nyilvánított, az események szintén a háborús veszély elleni aktív harc jegyében zajlottak. A szovjet szakszervezetekről mit mondhatunk, hogyan veszik ki részüket ebből a harcból?

— A szakszervezetek álláspontja szerint a béke kérdése mindenekelőtt a népek közötti kölcsönös megértés és bizalom kérdése. A 145 ország szakszervezeteivel fennálló kétoldalú kapcsolatainknak, egész nemzetközi tevékenységünknek ez a lényege. Aktív delegációcserét folytatunk *(évente mintegy 1100 küldöttséget fogadunk és mi több mint 750 delegációt küldünk külföldre),* különféle találkozókat szervezünk a dolgozóknak. Az utóbbi két évben például szakszervezeti aktivisták népes csoportjai jártak a Szovjetunióban Ausztriából, Japánból, Görögországból, Finnországból, munkások jöttek „barátságvonattal" az NSZK-ból és Franciaországból. Ugyanakkor szovjet dolgozók utaztak „barátságvonaton" Finnországba, „barátsághajóval" Franciaországba. A közelmúltban zajlott le Japánban a tizenötödik szovjet—japán szakszervezeti találkozó. Jelszava a következő volt: *„A békéért, a Szovjetunió és Japán népeinek barátságáért".*

Sajnos, egyes országokban mindenekelőtt az USA-ban a szakszervezeti kapcsolatok fejlődése akadályokba ütközik.

A szovjet szakszervezetek a béke megszilárdításának és a népek közötti kölcsönös megértésnek irányvonalát képviselik a Szakszervezeti Világszövetségben is. Aktívan részt veszünk minden nemzetközi akciójában, vagy mi magunk vagyunk a kezdeményezők. Az elmúlt két esztendőben például három nemzetközi szakszervezeti konferencia Moszkvában volt. A szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsának küldöttsége ez év májusában részt vett a leszerelés lehetséges társadalmi és gazdasági hatásával foglalkozó II. Világkonferencián Dublinban, majd a szeptember 16—22. között Berlinben megrendezett IX. Szakszervezeti Világkongresszus munkájában. Ezen is több mint 140 ország 430 szakszervezete képviseltette magát. Reméljük, hogy sokat tesznek majd annak a közös harcnak a sikeréért, amelyet a szakszervezetek vívnak az atomháború veszélye, a munkanélküliség, a transznacionális korporációk rablópolitikája ellen, a dolgozók alapvető jogaiért.

Anatolij Szmirnov
(APN)



Kijevben az ukrán fővárost ketté szelő Dnyeperen kétszintű hídon zajlik a forgalom. Az egyiken a közúti, a másikon a vasúti szerelvények haladnak át

A Szovjetunióban készül az új nyugdíjtörvény

Az SZKP Központi Bizottsága időszerűnek tartja, hogy megkezdődjék az új nyugdíjtörvény előkészítése. Ezzel az új nyugdíjtörvénnyel teljesül a XXVII. pártkongresszus szociális programjának egyik legfontosabb pontja, mely célul tűzte ki *a szovjet társadalombiztosítási rendszer tökéletesítését.*

A tervezett módosítások legfőbb célja, hogy tovább javítsa a társadalom munkaképtelen tagjainak anyagi helyzetét. Feltételezhetően az új törvény a jelenleginél jobban figyelembe veszi majd, hogy az egyén mennyi ideig és milyen értékű munkával járult hozzá a társadalmi javak előállításához. Más szóval, nagyobb körültekintéssel és jobban megfelel majd a szovjet társadalom alapját képező szociális igazságosság elveinek.

A jelenlegi nyugdíjtörvény hosszabb munkaviszony esetén *nem tesz például különbséget olyan dolgozók között, akik mondjuk 25 vagy negyven évet dolgoztak le.* Mindegyik egyforma nyugdíjat kap. Az új törvénynek meg kell szüntetnie az ilyen igazságtalanságot.

Lida hű maradt a vasúthoz

Beszélgetés a nyolcas kocsi vonatkísérőjével a Moszkva—Budapest—Moszkva útvonalon

A gyorsvonat lassan begördül Moszkva Kijevi pályaudvarára. A vonatkísérők kinyitják az ajtókat, szívélyesen búcsúzkodnak az utasoktól. Oroszul, magyarul hallatszik mindenünnen *„Mama!", „Mama!", „Szervusz, Pista!*. . . 10-15 perc múlva a peron elnéptelenedik, a vonat mellett csak a vonatkísérők maradnak.

A nyolcas vagonhoz lépek. A vonatkísérő, *Ligyija Petrik* elcsodálkozik, amikor arra kérem, hogy beszéljen munkájáról.

— *De hiszen én nem vagyok sem pilóta, sem űrhajós, sem hajóskapitány.* — mondja zavartan. — *Mit mondhatnék a munkámról. Tizennyolc éves voltam, amikor a többi komszomolistával együtt Szibériába utaztam az „Abakan—Taskent—Léna" vasútvonal építésére* . . .

Mozgó szálloda

Lida azóta is hű maradt a vasúthoz. Több mint húsz éve dolgozik vonatkísérőként a távolsági vonatokon. Az utóbbi években már a nemzetközi járatokon is, ahol különösen nagy tapasztalatra és tudásra van szükség. Hiszen adott esetben meg kell értetniük magukat azoknak az országoknak utasaival, ahol a vonat közlekedik, s hogy kiküszöböljék a hibákat, előkészítsék a kocsit a visszaútra . . .

— Utasaink között sok a külföldi. Különösebb nehézségek nélkül megértetjük magunkat a bolgárokkal, lengyelekkel, csehekkel. A magyar nyelvet sokkal nehezebb megtanulni. Igaz, ebben segítséget nyújt a társalgási könyv. Örvendetes, hogy az utóbbi években a magyarok, különösen a fiatalok között sokan beszélnek oroszul. Azokkal, akik nem tudnak oroszul, rádióközpontunk közli magnetofonszalagról a szükséges tájékoztatót a Szovjetunió életéről, Moszkva és a többi város nevezetességeiről, melyeket vonatunk útvonala érint.

. . . Minden kocsi olyan, mint egy mozgó szálloda. Néhány óra vagy nap leforgása alatt több tucat vendéget fogad, a vonatkísérő feladata mindent megtenni azért, hogy az utasok jól érezzék magukat. *Milyen kellemes, amikor a fülkékben jó meleg és tisztaság van, s a vonatkísérő hozza az illatos teát!*

— De nemcsak ebből áll a munkánk. Hiszen sok minden történik útközben — folytatja Ligyija. — Egyszer egyik utasom — várandós kismama — rosszul lett. Sajnos, az utasok között nem volt egyetlenegy orvos sem. Így kénytelen voltam bábáskodni. Felidéztem mindazt, amit valaha is hallottam vagy olvastam a szülésről, próbáltam nyugtatgatni a leendő anyukát. *Hamarosan felsírt a vonaton a „potyautas", akit én segítettem a világra.* Mikor vonatunk befutott a legközelebbi városba, a peronon már ott várt a mentőkocsi.

Emlékezetes út

Lida meséli, hogy az utasokról való gondoskodás nem mindig fejeződik be akkor, amikor azok leszállnak a vonatról. *Hiszen hány feledékeny utas hagyja ott könyvét, szemüvegét, ernyőjét, sőt néha a pénzét is.* A vonatkísérő kötelessége, hogy az elfelejtett tárgyakról bejelentést tegyen azon az állomáson, ahol az utas leszállt, s a talált tárgyakat leadja az értékmegőrzőbe.

Ligyija szívesen mesél magyarországi útjairól is. Különösen emlékezetes marad számára az 1975-ös út, amikor Moszkvából barátságvonat indult a Budapesti Ifjúsági Találkozóra. Egész úton nevetés, tréfa, énekszó hallatszott a kocsiban. Záhonyban barátsági nagygyűlést rendeztek a szovjet és magyar fiatalok részére.

— *Megfeledkeztem koromról és egészen fiatalnak éreztem magam* — mondja mosolyogva. — *A fiatalokkal együtt énekeltem. A magyar fiataloktól kapott kis jelvényt azóta is gondosan őrzöm* . . .

Lida elmondta, hogy a délnyugati vonalon közlekedő szerelvényeken több mint kétezer ember dolgozik, akik a szovjet—magyar baráti társaság tagjai. Ezért érdekli a vonatkísérőket különösen Magyarország. Természetesen, azalatt a néhány óra alatt, amíg a vonat a magyar fővárosban tartózkodik, nehéz alaposan megismerkedni a várossal.

Budapest mindig tartogat meglepetést

— Mégis minden alkalommal, amikor Budapesten vagyok — mondja — gyönyörködöm a Duna hídjaiban, a Parlamentben. Szeretem a Hősök terét és a Kodály köröndöt . . . Érdekes hosszabb idő után visszatérni a városba és felfedezni az azóta történt változásokat. A budapestiekkel együtt örülök, amikor meglátom a Marx téri Skála Metró Áruházat. Tetszik a füstszínű üvegépület, a felüljáró, az aluljárók, az új metróállomás. *Minden budapesti érkezésem új meglepetésekkel szolgál.*

Lida elmondta, hogy néhány évvel ezelőtt éppen május elsején érkezett Budapestre. A magyar vasutasok meghívták a szovjet vonat személyzetét az ünnepi felvonulásra. A magyar kollégákkal együtt meneteltek a Felvonulás téren. Együtt énekelték a magyar és szovjet dalokat.

— De az utazások nemcsak ünnepek, érdekes találkozások és benyomások — mondja Lida. — Hanem elsősorban nehéz munka. éjszakai ügyeletek, és ami talán a legfontosabb, távollét a családtól. De már hozzászoktunk ehhez. Felnőtt lányom van, az erdészeti főiskola harmadéves hallgatója. Jövőre turistaként szándékozik Magyarországra látogatni.

A. Popov
(APN)

Volgográdi képeslapok (1.)

A hősöket nem feledi az utókor

Reménytelenül szakad az eső. Három napja esik már, hideg van, s ez — ilyenkor szeptember végén — a Szovjetunióban is szokatlan. A Gudok szerkesztősége (szovjet vasutas napilap) vendége vagyok. Kísérőm *Curikov Nyikolaj,* a levelezési rovat vezetője nem győz szabadkozni a kellemetlen időjás miatt. mintha ő tehetne róla, s rám tukmálja kék színű felöltőjét, mert nem venné a lelkére, ha megfáznék. Moszkvában is esett szeptember 22-én, amikor megérkeztem. s két nappal később. itt Volgográdban is megnyíltak az ég csatornái.

A megyében egész nyáron aszály volt, mint nálunk Magyarországon. Volgográd megye területe, s lélekszáma majdnem azonos hazánkéval. Még hozzá kell szoknom az óriási méretekhez, a nagy távolságokhoz, a monumentális alkotásokhoz. Vendéglátóim segítségével megelevenedik előttem a nagy honvédő háború története, ennek a sokat szenvedett városnak a múltja.

— Egy nap alatt kétezer bomba hullott a városra — jegyzi meg társaságunkban *Horjev Dimitrij,* a volgográdi vasúti területi szakszervezeti bizottság titkára, miközben esernyőjével igyekszik védeni gyorsan ázó jegyzetfüzetemet. A fekete Volgából a lenyűgözően szép *Mamajev Kurgan emlékhelyen szálltunk ki.* Nyina, a kedves idegenvezető lány mindent el szeretne mondani a nagy csatáról, eláraszt adatokkal, megrázó történeteket mesél. Közli azt is, hogy az 1589-ben alapított város három év múlva négyszáz éves lesz. Eredeti neve Szoricsin — sárga homok — volt. A háború előtt 525 ezren lakták, most már majdnem egymillióan.

Az 1942. június 17-én kezdődött, *s a kétszáz napig tartó öldöklő csatában minden elpusztult.* Hétszázezer szovjet katona sírja e föld. A város 1965-ben kapta meg a *Lenin Érdemrendet* és a *Hős Város* címet.

Hosszú lépcsősorokon ballagunk, miközben hallgatom *Nyinát:*

— Volgográd újjáépítését a Szovjetunió valamennyi köztársasága segítette. Az elpusztult 126 üzemet, gyáregységet 1947-re üzembe helyezték. 1953-ra felépítették a várost. A föld mélye azonban még napjainkban is a nagy harcokra emlékeztet. A Szovjetszkaja utcában, a központi fűtési csövek fektetésekor például testmaradványokat, gránátszilánkokat, fegyvereket találtak.

Eszembe jut a város Memoár parkja, amelyben egy jegenyefa áll büszkén, diadalmasan. Átélte a történelemből jól ismert sztálingrádi csatát. Sok száz szilánk vágódott törzsébe, gallyait gránátok szaggatták, de állva maradt. Az utókor emlékműként, hűséges őrként tiszteli ezt a jegenyét. Törzséből kiszedték a szilánkokat, s gránitkövekkel vették körül. A hősiesség, a helytállás szimbóluma lett.

A domb tetején megpillantjuk a monumentális, vasbetonból készült nőalakot. Harminchárom méter hosszú kivont kardja szinte elvész a felhőkben. Lenyűgöz, elképeszt a többi adat is. A nyolcezer tonnás szobor 52 méter magas. A kard súlya 14 tonna. A világ legnagyobb szobrát *Jevgenyij Vuszecsics* tervezte. Meggyőzően hirdeti, hogy aki karddal, fegyverrel tör az országra, az kard által vész el.

A *Katonai Dicsőség termébe* lépve halk Schumann-melódia ringatja a képzeletet. A falakból áradó zene, s a terem közepén lobogó örökmécses szentélyek hangulatát árasztja. A látogatók levett sapkával, áhítattal járják körbe. Virágok ezrei borítják a márványlapokat. Én is elhelyezek egy vörös szegfűcsokrot. A falakon harmincnégy márványzászlóba vésték 7200 elesett katona nevét. Ezrek tisztelegnek itt naponta a hősök emlékének.

Szívében minden orosz ember gyászol valakit. Úgy, mint a Siralom tér szoborasszonya, aki karjaiban tartja elesett fiát. Arcát zászló selyme fedi. Körben szomorúfűzek hajlonganak. Sokmillió anya szívszorító pillanatait őrzi e kompozíció.

A *Memória park* temetői csendjében megilletődve sétálnak a turisták. Hallgatunk mi is. *Zina,* a tolmács csendesen megjegyzi:

— Ezen a területen négyzetméterenként ötszáz szilánk, lövedék sebezte a földet. Kiégett a fű, a domboldal évekig annyira kopár volt, hogy a madarak is elkerülték.

Ma már húszezer fa vigyázza, őrzi az elesettek örök álmát.

Kaszala S.
(Folytatjuk)

A szakszervezet és a KISZ kapcsolata

Az együttműködésre nincs általános recept

Az ifjúsági tagozatok megalakulásával nem változik meg a két szervezet viszonyrendszere, csupán kapcsolatukban, az ifjúságpolitikai munkamegosztásban várható minőségi javulás.

Hogyan viszonyuljon tehát a KISZ-szervezet az ifjúsági tagozathoz? A KISZ-tagok valamennyien tagjai a Vasutasok Szakszervezetének, s így a 30 éven aluliak egyben automatikusan az ifjúsági tagozathoz tartoznak.

A magyar szakszervezetek és a KISZ kongresszusa, és az azóta napvilágot látott irányelvek is az egészséges munkamegosztást hangsúlyozták. A KISZ-tagoknak sem mindegy: *hogyan alakul az ifjúsági tagozatok sorsa, milyen lesz munkaterve, a vezetőség összetétele.*

Ez az egyén számára sem lehet közömbös, hiszen az ifjúsági tagozat az ő érdekében is működik, rendezvényei színesíthetik életét, problémáinak megoldásához várhat segítséget, s nem utolsósorban jelen van a választás felelőssége is.

A közösség számára pedig azért nem, mivel a KISZ-szervezet megújulása függ a kölcsönösen előnyös munkamegosztásra épülő együttműködéstől.

A káderkérdések először a választások előkészítésénél kerülnek előtérbe. Elengedhetetlen, hogy az új szervezet sajátos arculatának kialakításakor *a mozgalmi munkában jártas, a szervezésben rutinos fiatalok kerüljenek a vezetésbe.* A KISZ-szervezetek már itt, a káderkiválasztásban is segíthetnek, ha éppen soraik közül ajánlanak fiatalokat. Nem szabad elfelejteni, az ifjúság politikai képviseletét továbbra is a KISZ látja el. Így minden ifjúsági vezető számára fontos kell hogy legyen az ifjúsági tagozatok vezetőségének összetétele, a leendő munkatársak személye.

A szakszervezet és a KISZ együttműködésére vonatkozik az 1977. évi KISZ KB IB— és SZOT-határozat. A munkamegosztásnál lehet ez a kiindulási alap. Persze semmi esetre sem lemásolni, mint inkább a helyi adottságokra alapozva kell megállapodni. A szervezeti önállóságot megőrizve sem igen képzelhető el a KISZ-szervezetek és a Vasutasok Szakszervezete ifjúsági tagozatai munkatervének egymástól teljesen elkülönített kidolgozása. Éppen ezért a jövő nem lehet a konkurenciaharc. Az ilyen szemlélet teljesen ellentétes az elképzelésekkel, a párt politikájával. *A KISZ-bizottságok és az szb-k szintjén elvi megállapodásra, míg a munkatervek készítésénél konkrét kidolgozásra van szükség.* A helyes út, ha a KISZ-szervezetek és a szakszervezetek ifjúsági tagozatainak programja egymásra épül, kiegészíti egymást.

A KISZ-kongresszus előkészítésének időszakában, de magán a kongresszuson is megfogalmazódott, hogy az ifjúsági szervezet a jövőben nem vállalhatja magára a társadalmi problémák megoldását, az ifjúságot érintő valamennyi gondot. *Az ifjúsággal való foglalkozás nem egy szervezet, hanem a társadalom egészének a feladata.* Nagyon fontos tehát, hogy a munkamegosztásba bevonjunk más szervezeteket is. De ugyanennyire fontos, hogy az ifjúságpolitika általános megvalósítását, az ifjúság politikai képviseletét a KISZ vállalja fel és következetesen hajtsa végre.

A képviseletek alakulására nincs általános recept, mint ahogy nincs minden betegségre orvosság. A helyi gyakorlatnak megfelelően kell tovább folytatni a munkát.

Az ifjúsági célú pénzeszközök képzése és képződése egyes tételeknél egyértelmű, máshol nehezen elkülöníthető, így például a szakmai oktatás, üdültetés stb. költségei. A mind ez ideig a KISZ vagy a szakszervezet kezelésében lévő, vagy egyetértésével felhasználható keretösszeg alapvetően nem változik. Csak abból a pénzből gazdálkodhatunk, ami rendelkezésre áll.

Szélsőséges vélemény *„ha a KISZ helyett kell dolgoznunk, akkor erre tőlük el kell venni a pénzt!"* E szomorú bizonyítvány kiállítója bizonyára elfelejti, hogy a szakszervezet a korábbiakban is végzett ifjúsági munkát. Ha ez ma ennyire megváltoztatja a belső arányokat a munkában és a költségfelhasználásban, ott már ezt megelőzően is alapvető gondok lehettek. A fiatalok is szakszervezeti tagok, a költségvetéshez fizetésük arányában járulnak hozzá.

A változás csupán annyi, hogy a jóváhagyott munkaterv megvalósításához szükséges pénzösszeget már eleve el kell különíteni.

A nem kizárólagosan KISZ-szervezethez utalt összegek esetén megfelelő rugalmasságot lehet elvárni a részesedési arányok elvi kialakításánál abból a megfontolásból, hogy a szakszervezet ifjúsági tagozata is éppen az ifjúság érdekében használja fel a képződő alapot.

Elengedhetetlen, hogy az ifjúsági tagozatok működéséről, a felmerült problémáknál az illetékes szervezetek rendszeresen cseréljék ki tapasztalataikat.

Az együttműködésben kiváló alapot biztosít az, hogy egy a cél, s hogy azt csak közös munkával érhetjük el.

A megfogalmazott általános elvek helyes gyakorlati alkalmazása, a lelkiismeretes ifjúságpolitikai munka minden bizonnyal hozzájárul ahhoz, hogy a fiatalok szakmai ismeretei bővüljenek, hogy munkahelyükön találjanak lehetőséget a továbbtanulásra, hogy a szabadidő, a munkaközi szünetek hasznosan, kulturált körülmények között teljenek el, csökkenjenek a beilleszkedéssel járó feszültségek, javuljanak az életkezdés és családalapítás feltételei, hogy a fiatalok szakmai, anyagi kötődésen túl érzelmileg is vonzódjanak munkahelyükhöz, az ott dolgozó kollektívákhoz.

A MÁV anyagi lehetőségei és az ebből képződő ifjúsági célú alapok adottak. *A tervek megvalósításához ezért elsősorban hatékonyabb felhasználásra kell építenünk.* De az anyagi lehetőségek bővítését segítheti az új KISZ-vállalkozási rendszer és a kommunista műszakokban, ifjúsági brigádmozgalomban fellelhető tartalékok, valamint a KISZ Fiatal Műszakiak és Közgazdászok Tanácsának bekapcsolása a MÁV innovációs folyamatrendszerébe.

Vizsy Ferenc

A nagycenki mindenes

Landauer Ferenc, nagycenki forgalmi szolgálattevő, szakszervezeti bizalmi és szocialista brigádvezető 1959-ben, 18 éves korában került a vasúthoz. Szombathelyen kezdte kocsirendezőként, majd később váltókezelő lett.

Három év után *Sopron—Déli pályaudvarra* helyezték vonali tartalékosnak. Volt gépkísérő, személypénztáros és forgalmista. 1969-től Nagycenken fogadja és indítja a vonatokat . . .

Sopronban tagja volt a szakszervezeti bizottságnak. 1980-tól bizalmija a nagycenki, peresztegi és a sopronkövesdi vasutasoknak. 1985-től a büki főbizalmival együtt tagja a szombathelyi körzeti üzemfőnökség bizalmitestületének.

Landauer Ferenc 1976-ban társaival együtt megalakította a *Széchenyi István* brigádot. Az 1978. évi munkájukat zászlóval, a következő évekét bronz, ezüst és arany fokozattal ismerték el. 1985-ben a körzeti üzemfőnökség *Kiváló Brigádja* címet érdemelte ki ez a 12 tagú kollektíva.

— Mivel érdemelték ki a kiváló címet?

— *A gazdasági feladatok, a szolgálat ellátása mellett rengeteg társadalmi munkát végzünk* — mondja —. *Az állomási rend és tisztaság, a kavicsozás, a virágosítás és a peronszegélyek meszelése a mi feladatunk.* A községben a Széchenyi István Emlékmúzeum környékének egy részét is mi gondozzuk. Mozgatói, szervezői vagyunk a Széchenyi István szocialista brigádok körének. A körnek eddig 53 szocialista brigádon kívül 147 egyéni tagja is van. Baráti kapcsolatban vagyunk Szombathely állomás kereskedelmi dolgozóiból álló *József Attila* szocialista brigádjának a tagjaival . . .



Landauer Ferenc szolgálat közben

A szocialista brigádban négyen tagjai a pártnak. Hárman munkásőrként, ketten-ketten önkéntes határőrként, illetve önkéntes rendőrként és ketten tanácstagként vállalnak még társadalmi munkát. *(A brigádvezető önkéntes rendőr.)* Az elmúlt években bármilyen jótékony célú gyűjtési akció volt, a brigádtagok voltak az elsők, akik a zsebükbe nyúltak. Nem múlhat el vetélkedő, akár szakmai, akár munkavédelmi, vagy politikai a nagycenkiek nélkül.

A nagycenki mindenesről, Landauer Ferencről még megtudtam, hogy Bükről jár dolgozni, a társadalmi munkát is itt a munkahelyén végzi. Mindezeket két gyermek nevelése mellett vállalja.

Sz. Jakab István

MÁV kollektív szerződés (7.)

A munkahely formái

Az 1986—90. évre kötött MÁV Kollektív Szerződés 66. §. 10. pontja új díjazási formát vezetett be, amikor a külszolgálatos munkakörökben foglalkoztatott építési és fenntartási munkaterületen dolgozók úton töltött idejére díjazást állapított meg. A kollektív szerződésben foglalt előírás bemutatása előtt — a gyakorlati végrehajtás során tapasztalt nagyfokú bizonytalanság miatt — az alábbiakban a munkahely különböző formáinak főbb jellemzőit ismertetjük.

Bizonyára széles körben ismert, hogy a munkaszerződés megkötésekor a munkáltatónak és a dolgozónak a munkakörben és a személyi alapbér tekintetében feltétlen meg kell állapodniuk, mert e nélkül a szerződés érvényesen létre sem jöhet. Ezek a munkaszerződés szükséges (elengedhetetlen) tartalmi elemei. *A felek természetesen ezen felül más kérdésekben is megegyezhetnek, például próbaidőt kötnek ki, részmunkaidőben állapodnak meg, stb.*

Állandó munkahely

A Munka Törvénykönyve tehát nem tartja fontosnak, elsődleges szabályozással, a munkaszerződés tartalmi elemeként, a munkahely pontos rögzítését, csak másodlagos formában védi az erre vonatkozó érdekeket. A munkavégzés című fejezetében rögzítettek szerint (35. §. 2. bek.) a dolgozó a munkát — eltérő megállapodás hiányában — a munkáltatónak azon a telephelyén köteles végezni, ahol a munkaszerződést megkötötték.

Ha a dolgozót változó munkahelyre alkalmazzák, azt írásba kell foglalni, még akkor is, ha a munkaszerződés megkötése egyébként szóban megtörtént. Ennek elmulasztása esetén a szerződésnek a változó munkahelyre való kikötése érvénytelen. (Mtv. 14. §. 1. bek.)

A jogszabályhelyek összevetése alapján elmondható, hogy a munkaszerződés fő szabály szerint állandó munkahelyen történő munkavégzésre szól. Az állandó telephely másodlagosan ugyan, de a konkrét munkaszerződés lényeges alkotóelemévé válik. Ezen változtatni csak a munkáltató és a dolgozó kölcsönös akaratelhatározásával végrehajtott szerződésmódosítással lehetséges.

A munkajogi szabályok nem határozták meg a munkahely fogalmát, illetőleg felváltva használják a telephely megjelöléssel. *A jogalkalmazói gyakorlat munkahelyen a munkáltató olyan telephelyét érti, amely földrajzi szempontból meghatározható, és a vállalat belső szervezetére vonatkozóan is elkülönült egységet képez.* A telephely természetesen mindig kisebb földrajzi területet jelent az adott helység közigazgatási határán belül, viszonylag kisebb területű helységben, annak közigazgatási határán belül lehet a munkáltatónak több elkülönült telephelye is. A közlekedési szempontok alapján önmagában a nagy távolság miatt két telephely nem tekinthető azonosnak, azonban a zárt egység még nem válik attól külön telephellyé, mert az utca két oldalán állnak a részei.

A munkavégzés helyét nem lehet leszűkíteni a telephelyen belül egy állandó műhelyre, forgalmi irodára, váltókezelői helyiségre, az kiterjedhet a telephely bármelyik pontjára. A munkáltató jogosultsága, hogy azonos telephelyen és munkakörön belül változatlan személyi alapbérrel — tehát a munkaszerződés szükséges tartalmi elemeinek érintetlenül hagyása mellett — más munkavégzési helyre is beoszthatja a dolgozót. A telephelyen belüli átirányítás ellen a dolgozó természetesen munkaügyi vitát nem kezdeményezhet.

Változó munkahelyek

A változó munkahelyre történő alkalmazás az utazási feltételek, a különböző távolság, továbbá a megszokott munkakörülmények, munkatársak állandó változása következtében nyilvánvalóan kedvezőtlenebb és nehezebben teljesíthető a dolgozó részéről. *A változó munkahelyi foglalkoztatással rendszerint együtt járó munkarendváltozás hátrányosan befolyásolja a dolgozó társadalmi és családi viszonyait is.*

A jogalkotó azzal védi a munkavállaló érdekeit, hogy megköveteli a munkáltatótól a munkaszerződése előtti tájékoztatást e körülményről. Így a dolgozó a változó munkahely és az ehhez kapcsolódó átlagosnál nehezebb munkakörülmények tudatában köti meg a munkaszerződést. A többletterhek vállalására megfelelő anyagi többletjuttatással — magasabb személyi alapbér, vagy bérpótlék — lehet csak ösztönözni a munkavállalókat.

A változó munkahelyre történő foglalkoztatás tényét tehát *konkrétan kell rögzíteni az egyéni munkaszerződésben.* A változó munkahelyre alkalmazás szólhat a vállalat egész területére, azaz, valamennyi telephelyére, de korlátozható egy bizonyos földrajzi területre is.

A változó munkahelyre alkalmazott dolgozó *a munkaszerződésben megjelölt telephelyek bármelyikén foglalkoztatható, az egyikről a másik telephelyre átirányítható egyoldalú munkáltatói döntéssel.* Átirányítás esetén nem kell kikérni a szakszervezet egyetértését, illetőleg véleményét sem, kivéve a választott szakszervezeti tisztséget betöltő dolgozónál. A szakszervezeti tisztségviselő más munkahelyre történő beosztásához *a közvetlen felsőbb szakszervezeti szerv előzetes egyetértése szükséges.* Az átirányítás szükségességét, vagy időszerűségét a dolgozó nem vitathatja.

A dolgozó alkalmazása az egyéni munkaszerződésbe foglalás nélkül is változó munkahelyre szól azokon a munkaterületeken, amelyeket a kollektív szerződés a munkaszerződés megkötése előtt már változónak minősített. Itt tehát külön nem szükséges a változó munkahelyeket konkrétan megjelölni a munkaszerződésben, csupán a kollektív szerződés előírására kell a dolgozó figyelmét az alkalmazáskor írásban felhívni. *(MÁV Kollektív Szerződés 6. §.)* Célszerű a külön írásbeli értesítés helyett a dolgozó figyelmét magában a munkaszerződésben felhívni erre a körülményre. Az írásbeli közlés elmaradása azzal a következményekkel jár, hogy a dolgozót nem szabad változó munkahelyen alkalmazni, a munkáltató azon telephelyén kell állandóan foglalkoztatni, ahol a munkaszerződést megkötötték. Tehát a dolgozónak a munkahelyre belépése előtt tudnia kell, hogy változó munkahelyre alkalmazták.

A kollektív szerződésnek ez a szabálya csak a később belépő dolgozók munkaszerződésébe épül be automatikusan, a már megkötött szerződésekre nem hat ki. Ezért nem tudjuk elfogadni azokat a javaslatokat, amelyek a kollektív szerződés 6. §-ának más, újabb munkaterületekre történő kiterjesztésére irányulnak. A kollektív szerződés automatikusan nem változtathatja meg az egyéni munkaszerződést, nem teheti a munkakörülményeket nehezebbé, mint amelyek a megkötéskor fennálltak. Ebből következik, hogy a kollektív szerződés kiterjesztése esetén is szükséges lenne az egyéni munkaszerződés módosítása, amelyre egyébként közös megegyezéssel bármikor sor kerülhet.

Külszolgálatos munkahely

A külszolgálatos munkahely tulajdonképpen azt jelenti, hogy a dolgozónak van ugyan telephelye, azonban a rendes napi munkáját, vagy annak jelentős részét ezen a telephelyen kívül végzni. A külszolgálat szabályait a 33/1951. (I. 31.) MT sz. rendelet határozta meg. A régi rendelet szabályai, — amelyek már kabarétréfának is elavultak — tulajdonképpen az 50-es évek munkajogi szabályozásának felelnek meg. Akkor ugyanis a munkáltató egyoldalú rendelkezéssel az állandó munkahelyéről áthelyezhette, illetőleg külszolgálatra irányíthatta a dolgozót. *A jelenlegi Munka Törvénykönyve előzőekben már ismertetett 35. §-a ezzel szemben rögzíti, hogy a dolgozónak a munkáltató telephelyén kell munkát végeznie, ettől eltérni csak külön megállapodással lehet.* A megállapodás pedig mindig feltételezi a munkáltató és a dolgozó kétoldalú akarat- és szándékegyeztetését.

Megjegyezzük, hogy az a dolgozó, aki rendszeres munkáját menetrend szerint közlekedő közlekedési eszközön végzi, például vonatvezető jegyvizsgáló, az sem külszolgálatot, sem kiküldetést nem teljesít, és változó munkahelynek sem tekinthető.

A külszolgálat fogalmát nem szabad összetéveszteni a változó munkahelyű foglalkoztatással, mert külszolgálatot lehet teljesíteni az állandó munkahelyen kívül, de átirányítás esetén bármelyik változó telephelyen kívül is. A külszolgálatos munkakörök jegyzékét a kollektív szerződés 66. §. 12. pontja alapján a *kollektív szerződés helyi függelékében kell rögzíteni.*

A külszolgálatos munkahelyeken dolgozó, építési és fenntartási munkaterületen foglalkoztatottak, munkaidőn felüli utazási idejére 15 Ft/óra díjazás állapítható meg. A kollektív szerződésnek ez a szabálya lényegében megelőzte a kormánynak a társadalmi munkaidőalap védelmére tett intézkedéseit, mert ezzel megszüntette, vagy meg kívánja szüntetni azt a hibás gyakorlatot, amely szerint a tényleges munkaidőn belül utaztatták a külszolgálatos dolgozókat. Ugyanakkor szolgálja az érintett dolgozók érdekeit is. Ha a munkáltató a rendes munkaidőn felül megköveteli a készenlétbe állást, illetőleg a járművén történő utazást, *akkor az elvett szabadidőt is köteles megfelelően díjazni.* Természetesen az úton töltött idő nem azonosítható a munkaidő fogalmával, mert munkavégzés nem történik.

A 15 Ft/óra díjazás független a régi jogszabály külszolgálatra előírt költség térítésére vonatkozó feltételeitől. A gyakorlati végrehajtás során egy vonalon belül az érintett dolgozó bejárási lehetőségeit, és a konkrét munkakörülményeket figyelembe véve *gyülekezési helyet kell a helyi függelékben kijelölni. Ettől a jelentkezési helytől a munkahelyre és vissza történő utazás viszonylata képezi alapját az elszámolásnak.* Az utazás történhet közúton autóbusszal, vagy vasúton. A szolgálatonként megtett utazási időt — tehát az oda- és visszautazást összesen — akkor lehet díjazni, ha a fél órát eléri, vagy meghaladja. A napi fél órát elérő, vagy meghaladó időtartamokat havonta kell összesíteni a kerekítés szabályai szerint.

dr. Szabó László

(Folytatjuk)

Hiába szól a szakszervezet!

Több gondoskodást érdemelnek a hatvani vasutasok

Ezen a késői verőfényes őszön nehéz elképzelni, hogy még hideg tél is lehet az idén. Pedig a feltételezés szinte bizonyos, hiszen, ahogy a szólásmondás tartja, „a kutya nem eszi meg a telet". Sejtik ezt Hatvan állomás vasutasai is, ezért nyugtalankodnak. Nemcsak a nagy rekonstrukció okozta gondok miatt fáj a fejük. Legtöbbjüket a kedvezőtlen szociális körülmények is aggasztják. Hideg zuhanyzók és irodák, lassan épülő üzemi konyha, laktanya, kevés produktív munkát végző ember. Nem irigylésre méltó tehát Piroska József szb-titkár helyzete sem, mert mostanában sokan megkérdezik: mikor intézkedik már a szakszervezet?

— Mi megtesszük a tőlünk telhetőt. A legégetőbb gondokat rendszeresen közöljük az információs jelentésben, telefonálgatunk, intézkedést sürgetünk, de nem sok eredménnyel, — panaszolja irodájában *Piroska József.* — Rajtunk kívül álló okok miatt nem orvosolhatjuk több száz dolgozó panaszát. De erről beszéljenek a tények. Sétáljunk egyet a területen.

Nagy az igénybevétel

Mielőtt elhagynánk a felvételi épületet, benézünk *Mezei Mátyás* állomásfőnök irodájába is. Oktatást tartott nemrég, most az iratait rendezgeti. Szívélyesen fogad. A munkahelyi közérzetről, a napi gondokról érdeklődöm.

— *Fáradtak mostanában a hatvani vasutasok* — mondja. — Különösen a rendelkező forgalmi szolgálattevőket, a váltókezelőket, a kocsirendezőket és a sarusokat teszi próbára a szolgálat. A rekonstrukció miatt nem könnyű a forgalmat szervezni, irányítani. A munkaerőhiány kényszerintézkedésekre késztetett bennünket. Szabadságot és pihenőnapot nem tudunk senkinek sem adni. *Az állomás korszerűtlen műszaki berendezései miatt nagy az igénybevétel.* Vonóvezetékes váltók, vágányfék nélküli gurító, vágányzárak, répavonatok. Nem sorolom tovább a gondjainkat, mert még azt hiszik, panaszkodunk. Négy sarus dolgozik hét helyett. Gyorsabb és biztonságosabb lenne az elegyfeldolgozás, ha a gurítói körzetben dolgozók URH-adó-vevőt kapnának. *Huszonnégy óra alatt 280—300 személy-, illetve tehervonattal van dolguk itt a vasutasoknak.*

— Sok munkát adnak most a répavonatok is — jegyzem meg.

— Még a szezon elején vagyunk. Naponta csak 120-130 kocsi érkezik ide répával megrakva. A cukorgyárat folyamatosan ki tudjuk szolgálni. *Nagyobb baj az, hogy sok a javításra szoruló kocsi.* Az október 13-i répafordában például harminchat vagont kellett kisorozni kisebb-nagyobb hiba miatt. Mondanom sem kell, hogy tárolásuk akadályozza a forgalmat.

— Ilyen körülmények között gondolom nem könnyű fegyelmet tartani.

— *Valóban nem, de a forgalom- és a személyi biztonság érdekében szigorúnak kell lenni. A napokban például többszöri ittasság miatt két kocsirendezőnek és egy váltókezelőnek az elbocsátását kezdeményeztük.*

Az állomás előtt hosszú árkok húzódnak, az épülő egyes és kettes vágányok nyomvonalai. Távolabb bányakavicsot lapátoló katonák serénykednek. Az elmúlt hónapban tizenhárom csoport kitérőt épített be a rekonstrukciót végző miskolci építési főnökség felépítményi építésvezetősége. Az utasok ideiglenes fahidakon át juthatnak az érkező és induló vonatokhoz.

Mi egy évszázados, málló vakolatú, földszintes épület felé tartunk, amely igazán rászolgált már a lebontásra, de mint hallottam, nem lesz abból semmi. Ott marad a felvételi épület szomszédságában; az új vágányok megkerülik. Benyitunk a rozoga ajtón. *A fülledt levegőjű folyosón vasszekrények támasztják a falat.* Kopott, szegényes berendezéseket őrző helyiségek ajtajai nyílnak jobbról, balról. Szociális épületben járunk.

Hatvan személyre három zuhany

— Harminchat kocsitakarító, harminc vonatkísérő, tizenkét távbeszélős, hat rakodómunkás jár ide öltözni, mosakodni — tájékoztat *Petrovics Sándor* művezető. — *Mosakodni, fürödni csak szeretnének a dolgozók, mert arra itt nem sok lehetőség van. Hatvan-nyolcvan személyre jut három zuhanyrózsa és egy 75 literes bojler.* Boszszantóak itt a szociális körülmények, asszonyok, férfiak panaszkodnak miatta.

Szomorúan szemléljük a kietlen fürdőt, ahol egy hideg szeneskályha árválkodik a sarokban. A négy mosdólefolyó csöveit szigetelőszalaggal tekerték körül, a zuhanyzótálcák szárazak, hoszen hidegben ki merne zuhanyozni. *A 75 liter meleg víz ennyi embernek egyébként kézmosásra sem elég.* A bojler eddig rossz volt, csak a napokban javították ki.

A rakodómunkások pici fürdője még kiábrándítóbb. A két elárvult zuhanyzó csövein kartonpapírra írt szöveg figyelmeztet: *„Nem működik!"* A sarokban berozsdásodott, matuzsálemi korú kazán, régóta „döglött" már. A kézmosók fajanszkelyhe bezöldült a csöpögő víztől. A látottakhoz nincs mit fűzni, hallgatnak a kísérőim is.

Bepillantunk még a vonatkísérők szekrényekkel zsúfolt tartózkodóhelyiségébe is. *A középen álló nagy asztal mellett széthullani készülő fapadok.* A kicsiny ablakon beáradó napfényben *Kovács B. Jánosné* vezető jegyvizsgáló fürdeti az arcát.

— Vízben itt nemigen lehet fürödni, pedig de jó is lenne meleg nyári napokon lezuhanyozni, felfrissülni — jegyzi meg szomorkásan. — Pihenni sem lehet. Legalább néhány pad kellene még, amin kényelmesen elnyújtózhatnánk. Az ételmelegítőt is régen elloptak a palackkal együtt, de azóta sem pótolták. Olyan hírek keltek szárnyra, hogy úgyis lebontják az egész épületet, aztán emberibb körülmények közé kerülünk. Várunk türelmesen — sóhajtja.

A felüljárón ballagunk az szb-titkárral. A vontatási részleg szociális épületéhez igyekszünk. Alattunk répával rakott szerelvény gördül méltóságteljesen. Éppen szembe jön velünk *Szabó Lajos szb-elnök.* Úticélunkat megtudva örömmel csatlakozik hozzánk.

— A múlt év tavaszán felújított szociális épület egész fűtési rendszere rossz — magyarázza. — Mozdonyvezetők, tmk-sok, műszakiak, ipari tanulók (mintegy háromszázhatvanan) öltöznek, fürdenek ott. *Ennyi ember nevében hallatja szavát a szakszervezet, de hiába.* Rendszeresen megírjuk az információs jelentésekben, tájékoztatjuk az illetékes vezetőket és kérjük, hogy tegyenek valamit, mert közeleg a tél. Tavaly sokan megfáztak, ezért az üzemorvossal közösen írtunk levelet a miskolci ÉHF-nek, melyben kértük a fűtési rendszer felújítását, kijavítását. *Csak ígéretet kaptunk.* Most már a kertek alatt van a tél. Félnek és panaszkodnak az emberek . . .

Hideg radiátorok

Közben belépünk az emeletes épületbe. Rend, tisztaság mindenütt. Az első emeleten találkozunk *Koncz István* nyugdíjas fűrdőőrrel. Valamikor mozdonyvezető volt. Ő kísér tovább bennünket, miközben kérdezés nélkül is a lényegről beszél. Mintha Tiborc panaszát hallanám:

— *Az öltözők kivételével az egész épület hideg.* Vékony csövekkel kötötték össze a radiátorokat, amelyek inkább hűtik, mint fűtik a zuhanyozó helyiségeket. *Télen meg lehet fagyni a víz alatt.* Másfél éve újították fel a fűtési rendszert, de az rosszabb, mint azelőtt volt. A második emeleten még hidegebb van, a plafonon folyik a víz. Sokan már nem is mernek fürödni, mert tüdőgyulladást kapnak. Az egész rendszert át kellene szerelni!

Megérintünk néhány radiátort. Langyosak. *Koncz István* lekísér bennünket a kijáratig, s közben az elméretezett csövekről beszél, meg felhívja figyelmünket a naptárra, amely október 14-ét mutat.

Az ajtóban *Baráthy Barnabás* tmk-részlegvezetővel találkozunk. Őt is bosszantja a felelőtlen fűtésszerelés. A miskolci ÉHF nevéhez fűződik ez a szakmunkát megcsúfoló munka.

Mint a Luca széke

Szemlénk következő színhelyén sem tudunk örvéndezni. Szívet-lelket szomorító kép fogad a már két éve átépítés alatt álló üzemi konyha és laktanya-épület előtt. A beruházás kivitelezésével egy miskolci ÉPSZÖV-öt bízott meg a vasút. A söderhegyek között forgó betonkeverő mellett egy munkás tesz-vesz. Néha felkap egy vödör maltert, aztán a padlókon át besiet a leendő ebédlőbe, amit most még a nagy fantáziával megáldott emberek sem tudnak maguk elé képzelni. Bent ugyanis cementeszsákok és törmelékek halmaza fogadja a látogatót. Üres falak, kiszedett ajtók, ablakok.

— *Pedig ezt már tavaly át kellett volna adni* — sóhajt az szb-elnök. — *Az újabb határidő október 30-a, de abból se lesz semmi.* Az Utasellátó Vállalat elvállalta az üzemi étkeztetést százötven személyre. A Búzavirág étterem is főz a vasutasoknak, de már jó lenne, ha birtokba vehetnénk a saját konyhánkat.

Sajnos egyéb gond is van. A konyhai berendezéseket még meg sem rendelték. Előfordulhat, hogy a hatalmas főzőüstök majd nem férnek be az ajtókon, s akkor a már elkészült, csempézett falakat lehet ismét szétverni. Pedig de sokat papolunk összhangról, szervezettségről . . .

Lassan készülnek az első emeleten a vontatási üzemegység irodái is. Még nincs se hideg, se meleg burkolat, csak törmelék mindenütt. Az egyik szárnyban már átadták a hivatalos helyiségeket, de abban sincs sok köszönet. Az irodákban harminc ember fázik, boszszankodik, mert fűtés még nincs.

— *Nézze, milyen munkát végeznek több mint húszmillióért* — mutat körbe *Honti Tamás* műszaki üzemfőnök-helyettes az egyik irodában. — A falban lötyögnek a konnektorok, a csempék közül már kipergett a fuga, a zárak csálén állnak az ajtókban, az ablakkeretek mellett hullik a vakolat, de nem sorolom tovább. A legnagyobb baj azonban az, hogy már jönnek a hideg napok és a fűtés szerelésével még nem készültek el.

Természetesen hidegek és sivárak a második emeleti laktanyaszobák is. Ott éjszakánként a kivitelezők alszanak. Legalább a saját bőrükön érzik a természet szigorát. Bár egyéb szigor sem ártana . . .

Villanymotorok a szabad ég alatt

Több gondoskodást érdemelne a mozdonyjavító fiókműhely hatvan dolgozója is.

— *Két évvel ezelőtt bontották le a csarnok előtti műhelysort, azzal a céllal, hogy majd korszerűsítik* — magyarázza *Szabó László* szerelő csoportvezető. — *A törmelék nagy része azóta is itt van, de nincs kivitelező. A drága villanymotorok, alkatrészek most vagonokban, pőrekocsikon vannak.* Azokat használjuk raktárnak. Két éve ebédlőhelyiségünk sincs, mert azt is lebontották. Most a szerelőcsarnokban lévő zsúfolt kis műhelyekben étkezünk, olajos asztalokon, rugók és szerszámok között.

Éppen dél van. A csarnokban a dízel- és villanymozdonyokon dolgozó szerelők leteszik a szerszámokat és egy falikúthoz ballagnak, amelyből természetesen csak hideg víz folyik, és kezet mosnak. Már megszokták, hogy az olaj nagy része a tenyerükön marad. Ezután hallgatagon behúzódnak valamelyik anyagokkal zsúfolt kis műhelybe, és a munkaasztalra teszik a kenyeret meg a konzervet. Még hallom, amint az egyik szerelő odaszól társának:

— *Nem érdemes az Utasellátóba gyalogolni. Messze van, kár az időért . . .*

Kaszala Sándor

Harminc év a vágányok között



Bakon József, Várpalota állomás tolatásvezetője az idei vasutasnapon Kiváló Vasutas kitüntetést kapott. A koránál legalább tíz évvel fiatalabbnak látszó vasutas kissé zavarban van.

— *Nem csináltam én semmi különöset, csak a reám bízott munkát végeztem* — mondja.

Bakon József valóban nem viselt társadalmi funkciókat, nem nyújtott a közösségben, a mozgalmi munkában kiemelkedőt azon kívül, hogy aktív tagja a többszörösen aranykoszorús *Baross Gábor* szocialista brigádnak.

— Hol és hogyan került a vasútra?

— *1957-ben egy ismerős mozdonyvezető ajánlására vettek fel Zalaegerszegen vonatkísérőnek* — válaszolja. — *Akkoriban négyen, néha öten fékeztük a hideg, huzatos fékbódékban a gőzvontatású teherszerelvényeket . . .*

Nem sokáig maradt a zalai fővárosban. Fél év után tizedmagával Várpalotára helyezték. Az ideiglenes áthelyezésből véglegesítés lett. Várpalotán négy esztendeig kocsirendező volt, majd egyfolytában tolatásvezető . . .

— Hányan maradtak meg a zalaiak közül?

— *A tízből ma már csak ketten vagyunk.* Én itt ismertem meg a feleségemet, aki kocsifelíró volt akkoriban és jelenleg is itt dolgozik fuvardíjszámfejtőként.

— Mi változott az eltelt évtizedekben az állomáson?

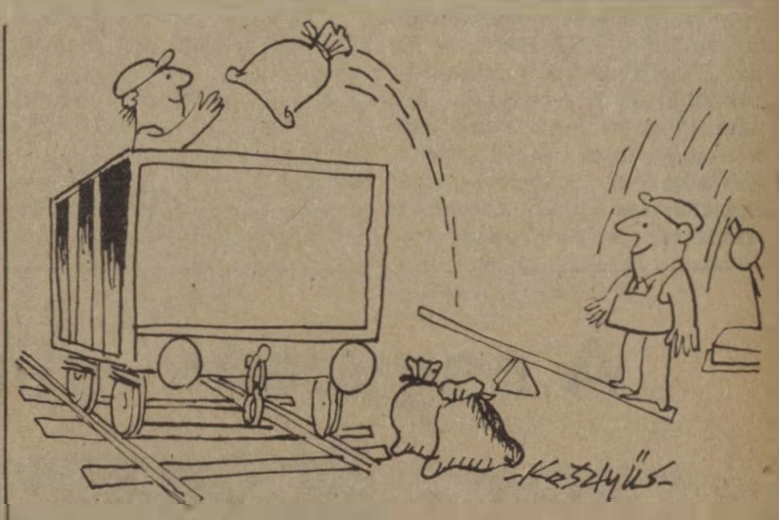
— Romlottak is, javultak is a munkakörülmények. Kezdetben egy tolatásvezetőnek négy embere volt. Most az előírt egy plusz három létszámból egy állandóan hiányzik . . . Egyébként Várpalotán negyven vasutas hiányzik a kétszázból. Korszerű biztosítóberendezést kaptunk. Nyolc éve rádió segítségével teremtünk összeköttetést az irányító és a mozdonyvezető között. Legfontosabb feladataink közé tartozik a Péti Nitrogénművek, az Inotai Erőmű és a szénbányák kiszolgálása. Négy M—44-es dízelmozdony segítségével egy műszakban négyszáz—ötszáz vagont rendezünk.

A keresetek is javultak. A tolatásvezető keresete a havi 40-50 túlórával és a pótlékokkal eléri a 11-12 ezer forintot. A 30 évet a vágányok között töltő Bakon József makkegészséges, mozgása fiatalos.

— *Még nem voltam betegállományban* — mondja. — Egészséges életmódot folytatok. Kiskertemben szőlő is terem és van saját borom, de szolgálat előtt és közben nem nyúlok a pohárhoz. Beosztottaim is így tesznek.

A Kiváló Vasutas címmel kitüntetett Bakon József háromszoros Kiváló Dolgozó.

Sz. Jakab



Azelőtt artisták voltak . . .
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Megállóhely Zuglóban

A Nyugati pályaudvartól mindössze ötpercnyi időtávolságra esik az egykori Rákosváros megállóhely, a mai *Budapest-Zugló.* Reggelente óriási tömegeket ont magából a peronról a Thököly útra nyíló aluljáró, míg a délutáni órákban száz és száz vidéki ingázó kapaszkodik fölfelé a vágányokhoz vezető lépcsősoron. Az éjszakát nem számítva csak a délelőtti napszakban akad másfél órás vonatszünet, ezt kihasználva beszélgetek *Czipó Istvánné* személypénztárossal és *Nátkai Károlynéval* az információs berendezés kezelőjével.

— Kevesebb lett-e az utas a Kőbánya-Kispest állomás korszerűsítésével?

— *Nem vettük észre. Talán azok „pártoltak" át, akik gyorsvonattal akarnak utazni,* hiszen nálunk már egy-két kivételtől eltekintve csak a személyvonatok állnak meg. A munkások továbbra is Zuglóban szállnak le és föl. Innen könnyen elérhető a peremkerület és a belváros bármelyik része, a vasutasok szempontjából pedig a MÁV kórház. Iskolák, intézetek vannak a közelben, hozzák a gyerekeket, jönnek a látogatók távoli vidékekről. Szombaton, vasárnap a kiskerttulajdonosok kerekednek fel, a hétvégeken hazautazó szabolcsi, hajdúsági munkások száma is jelentős.

— Van-e nagyobb eltérés a téli és a nyári forgalom között?

— A bevételek egyenletesen oszlanak el, kiugrás még üdülőszezonban sincs. *Januárban 593 ezer, áprilisban 651 ezer, augusztusban 640 ezer forint értékű menetjegyet adtunk el,* ez azonban közel sem tükrözi a Zuglóban megforduló utasok számát, mivel sokan vidéki állomásokon váltják meg bérleteiket. Másrészt a hétvégi „telkesek" rövid távolságra, néhány forintért vesznek csak jegyet.

Zuglóban málházó is dolgozik, értelemszerűen expresszáruval is foglalkoznak . . .

— E területen inkább a leadás a jellemző, az is ősz elején, amikor érik a zöldség, a gyümölcs. Közel a Bosnyák téri piac, a kistermelők oda szállítják az árut.

— Szembetűnő a megállóhely leromlott állapota. Az utasok mit szólnak ehhez?

— *Állandóan reklamálnak miatta, pedig mi igazán nem tehetünk erről.* De ha látnák, hogy mi idebent milyen körülmények között dolgozunk, talán nem is kritizálnának annyit. Az információs helyiség padlója jókora darabon elkorhadt, vigyázva kell lépkedni, mert a gödörben könnyen elakad a cipő. Öltözőszekrényeink az ajtó nélküli széntároló mellett állnak. A tüzelőanyagot egy magas ablakon keresztül lehet belapátolni, elképzelhető, hogy a ruhánk hogy néz ki ilyenkor. A falak körbe át vannak ázva, talán most megcsinálják a tetőszigetelést és reméljük ki is festik a helyiségeket.

T. Z.

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

A fuvaroztatók és a MÁV együttműködése

Szeptember 24—26. között — a Közlekedéstudományi Egyesület vasútüzemi szakosztálya és a szállítási önálló szakosztálya közös szervezésében — másodszor került megrendezésre a fuvaroztatók és a vasút vezetőinek közvetlen párbeszéde.

A Siófokon megrendezett konferencián *dr. Iványi Árpád,* a KM közlekedési főosztályának vezetőjének bevezető előadása után *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes tartott vitaindítót: „Az év eddigi időszakának árufuvarozási tapasztalatai, különös tekintettel az őszi forgalmi feladatokra" címmel. Előadásában tájékoztatást adott az 1984-ben Balatonfüreden megtartott első konferencián elfogadott ajánlások végrehajtásáról is. Ezután *Takács Béla* főosztályvezető, a Központi Szállítási Tanács titkára „A közlekedés szerepe a külkereskedelmi kapcsolatokban" címmel tartott előadást. *Egri István* főosztályvezető, a MÁV kereskedelmi és üzletpolitikájának érvényesüléséről, és a jövőbeni feladatokról szólt. *Fehér László* főosztályvezető-helyettes a vasút üzemviteli tevékenységének értékelésével elemezte a fuvaroztatók jobb kiszolgálására irányuló törekvéseket.

A konferencián szót kaptak a fuvaroztatók is. Az elhangzott előadások és korreferátumok megerősítették: a fuvaroztatók értik és értékelik a vasút vezetőinek törekvéseit, elismerik, hogy a jelenlegi gazdasági környezetben csak kölcsönös megértéssel, minden eddiginél jobb együttműködéssel lehet közös feladatainkat megoldani.

Ugyanakkor rámutattak arra is, hogy az irányítás legfelső szintjén elhatározott szándék érvényesülése még nem érezhető a végrehajtás minden területén.

Az előadásokat követő fórumot *dr. Zahumenszky József,* a KTE főtitkára vezette. Az elhangzott kérdésekre, észrevételekre Mészáros András vezérigazgató-helyettes és a MÁV Vezérigazgatóság kereskedelmi és üzemviteli főosztályának vezetői válaszoltak.

A konferencia ajánlásait — mintegy 180 fuvaroztató vállalat észrevételei és javaslatai alapján — a résztvevők elfogadták.

A konferencia ajánlásai:

1. A konferencia megállapította, hogy javulás tapasztalható a vasút árufuvarozási tevékenységében. Úgy ítéli meg, hogy a kedvezőtlen környezeti hatások ellenére a vasút bővítse a szolgáltatások körét, és javítsa munkájának minőségét, amelyben a fuvaroztató vállalatok készek együttműködni.

Emellett azt is megállapította, hogy a MÁV vezetésének szándékai (törekvései) és a napi munkagyakorlat nem teljesen fedik egymást, ezért javasolja a gondolati és cselekvési egység erősítését.

2. A vasút növelje a szolgáltatásokat és azok minőségét a következő területeken:

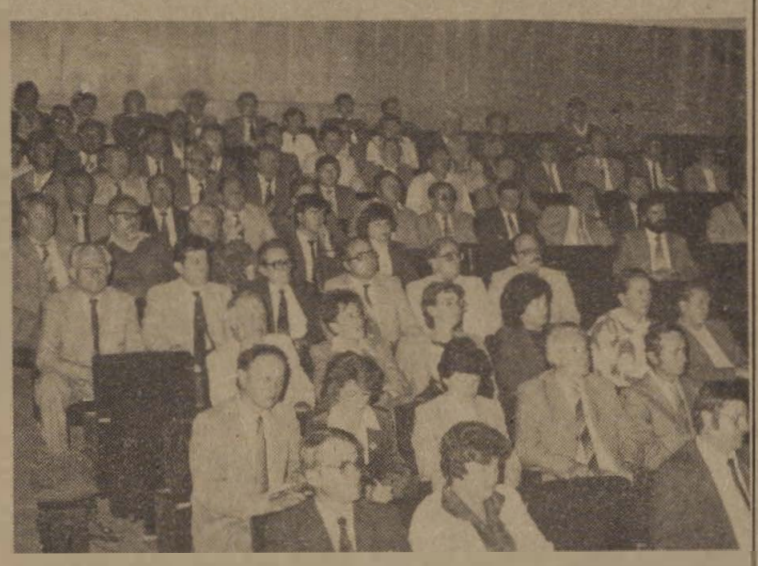
— garantált kocsiigény kielégítése,
— értesítés,
— tehervonatok menetrendszerűsége,
— iparvágányok tervszerű kiszolgálása,
— darabszám-megállapítás,
— mérlegelés,
— a kármegállapítási jegyzőkönyvek helyszíni felvétele (a tanácsi megbízottak igénybevételének csökkentésével),
— a kocsirakományú küldemények közúti fel- és elfuvarozását, szükség szerinti átrakását,
— vállalja a küldemények raktározását, a raktárak bérbeadásának lehetőségét.

3. Erősíteni kell a kölcsönös gazdasági érdekeltség gondolatát a fuvaroztató vállalatok és a vasút közötti partneri kapcsolatban.

4. A szállítási feladatok eredményes teljesítése céljából fejleszteni célszerű a fuvaroztató vállalatok és a vasút közötti kapcsolatrendszert kétoldalú megállapodások kötésével, amelyek a díjszabások kiegészítését képezhetik, a sajátos viszonyok és érdekeltségek figyelembe vételével.



Mészáros András vezérigazgató-helyettes vitaindítóját tartja



A tanácskozás résztvevői

(Laczkó Ildikó felvételei)

5. A záhonyi átrakókörzetre célszerű lenne olyan díjszabási rendszer kialakítása, amely szerint az átrakott áru tényleges tömege, és nem a rendelkezésre álló vasúti kocsi alapján történjék a fuvardíjszámítás.

6. A konferencia ajánlja a Közlekedéstudományi Egyesületnek, hogy a vasút fuvarozási kényszerének helyzetével, a vasúti árufuvarozási szabályzat módosításával kapcsolatban végezzen tudományos kutató- és elemzőmunkát és tegyen alternatív javaslatot az illetékes szerveknek.

Szabó Sándor

A mátészalkai kis vasutas

A mátészalkai állomáson nyáron gyakran feltűnt a forgalmista mellett egy nagyobbacska fiú. Kék öltönyben tányérsapkával a fején tisztelgett az induló és érkező vonatoknak.

— A nyár elején történt — meséli felnőttes komolysággal —, hogy az állomáson nézelődtem, mert nagyon-nagyon szeretem a vonatokat... Észrevettem, hogy a kapus nem zárta be indulás előtt a vágányokhoz vezető ajtót. Szóltam neki, megmondtam, hogy szabálytalan, amit csinál. Ő megköszönte, s jutalmul, hogy figyelmeztettem, bevitt a forgalmi irodába, bemutatott az ott dolgozó vasutas bácsiknak. Ettől kezdve naponta kijártam az állomásra, kérdezgettem mindenfélét, a bácsik pedig sohasem hagytak válasz nélkül.

Szerencsi Roland — mert úgy hívják a kis vasutast — most kezdte a hetedik általánost. Vasút iránti szeretetét a szülei sem bánják, sőt: örülnek és büszkék, hogy Roland tudja a vonatok pontos indulását, mégpedig „vasutasnyelven", vagyis vonatszámok szerint.

A kis vasutas erősen állítja, hogy nincs szebb pálya, mint a mozdonyvezetőé...

(Zsoldos)

A brigádnaplót lapozgatva

Régen láttam már olyan brigádnaplót, mint ami a békéscsabai üzemfőnökség *Bebrits Lajos* szocialista brigád tagjainak életéről íródik. A brigádélet eseményei egyszerű őszinteséggel, néhol fanyar humorral színezve elevenednek fel az olvasó előtt.

Az első lapokra írott sorok a névadóval ismertetnek meg. A brigád fontosnak tartja, hogy minden információ a naplóba kerüljön Bebrits Lajosról, sőt új ismeretek után is kutatnak, hiszen a névadó 100. születésnapját 1991-ben ünnepeljük.

A következő lapokon a brigádtagokról olvashatunk, akik tizenhárman vannak, valamennyien mozdonyvezetők. Többen egyéni és kollektív kitüntetések birtokosai is. Legutóbb a 36. vasutasnapon a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést vették át, az 1985-ben végzett munkájukért. Valamennyien szakmai, politikai továbbképzésben vettek és vesznek részt, valamint felelősségteljes társadalmi funkciót töltenek be a pártszervezetben, a KISZ-ben és a szakszervezetben.

A brigádnapló lapjai a közösségi életet, a hétköznapok kudarcait és eseményeit, az ünnepnapok szépségeit egyaránt közvetítik.

A brigád tagjai közéleti emberek, kezdeményezők, amit a különböző funkciókban végzett munkák, az újítások, vetélkedőkön, az önkéntes véradáson való részvétel is bizonyít.

A színes képek, beszámolók, írott dokumentumok tarkítják és élettel töltik meg a naplót. A képek bizonyítják a különböző munkákban való részvételt, családi ház építését, a — több éve patronált — Hajnal utcai óvodában végzett festési, szerelési, takarítási munkát.

Kiemelkedő eredményeket értek el a munkaversenyben és a szellemi vetélkedőkön. A kommunista műszakok állandó résztvevői. A brigádnapló utolsó bejegyzései is erről adnak tájékoztatást.

Szeptemberben a brigád tagjai 102 óra társadalmi munkát végeztek, — teherkocsikat javítottak az őszi répaszállításhoz. A munkáért járó forint ellenértéket — a szolnoki MÁV-kórház részére — ultrahangos készülék vásárlására ajánlották fel.

Zacharidesz Jánosné

Miskolcon üzembe helyezték a számítógépes forgalom-ellenőrzőt

(Folytatás az 1. oldaról.)

lési és Műszaki Főiskola tanárai dolgozták ki, a panorámatáblát pedig a GANZ Elektric Művek bajai gyáregysége készítette el. Mindezek felszerelésében, életre keltésében vasútigazgatóságunk tizenöt, többnyire fiatal, jól képzett mérnöke, ötven műszerésze, villamos és számítógépes szakembere vett részt.

A KÖFE berendezés kétnapi próba után október 2. óta dolgozik üzemszerűen. Október 8-án *Hernádi Istvánnak,* a MÁV Miskolci Igazgatósága vezetőjének kíséretében és tájékoztatása alapján a berendezést működés közben nézte meg *Fekete Rudolf,* az MMG Automatikai Művek vezérigazgatója és *Fülöp László,* a MÁV Vezérigazgatóság automatizálási főosztályának vezetője. Voltaképpen ez jelentette a hivatalos átadást.

A három vezető megbeszélte a további tennivalókat. E szerint a *Miskolc—Mezőzombor* közötti vonalszakaszon folytatják a berendezés szerelését, élesztését, a programírást. Várhatóan novemberben végeznek a munkával, s a panorámatábla *Hatvan—Miskolc—Mezőzombor* közötti vonalra kiterjedően vetíti ki a vasúti forgalom képét.

A megbeszélésen szóba került, hogy a KÖFE berendezést kiépítik Hatvan és a budapesti igazgatósághoz tartozó terület egy részén Rákos állomásig. A következő lépcsőben a szegedi vasútigazgatóság két törzshálózati vonalán építik ki ezt a technikai újdonságot. Ennél számítanak a tapasztalatokkal rendelkező miskolci szakemberek segítségére is.

A MÁV, s az igazgatóság elképzelései szerint *Miskolc—Hidasnémeti* nemzetközi fővonalon a központi forgalomirányító (KÖFI) berendezést létesítenek. Erre már a panorámatábla készítésekor is gondoltak.

Az értékelés szerint a számítógépes forgalom-ellenőrző berendezés beváltja a hozzá fűzött reményeket. Hernádi István vasútigazgató elmondta, ez szinte felmérhetetlenül sok előnyt jelent. *Biztonságosabbá teszi a közlekedést, a menetrend betartását, a mozdonyok és a vasúti kocsik jobb kihasználását, a kocsifordító-idő rövidítését.*

Statisztikailag aligha lehet kimutatni, mégis gazdaságosabbá teszi a közlekedést. Egy-egy szerelvény fékezése például nagyjából 300, megállása 600 forintba kerül. Végtelenül nehéz lenne összesíteni, hogy a vonatokat hányszor kell — feleslegesen — fékezni, megállítani, s a gyors beavatkozásokkal hány tíz- és százezer forint takarítható meg.

A tanácskozás résztvevői abban is megegyeztek, hogy további elemek beépítésével, az automatika, a számítógép segítségével mentesítik a menetirányítókat az adminisztrációs munkától, s így több idejük jut a forgalom hatékonyabb szervezésére, irányítására. Így például gombnyomásra monitoron megjelenik a vonat száma, automatika készíti a grafikont, az elegyösszesítést. Számítógép tárolja a napi 150-200 vonat adatait, s a menetirányító helyett szolgáltatja az összes adatokat.

Csorba Barnabás

Halasi pályafenntartók

A feladat sok, a létszám kevés

A kiskunhalasi pályafenntartási főnökség jelentős szerepet vállal a Duna—Tisza közének vasúti közlekedésében. Ők gondoskodnak Bács-Kiskun megye csaknem kétharmadán a vasúti pályák üzembiztos állapotáról. Összvonalhálózatuk az állomási vágányokkal együtt 542 kilométer. Adottságaik olyanok, hogy az ország pályafenntartási főnökségei közül az első három között vannak a hézag nélküli vágányok tekintetében. Vonalhálózatukból 290 kilométer hézag nélküli pálya, amelyen 100 kilométeres sebességgel haladhatnak a vonatok. Állomási vágányaik is, mintegy száz kilométer hosszban hézag nélküliek.

Földi Gyula, a főnökség vezetője elmondotta, hogy feladatuk az elmúlt években jócskán megnőtt, *mivel hozzájuk került a Kunszentmiklós—Tass és a Taksony közötti vonalszakasz is.* E terület messze esik a főnökség központjától, így itt egy külön főpályamesteri szakaszt kellett létrehozniuk. Jelenleg területükön hét főpályamesteri szakasz működik. A pálya megfelelő műszaki szinten tartása mellett további jelentős munkát adnak a folyami hidak, így a bajai és dunaföldvári Duna-híd fenntartása, az azokon levő meghibásodások — mint például a hídpillérrongálások — javítása.

Hat-hét évvel ezelőtt közel 700-an dolgoztak a főnökség területén, ma 252—265 között váltakozik a létszám. A munkaerő-csökkenés nagy gondot jelent a munkában. Negyvenhárom vonalbejárói szakaszuk van, de csak harminc vonalbejáróval rendelkeznek, pedig a hézag nélküli vágány miatt fokozott felügyeletre lenne szükség. *Az átlaglétszám 50 százaléka évente cserélődik.* Az idén eddig hatvan új dolgozót vettek fel, és hatvanheten mentek el a főnökségtől. Így, állandóan változó összetételű munkaerővel kell a munkát elvégezni. Hogy mégsem kell szégyenkezniük, az a törzsgárda becsületes helytállásának köszönhető.

A tervszerű munkákat évente elvégzik. Mivel vonalaik nagy részén hézag nélküli a pálya, így a fenntartásnál a hőmérsékleti hatásokat is figyelembe kell venniük. Tavasszal és ősszel nagy gépekkel dolgoznak, ha kell, éjszakai vágányzárakat is tartanak. *Szeptember végéig az éves gépláncos tervükből eddig 101,5 vágánykilométert teljesítettek,* ami 100 százalékos teljesítménynek felel meg. Októberben a géplánc ismét folytatja a pálya felújítását. Kitérő-aláverő gépek a 190 kitérőcsoportból ez ideig 162-őt megmunkáltak. A Buda nagygépes tervükből 20,6 vágánykilométert már teljesítettek, ami szintén a 100 százalékos teljesítménynek felel meg.

Tavasszal a 120 méteres sínekből 58 darabot cseréltek. Ennek visszanyereményét a lajosmizsei vonalon építették be. Egyéb síncseréket 680 vágányfolyóméteren végeztek el; a *Kiskőrös—Kalocsa* és a *Solt—Dunapataj* vonalakon, ez egyben tengelynyomás-növelést is eredményezett. Említést érdemel az is, hogy az aljcserék mintegy 85 százalékával már eddig elkészültek.

A munkák közül szólni kell a kiskunhalasi közúti felüljáró építéséről, ahol a társszolgálati ágakkal együtt a vasútra háruló alvállalkozói munkát szeretnék időben elvégezni. Természetesen továbbra is gondoskodnak a pályák üzem- és forgalombiztos állapotáról.

Az év hátralevő részében új feladatok előtt is állnak. *Kisszállás állomáson új típusú vasbetonaljas kitérőt kell cserélni.* Ilyen típusú kitérő az igazgatóság területén eddig még csak egy helyen található. A főnökség dolgozói egyébként fogékonyak az új iránt.

Földi Gyula elmondotta azt is, hogy az őszi forgalomban a többi szakszolgálattal együtt arra törekednek, hogy a forgalom minél kisebb zavarása mellett végezzék a rájuk háruló munkát. A vágányzári időkben összehangolják a feladatokat a társszolgálattal, a biztosítóberendezés- és a villamos felsővezeték-szerelőkkel. A gépláncos munkákat pedig igyekeznek a kevésbé terhelt vonalakon végezni. A feladatok teljesítésében sok segítséget kapnak a szocialista brigádoktól. A mozgalomban az összlétszám 57 százaléka vesz részt. A főpályamesteri szakaszokon dolgozók között már hosszú ideje élénk a munkaverseny, melynek célja a főnökség évi tervének teljesítése. Az elért eredményeket félévente értékelik.

(Gellért)

Dízelről villanymozdonyra

A MÁV energiatakarékossági és fejlesztési célkitűzéseinek megfelelően 1984-ben Dombóvárig, 1985-ben pedig Pécsig villamosították a fővonalat. A villamosítás ütemével párhuzamosan képezték át a kezdetben gőz-, majd a dízelvontatásra kiképzett szakembereket. 1986-ig a pécsi vasútigazatóság a villamos vontatás bevezetése előtt a budapesti, miskolci oktatási főnökségeken képeztette ki mozdonyvezetőit, korlátozott számban. Saját szervezésű villamosmozdony-vezetői tanfolyamot ebben az évben indítottak először Pécsett. A tanfolyamra a szolgálati főnökségek javaslatai alapján 25 dízelmozdony-vezetőt iskoláztak be Nagykanizsáról, Pécsről, Dombóvárról, Dunaújvárosból.

Hideg Istvánnal, a Pécsi Oktatási Főnökség vezetőjével és *Vizi Miklós* tanfolyamvezetővel, a szaktanfolyami záróvizsga előtt értékeltük az első villamosmozdony-vezetői tanfolyamot.

Az átlagéletkor 32 év

— A tanfolyamon résztvevők dízelmozdonyokon már gyakorlatot szereztek. A V41, V42 és V43-as típusú villamos mozdonyokra az igazgatósági munkaprogramnak megfelelően azért képeztük ki őket, *hogy a több típusismeret birtokában dízel és villamos fordulókba egyaránt vezényelhetők legyenek*, s így az élő munkaerővel és a vontatójárművekkel összerűbben tudjon az igazgatóság gazdálkodni.

Természetesen ez az átképzés a mozdonyvezetők — sőt közvetve az utazószemélyzet — munkaidejével való gazdálkodást és a vontató járművek gazdaságosabb kihasználását is elősegítheti. Közismertek az utazószemélyzet improduktív munkaidejének gondjai, a villanymozdonyok üzemkészségének problémái, amelyek a pécsi vonalakon is gondot okoznak. Úgy gondolom, a mostani tanfolyamon végzett meglehetősen fiatal mozdonyvezetők — az átlagéletkor alig érte el a 32 évet! — a szakszerűbb üzemeltetéssel segíthetik a gondok mérséklését — mondotta Hideg István oktatási főnök.

A mozdonyvezetőket — mintha igazolni akarták volna a tanfolyamvezető előzetes értékelését — magas szinvonalú szakmai tudás, s legalább ennyire fontos: *példás fegyelem jellemezte*. Hárman kaptak közepes, 14-en jó, 6-an jeles és ketten kitűnő minősítést a záróvizsgát vezető *Somogyi Imrétől*, a gépészeti és járműfenntartási főosztály villamos szakemberétől. A későbbi hatósági vizsga néhány kisebb minősítésbeli eltéréssel szintén igazolta, hogy a főosztály képviselője alaposan megfontolta a záróvizsgajegyeket.

Göndöcs Vilmos a tanfolyam „öregje" volt a maga 41 évével. Apai örökségként 21 éve lett gőzmozdonyvezető, majd a dízelesítés után M62-sel járta az igazgatóság vonalait.

Kollár József, aki ugyancsak a dombóvári körzeti üzemfőnökséget képviselte a tanfolyamon, egyike volt a kitűnőre minősített hallgatóknak.

— *Hét éve vagyok mozdonyvezető.* Örültem, hogy engem is beiskoláztak a villamos tanfolyamra, mert szeretem az elektrotechnikát, a vezérlési-automatizálási elméletet, gyakorlatot. *Később a V63-as típusra is szeretnék jogosítványt szerezni.* Legutóbb CSM-ben személyvonati fordában dolgoztam, de olykor tehervonatokat is továbbítottam. Hogy mit tapasztalok? *A forgalomszervezésen bizony van jócskán javítani való.* Sok a gépre, vonatra várás. Gyakori, hogy a forgalom mutogat a vontatásra, és fordítva. Nem tudom mi lehet az oka, de olykor azt tapasztaljuk, hogy forgalmisták, vagy a masinisztából lett felvigyázók, mozdonyirányítók mintha elfelejtenék a vezérállás által ránk kényszerített fegyelmet, segítőkészséget, s azt, hogy honnan indultak és a *„csak azért sem", „majd én megmutatom"* szemlélet vallók táborába sodródnak. Egyéni bizonylatolásukkal pedig a vasút, s valamennyiünk érdekeit keresztezik. Nézze, minden ember hibázik munka közben. Velem is előfordult már egyszer Tapolcán, hogy könnyelműségből nem váltottam a Szergejen vezetőállást, nem láttam az ívben a jelzéseket, s bizony jelentős anyagi kárt okoztam. Máig is fizetem a törlesztést, de egy életre okultam belőle. Saját káromon okulva óvok másokat is a mulasztástól.

Várnak az alkalomra

Alig két éve van villamos vontatás ezen a vonalon, de már így is előfordult, hogy a pécsi személyzet Dombóvárig hozott egy vonatot, s ott teljes személyzetváltással — éppen a munkaidővel való jobb gazdálkodás vagy a túlóracsökkentés érdekében — dízellel visszafordították őket. A kollégák többsége nem is vitatkozik ilyenkor, de előfordul, hogy hasonló esetekben, ha villanyról dízelmozdonyra kell váltani, akkor a túlórától kezdve a vonalismeret hiányára való hivatkozással is menekülni próbálnak a feladat elől. Ha fordítva történik, tehát dízelről villanyra kerülnek át egy-egy vonalszakaszon, akkor a vonalismeret hiányát sem emlegetik. Ez szemléletbeli torzulás, aminek nem szabad zöld utat engedni. Egyébként, ha visszakerülök a dombóvári üzemfőnökségre, bizonyos, hogy egy ideig továbbra is dízellel járok majd, mert a személyzetfordák és a beosztott személyzetek már kialkultak. De talán egyszer, beosztott személyzetként én is lehetőséget kapok, és kamatoztathatom az itt szerzett ismereteket — mondta Kollár József.

Kollégája a pécsi *Hrabovszky László* is kitűnőre végzett. Tizenöt éve vezeti már a dízeleket. Gyorsfordában, CSM-ben szolgált eddig.

— *Nagyon hasznos, jó színvonalú volt ez a tanfolyam.* Elméletből és gyakorlatból is felkészült szakemberektől tanulhattunk. Őszintén mondom, nem tartom jónak, hogy egyik típusról a másikra átcsoportosítanak. De végeredményben azért képeztek ki több típusra, hogy a vasútnak vissza tudjunk adni a ránk költött forintokból. Csak legalább ne hosszú ideig várjunk arra, hogy a V43-ason is szolgálhassunk, mert az itt szerzett tudást hamar elfelejtjük. Hogy mi az ami nem tetszik szolgálat közben? Az, hogy mindenki mástól várja a fegyelmezettebb munkát. Itt van például a 807. sz. Mecsek expressz. *Szinte biztosra vehető, hogy reggelente Pusztaszabolcs bejárati jelzőjénél megfogják.* Nem vitatom én, hogy esetenként az állomási munka okozza a feltartást, *de mindig?* Godisa és Kurd között is gyakran kéve kezelik a jelzőket. Sokszor épp, hogy megállunk már indulhatunk is, mert zöldre vált a jelző. A 20-30 másodperces ácsorgások miatt a vasút soksok kilowattórát, vagy gázolajat veszít.

Magas színvonalú szakmai képzés

Nagykanizsáig a tervek szerint 1990-ig villamosítják a vonalat, azonban a villamosítás ütemével párhuzamosan egyes vonalszakaszokon már villamos vontatást alkalmaznak majd. Ebben is jól felkészült mozdonyvezetőkre lesz szükség. Ezért küldték el több társával együtt *Gáspár Gyulát* is Nagykanizsáról, hogy a szükséges személyzet-körbeváltásokat majd elvégezhessék.

— Egy kicsit ez a mi szomorúságunk is, mert a villanymozdony-vezetői tanfolyamon szerzett tudás és ismeretanyag — amennyiben nem vezethetünk V43-ast — *háttérbe szorul.* Nekem nagyon jól jött ez a tanfolyam, mert most járok technikus minősítőre, s ott is hasznosítom a villamos ismereteket. Hogy kiküldetésben vállalnám-e a mozdonyvezetést? *Tartós kirendelésben természetesen nem. Előző munkahelyemet is azért hagytam ott, mert sokat voltam távol a családtól.* Két-három hetet esetleg elviselnék, ha a pécsi igazgatósági feladatok így kívánnák. De erre nincs szükség, sőt ismereteim szerint még nem is tudnak minden pécsi, dombóvári mozdonyvezetőnek olyan vezénylést adni, ahol szilit kell vezetni.

Sorolhatnánk még tovább a jóképességű villanymozdonyvezetőket Pécsről, Dombóvárról, Nagykanizsáról. Annyi bizonyos, hogy a magas színvonalú szakmai képzésnek, a mozdonyvezetők jó felkészültségének jelentős szerepe van abban, hogy a V43-as mozdonyok üzemkészsége a pécsi területen kedvezőbb a hálózati átlagnál, a V63-as mozdonyoké például megközelíti a 85 százalékot.

Orosz Károly

A kirendelés dicsérete

Beszélgetés egy nyíregyházi vonatvezetővel a Ferencvárosban eltöltött évekről

A kirendelésről már sokszor hallottam vitatkozni vasutasokat, s ezekben a vitákban kevés jó szót kapott ez a sajátos intézmény. A legtöbben szükséges rossznak tartják, belátják, hogy a MÁV a létszámhiányból eredő gondjait csak ezen a módon tudja enyhíteni.

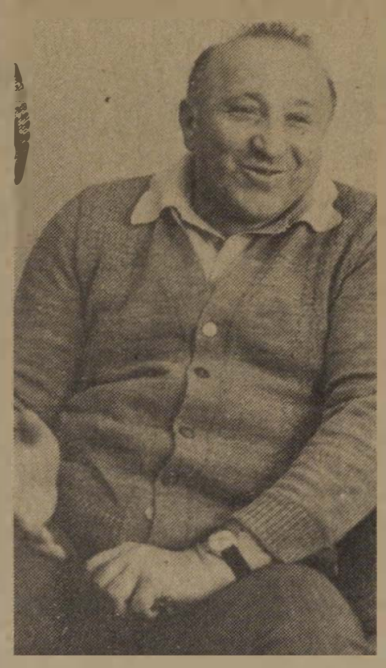
A kirendelés dicséretét ez ideig csak egyetlen vasutastól hallottam . . .

Papp Józsefnek hívják, 31 éve szegődött a vasúthoz, ebből az utolsó hat évet a ferencvárosi rendező-pályaudvaron szolgálta tehervonat-vezetőként. Néhány hete nyugdíjas.

— *Szerettem a Fradiban, mert nap mint nap éreztem a megbecsülést, s ezt nemcsak az anyagiakra értem, bár tény, hogy lényegesen többet kerestem, mint „otthon", a nyíregyházi körzeti üzemfőnökségen.* Lehet, hogy kinevet érte, mégis elmondom: életem egyik legszebb napja volt az augusztus 20-i ünnepség, amikor átvehettem a *Kiváló Dolgozó* kitüntetést. Nem akarom én bántani a nyíregyháziakat, de úgy érzem, hogy ott nem kaptam volna ilyen elismerést. Voltam kirendelt Szolnokon és Fényeslitkén is, de a Fradiban éreztem a legjobban, hogy szükség van a munkámra. Igyekeztem is, ahogyan csak erőmből futotta, mert nem akartam szégyent hozni a szabolcsiakra. Úgyis elég rossz a hírünk, szerintem jogtalanul, mert az emberek igencsak hajlamosak az általánosításra. Ha leissza magát egy-két kirendelt vasutas, történetesen éppen Nyíregyháza környéki, már mondják is: *„ezek a szabolcsiak mind ilyenek . . ."* Hát kérem, ez egyáltalán nem így van, a többség lelkiismeretesen dolgozik. Az pedig meggyőződésem, hogy a kirendelés ellen azok zúgolódnak a leginkább, akik félnek a munkától . . .

— A kirendeltek egyik legfőbb panasza az, hogy családjuktól távol kénytelenek dolgozni . . .

— Tény, hogy Újfehértó, ahol a családom él, messze van Pesttől, *de hát a vasutasnak ezt vállalni kell, ahogyan azt is, hogy nincs ünnep, nincs vasárnapi pihenő, ha a szolgálat úgy kívánja.* Az ifjabbak ezt nem értik, ezért is lesz gond az utánpótlással. Nem vagyok én ellensége az ifjúságnak, hogyan is lennék, hiszen a fiam is vasutas, *de azt tapasztalom, hogy a fiatalok egy része csak folyton a jogait szajkózza, a kötelességekről pedig alig esik szó.* Nehéz őket fegyelmezni, számukra nincs tekintély, valósággal megsértődnek, ha parancsot kapnak. A vasút pedig fegyelem nélkül nem működhet, az utasításokat végre kell hajtani. Végeredményben a kirendelés is utasítás, bizonyos esetekben pedig a fegyelmezés eszköze. Ez utóbbiban nem látok nagy fantáziát, *mert úgy vélem, hogy az a vasutas, aki a honállomáson rosszul végzi a munkáját, hanyag, fegyelmezetlen, az kirendeltként sem lesz különb.* A pénz nem minden, első a munkaszeretet. Sajnos, egyre kevesebben éreznek így. A mi korosztályunk számára, akik pár évvel a háború után kezdtek, ez volt a természetes. A parancsokat, utasításokat nem kérdőjeleztük meg, tiszteltük főnökeinket. Ma már ott tartunk, hogy egy vonalgondozó és egy állomásfőnök között alig van különbség, már ami a rangot illeti. Minden beosztás fontos és szükséges, de a rangok tiszteletét nem kellene kidobni az ablakon . . . Lehetséges, hogy én egy kicsit régimódi vagyok, de azt tartom, hogy a vasútnál a rangokat jobban meg kell becsülni. Amikor 1980-ban nyíregyházi feletteseim Ferencvárosba rendeltek, *zokszó nélkül jöttem, mert abból indultam ki, hogy biztosan nagyobb szükség van itt rám, mint otthon.* Hat évig munkásszállon laktam, ritkán láttam a családomat, többnyire csak hetenként egyszer. Mégis vállaltam, és nem bántam meg. Jól kerestem, a jutalmazásokból sem maradtam ki, ráadásul még erkölcsileg is elismertek. Hát ezért dicsérem én a kirendelést . . .



Papp József

Sárközi Gábor

Jórészt társadalmi munkában

Munkásőrbázist avattak a Landler járműjavítóban

A Fegyveres erők napja alkalmából munkásőrbázist avattak a Landler járműjavítóban. A *Fazekas Ferenc* nevét viselő XV. kerületi munkásőregység Landler önálló századának felújított bázisa jórészt társadalmi munkában készült, a munka értéke több mint félmillió forint volt.

A szeptember 26-i avatáson kitüntetéseket és jutalmakat adtak át a bázis felújításában kiemelkedő munkát végző munkásőröknek, illetve az MHSZ és a polgári védelem aktivistáinak.

Mindenkinek érdeme szerint

Nem is hinné az ember, hogy kocsijavító műhelyben jár. Nem hinné, ha nem látná . . .

A műhely a két vágány közötti tér. Télen hűtött, nyáron fűtött. Januárban, februárban takarítással kezdik a napot, havat lapátolnak. Olyankor sokkal gyorsabbak a mozdulatok, hamar odaragad a kéz a vashoz. A „micisapkát" nyáron is csak a fényképezés kedvéért veszik le . . .

Az egri vár hős parancsnokának, *Dobó Istvánnak* nevét viselik. „A név és példakép választásakor nem harcra, háborúra gondoltunk. Hozzá hasonlítani emberségben, tisztességben, békeidőben sem lebecsülendő föladat . . ."

Celldömölkön, a vontatási üzemegység műszaki javítórészlegén dolgoznak. Lakatosok, hegesztők, festők, asztalosok. Vasúti kocsikat javítanak. Tetőtől talpig. Évről évre többet . . .

— *Majd négyezer tehervagon fordul meg a műhelyünkben* — mondja Salamon Tibor. — *A markolók és egyéb rakodógépek szinte eszik a vagonokat.* A személykocsikból jóval kevesebb viseli a kezük nyomát, ezerkétszáz-ezerháromszáz, de ezeknél a felelősség sokkal, de sokkal nagyobb. Elég egyetlen csapszeg, egyetlen mulasztás. De jobb nem gondolni rá.

— *Négy munkásőr dolgozik a brigádban* — mondja *Koppányi László* brigádvezető. — *Tevékenységük meghatározó. Szőllősi Endre, Sebestyén Dezső, Salamon Tibor* és *Szabados György.* Kiváló szakemberek. Nem könnyű pótolni őket. Bizony sokszor, hosszas tárgyalás, egyeztetés előzi meg a szolgálatba vagy gyakorlatra távozásukat. Jó, jó tudom. Pótolhatatlan ember nincs, de ha egyszerre hiányoznának, fogalmam sincs, mihez kezdenék . . .

— Az egyeztetést és a tárgyalást persze megkönnyíti — mondja *Hujber József*, a celldömölki egység megbízott parancsnoka —, hogy Szabados György nem „csak" szakaszparancsnok-helyettes, hanem művezető is. Így „azért" könnyebben talál közös utat a kétféle vélemény . . .

Ismeretlen fogalom e tájon a késés, a korai lelépés, a dajdajos éjszakákat követő találomra ébredés.

— *Nem takarják el a falak a látását* — mondja Szőllősi Endre. — *Elég végignézni a sínek között, máris észrevenni, ki hiányzik, ki nem. Akiknek teher volt ez a rend, kiléptek . . .*

— A brigádvezető kemény ember — mondja Hujber József. — Nem csomagolgat, nem udvariaskodik, ha valami nem tetszik neki. Ez igaz. Miként az is igaz: *kínosan ügyel arra, hogy a fizetésnapokon mindenkinek érdeme szerinti vastagságú legyen a borítékja.*

A munkával járó zajt leszámítva csend van a brigád körül. Nem példálóznak, nem csapnak csinnadrattát, ha valamit „csak úgy" tesznek. Kommunista műszakok egész sora „kíséri" őket évek óta. Nem mondanak nemet a váratlanul érkező hívó szóra, telefonra sem: „valaki" mindig ráér megjavítani a parkok, játszóterek padjait, mászókáit . . . Persze, nem munkaidőben. *„Nem bírjuk az olyan villogást, amelyik a lógásból erényt csinál . . ."*

A vagonok között óhatatlanul megszorul a meleg. A Ság hegy felé pillantva a finom áttetsző felhőkből hatalmas pohár képe rajzolódik ki az égen. Még füle is van, s szinte látni, ahogy gyöngyözik benne a hideg nagyfröccs . . .

— *Nem érdekel, mit mondanak!* — mutat a présházak felé Sebestyén Dezső. — Időnként öszejön a brigád, a szakasz, aztán irány a pince. Mert ha már arra se kerítünk időt, hogy egy asztalhoz leüljünk, megette a fene. A munkát is, a brigádot is, a szakaszt is. Ez is kell!

A brigád címlistája hosszú, 1962 óta karcsún ível fölfelé. Nem hiányzik egyetlen grádics sem, ami a szocialista munkaverseny-mozgalomban normális léptekkel mérve a vasútnál elérhető.

— *Tavaly* — mondja Salamon Tibor — *a MÁV vezérigazgatósága egy ferencvárosi brigádot és minket javasolt Állami Díjra. Egy hajszál döntött, a fővárosiak javára.* Büszkék vagyunk arra, hogy az ország legnagyobb cégénél ilyen magas szinten jegyzik a Dobó István brigádot. Sorakozzanak csak nyugodtan az irigyek, mert jobb belőlük száz, mint szánakozóból egy . . .!

— Ezt a brigádot — mondja Szabados György — a munkaidőn túl is sokszor csatasorba szólítják a rendkívüli feladatok. Például a katonai szerelvények ellenőrzése, javítása. A bizalom olyankor elsődleges, nem engednek „akárkiket" a szerelvények közelébe . . .

— Elég biccenti — mondja Sebestyén Dezső —, mndenki tudja, mi a dolga. Legyen az éjjel, vagy nappal, idehaza, vagy száz kilométerre innen. Különben hamar ránk ragasztanák: *„azért nem megy a szekér, mert a vasutasoknál gubanc van . . ."*

Vasutat, s vasutast — mondja Szőllősi Endre — mostanában divat szidni, ócsárolni. Szerencsére Celldömölkön egyikünknek sem kell szemlesütve járnia. Mégis . . . Valamikor rang volt a „MÁV-nál" dolgozni. Nyugdíjas állásnak számított. Mindebből napjainkra a nyugdíj maradt. Én már nem érem meg, de szeretném hinni: *egyszer visszatér a rang is . . .*

Bartha Szabó József

Munkavédelmi szemle

Hegyeshalomban törődnek a munkahelyek üzemi biztonságával

Szeptember 30-án a hegyeshalmi csomópont forgalmi és vontatási szolgálati egységeinél *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes vezetésével munkavédelmi szemlét tartottak. A szemlebizottság az állomásfőnök és vontatási főnök tájékoztató jelentése után a helyszínen vizsgálta meg a forgalmi és a vontatási dolgozók munkakörülményeit, szociális helyzetét, a munkáltatás biztonságát, valamint az üzembiztonságot.

A helyszíni szemlét követő értékelésen a bizottság tagjai ismertették a munka- és üzemvitel biztonságára, a munkakörülményekre vonatkozó megállapításaikat. Egyöntetű volt a vélemény, *hogy az előzetes ellenőrzésen feltárt hiányosságok túlnyomó többségét felszámolták*, a tolatócsapat tagjai, a kocsivizsgálók, a saruzók az előírt felszerelésben, a technológiai szabályok megtartásával végezték munkájukat.

A forgalmi és vontatási üzemegység külső és belső rendje, a védőfelszerelések viselése, a technológiai előírások megkövetelése megfelelő vezetői irányítást, következetes munkavédelmi szemléletet tükrözött.

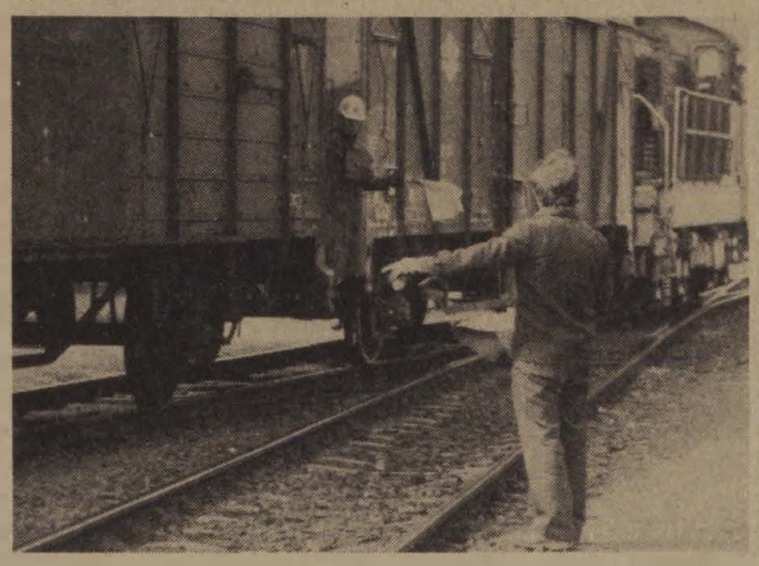
Mészáros András vezérigazgató-helyettes összefoglaló értékelésében elmondotta, hogy az előzetes ellenőrzések és a munkavédelmi szemle tapasztalatai bizonyították, a terület dolgozói, a politikai, társadalmi és a gazdasági vezetők irányításával *törődnek munkahelyük és munkaterületük személyi és üzembiztonsági állapotával.*

A csomópont vezetőinek a munkáltatás biztonságának fokozását, a munkakörülmények javítását, a munkafegyelem szigorítását szolgáló kezdeményezéseit, pozitívan értékelte. A munkavédelmi helyzetet, az ezzel kapcsolatos tevékenységet — a bizottság tagjainak véleményét is figyelembe véve — jónak minősítette.

Sutyor László



Ellenőrzésre indul a szemlebizottság



Kocsirendezők munka közben

(A szerző felvételei)

Az állomáson tisztaság, a szociális helyiségek elhanyagoltak

A kaposvári körzeti üzemfőnökségnél október 14-én, *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes vezetésével munkavédelmi szemlét tartottak.

A szemle nemcsak a munkabiztonság állapotának felmérésére irányult, hanem kitért az üzemviteli tevékenység, elsősorban az utaskiszolgálás helyzetének vizsgálatára is. A bizottság a bejárás során arra a következtetésre jutott, hogy Kaposvár állomáson a személyszállítással kapcsolatos feladatokat lelkiismeretesen látják el. Erről tanúskodott a felvételi épületben tapasztalt rend, a peronok és az állomási vágányok tisztasága, az udvarias, szolgálatkész magatartás.

Ez dicséretes dolog, de a vasutasok szociális és munkakörülményének javítását illetően sok még a tennivaló. Technikai és technológiai korszerűtlenség jellemzi a kocsijavítást. A javítási műveletek többsége szabadban történik. Feltehetően sok fiatal dolgozik ezen a területen. Nyilván nem a szabadban végzett kedvezőtlen körülmények vonzzák őket a vasúthoz.

A vontatási üzemben a dízel vontató járművek III. műszaki szemléjét, vizsgálatát, időnként fődarabcseréket is végeznek. *A javítási munkák technológiai készültsége alacsony szintű.* Ez ugyan nehezíti a minőségi munkát, de itt is sok fiatal dolgozik. Szakértelmük, lelkesedésük sok nehézségen átsegíti őket.

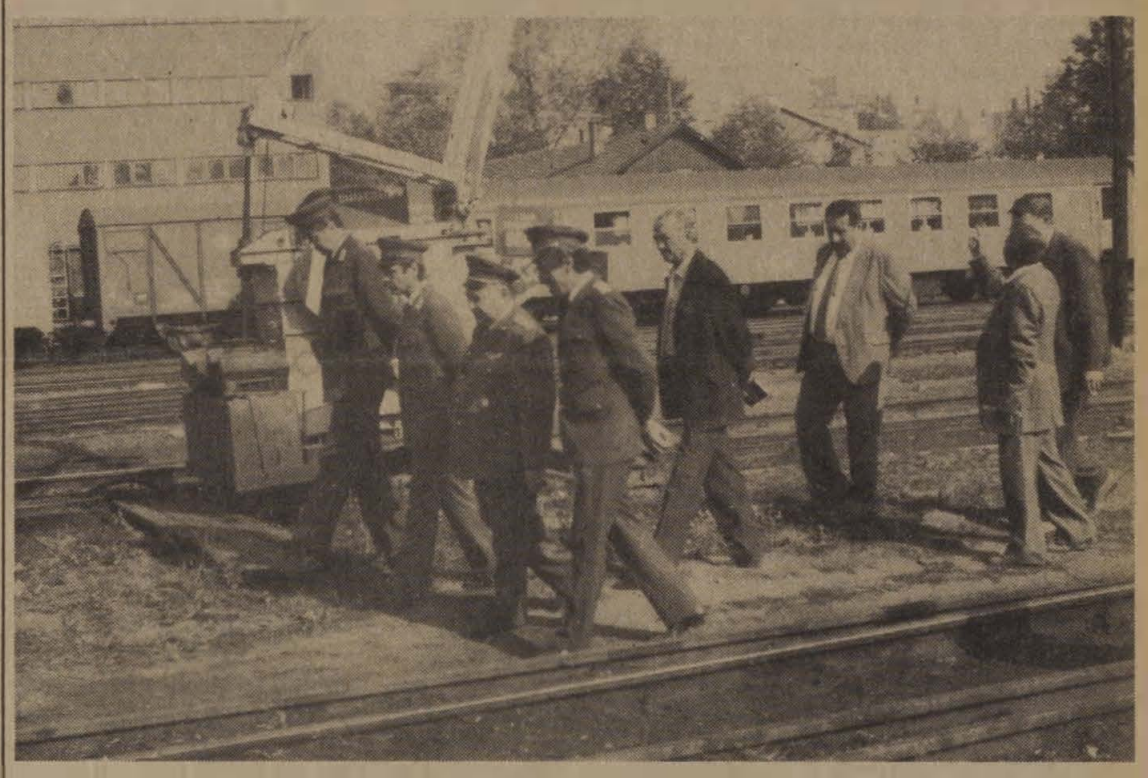
A szemlebizottság éppen ezért szigorúbban észrevételezte a szociális helyiségekben uralkodó állapotokat, elsősorban a napi takarítás elégtelenségét, a szellőztetés hiányát kifogásolta. A helyi vezetésnek nagyobb gondot kell fordítani az elemi munka- és szociális feltételekre, amelyek elengedhetetlenül szükségesek az egészséges és biztonságos munkavégzéshez. A bizottság nem ment el szó nélkül a belső térvilágító testek elhanyagolt állapota és a szabálytalan, úgynevezett kevert világítás mellett sem. *A világítástechnikai elemek karbantartására kevés gondot fordítanak.* Ezzel csökken a világítás hatásfoka, növekszik a villamos energia fogyasztása. A tisztaságot sem találta megnyugtatónak a szemlebizottság. Sok az elhanyagolt, piszkos hűtőszekrény. Az üzemi konyhán a különböző élelmiszer-nyersanyagok tárolása, a dolgozók kötelező egészségügyi vizsgálata terén sem volt minden rendben. Novemberi határidővel megoldják a konyhai dolgozók jogos, lábbelivel kapcsolatos panaszát. A részükre kiadott cipők ugyanis a munkafeltételeknek nem felelnek meg.

A szemlét követő napon adták át a konténer-pályaudvart és a kereskedelmi épületet. A raktárak mellett tálalókonyha, étkezde és más szociális helyiségek teszik kényelmesebbé az ott dolgozók munkakörülményeit. A régi kereskedelmi épület felújításával pedig más szolgálati ágak kedvezőbb elhelyezését fogják megoldani.

A szemlét követő értekezleten Szemők Béla a helyi erőforrások feltárására és hasznosítására hívta fel a figyelmet, s a gazdasági, párt- és társadalmi vezetők közös összefogását, a jó dolgozók megbecsülését hangsúlyozta. A szemle tapasztalatait összegezve a munkavédelmi ellenőrzés megállapításait, a viszonylag kedvező baleseti és a munkabiztonsági helyzetet jónak minősítette.

A helyi vezetők a szemle megállapításait tudomásul vették.

Pásku Jenő



Állomásbejáráson a szemlebizottság (Sutyor László felv.)

A vezetők legyenek igényesebbek!

A Keleti pályaudvar gyakori téma a sajtóban, lapunk is sűrűn publikált cikkeket az ottani körülményekről. A magyarázat egyszerű: a Keletiben uralkodó helyzetkép kicsiben tükrözi az egész vasút állapotát.

Ennek a felismerésnek a jegyében tartottak igazgatói szintű munkavédelmi szemlét a közelmúltban, a Keleti körzeti üzemfőnökség forgalmi, illetve műszaki kocsiszolgálati üzemegység területén.

A szemlebizottság, *Csárádi János* vasútigazgató vezetésével az épületek, épületgépészeti berendezések állapotát, a gépek, berendezések úgynevezett üzemkészségét, az érintésvédelmi és biztonsági előírások betartását, a kezelési utasítások megfelelő helyen történő elhelyezését, az eszközök állapotát, a közlekedési utak, vágányok állapotát, tisztaságát, a vágányok közötti közlekedést és a technológiai rend betartását vizsgálták, ellenőrizték. *Természetesen az általános munkahelyi rend és tisztaság helyzete sem kerülte el a bizottság figyelmét.*

A feltárt hiányosságokat jegyzőkönyvbe foglalták a teendő intézkedésekkel együtt, megnevezve az egyes témák felelőseit, sőt a határidőt is.

Anélkül, hogy a szemle során kiderült hiányosságokat részletesen taglalnánk, annyi megállapítható, hogy azok tekintélyes része a helyi vezetők ellenőrzési munkájának lazaságára vezethető vissza. Magyarán szólva: *az ellenőrzés túlságosan nagyvonalú . . .*

A II-es számú váltóállító központ helyisége elhanyagolt, az ablakok piszkosak . . .

Vagy:

Az asztalosműhelyben a bejárat előtt a betonpadozat feltöredezett, botlásveszélyes.

Nem „égbekiáltó" dolgok, *de igényes vezető ezeket sem hagyhatja szó nélkül . . .*

Természetesen a szemle súlyosabb hiányosságokat is feltárt, ezek megszüntetése azonban nagyobb erőfeszítéseket, alaposabb vizsgálatokat kíván. A bizottság például megállapította, hogy a kocsijavító műhely munkájának színvonala lényegesen emelkedhetne, *ha egy új vizsgálócsatornát létesítenének.* Ennek a lehetőségét a szakemberek vizsgálják, a műszaki osztály máris belefogott a munkába.

Megnyugtató viszont, hogy a műszaki kocsiszolgálat dolgozóinak munkakörülményei megfelelőek. Az öltöző és a mosdó rendben találtatott, a bizottság számottevő hiányosságokat nem tapasztalt.

Summázva a szemle tanulságait: *a Keletiben a munkakörülmények folyamatosan javulnak,* s ha ez párosul az ellenőrzés mindenre kiterjedő alaposságával, a Keletiben dolgozó vasutasok minőségileg jobb munkát végezhetnek.

S. G.

Munkavédelmi újítási pályázat

Az Országos Munkavédelmi Főfelügyelőség és a SZOT munkavédelmi, társadalombiztosítási és egészségügyi osztálya az Országos Találmányi Hivatal egyetértésével és támogatásával pályázatot hirdet a dolgozó ember védelmét, a biztonságos munkakörülményeket, technikát elősegítő munkavédelmi újításokra.

Pályázni lehet: *bármely ötletszintű javaslattal, valamint 1985. július 1. után valamely gazdálkodó szervezethez benyújtott, elfogadott, illetve hasznosított munkavédelmi újítással.*

A pályázat beküldési határideje: *1986. december 31.*

A pályázaton szerepelnie kell a gazdálkodó szervezet munkavédelmi vezetője javaslatának.

A legjobb újítási megoldások elterjesztését az OMvF és a SZOT MTEO más területen is szorgalmazza és ennek érdekében az újításokból kiállítást szervez.

A pályázat kiírója, az OMvF és a SZOT MTEO az újítási előadók részére is díjat alapít. A legtöbb és leghasznosabb munkavédelmi újítást benevező gazdálkodó szervezet újítási előadója oklevelet és pénzjutalmat kap.

Az újításokat az OMvF Munkavédelmi Információs Központja *1068 Budapest VI., Dózsa György út 84/A V. emelet,* címére kell eljuttatni.

A pályázat maximum 10 gépelt oldal terjedelmű lehet, mellékelve a szükséges vázlatokat.

A pályázatokat (ideértve azok valamennyi mellékletét is) jeligésen két egyező példányban kell kizárólag postán beküldeni.

A pályázók adatait a pályázati anyag mellékleteként lezárt borítékban kell csatolni.

A munkasikereket beárnyékolják a közfeltűnést keltő balesetek

Az őszi forgalomról tanácskoztak Szombathelyen

Rendhagyó módon kezdte az őszi összevont vezetői értekezletet *Kapronczai János* vasútigazgató. Elöljáróban elmondotta, hogy áprilisban megérdemelten vették át az 1985. évi munkájukért járó Kiváló Igazgatóság elismerést. Július elején, a vasutasnapi ünnepségükön megjelent párt-, tanácsi vezetők és külföldi vendégek személye is jól tükrözte a szombathelyi igazgatóság munkájának az elismerését, megbecsülését. Ám nem sokkal a vasutasnap után két közfeltűnést keltő baleset rázta meg a közvéleményt és az igazgatóságot. A zánkai súlyos anyagi károkkal járó balesetet követte az alsóörsi négy vasutas halálával járó tragédia . . .

Mint az igazgató hangsúlyozta, ezek után nem könnyű beszélni az elmúlt időszak munkájáról. Minden igyekezetet, jó munkát beárnyékolnak ezek az események . . .

Nyugat-Dunántúlon ebben az esztendőben 17 millió 500 ezer utast kell elszállítani. Időarányosan teljesítették a személyszállítási tervet, de javítani kell a menetrendszerűséget és az utasok tájékoztatását. Nagyobb gondot kell fordítani az utazóközönséggel találkozó személypénztárosok és jegyvizsgálók munkájának az ellenőrzésére.

A vonatok fűtési előkészületeiről elmondotta, hogy a bejáró vasutasokból társadalmi aktivista-hálózatot szándékoznak létrehozni. Az lesz a feladatuk, hogy ellenőrizzék az utazási körülményeket. Észrevételt tehetnek forgalmi és műszaki hiányosságokra is.

Az év még hátralevő részében 2,9 millió tonna áru elszállítása hárul a szombathelyi igazgatóságra. Az éves tervként meghatározott 10 millió 700 ezer tonna áru elszállítása mindenképpen teljesíthetőnek látszik, hiszen az időarányos teljesítéshez viszonyítva már 100 ezer tonnával többet elfuvaroztak.

Az eredményekben érződik a minőségi mutatók alakulása. Így: javult a kocsiforduló idő, kevesebb ideig tartózkodtak a területen az idegen kocsik és a megnövekedett szállításokat kevesebb tehervagon felhasználásával oldották meg. A jövőben javítják a tehervagonok kihasználását és az egy szerelvényre jutó terheléseket.

Sajnos tovább romlott az igazgatóság amúgy is kritikus létszámhelyzete. Az elmúlt évihez viszonyítva 44-gyel kevesebb a vasutas a Nyugat-Dunántúlon. A frekventált munkakörökben már 184-en hiányoznak. Belső intézkedéseket kell tenni a kedvezőtlen folyamat megállítására, illetve a létszám növelésére.

Kapronczai János végezetül a közfeltűnést keltő balesetek felejtésére, fegyelmezett munkára szólította fel a nyugat-dunántúli vasutasokat!

Az igazgatóság vezetőjének beszámolója után, az elnöklő *Hajas Endre,* a területi szakszervezeti intézőbizottság titkára három feladatra hívta fel a jelenlévő közel 250 gazdasági, politikai és szakszervezeti vezető figyelmét. A szakszervezet legfontosabb tennivalói közül elsőnek a szállítási feladatok balesetmentes végrehajtását jelölte meg, ezután az ifjúsági tagozatok szervezéséhez és megalakításához kért segítséget, majd a január elsejétől bevezetésre kerülő levonásos tagdíjfizetésről tájékoztatta a részvevőket.

Sz. Jakab István



A MÁV és a SZIM együttműködési szerződést kötött vasúti fékek gyártására. A szerződést október 3-án Tongori Imre, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetője, és Jakab Mátyás, a SZIM vezérigazgatója írta alá

(Tüttő Tibor felvétele)

Újfajta vészfékszelep gyártására

Együttműködési szerződés a SZIM-mel

A MÁV és a hazai vasúti járműipar évtizedek óta a Szerszámgépipari Művek (SZIM) Székesfehérvári Köszörűgépgyárától (SZKG) szerzi be a KNORR licenciák alapján ott gyártott különféle fékszerelvényeket. Ebben az évben az eddig is jelentős gazdasági kapcsolatunk új, innovációs elemmel gazdagodott.

A gépészeti és járműfenntartási főosztály fékszakértő mérnöke, *Visi János* — Az UIC-ORE fékalbizottságának aktuális fejlesztési igényeit jól ismerve — ez év januárjában újítási javaslatában olyan vészfékszelep konstrukcióját dolgozta ki, amely biztosítja, hogy a vészfékezés miatt a vonat fővezetékében bekövetkező nyomásesés korlátozott legyen és a mozdonyvezetőnek legyen lehetősége ezt a fékezési folyamatot gyors megálláshoz segíteni, vagy ezt felülbírálva a vonattal — esetleg szükségessé váló manőverek, mentés stb. szempontjából — alkalmasabb helyre tovább közlekedni.

Vállalatunk jelenlegi innovációs kezdeményezőkészségét jól tükrözi az újítás további sorsa. A műszaki főosztály keretében ez év április óta működő innovációs önálló csoport — az újítás tartalmának szakmai értékelésekor — felismerte annak találmányi értékét és azt a MÁV által kiemelten menedzselendő témaként minősítette. *Tordai László* akkori főosztályvezetővel együttműködve elkészítette a hasznosítára vonatkozó konkrét előterjesztést, amelyet — annak szakmai mérlegelését követően, májusban pár napon belül jóváhagyott *dr. Várszegi Gyula* akkori műszaki vezérigazgató-helyettes. A feltaláló megbízást kapott a műhelyrajzok elkészítésére, a SZIM-SZKB-vel egyeztetett, általuk jóváhagyott formában. A MÁV lendülete — előre be nem tervezett módon — átragadt a SZIM-SZKG két fékszakértőjére is: *egyeztetés közben tovább is fejlesztették a MÁV kezdeményezésű újfajta vészfékszelepet.*

A MÁV-megoldás szolgálati találmányi bejelentése már augusztusban megtörtént, a közös megoldásé némileg később következik. A prototípusok gyártása októberben történik, a MÁV által üzemileg kipróbált prototípusok — beválásuk esetén — még ebben az évben eljutnak a nemzetközi elfogadásukhoz szükséges fórumra, az UIC-ORE illetékeseihez.

Ilyen előzmények után szeptember 29-én került sor a SZIM és a MÁV legfelső műszaki vezetőinek innovációs tartalmú *„Együttműködési szerződés"* aláírására. A SZIM részéről *dr. Jakkel Ottó* műszaki vezérigazgató-helyettes és *Sütő László*, a SZIM-SZKG igazgatója, a MÁV részéről *Tóth László* műszaki vezérigazgató-helyettes és *Mózes László* a műszaki főosztály fejlesztési osztályvezetője voltak az aláírók.

A szerződés vállalatunk legfelsőbb műszaki vezetése és az innovációs önálló csoport jól összehangolt tevékenységének az eredményeként jött létre. Meggyőződésem, hogy az első ilyen „innovációs menedzselést" számos más és néhány piaci siker is követni fogja.

Záhonyi Lóránt,
Az innovációs önálló csoport

Nosztalgiavonat Fülekről Zólyomra

A hatvan—zólyomi vasútvonal 115. évfordulójának ünnepségét október 3-án tartották a csehszlovákiai *Zólyom* város kultúrpalotájának dísztermében. A magyar vasutasokat *Hernádi István*, a miskolci vasútigazgatóság vezetője és *Sztanic János* Somoskőújfalu állomásfőnöke képviselte.

A fogadást Fülek állomáson tartották, ahonnan különvonat indult Zólyomra. A régi, nosztalgiakocsikból összeállított szerelvényt a vonal feldíszített állomásain szép számú közönség köszöntötte, egyes állomásokon fúvószenekarok is üdvözölték a jeles nap tiszteletére indított vonatot.

Az évforduló alkalmából Zólyom vasútállomásán kiállítást szerveztek a 115 éves vonal történeti emlékeiből

Az évforduló tiszteletére emlékplaketteket, illetve jelvényeket adományoztak, a magyar vasutasok képviselői is kaptak ezekből.

Ötféle számítógéprendszert alkalmaznak

Bécs mellett épül az ÖBB központi rendező pályaudvara

Az Asztria keleti részén fekvő észak—déli és a kelet—nyugati irányú átlós vasútvonalak metszőpontjánál befejezéshez közeledik az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) háború utáni legjelentősebb létesítményének, a *Bécsi Központi Rendező Pályaudvarnak* az építése.

A pályaudvaron a részleges üzem már 1983 szeptemberében megindult az indulási, a finomrendező vágánycsoportokon és néhány, addigra elkészült irányvágányon.

A részleges üzemre azért volt szükség, hogy Simmering rendező pályaudvar forgalmát ide irányítva, területét szabaddá tegyék a fogadó vágánycsoport fektetése céljából.

Az új központi rendező pályaudvar — ahová a bécsi térség 14 állomása között eddig megosztott vonatképzési feladatokat összpontosítják — nemcsak a bécsi térség áruforgalmát fogja megváltoztatni, hanem fokozottabb mértékben nyílik lehetőség távolsági vonatok képzésére és a nyugati, valamint a déli tartományok rendező pályaudvarai kapacitásának felszabadítására.

A pályaudvar tervezésénél az volt a vezérelv, hogy a legkisebb ráfordítás mellett maximális teljesítményt biztosítsanak.

Az elképzelések egyike az volt, hogy 6000 kocsi feletti teljesítményt négy tartalékmozdonnyal érjenek el. Ez azt jelenti, hogy a pályaudvart 300 kocsi/óra gurítási teljesítményre kell kialakítani. Erre a csúcsteljesítményre azért van szükség, mert ha állandó jelleggel nem is, de bizonyos időszakokban, mint pl. az éjszakai órákban nyújtani kell. Ennek a nagy teljesítményű rendszernek tanulmányozásakor arra a felismerésre jutottak, hogy az ÖBB eddigi kocsirendezési módszereivel még gurítódombos rendező pályaudvaron sem lehet az elhatározott igen magas teljesítményt elérni.

A bécsi rendszer kialakításánál a Svájci Szövetségi Vasutak *(Zürich Limmattal)* és a Német Szövetségi Vasút *(Hamburg Maschen)* nagy rendező pályaudvarain már alkalmazott számítógépeket tanulmányozták ugyan, de a bécsi rendező pályaudvar koncepciója ezektől lényegesen eltér.

A Bécsi Központi Rendező pályudvaron összesen öt számítógéprendszert alkalmaztak, ezek: *a diszpozíciós, a szimulációs, a GIS áruforgalmi információs és vonatszámjelentő rendszerek.*

Az új rendező pályaudvar vágányhálózatát a következőképpen alakították ki:

— *fogadó vágánycsoport 15 vágány*
— *irányvágánycsoport 48 vágány*
— *megkerülő vágánycsoport 4 vágány*
— *indulási vágánycsoport 10 vágány*
— *finomrendező vágánycsoport 13 vágány*

A fő gurítódomb tervezett maximális teljesítménye 6000 kocsi/nap vagy 300 kocsi/óra. A mellék-gurítódomb tervezett maximális teljesítménye 1000 kocsi/nap vagy 100/óra. míg a mellék-gurítódomb fékrendszerét hagyományos építésű gerendás vágányfékkel oldották meg (Thyssen TW 5), addig a főgurítódombon egy ilyen nagyságrendben *mostanáig még nem alkalmazott fékrendszert alakítottak ki.* Ez a fékrendszer a gurítódomb csúcsától egészen az irányvágányig majdnem folyamatos sebességszabályozásra alkalmas.

A megfelelő sebesség beállításáról az elvileg lökéscsillapító szerepét betöltő, *kereken 37 000 fékelem gondoskodik.*

Mivel a leguruló kocsik különböző okoknál fogva nem mindig egyformán viselkednek, a megállapított óránkénti teljesítmény egyedül a fékrendszerrel nem érhető el, *ehhez szükséges a rádió-távirányítású tolómozdony által szabályozott, számítógépes variábilis visszatoló sebesség.* Csakis úgy lehetséges az egymást követő kocsik gurulását optimalizálni, hogy az óránkénti 300 kocsis teljesítmény biztosítva legyen.

A rendező pályaudvar végleges és teljes átadására négy fázisban kerül sor. Az elsőre 1986/87. évi téli menetrend elején, a másodikra az 1987. januárban, a harmadikra az 1987. évi nyári menetrendi időszakban, a negyedikre az 1987/88. évi téli menetrendi időszakban.

A létesítmény építési munkáinak befejezésével várható, hogy az árufuvarozás mennyiségi és minőségi színvonalának megjavulása a bécsi térséget messze meghaladóan is érezteti majd hatásait.

A Bécsi Központi Rendező Pályaudvar feladata az érkező vonatok kocsijainak rendeltetésük szerinti rendezése és ennek megfelelően az induló vonatok képzése.

A szállítási erők jelentős megrövidülésével, ami a közlekedési eszközök megválasztásánál fontos tényező a fuvaroztatók részéről, javul a vasút versenyképessége is és ezáltal nagyobb fuvarpiaci részesedést szerezhet meg magának.

Svédország

Vasúti szerelvények automatikus irányítása

A Svéd Államvasutak és az *L. M. Ericson*-cég új rendszert dolgozott ki a vasúti szerelvények közlekedésének automatikus irányítására. A rendszer típusjele *JZG 700* és a mozdonyszekrény alatt telepített antennából, a mozdonyon elhelyezett mikroszámítógépes kiértékelő egységből és monitorpanelekből, a vonal mentén telepített kódolóegységekből, valamint a sínszálak közé beépített adóberendezésekből áll.

A mozdony antennája 27 MHz frekvenciájú jeleket bocsát ki, ezzel működésbe hozza a vonali adóberendezést, amely a mozdony számára 4,5 MHz frekvenciával, 50 Kbit/sec sebességgel utasításokat ad. A vonal mentén két adóegységet működtetnek, amelyek üzeme az időjárástól független. Az egyik közülük a vonalszakaszra vonatkozó legnagyobb sebességekre ad utasításokat, a másik a következő adóegységig terjedő távolság felől tájékoztat. A kiértékelő egység mikroszámítógépe a kapott adatokat két egymástól független program alapján dolgozza fel. Az utasítások a vezérlőpanelre csak akkor kerülnek át, ha a két program kimenetei azonosak.

A mozdonyvezető állását két monitoros panellel látták el; a főpanel megadja a megengedett legnagyobb sebességet az adott helyen és a következő vonalszakaszon. Része a rendszernek a mozdonyvezető éberségét ellenőrző berendezés is, *amelyre 5 másodpercenként kell reagálnia,* amennyiben ez a reagálás nem következik be a berendezés hangjelzést ad, ha a vezető ekkor sem reagál, *a szerelvény automatikusan lassít, esetleg teljesen leáll.*

A svéd vasutakat már 1747 km egyvágányú és 1018 km kétvágányú vonalhosszon látták el ilyen berendezéssel; *a rendszerbe bevont mozdonyok száma 800.* A JZG 700 rendszert a norvég vasutak is bevezeti, egyelőre 532 km egyvágányú vonalhosszon, 40 mozdony bevonásával. Itt az adóberendezéseket a vasúti jelzők oszlopaira szerelik fel. Finnország is bekapcsolódik majd a rendszer alkalmazásába.

Tervpályázati felhívás

A Közlekedési Minisztérium, az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság és a MÁV nyilvános lebonyolításában, titkos tervpályázatot hirdet az alábbi témában:

Használt vasúti hosszúsín gépesített felszedése és újbóli beépítése

A tervpályázat célja vasúti hosszúsín szállítószerelvény tervezése, amely alkalmas a hosszúsínek gépesített felszedésére, szállítókocsikon való elhelyezésére és az újbóli beépítés helyén lerakodásra és egyidejű síncserélésre.
A nyertes pályázatok díjazására: 370 E Ft áll rendelkezésre.
A tervpályázati kiírás a MÁV Vezérigazgatóságon (Budapest VI., Népköztársaság útja 73–75.) V. emelet 559-es és 514-es szobában vehető át 1986. október 15-től. Díja: 200 Ft.
Részletes felvilágosítást nyújt: Sándor Ferenc 220-660/310, Merkly István 220-660/436.

Könyvismertetés

Vasúti üzem- és gazdaságtan

Az elmúlt 30 év alatt harmadszor adták ki a Vasúti Tisztképző és Továbbképző Intézet hallgatói részére a Vasúti üzem- és gazdaságtan című tankönyvet.

Szerzője *Varasdy Mátyás* okleveles közlekedésmérnök felkészülten, a teljességre törekedve fogalmazta meg a legszükségesebb ismereteket. Azoknak íródott, akik a vasút üzemvitelével és a kereskedelmi szolgáltatással foglalkoznak. *A könyv tizenöt fejezetre osztva alkalmazkodik a rendszerességhez, a következetesség és a fokozatosság pedagógiai elvéhez.* A bevezető fejezet a közlekedési alapismereteket tárgyalja. A második fejezet a mutatószámokkal foglalkozik. Azokkal a tételekkel, amelyekkel mérhetők a teljesítmények.

A szerző részletesen foglalkozik a vasúti személyszállítás szerepével, politikai jelentőségével is. Feltárja a személyszállítás szervezésének alapjait.

Bő terjedelemben foglalkozik a tankönyv a vasúti közlekedés menetrendjével, annak céljával, az alapadatok forrásával, a menet- és tartózkodási időkkel. Egységes képet alkot a menetrend, a vonatközlekedési terv és a mozdonyfordulóterv összhangjáról.

A szerző széles körű ismeretekkel rendelkezik a vasúti üzemvitel, és kereskedelmi tevékenység területén. *Mint volt főiskolai előadó, a tisztképzésben is felhasználhatja gyakorlati tapasztalatait.* Bőséges példatárral segíti a levelező hallgatókat is a nagy szorgalmat igénylő üzemtani szakanyag megértésében. *Varasdy Mátyás* üzemtana a gazdálkodás alapelveit tanítja oly módon, hogy a hallgatók megértik az önköltség alakulásának tényezőit is.

A tankönyv ábrái híven szolgálják a szöveges részt. Érdemes lenne nagyobb példányszámban is kiadni, hogy az üzemfőnökök és állomásfőnökök is tanulmányozhassák.

Szabó Béla

Kanada

A Pacific vasút üzleti vállalkozásai

A *Canadian Pacific Railway*-t egy évszázaddal ezelőtt skót bevándorlók hozták létre. Ma Kanada második legnagyobb vállalkozása, 1984-ben 14,6 milliárd kanadai dollár volt a forgalma.

A vállalat 100 éves évfordulóján visszavásárolja leányvállalatának, a *Canadian Pacific Enterprises* (CPE)-nek a részvényeit, amelyet korábban kiárusított. Utóbbi vállalat olaj- és gáztermeléssel, bányászattal és mezőgazdasággal is foglalkozik.

A Canadian Pacific a világ egyik leghosszabb és legtöbb hasznot hozó vasúthálózatát üzemelteti. Vonalainak hossza 14 924 mérföld. Tulajdonában van Kanada legnagyobb magánkézben levő légi közlekedési vállalata, és tevékenykedik a hajózásban, a közúti szállításban és a hotelszakmában. Leghasznosabb tagja azonban a CPE energiatermeléssel foglalkozó alvállalata, a Pancanadian Petroleum. Ennek olaj- és földgázlelőhelyei azon a területen fekszenek, amelyet még a vasút építésekor vásároltak meg a vonalak mentén. A vállalat körültekintő alapítói akkoriban ragaszkodtak hozzá, hogy a területtel együtt bányászati jogot is szerezzenek.

Mit keres a visszkereső?

A kereskedelmi tevékenységhez tartozó visszkereseti munkakör feladata a számadásától — fuvarokmányától — elválasztódott küldemény kutatása, sorsának rendezése. Egy, a tavasszal életbe léptetett rendelkezés *„gyorssegély-szolgálatá"* kívánta szervezni e feladatkört. A körzeti üzemfőnökségek visszkeresőlétszámát ezért kettőre növelték, a munkaidőt napi 12 órában állapították meg, s ami a legkiugróbb változtatás, *hétvégeken is szolgálniok kell.*

Solti József a pécsi körzeti üzemfőnökség visszkeresője mondja:

— *Félkarú óriás ez a rendelkezés. Én itt vagyok ugyan szombat-vasárnap, de partner nélkül semmire sem megyek.*

— Mindketten azonos időben szeretnének dolgozni?

— *Nem a váltótársamat értem partner alatt, hanem azokat a kollégákat, akikhez én fordulnék adatközlésért.* A küldemények kutatásához feladási adatok kellenek, melyeket a fuvarlevél állomáson őrzött példányáról, vagy a feladási kimutatásról lehet leolvasni. Az árupénztárak (kisebb állomásokon az árupénztáros egyben visszakereső is) *pénteken 16 óra után „bezárnak"*, azaz elzárnak minden olyan okmányt, amelyből a forgalmi szolgálattevő, vagy a fordulós raktárnok felvilágosítást adhatna. De hozzáférhetetlen az állomáson vezetett „hiány-fölös" nyilvántartás is. Hiába van üzemfőnökségi ügyelet, *„lejjebb menni"* állomásokra — sem a pécsi körzetben, sem más körzeti üzemfőnökséghez tartozó állomásokra — lehetetlen, mert nem tudnak miből rendelkezésre állni. Ha szükség van a gyors ügyintézéshez, kutatáshoz a mi hétvégi szolgálatunkra, akkor azt is le kellett volna szabályozni, hogy az állomásfőnökségeken ki legyen az, aki valamilyen formában hozzáfér ezekhez az okmányokhoz, adatokhoz.

— Nem mennek most sem rosszabbul a dolgok, a munka mégis többnek látszik.

— A visszkereseti szolgálatra nagyobb súlyt helyeznek, megszigorították a bejelentési kötelezettséget. *Korábban az állomások maguk is nyomoztak küldeményeik után, most azonnal felkeresnek bennünket.* Mi minden rendezetlen kocsirakományú küldeményt három nap, darabáru küldeménynél öt nap után tovább jelentünk az igazgatóság és a bevétel-ellenőrzési igazgatóság ügyintézőjéhez. Így felduzzad az adminisztráció, meghosszabbodik a feldolgozás ideje. *„A gyorsszolgálat" telefonon volna gyors, de a telefonvonalak túlzsúfoltak.* Volt úgy, hogy egy állomást egy nap alatt sem tudtam elérni, hiszen én sem csak azt az egy számot hívtam — egész nap. Marad a távirati érdeklődés. Ha két-három nap múlva jön valahonnan pozitív válasz, vagy a tétel már rendeződött, újra foglalkozni kell vele, azaz írhatom a rendezési jelentést. A határállomásokról — a telítettség miatt — szintén sokára érkezik információ. Más esetben a fuvarlevél másolatára lenne szükség, de azért késik a rendezés, mert nincs aki a másolást elvégezze.

Kevés tétel lehetett akkor még a MÁV-nál, amikor ez az utasítás napvilágot látott. A kocsik kutatása esetén hat nap, a nemzetközi darabáruknál tíz nap lenne a reális bejelentési határidő kötelezettség. Ennél rövidebb idő alatt lehetetlen eredményre jutni.

Klencz Tiborné

Gondolatban ma is utazik

A közelmúltban díszes meghívó érkezett szerkesztőségünk címére, amelyben *Farkas Gábor* kecskeméti mozdonyvezető (nyugdíjba vonulása alkalmából) bugac-felsői kirándulásra invitált bennünket. A „nosztalgia"-utazáson akkor nem vehettünk részt, de az elmúlt napokban felkerestük egykori munkahelyén, hogy vasúti pályafutásának főbb állomásairól beszélgessünk.

— 1947. április 17-én lettem vasutas. A *Törökfa—Kiskőrös* közötti vasútvonal-építéshez vettek fel pályamunkásnak — emlékezik. — Nagy szó volt ez akkor. Édesapám tanácsára, aki a kisvasúton volt mozdonyvezető, elvégeztem a négy polgárit, hogy könnyebben jussak a vasútra. De nem ment könnyen, rövidebb-hosszabb ideig dolgoztam több helyen, míg negyvenhét tavaszán végre sikerült. Az épülő kisvasútra kerültem, 52 filléres órabérrel, a mérnök mellé kitűzőnek.

Év végére elkészült a vasút Orgoványig, így visszakerültem a szakaszra pályamunkásnak. Vágyam az volt, hogy szakmát tanuljak, ezért kacsingattam a kisfűtőház felé. Abban az időben volt ott egy fűtőházfőnök, aki szívén viselte a sorsomat, az ő segítségével iskoláztak be inasnak Békéscsabára. *Tíz vasutasgyerek társaságában tanultam a mozdonylakatos szakmát.* Az iskola mellett éjszakánként vagont raktunk ki a szertárnál vagy a segélykocsinál készenlétet vállaltunk. Ezzel egészítettük ki a keresetünket. Felszabadultam, majd a katonaság után visszakértem magam Kecskemétre. A műhelyben lettem lakatos. Egy évig voltam műhelyi munkás, utána egy 326-os gépre osztottak be fűtőnek. Első utan Nagykőrösre vezetett. Annyira megtetszett ez az utazás, no meg édesapám példája is, hogy elhatároztam, minél előbb mozdonyvezető leszek.

— *S tulajdonképpen innen kezdődik életem másik szakasza, amely a gépekkel fonódott össze* — folytatta élete történetét. — *Ötvenhétben Szegedre kerültem mozdonyvezetői tanfolyamra, majd utána 326-os géppel Nagykőrösre jártam tolatni.* De ez a munka nem elégített ki; az utazás csábított. Három hónap múlva végre vonali gépre kerültem. Ma is elevenen él emlékezetemben a 375.345-ös mozdony, amellyel személy- és tehervonatokat továbbítottam Fülöpszállásra, Lakiteleken át Szolnokra és Kunszentmiklósra. *Volt olyan hónap, amikor 320 órát is utaztunk.* Előfordult, hogy a 20-22 órás utazás után csak azért tértünk be a fűtőházba, mert elfogyott a szén.

— Volt-e kedvenc gépe?

— *Mindegyiket szerettem. Ha útközben pár percre megálltunk, már olajoztam, fényesítettem.* Szívemhez nőtt a 375-1515-ös gép, majd később a Bivaly, a 424.167-es, amellyel tehervonatokat, söderirányvonatokat továbbítottam. Később elvégeztem a dízel- és villamosmozdony-vezetői tanfolyamot. *Az utóbbi években már V.63-assal jártam. Szerettem, mert kényelmes, tiszta volt, s szinte alig akadt rajta tennivaló.* Az utolsó utamon is ilyen mozdonnyal utaztam. Kelebiától Kiskunfélegyházáig.

Farkas Gábor munkája mellett mindig szakított időt arra is, hogy elintézze munkatársai ügyes-bajos dolgát. Sokáig a munkaügyi döntőbizottság elnöke volt, majd az üzemfőnökség megalakulása után elnökhelyettes. Mozdonyvezetőként részt vállalt a fiatalok képzésében is. Felügyelete alatt sokan elsajátították a mozdonyvezetői tudnivalókat.

Munkáját *Kiváló Dolgozó* és a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetéssel, 1983-ban pedig *Kiváló Vasutas* címmel ismerték el.

— Mivel tölti most nyugdíjas napjait?

— Kertes házam van, találok ott elfoglaltságot. De kár lenne tagadni, hiányzik a vasút, a szolgálat. Gondolatban sokszor még mindig utazom.

Gellért József

Munka, jövedelem, takarékosság

Igyekszem mindjárt bevezetőben rámutatni a címben szereplő fogalmak általánosságban is értelmezhető összefüggésére. Pusztavámon, a bányaüzemben a minap éppen ezekről a dolgokról folyt széles körű eszmecsere. A műszaki vezető számokkal, adatokkal bizonyította, hogy a bányászok helytálltak egész évben, s a december végéig hátralevő időben úgy szervezik a munkát, hogy teljesüljön éves tervük. Ez pedig nem kis dolog. Hiszen itt, az ország legnagyobb bányaüzemében az idén egymillió-hétszázezer tonna szén kerül a felszínre. Jut belőle bőségesen a lakosságnak, a háztartásoknak és a nagy fogyasztóknak, köztük a vasútnak is. Ezt az ütemes és folyamatos termelést a bánya jó pénzzel honorálja, s a tisztes jövedelemből a bányászok jól megélnek, és a jövőre is tartalékolni tudnak.

A jó gazda gondosságával

Ime a munka, a pénzszerzés és a takarékosság így függ össze egymással, s szoros kapcsolatuk szerves egységet alkot gazdasági életünkben, az emberek életében. Ezt a felismerést az elmúlt hetekben szerte az országban hangsúlyozták a takarékossággal kapcsolatos munkásgyűléseken, ankétokon, szakszervezeti fórumokon. *Hazánkban közös ügy a takarékosság, a társadalom egészének ügye.* Ezért is van az, hogy az idén októberben tartott ilyen rendezvényeknek a szakszervezeti mozgalom volt az egyik szervezője. A megemlékezésekben szerepet vállalt a Szakszervezetek Országos Tanácsa is.

A lakossági pénzintézetek — az OTP, a posta és a takarékszövetkezetek — vállalták magukra a kezdeményezést, a szervezés javarészét, s a gazdasági és társadalmi szervekkel, üzemekkel, vállalatokkal együttműködve népszerűsítették a takarékosság gondolatát, hirdették a beosztó éltmód fontosságát, előnyeit. Mindenütt igyekeztek az embereket gondolkodásra késztetni: *a jó gazda gondosságával bánjanak értékeikkel, osszák be javaikat, alapozzák meg jövőbeli terveiket.*

A takarékosságot joggal soroljuk az ember értékes tulajdonságai közé. Az idősebb nemzedék tapasztalatból tudja, hogy a józan beosztással élő, további sorsáért felelősséget érző ember mindig is tartalékolt a jövendelméből, s gyűjtött arra, hogy különböző terveit megvalósíthassa. A társadalmi közvélemény ezt a fajta magatartást és életelvet kedvezően ítélte meg és nagyra értékelte. Így volt ez a múltban, így van a jelenben is. A kisebb és a nagyobb közösségekben egyaránt a takarékos embert tekintették és tekintik példaképnek. Vállalatok, üzemek, hivatalok, intézmények esetében a takarékosság a gazdálkodás rendezőelvének, alapkövetelményének számít. Olyan elv és követelmény ez, amelynek jelentősége napjainkban állandóan növekszik. Éppen ezért *számunkra az élet parancsa az, hogy gondosan bánjunk javainkkal, óvjuk, becsüljük és folyamatosan gyarapítsuk anyagi és szellemi értékeinket.*

A vasutasok is sokat tehetnek

Létünk, jövőnk alapja és záloga a józan, megfontolt gazdálkodás, az élet minden területén érvényesülő általános, ésszerű takarékosság.

Bizonyos, hogy a vasút dolgozói is tudják: *sokat tehetnek e társadalmi ügy sikeréért.* A cselekvésnek különösen két területen kínálkozik nagy lehetősége. Mint ismeretes, a MÁV az ország egyik legnagyobb energiafogyasztója. Ha a felhasznált anyagból és energiából csak tized százalékokat takarítanak is meg, az számottevő összeget jelent. Azt pedig mindenki tudhatja, hogy amit nem használunk fel feleslegesen, az a miénk marad, az bennünket gazdagít.

Az anyag és az energia mellett az idő az a tényező, amivel szintén lehet is, kell is takarékoskodni. Tartja magát az a nézet — és ezt nemcsak közgazdászok vallják —, *hogy az idő az egyik legnagyobb érték.* Mit jelent ez? Azt mondják, hogy az anyagot is, meg az energiát is lehet pótolni, de az elmúlt időt, az elvesztegetett időt már sohasem lehet visszanyerni. *A menetrendszerűség, a menetidők pontos betartása nemcsak vasúti ügy csupán, hanem a milliós utazóközönség érdeke is.* Az ő idejükkel is takarékoskodik tehát a vasút akkor, amikor személyszállító szerelvényei pontosan érkeznek a célállomásra.

Betét nélkül nincs hitel

Ezen a helyen is szükséges emlékeztetnünk arra, hogy az októberi takarékossági megemlékezések egy nemzetközi pénzügyi eseményhez kötődnek. Hatvanhét évvel ezelőtt a takarékpénztárak milánói kongresszusán született az az elhatározás, *hogy október utolsó munkanapját minden évben a takarékosság megünneplésének szentelik.* Hazánkban is nagy hagyományai vannak az ilyen megemlékezéseknek. A pénzintézetek a takarékossági világnap alkalmából most készített mérlegükben 260 milliárdos betétállományról adhatnak számot. Ebben az évben 15 milliárddal gyarapodott ez az összeg. S arra is érdemes felhívni a figyelmet, hogy a magyar állampolgárok kereken 230 milliárd forinttal tartoznak a takarékoknak. Lakást, gépkocsit szerezni, az otthont berendezni, hétvégi telket venni és arra házat építeni, külföldre utazni — mindez pénzbe, s mind több és több pénzbe kerül. Gyűjteni kell rá.

Ha nehezebbek is a körülmények, az emberek nem mondanak le ezekről a célokról. Számításba veszik, hogy hosszabb ideig kell összegyűjteni a rávalót. S azt is jól tudják, hogy nagyobb beruházásaikat a pénzintézetek kölcsönnel segítik — a betétekből. Mindezek alapján tehát kézenfekvő egy másik összefüggés is. *Betét nélkül nincs hitel, hitel nélkül nincs nagyobb beruházás, s befektetés nélkül nincs előrehaladás.* Márpedig mi előbbre akarunk haladni, ezért igyekszünk életelvünkké tenni a takarékosságot.

Kutas József

Tuzsér, almaberakó-állomás

Vagonban és konténerben utazik az alma a Szovjetunióba

Tuzsér felé haladva a fákon már kevés almát lát az idegen. Az udvarokon, a kertekben ládákba rakva vár elszállításra az ízletes gyümölcs. A Hungarofruct tuzséri központja előtt a reggeli órákban még nincs tumultus. Az IFA-k, a RÁBÁ-k és az egyéb típusú teherautók rövid várakozás után könnyen jutnak be a Hungarofruct területére.

Fazekas István szállítási osztályvezető éppen a rakodóvágányok felől érkezik.

— *Reggel kevés széles vagont kaptunk* — mondja. — Ezeket elsősorban a távoli megyékből érkező almáknak biztosítjuk. A később érkező vagonokból igyekszünk szállítóink — az ÁGKER, a Zöldért, a TSZKER stb. — igényeit kielégíteni.

— Mennyi a napi széleskocsi-szükséglet?

— Naponta 200—250 vagon kellene, de legtöbbször csak 150-et kapunk. Ezt úgy osztjuk el, hogy minden partner kapjon valamennyit.

— Csak Tuzséron van almaberakás?

— A központi telepen öt széles és három normál vágányon rakodnak. A rapszodikus kocsiellátás miatt kísérletként konténerekben is szállít almát a Hungarofruct. Az eddigi tapasztalatok jók, az almák nem romlottak meg. Ez a szállítási mód azonban költségesebb. Három húszlábas konténerbe fér egy széles fedett kocsi rakománya. Egyébként Tuzséron kívül még Mándokon van átvétel és berakás, bérelt területen.

— Milyen a kapcsolat a MÁV-val?

— *Nagyon jo a kapcsolat, különösen Eperjeske állomás vasutasaival,* ugyanis innen történik a kiszolgálás. A vasút a lehetőségekhez képest mindent megtesz. A vagonok többségét mosni és javítani kell, hogy alkalmas legyen almaszállításra. A közös tennivalókat egyébként megállapodásban rögzítjük. A vasút tájékoztatja a Hungarofruct vezetőit a lehetőségekről, a kocsibeállítások idejéről, és mindarról ami fontos, hogy ne legyen fennakadás a szállításban.

Az eddigi tapasztalatok alapján az almaszállítási csúcs várhatóan október 25-ig tart, de az idén, a jó termés miatt lehet, hogy tovább. Az időjárás egyelőre nem nehezíti a szállítást.

Zsoldos Barnabás



Fedett vagonokat állítanak be Tuzséron az alma rakodásához (A szerző felvétele)

Nyugalomban, de nem tétlenül

Badacsonytomajon úgy ismerik *Borka Gyula* nyugdíjas főpályamestert, mint a vasút szerelmesét.

— *Ha Gyula pályaszakaszán egy fűszál nőtt, ő arról is tudott* — mondta félig tréfásan *Nagy Miklós* nyugdíjas tanár, akivel akkoriban a badacsonytomaji helytörténeti múzeum létrehozásán fáradoztak, mint aktív népfrontbizottsági tagok.

Nemrég otthonában találkoztam *Borka Gyulával.* A 64 esztendős főpályamester arcán nem látszottak az évek nyomai. Kedvelt lugasába invitált, ahol gyönyörű szőlőfürtök ragyogtak a napfényben. Szabadidejét legszívesebben a kertben tölti.

— Hogyan lett vasutas? — kérdezem.

— Véletlenül. Elemi iskolai tanulmányaimat Mezőszentgyörgyön és Budapesten végeztem, a gimnáziumot pedig Celéden. Már akkor érdekeltek a gépek. Szerettem volna ipari iskolában folytatni tanulmányaimat, de családunk anyagi helyzete miatt erre nem volt lehetőség. *Sokat hallottam a rokonoktól a vasutasélet szépségéről, a biztos kereseti lehetőségről.* Aztán csábítottak a mozdonyok, a gépek is. Hamarosan pályamunkás letten Lepsényben.

— Tizennyolc éves koromban Szombathelyen elvégeztem a hároméves pályamesteri tanfolyamot — folytatja. — Utána Budapesten lettem magasépítmény-tartalékos. 1942-ben bevonultam katonai szolgálatra. Két év múlva a vasutasokat leszerelték. *Ferencvárosban találtam munkahelyet, majd Tapolcára irányítottak.* Ezután több áthelyezés és munkakörváltozás történt az életemben. Végül Veszprémbe kerültem. 1958-ban nyugdíjazták az apósomat, aki Badacsonytomajon volt pályamester. Kineveztek a helyére. Akkoriban három napot Veszprémben, hármat pedig Badacsonytomajon dolgoztam mint pályamester.

— Mozgalmas, színes élete volt a vasúton. A sok munka mellett azonban a továbbképzésről, szakmai tudásának gyarapításáról sem feledkezett meg.

— 1980-ban, a Rippl-Rónai utcában (levelező tagozaton) elvégeztem a pályafenntartó és vasútépítő technikumot. Nem bántam meg; *a tanultaknak még ma is hasznát látom.*

Sok újítás fűződik a nevéhez. 1975-ben megkapta a Kiváló Újító kitüntetés arany fokozatát. Nyugdíjazásakor a Kiváló Munkáért kitüntetést vehette át.

— Mivel telnek a napjai?

— Nem tétlenkedem. A ház körül akad munka bőven. Otthonos vagyok az asztalos-, kőműves-, ács- és lakatosszakmákban is. Szívesen segítek az ismerősöknek és barátoknak. *A legtöbb időt a szőlőművelésre fordítom.* A helyi népfrontbizottságban végzek társadalmi munkát, és esténként sokat olvasok.

Hamar Imre

Fogyasztói érdekvédelem

A jó szándék el nem vitatható

A közelmúltban a Győr-Sopron Megyei Kereskedelmi Felügyelőség szakemberével, *Horváth Tamásnéval* és egy társadalmi ellenőrrel *Németh Istvánnal,* az Utasellátó Vállalat két egységében, a hegyeshalmi 15-ösben és a mosonmagyaróvári 216-osban jártunk. Arra voltunk kíváncsiak, hogy a nagy forgalom idején kaphat-e a vendég enni- és innivalót.

Karamell - kiwi

Hegyeshalmon az Utasellátó Vállalat fagyizója újdonság! Ilyen eddig nem volt. Ez az év az első, hogy itt fagylaltot árusítanak — a gyerekek és a felnőttek örömére. Mindjárt kérünk is három közepes adagot, egyenként ötforintos áron.

Nemcsak a forma és a tartalom kifogástalan. Az íze is finom. A krémfagylaltban sem csomót, sem jégdarabot nem találtunk. A fagylaltkönyv naprakész. Minden beírás pontos.

A kis épület ablakán rajzos, színes felirat: „Mai fagylalt ajánlatunk: *karamell - kiwi.* Öt deka 2,50 forint, 10 deka 5 forint, 20 deka 10 forint."

— Mit jelent a kiwi?

— *A kiwi az egy déligyümölcs* — válaszolta *Rebula Józsefné* fagylaltos, aztán elmagyarázza, hogy olyan féle gyümölcs a kiwi, mint nálunk a szilva, csak nagyobb. Igen kedvelt fagylalt.

Nekem nem ízlett.

Miközben munkáját végzi a felügyelő, megérkezik az Utasellátó Vállalat 15-ös szerződéses egységének vezetője Fricz Imre és segítőtársa, a felesége.

— Csak nincs valami baj?! — érdeklődnek élénken.

— Nincs — kapják a választ, és amikor megnyugszanak, akkor örömmel újságolják:

— Tetszik tudni, ez az épület a MÁV tulajdona, de a MÁV évek óta nem használja. Egy ideig fodrászüzlet működött benne, de amikor az is megszűnt, gondoltuk jó lesz az utasellátónak. Fagyizót nyitunk benne. Saját költségen felújíttattuk az épületet, és vásároltunk fagylaltgépet.

— Az éttermet nem nézik meg? — érdeklődik az üzlet vezetője.

— *De mégnézzük. Próbavásárolni nem tudunk ugyan, mert a kilétünkre fény derült.*

Az étlapot és az itallapot érdemes átböngészni és belőle megtudni; mit ehetnénk, mit ihatnánk, ha akarnánk?

Van miből választani

Az étterem reggel nyolc órától este kilencig tart nyitva. Ebben az időben *mindenki, mindazt megkaphatja, ami az italés étellapon található.* Külön meg kell jegyezni, hogy a kínálókártyák igen ízléses, szép borítóban vannak. Reggelire kapható a többi között lecsó tojással, tojáslepény parasztosan, gomba tojással, sonkás tojás, gépsonka főtt tojással és hidegtál.

— Ha valaki délben, vagy este kér enni?

— *Az étlapon kétféle menü van. Az egyikben bácskai rizseshúst, a másikban pirított májat kínálnak főételnek.* Aki választani akar az ételek közül az talál háromféle levest, hatféle köretet, hatféle salátát, kétféle tésztát, háromféle kis adag ételt, hatféle készételt és tizenegyféle frissen sültet. Az étlapot a konyhafőnök ajánlata zárja.

— Mit ajánl?

— *Hegyesi göngyölthúst burgonyával, óvári sertésszeletet rizzsel, gombás marhatokányt galuskával.*

Finom lehet mindegyik. A konyhafőnököt *Lajtai Károlynak hívják.*

Érdemes kiemelni két egészen apró dolgot az étlapról, mégpedig azért, mert falusi éteremben nem igen divatos egyik sem. Nos, a kettő egyike: *gundelpalacsinta.* Ezt túl munkaigényesnek találják a konyhafőnökök és hiába szereti — szeretné — a vendég, nem kínálják neki.

A másik ételt meg azért érdemes megemlíteni, mert manapság nem található az étlapokon. Ám a hegyeshalmi vasúti étteremben ez is volt, neve: *tojásos galuska.*

Forgalmas bisztró a zöldséges mellett

A másik egység, amelyikre kíváncsi a kereskedelmi felügyelő, az Utasellátó Vállalat mosonmagyaróvári 216-os számú bisztrója. Csaknem akkora a forgalma, mint a szomszédságban lévő gyümölcs- és zöldséges bolté.

A kereskedelmi felügyelő véka alá rejti kilétét és fáradt turistaként tér be a bisztróba. Belül nagy a tolongás. Aki éhes és szomjas ide tér be.

Délután van. A pulton ropogós zsemléből készített szendvicsek kínálják magukat.

— Kaphatnánk a szendvicseken kívül más ennivalót is? — érdeklődik a felügyelő.

— *Hogyne kérem* — válaszolja *Horváth György,* a büfé vezetője. — *Tudok adni rántottát, rántott szeletet, párizsi szeletet, pénteken pedig halászlét. Tudják ezt az utasok, így aztán vannak törzsvendégeink.*

A felügyelő mégis beéri a szendviccsel. Kettőt kér és mellé presszókávét. A kávét megissza, a szendvicsek tartalmát, a Csabai csípős szalámit pedig leméri. Az eredmény: *a kávé finom, a szendvicsek bélése annyi, amennyinek lennie kell.*

A harmadosztályú bisztró ételből, kávéból, sörből és udvariasságból ezúttal jól vizsgázott.

Sindulár Anna

Orvosi tanácsok (3.)

Mit kell tudni a daganatos megbetegedésekről?

Az emlőrák, az egyik leggyakoribb rosszindulatú megbetegedés a nők körében. A rákos sejtburjánzás okait és kialakulási mechanizmusait még csak részletekben sikerült feltárni a világszerte roppant nagy erőösszpontosítással végzett kutatásoknak. Azt viszont már majdnem két évtizede tudjuk, hogy az emlőrák és a méhrák bizonyos fajtáit, a női hormonháztartás hibái okozzák. Az elmúlt tíz esztendőben a női emlőrák a nők haláloki tényezői között az első helyre lépett elő. Az is igaz viszont, hogy a legtöbb gyógyult rákos beteg az emlőrákos nők köréből kerül ki.

Jobb félni, mint megijedni

Hazánkban mintegy 2500 új emlőrákos megbetegedéssel kell számolni. *Nem örökölhető betegség,* de egyes esetekben észlelt családi halmozódása öröklődő hajlamra mutat. Ennek genetikai, örökléstani magyarázata jelenleg még nem ismeretes. A szülés és a szoptatás nem hajlamosító tényező, sőt hagy statisztikák bizonyítják, hogy a többször szült nő, a hosszasan szoptató nők körében az emlőrák előfordulása ritkább, mint a nem szült nők között. Semmiféle bizonyíték nincs arra, hogy az emlőt ért ütés és az emlőrák jelentkezése között bármilyen összefüggés lenne. Az emlőben keletkezett „csomót" a nők 90 százaléka maga veszi észre. Igen fontos az önvizsgálat. *Aki tisztálkodása kapcsán emlőjén rendellenességet észlel azonnal forduljon orvoshoz.* A magába zárkózás, a tépelődés — csak idegrendszer-károsító, és ezzel csak a bajt tetézzük.

Van a férfiaknak is emlőrákja, igaz, hogy százszor ritkábban mint a nőknek.

Az időben észlelt és operált emlőrákosok 80 százaléka végleg meggyógyul. A mai technika lehetőségeivel készült *emlőprotézisek, műmellek, szinte észrevehetetlenné teszik az emlők hiányát.* A fürdőruhába épített emlőpótlások, még a strandolást is lehetővé teszik. Szemérem, előítélet, önelhanyagolás, közöny, ezek a megelőzés emberi veszélyei.

Érdekes az emlőrák földrajzi és népfajokhoz kötött elterjedése is. Nyugat-Európában és az USA-ban igen elterjedt, Japánban és Kínában viszont csupán negyedannyian betegszenek meg mellrákban, mint Amerikában. Itt nemcsak a hiúság, életmódbeli és faji okai is lehetnek ennek.

A tünetek: *ha az emlőből vér ürül, a bimbó környékén apró sebek jelennek meg,* ha valaki a 60. életéve után fedez fel magán újonnan megjelenő kis daganatot, élhet a gyanúval, hogy rosszindulatú. Akinek rokonságában volt emlődaganat, emlőrák, az fokozottan figyelje önmagát. *Jobb félni, mint megijedni!*

A gyógyításnak döntő módszere a műtét, majd a sugár- és kombinált gyógyszer- és hormonterápia.

Megelőzni könnyebb, mint gyógyítani

Napjainkban köztudott, hogy a fertőző betegségek száma rohamosan csökken, a szívbetegségeket is egyre eredményesebben kezelhetjük, a rák gyógyítása még mindig óriási probléma. Alig tudunk valamit az okairól. *Fegyverünk a rákkal szemben a rendszeres vizsgálat és a korai diagnózis.* A társadalom minden tagjában tudatosítani kell a tüneteket, hogy mielőbb felismerje a betegséget, orvoshoz forduljon és gyógyítható legyen. Ezt persze könnyű mondani, de annál nehezebb és költségesebb megvalósítani. A rendszeres vizsgálat, a megelőzés és a sikeres kezelés azonban meghozza az eredményt, és megéri az áldozatot, hiszen csökkenthetjük vele a fájdalmat, és sok emberi életet menthetünk meg.

„Ősrégi tapasztalat, hogy megelőzni könnyebb, mint gyógyítani, és ez nem feltétlenül előre adott kezelést jelent. Minél egészségesebb az élő szervezet, annál ellenállóbb a zavarokkal szemben. Ez azt jelenti, hogy a rák megelőzésének legjobb módja az általános, a teljes egészség gondos megőrzése. Ennek már nagyon korán, talán még a méhen belül el kell kezdődnie" — mondotta *Szent-Györgyi Albert.*

Gondoljuk csak meg. A beteg szervezet olyan mint a csatatér. Harc dúl az egészséget károsító erők és a szervezet önvédelme között! A csata kimenetelét az dönti el, hogy melyikőjük az erősebb. A betegségek, a daganatok ellen is elszántan küzd a szervezet, az orvosok feladata pedig, hogy ezt a szervezetet harcában támogassák. A kettő — szervezet és orvos — összefogása azonban még nem elég. Az emberi támogatás is szükséges.

Másképpen kellene élni

Mivel lehet ezt a harcot támogatni? *Idejében való felismeréssel, műtéttel, sugárzással, gyógyszerekkel.* De valamit ne feledjünk el. A szervezet általános erőnlétének fokozásával is. A megelőzéssel is. Kézenfekvő, ha valaki nem törődik a korai tünetekkel, a betegségét letagadja, vagy szépíti, a tüneteket lekicsinyli, az a betegsége mellett harcol. A saját ellenségeként, a saját egészsége ellenében, ahelyett, hogy összefogna a mindig ott levő segítővel, az orvossal.

Az egészséges életmód — magatartás! Beletartozik a rizikófaktorok elleni védekezés is, mint a dohányzás, az elhízás, a mozgásszegény életmód, az alkohol stb. Hányan fogalmazták már meg újra és újra azt a régi tételt, hogy az egészség megőrzése a legfőbb jó! Amiből az is következik, hogy az egészség megőrzése legyen a legfőbb gond — mindenek felett. Mert könnyebb és főleg hasznosabb megőrizni egészségünket, mint betegségeinket gyógyítani!

Dr. Bágyoni Attila mondotta: *Másképpen kellene élni.*

Másképpen bizony.

Dr. Veress Sándor
(Vége)

Vasútegészségügyi fiatalok találkozója Budakeszin

A KISZ szervezésében első alkalommal került sor a vasútegészségügyi fiatalok találkozójára. A szeptember végén tartott háromnapos rendezvénynek *a budakeszi MÁV-szanatórium adott otthont.* A programban helyet kaptak a fiatalokat ma leginkább érdeklő kérdések. Szó esett többek között a munkahelyi beilleszkedésről, a fiatal orvosok és ápolók továbbképzéséről, bér- és lakáshelyzetéről.

Az 1800 harminc éven aluli vasútegészségügyi fiatal képviseletében megjelent 30 KISZ-vezető és szakszervezeti aktivista kicserélte szakmai és mozgalmi tapasztalatait is. A találkozó résztvevőinek szabadidős programját színházlátogatás és esti várbeli séta színesítette.

A fiatalok fórumának vendége volt *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes, *dr. Tari Endre,* a vasútegészségügyi főosztály vezetője és Prókay Sándorné, a VSZ Egészségügyi IB titkára. A rendezvény egy-egy programján részt vettek a vasutas párt- és szakszervezeti szervezetek képviselői, közöttük *Nagy Károly,* az MSZMP Vezérigazgatósági Bizottság titkára, továbbá a vasútegészségügyi intézmények vezetői.

A KISZ XI. kongresszusa rétegpolitikai határozatának jegyében rendezett találkozó alkalmat adott a vasútegészségügyi KISZ-szervezetek koordinációs tevékenységével kapcsolatos elképzelések megvitatására. A koordinációs titkári funkcióval *dr. Kricskovits Ágotát,* a budakeszi MÁV-szanatórium KISZ-titkárát bízták meg.

A jövő évi ifjúsági találkozó megrendezését az 1987-ben 60 éves MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet főigazgatója, *dr. Vajda György* és a 20. évfordulójára készülődő Szolnoki MÁV Kórház vezetője *dr. Horváth József* is felajánlotta.



Dr. Tari Endre tájékoztatja a fiatalokat
(Laczkó Ildikó felvétele)

A MÁV Vezérigazgatóság pályázatot hirdet

a MÁV Debreceni Építési Főnökség igazgatói munkakörének betöltésére

A munkakör betöltésének feltétele:

- *szakirányú felsőfokú iskolai végzettség,*
- *felsőfokú vasúti szakvizsga,*
- *építési és pályfenntartási munkaterületen szerzett 10 éves szakmai gyakorlat,*
- *erkölcsi feddhetetlenség.*

A beküldendő pályázat tartalmazza:

- *az eddigi munkakörök, tevékenységek felsorolását,*
- *a jelenlegi munkahelyét, beosztását, havi alapbérét és jövedelmét,*
- *kitüntetéseit,*
- *a megpályázott munkakörre vonatkozó elképzeléseit, terveit,*
- *részletes önéletrajzot.*

A pályázatot 1986. december 1-jéig a MÁV Vezérigazgatóság Személyzeti és Oktatási Főosztályára (1940 Budapest, Népköztársaság útja 73–75.) kérjük megküldeni.
A pályázatokat bizalmasan kezeljük és 1986. december 31-ig választ adunk a pályázatokra.
A munkakör betöltése
1987. január 1-jétől esedékes.
A pályázattal kapcsolatban részletes felvilágosítást ad Pálmai Imre 01/36-05-ös üzemi és 220-660/559-es postai telefonon.

A MÁV Vezérigazgatóság pályázatot hirdet

a MÁV Gépjavító Üzem igazgatói munkakörének betöltésére

A munkakör betöltésének feltétele:

- ***szakirányú (gépészmérnöki) felsőfokú iskolai végzettség,***
- ***felsőfokú vasúti szakvizsga,***
- ***építési és pályafenntartási munkagépek tervezése és gyártása terén szerzett 10 éves szakmai gyakorlat,***
- ***erkölcsi feddhetetlenség.***

A beküldendő pályázat tartalmazza:

- ***az eddigi munkakörök, tevékenységek felsorolását,***
- ***a jelenlegi munkahelyet, beosztást, havi alapbért és jövedelmet,***
- ***kitüntetéseket,***
- ***a megpályázott munkakörre vonatkozó elképzeléseit, terveit,***
- ***részletes önéletrajzot.***

A pályázatot 1986. december 1-jéig a MÁV Vezérigazgatóság Személyzeti és Oktatási Főosztályára (1940 Budapest, Népköztársaság útja 73–75.) kérjük megküldeni.
A pályázatokat bizalmasan kezeljük és 1986. december 31-ig választ adunk a pályázatokra.
A munkakör betöltése 1987. január 1-jétől esedékes.
A pályázattal kapcsolatban részletes felvilágosítást ad Pálmai Imre a 01/36-05-ös üzemi és 220-660/559-es postai telefonon.

Amikor én vasutas voltam

Interjú Takács Tiborral új könyveiről és vasutasélményeiről

— Másfél év alatt harmadik könyve jelenik meg, A királynő katonája. Honnan ez a nagy lendület?

— Kétféle válasz is van erre: az egyik, hogy beérik a termésem, most múltam 59 éves, a másik: ötödik esztendeje, hogy *csak* írással foglalkozom, megváltozott az életformám, szinte nem múlik el nap, hogy ne írjak valamit. 1982 tavaszán kezdtem el írni immáron abbahagyhatatlan Naplómat, már túl vagyok a kétezredik oldalon, s ez a Napló nekem ugyanazt jelenti, mint futónak az edzés. Rászoktat a folyamatos munkára.

— Vegyük számba a közelmúlt eredményeit.

— 1985 februárjában jelent meg a *Kossuth Kiadónál* a *Halló, Tartsay lakás* c. regényem 1944—45-ről, ebből a *Magyar Vasutasban* is olvashattak részleteket az olvasók. Ugyancsak tavaly, szeptember végén látott napvilágot a *Zrínyi Kiadónál Aranytányér* címmel egy önéletrajzi írásom 1949—50-ről. És most, a nyár végén, jelent meg a *Móra Kiadónál A királynő katonája* c. történelmi regényem.

— Mutassa be lapunk olvasóinak!

— A regény hőse *Türr István*, aki 1855-ben *Málta* szolgálatában állott. Küldetése *Bukarestbe* vezette, ahol akkor az osztrákok egyik zászlóalja is tartózkodott. *Türr* 1949. januárjában dezertált az osztrák seregből olasz földön, s felsőbb utasításra titokban elfogták, kijátszva a román hatóságok éberségét, Brassóba szállították, s ott halálra ítélték. Csak a nemzetközi összefogás hatására — elsősorban *London* és Isztambul — közbenjárására végül is száműzték, vagyis megmenekült a bitótól. Ez dióhéjban regényem története. Remélem, szeretni fogják az olvasók, a tizenévesektől kezdve mindenki, aki szereti a történelmet.

— Újabb könyvei?

— 1987 első negyedében, talán februárban jelenik meg a *Kossuth Kiadónál* új, mai témájú regényem, a *Sziklatörés*. Édesapám alakját írtam meg e könyvben, (Ha apámról írok, mindig *Vér Bálint*ként emlegetem. Én *Vér István*ként szerepelek könyveimben.) és a hétvégi házam történetét, és természetesen a szomszédaimat, mindezt egy ciszternaépítés ürügyén. Egyik legjobban szeretett könyvem jelenik meg, kíváncsi vagyok, hogy mit szól hozzá a kritika és természetesen az olvasók.

— Vagyis két év alatt negyedik könyve jelenik meg.

— Igen, és ez lesz a 17. könyvem. Azután, hogy folytassam a sort, most fejezem be *Ördögárok* címmel egy új regényemet, ez az úgynevezett *Budai Önkéntes Ezred* történetét eleveníti fel. Az ezred 2600 harcosa a szovjet katonákkal vállvetve harcolt *Buda* felszabadításáért. E könyvemben öt ember sorsán mutatom föl e történelmi sorsforduló eseményeit.

— És a régebbi történelem?

— Nem vagyok hűtlen a régi korokhoz sem. Az idén fejeztem be egy számomra nagyon kedves könyvet, *Kemény János*, későbbi erdélyi fejedelem bahcsiszeráji fogságáról szólt. Hogyan kerül a tatárok fogságába 1657-ben, hogyan váltja ki 116 ezer tallérért (iszonyatos összeg volt ez akkoriban) menyasszonya, *Lónyay Anna*, ez a könyv témája.

— A címben azt ígértük, hogy vasutasélményeiről is beszél.

— Az ember addig írja meg emlékezéseit, vallom, amíg hitelesen tud visszaemlékezni a történtekre. Megírtam az elmúlt esztendőben — két kötetben — az életemet. Az első könyvben, amelynek a címe *Atlantiszi hajós*, életem első 17 évét írtam meg, születésemtől kezdve 1944. október első hetéig, vagyis addig, ahol kezdődik a *Halló, Tartsay lakás?* c. regényem. Én 1944-ben lettem vasutas, illetve egészen pontosan egy vasutas segédtiszti tanfolyam hallgatója. Már előtte is volt kapcsolatom a vasutasokkal, hiszen — milyen büszke voltam én akkor erre! — igazolt versenyzője voltam a *SZVSE-nek*, a *Szegedi Vasutas Sport Egyesületnek*. Unokabátyám nyomdokait követve atléta lettem: 800 és 1500 méteres futó. 1944 tavaszán, amikor nagyon összekülönböztem a szegedi *Szent István Felsőkereskedelmi Iskolával*, s kimaradtam, apám unszolására, vagy inkább ajánlására vasutas lettem. Akkor még ugyan honnan sejtettem volna, hogy éppen ez az élményvilág adja majd a *Halló, Tartsay lakás?* c. regényem alapját.

— Mikor jelenik meg legújabb könyve?

Az önéletírás lényege, hogy készen van, megírtam, túl vagyok rajta. De természetesen szívesen adom közre a *Magyar Vasutas* hasábjain emlékezésemet 1944. május elejétől — a tanfolyam kezdetétől — a majdnemi befejezésig. Még csak annyit: az emlékezet — főleg, amikor nevekről van szó — felejt. Nagy segítséget kaptam nemrégiben *dr. Sándor János* kedves barátomtól, hajdani vasutas társamtól és tanfolyamista barátomtól, amikor elküldte azt a tablót, amelyen valamennyien szereplünk. Jó volt kézbe venni, megnézni egykori magamat, vasutasruhában. Elárulom, mivel a tanfolyamot civilben csináltuk végig, ekkor, a fényképezéskor volt először és utoljára rajtam vasutas-egyenruha. Most, hogy közreadom régi, 42 évvel ezelőtti élményeimet, büszkén gondolok arra, egykor én is vasutas voltam . . .

(—ács)

Jubileumi kiállítás

Tíz éve, 1976 júniusában Békéscsabán egy vályogépületből kulturált körülmények közé költözhetett a Vasutas Művelődési Ház. Akkor még klubkönyvtárnak hívták, de e kategóriai besorolást rövid időn belül kinőtte. Erre lehetőséget adott az ízlésesen berendezett, kétszintes, több klubszobából álló épület s a falai között rendezett, Békéscsabán is elismert programok.

A 6-7 ezer kötetes könyvtár állománya tízezerrel emelkedett. Az intézmény nyitottá vált, a munkahelyi művelődést is jól szolgálta, így megkapta a művelődési ház besorolást, ami még jobb és szervezettebb munkára kötelezte a ház vezetőit és népművelőit.

Az elmúlt tíz év legemlékezetesebb eseményeit eleveníti fel az a kiállítás, melyet az évforduló alkalmából, október 7-én *Pallos György*, a Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs-propaganda és sportosztályának vezetője nyitott meg.

A kiállítás tablóin megismerkedhetnek a látogatók az aranylant diplomával és a Szocialista Kultúráért elismeréssel kitüntetett fúvószenekar évtizedes fejlődésével, a fiatalok pályaválasztását elősegítő vasútmodellező szakkör munkájával. A fényképek tanúsítják, hogy a könyvtár vendége volt többek között *Moldova György, Baranyi Ferenc, Balázs Anna*, a politikai fórum és a szocialista brigádklub meghívását teljesítette *Pálfi József, Kulcsár István, Szabó László* és *P. Szabó József* újságíró.

A vasutasmúltra emlékeztetnek az üzemtörténeti kiállításról, a Szajol—Arad vasútvonal átadásának 125. évfordulójáról készült fotók. A vasutasok szabadidős tevékenységét örökítette meg a hobbikiállítást bemutató tárló, de kedves emlékeket idéznek a gyermekprogramokról készült írások és fényképek is.

A Vasutasok Szakszervezete Békéscsabai Művelődési Ház fennállásának 10. évfordulójára készített kiállítás egyben a jövő feladatait, a munkahelyi művelődés sokrétűségét és lehetőségeit is bemutatja.

Novemberi filmkalauz

Tizenhat filmmel jelentkezik ez a hónap, tíz ország különféle műfajú produkcióit láthatjuk. A hagyományoknak megfelelően *Szovjet Filmek Fesztiválját* az idén a november hetediki forradalmi évforduló előtt nyitják meg. Ez alkalommal négy premiert kínál a MOKÉP és a legsikeresebb korábbi alkotások felújítását. (Ami azt jelenti, hogy kinek-kinek módjában áll mulasztását pótolni. Gyakran előfordul ugyanis, hogy az ember különféle elfoglaltsága miatt nem jut el odáig, hogy jegyet váltson és csak tervezi: ezt vagy azt megnézi. De az is előfordul: *később hívják fel a figyelmét az igazi értékre!*) Egyébként az eseménysorozat fényét emelendő: színészekből és alkotókból álló delegáció is Magyarországra látogat. A tervek szerint ennek tagja lesz a két legfigyelemreméltóbb produkció készítője: *Alekszej German* és *Rolan Bikov*.

Három szovjet film

A Szovjetunióban végbemenő változások természetesen a filmes társadalomra is kihatottak. Hatása (ha még nem is közvetlenül, de közvetve) érezhető. Ennek jele az, hogy az ünnepi műsorban szereplő művek közül az *Ellenőrzés az utakon* tizenkét esztendős tetszhalál után (1974-ben készült) szabadult ki a dobozból, míg a másik a *Bocsáss meg Madárijesztő* heves viták középpontjában áll. Mindekettő állásfoglalása, kritikai hangja, szemléletmódja ugyanis elüt a megszokott megoldásoktól és ez természetszerűleg kiváltotta a kitaposott út híveinek ellenérzéseit.

Az Ellenőrzés az utakon háborús történet, de a hangsúly az emberi konfliktusokon van. Nemcsak az ellenség ellen kell harcolni, hanem a bizalmatlanság, az embertelenség, a szűklátókörűség ellen, s az egyszer már becsületét vesztett hős útjába az akadályok a frontvonal innenső oldaláról is emelkednek. A rendező — a nálunk csak a moszkvai beszámolókból ismert — *Alekszej German*, édesapja, Jurij egyik kisregényét dolgozta fel forgatókönyvvé. Munkája odakinn az elmúlt esztendő szenzációja volt, amelyről szakmai körökben is a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak.

A Bocsáss meg Madárijesztő merőben más környezetbe és időszakba visz el. Látszólag gyermekfilm, de *Rolan Bikov* a kitűnő színész-rendező ezzel a munkájával aligha akart csupán a középiskolásokhoz szólni. A gyermekközönség, amelyet bemutat, nyilvánvalóan a felnőttek világát is türközi, s szakít a „gyerekek mind jók" ábrázolásmóddal, s itt mutatja ki a későbbi torzulások, antiszociális magatartások gyökerét.

A harmadik szovjet film *Vlagyimir Ljubomudrov* vállalkozása a kétrészes *Az első lovashadsereg* a a polgárháborús években játszódik, s széles ívelésű, hagyományos panorámáját nyújtja az akkori éveknek, Bugyonnij legendás hadseregének küzdelmének. A programot *Alekszandr Janovszkij* A flotta kedvence című gyermekfilmje egészíti ki. A kedvenc — elárultuk — egy kis medve!

Alig zárul le a Szovjet Filmek Fesztiválja máris az eleven legenda *Bruce Lee* kopogtat be *A Sárkány útja* című karatefilmjével. (Természetesen hongkongi produkcióban.) A színhely ezúttal Róma. A távol-keleti bajnok az Örök Városban egy étterem gazdájának megbízásából európai banditákat tanít móresre annak rendje és módja szerint. Vagyis ismét megcsodálhatjuk az utolérhetetlen koreográfiát, a támadások, védések, cselek egész fegyvertárát.

Magyar bemutató

Magyar bemutató is akad novemberben. A rendező: *Kézdi Kovács Zsolt* saját forgatókönyvét (A rejtőzködő) vitte a kitűnő *Kende János* kamerája elé. Főszereplője János a pilóta, aki önnön hibájából elveszítette élete értelmét. Nem repülhet! Megtalálja-e vajon a helyét vagy elkallódik, s nem tud többé képletesen és a valóságban is a magasba emelkedni? Megszemélyesítője: az Egyesült Államokban élő *Breznyik Berg Péter*, míg partnerei: a nők akik életében nagy szerepet játszanak: *Törőcsik Mari, Monori Lili, Pap Vera, Eszenyi Enikő* és *Camille de Casabiance*, valamint még egy férfi: a napjainkban egyre kedveltebbé váló *Lukáts Andor*.

Van a választékban két mese- összeállítás (Egy szem borsó) *Mesék Pannoniából* és lengyel rajzjátékfilm az egész estés *A Vörös Szív Lovagja*, Bogdan Novicki rendező műve. Argentin politikai korrajz a Gyilkosság a Nemzeti Szenátusban (készítője *Juan José Jusid*). Második világháborús téma a jugoszláv *Mirza Midrizovic* irányításával készült A birsalma illata, amely az emberség és az embertelenség összecsapását ábrázolja.

Napjainkban játszódik a csehszlovák *A holtak tanítják az élőket*. Alkotója a szlovák *Martin Holly* két életformát állít egymással szembe egy tragikomikus félreértés kapcsán. Két olyan ember kerül össze (beteg és orvos viszonylatában), aki közül az egyik csak hivatásának él, míg a másik nem képes, csupán anyagi javakban gondolkodni.

Zenés-táncos alkotás

A filmbarátoknak — és ahogy a reklám mondja —, a különleges ízek barátainak ajánlhatjuk az olasz *Ettore Scola* filmjét *A bál*-t. A szöveg nélküli (!) színes alkotás zenében-táncban egy bálterem falai között, mint jelképes díszletben eleveníti fel az elmúlt ötven esztendőt. S nemcsak slágerek csendülnek fel, örökzöld dallamok, de jellegzetes figurák jelennek meg, magatartásformák, kordivatok, szenvedélyek.

Egy asszony tragikus sorsa áll a háború utolsó heteiben a román *A hűség megszállottai* középpontjában, s az a nagy kérdés: vajon visszatérnek-e a frontról azok, akiket szeretünk. Látható lesz még egy nagy katonai ciklus első két része: *Jurij Ozerov* gigantikus körképe: a Moszkvai csata 1—2 színes, szinkronizált változatban.

Külön kell szólni még a Franciaországba nősült és jelenleg Hollywoodban dolgozó *Andrej Mihalkov-Koncsalovszkij* rendező *Mária szerelmei* című munkájáról. Az Andrej Platonov témát feldolgozó helyenkint merész történet egy furcsa szerelmi kapcsolat históriája, amelynek színhelye és időpontja a második világháború után egy amerikai kisváros. Hősnője: a szép *Nastassja Kinsky*, akit annyira imád a férje, hogy nem képes igazi urává lenni. Partnere: *Jonh Savage* és *Keith Carradine*.

Ábel Péter

GÁLAMŰSOR TAPOLCÁN

A József Attila Színház és a vasutas-szakszervezet 20 éve tart fenn egymással kapcsolatot. A jubileum alkalmával, szeptember 26-án, gálaműsort rendeztek a tapolcai vasutasok Batsányi János Művelődési Központjában.

A színházteremben négyszázan foglaltak helyet, köztük *Baksi Sándor*, a városi tanács elnöke. A műsorkezdés előtt *Pallos György*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs propaganda- és sportosztály vezetője mondott ünnepi köszöntőt. Megemlékezett a 30 éve alapított József Attila Színházról. A főváros „színházilag ellátatlan" területén, Angyalföldön alapított intézmény nagy utat tett meg. Sikereit, népszerűsége mellett az is fémjelzi, hogy elsők között kapott SZOT-díjat.

— 1966-ban a József Attila Színház igazgatóságával együttműködési megállapodást kötöttünk a vasutasok közötti színházkultúra terjesztésére, a színházművészet megismertetésére, népszerűsítésére — folytatta —, időben felismerve annak a jelentőségét, hogy a színházművészet az érzelmi hatásokon túl, amelyek kétségtelenül erkölcsöt, jellemet formálnak, a szellemi felemelkedésnek, a kulturálódásnak és a szórakozásnak is fontos eszköze.

Az 1967-ben indított önálló vasutasbérlet-sorozatunkkal *eddig a színház előadásait 12 ezer vasutas és hozzátartozója tekintette meg.* Felelősséggel mondhatjuk, hogy a vasutasoknak jelentős rétegével sikerült az elmúlt évtizedek alatt megismertetni és megkedveltetni a József Attila Színház műsorait és művészeit. Ezeket a találkozásokat tovább bővítettük a nagyobb vasúti csomópontokon rendezett kerekasztal-beszélgetésekkel, ankétok és központi műsorok szervezésével. Együttműködésük során jelentős segítséget kaptunk a színház vezetőitől a művészeti propagandisták képzéséhez.

Pallos György beszéde befejező részében a színház emlékezetes darabjait elevenítette fel, majd átadta a színpadot a művészeknek.

A megnyitót követő gálaműsorban *Kaló Flórián*, Érdemes Művész, *Galambos Erzsi, Horváth Sándor* és *Bánffy György* Kiváló művészek, *Tordai Teri* és *Újréti László* Jászai-díjasok mellett a többiek is felejthetetlen élményt nyújtottak a tapolcai vasutasoknak és a város lakóinak.

(Sz. Jakab)



A művészek megköszönik a tapsot
(A szerző felvétele)

Mandula József

PÁLYAMUNKÁSOK

Acéltestű utakon
suhan el vonatom
a rég elfáradt ütközők
zenéjét hallgatom

Monoton e fémzene
mint sínek világa,
melyet itt-amott tör meg
egy váltó iránya

Elfutnak a váltók
visszaáll a csend
Emberek villannak
sárgán odalenn

Büki Attila

A sínpár monológja

— Franz Holdjak nyomán —

bizony én szüntelen
két irányba haladok
de sohasem tökéletesen
fagyosabb időkben
összébb húzódom
rozsdállok
csorbítható is vagyok
sosem érek célba
legfeljebb hátamon
a kevésbé infantilisek

Turistahíradó

A MÁV Anyagellátási Igazgatóság *Lokomotív Természetbarát Egyesülete* a közelmúltban két új turistaversenyt rendezett. Szeptember 27—28-án éjszaka rendezte meg az I. Lokomóka elnevezésű — tréfás feladatokkal nehezített — könnyű tájékozódási túraversenyét. A csapatok jó hangulatban érkeztek meg a kiírás szerinti színhelyre, *Vinye* állomásra. A tájékoztató kézhezvétele után a résztvevők értesülhettek a *„heroikus küzdelmet követelő éjszakai kószálás”* pályaadatairól (ezek elméleti adatok voltak, a valós adatokat az élet hozta magával).

A Bakony dörgő-hegyi terepén lebonyolított játékos vetélkedő pályáján borítékolt feladatokat kellett megoldani, ezek vezettek a következő pontokhoz. A versenyidő nem számított, a győzelemben a figyelmesség és a becsületesség döntött. Az egyesület *„Cicőke”* turista-szakcsoportja által rendezett versenyen nyolc csapat 17 versenyzője vett részt. Az első helyezést a *Takács* házaspár „0” hibaponttal (Törekvés SE), a másodikat az *Ispánovity* házaspár 5 hibaponttal (Lokomotív TE) szerezte meg.

A Lokomitív Természetbarát Egyesület — idén első ízben vasutas központi programként — október 4-én rendezte meg *„Lokomotív 424”* elnevezésű teljesítménytúráját. Idén útvonalként a Szokolya vasútállomás—Királyrét—Kóspallag—Malomvölgy—Bőszob közötti 24 km-es jelzett, illetve szalagokkal kitűzött turistautat jelölték meg. A teljesítménytúra központja a Lokomotív TE bőszobi völgyben lévő kulcsosháza volt. A jó időben megrendezett teljesítménytúra 11 résztvevője a 4 órás szintidőn belül teljesítette az útvonalat.

Kényelmes, tiszta vendégszobák

Kényelmes, szépen berendezett szobák várják a vasutasokat és nyugdíjasokat a sárospataki állomásfőnökség új, szociális épületében. A tiszta vendégszobákért elismerés illeti az ott dolgozó vasutasokat, akik, akárcsak *Szécsi Dezső* állomásfőnök, mindent megtesznek azért, hogy az ideérkezők jól érezzék magukat.

A szíves vendéglátásért ezúton is köszönetet mondok.

Farkas Béla
Kaposvár

A táv 250 kilométer volt

Három vasutas futó rajtolt az Athén—Spárta szupermaratonin

Idén szeptemberben rendezték meg az Athén—Spárta közötti 250 kilométeres futóversenyt, amelyen a Szegedi VSE két „szuperatlétája”, *Sipos István* és *Simon László* a távot végig futva a világ legjobbjai között is az élen végeztek.

A versenyről és az előzményekről Sipos Istvánnal beszélgettünk, aki még diákkorában, 1976-ban ment le először az SZVSE-pályára. Nem sokkal később elindult egy gyaloglóversenyen, s ez megváltoztatta versenyzői pályafutását. 1980-ban már junior országos csúcsot gyalogolt 50 kilométeren, majd három év múlva egy 12 órás futóversenyen 125 kilométert teljesítve ötödik lett. 1984-ben a Duna menti 200 kilométeres szupermaratoni versenyen indult és 15 óra 15 percet teljesítve harmadik lett. Ez a verseny hozta meg számára a nagy lehetőséget. Itt találkozott össze *Schirilla György* edzőjével, menedzserével *Krailich Józseffel*, akinek segítségével 1985-ben elindulhatott az Athén—Spárta közötti versenyen. Az első Spartathlonon 32 óra 48 perccel a 14. helyen végzett.

— Kik indulhatnak ezen a versenyen?

— *Minden évben a Spartathlon Szövetség dönti el, ki az az 50 futó, aki elindulhat a versenyen.* A részvételnek feltételei vannak. Így például azok a futók, akik az előírt szintidőn belül lefutják a 250 kilométert, automatikusan indulhatnak a következő évben. Én így nyertem jogot arra, hogy idén ismét versenyezzek. Simon Laci barátom pedig egy 24 órás kassai futóversenyen 200 kilométert teljesítve első lett, s ennek alapján indulhatott.

— Hogyan készültetek fel?

— Edzőnkkel, *Antal Andorral* közösen egy speciális edzéstervet dolgoztunk ki. Sajnos, az alapozás nem a legsimábban ment, mivel én Budapesten tanultam mint SZET-tes, majd felvételiztem a Közgazdasági Egyetemen. Lényegében csak júniustól készültünk együtt. Terveinkben napi két edzés szerepelt fokozatos terheléssel. Legtöbbször Szeged—Makó között a Maros-gáton futottunk, *heti edzésadagunk 160—230 kilométer között mozgott.*

— Mikor volt a verseny és milyen körülmények között futottatok?

— *Szeptember 19—20-án volt a verseny. A start Athénben, a Márvány stadion előtt volt.* Negyvenkilencen vágtunk neki a távnak, köztük hárman magyarok: *Simon Laci*, én és a BVSC-s *Kis Király Ernő*. Felejthetetlen élmény volt. Nehéz terepen futottunk, százhúsz kilométert mentünk hegynek fel, nyolcvannégyet le, a többi volt csak a sík terep. A legmagasabb pont, amelyet elértünk 1125 méterre volt a tengerszint felett. Közben meg kellett küzdenünk a 30 fokos meleggel és az éjszakai mínusz 8 fokkal. A sötétben pedig csupán egyetlen zseblámpára és az útjelzőkre, fényjelzőkre támaszkodtunk. Lacival 184 kilométerig együtt futottunk, onnan egyedül folytattam az utat, mivel ő megsérült és lassabban haladt.

— Minden simán ment?

— Nem egészen. Egy alkalommal éjszaka a rendezők rossz irányba tereltek bennünket, s az általuk megjelölt ösvény egy mély szakadék széléhez vezetett. Szörnyű helyzetben voltunk, míg végül rádión és fényjelzésekkel tisztázták a helyzetet, visszairányítottak minket, — de ez egy jó órás időveszteséget jelentett.

— Nem féltetek?

— Nem.

— Mit ettetek útközben?

— *Három-négy kilométerenként volt egy-egy frissítőállomás. Itt kísérőink segítettek a gyors kiszolgálásban. Teát, pudingot, joghurtot, levest, kekszet és rizses húst fogyasztottunk.*

— Milyen volt a fogadtatás?

— Ahol elhaladtunk mindenütt ünnepeltek, éljeneztek bennünket. Az utolsó tíz kilométeren motoros rendőrök kísértek és kerékpáros gyerekek csatlakoztak hozzánk. *Csodálatos érzés volt megpillantani a célt, a spártai Leonidas-szobrot.* Ott három fehér ruhás lány várt bennünket „mannával” kínáltak, majd a város főpolgármestere babérkoszorút helyzett a befutók fejére. A 49 indulóból végül is csak 19-en értünk célba.

Szép magyar siker született. *A 250 kilométeres távon Kiss Király Ernő 26 óra 07 perccel második lett, én 30 óra 26 percet futva hetedikként értem a célba, míg Simon Laci 33 óra 30 perccel tizenharmadik lett.* Este ünnepélyes eredményhirdetés, fogadás volt a spártai stadionban, majd Athénba visszatérve ismét ünnepeltek bennünket.

— További terveid?

— Szeretnék jövőre is indulni a Spartathlonon és még jobb eredményt elérni. Aztán jó lenne egyszer kijutni a Sidney—Melbourne közötti 1023 kilométeres 6 napos „szuperfutóversenyre”. Ez most a legfőbb vágyam.

Gellért József

Színvonalas mérkőzések az országos asztalitenisz döntőn

Szeptember közepén *Debrecen* adott otthont az 1986. évi országos vasutas asztalitenisz-bajnokságnak. A Debreceni MVSC Vágóhíd utcai munkacsarnokában tizenegy területi válogatott sorakozott föl az ünnepélyes megnyitóra.

A sorsolás szeszélye révén mindkét selejtező csoportba szinte egyenlő erősségű csapatok kerültek, így minden mérkőzésnek nagy volt a tétje.

Az első csoportban Debrecen és a Központi Hivatalok csapata vívott óriási küzdelmet az első helyért, ami végül is a debrecenieknek sikerült. A második csoportban a szegedieknek viszonylag simább útjuk volt, hiszen veretlenül végeztek a csoport élén.

A helyosztó mérkőzéseken a tömegsportban ritkán látható nívós csatákra került sor.

A szegediek megőrizve selejtezőbeli jó formájukat, szoros küzdelemben győztek a házigazda debreceniek ellen és ezzel a torna végső győzelmét is megszerezték. A miskolciak is kárpótolták magukat, mert az erősebbnek tartott Központi Hivatalok csapatát fektették két vállra és megszerezték a harmadik helyet.

A csapatmérkőzések után valamennyi versenyző részvételével megkezdődtek az egyéni küzdelmek.

Az idegi igénybevételt és fizikai állóképességet követelő versenyben végül is a Központi Hivatalok versenyzője, *Czolk Ferencné*, valamint a miskolci *Ágoston István* nem talált legyőzőre, így ők vehették át a bajnoki oklevelet, tiszteletdíjjal együtt.

Eredmények. Csapatban: 1. Szeged TIB, 2. Debrecen TIB, 3. Miskolc TIB, 4. Központi Hivatalok TIB, 5. Szombathely TIB, 6. Építési Főnökség TIB, 7. Egészségügyi Szakszolgálat TIB, 8. Utasellátó VSZB, 9. Budapest TIB, 10. Járműjavító Üzemek TIB, 11. Záhony TIB.

Egyéniben. Nők: 1. *Czolk Ferencné* (Központi Hivatalok), 2. *Bavolyár Judit* (Szombathely), 3. *Schafferné Zádori Gizella* (Egészségügy) és *Horváth Elemérné* (Budapest).

Férfiak: 1. *Ágoston István* (Szeged), 2. *Takács László* (Szombathely), 3. *Mizsák Károly* és *Szabó Gábor* (Debrecen).

Székely György

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Az irányító munkára jó hatással van. 13. Néz. 14. . . . Thomas Robert (1766-1834) angol közgazdász és társadalomtudós. 15. Nepál közepe. 16. Ami elszáll. 18. Menettérti jegy. 19. Ősrégi kínai ütőhangszer. 20. Kukoricaliszből készült indián étel. 22. Talál. 23. Végnélküli déligyümölcs. 24. A Kis-Antillák egyik szigete. 26. Betűpótlással török népmesei alak. 27. A nyugati szemiták főistennője. 29. Férfinév. 30. Iránymutató. 32. A szigeti veszedelem. 33. Igekötő. 34. Ruhát tisztít. 35. Sínkeverék. 36. A-val a végén női név. 37. Főzeléknövény. 38. Rag. 39. Összekötő vonalak az időjárási térképen. 41. Folyadék. 42. Ennek a méternek a fordítottja ecetsav mérésére szolgál. 43. Borsodi település. 45. A varjú lehet ilyen. 48. Zenei műszó: hangzatosan, ércesen. 50. . . . Szadao, japán tábornok volt. 51. . . . Béla, a Tanácsköztársaság vezető személyisége. 53. Semmikor. 54. Kevert pör, névelővel. 55. Osztrák tartomány. 57. Honfoglaláskori nemzetség. 59. Nem, lengyelül. 60. Komoly, megbízható (francia). 62. Kérdőszó.

Függőleges: 1. Rangjelző. 2. Istennő a római mitológiában. 3. Ez a helyiség. 4. Kimondott betű. 5. Nógrád megyei község. 6. Magához szorít. 7. Nem ottan. 8. Hőhullám része. 9. Csak, németül. 10. Kertet művel. 11. Okmány. 12. Pangó betűi. 17. Európai nép. 19. Szőlőben dolgozik. **20. Jelentős munkaügyi kérdés.** 21. Zala megyébe való. 23. Nem állandó alkalmazott. 25. Folyó Dél-Amerikában. 26. Ki készül aludni? (két szó). 28. Női név. 29. Liter betűi. 31. Szélhárfa. 33. Ilyen ügy is van. 39. Ital. 40. Keményfejű, akaratos. 42. Betűpótlással a diák munkaterve. 44. Ssel a végén száguldás. 46. Árpád tulajdona. 47. Nem biztos, hogy jó az ilyen hangulat. 49. . . . Gusztáv és István, két matematikus. 51. Szovjet város. 52. Vissza: francia város, fonetikusan. 55. Hangtalan tízes. 56. Betűpótlással a sor elején. 58. A közepén hasad. 60 Tagadószó. 61. Fordított névelő.

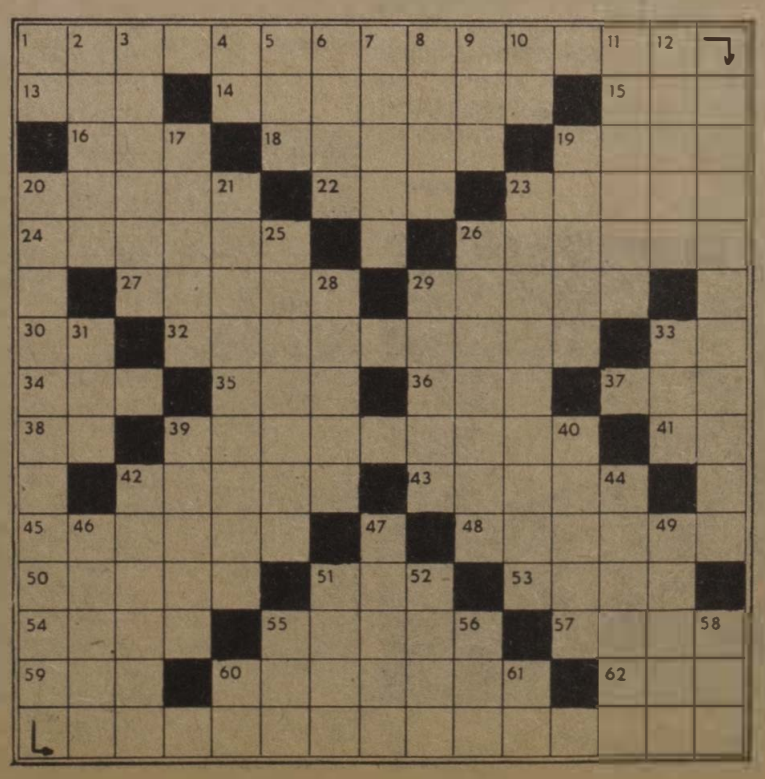
Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az üzletpolitikai kedvezmények körének bővítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 18. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kakuk Ferencné, Kisterenye, Bem út. 16., Banyár István, Békéscsaba, Fövenyes u. 16., Kun Ernőné, Gyékényes, Arany J. u. 6., Nagy István, Dormánd, Szabadság u. 12., Juhász Etelka, Cegléd, Nyárfa u. 25.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 20.

Beküldési határidő: november 11.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.



HÍREK

Nyugdíjasok találkozója. A dombóvári körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegysége a közelmúltban nyugdíjas-találkozót rendezett. A főnökség gazdasági és politikai vezetése 20 nyugdíjasát látta vendégül, akik megtekintették a korszerű javítócsarnokokat és a villamos mozdonyokat, majd az ünnepi ebéd után a gunarasi szabadidőközpontban folytatódott a program.

Véradónap. A komáromi körzeti üzemfőnökségen „A véradás — életmentés” jelszó jegyében szeptember 29-én rendeztek véradónapot. A sikeres akción 82-en adtak vért.

Nyugdíjas-búcsúztató. Az isaszegi I. számú főpályamesteri szakasz kollektívája szeptember 12-én ünnepséget rendezett a nyugdíjba vonuló János József vágánygondozó tiszteletére. A bensőséges hangulatú ünnepségen a szakszervezeti bizalmi átadta a kollektíva ajándékát János Józsefnek, aki közel négy évtizedig dolgozott a területen.

Rákszűrés Nagykanizsán. Ötödik alkalommal szervezett a nagykanizsai Vöröskeresztes alapszervezet a nődolgozók részére rákszűrést. Az üzemorvosi rendelőben dr. Igazi Károly onkológus főorvos végezte a szűrést, amelyen ezúttal 70-en vettek részt.

Társadalmi munka. Nyírábrányban, a MÁV szocialista brigádjai és a határőrök a közelmúltban jelentős társadalmi munkát végeztek: járdát építettek, kisméretű labdarúgópályát alakítottak ki. Munkájuk értéke mintegy kétszázezer forintra becsülhető.

Kirándulás. A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubja a közelmúltban Keszthelyre kirándult. Voltak a Balaton-múzeumban, megtekintették a Festetics-kastélyt és a város gót stílusú katolikus műemlék templomát. A kiránduláson negyvenen vettek részt.

Kiállítás. Tapolca vasútállomás üzemi konyhájának étkezőjében kiállítást rendeztek a Balaton északi partjának 75 éves történelméről. A kiállításon számos, vasúttal összefüggő dokumentum is látható volt.

Halálozások

Kisistók Sándor MÁV-főtanácsos, Szeged állomásfőnöke október 1-jén 48 éves korában súlyos betegsége következtében elhunyt. Életében példamutató szakmai munkája mellett aktív és elismert párt- és társadalmi tevékenységet végzett. Fiatalabb éveiben tagja volt a Szegedi Vasutas Sport Egyesület hajdani NB II-es labdarúgócsapatának is.

Családtagjai, munkatársai, barátai és tisztelői nagy részvét mellett október 7-én kísérték utolsó útjára a szegedi Alsóvárosi temetőben.

Hatvankilenc esztendős korában elhunyt Kovács Gyula, a BVSC huszonötszörös magyar bajnok birkózója. Pályafutása során három olimpián, két világbajnokságon (1950-ben ezüstérmes) és két Európa-bajnokságon (1947-ben ezüstérmes) képviselte a magyar színeket. A hatvanas évektől szakvezetőként munkálkodott a vasutasoknál. Kovács Gyulát a Magyar Birkózó Szövetség és a BVSC saját halottjának tekinti, temetése október 17-én volt az Óbudai temetőben.

Október 6-án, életének 78. évében elhunyt Nemes István nyugalmazott főfelügyelő. Hosszú vasúti pályafutása alatt többek között Nagykanizsán és Ferencvárosban teljesített szolgálatot. 1949-től 1960-ig a KPM vasúti főosztály 8/b osztályán dolgozott. 1972-ben a BVKH visszatérítési csoportjából vonult nyugállományba.

Temetése október 16-án volt a Megyeri úti temetőben.

Október 7-én, 62 éves korában meghalt Borsody György, a vasutas-szakszervezet ellenőrző főgyógyszerésze. 1967-től dolgozott a VSZTO-nál, majd később jogutódjánál, a VTI-nél. Kiváló szakember, segítőkész munkatárs volt. Tevékeny közéleti emberként tisztelték, becsülték. Munkásőrként is teljesítette kötelezettségét. Munkásságát több kitüntetéssel, köztük a Szakszervezeti Munkáért arany fokozattal is elismerték.

A hozzátartozók, barátok és ismerősök október 21-én, a Farkasréti temetőbe kísérték utolsó útjára.

Köszönetnyilvánítás. **Köszönetet mondunk mindazoknak a vezetőknek, munkatársaknak, barátoknak, ismerősöknek, akik Kazinczy Lászlót, a BBFF volt művezetőjét utolsó útjára elkísérték vagy más módon mély gyászunkban részvétüket fejezték ki.**

A gyászoló család

Lakáscsere

Elcserélnék Vácon levő két szoba összkomfortos, telefonos tanácsi lakást budapesti hasonlóra vagy kisebb gázkonvektoros lakásra. Plusz adhatok panorámás kilátású 300 négyszögöl jól termő szőlős bérleményt. Telefon: 27-12-110

Elcserélném háromszobás, déli fekvésű, telefonos, garázsos lakásomat másfél vagy kétszobás lakásra a VIII. kerületben csak vasutassal. Érdeklődni lehet 19 óra után a 643-139 telefonszámon.

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

Elcserélném rákospalotai kétszobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 131-847 városi és a 16-67 üzemi telefonszámon: Harsányiné.

Elcserélném nagyméretű Budapest XX. kerületben levő kétszoba komfortos, kertes, szolgálati lakásomat földszinti vagy I. emeleti egy szoba komfortosra. Érdeklődni lehet a 26-67-es telefonszámon: Módné.

Elcserélném Budapest X. ker., Hungária körúton levő nagyméretű kétszobás, komfortos, kertes családi ház jellegű MÁV-bérlakásom összkomfortos szövetkezeti lakásra, legalább kétéves munkaviszonyban álló MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 286-786-os telefonszámon.

Elcserélnék Budapest IX. ker., 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos MÁV-bérlakást, továbbá VII. ker., 38 négyzetméteres egyszobás, komfortos tanácsi lakást nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet hétköznap 8—16 óráig a 13-31-es üzemi, 138-417-es városi telefonszámon. Kozma Ferencné.

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, világos, egyszobás (bővíthető) MÁV-bérlakásomat (a Keleti pályaudvarnál), bármilyen komfortos budapesti tanácsi lakásra vagy vidéki házra, MÁV-dolgozóval. Filep György, Budapest, 1087 Kerepesi út 5. sz. IV. ép. II. em. 40. Telefonüzenet: 370-897.

Elcserélném 47 négyzetméteres összkomfortos tanácsi lakásomat Celldömölk, Szentgotthárd, Kőszeg környéki kis családi házra vagy hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: Molnár János, Budapest VI., Bajza u. 66. III. 3.

Elcserélném Budapesttől 60 km-re levő egy plusz két félszobás (mindhárom külön bejáratú) OTP-öröklakásomat legalább két szoba összkomfortos — vagy azzá tehető — budapesti MÁV-bérlakásra. Csak nívós csere érdekel. Érdeklődni lehet a 10-97 üzemi telefonszámon.

Elcserélném 81 négyzetméteres földszintes, komfortos, zöldövezeti, két nagyszobás (8 helyiség), frissen felújított (plusz fáskamra és fészer) Ferencvárosi pályaudvar közelében lévő MÁV-bérlakásomat egy másfél szobás és egy egyszobás tanácsira vagy MÁV-bérlakásra. A József Attila telepen földszintes, s a hármas metró vonala mentén levő lakás előnyben, de más megoldás is érdekel. Telefon: 13—16 óra között 894-931.

Elcserélném kétszobás plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb, esetleg nagyobb tanácsi lakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Érdeklődni lehet a lakáscímen vagy telefonon: napközben a 154-250/502, este 18 óra után a 133-155-ön.

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 86—4452. 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

XXX. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. NOVEMBER 13.

Október 23-án

Ülést tartott az elnökség

Október 23-án — *Gyócsi Jenő* elnökletével — ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Első napirendi pontként a testület megtárgyalta a munkaügyi és szociálpolitikai főosztály előterjesztésében a vasutasok egyen- és munkaruha-ellátásának koncepcióját.

A vasúti ruhaellátást az évtizedek alatt sok bírálat érte. Panaszkodtak a viselési időre, az elosztási rendszerre, a ruha minőségére stb. Ezen kívül a ruhaellátás nehezen volt áttekinthető, hiszen három szabályzat *(a munka-, a kiegészítő- és védőruházati)* is foglalkozott ezzel. Az illetékesek ezért határozták el, hogy gyökeresen megreformálják a ruhaellátást, módosítják juttatási rendjét. A három szabályozás helyett ezentúl csak egy lesz!

A szolgálat fegyelmező jellege miatt az egyenruha-ellátást tekintik elsődlegesnek, meghatározónak. Ettől teszik függővé a különböző ruhaellátási keretekben biztosított egyéb juttatást. *A koncepció részleteivel a dolgozók a vezérigazgatóság útján, a szolgálati helyeken ismerkedhetnek majd meg,* és mondhatják el javaslataikat, véleményüket.

Második napirendi pontként tárgyalta az elnökség a kinevezéssel adományozható rangfokozati rendszer bevezetését, amelyet ugyancsak a MÁV Vezérigazgatóság terjesztett elő.

Mint köztudott, a vasúton a rangfokozati rendszerhez 1977 óta bér nem kapcsolódik. A jelenlegi rangfokozati rendszer teljes körű átformálására és az ahhoz kötődő anyagi elismerésre nincs lehetőség. Pedig a rangnak — a beosztással együtt — tekintélyének kell lenni. A vezetői, irányítói apparátusra fokozott feladat hárul. Felelősek a szolgálati fegyelemért, az irányításuk alatt álló egység dolgozóinak munkájáért. A kiváló munkát végző irányítók, elemzők stb. anyagi, erkölcsi megbecsülése érdekében dolgozták ki a kinevezéssel adományozható rangfokozati rendszert, amelyhez külön anyagi elismerés is kapcsolódik.

Az előterjesztést, amellyel az elnökség egyetértett, a MÁV kollektív szerződéssel együtt bocsátják vitára.

Az elnökség napirendjén szerepelt a vállalati üdültetés VII. ötéves tervi koncepciója és az üdülőjegy-elosztás tapasztalatai is. *(Erről lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)*

Lapunk 19. számában tájékoztattuk olvasóinkat arról, hogy szakszervezetünk a tagdíjfizetési rendszer módosítását tervezi. Az elnökség negyedik napirendi pontként tárgyalta ennek részleteit, és javasolta a központi vezetőség elé terjesztését.

30 millió forintos beruházás Celldömölkön

Átadták rendeltetésének a padló alatti kerékesztergát

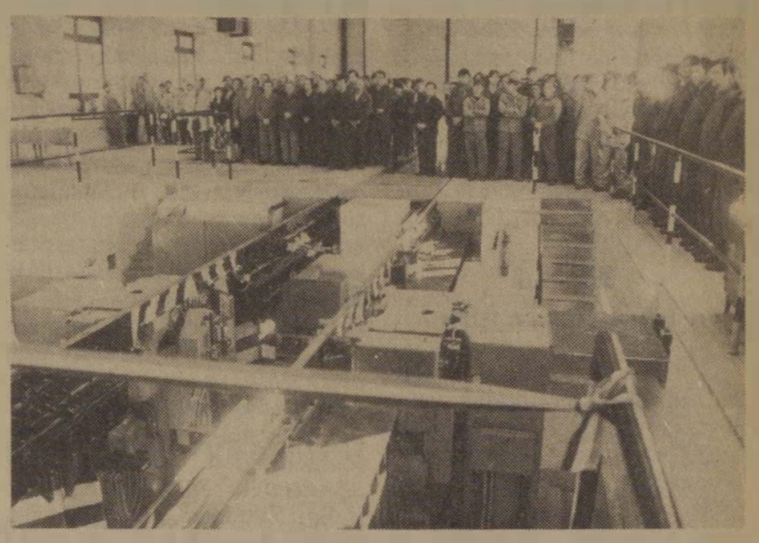
Kálmán Jenőnek, a celldömölki városi pártbizottság első titkárának és a közreműködő intézmények, vállalatok, vasúti szolgálati helyek és a dolgozók képviselőinek a jelenlétében *Kapronczai János,* a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője október 21-én a celldömölki vontatás üzemegységben átadta rendeltetésének a padló alatti kerékesztergát.



Kapronczai János vasútigazgató átvágja a szalagot

Amint azt *Bárány Ákosnak,* az igazgatóság műszaki osztálya fejlesztési főmérnökének ünnepi beszédéből megtudhattuk, a beruházás gondolata már a nyolcvanas évek elején felvetődött. Különböző elképzelések, akadályok után végül is ez év májusában elkészült tervek után kezdődtek el és rekordidő alatt befejeződtek a munkálatok.

Az NSZK-ból származó *Hegenescheid 106-os* típusú esztergagép 13, a beruházás 9 és az ehhez kapcsolódó főjavítási és fenntartási munkálatok 8 millió forintba kerültek. A tervezésben és a kivitelezésben a MÁVTI, a Vas Megyei Tanácsi Építőipari Vállalat, a Székesfehérvári Járműjavító, a pápai pályafenntartási főnökség, a celldömölki vontatási üzemegység és az NSZK-beli cég szerelői kiválóan együttműködtek.



Az átadási ünnepség résztvevői
(Benkő Sándor felvételei)

Eddig hetente két-három vontatójárművet kellett kerékesztergályozás céljából a fővárosba futtatni, ami nem kis kiesést jelentett. *A jövőben itt Celldömölkön, a kerekek kiszerelése nélkül havi 50-60 dízel,* majd később már villamosmozdony futórészeit javíthatják.

Ezzel a beruházással a körzeti üzemfőnökség és a szombathelyi igazgatóság vontatójárművein kívül az egész MÁV kerékesztergályozási gondjain tudnak segíteni. Az új létesítmény a helyieknek évi 500 ezer forint energiamegtakarítást is eredményez.

A padló alatti kerékesztergagép és az ehhez kapcsolódó beruházás összes költsége a számítások szerint négy év alatt megtérül.

Sz. Jakab

Kommunista műszak

Kommunista műszakot szerveztek a közelmúltban *Salgótarjánban,* a IV. főpályamesteri szakaszon. A vasutasok *Selyp* és *Apc* állomások között vágányszabályozási munkát végeztek. A műszakon 25-en vettek részt.

Hasonló akciót tartottak október 25-én Aszódon a II-es számú főpályamesteri szakasz vasutasai. Az állomás IX. vágányán 80 méter sínt cseréltek ki. A műszakon 19-en vettek részt.

A kommunista műszakokért járó bért mindkét munkahelyen szociális célokra fordítják.

Üzemlátogatás

A dombóvári vontatási üzemegység KTE gépészeti szakcsoportja október 2-án szakmai látogatást tett a BKV Metró üzeménél. A 14 tagú csoportot *Bársony László* műszaki titkár fogadta, majd *Szirmai Tamás,* az üzemviteli osztály vezetője tartott előadást.

Nemzetközi tanácskozás

Lapzárta után, november 4-én és 5-én, *Budapesten* ülésezett a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének adminisztratív bizottsága. A tanácskozás résztvevői értékelték a 9. nemzetközi szakszervezeti konferencia és a XI. szakszervezeti világkongresszus eredményeit és megfogalmazták a határozatokból adódó feladatokat. A küldöttek áttekintették a szövetség tevékenységét a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet különböző szerveiben és más nemzetközi szervezetekben. Ezt követően jóváhagyták a nemzetközi szövetség távlati és 1987. évi munkatervét és költségvetését. Befejezésül új tagok felvételéről döntöttek a szakszervezetek képviselői. (Az ülésről lapunk következő számában részletesebben beszámolunk.)

Szegedre vonattal érkeznek az új személygépkocsik

Budapest, Győr és Debrecen után a MERKUR Szegeden is létesített egy új autókat forgalmazó bázist. Az Autófer Leányvállalata és a szegedi igazgatóság megállapodása alapján a személygépkocsikat szállító emeletes szerelvények Szeged-Rókus állomásra érkeznek, ahol azok kirakását folyamatosan végzik. Eddig közel hétszáz gépkocsi érkezett a szegedi állomásra. Az ország déli részében lakó leendő gépkocstulajdonosok egyelőre Dácia típusú gépkocsikat vehetnek át Szegeden, de a további tervekben Zastavák érkezése is szerepel.

A tranzit kivételével

Kedvezően alakult a vasút októberi szállítási teljesítménye

Októberben a vasút *11 millió 489 ezer tonna árut szállított.* Ez a tavaly októberi mennyiséghez viszonyítva 102.2, a tervet alapulvéve 101 százalékos teljesítést jelent.

Az átlagos szállítási távolságnak a bázishoz viszonyított kismértékű növekedése következtében, az árutonnakilométer-teljesítmény 111, illetve 100,8 százalékosan alakult.

A belföldi forgalomban *7 millió 25 ezer tonna* áru került vasúton feladásra. Ez a mennyiség a bázisértéket jelentősen megközelítette, a tervezettet pedig 4,4 százalékkal meghaladta.

Az év vége közeledtével jelentősen emelkedett a népgazdaság exporttevékenysége. Így a vasúti export áruforgalom volumene is magas volt. Az elszállított *1 millió 327 ezer tonna 103,1 illetve 108,8 százalékos teljesítésnek felel meg.*

Az importforgalom az elmúlt év hasonló időszakának értékénél jóval magasabb volt, a tervezett szintet viszont nem érte el. Továbbra is alacsony volt a tranzitforgalom, ahol a tervezett mennyiségnek csak a 91,7 százaléka került elszállításra.

Az áruszállítás műszaki-gazdasági mutatói, az áruforgalom lebonyolítása az elmúlt hónapban viszonylag kedvező volt. A vasúti áruszállításokhoz szükséges üreskocsi-ellátás jelentősen javult. Ennek következtében a rakodáshoz ki nem állított teherkocsik mennyisége az elmúlt év októberinek csupán a fele volt. A teherkocsik térbeni kihasználása is megfelelő volt. A 31,1 tonnás statikus terhelés a bázisnál 0,3 százalékkal, a tervezettnél 5,4 százalékkal volt magasabb.

A teherkocsik árutonnakilométerben kifejezett termelékenysége kielégítő volt. Értéke az elmúlt év októberit 14,7 százalékkal haladta meg, és a tervezettel is közel azonos szinten volt.

A vasúti áruforgalom lebonyolítását befolyásoló tényezők közül a gépre várások eseteinek száma bázisszintű, a gépácsorgásoké a bázisnál 25 százalékkal volt alacsonyabb. Részben a szomszédos vasutak elégtelen fogadása, részben a vágányhálózat felújítási munkálatai következtében 12,8 százalékkal emelkedett a feloszlatott vonatok mennyisége.

A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása csak részben mondható kielégítőnek. A villamosmozdonyok esetében a napi hasznos futásteljesítmény a bázishoz viszonyítva 98,9, a tervet alapul véve 99,2 százalékos volt. Ugyanez a nagy teljesítményű dízelmozdonyok esetében 100.4, illetve 102,6 százalék.

Előzetes adatok szerint az elmúlt hónapban *18 millió 900 ezer utast szállított a vasút,* ami a tavaly októberinek 99 százaléka, a tervezettnek pedig 99,5 százaléka. Az utaskilométer-teljesítmény 97,8, illetve 99,8 százalékosan alakult.

A személyszállítás minősége — a menetrend szerinti közlekedést alapul véve — megfelelően alakult. A menetrend szerinti közlekedett személyszállító vonatoknak a tavaly októberi értékhez képest 0,1 százalékkal javult a menetrendszerűsége. Az egy késetten közlekedett vonatra jutó késési idő pedig 1,3 perccel csökkent.

„Hetvenöt éve sínen vagyunk"

Háromnegyed-százados jubileumához érkezett hazánk legrangosabb vasutas sportegyesülete. Ebből az alkalomból *„75 éve sínen vagyunk"* címmel színvonalas, képes kiadvány készült, mely híven dokumentálja a BVSC történetét, 1911-től napjainkig.

A kiadványt, október 17-én, a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében rendezett ünnepi közgyűlés minden részvevője kézhez kapta.

Az alkalomhoz illően, ünneplőbe öltözött egykori és mai sportolók és sportvezetők a kezdésig hosszan elidőztek a jubileumi kiállítás tablói előtt, amely az előtérben kapott helyet. A sikerek egykori kovácsai, mesterek és tanítványok között bizony szép számmal akadtak olyanok, akik hosszú évek óta nem látták egymást.

(Folytatás a 8. oldalon.)



Részlet a jubileum alkalmából rendezett kiállításról
(Laczkó Ildikó felvétele)

November 16-án

Vasutas operabérlet

November harmadik vasárnapján délelőtt 11 órakor lesz az Erkel Színházban a vasutas operabérlet második előadása. Donizetti: *Lammermoori Lucia* című romantikus operát mutatják be. A főbb szerepeket *Kovács Pál, Rozsos István, Ütő Endre, Kelen Péter* és *Szücs Márta* éneklik.

Volgográdi képeslapok (2.)

Keresik a megújulás útjait

A volgográdi aligazgatóság szakszervezeti irodájában baráti beszélgetésen ismerkedem a vasutasok életével, munkájával, biztató terveikkel. Az üzemi bizottságok elnökein, a szolgálati helyek aktivistáin kívül jelen van *Kurdi Bajlo Grigorij*, a területi szakszervezet titkára, és *Krasenko Anatoli*, az aligazgatóság vezetője is.

A terület 33 ezer szakszervezeti tagja 182 alapszervezetbe tömörül. Mostanában gyűléseken, beszámolókon vesznek részt, hiszen készülnek a soron következő szakszervezeti kongresszusra. Az óriási terület miatt nehezebb a szervezés, a dolgozók mozgósítása. A XIII. ötéves terv végén megkezdik a villamosítást. A szállítási teljesítmények növelése érdekében — a kollektívák kezdeményezésére — két mozdonnyal tizenkétezer tonnás vonatokat továbbítanak.

Növelik a teljesítményeket

— Ebben az ötéves tervben 25 százalékos szállításnövekedést tervezünk — mondja *Anatolij Krasenko*. — A volgográdi rendezőből indul útnak a legtöbb áru; olaj, nehézipari termék, gabona stb. A munkaverseny keretében szeretnénk csökkenteni a kocsik állásidejét is. A kocsitartózkodási idő jelenleg hét óra. A volgográdi csomópontról naponta negyven tehervonat indul. A terület 35 ezer vasutasának hatvan százaléka itt dolgozik.

— Sokat foglalkoztatja most a kollektívákat a XXVII. pártkongresszusnak az a határozata, hogy 2000-ig minden családnak lakást kell biztosítani — kapcsolódik a beszélgetésbe *Kurdi Bajlo Grigorij*. — Az aligazgatóság szeretné ezt 1995-ig teljesíteni. Vállalati építkezés keretében valósítjuk meg ezt a programot. Egy járműjavító dolgozóinak épülő nyolcvanlakásos házon *például húsz-harminc vasutas dolgozik munkaidőben*. A kollektívák vállalják, hogy helyettük elvégzik a járműjavítóban a munkát. Ilyen módszerrel — a szükséges építőanyagról természetesen a vasút gondoskodik — öt évvel korábban teljesíthető a terv.

— Elégedett-e a szakszervezet a dolgozók szociális körülményeivel?

— Általában igen. Nemrég épült például itt a pályaudvar mellett a kocsirendezők és az utazók részére egy szociális épület. *A cél az, hogy minden nagyobb szolgálati helyen legyen öltöző, mosdó, hiszen a munkakörülmények javítása mindannyiunk érdeke.* Még ebben az évben a pályaépítőknek is átadnak egy korszerű épületet. A szakszervezet az üdültetésről is gondoskodik. A beutalókat a helyi üzemi bizottságok osztják el. Egy 24 napos beutaló tizenöt rubelbe kerül. A legtöbb szolgálati helynek nyári háza, a szabadság eltöltésére is alkalmas pihenő bázisa van. Ezen kívül természetesen nagy üdülők, szanatóriumok is a vasutasok pihenését, kikapcsolódását szolgálják.

— Van-e az aligazgatóság területén munkaerőhiány?

— Elsősorban kocsijavítók, pályamunkások hiányoznak, mert a munkakörülmények sem a legideálisabbak. Néha túlórázniuk kell a kalauzoknak és a mozdonyvezetőknek. Évente azonban egy dolgozónak nem lehet százhúsz túlóránál több. A túlóráztatásra azonban minden alkalommal engedélyt kell kérni a szakszervezettől.

— Milyen szerepet vállalt a szakszervezet az alkoholizmus elleni harcban?

— Mielőtt e kérdésre válaszolnék, le kell szögeznem, hogy nálunk nincs úgynevezett „száraz törvény". Az egészségesebb életmódra nevelés a fő cél, s ebben nagy szerepet vállaltak a szakszervezetek. Az üzemi bizottságokon, a nagyobb szolgálati helyeken józansági (antialkoholista) társaságok alakultak. Évente egy rubel a tagsági díj. Ezeknek a társaságoknak a feladata egészségügyi előadások szervezése, az alkoholizmus következményeinek ismertetése. Az aktivisták személyes elbeszélgetéseken, teadélutánokon igyekeznek segítséget nyújtani a régi életforma megváltoztatásához. Az eddigi eredmények biztatóak. *Kevesebb a szabálysértés, a baleset, és negyven százalékkal csökkent a munkából kiesett napok száma is.* A szakszervezet tovább folytatja ezt a munkát, több kulturális programot szervez, amely a szabadidő hasznos, egészséges eltöltését szolgálja.

A menetidő négy és fél nap

Vendéglátóim üzemlátogatásra invitálnak a volgográdi személypályaudvarra és a közeli járműjavítóba. A pályaudvart 1953-ban építették. Utasforgalma akkor napi kétezer volt, napjainkban pedig már meghaladja a húszezret. A minisztertanács ezért határozatot hozott egy új pályaudvar építésére. A kivitelezést már jövőre elkezdik.

A mindössze három fogadó és induló vágány már kevés, legalább hat-nyolc kellene. Nagy távolságokra indulnak innen a vonatok. Éppen most indítják az egyik szerelvényt Kelet-Szibériába. Az egyik kocsi oldalán a fekete betűs tábla: *Novokuznyeck—Novoszibirszk*. Négy és fél nap alatt teszi meg a vonat az ötezer kilométeres utat. A mozdonyvezetők kétszáz kilométerenként váltják egymást.

A várótermeket, peronokat járva kísérőim felhívják figyelmem a magyar gyártmányú (250 ezer rubelért vásárolt) elektromos jelzőtáblákra, amelyek kifogástalanul működnek. A padokon vonatra várakozó utasok ülnek, a gyerekek és kísérőik külön pihenő szobákban tölthetik az időt. A felvételi épületben állandó egészségügyi szolgálat van.

A mozdonydepó gondozott területén kis emlékgőzös köti le az idegen figyelmét. A rajta lévő tábla tanúsága szerint a mozdony részt vett a polgár- és a nagy honvédő háborúban.

A dízel- és villanymozdonyok javítására szolgáló javítóműhelyt 1871-ben alapították. Volgográd legidősebb üzeme. Jelenleg 140 dízel- és 14 villanygép javítását végzi a műhely 1200 dolgozója. Ebből nyolcszáz a mozdonyvezető.

A bejárat előtt márvány emlékmű őrzi a műhely azon vasutasainak nevét, akik hősi halált haltak a nagy honvédő háborúban. *(A történelmi jelentőségű sztálingrádi csatában 242 volgográdi vasutas harcolt. Volgográdot tizenöt páncélvonat védte.)*

Vaszkijevics Alexandr üzemvezető lelkesen kalauzol a több emeletes, minden igényt kielégítő szociális épületben, amely egyben műszaki továbbképzők, tanfolyamok színhelye is. Az egészségügyi rendelőben folyamatos orvosi szolgálat van.

— Az utazó brigádokat indulás előtt mindig megvizsgálják, s ha valami rendellenességet tapasztal az orvos, a vasutas nem léphet szolgálatba — magyarázza az üzemvezető. — A mozdonyszemélyzetnek évente egyszer kötelező az orvosi vizsgálat.

Rend és tisztaság a mozdonydepóban

A második emeleten a tágas fekete-fehér öltözőkben is rend és tisztaság fogad. Itt nincsenek szekrények, lakatok. Fogasokra akasztva a tiszta ruhák, a másik helyiségben pedig a munkaruhák. A takarítónő látja el egyben az öltözőőri szolgálatot is. A fehér csempével burkolt zuhanyozók, mosdók kifogástalanul üzemelnek. Nem hiányoznak a zuhanyrózsák és a csapokat is el lehet zárni.

A mozdonyvezetők gyakorló termébe lépve a falon óriási elektromos tábla hívja fel magára a figyelmet. A dízel- és villanymozdonyok elektromos hálózatát ábrázolja. A sarokban képességvizsgáló berendezés áll. Egy dízelvezető kabinja, és egy magas feszültségű kamra.

— *Az oktató a pultnál gombnyomásra műszaki hibákat imitálhat, amit a kezdő mozdonyvezetőnek el kell hárítani* — magyarázza az üzemvezető. — *A mozdonyvezetők kétévenként vizsgáznak.* Ez a berendezés megkönnyíti a gépek szerkezetének megismerését, és biztonságosan elsajátítható a vezetés is.

Amikor kilépünk az épületből, ismét elered az eső. Kísérőim megjegyzik, hogy a volgográdi vasutasok már készülnek a télre, megtették a szükséges intézkedéseket, hogy a közlekedésben ne okozzon váratlan meglepetéseket a tél szigora.

Kaszala Sándor



A volgográdi főpályaudvar

(A szerző felvétele)



November 3—7-ig kéttagú svéd tanulmányi delegáció tartózkodott hazánkban szakszervezetünk meghívására. A delegáció tagjai: Gunnar Erlandsson vezetőtitkár és Enar Andersson titkár. A vendégeket fogadta Koszorus Ferenc főtitkár és tájékozatást adott szakszervezetünk munkájáról

(Skoda László felvétele)

Az SZVSZ XI. kongresszusa világkongresszus volt

A szakszervezeti lapok szerkesztőinek tartott tájékoztatót az SZVSZ XI. kongresszusáról, október 22-én *Papp Sándor*, a SZOT nemzetközi kapcsolatok osztályának helyettes vezetője. Elmondta, hogy a Berlinben, szeptember 16-tól 22-ig tartott kongresszus megvitatta a szakszervezeti világmozgalom aktuális tennivalóit; a többnapos vita után pedig 15 dokumentumot hagyott jóvá, végül elfogadta a világ dolgozóihoz és szakszervezeteihez intézett felhívást.

A kongresszus a szó legszorosabb értelmében *világkongresszus* volt: az 1014 küldött együttesen 296 millió szervezett dolgozó nevében tanácskozott; 154 országból 432 szakszervezet küldte el delegációját, közöttük 225 országos központ és 164 szakmai, illetve területi szervezet volt jelen. A kongresszusra néhány nagy nyugati szakszervezeti központ nem küldött képviselőt, viszont a francia Általános Munkásszövetség, a CGT újra elfoglalta helyét a világszervezet vezetőszerveiben e nagymúltú szakszervezetet megillető helyet.

A nemzetközi szakszervezeti mozgalom helyzetét elemezve a vita résztvevői *kifejtették, hogy csökkent a szakszervezeteknek a politikai és gazdasági eseményekre gyakorolt hatása a fejlett tőkés országokban.* Az általános gazdasági válság és a technológiák változása következményeként módosult a szakszervezeti tagság szociális összetétele, csökkent a taglétszám, a nagytőke és a kormányok támadást indítottak a szakszervezeti mozgalom ellen. A legtöbb felszólaló beszélt arról az egyre erősödő támadásról, ami a szakszervezeti jogokat, a szakszervezet egész tevékenységét fenyegeti. *A jobboldal azzal érvel, hogy a szakszervezeti mozgalom történelmileg túlélte önmagát, szükségtelenné, feleslegessé vált.* A frontális támadást tőkés világjelenségként kell értelmezni, bár országonként különböző képet mutat; más a helyzet az NSZK-ban, mint például Nagy-Britanniában. A szakszervezetek Nyugat-Európában kettős szorításban állnak. *Egyrészt fokozódik ellenük a támadás, másrészt pedig szorítja őket a tagság várakozása, elégedetlensége.* Ebben a helyzetben keresi új stratégiáját a szakszervezeti világmozgalom. Új orientációkra van szükség, amelyeket minden nemzeti mozgalom hazája konkrét körülményei között alkalmaz. Ezeknek kidolgozásakor a szocialista országok szakszervezetei által összegyűjtött tapasztalatok figyelembevétele rendkívül fontos. A szocializmus rövid története során olyan eredményeket ért el, amelyek értéke vitathatatlan (*alapvető egészségügyi ellátás, a teljes foglalkoztatottság például*). A szocialista országok helyzetének valós bemutatása ebben a helyzetben egyet jelent a szocialista eszmék vonzerejének növelésével.

A *Béke és Leszerelési Bizottság* vitájában leszögezték, hogy a béke védelme továbbra is fontos szakszervezeti feladat; *a tagságot a jövőben is mozgósítani kell a különböző békeakciókra.* Az elmúlt 5 esztendőben a szervezet komoly eredményeket ért el a leszerelés gazdasági és szociális következményeinek bemutatásában.

A Szakszervezeti Jogok Bizottságában részletesen kifejtették, hogy még a fejlett tőkés országokban is (ahol hagyományosan elismerték a szakszervezeti jogokat) korlátozzák a szakszervezet jogait: *megnyírbálják a sztrájkjogot, semmibe veszik a kollektív szerződések rendszerét.* A fejlődő országok egy részében a helyzet annyival súlyosabb, hogy a formálódó munkásrétegeket eleve ki akarják zárni a szakmai szervezkedés, az érdekvédelem lehetőségéből.

A szocialista országokban az erőfeszítések a szakszervezetek szerepének erősítésére, a számukra biztosított lehetőségek jobb kihasználására irányulnak. Szükségszerűség, hogy a szakszervezetek a szocialista társadalmi rendszerben erőteljesebben biztosítsák a dolgozók részvételét a politika formálásában.

A magyar szakszervezetek álláspontját *Gáspár Sándor*, a SZOT elnöke fejtette ki a tanácskozás második napján. Beszélt arról, hogy a szakszervezetek csak úgy védhetik igazán jól a dolgozók érdekeit, csak akkor lehetnek igazán hatékony részesei a szocialista társadalom építésének, *ha önállóan és kezdeményezően lépnek fel.* A felszólalás jó visszhangot kapott a kongresszusi küldöttek között.

A tájékoztató befejezéseként Papp Sándor ismertette a világkongresszus választási eredményeit. A főtanács egyhangúan ismét Gáspár Sándort választotta elnökévé.

Ők, tizenegyen

Az ellenforradalmárokkal vívott harcban estek el

„224 életrajz, 224 életút, amely a magyar történelem egyazon tragikus időszakában, az 1956-os ellenforradalom napjaiban szakadt félbe . . ." Így kezdődik A munkás-paraszt hatalom védelmében című könyv ismertetése, amelyet a Zrínyi Kiadó jelentetett meg. Szerzője *Hunyadi Károly*. Olvasgatva az életrajzokat, megtudhatjuk, hogy tizenegy vasutas, illetve vasutas szülő gyermeke is áldozatul esett az ellenforradalomnak. Kik voltak ők? Hogyan haltak meg?

Bihari Sándor, a Dunakeszi Járműjavító dolgozója 1956. december 13-án Battonyán, tűzharcban vesztette életét. Ugyancsak tűzharcban esett el október 28-án *Csiváncsák László*, aki a gyöngyösi váltógyár dolgozója volt. *Frank Ferencet*, a sárospataki vasutas segédmunkást a Budapesti Pártház ostroma után fogták el és gyilkolták meg. *Gáspár György* villanyszerelő is vasutas volt. Az ellenforradalmárok elleni harcban, a Rádió közelében vesztette életét. *Karkecz Károlyt*, az Északi Főműhely dolgozóját november 4-én a Corvin-közi ellenforradalmárok lőtték agyon.

Matuzsa György a vasútnál kezdte munkáját, mint fűtő. A pártközpont védelmében, nem messze a Parlamenttől, végzetes tüdőlövést kapott az ellenforradalmárokkal vívott harcban. *Bata Ferencet* szintén meggyilkolták a Budapesti Pártház védelme közben. Neki az édesapja is vasutas volt. Holttestét nem találták meg, ezért a maglódi temetőben a község KISZ-szervezete jelképes síremléket állíttatott neki.

Hoós László vasutas családból származott. A sopronkőhidai börtönben teljesített szolgálatot, s az elítéltek kitörésének visszaverésekor tűzharcban vesztette életét. *Kádas Ede* édesapja pályamester volt. Ő a Kossuth Tüzértiszti Iskola alegységének tagjaként az ellenforradalmárokkal vívott harcban kapott halálos fejlövést.

Kállai Mihálynak és *Zs. Nagy Lászlónak* szintén vasutas volt az édesapja. Előbbi az Üllői úton, utóbbi Budán halt hősi halált.

Népünkkel együtt a vasutasok is tisztelettel hajtják meg fejüket a hősök, mártírok emléke előtt. Tettük nagyságát nemcsak a később adományozott Munkás-Paraszt Hatalomért Emlékérem, a Vörös Csillag Érdemrend, a Kiváló Szolgálatért Érdemérem és a miniszteri előléptetések fémjelzik, hanem emléküket megőrzik a vasutas munkásmozgalom legújabb történetének lapjai is az utókor számára.

Pozsonyi Tibor

PILLANATFELVÉTEL

A kitüntetett vonatvezető

Modern, kétszobás, összkomfortos mátészalkai lakásában kissé fáradtan fogad *Árkosi Sándor* vonatvezető.

— Reggel végeztem — magyarázza —, s a napom úgy alakult, hogy csak pár órát aludtam. Azért várom a kérdéseit, annyira nem vagyok fáradt, elvégre sportember volnék . . .

— Ezt hogyan értsem?

— Évekig fociztam. Tulajdonképpen a labdarúgás szeretete révén kerültem a vasúthoz. Nem is olyan túl régen, húsz évvel ezelőtt még rangot jelentett a mátészalkai vasutasban futballozni. Jómagam már sajnos nem játszottam az NB II-es csapatban, de a megyei I. osztályban sok-sok emlékezetes mérkőzésem volt. Akkoriban még nem volt munkaidő-kedvezmény, szolgálat mellett kellett edzeni és futballozni. Közben behívtak katonának, a futball egyre inkább háttérbe szorult.

— A sport helyett a szakmában való elmélyülés következett?

— Valóban, de nem is tehettem volna mást, hiszen a fociból lassan kiöregedtem. *Különböző szakvizsgákat tettem, s hamarosan tehervonati vonatvezető lettem.* Mivel munkámmal elégedettek voltak, egy év múlva személyvonati fordába kerültem, előbb kalauzként dolgoztam.

— Mozgalmi munka?

— Sohasem volt idegen, először a KISZ-ben tevékenykedtem, majd „kiöregedve" a szakszervezetben vállaltam kisebb funkciókat. Itt nagy szerencsém volt, mert olyan „tanítóim" voltak, mint *Gulán Péter* és *Varga Bálint*, kik régi mozgalmi emberek, a tapasztalataikat önzetlenül átadták nekem. Ebből a környezetből egyenes út vezetett a párt soraiba, 1971-től vagyok a tagja. Abban is szerencsésnek tartom magamat, hogy hosszú évek óta dolgozom a nagyon összeszokott November 7. szocialista brigádban. Kétszeres MÁV kiváló brigádról van szó. büszke vagyok, hogy tagja lehetek. Legaláb olyan büszke, mint arra, hogy az idei vasutasnapon a Kiváló Munkáért kitüntetést vehettem át . . .

(Zsoldos)

Szakszervezeti napok keretében

Fórum Békéscsabán

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága szeptember 20-a és november 15-e között, mint arról lapunkban már hírt adtunk, szakszervezeti napokat rendezett, azzal a nem titkolt céllal. hogy szót váltsanak és véleményt cseréljenek a szakszervezeti tagsággal. E cél érdekében október 21-én fórumot rendeztek a vasutas művelődési házban. A fórum szóvivője *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkára volt. A tanácskozáson megjelent *Szelják György,* a Békés megyei SZMT titkára is. A szakszervezeti tisztségviselők, aktivisták gazdaságpolitikai és szakszervezeti témájú kérdéseire Koszorus Ferenc adott választ.

Meddig tart a MÁV-nál a túlélésre való beállás? Mi a megélhetésnél a létminimum? Miért nincs a fiatalok körében presztízse a munkahelynek? Mikor fejeződik be a MÁV szervezéskorszerűsítése? Kiválik-e a KÜF-től a vontatás? — kérdezték többek között. Szó volt továbbá az egyenruha-ellátásról, az egészségügy helyzetéről, a műszakpótlékról, a nyugdíjrendeletről, a bérezésről, a szakszervezeti tagdíjfizetés új rendjéről, az országos döntések nyilvánosságáról.

A szakszervezeti napok keretében egyébként nemcsak Békéscsabán, hanem az szb működési területén több helyen is tartottak a szakszervezeti mozgalommal, a szakszervezet tevékenységével kapcsolatos előadásokat, nyugdíj as-találkozókat.

A kulturális és sport rendezvényeken kívül vetélkedőt, képzőművészeti kiállítást, területi vers- és prózamondó versenyt rendeztek.

A szakszervezeti napok gazdag programsorozata iránt nagy érdeklődés nyilvánult meg. A tagság élt a „párbeszéd" lehetőségével, az szb-vel való szorosabb kapcsolat megteremtésének eszközeivel.

(gellért)

KISZ-vezetőképző Verőcemaroson

A szegedi igazgatóság KISZ-vezetőképzőjének adott otthont október 10—12-én a verőcemarosi Expressz-tábor. Az igazgatóság területéről érkezett 47 ifjúkommunista részére a szervezők gazdag programot állítottak össze.

A meghívott vendégek közül *Ambrus András* vezérigazgatóhelyettes a vasút helyzetéről, a soronlévő feladatokról adott tájékoztatást, kiemelve az idegenforgalmi szolgáltatások bővítésének szükségességét, a zavartalan áruszállítás biztosítását, a fegyelmezett és pontos munkát. *Tóth Imre* igazgatóhelyettes a szegedi igazgatóság feladatait, eredményeit ismertette. A szakszervezet szerepéről, érdekvédelmi tevékenységéről, a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javítására tett intézkedésekről *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára tájékoztatta a fiatalokat. *Zsivola Miklós,* az MSZMP KB politikai munkatársa az ország gazdasági helyzetéről, *Szűcs István,* a KISZ KB Ifjúmunkás Tanácsának titkára a KISZ koordinációs munkájáról, a vasutas fiatalok helytállásáról szólt. Az említetteken kívül még több politikai, illetve ifjúságpolitikai előadás hangzott el.

Élénk érdeklődés kísérte azt a fórumot, amelyen a meghívott vendégek válaszoltak a fiatalok kérdéseire. A KISZ-vezetők programjában játékos vetélkedők, kirándulások, a budai Vár nevezetességeinek megtekintése is szerepelt.

A hétvégi tábor résztvevői azzal az elhatározással tértek haza, hogy a kapott információkat, ismereteket továbbadják a tagság részére és azt hasznosítják a mindennapi mozgalmi munkában.

G. J.

Középiskolások üzemlátogatása

Október közepén és végén üzemlátogatáson vett részt Záhonyban a *Szegedi Bebrits Lajos Közlekedési Szakközépiskola* egy-egy csoportja.

Hagyomány már a szegedieknél, hogy minden évfolyammal meglátogatják a számukra soksok szakmai érdekességet kínáló átrakókörzetet. A vasútforgalmi szakos tanulók nemcsak a záhonyi, eperjeskei, fényeslitkei üzemviteli létesítményekkel ismerkedtek meg, de megtekintették az egyedi átrakóberendezéseket, rakodástechnológiákat is.

Az utóbbi években már elmaradhatatlan program a számítástechnikai üzemegység és az információs központok felkeresése, amelyekben előadás és gyakorlati bemutató keretében mutatták be számukra az automatizált információs rendszer legfontosabb jellemzőit.

Az üzemigazgatóság munkája iránt — a legpatinásabb, legfontosabb szakirányú közép- és felsőoktatási intézmények részéről — megnyilvánuló fokozott figyelmet jelzi, hogy ebben az évben a szegediek mellett a KTMF és a BME (tavasszal és ősszel egyaránt) oktatói és hallgatói is látogatást tettek Záhonyban.

(legeza)

Kismama-találkozó a Debreceni Járműjavítóban



Az elmúlt napokban tartották a Debreceni Járműjavító művelődési központjában a már hagyományos kismama-találkozót. *Tóth Tivadar* szb-titkár köszöntő szavai után *Barkaszi László* gazdasági igazgató ismertette az üzem életében bekövetkezett változásokat, és a jövőbeni feladatokat. Az üzemorvosnő és a napközi otthon vezetője a gyermekek egészséges életmódjáról, személyiségük alakítását elősegítő nevelési módszerekről, az óvodára nevelésről adott tájékoztatást a jelenlévő kismamáknak.

Nagy volt az öröm a kicsinyek körében, amikor kézhez kaphatták a szakszervezet a KISZ, a Vöröskereszt és az óvoda ajándékait.

L. Varga Lajos

Véradó balassagyarmatiak

Az orvostudomány fejlődése következtében a vérplazma iránti igény megnövekedett. *A plazmaferezis a véradásnak különleges formája,* melynél a vérvétel után a plazmát elkülönítik és ezt követően a vörösvérsejteket visszajuttatják az önként vállalkozó vérkeringésébe. Ez az eljárás módot nyújt arra, hogy a vért adótól egészsége károsítása nélkül nagy mennyiségű plazmát nyerhessenek. Ez a szokásostól eltérően, akár hetenként is végezhető. A plazmát vérvétel után centrifugálással elkülönítik, miközben a vért adó folyadékpótlásban részesül, majd egy újabb vérvétel után folyamatosan visszakapja a plazmamentes vörösvérsejteket. A módszer roppant időigényes. Felfogható akár dupla véradásnak is, mivel legalább három órát vesz igénybe.

Balassagyarmaton a közelmúltban került sor az első ilyen kísérletre. A körzeti üzemfőnökség dolgozói közül többen vállalták ezt a nehéz feladatot. Végül öt embert választottak ki, akik becsülettel teljesítették vállalásukat. Itt már egyébként is hagyománya van a véradásnak. Az elmúlt időszakban a dolgozók mintegy tíz százaléka, több mint nyolcvanan ajánlottak fel vért. Közülük is kiemelkedik *Labáth József* nyugdíjas, aki harmincöt alkalommal nyújtotta vérvételre a karját.

Ádám Tamás

MÁV Kollektív Szerződés (8.)

Megvalósításra nem került javaslatok

A MÁV Kollektív Szerződés munkálatainál valamilyen ok miatt megvalósításra nem került javaslatok bemutatásával folytatjuk a sorozatunkat. Természetesen csak azokkal a javaslatokkal foglalkozunk, amelyeket a terület szervek elfogadtak és bevezetésüket is javasolták. A többi el nem fogadott módosítási javaslatot az illetékes vezetők a testületi üléseken azonnal szóban, illetve — a kiadott irányelveknek megfelelően — 15 napon belül írásban megválaszolták.

Az új kollektív szerződés társadalmi vitáján sok olyan javaslat hangzott el, amelyek megvalósítása jelentősen megterhelte volna az amúgy sem nagymértékű bérfejlesztést.

Minden módosítás bérkiáramlással jár

Világosan látni kell, hogy a kollektív szerződés bármelyik szabályának módosítása bérkiáramlással jár, és ezt kizárólag az állami szervek által *engedélyezett központi bérfejlesztésből lehet fedezni.* Az egyes dolgozói rétegek kiemelését — amely megvalósulhat az átlagosnál nagyobb bérfejlesztés biztosításával, vagy különböző pótlékok emelésével — csak mások hátrányára lehet végrehajtani.

Ebből kiindulva tekintsük át a különböző bérpótlékok emelésére vonatkozó javaslatokat. Több vasútigazgatóság javasolta a készenléti és ügyeleti díjak emelését. A legtöbb javaslat a lakáson töltött készenlét emelésére irányult.

A készenléti szolgálat díjazását az alapbérhez arányosan és a jogszabályban előírtaknak megfelelően alakították ki, mértéke az alapbér emelésével együtt növekszik. Az ügyeleti díjat pedig időszakosan — egy-kétévenként — karbantartják, a javaslatot ezért nem vették figyelembe.

Már elkezdődtek a kollektív szerződés 1987. évi módosításának előkészületi munkálatai és a központilag kialakított javaslatban tervezik a szombat-vasárnapi és munkaszüneti napokon teljesített lakáskészenléti *(30 százalékra)* és ügyeleti díjazás *(30-35 Ft/órára)* emelését. A lakáson töltött készenlét évi mértékét 1200 órában tervezik meghatározni.

Javaslat érkezett a műszakpótlék emelésére. A vasutasok kétféle műszakpótlékban részesülnek, az utazószolgálatot ellátó dolgozók műszakpótlékának mértékét a kollektív szerződés 14. számú melléklete tartalmazza. Ez konkrétan *úgynevezett fix összegben, munkakörönként differenciáltan* állapította meg a délutáni és éjszakai pótlék mértékét.

A kollektív szerződés hatályba lépése után megjelent 6/1986. (X. 2.) KM. sz. rendeletében az ágazati miniszter *10 százalékkal magasabb díjtételeket állapított meg.* A rendelet előírásait a MÁV-nál 1987. január 1-jétől kell alkalmazni a kollektív szerződés helyett. Ez természetesen a jövő évi bérfejlesztést terheli, annyival kevesebbet lehet alapbérre, vagy teljesítményre fordítani. A fix összegű pótlékot az ágazati miniszter három évente emeli.

A fordulószolgálatot ellátó vasutasok műszakpótléka a kialakított fordulóknak megfelelően a törzsbér arányában van megállapítva, tehát az alapbér változásait automatikusan követi.

Egyes vidéki vasútigazgatóságok területén a dolgozók élénken tiltakoztak a budapesti állomásokon rendszeresített kiemelt forgalmi jutalék, valamint ugyanezekre a szolgálati helyekre kirendelt dolgozóknak járó kirendelési jutalék emelése ellen.

Egy központi döntés előzményei

Az érintett budapesti szolgálati főnökségek kulcsfontosságú munkaköreiben az átlagosnál is kedveztőtlenebb a munkaerőhelyzet. Köztudott, hogy a MÁV vonalhálózata a történelmi hagyományok következtében Budapest centrikus, éppen ezért az itt folyó elegyrendezés érzékenyen befolyásolja a hálózat egészét. *Mindezeket mérlegelve került a központi javaslatba az említett ösztönzés fokozása.* A központi javaslat végleges elfogadása előtt széles körű vizsgálatot tartottak. Megállapították, hogy összesen csak 28 szolgálati helyen és három területi intézőbizottságnál ellenezték az emelést, a döntő többség elfogadta a javaslatot. *A vasutas-szakszervezet központi vezetősége ezeket a tényeket figyelembe véve döntött a központi javaslat elfogadása mellett.* Határozatában azonban felkérte a MÁV vezérigazgatóját, hogy végezzen további vizsgálatot, amely alapján az 1987. évi módosításnál a kiemelt forgalmi jutalék ismét napirendre kerül.

Javasolták, hogy a szolgálat átadási-átvételi pótlékot terjesszék ki több munkakörre. A pótlékot kizárólag az állomási személyzethez tartozó, *olyan fordulószolgálatos dolgozók részére rendszeresítették, akiknek munkaidőn kívül kell teljesíteni az F. 2. számú utasítás rendelkezése alapján az állomásbejárási, és jelentkezési kötelezettségüket.* A pótlék tehát szorosan kapcsolódik az említett szakvonali utasítás által előírt kötelességhez, ezért más munkakörre való kiterjesztést a kollektív szerződés nem írhat elő.

Javasolták, hogy a kollektív szerződés 53. §-ában meghatározott, egészségre ártalmas pótlékot terjesszék ki az új belépő dolgozókra is. Az egészségre ártalmas pótlék kizárólag azokat a dolgozókat illeti meg, akik a védőétel megszűnésekor ilyen ellátásban részesültek. Ezeknek a köre a jelenleg is hatályos jogszabály (26/1980. MüM. sz. rendelet) előírásainak megfelelően, 1984-től tovább már nem bővíthető. Új dolgozók esetében az egészségre ártalmas munkakörülményeket *a besorolásnál kell figyelembe venni,* és az alapbért erre tekintettel kell magasabb mértékben megállapítani.

Olyan javaslat is érkezett, hogy a pénzkezelési pótlékot (52. §. 2.) terjesszék ki a munkabérfizetőkre is. *A javaslatot nem fogadták el, mert a pótlék elsősorban nem a kezelt pénz volumenéhez igazodik.* A pótlék fizetésének alapvető feltétele, hogy a pénztáros a törvényes munkaidejének legalább a felét a tényleges pénz kezelése és az elszámolása tartalmazza. A munkabérfizetők ez irányú munkája a munkaidő felét nem éri el és az elszámolási lehetőség is lényegesen kisebb a teljes munkaidőben pénzzel dolgozókéhoz viszonyítva.

Javasolták továbbá, hogy a tűzvédelmi pótlékot terjesszék ki azokra a dolgozókra is, akik még nem rendelkeznek az előírt képesítéssel.

A 9/1984. (Közl. Ért. 9. sz.) KM. számú utasítás értelmében a tűzvédelmi pótlék a nem függetlenített, írásban megbízott tűzvédelmi vezetőnek *akkor állapítható meg, ha az előírt tűzvédelmi képesítéssel rendelkezik.* A tűzvédelmi pótlék alsó mértékét (legalább 10 százalék) is meghatározza ez a jogszabály, ezért ennél kevesebb nem fizethető. A tűzvédelmi pótlék tehát ösztönöz arra, hogy az a megbízott, aki részmunkakörben látja el e fontos feladatát, minél előbb megszerezze a szükséges képesítést is.

A továbbtanulás ösztönzése érdekében javasolták, hogy a kollektív szerződés 72. §-ában rögzített elvek szerint tanfolyami végzettség megszerzése esetén is írjanak elő kötelezően fizetendő jutalmat. Jelenleg a kollektív szerződés az állami iskolai végzettség megszerzésének esetére biztosít differenciált jutalmat. Ennek előfeltétele, hogy a végzettség a vasútnál hasznosítható legyen. Tanfolyami végzettség megszerzését jelenleg is több formában is támogatják (költségtérítés, szolgálatmentesség, rendkívüli szabadság stb.), de kötelező jutalmat a tanfolyamok óriási mértéke miatt nem tudnak biztosítani.

A szolgálati vezető adhat jutalmat

A javaslatokat ezért csak a jövő évi módosításnál, a bérfejlesztési lehetőségek függvényében tudják figyelembe venni. Természetesen a szolgálati vezetőnek most is van lehetősége a tanfolyamot sikeresen elvégzett dolgozó eseti jutalmazására.

Javasolták, hogy a tehergépkocsi-vezetők részére a felmerült túlmunka konkrét elszámolása helyett a túlmunka átalánydíjazását biztosítsák. (30. §. (4) bek.) A személygépjármű-vezetőkkel ellentétben a tehergépjármű-vezetők túlmunkája pontosan mérhető, ezért nem indokolt, hogy a ténylegesen felmerült túlmunka elszámolása helyett áttérjenek az átalányra.

Javasolták a saját gépjármű rendszeres használatának kiterjesztését a vegyi elhárítást ellátó dolgozókra és gépkocsi ügyintézőkre is. (67. §. (1) bek.) Saját gépjármű rendszeres használata és azért átalánydíjazás megállapítása *csak abban az esetben engedélyezhető, ha a gépkocsihasználat rendszeres és egyúttal a vállalat részére gazdaságos is.* A felsorolt munkakörökben a gépjárműhasználat nem rendszeres, hanem eseti használat szükségessége merül fel. Az eseti használat pedig engedélyezhető és a ténylegesen megtett út elszámolható a jogszabály által előírt díjtétellel.

Azt is javasolták, hogy a különleges szállítmányok kísérésével töltött időt ismerjék el túlmunkának. (66. §. 11. p.) A különleges szállítmányok kísérését végző dolgozó felügyeleti tevékenységet lát el. Ha ezt munkaidőn kívül végzi, ennek megfelelő *felügyeleti díjra jogosult.* Nem volna célszerű ezért túlmunkadíjazást fizetni, ugyanis az igénybevétel nem ugyanaz, mint a túlmunkánál.

Dr. Szabó László

(Folytatjuk.)

KITÜNTETÉSEK

a nagy októberi szocialista forradalom 69. évfordulója alkalmából

A nagy októberi szocialista forradalom 69. évfordulója alkalmából kiemelkedő szakvonali és társadalmi tevékenységük elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

A MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG CSILLAGRENDJÉT

adományozta Koszorus Ferencnek, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárának.

ÁPRILIS NEGYEDIKE ÉRDEMREND

kitüntetésben részesítette: Fényes József vasútigazgatót, Pécs Vasútig.; Helle János szolg. főnököt, Bp. MÁV Épületfenntartó Főn.

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozata

kitüntetést adományozta: Hatvani Lajos művezetőnek, Debrecen KÜF; Oláh Károly csopvez., Miskolc Vasútig.; Perei József igazgatónak, Bp. MÁV Számítástechnikai Üzem; Szabó Sándor motorvez., Pécs KÜF; Tóth János osztályvezetőnek, MÁV Vezérig; dr. Gevicreh Pálné, a Vasutasok Szakszervezete osztályvezetőjének.

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

kitüntetést adományozta: Bernáth István MÁV képviselőnek, Rákosrendező KÜF; Gábriel János dízelmozd.-vez., Békéscsaba KÜF; Siska András csopvez., Nyíregyháza KÜF; Vitári István MSZMP Vasutas Üzemi Biz. titkárának, Nagykanizsa Üzemfőn.; Völler László üzemfőn., Zalaegerszeg KÜF; Pál József főosztvez., MÁV Vezérig.

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

kitüntetést adományozta: Balogh Istvánné ügyint., MÁV Vezérig. Baltai Zsigmond dízelmozd.-vez., Veszprém KÜF; Baráz János építésvez. Debrecen MÁV Építési Főn.; Berényi Mihály kocsivizsg., Szolnok KÜF; Dongó László előmunkásnak, Kecskemét Pft. Főn.; Galló Ödön főmunkatársnak, Bp. MÁV Számítástechnikai Ü.; dr. Gesztessy Ákos oszt vez. főorvosnak, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. int.; Gulyás Károly vill. mozd. vez., Hatvan KÜF; B. Jánvári Zoltán asztalosnak, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Jusztin Sándor üzemfőn. h., Szeged KÜF; Kiss János lakatos csopvez., Miskolc MÁV Épület és Hídfenntartó Főn.; Korecz Ferenc lakatos csopvez., Landler Jenő Jj. Ü.; Már Károly vizsg. főkalauznak, Debrecen KÜF, Méhes Béla főpályamesternek, Nagykanizsa Pft. Főn.; Nagy Sándor ügyint., Záhony Üzemig.; Nescsák István pályamunkásnak, Győr Pft. Főn.; dr. Ritoók Pál építési főmérnöknek, Bp. MÁV Építési Főn.; Sára István térfelvigy. Bp., Ferencváros KÜF; Soós Tibor mozd. vez., Székesfehérvár KÜF; Szilágyi Károly mozdvez., Dombóvár Üzemfőn.; Szöllősi Endre festőnek, Celldömölk KÜF; Varga János osztvez., Bp. MÁV Tervező Int.; Veres Albert lakatos csopvez., Szolnok Jj. Ü.

A közlekedési miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: Balogh Miklós alvázlakatos brigádvez., Dunakeszi Jj. U.: Bögyös Lajos pályamunkásnak, Dombóvár MÁV Építési Főn.; dr. Hámory Károly ig. főorvosnak, Pécs MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Heresznyei András üzemvez. főmérnöknek, Székesfehérvár Jj. Ü.; Kovács Gyula osztvez., Debrecen Vasútig; Kvaka Mihály villmozd.-lakatosnak, Bp. Keleti Üzemfőn.; Lévay Imre állfőn., Miskolc KÜF; Nagy Miklós osztvez., Bp. Vasútig; Presits Ferenc dízelmozd.-vez., Tapolca KÜF; Szabó István állfőn., Kecskemét KÜF; Szabó Jenő lakatosnak, Pécs MÁV BBFF; Tóth Sándor gépjav. csopvez., Miskolc MÁV Építési Főn.; Török János ügyint., MÁV Vezérig.; Vad István vonatvez., Püspökladány KÜF; Vecsernyés Sándor műszerésznek, Szeged-Rókus MÁV BBFF; Verőczi György forg. részleg-vez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Weizengruber János tolatásvez., Bp. Kelenföld KÜF

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Antalffy László üzemvez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Agócs János osztvez., Szolnok Jj. Ü.; Ambrus József kocsilakatos, csopvez., Dombóvár Üzemfőn.; Báger Imre állomáskezelőt, Szombathely KÜF; Berki László osztvez., Debrecen Vasútig.; Dávid József kocsivizsg., Gyékényes Üzemfőn.; Csorba Imre vill. hálózat felmérőt, Kiskunfélegyháza Vill. Vonalfőn.; Farkas István műszerészt, Szombathely MÁV BBFF; Ficzere István építésvez., Debrecen MÁV Épület és Hídfennt. Főn.; Gál László munkavez., Miskolc MÁV Építési főn.; Gergely István lakatos csopvez.. Miskolc Jj. Ü.; Hajdú Bertalan vonalgond., Miskolc Pft. Főn.: Horváth János rendészt, Szombathely KÜF; Keszei Aladár gazd. ig., Celldömölk MÁV Építési Főn.; Ifjú Lajos vill. mozd.-vez., Békéscsaba KÜF; Kispál József szerv.titkárt, Miskolc Vasútig. MSZMP Biz.; Kocsis Imre fuvardíj-számfejtőt, Gyékényes Üzemfőn.; Kulcsár Zoltán műszerészt, Záhony Üzemig.; Marinisz Alkiviádisz műszaki vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Maródi Pál szerelő művez., Bp. MÁV Vill. Felsővez. Építési Főn.; Mikó Ádám üzemegységvez., Záhony MÁV Számítástechn. Üzem Ter. Üzemegysége; Nagy Tibor főmunkatársat, MÁV Vezérig. Vezérigazgatói Iroda; Rábavölgyi László lakatost, Pécs KÜF; Rácz Károly vonalgond., Debrecen Pft. Főn.; Riba Gyula vez. váltókez., Záhony Üzemig.; Simon Józsefné csopvez., Bp. Vasutasok Ált. Bizt. Egyesülete; Sivák István vonalbiztost, Pécs Vasútig.; Soltész József függ. szb-titkárt, Miskolc MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Soós Endre üzemvez. főmérnököt, Északi Jj. Ü.; Sütő Ferencné ügyint., MÁV Vezérig.; Szakály Imre csopvez., Szombathely Vasútig.; Szaniszló András dízellakatost, Mátészalka KÜF; Szegedi Géza vonalkez., Pécs Pft. Főn.; Szili Ferencné rakt.vez., Szombathely Osztószertárfőn.; Szombath Kálmán anyagkiadót, Győr Szertánfőn.; Takács Bertalan kocsivizsg. csopvez., Szerencs KÜF; Tájok Ferenc vontatási rendezőt, Kiskunhalas KÜF; Tóth Ferenc előmunkást, Szolnok Pft. Főn.; Tóth István villmozd.-vez., Bp. Keleti Üzemfőn.; Török László karbantartó szakmunkást, Miskolc MÁV Vill. Vonalfőn., Vadászi János műszerészt, Miskolc MÁV BBFF; Varga Alajosné személyzeti és munkaügyi vez., Székesfehérvár Pft. Főn.; Varga Lajos üzemig., Dunakeszi Jj. Ü.; dr. Veress László ig. főorvost, Szeged MÁV Ter. Egészségügyi Közp., Veszelószki László állfőn., Kecskemét KÜF; Végh Mihály munkavez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek: Altner Pál műszerész, Szombathely MÁV TBÉF; Ádám József csopvez., Szeged Vasútig.; Ágh Miklós üzemfőn. h., Győr KÜF; Bartos Márton tűzikovács, Északi Jj. Ü.; Bauer Jánosné gépíró, Pécs Vasútig.; Egri István műszerész, Bp. MÁV Balparti BBFF; Egervári Tibor állfőn., Szombathely KÜF; Éles Imréné raktkez., Miskolc KÜF; Fodor Istvánné ügyint., MÁV Vezérig.; Galaczi Tiborné ügyint., Bp. MÁV Építési Főn.; Gergely Mihály lakatos, Debrecen Jj. Ü.; Gömöri Péter szertárfőn., Hatvan Szertárfőnökség; Halász Károly mozdvez., Szeged KÜF; Hollóvári József lakatos csopvez., Kaposvár MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Kovács Károly csopvez., Szeged Vasútig.; Könczöl Ferencné díszpécser, Bp. MÁV Helyelosztó és Inform. Közp.; Kulcsár Gábor betan. munkás, Debrecen MÁV BBFF; Magyar Gyuláné raktkez., Kaposvár Szertárfőn.; Mányoki Károly műszerész, Pécs MÁV BBFF; Mészáros László előmunkás, Nyíregyháza Pft. Főn.; Mikolai Lajos fizikai csopvez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Nárai Sándor munkavez., Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Papp Gábor ügyint., Miskolc Vasútig.; Pauer Olivérné pol. munkatárs, Vasutasok Szakszervezete; Révész P. Imre pályamunkás, Záhony Pft. Főn.; Ritzl Ferenc lakatos, Dunakeszi Jj. Ü.; Szívós György mb. osztvez.-h., Bp. MÁV Anyagell. Ig.; Szöllős András csopvez., Bp. MÁV Bevételellenőrzési Ig.; Szuchy Antal mozdvez., Szombathely KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Agárdi Gábor közp. menetirányítót, Debrecen Vasútig. Üzemirányító Közp.; Antal Ferenc villszerelőt, Szerencs KÜF; Asbóth György hőkezelőt, Szombathely Jj. Ü.; Ács Balázs forg. szolgtevőt, Kiskunhalas KÜF; Babos Sándorné belső ell., Szombathely KÜF; Baranyai Lászlóné ügyint., Debrecen MÁV Számvit. Főn.; Barabás Sándor teljesítm. értékelőt, Záhony Üzemig.; Balázs Antal termelésirányítót, Bp. MÁV TBKF; Baráth István vonatvez., Miskolc KÜF; Barnák Károly villmozd.-vez., Hatvan KÜF; Borcsek Pál mozd. vez. Nagykanizsa KÜF; Böröcz János lakatos csopvez., Kaposvár MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Bősze László csopvez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Buzás Mária pol. munkatársat, Vasutasok Szakszerv. Bp. Ter. Int. Biz.; Csögör László munkavez., Dunaújváros Pft. Főn.; Csuha Lajos műszerészt, Záhony Üzemig.; Danajka Béláné polg. véd. törzspar., Szolnok KÜF; Dénes Ernő személyzeti és munkaügyi vez., Celldömölk MÁV Építési Főn.; Dicsa Pál gépkocsivez. Kiskunhalas Pft. Főn.; Dudás Lászlóné ügyint., Bp. MÁV Gépészeti Techn. és Anyagvizsg. Ü., Ecker Gusztávné műsz. szerkesztőt, Bp. MÁV TBÉF: Farkas János gépjárművez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Farkas István kocsivizsg., Záhony Üzemig., Federics Lászlóné műszerészt, Debrecen MÁV BBFF; Fecskán György csopvez., Bp. MÁV TBÉF; Fejes András ügyint., Bp. Vasútig.; Fekete István pályamunkást, Kecskemét Pft. Főn.; Gaál László raktvez., Záhony Szertárfőn., Gyerő János kapust, Bp. MÁV Gépészeti, Techn. és Anyagvizsg. Ü.; Hajas Tamás főmunkatársat, Bp. MÁV TBKF; Hamar József műszerészt, Szombathely MÁV BBFF; Harmath István pályamunkást, Szekszárd Pft. Főn.; Herédi Pál kocsirend., Kiskunhalas KÜF; Horváth Lajos osztvez., Szombathely Jj. Ü.: Ivanics Jenő kőműves munkavez., Szeged MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Jáger Imréné portást, Bp. Vasutasok Ált. Bizt. Egyesülete; Juhász György főrendészt, Landler Jenő Jj. Ü.; Juhász Istvánné anyagkiadót, Békéscsaba Szertárfőn.. Juhász János mozdvez., Füzesabony KÜF. Kajli Béláné személyzeti vez., Bp. MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Kapusi Ferencné személypénztárost, Kecskemét KÜF; Katona Istvánné ügyint., Békéscsaba KÜF; Káldi Gyula balesetvizsg., Bp. Vasútig.; Kiripolszki Józsefné könyvelés vez., Bp. MÁV Bevételell. Ig.; Kiss József építésvez., Szeged MÁV Épület- és Hídfennt. Főn., Kiss Sándor szakmunkást, Bp. Vasúti Tud. Kut. Int.; Kollár Sándorné ügyint., Miskolc Vasútig; Kotroczó József ügyint., MÁV Vezérig.; Kovács Gábor hegesztőt, Bp. MÁV Hídfenntartó Főn.; Kovács Józsefné ügyint., Bp. MÁV Nyugdíj Ig.; Kovács Józsefné főszakácsot, Debrecen Jj. Ü.; Kovács Kálmán pályamunk. Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Köteles Antal vonatkez., Szentes KÜF; Kókai Sándor építésvez., Bp. MÁV Hídép. Főn.; Kriston Zoltán körz. üzemfőn., Füzesabony KÜF; Kulcsár Károly járőrvez., Tatabánya-Alsó Vill. Vonalfőn.; Kuncsik János lakatos csopvez., Miskolc KÜF; Lakatos János váltókez., Mátészalka KÜF; Lázár Istvánné csopvez., Bp. Vasutasok Biztosító Egy.; Lévay Ernő ügyint., MÁV Vezérig.; Lorberer József asztalost, Bp. MÁV Szak- és Szerelőipari Főn.; Lőkös László szakaszmérnököt, Sopron Pft. Főn.; Lukács Andrásné segédraktárnokot, Záhony Üzemig., Lukácsi Imre lakatost, Sopron Vont. Főn.; Magyar Lajos szertárfőn., Nyíregyháza Szertárfőn.; Major Sándor raktkez., Pusztaszabolcs Szertárfőn.; Márta Imre térfőn., Záhony Üzemig.; Nagy Tibor vonatmenesztő térfelvigy., Bp. Nyugati KÜF; Nádi Dénesné keresk. hivatalnokot, Dombóvár Üzemfőn.; Németh Endre pályamunkást, Sopron Pft. Főn.; Papp Józsefné teljesítm. értékelőt, Debrecen KÜF; Pósfalvi Mihály lakatost, Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Póvik Imre vonalgond., Kisújszállás Pft. Főn.; Radics Béla vasútépítő-karbantartó munkást, Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Rajnai Gábor lakatost, Bp. MÁV Épületfenntartó Főn.; Rákos Béla építésvez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Regéczi Endre ügyint., Miskolc MÁV Építési Főn ; Sára László felsővez.-szerelőt, Landler Jenő Vill. Vonalfőn.; Somogyi Dezső tolatásvez., Veszprém KÜF; Suskó Mihály tűzikovácsot, Miskolc Jj. Ü.; Szabó Ferenc műszerészt, Szolnok MÁV BBFF; Szabó Lászlóné személyzeti és munkaügyi vez. h., Dombóvár Pft. Főn.; Szabó Miklós tart. forg. szolgtevőt, Tapolca KÜF; Szalai István lakatos csopvez., Dunaújváros Üzemfőn.; Szalmási Imre vonatvez., Hatvan KÜF; Tatai József vont. csopvez., Pécs KÜF; Tóth Andrásné csopvez., Bp. Vasutasok Ált. Biztosító Egy.; Tóth Árpád forg. vonalbiztost, Bp. Vasútig.; Tóth Dániel forg. szolgtevőt, Miskolc KÜF; Tóth Gyula hegesztőt, Székesfehérvár Jj. Ü.; Tóth János vonalgond., Mátészalka Pft. Főn.; Tóth Károly asztalos szakmunkást, Debrecen Igazg. Osztószertárfőn.: Turi József raktkez., Bp. MÁV Építési Főn.; Varga Lajos üzemi szociológust, Debrecen Jj. Ü.; Varga Pál fizikai csopvez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Velegi Vilmos vonatvez., Veszprém KÜF; Végh Ottó dízelmotor-vez., Kaposvár Üzemfőn.; Virágné Török Auguszta ügyint., Kiskunhalas Szertárfőn.; Vörös Sándor targoncavez., Bp. MÁV Északi Orsz. Osztószertárfőn.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A nagy októberi szocialista forradalom 69. évfordulója alkalmából eredményes mozgalmi munkájuk elismeréseként kitüntetésben részesültek:

a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatú kitüntetésben részesült: Losonczi Gyula, a Budapesti Vasútigazgatóság igazgatóhelyettese, a Vasutasok Szakszervezete KV. mellett működő műszaki gazd. biz. tagja,

a Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatú kitüntetést kapták Szilágyi Györgyné, a Vasutasok Szakszervezete Szegedi Területi Intéző Bizottság ügyvitelellátója, Tornyainé Mészáros Katalin, Szeged KÜF fizetőpénztáros, szb. számvizsg. biz. tagja, Papczun László Miskolc KÜF szb. politikai munkatársa.

A kitüntetéseket november 3-án Koszorus Ferenc főtitkár adta át.

Kisvasút a Börzsönyben

Verőcemaros-felső MÁV-megállóhely szomszédságából indul és a Királyréten kialakult kirándulóközpontig húzódik az Ipolyvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság által üzemeltetett, 12 km hosszúságú *Börzsöny Úttörővasút.*

A vonal építését 1893-ban kezdték, eredetileg 600 mm-es nyomtávolsággal. Elkészültével közvetlen összeköttetést teremtettek a Börzsöny hatalmas erdőterületei és Verőce állomás között, ahol a kitermelt és az erdei vasúton leszállított faanyag normál nyomközű kocsikba került. Emellett fokozatosan nőtt a személyforgalom is, hiszen Szokolya lakossága — a szekeret nem számítva — más közlekedési lehetőség hiányában kisvasúton juthatott el a Duna partján fekvő falvakba, illetve közvetve Vácra, vagy éppen a fővárosba.

A vonatokat kezdetben lovak húzták, ami azonban éppen lóerőben bizonyult kevésnek, ezért a két világháború közötti időszakban áttértek a gőzvontatásra. E kisvasúton szolgált például az 1902-ben Münchenben Krauss és Társa gépgyárában készült, itt *„Triglav"* névre keresztelt szertartányos gőzmozdony, amelyet 1972-ben történt selejtezése után *a Nagycenki Múzeumvasút skanzenjében helyeztek talapzatra.*

Az 1979-es év jelentős változást hozott a kisvasút életében. A forgalom ideiglenes szüneteltetése alatt a vonalat teljes hosszában átépítették, a nyomközt a 760 mm-es szabványra módosították. A 23 kg-os sínanyagot a felszámolt cegléd—hantházai vonalról hozták Királyrétre. Korszerűsödött a járműállomány is. A MÁV keskeny nyomközű vasúthálózatairól négytengelyes kocsik, valamint MK 48 sorozatú dízel-hidraulikus mozdonyok kerültek az erdei vasúthoz.

A kisvasút teherforgalmi jelentősége ma már elenyésző, a nyolcvanas évekre közjóléti szerepe került előtérbe. Bár a helyi lakosság továbbra is szívesen utazik e vonatokon, személyszállítás terén meghatározó tényező a hegyvidéki turizmus. Budapest közelségének köszönhetően pedig a hétvégi szabadidő kellemes környezetben való eltöltésének tömeges igénye.

T. Z.

Nyugdíjas-találkozó Dunakeszin

Bizonyára nemcsak én találkoztam az élet forgatagában olyan nyugdíjasokkal, akik kesernyésen elpanaszolták, hogy az egykori munkatársak, vezetők között egy sem akadt, aki rájuk nyitotta volna az ajtót. De szerencsére jó néhányan vannak olyanok is, akiket a nyugdíjas hétköznapokon sem felejtenek el.

A hajdanvolt lakatost, esztergályost, osztályvezetőt gyakran meglátogatják a régi brigádtagok, vezetők, hogy hírt hozzanak „bentről", s segítsenek a ház körül, meghittebbé tegyék a pihenés napjait.

Az élet bizonyítja, hogy ezek a találkozások erősítik mindjobban a házigazdákban azt a nagyon lényeges önigazolást, *„lám, mégsem dolgoztam hiába harminc, negyven éven keresztül egy munkahelyen".*

Úgy gondolom, valami ilyesfélét érezhetett az a százkét nyugdíjas is, akiket házastársukkal együtt a Dunakeszi Járműjavító vezetői október 17-én nyugdíjas-találkozóra hívtak.

Ők azok, akik 1984. június eleje óta folyamatosan felváltották a munkát a pihenéssel. Akadt közöttük olyan is, aki alig fél éve van otthon, mégis szívesen jött az egykori munkatársakhoz.

Az üzem vezetői, az osztályvezetők. társadalmi tisztségviselők a József Attila Művelődési Központban fogadták a meghívottakat, akik a szívélyes üdvözlést követően felkeresték a régi munkahelyüket, egykori munkatársaikat, barátaikat, akikkel évtizedeken keresztül munkálkodtak együtt a járműjavító hírnevének öregbítéséért.

Az örömteli találkozás után az üzemi étkezdében ünnepi ebéddel kedveskedtek a házigazdák, majd a művelődési központban újra találkoztak az üzem vezetőivel, ahol *Varga Lajos* igazgató ismertette az elmúlt két év történéseit, az üzem előtt álló feladatokat.

A késő estébe nyúló, jó hangulatú nyugdíjas-találkozót *Menyhárt Marika, Magay Klementina, Hollay Bertalan* és *Talabér Erzsébet* vidám műsora tette még emlékezetesebbé.

Vetési Imre

Tűzoltási gyakorlat Sopronban

Sopronban, a vámraktár területén október 14-én megyei szintű tűzoltó gyakorlatot tartottak.

A felsorakozott tűzoltó és vegyi elhárító egységeknek az eligazítást *Hullámos László* tűzoltó hadnagy, a Győr-Sopron Megyei Tűzoltóparancsnokság tűzmegelőzési főelőadója tartotta. A gyakorlatot megtekintette *dr. Prohászka Imre* alezredes, megyei parancsnok és parancsnoki törzse, öt város tűzoltóparancsnoka és kísérete; a GySEV Igazgatóság részéről *Sallai Lajos* vasútigazgató-helyettes, *Horváth László*, a VBO vezetője, *Vass Antal*, az igazgatóság tűzvédelmi vezetője, valamint a társadalmi szervek képviselői és a kirendelt vasutasok.

A tűzoltási gyakorlaton nagy egységeket mozgattak meg. mert a feltételezett tűz eloltására erre volt szükség. A „forgatókönyv" szerint két vagonban keletkezett tűz. A riasztástól számított 1-2 percen belül szirénázva jöttek a tűzoltóautók. Parancsnokuk gyors helyzetjelentést kért, de ezalatt a legénység már készülődött a tűz oltására. Védőfelszerelésben, gázálarcban közelítették meg az égő vagonokat; vízzel védték a szomszédos kocsikat, majd habbal telítették és takarták az égő vagonokat. Ezután vízzel áztatták a kocsikat, nehogy újralobbanás történjen.

A gyakorlatot sikeresnek értékelték, az egységek fegyelmezetten teljesítették feladataikat.

Kovács Anikó

Egy mozdonyvezető nagy álma

Nosztalgiavonat közlekedteté se Budapest é s Bé cs között

Bolla Géza hosszú évek óta villanyvonatokat vezet, igazi „szerelme" azonban a gőzmozdony. Nincs olyan nosztalgiajárat, ahonnan hiányozna. Többnyire utasként, de volt idő, amikor a „konyhán" utazott, vagyis vezette a gőzöst.

— Az esztergomi nosztalgiavonatot vezettem tavaly néhány hónapig. A Hámán Kató vontatási üzemegység vezetője, *Palkovics Géza* kereste meg a Keleti vontatási főnökséget, ahol szolgálok, hogy az esztergomi nosztalgiajáraton segítsük ki őket. Nagy örömmel vállaltam a feladatot, sajnos a kapcsolat megszakadt, a gőzöst mások vezetik. Félreértés ne essék: *természetes, hogy a villamos vontatásé a jövő,* a gőzösök kora végérvényesen lejárt, s ez így is van rendjén. Mindezek ellenére, úgy gondolom, hogy a nosztalgiavonatoknak is nagy jövőjük van. s meggyőződésem, hogy üzletileg sem volna rossz, ha több járat lenne, ha precízebb volna az ilyen jellegű utazások szervezése.

— Mire gondol?

— *Az én nagy álmom egy Budapest—Bécs között közlekedő* nosztalgiavonat, amelyet úgy képzelek, hogy egy 301-es sorozatú gőzmozdony húzná, a személykocsik pedig szintén korabeliek lennének, szóval stílusban harmonizálnának az említett gőzössel. Ilyen nosztalgiaszerelvény nincs nálunk még, s véleményen szerint az utasok körében azért nem túlságosan népszerű, mivel a kocsik, a berendezés modern, csupán a gőzös a régi. Elképzelésem szerint, *az én vonatomon minden stílusos lenne, a kalauzok egyenruhájától a zárjelző lámpáig . . .*

— Szép terv, s vajon kik tudnak róla?

— Mindenekelőtt a MÁV Vezérigazgatóságon működő nosztalgiabizottság, de 1984 őszén ebben az ügyben megkerestem az akkori vezérigazgatót, *dr. Bajusz Rezsőt* is. Tetszett neki az ötlet, bár azt is elmondta, hogy a MÁV-nak ennél nagyobb gondjai is vannak. Természetesen ebben én sem kételkedem, hiszen 27. éve dolgozom a vasútnál, mondhatom „tűzközelből" ismerem a vasút ezernyi gondját-baját. Mégis: *a tervemről nem mondok le, ahol csak módom van, mindenütt erről beszélek, hátha egyszer valaki komolyan veszi . . .* Optimizmusom a témát illetően abból táplálkozik, hogy a 301-es sorozatú mozdonyt a vasútbarátok valósággal imádják. Nem véletlenül, mert ez a mozdony nemcsak szerkezetileg kitűnő, hanem egyben a MÁV legszebb gőzmozdonya volt. Teljesítményéről pedig csak annyit, hogy a mozdony 1912-ben (!) megtartott egyik próbamenete során a *Budapest—Pozsony közötti 212 km-es távolságot egy 700 tonna tömegű gyorsvonattal 2 óra 25 perc alatt tette meg, a vonat sebessége a vízszintes pályaszakaszokon helyenként elérte a 120 km/h sebességet!*

— Van ebből a mozdonyból egyáltalán még?

— Hogyne lenne! Például Hatvanban, ráadásul még üzemel, igaz, csak fűtőgépként. Felújítása nem lenne olcsó, de megvalósítható, mert ezt a mozdonyt, mint említettem, sokan csodálják ma is, az öreg „szakik" közül bizonyos, hogy sokan még fizetség nélkül is vállalnák a reparálást. Inkább a személykocsik jelentenek komolyabb gondot, felújításukhoz a pénzen kívül különleges iparművészeti szaktudás is kell, s félő, hogy ilyen szakembereket nehezen találnak. Összefogással, megfelelő szervezéssel azonban megvalósítható lenne a terv, és a MÁV jó bevételre tehetne szert. Általában nem vagyok a divat híve, de a nosztalgia divatját megértem, mert úgy érzem a múlt tisztelete fogalmazódik meg benne. *Nem titkolom, hogy vasutas pályám koronája az lenne, ha azt a bizonyos vonatot én vezethetném . . .*

(sárközi)

Megállókban várakozva

Hiteles adataim nincsenek, ám utazásaim alkalmával gyűjtött tapasztalatom alapján gyanítom, hogy a személyszállításból származó vasúti bevételek tekintélyes hányada származik a megállóhelyeken felszálló utasoktól. És valószínűleg származhatna még több is, ha az utóbbi évek kényszerítő — és az őszinteség kedvéért tegyük hozzá: *minden problémát betakaró — létszámhiányos munkaerőhelyzete nem csattantott volna ostort a „megállók hátán”.* Megszámlálhatatlan helyen szűnt meg a szolgálat, vele a jegykiadás, s fűtetlenek maradtak a várótermek. Vannak már csak nevükben élő megállók, és olyanok, amelyeknek nevét tábla sem jelöli. Végkövetkeztetés levonása helyett nézzünk körül Budapest vonzáskörzetének két forgalmas fővonalán.



Vonat érkezett Vác-Alsóváros megállóba

Vácig vegyes a kép

A váci vonal nem csupán vasúttörténeti szempontból az első, személyforgalma miatt is az élenjárók közé tartozik. Szombat és verőfényes reggel lévén zsúfolt szerelvények indulnak a Nyugatiból. A zsúfoltság *Dunakeszi alsón* kezd csökkenni. Nem nehéz kitalálni: *ahol ennyien leszállnak, megközelítőleg ennyien is szállnak föl, legfeljebb az időpont lesz eltérő.* És mivel nem mindenki lakik a vasút közelében óhatatlan, hogy a vonatra várni kell. A váróterem, vécé viszont hiányzik, a vízcsapról nem is beszélve.

Göd alsó pénztár- és váróépületét a közelmúltban tehették rendbe. A falak megtisztulva a rárakódott piszoktól, a szemnek is jó látvány. A belső helyiségbe lépve azonban beázott vakolat nehéz szaga árad. Úgy tűnik a falakat nedvesség ellen nem szigetelték, *jókora darabon pereg a mész*, tönkretéve minden, a várakozás kultúrájának emelését célzó igyekezetet.

Göd felső felvételi épülete hasonmása az alsóinak. A váróterem tisztaságára sem lehet panasz. Itt a vonat érkezéséig a falakra, a pénztárablakra ragasztott illegális hirdetmények böngészésével lehet agyonütni az időt. Megtudom, hogy ha akarnék, vehetnék két és fél éves MZ-motort, háromszobás családi házat, sőt karatézni is megtanulhatnék. Amit azonban leginkább szeretnék, az a bezárt ajtó miatt nem teljesülhet . . .

Két rozzant fabódé

Utazunk tovább *Sződ-Sződligetre.* Fasorok közé ékelt árnyas megálló. Váróhelyiség a peron mindkét oldalán található, ami nem lényegtelen: *tisztán, ha télen begyújtják a kályhákat talán melegek is.* A pénztár melletti fali menetrendet műanyag borítás védi a portól, no meg a firkálóktól, az idevetődő külföldieket idegen nyelvű jelmagyarázat segíti az eligazodásban. *Vác-Alsóvárosig* néhány percnyi az út. Ennek a megállónak az utasforgalma nagyságához képest *méltatlanul silány az ellátottsága.* A „felvételi épület” két rozzant fabódé, ráadásul éktelensárgára mázolva. A látványon vajmi keveset javítanak az újonnan felszerelt kék színű névtáblák. Jegykiadás természetesen (?) nincs és az embernek az az érzése támad, hogy húsz-harminc kilométernyi utazásért igazán nem érdemes összefutni a jegyvizsgálóval.

Nem is futok össze vele, pedig a dömösi átkelés megálló még odébb van. S amikor oda érkezem megállapíthatom, hogy ez a vonal legszebb megállója. Jobbról meredek sziklafal, balról a Duna, a túlparton a Pilisi hegység csúcsai. Aki azonban nagyon a tájba feledkezik, az könnyen a bokáját törheti, mivel a peronon mély gödrök tátonganak. Akit pedig a természet szépségei nem gyönyörködtetnek, az megfejtheti a lehulló szikladarabok elleni védfalra sok évvel ezelőtt festett hirdetményeket. Nekem kettőt is sikerült; valamennyi a MÁV olcsóságát, gyorsaságát, megbízhatóságát reklámozza. Hát itt bizony nem csak a festék kopott meg! Ámbár . . . *Hazafelé sokan felszálltunk, de a jegyvizsgálóval ezúttal sem sikerült megismerkednünk . . .*

A festői Dunakanyarból nézzünk át a ceglédi vonalra. Vecsés kertekalját feltehetőleg még a régmúlt idők közepes forgalmára méretezték, a váróterem a hűvösebb reggeleken kicsi lehet a több száz ingázónak. Ami örvendetes, a „házikót” kívül-belül rendbe rakták, a munkák nem is múlottak el nyom nélkül. A kövezeten betont, vagy aszfaltot keverhettek, ami ráragadt, az ott maradt. *A vasúti közlekedés történetével egyidős padok kopottak, koszosak, az eldobált cigarettavégekből a mennyezetre (!) is jutott.* A kinti nyomós kút csupán díszlet, szemétgyűjtőt sehol sem találok, szemetet keresetlenül is.

Hosszúbereki-Péteri nevéből a térképek az előbbit nem is jelölik. Miért is tennék, a lakott terület egyetlen utcából, mintegy harminc házból áll. A három kilométerre fekvő Péteriből autóbusszal járnak ide az emberek. A peronok burkolatát aszfalt helyett sóder jelenti, az épület szemnek tetszetős, a váróterem falát belülről díszcsempe fedi. Bár a forgalom összehasonlíthatatlanul kisebb, mint mondjuk Vác-Alsóvárosban, itt azért van jegykiadás.

Elképesztő állapotok

Monori erdő. Tábla sem a peronon, sem máshol. És hiába a szép, felújított váróterem, ha a vágányok, a peronok környéke bosszantóan szemetes. Legalább kísérletképpen nem ártana néhány tartályt elhelyezni, hátha . . . Várakozás közben szabálytalan időközökben elviselhetetlen bűzfelhőt sodor felém a szél. De honnan? Legnagyobb megdöbbenésemre *a szolgálati lakások egyikének felében malacok röfögnek.* A másik felének ablakán, ajtaján függöny . . .

Ceglédbercelen a peronvilágítási kandeláberek a szó szoros értelmében hanyatló tendenciát mutatnak, egy helyen kitört ablaküveg maradványai borítják a repedezett betont. *A pirostetejű váróépület környékét szemét lepi, gazban fuldokolnak a rózsabokrok. A vécék állapota elképesztő.*

Szemlélődésem utolsó „állomása” *Budai úti megálló.* Az egykori Dobos-birtok tanyái mára bokorszerű formában álltak össze névtelen településsé, központ a közeli vegyesbolt. Rangjelzője az oldalfalak nélküli váró, amely legfeljebb eső ellen véd, de csak akkor, ha nincs szél. A vágányok mellett konfliktus nélkül megfér egymással a hulladék és a zsákban kidobott döglött kutya.

A Pest felé tartó vonatra ketten is felszálltunk és bár hosszú az út Zuglóig, *nem sikerült megtudni, hogy férfi, avagy nő volt-e a jegyvizsgáló .*

T. Z.



Hosszúberek-Péteri megállóhely

(A szerző felvételei)

Környezetvédelem a pécsi igazgatóságnál

A Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége mellett működő környezetvédelmi munkabizottság ez év májusában megtartott ülésén elhatározta, hogy a környezetvédelmi helyzettel kapcsolatos évi felmérést a pécsi vasútigazgatóság területén végzi. A vizsgálat alapvető feladata volt: a meghatározott területeken tárja fel a környezetvédelmi helyzetet, a felmerülő problémákra irányítsa rá a figyelmet, valamint azok megoldására, az érdekeltek bevonásával javasoljon megoldásokat.

A környezetvédelmi vizsgálat, a megállapodás szerint, a dombóvári körzeti üzemfőnökségre és a fatelítő üzemre, a kaposvári körzeti üzemfőnökségre, a Pécs—Mohács közötti vonalra, valamint a nagykanizsai körzeti üzemfőnökségre terjedt ki.

A felmérést végző munkabizottsági tagok a pécsi kihelyezett ülésen — október 1—2-án — részletesen beszámoltak tapasztalataikról. A vizsgálat tapasztalatainak értékelése az alábbiak szerint foglalható összse:

— A személykocsi-mosóknál keletkező jelentős mennyiségű vegyszert tartalmazó mosóvíz előírásszerű semlegesítése, ártalmatlanítása nem megfelelő.

— Teherkocsi-mosóknál a mosóvíz a környezetet károsítva a mosóvágány melletti árokba kerül, a teherkocsikból kikerülő hulladékot a környező területen terítik el. A szennyvíz és a szilárd hulladékok ily módon történő elhelyezése nem jelentheti a végső megoldást.

— A szennyvizek tisztítása, elvezetése, valamint a vízjogi és csatornaengedélyek nincsenek megfelelően rendezve. A szennyvíztisztító berendezések több helyen nem jól vagy egyáltalán nem működnek.

— A türelmi idők lejártáig nincs érdemi intézkedés.

— A kazánokból kibocsátott levegőszennyezést okozó anyagok a megengedett határértéket esetenként túllépik.

— A vágányoknál az ágyazat sok helyen olajjal szennyezett.

— A munkahelyi tisztaság és rend nem mindenütt megfelelő.

A bizottság a felmerült környezetvédelmi problémák megoldására az alábbi konkrét javaslatokat tette:

— Meg kell szüntetni a dízelmozdonyok személykocsimosón történő mosását, ezzel egyidejűleg a vontatási telepeken meg kell teremteni a vontatójárművek külső mosásának környezetvédelmi szempontból megnyugtató feltételeit.

— A vontatási telepeken meglévő olajfogókat megfelelő állapotba kell hozni, majd később az egész rendszert alkalmassá kell tenni emulziós olajszennyeződés tisztítására.

— A vontatási telepeken a brigeciol mosószer helyett a környezetbarát prevent tisztítószer alkalmazását javasoljuk. Felül kell vizsgálni a környezetszennyező „ferrolux”-os kocsimosás alkalmazásának szükségességét.

— Meg kell keresni az olajjal szennyezett ágyazat megtisztításának megfelelő módszereit (pl. olajteknő alkalmazása, ágyazatcsere stb.).

— A türelmi idők lejártáig meg kell tenni a szükséges intézkedéseket.

— A teherkocsik mosásakor keletkező anyagokat, veszélyes hulladékokat az előírásoknak megfelelően ideiglenesen kell tárolni.

— A személykocsik és teherkocsik mosásakor keletkező veszélyes hulladékok kezelésére, ártalmatlanítására a szükséges intézkedéseket meg kell tenni. A lehetőségekhez mérten támogatni kell a veszélyes hulladékok tárolására, majd feldolgozására alkalmas telephelyek kialakítását.

A pécsi vasútigazgatóságon elvégzett környezetvédelmi vizsgálat, annak értékelése és a felvetett problémák megoldására tett javaslatok remélhetőleg elősegítik a vasút területén is egyre növekvő környezetvédelmi feladatok végrehajtását.

Környezetünk védelme valamennyiünk érdeke. Szakértők a természeti környezet pusztulását (víz, levegő, talaj stb.) az emberiséget fenyegető veszélyek közül a második helyen tartják számon, ezért a környezetvédelmet *a vasút területén is kiemelt feladatként kell kezelni.* Az oktatáson, a környezetvédelmi tudatformáláson túl az anyagi érdekeltséget is fel kell használni környezetünk védelmére.

A feladatok megoldásához és céljaink eléréshez szükségünk van a segítő szándékú kollektív összefogásra, együttgondolkodására, a környezetvédelem ügyének felelősségteljes vállalására.

Megyik Ferenc,
a környezetvédelmi
munkabizottság
vezetője

RÁKOSPALOTA—ÚJPEST

Múlt századi körülmények, napi húszezer utas

Rákospalota—Újpest állomás amolyan vízválasztó a főváros és a vidék között. Nem messze hatalmas lakótelep nyújtózik, ám a kijárati váltókat elhagyva nyílt a terep.

Az érkező vonatok ontják az utasokat, az indulók magukba szippantják az embertömeget. Ez így megy reggel, délben, este. Soha véget nem érő folyamat.

Legfeljebb az fúrja az ember oldalát, hogy miként lehet múlt századi technikával ekkora forgalmat balesetmentesen lebonyolítani. Ennek legjobb tudói *Molnár József* állomásfőnök és forgalmi helyettes, *Csáki Béla.*

— *Szó, ami szó, a felvételi épület sem sokkal fiatalabb, mint maga a vonal* — mondja a főnök —, *a biztosítóberendezés is túl van élete delén.* A feladatainkat olyan technikával, technológiával kell megoldanunk, amilyen van. Az utasvédelem külön jelentőséggel bír, hiszen a veresegyházi szerelvények a túlsó vágányokról indulnak, az átmenő fővágányokon pedig szinte mindig közlekedik valamilyen vonat. Sokszor bizony hiába a hangosbemondó figyelmeztető szava, az utasok fegyelmezetlenek, van aki gyerekkel a karján is átszalad a közelítő vonat előtt. A baleseteket és a velük járó kellemetlenségeket valóban csak az utasítások maradéktalan betartásával és a szokásosnál is nagyobb figyelemmel lehet elkerülni.

— *Naponta mintegy húszezer utas fordul meg az állomáson* — folytatja *Csáki Béla.* — *Van olyan érkező vonat, amelyről ezer-ezerkétszáz ember is leszáll.* Ilyen nagyságú forgalomra ez az állomás már alig felel meg. A várótermek kicsik, hiányzik egy elfogadható méretű pénztárcsarnok, kultúrváróterem, a mellékhelyiségek pedig a legminimálisabb igényt sem elégítik ki. Mindezt mi vasutasok is érezzük. Dolgozóink fele nő, de külön öltöző, mosdó nincs. A szolgálati helyiségek zsúfoltak, terjeszkedésre nincs lehetőség. A létszámhiány már csak pont az „i”-re, az engedélyezett létszámkeretünk száztizenkettő, ehelyett vagyunk hetvenketten.

— Az állomásból meglehetősen sok iparvágány ágazik ki. Ilyenkor ősszel hogyan alakul a teherforgalom?

— *Rákospalota—Újpest teherforgalmát inkább a leadás határozza meg.* Észak-Pest nagy raktárközpontjai az állomás körzetében vannak, többségükkel iparvágány köt össze. Évente 13-14 ezer kocsileadás érkezik, körülbelül hatvan százalékuk idegen. A címzett vállalatoknak nincs elegendő rakodóterületük, *emiatt gyakran kénytelenek vagyunk a tároló szerepét játszani.* Ez a helyzet mindig „beáll” a Növényolajgyárnak küldött napraforgó és a Délker szállítmányai esetében. Sok az újrafeladás, különösen idegen kocsiknál, mert a vállalatnak olcsóbb futtatni a kocsit, mint álláspénzt fizetni. Mi ez ellen semmit sem tehetünk, mert a kocsiálláspénz nem éri el azt, ami a célja lenne. Talán, ha a vállalatok az idegen kocsik után ugyanúgy valutában fizetnének a MÁV-nak, mint ahogy a MÁV a büntetését svájci frankban rója le, megváltozna a helyzet.

Ami talán nem is túlságosan abszurd ötlet. Ha azt vesszük, hogy Rákospalotán 40 óra körüli az egy idegen kocsira eső tartózkodás, hogy akad vállalat, amelyik 2-3 millió forint bírságot is fizet évente. Megoldást kínálna a határon belépő Délker-szállítmányok kontingentálása és az adott területekre való azonnali szétosztása. Hogy van megoldás, azt a Bútorker Vállalat esete is mutatja. A néhány évvel ezelőtti másfél milliós álláspénzt belső szervezéssel mára kétszázezer forintra sikerült lefaragniok.

T. Z.

Díjnyertes pályamunkák

A Hazafias Népfront Országos Tanácsa, a SZOT és a KISZ Központi Bizottsága két évvel ezelőtt országos pályázatot indított *Üzemünk életének egy éve,* illetve *Brigádunk életének egy éve* címmel. A pályázaton részt vehet minden állami vagy szövetkezeti tevékenységet folytató üzem, gyár, gyáregység, illetve telephely.

A pályamunkáknak többek között számot kellett adni arról, hogy milyen eredmények születtek az üzemben, milyen gondok foglalkoztatták a dolgozókat.

A Landler Járműjavító Üzem már 1985-ben is pályázott. A benyújtott hat pályaműből hármat dicsérő oklevéllel jutalmazott a zsűri.

Az idén négy pályaművet nyújtottak be. *Az üzemi szintű pályázattal elnyerték a 3. díjat és az ezzel járó 8000 Ft-ot.*

A brigádok élete kategóriában a *Varga József* vezette *Steinmetz Miklós* szocialista brigád szintén *3. díjat nyert.* A *Kenyeres Júlia* brigád dicsérő oklevelet kapott.

Reflektorfényben a jogsegélyszolgálat

A Magyar Vasutas 19. számában beszámoltunk arról az emlékülésről, amelyet a szakszervezeti jogsegélyszolgálat megalakulásának tízéves jubileuma alkalmából rendeztek. Ezen többek között tájékoztató hangzott el a vasutas-szakszervezethez tartozó tíz jogsegélyszolgálat — ebből nyolc a MÁV-nál, egy-egy az Utasellátónál és a GySEV-nél található — szervezeti felépítéséről, működéséről. Mivel helyszűke miatt erről a lapban kevés szó esett, az alábbiakban részletesebb ismertetést adunk.

A jogsegélyszolgálatok a MÁV-nál a szakszervezeti középszervi jelleggel működő területi intézőbizottságok keretében kerültek szervezésre, *vasútigazgatósági területi illetékességgel*, amely esetenként 2-3 megyére terjed ki. Az Utasellátónál és a GySEV-nél a jogsegélyszolgálatok a szintén középszervi jogállású vállalati szakszervezeti bizottságok keretében működnek. A jogi képviselet engedélyezése a középszervi titkárok hatáskörébe tartozik.

Évi kilencezer ügyforgalom

A tíz jogsegélyszolgálat közül nyolc tulajdonképpen jogsegély-szolgálati iroda, mert a főfoglalkozású vezetőn kívül további egy vagy két teljes munkaidős, vagy nyugdíjas részfoglalkozású munkatárs is tevékenykedik.

A tíz jogsegélyszolgálatnál így összesen 14 főfoglalkozású és 17 nyugdíjas munkatárs vesz részt az érdemi munkában. E viszonylag kis létszámú gárda évi összes ügyforgalma 1985-ben már elérte a 9000-et.

A jogsegélyszolgálatok mellett általában 6-8 társadalmi aktivista is tevékenykedik, ők személyesen nyújtanak segítséget egy-egy konkrét ügyben. Az aktivisták általában munkaügyi szakemberek, a vállalati jogászok, a társadalombiztosítási ügyintézők és az üzemorvosok köréből kerülnek ki.

Jogsegélyszolgálataink szolgáltatásait *mintegy 140 ezer tényleges dolgozó és közel 120 ezer nyugdíjas veheti igénybe.* A székhelyeken egész nap, az illetékességi terület nagyobb szolgálati helyein rendszeresen tartanak kihelyezett félfogadást.

Jogsegély-szolgálati munkatársaink többsége az indulástól kezdve és jelenleg is eredeti helyén dolgozik. *Szinte kivétel nélkül rendelkeznek ügyvédi, jogtanácsosi, vagy azzal legalább egyenértékű bírói, ügyészi szakvizsgával.*

Nyugdíjasaink többsége a MÁV-nál volt jogtanácsos, de akad közöttük volt munkaügyi bírósági elnök, megyei főügyészhelyettes, bíró és ügyvéd is.

Kezdettől fogva nagy gondot fordítottunk munkatársaink szakmai továbbképzésére, illetve arra, hogy a legjobb forrásokból és naprakészen kapjanak gyakorlatias jogi ismereteket a legfrissebb — munkájukat érintő — jogszabályokról.

Ennek érdekében negyedévenként tartunk munkaértekezleteket a jogsegélyszolgálatvezetők részére. Ezek napirendjén mindig szerepel a megjelent új jogszabályok elemzése, de ezen túlmenően az adott jogterület jogalkotási munkájában részt vevő, vagy a jogalkalmazásban szaktekintéllyel rendelkező külső előadókat is rendszeresen meghívunk konzultációk, előadások tartására.

A munkaértekezletek jogi konzíliumként is működnek, ahol egy-egy kolléga a munkájában konkrétan felmerülő vitás jogesetre a kollektív bölcsesség segítségével igyekszünk megoldást ajánlani.

A jogsegélyszolgálatok évenként beszámolnak tevékenységükről a szakszervezeti szerveknek és az erről szóló tájékoztatót a vasutas-szakszervezet jogi irodájának is megküldik.

A Vasutasok Szakszervezetében *az önálló jogi irodát 1983-ban hozták létre,* felügyeletét a titkárság látja el.

A jogi iroda a jogtanácsosi munkán, valamint a jogsegélyszolgálat elvi irányításán kívül operatív panaszirodaként is működik. A panaszügyek intézésének koordinálása, összefogása a középszerveknél is a jogsegélyszolgálat feladatkörébe tartozik.

Legfőbb feladat a segítségnyújtás

Ami az ügyforgalmat illeti, jogsegélyszolgálataink legfőbb feladata, hogy elsősorban a munkaügyi és társadalombiztosítási ügyekben nyújtsanak segítséget. A statisztika ezt jól tükrözi, az összes forgalom 40 százaléka ugyanis e területekről adódik. Az ellátott jogi képviseletek tekintetében ez az arány 70 százalék. Az összes forgalomból mintegy 25 százalék a polgári-jogi ügyek és mintegy 15 százalék a családjogi ügyek részaránya.

A konkrét egyedi ügyekben történő segítségnyújtás mellett a jogsegélyszolgálatok rendszeresen közreműködnek a vállalati belső szabályzatok, kollektív szerződések, utasítások összeállításában.

A MÁV-nál, ahol ezernél is több vezető gyakorol különböző munkaügyi hatáskört, több mint 13 ezer vállalati bérlakás, illetve szolgálati lakás van, továbbá különböző munkakörök és munkaidő-beosztások fordulnak elő. Ezért itt a belső szabályzatoknak, végrehajtási utasításoknak különösen nagy a jelentőségük. Ilyenek például a kollektív szerződés, a fegyelmi utasítás, a dolgozó, illetve a munkáltató munkajogi anyagi felelősségére vonatkozó végrehajtási utasítások, a lakásügyi utasítás stb. Ezek szerkesztésénél *a szakszervezeti álláspont kialakításához rendszeresen igénybe veszik a jogsegélyszolgálatok véleményét, javaslatait.* Több ízben előfordult, hogy az utasítások, szabályzatok módosítására, kiegészítésére, újak kiadására éppen a jogsegélyszolgálat kezdeményezése alapján került sor.

Néhány — vállalaton kívüli — jogszabály-módosítási kezdeményezésünkkel is dicsekedhetünk. A régebbiek közül említést érdemel a közlekedési és postás kollégákkal közösen előterjesztett javaslatunk, amely a fegyelmi határozatok elleni jogorvoslati fórumban hozott lényeges változást, a felettes helyett a munkaügyi döntőbizottság hatáskörének bevezetésével.

Egy frissebb példa a lakásbérletre vonatkozó jogszabályok idei módosításai között található, amely szerint a jogcím nélküli jóhiszemű lakáshasználót — ha ez a státusza legalább öt éve fennáll — *a lakásberendezések cseréje esetén a bérlő jogosultságai illetik meg.* Ezt a problémát — miután több mint hatezer, többségében vasutas nyugdíjas lakáshasználónk van — három évvel ezelőtt mi vetettük fel az ÉVM-nek, amely először állásfoglalást, majd jogszabály-módosítást eredményezett.

A Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiumánál is több alkalommal kezdeményeztünk kollégiumi állásfoglalást.

Jogsegélyszolgálataink munkatársai bekapcsolódtak a mintegy 150 munkaügyi döntőbizottság tisztségviselőinek oktatásába, amelyet a MÁV — szakszervezetünkkel együttműködve — saját maga bonyolít.

Az egyéb jogpropagandamunkában is vannak részeredményeink, azonban e téren a jövőben még nagyobb önállóságot és aktivitást várunk a jogsegélyszolgálatoktól.

Elvszerű, korrekt munkakapcsolatok

Néhány szót a jogsegélyszolgálatok és a partner vállalatok munkakapcsolatáról. Ezek általában elvszerűek, korrektek, a kölcsönös tiszteleten alapulnak.

Nem felelne meg azonban a valóságnak, ha ezt minden egyes jogsegélyszolgálatunk esetében teljesen felhőtlennek ítélnénk meg.

Természetes dolognak tartjuk — ez munkánk velejárója is — hogy szinte naponta keletkeznek szakmai viták. Nekünk azonban az az álláspontunk — és ezt elvi irányító munkánkban is igyekszünk érvényesíteni — *hogy ezek a viták sohasem fajulhatnak személyeskedéssé, nem vezethetnek sértődöttséghez, rosszhiszemű, peres és peren kívüli eljáráshoz.*

Az a véleményünk, hogy mind a két oldalon el kell viselni, illetve felül kell emelkedni a perindítás, a perveszteség, vagy az egyéb sikertelenség miatti vélt, vagy valós presztízsveszteségen.

Egymás munkájának, álláspontjának jobb megismerése, megértése vezetett minket és a MÁV Vezérigazgatóság igazgatási és jogi főosztályát, amikor tavaly ősszel első ízben rendeztünk kétnapos munkaértekezletet a vasúti jogászok és a jogsegélyszolgálat munkatársai részére. Örömmel nyugtázhattuk azt is, hogy a vezérigazgatóság által idén megrendezett országos vasutas jogásznapokra a jogsegélyszolgálatok vezetői is meghívást kaptak. Így ott is alkalmunk volt munkánkat ismertetni, valamint a jogvitákkal kapcsolatos konkrét felvetéseinket elmondani.

Elmondhatom, hogy jogsegélyszolgálataink munkájával kapcsolatban az elmúlt tíz év alatt a dolgozók részéről érkezett panaszok száma talán a tízet sem érte el. A beérkezett panaszok is a képviselettől való elzárkózással voltak kapcsolatosak. Kivizsgálásuk során azonban talán 2-3 kivételtől eltekintve azt állapítottuk meg, hogy indokolt volt a képviselet elutasítása.

A jövőben szeretnénk ingyenes jogi szolgálatunkkal még inkább megnyerni a dolgozók bizalmát. Szakszervezetünk ugyanis nagy súlyt helyez az egyéni érdekvédelem érvényesülésére. Ebben a szakszervezeti jogsegélyszolgálatnak ma már pótolhatatlan feladatai vannak. *Az egyéni érdekvédelmen kívül szeretnénk bővíteni az egyéb, például családi, polgári jogi ügyekben történő segítségnyújtást,* ezzel is mentesítve dolgozóinkat, nyugdíjasainkat az utánjárástól és a nemritkán nagy összegű ügyvédi költségektől.

Dolgozóink, nyugdíjasaink a szakszervezeti bizottságoknál tájékozódhatnak az illetékes jogsegélyszolgálat címéről, félfogadásáról.

Dr. Halász György,
a jogi iroda vezetője

A balesetek vizsgálatánál

Alapvető követelmény az oksági összefüggések feltárása

Az első félévben — az előző év azonos időszakához viszonyítva — kevesebb üzemi baleset történt a MÁV-nál, de sajnos több a súlyos kimenetelű baleset. A vizsgálatok tapasztalatai szerint az első félévben bekövetkezett tizenkét halálos, és a csonkulásos balesetek többsége is a forgalommal összefüggő munkakörökben történt. Az okok közismertek: *a vasúti utasítások, technológiai előírások megszegése, az ellenőrzés elmulasztása, az elnéző magatartás.*

A balesetvizsgálatok során csak az elhalt korábbi magatartására koncentrálnak, nem elemzik a közreható okokat, az emberi tényezőket. A vizsgálatokat még akkor is nagyon széles körben folytatják, ha a balesetnek nem volt szemtanúja. Sok az iratanyag, de az ok és okozati összefüggések megállapítása irreális. Ennek következménye, hogy az intézkedések sem váltják be a hozzájuk fűzött reményeket, a balesetek ismétlődnek. Több évtized statisztikája igazolja, hogy a kiváltó okok alig változnak. Nagyobb szerepet kap a vétkesség, a felelősség megállapítása, mint az oksági összefüggések megállapítása, feltárása.

A balesetvizsgáló bizottságokban közreműködő szakszervezeti képviselők is tudomásul veszik a felszínes megállapításokat, csak aláírják a jegyzőkönyvet. A jövőben ezen a gyakorlaton változtatni kell. *Alapvető követelmény, hogy a baleset okát ne csak a sérült hibájának rójuk fel, mert az esetek többségében nem ez az elsődleges ok.*

A súlyosabb balesetek után oktatásokat, tájékoztatókat tartanak, fegyelmi felelősségrevonást alkalmaznak. Az első félévben az intézkedések 50 százaléka oktatási jellegű 12 százaléka ellenőrzés-szigorítás, 15 százaléka fegyelmi kiadása, *és mindössze két intézkedés tartalmaz munkakörülmény-javítást.*

Tapasztalataink szerint *az intézkedések végrehajtását nem mindenütt veszik komolyan,* a baleseti nyilvántartás mellékletét képező vizsgálati anyagnál a végrehajtást nem jegyzik elő. Előfordul, hogy a szolgálati vezető nem veszi figyelembe a balesetvizsgáló bizottság fegyelmi felelősségre vonást javasló előírását. Gyakran nem ellenőrzik azt, hogy a helyszínen végrehajtották-e az utasítást.

A súlyos balesetek megelőzése érdekében *a jövőben szigorúbban kell felelősségre vonni a mulasztókat,* és a bizottságoknak konkrét műszaki, szervezési és jogi intézkedéseket is kell kezdeményezni.

P. J.

Szeptember 15-től

Módosult a felmentési idő

Az 1986. évi 16. sz. törvényerejű rendelet szeptember 15-től jelentősen módosította a Munka Törvénykönyvének a felmentési időre vonatkozó szabályait.

A munkavégzés alóli felmentés lényegében azt jelenti, hogy a felmondás alatt álló dolgozó a munkaidejének egy részét nem köteles a munkahelyén tölteni, hanem ezalatt kereshet magának új munkahelyet. Munkáltatói felmondás esetén ezután is kötelező felmenteni a dolgozót a kollektív szerződésben *(pl. MÁV Kollektív Szerződés 10. §),* vagy a munkaügyi szabályzatban meghatározott idő tartamára. A kötelező időn felül azonban kizárólag rendkívül indokolt esetben — például szervezett munkaerő-átcsoportosításnál — lehet a dolgozót felmenteni.

Ha a dolgozó mond fel nyilvánvalóan már nem kell keresni új munkahelyet, ezért a felmentésre kizárólag rendkívüli ok fennállása mellett kerülhet sor.

A nyugdíjazásra való tekintettel történt felmondás általában nem tekinthető rendkívüli oknak, tehát ekkor is, csak munkáltatói felmondás esetén és a kötelező időre lehet felmenteni a dolgozót. A magasabb jogszabály miatt, tehát a kollektív szerződések *(MÁV Kollektív Szerződés 11. §, GySEV 8. §)* nyugdíjazási felmentési időre vonatkozó szabályai érvénytelenné váltak.

Az *Elnöki Tanács* 1986. évi 16. sz. törvényerejű rendelete a 39. sz. *Magyar Közlönyben* jelent meg.

Nyugdíjas-búcsúztató

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága szeptember 24-én nyugdíjas-búcsúztatót rendezett a Kodály Zoltán Művelődési Házban, amelyen jelen voltak az üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői is.

Nagy István szb-titkár méltatta a negyven nyugdíjba vonuló vasutas helytállását, példamutató munkáját, akik többsége részt vett a vasút újjáépítésében is. Ezután *Szentes László* üzemfőnök mondott köszönetet vasutashűségükért és kérte, hogy ezután se szakadjanak el munkahelyüktől.

Képes munkavédelem

Az Országos Munkavédelmi Főfelügyelőség az ellenőrzési feladatok ellátása mellett, a foglalkozási balesetek és megbetegedések megelőzése érdekében, új formában és tartalommal, széles körű tájékoztató, felvilágosító és propagandatevékenységbe kezd a *Képes munkavédelem* sorozat kiadásával.

A Képes munkavédelem a dolgozók, beosztottak és vezetők részére készül, tájékoztatást adva a különféle védőfelszerelésekről, a veszélyes technológiákról, munkafolyamatokról, anyagokról, továbbá a veszélyek megelőzését, elkerülését szolgáló fegyelmezett munkahelyi magatartásról, a munkavédelmi előírásokról és azok betartásáról. A Képes munkavédelem rendszeresen kíván foglalkozni *az iparban, a mezőgazdaságban, a közlekedésben és szállításban, a kereskedelemben és más szakterületeken dolgozók sérülés és megbetegedés elleni védelmével.* Az egyes szakterületek mellett ugyancsak rendszeresen megtalálhatók lesznek olyan, a munkavédelmet érintő témák, mint a tűz és robbanás elleni védelem, az egészséges és biztonságos munkahelyi környezet, a tisztaság és rendezettség, a biztonságos közlekedés és az otthoni balesetek elkerülésének lehetőségei.

A Képes munkavédelem alapvető célja a sérülések és betegségek megelőzése, amely mindannyiunk egyik legfontosabb közösségi és egyéni érdeke. Az egészség, testi épség, munkaképesség megőrzéséhez leginkább saját magunk járulhatunk hozzá, ha kellő ismeretekkel rendelkezünk, a tapasztalatokból tanulunk és vigyázunk nemcsak saját magunk, hanem mások épségére, egészségére is. Ehhez kívánunk segítséget nyújtani minden foglalkozásban, minden dolgozónak.

Megrendelhető: *Népszava Lap- és Könyvkiadó Vállalatnál* (1074 Budapest, Rákóczi út 54.) Évi négyszeri megjelenés előfizetési díja: *80,— Ft.*

Üdülés Hajdúszoboszlón

Szeptemberben tizenkét napot töltöttem Hajdúszoboszlón, az Első Biztosító Segély Egyesület üdülőjében. A szobák szépek, kényelmesek, a beutalt vendégek igazán otthon érezhették magukat.

A beutaltak nagy része az idősebb korosztályhoz tartozott, ezért különösen jólesett, hogy az üdülő dolgozói megkülönböztetett figyelemmel bántak velünk. A szobaasszonyoktól a felszolgálókig, a portásoktól a vezetőkig mindenki azon fáradozott, hogy a pihenést semmi se zavarja.

Emlékezetes élményt jelentettek a beutalt 110 vendégnek a kirándulások, a sportversenyek és az egyéb kulturális rendezvények is.

Pintér Lajos
Vácrátót

Tervpályázati felhívás

A Közlekedési Minisztérium, az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság és a MÁV nyilvános lebonyolításában, titkos tervpályázatot hirdet az alábbi témában:

Használt vasúti hosszúsín gépesített felszedése és újbóli beépítése

A tervpályázat célja vasúti hosszúsín szállítószerelvény tervezése, amely alkalmas a hosszúsínek gépesített felszedésére, szállítókocsikon való elhelyezésére és az újbóli beépítés helyén lerakodásra és egyidejű síncserélésre.
A nyertes pályázatok díjazására: 370 E Ft áll rendelkezésre.
A tervpályázati kiírás a MÁV Vezérigazgatóságon (Budapest VI., Népköztársaság útja 73–75.) V. emelet 559-es és 514-es szobában vehető át 1986. október 15-töl. Díja: 200 Ft.
Részletes felvilágosítást nyújt: Sándor Ferenc 220-660/310, Merkly István 220-660/436.

Takács Tibor

Amikor én vasutas voltam

1.

Még nem voltam 17 éves, amikor 1944 áprilisában életem új vágányra került. Ennek előzménye is volt, természetesen, mégpedig az, hogy végzetesen összecsaptam az iskolai hatalommal, nevezetesen a szegedi Szent István Felsőkereskedelmi Iskola matematikatanárával, Dombi Józseffel. Miután csak én lehettem a vesztes, méltó bosszúval távoztam tanulmányaim színteréről, utolsó matematikai dolgozatom helyett én bizony egy gúnyverset írtam a tanár úrról. Ekkor már költőnek éreztem magam, hiszen januártól kezdve verssel keltem, verssel feküdtem, mindennap elkövettem néhányat. De csak ezt az egyet díjazták, felhíva édesapám figyelmét arra, hogy nem tanácsos jelenlétem az iskolában. De mit bántam én ezt.

Apám jónéhány hétig szóba sem hozta otthonlétemet. Hanem úgy március végén, vagy inkább április elején megkérdezte:

— Mi akarsz lenni, fiatalúr?

— Mindig akkor fiatalurazott, ha hivataloskodott velem, ha orrolt rám valamiért.

— Nem tudom — vallottam be az igazat.

— Eddig rendben van fiam, hogy nem tudod, de valaminek lenni kell minden embernek. Abból nem élünk meg, hogy verseket írunk . . . — mondta így, előkelő többesben.

— Valami majd csak leszek — győzködtem.

— De mi? Akarsz iskolába járni?

— Nem!

— Hát akkor? Dolgozni akarsz?

Mit feleltem volna erre? Egyetlen válaszolom lehetett volna, hogy író leszek, de épp az előbb hűtötte le ebbéli vágyamat. De ez nem tetszett apámnak. Bizony, nem feleltem kérdésére. Hallgattam. De apám ekkor már határozott.

— Tudod mit, kitaláltam én valami nagyon neked való munkát.

— Mit? — csillant fel a szemem.

— Légy te vasutas! Van kedved hozzá? — csapott le rám újabb kérdésével, mert látta, hogy nem tiltakozom. — Téged úgyis ismernek a vasútnál, talán még a nevedet is tudják, a futóbajnokét . . . — nevetett apám. — Nyugdíjas állást szerzek neked. Most indul egy segédtiszti tanfolyam, hat hónapig tart mindössze, utána forgalmista leszel, aki a vonatokat indítja. Még állomásfőnök is lehetsz, tudod, hogy milyen nagy úr egy forgalmista?

Nem tudtam.

Apám tovább győzködött.

— Te, a végén még állomásfőnök leszel a nagyállomáson, istenem, hogy örülne neki édesanyád.

Anyám is ott állt mellettem, simogatta a hajamat, annyira el volt bűvölve édesapám ötletétől. Nyilván, ezt ketten már alaposan megbeszélték, de anyám úgy tett, mint aki most hallja először.

— Kisfiam — ölelt magához édesanyám —, mondj igent apádnak, fogd az isten lábát, állami ruhában jársz majd, ingyen vasúti jegy a családodnak, kapod az olcsó szenet, aztán nyugdíjas állásod lesz, tudod, szegény apádnak is a nyugdíjas állás volt a szívevágya. Mondd már, hogy igen, hogy szívesen . . .

Néztem a szüleimet, mindkettő el volt bűvölve az ötlettől, hogy belőlem vasutas lesz. Amikor az anyám kimondta előbb, mit kimondta, elsőhajtotta, hogy „nyugdíjas állásod lesz", úgy jöttek ki belőle a szavak, hogy ennél szebb álmot már kigondolni sem lehet. Miért is ne, gondoltam. Már miért ne lehetnék vasutas? Az leszek! Úgyis a SZVSE-ben futok, közöm van a vasúthoz, de azért tétováztam egy pillanatig, nem mondtam ki azonnal az igent, csavargattam a nyakam, aztán beadtam a derekam s azt mondtam:

— Vasutas leszek!

Édesanyám magához ölelt, apám felsőhajtott, már egyikük sem bánta, hogy kimaradtam a kereskedelmi középiskolából, ölükbe esett a szerencse, mert vasutas lesz a fiukból.

Azaz, még nem! Még előbb apámnak intézkednie kellett. De apámat mindenki ismerte a városban, hiszen a Szegedi Villamossági RT.-nél volt főszerelő akkoriban. Rengeteget inspekciózott. Egy villanyszerelő nagy úr volt akkoriban. Már rég elfelejtették a 19-es múltját (írtam is később egy könyvet, apámmal közösen, régi élményeiből: *Apám, a vöröskatona* címmel), hadiüzemben dolgozott, mindig felmentették, mint pótolhatatlant. Szóval apámnak intézkednie kellett. Lótott-futott, s aztán boldogan jött haza néhány nap múlva.

— Nehezen ment, de itt van ez a papír, ezt kell kiállítani. Tudod mi volt a baj — kérdezte tőlem, s felelt is rá azonnal —, hogy még nem töltötted be a 17. évedet. Bent voltam az üvében (mi mindig csak üvének mondtuk otthon az üzletvezetőséget), mondtam, de uraim, a fiam éppen a tanfolyam ideje alatt lesz 17 éves! Nahát, eltekintettek ettől, nem akadékoskodtak, vasutas leszel . . .

Az lettem!

Bekerültem egy közösségbe május elsején, mert akkor indult a tanfolyam. Addig még volt néhány hetem, éltem a világomat. A Somogyi Könyvtárban jártam, ott olvastam naphosszat, sétáltam a Tisza partján, a körtöltésen, át-átnéztem fájó szívvel a Somogyi telepre, ahol hűtlen szerelmesem lakott, egyszer el is sétáltam a VII. utcába, mert az utcákat akkor még számozták a telepen, de nem volt szerencsém látni a nevetőszemű, barna leányt. Ó, pedig ezt a nagy változást igen szerettem volna neki elmondani. Egyszer, el is mentem este az iskolája elé, de hiába, mert rövid várakozás után belémdöbbent, hogy március végén minden szegedi iskolát bezártak, tekintettel a német megszállásra. Hát akkor, mit akarok én itt?

Tengtem-lengtem.

Édesanyám újra szeretetébe fogadott, apám is elfelejtette az iskolai kudarcomat. Mégis csak leszek valami, nézett rám. Már vasutasnak tekintett, állami alkalmazottnak. Mintha már érdemem is lett volna, már felnéztek rám. Ha volt, csak annyi, hogy elfogadtam édesapám ajánlatát.

De ők a jövőt, a holnapot látták bennem. Elintézték a sorsomat. Mégis csak lesz belőlem valami, vagy valaki! Ez volt anyám álma. Most fogódzót talált álmaihoz. Nagyon sajnálta később, hogy a tanfolyam ideje alatt nem adtak ránk elegáns vasutasruhát. Ki-ki a maga ruhájában feszített, amikor bevonultunk, május elsején.

A tanfolyam színhelye a vasutas árvaház volt a Nagyboldogasszony sugárúton, közel a nagyállomás épületéhez. Kétemeletes, hatalmas, erős falú épülete valóságos erődnek tűnt a szememben. Ha szemben álltam vele, a földszinti négy utolsó, jobb oldali ablaka mögött volt a hálótermünk. Bentlakásos tanfolyamra kerültünk, könnyen szoríthattak helyet az árvaházban és kollégiumban, hiszen a vasutas diákok március végén hazakerültek az iskolák bezárása miatt.

Valamilyen orvosi vizsgán estünk át. Egészséges voltam, megfeleltem. Május elsején reggel nyolc órakor találkoztunk. Kiállt elénk egy kis ember, Sajtos Béla, az SZVESE kiöregedett futballistája. A nagy fiatalítás során kikerült a csapatból. Így kaptuk meg mi, tanfolyamvezetőnek. Nagyon körülményes ember volt. Azt hiszem alig volt túl a harmincon. Nem szokott a szóhoz, de azért parancsolni tudott. Nagyon katonásan akart viselkedni, de ez nem mindig sikerült.

Megismertük hamarosan tanárainkat is. Spányi Ernő volt a tanfolyam igazgatója s egyben osztályfőnök úr is, s tanáraink sorában pedig ott találtuk Kipper Jakab felügyelőt, Kerekes Gyula felügyelőt, Bonyhai Gyula főintézőt, Kovács Jenő főintézőt és Kocsis István intézőt. A nevek egyrészét mára — mikor e sorok íródnak — elfelejtettem, de a sok időt megélt tablóról még az arcokat is felidézhetem. S most láttam csak, hogy amit mi magunk között csak segédtiszti tanfolyamnak neveztünk, annak szebb és főleg hivatalosabb neve is volt: Szegedi MÁV állomásfelvigyázó tanfolyam. Negyvennégyben kerültünk a tablóra, noha közülünk akkor, senki sem vizsgázott, hiszen a vizsgát, mint arról később szó lesz, elsodorta a háború.

Ahogyan minket is. Hiszen a végén csak egy-két fiú vette fel végleg az egyenruhát s lett igazi vasutas. A többséget messze sodorta az akkor olyan szépen csillogó pályától a történelem vihara.

(Folytatjuk.)

Műszaki és közgazdasági könyvnapok

Kiállítás a MÁV Vezérigazgatóságon

A MÁV Vezérigazgatóság szakkönyvtára október 20-án műszaki és közgazdasági könyvnapot és könyvkiállítást rendezett a konferenciateremben.

Megnyitó beszédet *Mózes László*, a műszaki főosztály műszaki fejlesztési osztályának vezetője mondott. Ismertette a könyv kialakulásának rövid történetét, a szakkönyvtárak szerepét az információszolgáltatásban, a műszaki és közgazdasági napok jelentőségét.

Ezt követte *Rády Ferencnek*, az Országgyűlési Könyvtár Információs és Dokumentációs Szolgálat vezetőjének előadása az információs szolgáltatásokról, Írásvetítő segítségével érthetőbbé, áttekinthetőbbé tette az információk rengetegében való eligazodási lehetőségeket. A nagyszámú folyóiratcikkek (évi 2 millió) feldolgozását, a tartalmi feltárását (referálását) ismertette. Beszélt a visszakeresési lehetőségekről, a témára orientált információkeresésről a nagy adatbankokban (Lockhead), az online szolgáltatásról. Hangsúlyozta, hogy az eligazodást, a releváns információt ma már csak a számítástechnika segítségével és annak továbbfejlesztésével lehet elérni. Nagy érdeklődés kísérte Mezei István előadását a Mozdonyok című könyvéről.

A könyvkiállításon összesen 110 könyvet állítottak ki a műszaki és közgazdasági könyvnapok alkalmával megjelent gazdag választékból. Ki kell emelni a közgazdasági és számítástechnikai szakterületek nagyszámú választékát.

A közgazdasággal foglalkozó könyvek közül Herman Van Der Wee: *A lefékezett jólét* c. munkája gazdaságtörténeti kézikönyv, a világgazdaság fejlődése 1945—1980 közötti időszakának mélyreható elemzése.

Kiemelkedő könyv az 1976-ban közgazdasági Nobeldíjjal kitüntetett Milton Friedman: *Infláció, munkanélküliség, monetarizmus* c. kötete, mely a magyar gazdaságpolitika szempontjából nem közömbös, mikor napirenden van bankrendszerünk reformja.

Meg kell említeni Bánfi Tamás—Sulyok-Pap Márta—Szász János: *A kötvény* c. könyvét. 1982 decemberében jelent meg az Elnöki Tanács törvényerejű rendelete a kötvényről. Az eltelt idő lehetővé tette a kötvénykibocsátás, kötvényvásárlás tapasztalatainak értékelését.

Várhatóan és már a könyvankéton érezhetően nagy érdeklődésre tartott számot Urbán Lajos közlekedési miniszter mint szerkesztő által irányított szerzői kollektíva munkája, dr. Iványi Árpád—Pál József—dr. Tóth László: *Közlekedéspolitika—Közlekedésgazdaságtan* c. műve, mely a közlekedésgazdasági adatok értékelésével a közlekedés hazánkban végbemenő fejlődésében, a távlati célokban való eligazodást segíti a szakembereknek.

A számítástechnika szakterületén megjelentek az új programnyelvekkel — FORTH, LOGO, C, PASCAL PC — foglalkozó nyelvkönyvek. A Tömegkommunikációs Kutatóközpont hézagpótló műve: *Mi micsoda a számítástechnikában?* Mikroszámítógépes értelmező szótár igen hasznos akárkinek, a számítógépes fogalmak rengetegében segít eligazodni.

A könyvkiállításon a vasúti szakirodalom területén beszerzett idegennyelvű könyveket a látogatók nagy érdeklődése kísérte. Néhány kiemelt cím ezekből: *Eisenbahnen in Italien, Taschenbuch der Eisenbahntechnik, Great Railway Stations of Europe, Deutsche Eisenbahnen 1835—1985., An illustrated Guide to Modern Trains, Die Semmeringbahn, Europa Eisenbahn-Atlas.*

A műszaki és közgazdasági könyvnap és könyvkiállítás eredményeként a szakkönyvtár forgalma megnövekedett, nagyszámú igényt kell kielégíteni.

Hajnal Jánosné
a MÁV Vezérigazgatóság szakkönyvtár vezetője

Könyvismertetés

Mezei István

MOZDONYOK

Mezei István *Mozdonyok* című könyve a közelmúltban jelent meg a Műszaki Könyvkiadó gondozásában. A szerző előszavában idézi Buckle (1821—1862) angol kultúrtörténet-írót: *„a locomotív többet tett az emberiség egyesítésére, mint minden filozófus, költő és poéta azelőtt a világ kezdetétől"*. Ezzel keretbe is foglalta művének mondanivalóját. Gondos válogatással tárja olvasói elé ismereteit a mozdonyokról, vontató járművekről és motorkocsikról. Történelmi folyamatba ágyazva mutatja be azok fejlődését.

A könyv három fő része: *a gőzmozdonyok, a dízelek, valamint a villamos mozdonyok és motorvonatok* 155 oldalon nyújtanak a vasútbarátok számára olvasmányélményt. A mozdonyok szerelmesei 356 ábrában gyönyörködhetnek, miközben megismerik a világ vasútjainak fejlődését.

A gőzmozdonyok rész vezeti végig az olvasót a fejlődés első útjain a lóvasúttól és gőzkocsitól a korszerű gőzösökig. Gőzmozdonyősöket mutat be. A *rainhilli* mozdonyversenyt. A gőzmozdonyépítés hőskorát. Ehhez illeszti a Magyar Központi Vasúttársaság első gőzmozdonyait is. Hitelesen győz meg Buckle igazáról. Mert 1875-ben *a föld vasútjain már 62 000 gőzmozdony „száguldott"*. Színesen mutatja be a versengések idejét, a sebességi rekordokat.

1936-ban vagyunk! „. . . a mozdonyvezető felgyorsított, és 195 km/h sebességnél a kéményből hallatszott szirénaszerű üvöltés nem hozta ki a sodrából, de még az sem, hogy 200 km-es sebességnél a mérőkocsi egy hosszú kürtjelzést adott. Egészen biztos akart lenni a dolgában és még egy kicsit tovább gyorsított. *A mérőkocsi sebességmérő órájának regisztrálószalagja szerint 200,4 km/h sebességet értek el."*

Másutt bemutatja a *Flying Scottsman* (Repülő skót) expresszvonat A3 sorozatú mozdonyát, amely a 12 kocsiból álló vonatot London—Edinburgh közötti 632 km-es távolságot közbenső megállás nélkül hét óra alatt tette meg. Az Erie Vasúttársaság 1'D—D+D1' tengelyelrendezésű óriási mozdonya 6 hengerrel fejtett ki erőt.

A sínzeppelintől a „Zefír" expresszig fejezetnél eljut az óceán egyik partjától a másikig. Ismét másutt a szovjet vasút GP 1 sorozatú gázturbinás mozdonyába épített gázturbina teljesítményét 8500/1 min fordulatszámnál 2580 kW volt.

A villamosítás hőskorát követő műszaki fejlődés eredményei közé méltó helyre helyezi *Kandó Kálmán* múlhatatlan szerepét. Sebességi rekordokkal foglalkozik, melyek a vasutakat versenyképessé tehetik a repülővel szemben (SNCF, TGV).

Mezei könyve szakember és kívülálló számára egyaránt érték! Szubjektivitás mellőzésével tárgyszerűen fogalmaz. Stílusa szakszerű és olvasmányos. Mondatai szabatosak és világosak. Az egyes fejezetek között engedi, hogy az olvasó gyönyörködjön a nyomdatechnikailag kiváló fotókban, grafikákban és műszaki rajzokban.

A kötetet a *Révai Nyomda* készítette 22,6 (A5) ívterjedelemben. Ábráit *Varga Árpád, Várnai Éva* rajzolták igen jó minőségben.

Pecz Kornél 1908-ban megjelent *„A vasúti lokomotívok"* című műve óta nem jelent meg hasonlóan gazdag tartalmú, forrásértékű mű.

Szebb ajándékot azok számára, akik a mozdonyok szerelmesei, aligha lehet kézbe adni mint ezt a szép könyvet.

Szabó Béla

Balassagyarmat

Klubkönyvtár a vasutasokért

Igényes szolgáltatásokat nyújtani, egyúttal pénzt is keresni — e kettős szorításban dolgoznak *Balassagyarmaton*, a vasutasok *Madách Imre Klubkönyvtárának* munkatársai. S hogy nem eredménytelenül, arra példa, hogy egyre több közhasznú, szakmai át- és továbbképző, vagy egy-egy réteg igényeit kielégítő (mint legutóbb az aerobic) tanfolyamot szerveznek.

A különféle — nyugdíjas-, ifjúsági, szocialistabrigád- — klubokat is a rétegigénynek megfelelően alakítják.

A brigádok igénylik az összehasonlítást, ezért gyakran tartanak játékos jellegű, de ismereteket is adó vetélkedőket. Szűkebb pátriájuk kulturális életével is lépést tartanak, figyelemmel kísérik *„Palócország"* irodalmi életét.

Fokozódik az igény a kollektíva körében a szabadidős, szórakoztató, pihentető programok iránt. Ezek sok esetben már a családdal együtt való kikapcsolódást, részvételt jelentik. Így szeretnek színházba járni, sokan, — közülük kilencvenen — bérlettulajdonosok.

A Madách Imre könyvtár keretében két — világ- és országjáró — klub tevékenykedik száz vasutas aktív részvételével.

A vasutasok klubkönyvtára nem csupán a rendezvények idején áll nyitva. Ide betérhetnek a látogatók akárcsak azért is, hogy beszélgessenek, hogy egy-egy napilapot vagy folyóiratot átlapozzanak, vagy két szolgálat között csupán megpihenjenek.

Hálából a vízért, a gyógyulásért

Nyugdíjas vasutas adománya a hévízi gyógykórháznak



A hévízi Állami Gyógykórház téli fürdőjének aulájában a közelmúltban szoboravató ünnepséget tartottak. *Városi Ferenc* ötvösművész alkotását *Kozma Miklós* MÁV-nyugdíjas adományozta a kórháznak.

— *Feleségem végakaratát teljesítettem* — mondta az avatáson az idős vasutas. — Tizenhét évvel ezelőtt a MÁV-kórház beutalója révén jutottunk el a hévízi gyógyfürdő-kórházba. Ezt követően évente eljöttünk egy-egy gyógykúrára. Feleségem, Etelka minden bizonnyal ezeknek a kúráknak is köszönhette, hogy szép kort, 89 évet ért meg. Házasságunk 53 esztendejéből feleségem 16 évet tolókocsiban töltött. Hálájának kifejezésében az én részem csak annyi maradt, hogy eleget tegyek végakaratának: *olyan műalkotással kívánta megajándékozni a kórházat, ami stílusos és önmagáért beszél.*

Dr. Strecker Ottó, a kórház főigazgató főorvosa az intézmény nevében köszönte meg a gondjaikra bízott kisplasztikát, amelynek talapzatán ez olvasható: „Hálából a vízért, gyógyulásért; *Etelka néni*".

„Hetvenöt éve sínen vagyunk”

Ünnepi közgyűlés a jubiláló BVSC-ben

(Folytatás az 1. oldalról)

A közgyűlést *Szemők Béla*, a MÁV vezérigazgatójának általános helyettese, a BVSC elnöke nyitotta meg. Az elnökségben foglalt helyet *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Deák Gábor* államtitkár, az Állami Ifjúsági és Sporthivatal elnöke, *Markovics Ferenc*, az MSZMP Budapesti Bizottságának titkára, *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *dr. Dombóvári Ottó*, a KISZ KB osztályvezetője.

A megnyitó után *dr. Balázs Ákos* ügyvezető elnök mondott ünnepi beszédet.

— *Hónapok óta készülünk erre a mai napra. Többször elgondoltuk, hogyan kellene a gazdasági helyzetünknek megfelelő szerénységgel, de mégis ünnepélyesen, méltóan megemlékezni a 75. éves évfordulóra.* Elgondoltuk milyen lesz itt együtt lenni azokkal, akik meghatározó szereplői voltak a Budapesti Vasutas Sport Club történetének, akik jelenlétükkel a régi dicsőséges napokat idézik. Szeretnénk maradandó emléket adni azoknak is, akik sportolóként, vezetőként, támogatóként a mai eredményeiért dolgoznak és azért, hogy a jövőnk is méltó legyen az elmúlt háromnegyed évszázad kimagasló sikereihez — mondotta bevezetőjében, majd a megalakulás körülményeinek ismertetése után így folytatta.

— A BVSC életében — mint annyi más területen — igazi, ugrásszerű változást, fejlődést, *minden tekintetben csak a felszabadulás, és az utána következő évek, azok lehetőségei hoztak.* Sokan vannak ebben a teremben is, akik átélték ezt a kort, személyes részesei voltak a sikereknek, az eredményeknek, tehát sokkal jobban ismerik az eseményeket a krónikásoknál. A felszabadulást követő évtized névváltozásai, átszervezései ellenére, — de sokszor éppen azok következményeként — *vált a BVSC az ország meghatározó sportegyesületévé*, és kisebb-nagyobb hullámhegyekkel és hullámvölgyekkel tartja magát ma is a hazai és a nemzetközi élvonalban.

A BVSC sportolói eddig — döntő többségében a felszabadulás után — *16 olimpiai aranyérmet, 13 ezüstöt, és 9 bronzot, 34 világbajnoki aranyérmet, 43 ezüstöt, és 26 bronzot, 24 Európa bajnoki aranyérmet, 24 ezüstöt, és 17 bronzot szereztek.* A legjobban talán az bizonyítja múltunk dicsőségét, hagyományaink erejét, hogy sok ország is megirigyelhetné ezt a statisztikát.

Balázs Ákos ezután megemlékezett azokról a sportolókról, sportvezetőkről, akik már nem lehetnek közöttünk. Ezután a klub jelenlegi helyzetéről és az eredményekről beszélt, amelyet 12 szakosztály közel 1500 sportolója biztosít. Kitért a nehézségekre, a gondokra, ugyanakkor jogos büszkeséggel beszélt az egyesület létesítményhelyzetéről. Az élsporton kívül nagy szerepet szánnak a VI. és a XIV. kerületi iskolák támogatásának, a vasutasok és a létesítmények környékén lakók tömegsportjának.

Az ünnepi beszéd után *Deák Gábor* államtitkár köszöntötte a jubiláló klubot. Különösen a diák- és a tömegsport támogatását tartotta dicséretesnek. Az elismerő szavak után felhívta a figyelmet a vállalkozó szellem fokozására, az önellátás jelentőségére.

Koszorus Ferenc főtitkár a vasutassport szerepéről szólva elmondotta, hogy a századforduló utáni években, a fővárosban és vidéken egymás után alakultak meg azok az egyesületek, köztük a BVSC is, amelyek sok neves versenyzőt adtak a magyar sportnak. Közülük legrangosabb a jubiláló BVSC, amely az elmúlt évtizedekben a legjobbak közé küzdötte fel magát, s a nemzetközi küzdőtereken is nevet, tekintélyt vívott ki magának.



Szemők Béla köszönti a közgyűlés résztvevőit

Urbán Lajos miniszter elöljáróban tolmácsolta *Horváth Istvánnak*, az MSZMP KB titkárának és *Czinege Lajos* miniszterelnök-helyettesnek az üdvözletét, majd a BVSC munkájának, eredményeinek méltatása után a Közlekedési Minisztérium vezetése nevében emlékzászlót adott át a jubiláló egyesületnek.

Az aktív sportolók nevében *Csikány Csilla* úszó arról beszélt, hogy milyen nagy megtiszteltetés ennyi híresség, egykori és mai bajnokok előtt beszélni. Az egyesület sportolói nevében ígéretet tett arra, hogy méltók lesznek a bizalomra.

Laky Károly, a vízilabda csapat és a válogatott egykori sikerkovácsának rövid visszaemlékezését nagy taps köszöntötte.

A hivatalos ünnepség kitüntetések átadásával zárult.

A *Magyar Népköztársaság Sportérdemérem arany fokozat* kitüntetésben részesült *Szemők Béla*, a BVSC társadalmi elnöke. A *Magyar Népköztársaság Sportérdemérem ezüst fokozat* kitüntetésben részesült *Pataki József* kerékpár-szakosztály vezetőedzője, a BVSC pártalapszervezetének titkára. A *Magyar Népköztársaság Sportérdemérem bronz fokozat* kitüntetést kapta *Kovácsné Kelemen Ildikó* válogatott műugró.

A közlekedési miniszter *Kiváló Vasutas* kitüntetésben részesítette: *dr. Kamuti Jenőt*, a MÁV-Kórház orvosát, *dr. Balázs Ákos* ügyvezető elnököt, és *Szendrei Károlynét*, a BVSC személyzeti vezetőjét.

Kiváló Munkáért kitüntetésben részesültek: *dr. Almási Miklósné* az úszószakosztály elnöke, *Tatár Mihályné* gazdasági csoportvezető, *Honti Mária*, a BVSC nemzetközi főelőadója.

Miniszteri Dicséret kitüntetést kaptak: *Bánhidi László*, BVSC szakmai elnökhelyettese, *dr. D. Szabó Sándor*, a műugró-szakosztály elnöke, *Berczik Zoltán* asztalitenisz-szakosztály vezetőedzője, *Gém Zoltán* vízilabda-szakosztály technikai vezetője.

A *Szakszervezeti Munkáért arany fokozat* kitüntetésben részesült *Laky Károly*, a BVSC elnökségének tagja. A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat kitüntetést kapta *Nedeczky György*, a BVSC szb-elnöke, vívó szakedző. *Oklevél* kitüntetésben részesült *Lengyel László*, a létesítményfenntartók főbizalmija.

Vezérigazgatói dicséretet kilencen, kiváló dolgozó kitüntetést heten, vezérigazgatói jutalmat tízen kaptak. Az Ifjúságért Érdemérmet Gerlach István, a Kiváló Ifjúsági Vezető kitüntetést pedig Szőllősné Patinszky Andrea vehette át.

visi



A közgyűlés résztvevői az ünnepi beszédet hallgatják



Urbán Lajos miniszter átadja a Kiváló Vasutas kitüntetést dr. Balázs Ákosnak (Fotó: Laczkó Ildikó)

Tíz csapat részvételével

Sakkdöntő Szegeden

A kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály szervezésében évenként megrendezésre kerülő amatőr sakkozók országos döntőjét ez évben *Szegeden* tartották. A MÁV Oktatási Főnökség e célra átalakított nagy oktatótermében tíz területi válogatott foglalt helyet az asztaloknál, hogy eldöntsék ki a legjobb, a legfelkészültebb 1986-ban.

Zvada Mihálynak, a szegedi sportbizottság vezetőjének megnyitó szavai után a csendet a sakkórák halk ketyegése törte meg, jelezvén, hogy a csapatok között megkezdődött a pontvadászat.

A csapatokat két selejtező csoportra osztották, ahonnan a kiírás értelmében a két-két első helyezett játszotta a nagydöntőt, a további helyezettek párban az 5—10. hely sorsát döntötték el.

Az egyik csoportban a „hazai pálya” előnyét kihasználva a szegediek végeztek az élen, egy ponttal maguk mögé utasítva az Utasellátó csapatát, a másik ágon a központi hivatalok csapata két pont különbséggel nyert a miskolciak előtt. A helyosztó döntő mérkőzések előtt a csapatok pihentetőül városnézésen vettek részt, ahol szakavatott idegenvezető ismertette meg velük Szeged város nevezetességeit.

A folytatásban ezután a központi hivatalok csapata bizonyította, hogy selejtezőbeli jó formája nem a véletlen műve volt és ha nem is könnyen, de maga mögé utasította a mezőnyt.

A szervezőbizottság döntése értelmében egyéni versenyre külön nem került sor, de a csapatversenyeken elért eredmények alapján hirdették az egyéni legjobb teljesítményeket is.

Az ünnepélyes eredményhirdetésen az alábbiak szerint kerültek kiosztásra a rendezők által felajánlott tiszteletdíjak és oklevelek.

Csapatban: 1. Központi Hivatalok Területi Intéző Bizottság *(Czebe Iván, Pászti Géza, Zentai Tamás)*. 2. Szeged TIB *(Mészáros Imre, Seres László, Széchenyi Mihály, Kovács Lajos)*. 3. Miskolc TIB *(Vasvári Béla, Kovecsánszki József, Zádori János)*. A további sorrend: Utasellátó VSZB, Debrecen TIB, Pécs TIB, Budapest TIB, Járműjavító Üzemek TIB, Záhony TIB, Egészségügyi Szakszolgálat TIB.

Egyéniben: 1. *Czebe Iván* (Hivatalok Intézmények TIB). 2. *Széchenyi Mihály* (Szeged TIB). 3. *Mutschler László* (Pécs TIB).

Sz. Gy.

HÍREK

TIT-előadás. A Tudományos Ismeretterjesztő Társulat szervezésében a közelmúltban Ifj. Marosán György ismert közgazdász tartott előadást aktuális gazdaságpolitikai kérdésekről Hatvan állomás kultúrtermében. Az előadáson a csomópont gazdasági és politikai vezetői, illetve aktivistái vettek részt.

Kirándulás. A váci vasutasok nyugdíjascsoportja a közelmúltban Dombóvárra kirándult. Két napot töltöttek a közeli Gunaras on, a társadalmi munkában nemrégiben épített vasutas hétvégi házban.

Véradás. Szegeden a közelmúltban ismét többen tanújelét adták segítőkészségüknek. A munkahelyi véradónapon az igazgatóságról kilencvenen, az állomásról hatvankilencen, a gépjavító üzemből harmincöten jelentkeztek véradásra.

Ifjú szakemberek versenye. Az idei országos villanyszerelő verseny Bács-Kiskun megyei területi döntőjében, a pályakezdők kategóriájában Gonda Tibor, a kiskunfélegyházi VVF karbantartó műszerésze első lett és bejutott az országos döntőbe. Forrás Ferenc, a békéscsabai VVF dolgozója ezen a versenyen, az öt éven túli gyakorlattal rendelkezők kategóriájában harmadik lett.

Szüreti bál. A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubja a közelmúltban batyusbált, illetve szüreti bált rendezett. A hangulatos, jól sikerült mulatságon jól érezték magukat az idős vasutasok. Úgy vélekedtek, hogy a 11. éve alapított klub egyik legjobb rendezvénye volt.

Idős vasutasok a Parlamentben. Az isaszegi vasutasok nyugdíjasklubja október elején a Parlamentbe látogatott. Az Országház megtekintése után siklóval a Várba mentek, gyönyörködtek a tájban, megnézték a Mátyás-templomot és a Halászbástyát.

Új könyv modellezőknek. A Móra Kiadó „Hobbi” sorozatában hamarosan megjelenik dr. Károly Imre könyve, amely elsősorban a kezdő terepasztal-építőknek kíván hasznos ötleteket adni. A könyv elektromos ismereteket nem tartalmaz, inkább építési módszerek, stílusbeli és esztétikai tanácsok olvashatók benne. A szerző hangsúlyozottan a magyar jellegű vasútüzem építését szeretné segíteni.

Mozgó ruharaktár. A fényeslitkei kocsijavítóban egy régi étkezőkocsit alakítottak át mozgó ruharaktárnak a szertárfőnökség részére. A főnökség Móricz Zsigmond szocialista brigádjának újításával a nagyobb állomásokat hetente keresik fel, így nem kell a dolgozóknak utazniuk a munka- és védőruhák átvételére.

Halálozások

Október 20-án életének 64. évében váratlanul elhunyt Végh Ferenc nyugalmazott MÁV-főfelügyelő, a budapesti területi bizottság egykori titkárhelyettese.

Vasutas pályafutása Székesfehérváron kezdődött 1941-ben, előbb pályamunkás, majd fékező, vonatvezető, 1950-ben már vonatkísérőként szolgált. Ugyanebben az évben a székesfehérvári állomás szakszervezeti bizottságának titkárává választják. A vasutas-szakszervezet megyei bizottságának megszűnése után a budapesti területi bizottság titkárhelyetteseként tevékenykedett 1979-ig, nyugdíjazásáig. Közben több mint tíz évig kv-tag, néhány évig az elnökségnek is tagja volt. Nyugdíjazásával sem vált meg a mozgalomtól: 1980-ig a budapesti területi bizottság elnöke, illetve az ÖTA tevékeny tagja volt.

Munkásságát több kitüntetéssel, közöttük a Szakszervezeti Munkáért arany fokozat, Felszabadulási Emlékérem és a Munkaérdemrend ezüst és arany fokozattal ismerték el.

A Vasutasok Szakszervezete halottjaként november 3-án kísérték utolsó útjára Székesfehérváron a szederkerti temetőbe.

*

Október 16-án, 46 éves korában elhunyt Papczun Lászlóné (született Gondos Erzsébet), a felsőzsolcai nyugdíjascsoport gazdasági felelőse. A hozzátartozók, barátok és munkatársak október 21-én kísérték utolsó útjára a felsőzsolcai temetőbe.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Celldömölk közelében levő egy szoba, konyha, kamra (mellék épületek), 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.

Elcserélnék Vácon levő két szoba összkomfortos, telefonos tanácsi lakást budapesti hasonlóra vagy kisebb gázkonvektoros lakásra. Plusz adhatok panorámás kilátású 300 négyszögöl jól termő szőlős bérleményt. Telefon: 27-12-110.

Elcserélném háromszobás, déli fekvésű, telefonos, garázsos lakásomat másfél vagy kétszobás lakásra a VIII. kerületben csak vasutassal. Érdeklődni lehet 19 óra után a 143-178-as telefonszámon.

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

Elcserélném rákospalotai kétszobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 131-847 városi és a 16-67 üzemi telefonszámon: Harsányiné.

Elcserélném nagyméretű Budapest XX. kerületben levő kétszoba komfortos, kertes, szolgálati lakásomat földszinti vagy I. emeleti egy szoba komfortosra. Érdeklődni lehet a 26-67-es telefonszámon: Módné.

Elcserélném Budapest X. ker. Hungária körúton levő nagyméretű kétszobás, komfortos, kertes családi ház jellegű MÁV-bérlakásom összkomfortos szövetkezeti lakásra, legalább kétéves munkaviszonyban álló MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 286-786-os telefonszámon.

Elcserélnék Budapest IX. ker., 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos MÁV-bérlakást, továbbá VII. ker., 38 négyzetméteres egyszobás, komfortos tanácsi lakást nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet hétköznap 8—16 óráig a 13-31-es üzemi, 138-417-es városi telefonszámon. Kozma Ferencné.

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, világos, egyszobás (bővíthető) MÁV-bérlakásomat (a Keleti pályaudvarnál), bármilyen komfortos budapesti tanácsi lakásra vagy vidéki házra, MÁV-dolgozóval. Filep György,1087 Budapest, Kerepesi út 5. sz. IV. ép. II. em. 40. Telefonüzenet: 370-897.

Elcserélném 47 négyzetméteres összkomfortos tanácsi lakásomat Celldömölk, Szentgotthárd, Kőszeg környéki kis családi házra vagy hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: Molnár János, Budapest VI., Bajza u. 66. III. 3.

Elcserélném kétszobás plusz hálófülkés, 60 négyzetméteres, I. emeleti, telefonos, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb, esetleg nagyobb tanácsi lakásra. Cím: Arató János, 1095 Budapest, Soroksári út 13. Érdeklődni lehet a lakáscímen vagy telefonon: napközben a 154-250/502, este 18 óra után a 133-155-ön.

Elcserélném 81 négyzetméteres földszintes, komfortos, zöldövezeti, két nagyszobás, frissen felújított (plusz fáskamra és fészer) Ferencvárosi pályaudvar közelében lévő MÁV-bérlakásomat egy másfél szobás és egy egyszobás tanácsira vagy MÁV-bérlakásra. A József Attila lakótelepen földszintes, s a hármas metró vonala mentén levő lakás előnyben, de más megoldás is érdekel. Telefon: 13-16 óra között 894-931.

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 86—4537. 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

XXX. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. NOVEMBER 27.

Lapzárta után

Ülést tartott az elnökség és a központi vezetőség

Lapzárta után — november 18-án, illetve 20-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége és központi vezetősége.

Az elnökség napirendjén szerepelt többek között a MÁV kollektív szerződésének idei végrehajtása és jövő évi módosításának terve, a baleset-megelőzés, a veszélyes áruk belföldi vasúti fuvarozásának biztonsága, valamint a MÁV lakáspolitikai koncepciója.

November 20-án a vezérigazgatóság konferenciatermében ülésezett a központi vezetőség. A testület tájékoztatót hallgatott meg a MÁV fejlesztése érdekében a VII. ötéves tervben eddig tett központi és vállalati intézkedések végrehajtásáról és a MÁV racionalizálási programjáról készített ÁTB-előterjesztésről.

A napirenden szerepelt még a vasút idei tervének várható teljesítése és jövő évi tervkoncepciója, továbbá a tagdíjfizetési rendszer módosítása.

A két testület üléséről lapunk következő számában részletesen beszámolunk.

Miskolc—Tiszai pályaudvar

Peronfelújítás, épületrekonstrukciók

Az első ütemben kiszélesítették az aluljárót

A *Miskolc—Tiszai pályaudvaron* — az 1966-ban épített — a fedett tetejű peronok burkolatát alaposan megviselte, ráncossá tette az idő. A vasútigazgatóság — a biztonságos közlekedés, a kulturált utazás érdekében — a rossz idő beköszöntése előtt végeztette el a felfrissítést.

A kivitelező — a Miskolci Mélyépítő Vállalat — október 14-én kezdett a munkához. Emberei kicserélték az elavult vízvezetékrendszert, s a három külső magasított peronra kavicsszemcsékkel színesített aszfaltszőnyeget húztak. (A belső, s egyben az első peronnál erre nem volt szükség. Azt még tavaly, a felvételi épület födémrészének korszerűsítésével egyidőben díszkőburkolattal látták el.)

A felújítás azzal járt együtt, hogy az építés alatt álló peronhoz nem állhattak be, s nem indulhattak vonatok. Az utasok máskor kisebb „vétségért" is panaszlevelekkel árasztják el a helyi, sőt olykor az országos sajtó- és rádiószerveket. Ez most elmaradt. Az utasok — az előzetes, a felújítás közbeni jó, s gyakori tájékoztatás alapján — megértették, hogy az átmeneti kellemetlenség az ő érdekükben történik.

November 7-én, a háromnapos ünnepi forgalom idején, az utasok már az általuk megszokott peronokon közelíthették meg vonatukat. Az új, az esztétikailag is jó benyomást keltő aszfaltszőnyegen jobb és szebb munkát végezhetnek a korszerű takarítógépek is.

A látványos mellett nagy értékű „láthatatlan" átalakítások is történnek. Több mint két évtizeddel ezelőtt, az aluljáró építése érdekében le kellett bontani a felvételi épület keleti szárnyát. Így az most asszimetrikus. A MÁV Miskolci Építési Főnökség szakemberei a keleti szárnyon ez év márciusában láttak munkához. Az első ütemben — *amellyel szeptember 30-ig végeztek* — 14 méteresre kiszélesítették az aluljárót. A többlet 6 méternyi sávban különböző utaskiszolgáló-helyiségeket alakítanak ki. Most a visszaépítendő szárny alapozását végzik, s még az idén szeretnék befejezni. A terv szerint 1988. szeptember 30-ra a régi formájában pompázik a romantikus hangulatot árasztó tornyos, cirádás, sajátosan miskolci felvételi épület keleti szárnya is.

A vontatási telephelyen a gőzösök egykori „otthonát", a körfűtőházat korszerű dízelmozdony-javító csarnokká építik át. A több mint 100 milliós munkát 1982-ben kezdték, s várhatóan az évtized végére fejezik be. Az előrehaladás az anyagi feltételektől függ.

Csorba Barnabás



Az osztrák—magyar kooperációban Jászkiséren készült kitérőszabályozó. (Tudósításunk az 5. oldalon.)

(Zelman Ferenc felvétele)

Kihelyezik a vasútvonalat a debreceni városközpontból

Az erről szóló megállapodást Urbán Lajos közlekedési miniszter és a város vezetői írták alá



Urbán Lajos és a debreceni vezetők megbeszélése a városházán

Debrecen város életében évek óta napirenden lévő kérdés a várost eddig kettészelő vasútvonal áthelyezése. Erre azért van szükség, hogy a nyugati városrész közlekedése zavartalanabb legyen. Elkészültek az előzetes tervek, kidolgozták a megállapodást, amelynek aláírására november 4-én Debrecenbe utazott *Urbán Lajos* közlekedési miniszter.

A városi tanács székházában a miniszter találkozott a megye és a város vezetőivel, valamint *Kulcsár József* vasútigazgatóval. A Közlekedési Minisztérium és Hajdú-Bihar megye, továbbá a városi tanács vezetői közötti, a debrecen—füzesabonyi vonal debreceni szakaszának áthelyezésére vonatkozó részletes megállapodást *Urbán Lajos, dr. Szabó Imre* és *dr. Ács István* írták alá.

A megállapodás szerint a VII. ötéves tervidőszakban a szóban forgó vasútvonal *jelenlegi nyomvonalát áthelyezik a Tócó patak mellé, Debrecen, és az úgynevezett Nagy Sándor-telep közé.* A város vezetői már szanálták, kisajátították a nyomvonalba eső létesítményeket és lakásokat.

A MÁV-nak a vonalkihelyezés — 1985. évi árszinten — 246 millió forintba kerül. Ez az összeg azonban nem elegendő arra, hogy az új vonal technikailag korszerű legyen, hiszen le kell mondani a modern biztosítóberendezésekről.

A beruházói feladatokat a debreceni igazgatóság látja el, a fővállalkozó pedig a MÁV Tervező Intézet lesz. Az építést jövőre kezdik és 1990-re fejezik be, részben a városi tanács által biztosított hitelekből. **N. I.**

Kommunista műszakok a gyerekekért és az idősekért

Csákánnyal, lapáttal a kézben szorgoskodó csoportot köszöntött a késő őszi napsütés a Balatonnál, a zánka-köveskáli partszakasz közelében. Ezen a szombati napon — családtagjaikkal együtt — a *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség* központjának dolgozói, a helyi KISZ-szervezet kezdeményezésére kommunista műszakot tartottak. Az akció célja: *anyagilag segítséget nyújtani a X. kerületi általános iskolák számítógépes programjának megvalósításához, egyéb technikai ellátásának javításához.*

A KISZ-esek és az idősebbek betonelemeket, az ehhez szükséges fémkereteket, nyílászárókat készítettek, előkészületeket tettek a következő heti váltófűtés-szerelésekhez.

A szocialista brigádok összefogása, a szakszervezeti bizottság tagjainak aktív közreműködése és személyes példamutatásának eredményeként, *mintegy kétszázan, csaknem 1400 munkaórát teljesítettek.* A végzett munka értéke 36 270 forint, ebből 23 ezer forintot utaltak át a X. kerületi iskolák bankszámlájára, a fennmaradó összeget pedig a szakszervezeti bizottság *nyugdíjas-találkozók, -búcsúztatók szervezésére használja fel.*

Puskás György, a főnökség igazgatója vezetői értekezleten mondott köszönetet a kommunista műszak szervezőinek. Hangsúlyozta: a megfelelő szervezés, a jó előkészítés — mint a tények bizonyítják — igenis képes áldozatvállalásra késztetni a dolgozókat. Örült a sikeres akciónak a szakszervezeti bizottság titkára *Kocsán Sándorné* is, aki megjegyezte: a kollektíva még többre is képes, különösen, ha a legközelebbi akcióba még több fiatal bekapcsolódik.

November 7-e tiszteletére kommunista műszakot tartottak október 25-én a székesfehérvári pályafenntartási főnökségen. A dolgozók többek között gyomtalanították a talpfamáglyák környékét *(Szabadbattyánban és Seregélyesen),* telepi utakat javítottak, kiszáradt fákat vágtak ki.

Az V. főpályamesteri szakasz dolgozói pedig már a télre készültek. *Kisbér* és *Császár* állomások között 320 hófogórácsot helyeztek el, továbbá vágányszabályozást végeztek. A martonvásári főpályamesteri szakasz kollektívái a nagytétényi pft területén gyöngykavicsot kupacoltak, 200 talpfát raktak máglyába, rakterületeket takarítottak. A móri szakaszon 32 mázsa ócskavasat gyűjtöttek, *Moha* és *Bodajk* állomások között vágányt szabályoztak.

A kommunista műszakon összesen 146-an vettek részt, és 771 órát dolgoztak.

Szintén kommunista műszakot tartottak a *MÁV Építési Géptelep Főnökség* székesfehérvári kirendeltségén is. Huszonhat gépkocsivezető a napi munkából hat órát (összesen 144-et) társadalmi munkának nyilvánított. Október 25-én pedig egy huszonöt tonnás daru műszaki szemléjét végezték el társadalmi munkában.

Debrecen város felszabadulásának 42. évfordulója alkalmából október 18-án kommunista műszakot tartottak a debreceni járműjavító üzemben, amelyen 1200-an vettek részt. Csatlakoztak a műszakhoz a szakmunkástanulók, valamint az üzem által patronált Műhelytelepi és a *Tóthfalusi Sándor Általános Iskola* úttörői is. A kommunista műszak bevételét a lakásépítők és a nyugdíjasok támogatására, a bodrogolaszi nevelőotthon segítésére ajánlották fel.

December 7-én

Évadnyitó bérleti előadás a József Attila Színházban

A jubileumi évad első vasutas bérleti előadása december 7-én, vasárnap délelőtt 11 órakor lesz a József Attila Színházban.

Franz von Suppe: *Boccaccio* című operettjét mutatják be. A főbb szerepeket *Rátóti Zoltán, Szerencsi Éva, Józsa Imre, Kocsis Judit, Szabó Éva* és *Zsolnay András* játsszák.

NAPIRENDEN

a nemzetközi szövetség munkája

Budapesten tartotta 38. ülését az adminisztratív bizottság



Georges Lanoue, a szövetség francia elnöke beszél

(Skoda László felvétele)

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége adminisztratív bizottságának november 4—5-én Budapesten tartott 38. ülésén harminc ország közlekedési és vasutas-szakszervezetének 52 képviselője vett részt. Az ülésen megjelent *V. Mozsejev,* a Szakszervezeti Világszövetség titkára és *Sólyom Ferenc,* a SZOT titkára.

A szövetség főtitkárának, *K. C. Mathew* megnyitó szavai után, a kétnapos vitában 31 küldött fejtette ki véleményét. A résztvevők megvitatták a 9. Nemzetközi Szakmai Konferencia prágai ülésének tapasztalatairól készült jelentést. Megállapították. hogy a konferencia dokumentumai reálisan elemezték a tőkés rendszer válságából adódó azon problémákat, amelyek a szállítás szabályozatlansága és a szállítással foglalkozó állami vállalatok magánkézbe adásából keletkeznek, és káros hatást gyakorolnak a szállítási dolgozók élet- és munkakörülményeire.

A küldöttek azt is hangsúlyozták, hogy a prágai tanácskozás vitája rendkívül élénk volt, és az egyetértő vagy a dokumentumot kiegészítő hozzászólások az előterjesztés helytállóságát támasztották alá. Ugyanakkor sajnálkozásukat fejezték ki amiatt, hogy az előző, 8. Nemzetközi Szakmai Konferenciához képest kevesebb küldött vett részt a tanácskozáson, főleg az afrikai, az ázsiai és a dél-amerikai földrészről. Ennek részben anyagi. másrészt az adott országokban nehezebbé vált belpolitikai helyzet volt az oka. Az európai tag- és baráti országok részvétele kielégítő volt. A prágai konferencia ideje alatt megtartott ágazati ülések pozitív vonása, hogy a tanácskozásokon jobban érződött a szakmai jelleg az előző ülésekhez viszonyítva. A nemzetközi egységakciók megszervezésére irányuló kísérletek viszont nem jártak kellő sikerrel.

A küldöttek jelentősnek tartották annak kimondását, hogy a 9. Nemzetközi Szakmai Konferencia által jóváhagyott akcióprogram követeléseit, illetve az ennek nyomán kibontakozó *megmozdulásokat, össze kell hangolni* és egyeztetni a más irányzatú közlekedési szövetségekkel, az ITF-fel és a FIOST-tal. Az akcióegység kibontakoztatása érdekében konstruktív párbeszédre kell törekedni — mutattak rá a küldöttek.

A budapesti tanácskozás másik jelentős dokumentuma a nemzetközi szövetségnek az OIT-ban *(Nemzetközi Munkaügyi Szervezet)* és az ENSZ egyéb, szakosított szervezeteiben kifejtett tevékenységének az értékelése volt. Az anyag rövid történelmi visszapillantás keretében mutatta be az OIT létrejöttének körülményeit, orientációját és a szocialista országoknak e szervezet megújítására irányuló törekvéseit. A nemzetközi szövetség adminisztratív bizottsága utoljára 1980-ban, Tokióban vizsgálta felül tevékenységét ezen a területen. A határozatok eredményeként, a szervezeten belül hatékonyabbá vált a szállítási dolgozók jogainak és érdekeinek védelme. A szakmai szemináriumok, az ágazati bizottságok és munkacsoportok eredményesen járultak hozzá a tanácskozások sikeréhez. Az ülések előtt rendszeressé váltak a konzultációk a baráti szervezetekkel.

A küldöttek felhívták a figyelmet arra, hogy az elért eredmények megtartása mellett — a Szakszervezeti Világszövetséggel és a többi nemzetközi szövetséggel szoros együttműködésben továbbra is törekedni kell a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet orientációjának és jellegének pozitív irányú megváltoztatására. Az egyéb nemzetközi szervezetekkel fennálló kapcsolatok mélyítése hatékonyabbá teheti az érdekvédelmi munkát — állapították meg a szakszervezetek képviselői. A tanácskozás harmadik dokumentuma a szövetség egyévi tevékenységéről tételesen adott számot.

A küldöttek felelősségérzettől áthatva mondták el véleményüket a tárgyalt témákban, és adtak reális helyzetképet hazájuk közlekedési dolgozóinak gondjairól. Szinte kivétel nélkül nagy teret szenteltek a béke és leszerelés kérdésének, *aláhúzva azt, hogy a legszebb célok is csak a nemzetközi enyhülés és a békés egymás mellett élés feltételei között érhetők el.*

Szakszervezetünket *Koszorus Ferenc* főtitkár képviselte, aki egyben a vasutas ágazati bizottság elnöke is, felszólalásában hangsúlyozta: *„Szövetségünk munkája az utóbbi években igen kedvező irányban változott. Ez sok dologban érzékelhető, többek között abban, hogy növekedett elismertsége és befolyása."*

Ezek után a nemzetközi szövetség titkárságának munkáját méltatta, javasolta az adminisztratív bizottság tagjainak. hogy fejezzék ki elismerésüket eddigi színvonalas tevékenységéért. A továbbiakban arra hívta fel a figyelmet, hogy a Szakszervezeti Világkongresszus és a szövetség saját kongresszusának határozatait csak abban az esetben tudja maradéktalanul megvalósítani, *ha a nemzetközi szövetség tovább korszerűsíti munkamódszerét és munkastílusát.* Nyomatékosan kifejezésre juttatta, hogy feltétlenül szükséges tovább keresni az együttműködés lehetséges feltételeit és módjait az ITF-fel. A szövetségen belül működő tagszervezetek együttműködési módszereit, technikáját és szervezeti feltételeit jobban hozzá kell igazítani a ma valóságához, a változó időhöz és a szakadatlanul növekvő igényekhez. Az ágazati bizottságok munkáját tovább kell korszerűsíteni. Itt sem elég a jó szándékú kritika, szükség van az aktív támogatásra. *Kiemelte annak szükségességét is, hogy a szövetség tevékenysége kapjon szélesebb nyilvánosságot.* Ennek egyik eszköze, hogy erősödjék a szövetség szakmai jellege, érdekvédelmi és érdekegyeztető szerepe.

A vasutaságazatról szólva, befejezésül a következőket mondotta: *„. . . a vasutas-szeminárium is fontos eszköze és fóruma, hídja a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységének. Nem szabad teret engedni semmi olyannak, ami veszélyeztethetné a szemináriumok sikerét. Meggyőződésem; valamennyien azt akarjuk, hogy a vasutasok és a közlekedés más ágazatainak dolgozói a jövő formálásán munkálkodjanak."*

A hozzászólásokra adott válasz után az adminisztratív bizottság tagjai jóváhagyták az ágazati bizottságok összetételét és új tagszervezetek felvételi kérelmének ügyében döntöttek. Végül határozatokat fogadtak el a szolidaritás, a béke és leszerelés, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetben kifejtendő tevékenység, valamint a XI. Szakszervezeti Világkongresszus állásfoglalásaiból adódó feladatokról.

Jóváhagyta a fórum a nemzetközi szövetség távlati és az 1987-re vonatkozó munkatervét és költségvetését.

Baranyai Zoltán

„Szövetségünk támogatja a berlini világkongresszus békefelhívását"

A tanácskozás szünetében a Nemzetközi Szövetség társadalmi elnökével *Georges Lanoue*val illetve főtitkárával *Kulangara C. Mathew*-val beszélgettünk a SZOT szálló halljában.

— Nem szeretem a közhelyeket, bár tudom, hogy elkerülhetetlenek — kezdte mosolyogva *G. Lanoue.* — Örülnék, ha a *Magyar Vasutas* olvasói nem közhelyként értelmeznék mondandómat, nevezetesen azt, hogy az adminisztratív bizottság budapesti ülését *hasznosnak, jónak értékelem.* Az utóbbi években tartott tanácskozásokhoz viszonyítva ezúttal több konkrét megállapodás született. Az ülés sikerében nyilvánvalóan szerepet játszott az is, hogy a Berlinben tartott SZVSZ Világkongresszus után vagyunk néhány héttel. A Világkongresszus adta meg az alaphangját a mi ülésünknek is. Közismert, hogy a XI. Szakszervezeti Világkongresszus a béke fenntartásáért és a leszerelésért folytatott tevékenység fokozása érdekében felhívást intézett a világ dolgozóihoz. Szövetségünk minden erejével támogatja ezt, mert meggyőződésünk, hogy az életkörülmények változásának legelemibb feltétele a béke. *A háborús veszély megszüntetése valamennyiünk érdeke.* Ennek a központi gondolatnak a jegyében tervez Szövetségünk egy kampányt, amely az egyetemes béke gondolatát kívánja demonstrálni. Az akció némiképpen hasonlít az ITF (nyugat-európai vasutas-szakszervezetek tartoznak ehhez a szövetséghez) 1985 áprilisában szervezett Béke-vonat rendezvényhez. A vonat Londonból indulna, s több szakaszban rendezendő, különböző békegyűlések után, Moszkva lenne a cél. A nagyszabású akcióba szeretnénk bevonni az ITF-et is, mert úgy véljük, hogy a jó kapcsolatok fenntartása megosztott világunkban mindennél fontosabb.

Kulangara C. Mathew, a Szövetség főtitkára is a berlini SZVSZ Kongresszus jelentőségét méltatta:

— Az előző, Havannában tartott kongresszuson nem voltam jelen, ezért nem tudok összehasonlítást tenni, annyi azonban bizonyos, hogy a berlini *igazi világkongresszus volt,* annak ellenére, hogy néhány nagy nyugati központ nem küldött képviselőket. *Szövetségünk továbbra is szorgalmazza az együttműködést a különféle közlekedési és szállítási ágazatok szakszervezetei között,* függetlenül attól, hogy azok milyen társadalmi berendezkedésű országokban funkcionálnak. Így például az ITF Brit tagozatával kívánjuk mélyíteni a már meglévő kapcsolatainkat. Kétségtelen, hogy az említett szakszervezet orientációja más, mint a miénk, ugyanakkor azonban a béke kérdésében feltétlenül közösek az érdekeink, az együttműködés ebben lehet a leginkább gyümölcsöző.

A főtitkár végezetül a nemzetközi szövetség 1987. évi munkatervéről beszélt. Elmondta többek között, hogy a szövetség képviselői részt vesznek azon a Párizsban tartandó ülésen, amelyet a Nyugat-Európai Szállítási Dolgozók Szakszervezetei tartanak abból a célból, hogy közös álláspontot foglaljanak el a gazdasági világválság káros hatásai ellen vívott harcban.

(sárközi)

A svéd szakszervezeti delegáció találkozása a szövetség vezetőivel

A szakszervezetünk vendégeként hazánkban tartózkodó svéd vasutas-szakszervezeti delegáció tagjait *G. Erlandsson* titkárt és *E. Andersson* osztályvezetőt fogadta a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének főtitkára: *K. C. Mathew,* és *Csenki Gyula* titkár.

G. Erlandsson titkár elmondotta, hogy a svéd vasutasszakszervezet a Svéd Közalkalmazottak Szakszervezeti Szövetségének keretein belül működik. A Szakszervezeti Világszövetségnek nem tagjai, de szervezetük számos SZVSZ tagszervezettel tart fenn kétoldalú kapcsolatot. A svéd közalkalmazottak szakszervezete az ország legnagyobb szakszervezetei közé tartozik. Ezen belül a vasutas szakszervezeti tagok száma 35 ezer.

A titkár ezután arról beszélt, *hogy a svéd vasutasok technikailag nagyon fejlettek. Ez sajnos a vasutasok létszámát is korlátozta.* Az utóbbi harminc évben a felére csökkent a vasutasok száma. A korszerűsítés biztonságosabbá tette a munkát. Számítógépek irányítják a forgalmat, nagy biztonsággal közlekednek a vonatok. Gépesítették a veszélyes fizikai munkát is. *További létszámcsökkenés már nem várható a svéd vasutaknál.*

A számos nyugati vasutasszakszervezetet foglalkoztató privatizálás (magántulajdonba adás) kérdésével foglalkozva elmondotta, hogy a svéd vasutaknál a karbantartás, a kocsitakarítás stb. területén *egyre több magáncég dolgozik, és akar egyeduralkodóvá válni.* A svéd vasutas-szakszervezet e törekvések ellen a törvényhozás befolyásolásával igyekszik fellépni és ezeket a munkákat a vasút hatáskörébe tartani. Növekszik a magántulajdonban levő vagonok száma is. Gondot jelent, hogy nagy verseny alakult ki az egyes közlekedési ágak között. A nagy mennyiségű vasércet, fát, papírmasszát stb. egyre inkább közúton szállítják. Ezt a feszültséget központilag úgy enyhítik majd, *hogy nagyobb távolságra vasúton, rövidebb távolságra pedig a közúton szállítanak majd.*

A beszélgetés során K. C. Mathew főtitkár ismertette a nemzetközi szövetség főbb törekvéseit, valamint a közlekedési és szállítási dolgozók érdekében kifejtett munkáját. Felhívta a figyelmet a közös gondokra, és szorosabb kapcsolat kialakítását ajánlotta a svéd vasutas-szakszervezet képviselőinek.

Baranyai

Kossa István nevét vette fel a lellei általános iskola

Kossa István egykori közlekedés- és postaügyi miniszter Balatonlellén született, itt járt elemi iskolába, szülőföldjétől később sem szakadt el.

A mai Boglárlelle megbecsüli neves szülöttjének emlékét. *November 7-én a lellei általános iskola Kossa István nevét vette fel.* Az avatási ünnepségen az iskola előcsarnokában kiállították Kossa István arcképét, illetve az életútját jelző fontosabb dokumentumokat, fényképeket.

Az emléksarkot megkoszorúzta *Németh Károly* állomásfőnök, majd *Selmeczi Miklós,* az iskola igazgatója mondott beszédet. Kossa István életútját *Fodor Zoltán,* a városi pártbizottság titkára méltatta. A családtagok nevében *Kossa Mária* szólt az avatási ünnepség résztvevőihez. Az ünnepség az iskola diákjainak műsorával zárult.



November 17—21-e között, a Dán Vasúti Dolgozók Szakszervezetének képviseletében kéttagú tanulmányi delegáció tartózkodott hazánkban. A delegációt — amelyet Kurt H. Christiansen titkár vezetett — fogadta Koszorus Ferenc főtitkár is, és tájékoztatást adott szakszervezetünk törekvéseiről, tennivalóiról.

(Skoda László felvétele)

Vers- és prózamondó verseny

A nemzetközi békeév tiszteletére a vasutas-szakszervezet szegedi területi intézőbizottsága, illetve művelődési bizottsága november 15-én vers- és prózamondó versenyt rendezett Békéscsabán a vasutasok művelődési házában.

A versenyben *Tóth Lajosné* (Szentes) kapta az első díjat, második *Valkovszki Mariann* (Orosháza), harmadik *Almási László* (Szeged), negyedik *Szikora Mihály* (Kiskunfélegyháza), ötödik *Gál János* (Szentes) lett.

Üdülési helyzetkép — főszezon után

A MÁV hetven vállalati üdülőt és hétvégi pihenőt üzemeltet

A szociálpolitika szerepe (ezen belül a vállalati üdültetés) az utóbbi években egyre inkább megnőtt. A megnehezült gazdasági feltételek, a korlátozott anyagi lehetőségek ellenére az üdültetés fejlődött. Ennek érdekében a vasutasok is sokat tettek, hiszen több helyen önerőből építettek hétvégi pihenőházakat, kisebb üdülőket.

Mérsékeltebb ütemű hálózatfejlesztés

A MÁV jelenleg hetven vállalati üdülőt és hétvégi pihenőt üzemeltet. *Ezekben összesen 3166 személy pihenhet.* A nyári idényben a gyerekek *Balatonkenesén* és *Tatán*, illetve a *kőszegi* és a *bodrogkeresztúri* nevelőotthonban üdülhetnek.

Az Utasellátó Vállalat csak egy 44 személyes családi üdülőt üzemeltet Balatonszabadiban, amely egyúttal oktatási bázisként is működik. A GySEV-nek még szerényebbek a lehetőségei. Balatonfenyvesen hétvégi pihenőt üzemeltet és egy korszerűbb, de szállásra nem alkalmas hétvégi házat a Fertő tó partján.

Csereüdültetés keretében évente 258 vasutas gyermeke üdülhetett a Szovjetunióban, az NDK-ban, Lengyelországban, Ausztriában és Olaszországban. A felnőttek részére a szakszervezet csereüdülési lehetőséget teremtett Algériába, Olaszországba, az NSZK-ba, Lengyelországba és Franciaországba.

A vállalati üdülők közül *Boglárlelle* és *Gárdony* I. osztályú. A többi másod-, illetve harmadosztályú. *Teljes ellátást 21 üdülő nyújt 2166 személynek.* A hétvégi pihenőkben általában főzési lehetőséget biztosítanak a beutaltaknak.

A VI. ötéves tervidőszakban az üdülőhálózat fejlesztése a korábbinál mérsékeltebb volt. Az előző tervidőszak fejlesztési forrásának mindössze 52 százalékát tette ki. A jóléti és kulturális alapból biztosított üzemeltetés bruttó költségei évről évre növekedtek. Ezzel nem volt arányban a vállalati támogatás. 1983-tól ugyanis az üdülők vállalati kezelésbe kerültek, s a vállalati gazdálkodás szigorúbb gazdasági feltételrendszere növelte a költségeket. Például a társadalombiztosítási járulék a korábbi 10 százalék helyett 40 lett.

A bruttó ráfordításokon belül jelenleg a bevételek és a vállalati ráfordítás aránya mintegy 40-60 százalék. A bevételnövekedés a beutaltak térítési díjának emeléséből, illetve a szabad kapacitások jobb kihasználásából származott.

Évente 11-12 ezer vasutas üdült a SZOT-üdülőkben. A beutalók többsége elő- és utószezoni volt. Szociálturisztikai utakon 120-an, 150-en vettek részt. A jövőben együttműködést tervezünk a vállalati utazási irodákkal is.*(MÁVTOURS, UTASTOURS, Lokomotív Tourist.)*

Tovább differenciálni a térítési díjrendszert

A VII. ötéves tervben új üdülő építésére nincs lehetőség, ezért a legfontosabb a meglévő üdülők ellátási színvonalának emelése. Az üzemeltetés és fenntartás is egyre több pénzbe kerül, ezért nagyon fontos a jóléti és kulturális alap további kiegészítése. A korlátozott fejlesztési lehetőségek megkövetelik a rendelkezésre álló pénz tervszerű felhasználását. A fontossági sorrend megállapításakor feltétlenül elsőbbséget kell biztosítani a balatonkenesei gyermeküdülőnek, mert jelenleg már csak a minimális követelményeket elégíti ki. Építeni kellene egy korszerűbb, szálloda rendszerű gyermeküdülőt.

A térítési díjrendszer további differenciálásának egyik alapeleme *a kategóriába sorolás.* Ezt is felül kell vizsgálni, hogy meghatározható legyen az a minimumszint, amikor még üdülésről, üdültetésről beszélhetünk. *A minimális feltételekkel sem rendelkező üdülőkre korszerűsítési, illetve megszüntetési kötelezettséget kell előírni.* A korszerűsítésben nagyobb szerepet kell szánni a munkahelyi kollektívák felajánlásainak, a társadalmi munka-akcióknak.

A színvonalasabb ellátás érdekében az üdülővezetők és helyetteseik, valamint a kultúrosok számára, a munkakör betöltésének feltételeként elő kell írni a megfelelő szakképzettséget.

Számítógépek segítik a jegyek elosztását

Az üdülőjegyek elosztását a jövőben (9500 SZOT, és 11 000 vállalati) számítógéppel lehet megoldani. A tervek szerint 1988-ban a jegykészítést, az elosztást és az szb-k szerinti összeállítást is géppel végzik. Két év múlva a könyvelés is géppel történik.

Jövőre 11 089 személy üdültetésére nyílik lehetőség a vállalati üdülőkben. A nyári balatoni családos beutalás növekszik, az elő- és utószezoni csökken. A SZOT-jegyek száma kismértékben emelkedik. *Összesen 868 személy részére kaptunk beutalót.*

A gyermeküdültetés bázisa továbbra is a balatonkenesei gyermeküdülő marad. Bodrogolaszban és Kőszegen — az előző évekhez hasonlóan — két-három turnus indul. Az idén kísérletként bevezetett farkashegyi repülős szaktábor jó kezdeményezésnek bizonyult. A középiskolás korú gyermekek üdültetése érdekében jövőre *Békéscsabán és Szegeden* (a MÁV-nevelőotthonokban) szakirányú — képzőművészeti, nyelvi és sport- — táborok szervezését tervezik.

A gyermek-csereüdültetés keretében az idén kilenc csoportban 276 gyermek utazhatott külföldre. A hagyományos utakon kívül először mehettek vasutas gyerekek Görögországba. Az idén — ugyancsak először — Balatonkenesén egy turnusban fogadták a külföldi gyerekeket. Erről valamennyi külföldi résztvevő elismerően nyilatkozott.

A felnőttek részére öt országba (NSZK, Algéria, Lengyelország, Olaszország, Franciaország) 126 személy részvételével szerveztek csereüdülést. A külföldieket a boglárlellei üdülőben helyezték el.

MÁV Kollektív Szerződés (9)

Mit, miért nem fogadtak el?

Az ipari üzemek (járműjavítók) területéről érkezett javaslat a napi pihenőidő csökkentésére. A munkarend kialakítása során a napi munka befejezése és a másnapi munkakezdés között a dolgozó részére egyfolytában legalább 11 órát elérő pihenőidőt kell a munkáltatónak biztosítani.

A pihenőidőt biztosítani kell

A napi pihenőidőre vonatkozó jogi szabályozás 1980 óta került — a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet ajánlásaival összhangban — bevezetésre. Ennyi pihenőidő szükséges a dolgozó folyamatos munkavégzési készségének és egészségének megóvása érdekében. A kollektív szerződés felhatalmazást kapott, hogy ennél rövidebb, de legalább 8 órát elérő napi pihenőidőt állapítson meg. Ha tekintetbe vesszük, hogy a 8 órás pihenőidőben a dolgozónak az alváson felül a lakására utaznia is kell és egyéb magánteendőit is el kell végezni, akkor nyilvánvaló, hogy csak kivételes alkalmazásra kerülhet sor. Másképpen nem biztosítható, hogy a dolgozó a következő szolgálatban kipihenten jelenjen meg.

A MÁV Kollektív Szerződés lehetővé teszi a helyi függelékben, hogy a napi pihenőidőt *a forduló- és utazószolgálatot ellátó dolgozók munkarendjénél 8 órára csökkentse.* Ezt azonban teljes egészében a dolgozó lakásán kell eltölteni, tehát a 8 órát meg kell növelni a lakásra való érkezéstől az onnan történő újabb indulás idejével.

A napi pihenőidőt túlmunkával vagy a készenléti szolgálat idejével sem lehet csökkenteni. Ha a munkáltató túlmunka miatt a munka befejezésétől a következő szolgálat kezdetéig a napi pihenőidőt (11, vagy 8 óra) nem biztosította, a dolgozó a munkát csak a pihenőidő letelte után veheti fel. *A napi pihenőidőt tehát még a dolgozó beleegyezésével sem lehet megrövidíteni.* A dolgozónak a teljes munkabérhez való jogát nem érinti, ha a napi pihenőidő biztosítása miatt a másnapi munkakezdés eltolódik.

Munkavégzés után munkahelyi készenléti vagy ügyeleti szolgálatra sem lehet pihenőidő megrövidítésével visszarendelni a dolgozót, hiszen már a készenlét első órájában felmerülhet olyan munka, amelyet nem tudna elvégezni. Lakáson [17/1979. (XI. 1.) MüM. sz. rendelet 26. §], illetőleg vasúti laktanyában [8/1983. (XI. 20.) KM. sz. rendelet 3. §] töltött készenlétet követően *a dolgozót napi pihenőidő nem illeti meg, mert munkát nem végzett.* Amennyiben a készenlétben munkát is végez, akkor ennek mértékétől függően a MÁV Kollektív Szerződés előírása szerint megilleti a napi pihenőidő. Amennyiben a készenlétben végzett munka a 6 órát nem haladja meg, akkor legalább 8 óra napi pihenőidő jár. A 6 órát meghaladó munkavégzés után 11 óra pihenőidőt kell biztosítani.

Az általánosnál rövidebb munkaidő

Ha a készenlét tartama alatti munkavégzés előtt a dolgozó már legalább 8 órát zavartalanul pihent, akkor a napi pihenőidő biztosítása nélkül is tovább foglalkoztatható, természetesen az egy szolgálat mértékére vonatkozó korlátozás figyelembevételével. Ez a munkavégzés, a váltásos szolgálatot kivéve, *12 óránál több nem lehet.* [Mt. V. 41. §. (1) bek.]

A budapesti vasútigazgatóság javasolta, hogy a kollektív szerződés bizonyos munkakörökben, például adatrögzítő, állapítson meg az átlagosnál rövidebb munkaidőt. A kérdéssel kapcsolatban tekintsük át a munkaidő mértékére vonatkozó jogi előírásokat.

A *Munka Törvénykönyvének* 37. § (1) bekezdése állapította meg az általános munkaidő mértékét heti 42 órában, és egyúttal felhatalmazta a Minisztertanácsot, hogy a folyamatos munkarendben, illetve a két vagy több műszakos beosztásban dolgozóknál ennél rövidebb, heti 40 órás munkaidőt határozzon meg. E szabálynak megfelelően, a MÁV Kollektív Szerződés 14. §-a és a külön kiadott célprogramok biztosították a 40 órára való áttérés lehetőségét — a feltételek megteremtése esetén — a helyi függelékek számára. Ez tehát a különleges munkarendhez kapcsolódó csökkentett munkaidő!

Az általánosnál rövidebb munkaidő alkalmazására kizárólag valamely jogszabály tételes rendelkezése alapján, egészségre ártalmas munkakörben kerülhet sor. Például radioaktív sugárártalomnak kitett munkahelyeken legalább 3 órát dolgozó munkaideje heti 36 óra, ugyanígy a fizikai munkát végző vak dolgozónál is. (17/1979. MT. r. 24. §.)

A kollektív szerződés és helyi függelékei tehát nem állapíthatnak meg heti 40 órás munkahétnél rövidebb munkaidőt.

A helyi függelékekben csak az egészségre ártalmas munkaköröket kell tételesen rögzíteni, a rövidített munkaidőt megengedő jogszabályra utalással együtt. *Enélkül a munkaidőcsökkentés jogszabályellenes!*

Csak az igazgatósági függelékben lehet

Az átlagosnál hosszabb munkaidőt is megállapíthat a kollektív szerződés helyi függeléke azokban a munkakörökben, ahol a munkavégzés nem folyamatos, azaz egészben vagy részben készenléti jellegű munkáltatás van. A készenléti szolgálat feltételezi a dolgozó jogszerű pihenését, alvását is. Ahol az egész szolgálatban a dolgozónak ügyelési, ellenőrzési kötelezettség van előírva, például portás vagy éjjeliőr, ott nem beszélhetünk készenléti szolgálatról. Amennyiben a helyi függelék valamely munkakörben az átlagosnál hosszabb munkaidőt ír elő, akkor az egyéni munkaszerződést is közös megegyezéssel szükséges módosítani és a dolgozó bértételét — amely egyébként az általános munkaidőre, 182 órára van megállapítva — is arányosan fel kell emelni. [5/1983. (XI 12.) ME. sz. rend. 4. §. (2.) bek.]

Javasolták, hogy az utazó dolgozók jelentkezési időnormáit az igazgatósági függelék helyett a helyi függelék rögzítse. Elvileg egyetértenek a javasolt decentralizálással és ezért széles körben megvizsgálták annak gyakorlati végrehajtását. Az időnormák adminisztrálása ellenőrzése és figyelemmel kísérése azonban *csak az igazgatósági függelékben lehetséges.* A normaidő megállapításánál természetesen a tényleges átadás-átvételi idő mértékét kell alapul venni.

A budapesti igazgatóság javasolta továbbá, hogy pótlás nélkül töröljék a kollektív szerződés 5. §-ában előírtakat, amely a munkavégzés létesítésénél előnyt biztosít a vasutasok és a nyugdíjasok családtagjai részére. A javaslat megvalósítása nem időszerű, mert a kollektív szerződésnek a szabálya egyébként is jelentős előnyt biztosít a vasúthoz ragaszkodó családok részére.

A munkahelyi étkeztetéssel kapcsolatban javasolták a vállalati hozzájárulás növelését és a dolgozónak történő pénzbeli kifizetését. Javasolták továbbá a hideg élelemmel történő ellátással együtt járó adminisztráció csökkentését.

A MÁV saját üzem konyhán,illetőleg szerződés alapján az Utasellátónál meleg, a változó munkahelyű építési, fenntartási munkacsapat esetében — hideg élelmezést biztosít. Ehhez a MÁV és a dolgozó is hozzájárulást fizet. Jogszabály, a [44/1984. (XI. 16.) PM. sz. rendelet] *kötelező jelleggel írja elő, hogy a vállalati hozzájárulás kizárólag természetbeni étkezéshez adható.* Nincs mód tehát arra, hogy azt a dolgozóknak közvetlenül kifizessék. A vállalati hozzájárulás mértékét anyagiak hiányában nem lehet emelni. A közös határállomások dolgozóinak napidíját az elmúlt években már megemelték. Mindkét étkezési forma esetében be kell tartani a higiénés és pénzügyi előírásokat, ezért az adminisztráció nem csökkenthető.

A jogszabály nem teszi lehetővé

Javasolták, hogy a munkásszállás térítési díjából 15 százalékos kedvezményt biztosítson a kollektív szerződés a családfenntartó dolgozónak (80. §.)

A jogszabály ezt a kedvezményt nem teszi lehetővé, ezért kellett a vonatkozó előírást törölni a hatályos kollektív szerződésből. A térítési díjat egyébként is a legkisebb mértékben határoztuk meg.

A 4. sz. melléklethez javasolták a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola és a marxista szakosító szakirányú elismerését, az igazgatási, személyzeti, munkaügyi és szervezési tevékenység tekintetében.

A főiskola az oktatás jellege miatt ezekben a tevékenységekben szakirányú végzettséget nem nyújt, ezért a javaslatot nem tudják megvalósítani. A marxista szakosító pedig csak felsőfokú politikai végzettséget ad.

A 5. sz. mellékletben meghatározott utazói teljesítménybérben részesülő munkaköröket „vágányhídmérlegetalon-személyzettel" javasolták bővíteni. Keskeny nyomtávú közlekedésnél kérték a vonatvezető, jegyvizsgáló, vonatkezelő munkakörök díjtételének meghatározását.

A vágányhídmérleg etalon személyzete besorolás és gyakorlati munka szempontjából *nem tartozik az utazói kategóriába,* munkájukat a vágányhídmérlegek bemérése, ellenőrzése jelenti, ezért részükre utazói díjtétel nem állapítható meg. A keskenynyomtávú közlekedésnél a szakmai utasításoknak megfelelően a jegyvizsgáló, vonatfékező, kirakó munkaköröket figyelembe vették. A javasolt módosítás e feltételeknek nem felel meg.

Javasolták, hogy az operatív vonatok közlekedése esetén a díjazás a vonat neménck, illetőleg jellegének megfelelő díjtétellel legyen elszámolva. *(5. sz. melléklet)*

Az operatív vonat külön díjtétellel került megállapításra, a rendes vonatszámon közlekedő vonatoktól eltérő jellege miatt. Vonatnem *(gyors-, személy-, teher-)* szerinti differenciálást nem tartunk indokoltnak, mert gyors- és személyvonati formában operatív vonat nem közlekedik. A vonat jellegének megfelelő differenciálást már elvégezték.

dr. Szabó László
Vége

Bejárók klubja Békéscsabán

A Békéscsaba állomás előcsarnokába belépő utas figyelmét táblák, plakátok hívják fel arra, hogy az állomás kultúrvártermében polgári védelmi kiállítás nyílt. Bent, a helyiségben *Rácz Sándorné* arról tájékoztat, hogy a városi polgári védelmi parancsnokság és a vasúti csomópont együttműködésének eredményeként október 17-én nyílt meg ez a kiállítás és november 2-ig volt látható. A kiállítás iránt — amely tablókon, polgári védelmi eszközök és tárgyak kiállításával ad felvilágosítást, — nagy volt az érdeklődés, a vonatra várakozók közül sokan megtekintették és bizony a látogatók elgondolkozva, szorongó érzéssel mentek ki a teremből.

Egyébként nem ez az egyetlen rendezvény amit itt, a bejárók klubjában tartanak. Gyakran van filmvetítés, nem ritkák a különböző tájékoztató, ismeretterjesztő előadások sem. A látogatottságra sem lehet panasz. Havonta mintegy háromezer utas keresi fel a klubot, ahol a várakozás óráit, perceit sakkozással, napilapok és folyóiratok olvasásával töltik el. Sőt, egy 340 kötetes könyvtár is az utasok és a helyben dolgozó vasutasok rendelkezésére áll.

(gellért)

Emléktábla-avatás



Balatonfüreden a Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete üdülőjének előterében október 31-én emléktáblát avattak *dr. Mangold Henrik* orvos tiszteletére. Az emléktábla elkészítését és a megemlékezés rendezését a város Hazafias Népfront korábbi honismereti munkabizottsága és az üdülő dolgozói kezdeményezték.

Ki volt dr. Mangold Henrik? A szívkórház első orvosa, *Oesterreicher Manes József* után Mangold Henrik vette át a fürdőgyógyászat propagálását. Az 1828-ban született vágújhelyi fiatalember Bécsben fejezte be orvosi tanulmányait, majd részt vett az 1848-as szabadságharcban. Hivatalosan 1860-ban lett fürdőorvos, és attól kezdve nem vált meg a magyar tengertől. Minden idejét a balneotherápiának szentelte. Később lelkes művelője volt a szőlőkultúrának is. 1912-ben halt meg, emlékét munkásságát ma méltán őrzi az utókor, az üdülő dolgozói.

Kép és szöveg:
Zelman Ferenc

NÉGY ÉV UTÁN

Kocsijavítók között Ferencben

A szerelők dolga nem irigylésre méltó

Négy éve már annak, hogy riportot írtam Ferencváros kocsijavítóinak munkakörülményeiről, e mostoha szolgálati ág közkatonáiról. Még mindig fülemben csengnek a főbizalmi keserű szavai: „A legjobban az fáj, hogy ha a munkakörülmények minimális javításáért szót emelünk, tetőt, csatornát kérünk, elutasítják vagy egyszerűen elfelejtik. Az időjárás viszontagságai és a munkáltatás körülményei miatt sok dolgozó rokkant már meg . . .” Közismert a MÁV teherkocsiparkjának elavult állapota is, ami szintén e kis kollektíva dolgát nehezíti. Furdalt a kíváncsiság, hogy négy év alatt vajon milyen változások történtek, tettek-e valamit az ott dolgozók érdekében?

Goldgruber Pál szb-titkár szívesen vállalkozott arra, hogy kísérőm legyen. Velünk tartott *Kovács Jenő*, a vontatási üzemegység vezető mérnöke is.

— A kocsijavítók létszáma negyvennyolc, közülük hárman nyugdíjasok — tájékoztat a fiatal vezető mérnök. — *Még húsz-harminc embert szívesen látnánk, de sajnos nincs jelentkező.* 1983-ban bevezettük a 12—36 órás szolgálatot, a szombat-vasárnapi munkáltatást. Ez kedvező fogadtatásra talált, hiszen több lett a kereset. Az átlagórabér valamivel több, mint huszonnyolc forint. 1982-ben huszonhárom forint volt. Egy kezdő szakmunkás huszonhárom forintot kap, amely jó vonzerő lehetne. Most körülbelül húsz fiatal dolgozik a kocsijavítóban. Nagyon kevés a segédmunkás.

— A létszámhiány ellenére sikerül teljesíteni a terveket?

— A kollektíva lelkiismeretességének, akarásának bizonyítéka, hogy az idei háromnegyed évi tervet 139,2 százalékra teljesítette. *A tervezett 5436 kocsi helyett 7569-et javítottak ki.*

— Ezt a teljesítményt mostoha munkakörülmények között produkálták, hiszen 1982 óta nem sok pozitív változás történt — jegyzi meg az szb-titkár.

A kocsijavítók telephelyén az ismert kép fogad. A hosszú röptető alatt hegesztőpisztolyok fénye villámlik, a kocsik között meleg ruhába öltözött szerelők serénykednek. A hideg szél pirosra csípte az arcukat. *Huber Ferenc* főbizalmi ismerősként üdvözöl bennünket.

— Javultak-e a munkakörülmények az utóbbi években? — kérdezem. Alig észrevehetően elmosolyodik, aztán a távolba mutat:

— *Két évvel ezelőtt kicserélték a röptető tetejét és új csatornát szereltek fel. Most már nem folyik a víz az emberek nyakába. De a szerelők dolga így sem irigylésre méltó.*

A legnagyobb ellenség a hideg. A röptető három vágányán álló 50-60 vagon között télen süvölt a szél, havat szór a lakatosok nyakába. A fémre, kőre tett szerszám odafagy, csak üggyelbajjal lehet kiszabadítani.

A röptető mellett hámló vakolatú téglaépület. Bent irodahelyiségek, öltözők, mosdók, laktanyaszobák. A művezető irodájában kellemes meleg fogad meg *Ács László* műhelyfőnök, aki szívélyesen üdvözöl. Két évvel ezelőtt, a győri főiskola elvégzése után jött ide dolgozni. Egy éve látja el a műhelyfőnöki teendőket.

— Ebben az épületben már távfűtés szolgáltatja a meleget — mondja. — Bár a javítóban is ilyen barátságos hőmérséklet lenne . . .

— A főiskola után ilyen munkahelyről álmodott?

— Nem éppen, de azért sajnos ennél vannak rosszabb munkakörülmények is a vasúton. Néhol, a kocsijavítók feje fölött még röptető sincs. De ez a tény nem vigasztalhat bennünket. *Sok keserűséget okoznak az elavult kisgépek és az akadozó anyagellátás.* Régi kocsialkatrészeket újítunk fel, hogy folyamatosan dolgozni tudjunk. Ez nagyon időigényes, de a költségráfordítás kevesebb. Talán mi látjuk a legjobban, hogy a MÁV teherkocsiparkja menynyire elavult. A figyelmetlen gépi rakodással tönkreteszik az ajtókat, összetörik a padlókat. Dunaújvárosban például — fémrakodás közben — az elektromágnessel még a vagont is felemelik a sínről.

Bepillantunk az épület többi helyiségeibe is. Az első benyomások: a zuhanyozók működnek, az öltözők tiszták. Lehangolóbb a látvány a mosdóban és a WC-ben.

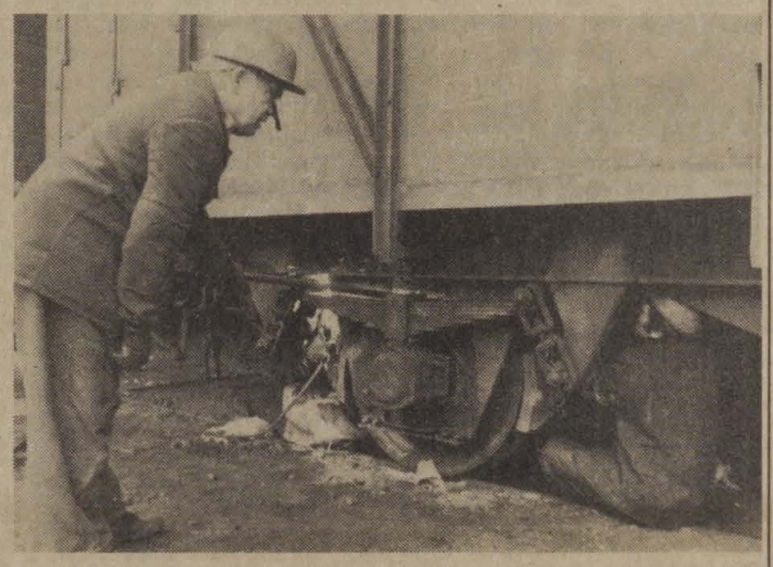
— *Az épületfenntartó dolgozói egy évvel ezelőtt szétverték, majd elszállították a mosdókagylókat, de azóta sem pótolták* — adja magyarázatát a sivár látványnak *Huber Ferenc.* — A WC-ket is alig lehet használni, néhány ülőkét deszkaszállal szögeztek le.

Valószínűleg nem rokkanna bele a MÁV, ha ilyen kicsinységnek tűnő — ám nagyon bosszantó — gondokat orvosolna. Az itt dolgozók közérzete javulhatna általa. *Meddig lehet még kapacitáshiánnyal mentegetni a nemtörődömséget?!*

Kísérőim dicsérik az első emeleten lévő laktanya helyiségeit, fényes csapjait, szép csempéit. Tavaly újította fel egy szakszövetkezet. De jó is lenne, ha ez a példa lenne az általános . . .



Tető kellene a vagonemelő berendezés fölé . . .



Egy OPW kocsi szikrafogóját javítja Harcz László, Marczi István és Bürös Joan

Sajnos, az udvaron lévő javítóműhelyek (vagy inkább bungalók) ugyanolyan riasztóak, sivárak, mint négy évvel ezelőtt. *A gépek, berendezések özönvíz előttiek.* Az 1862-ben készült fűrészgép még üzemképes ugyan, de egy maszek már biztosan kiselejtezné. Neki korszerű, biztonságos gépei vannak otthon.

— Az esztergagépünket, amivel a vonókészülékeket munkáltuk meg, egy éve javítani vitték. Azóta sem hozták vissza — kesereg a műhelyfőnök. — Pedig nagy szükség lenne rá, akárcsak a kerékesztergára, amit szintén elszállítottak.

A röptető alatt találkozom *Marczi István* szerelővel. Éppen most hegesztette fel az OPW-kocsi szikrafogó támaszát. Harmincnégy éve dolgozik itt. A napokban vette át a *Kiváló Dolgozó* kitüntetést.

— Hogy érzi magát? — kérdezem.

— Most már jobban. Nemrég jöttem vissza dolgozni. Megfáztam. Három hétig voltam betegállományban. Jobb munkakörülményeket is el tudnék képzelni. Nézze, mennyi ruha van rajtam, pedig még be sem köszöntött a tél. *Itt könnyen megfázik az ember.* A kéziszerszámok is régiek, nehéz velük dolgozni.

Kisétálunk a placcra, a nemrég telepített, úgynevezett vagonemelő csoporthoz. Ezzel a berendezéssel emelik fel a kocsikat, hogy a nagyobb javításokat el tudják végezni. Itt nincs tető, az emberek áznak-fáznak.

— Már régóta kérjük, hogy legalább röptetőt építsenek ide, ami az eső és a hó ellen védelmet nyújtana — mondja a főbizalmi. — *Télen itt nagy a balesetveszély, hiszen a betonra fagyott víz csúszik.* Tavaly jártak már itt az igazgatóságtól, megszemlélték a terepet, de semmit sem tettek.

Nem lenne nagy befektetés a kocsimozgatást könnyítő-gyorsító csörlők beépítése sem. Egyszerre öt-hat kocsit mozgathatnának vele, kímélve az emberek erejét. Most pajszerrel, vállal tologatják odébb a szerelők a rakott vagonokat is. Ez az igazán drága technológia, hiszen az idő is pénz.

A MÁV milliókat áldoz például szellemi vetélkedőkre, különféle címen őszi, ünnepi forgalmi jutalmakra, ugyanakkor nélkülözhetetlen termelőeszközökre (kéziszerszámokra), a dolgozók munkakörülményeinek jobbítására — néhány igazán fontos szolgálati helyen — egy fillér sem jut?!

Kaszala Sándor



Alkatrészek a javítóvágányok mentén

(Horváth Zoltán felvételei)

Elődök tisztelete

Nyugdíjasok találkozója a debreceni biztosítóberendezési fenntartási főnökségen

A debreceni biztosítóberendezési fenntartási főnökségen október 25-én tartották az immár hagyományos nyugdíjas-búcsúztatót, illetve találkozót. A családias hangulatú ünnepségen kis ajándékokkal kedveskedve búcsúztatták el munkahelyüktől az elmúlt két évben nyugdíjba vonult dolgozókat a régebbi nyugdíjasok jelenlétében. Az ünnepségen megemlékeztek a szakszolgálat legidősebb — 92 éves! — vasutasáról is.

Az ünnepség után valamennyien közös ebéden vettek részt. Fehér asztal mellett elevenítették fel a küzdelmes éveket. Ők azok, akik a háború előtti és alatti „fatelefonos” és Morse-távírós világból megalkották a korszerű vasúti távközlő hálózatot; akik a szemaforok világából automatikus térközbiztosítókat, állomási dominórendszerű berendezéseket és a vonat által működtetett fénysorompókat teremtettek.

Az ünnepi asztalnál együtt ültek az idősek a fiatalokkal, beszélgetésük témái az elmúlt évek tapasztalatai és napjaink feladatai körül forogtak. A találkozó a fiatalok számára tanulságos volt, az idősebbek pedig jóleső érzéssel nyugtázták, hogy a ma vasutasai is elismerik az elődök küzdelmeit. Ennek szép bizonyítéka az is, hogy a találkozók lehetőségét és sikerét a főnökség kommunista műszakok szervezésével biztosítja. Ilyen alkalmakkor együtt fogja a szerszámot a segédmunkás, iparos és mérnök; beosztott és főnök egyaránt, ezúton is kifejezve tiszteletüket egykori tanítómestereiknek, volt munkatársaiknak.

Nyugdíjasok búcsúztatása

A Miskolci Járműjavítóban október 10-én ünnepélyes keretek között búcsúztattak harminckét nyugdíjba vonuló vasutast. *Siklósi László* szb-titkár köszöntötte a megjelenteket, méltatta több évtizedes helytállásukat. Kérte, hogy a pihenés éveiben se szakadjon meg kapcsolatuk az üzemmel, látogassanak el gyakran régi munkahelyükre. Ezután *Fülöp Péter* igazgatóval együtt átadták az ajándékokat.

Az üzem férfikórusa műsort adott tiszteletükre.

Többet akarnak tenni a magányos nyugdíjasokért

A váci nyugdíjas csoport vezetői, aktivistái 394 nyugdíjas és 800 vasutasözvegy ügyes-bajos dolgait intézik. Vác, Nagymaros, Verőcemaros és Sződliget nyugdíjasaival egy főbizalmi és tizenhárom bizalmi tartja a közvetlen kapcsolatot. Sokoldalú tevékenységet folytatnak, hiszen rendszeresen találkoznak a tagokkal, meghallgatják, s ha tudják, orvosolják a panaszokat. A szolgálati főnökségek nyugdíjügyi előadóival is együttműködnek.

Segélyek, szociális beutalók odaítélése előtt környezettanulmányt végeznek. Eredményes munkájukat bizonyítja többek között, hogy az évente kétszer rendezett taggyűlésen a tagság 50-60 százaléka részt vesz. A bizalmiak közül különösen jól dolgozik *Bényi Ferenc, Farkas Dezső, Harmos Józsefné, Városi Vilmos* és *Kassai István.*

Tavaly ősszel alakult meg a csoport beteglátogatási bizottsága. Tagjai — a bizalmiakkal együtt — felkeresik az egyedül élőket, az idősebbeket és az özvegyi nyugdíjasokat, megkérdezik, hogy milyen segítségre szorulnak, mivel enyhíthetnék gondjaikat. A látogatók gyakran elvégzik a ház körüli teendőket is az idős nyugdíjasok lakásán. Ha szükséges, közbenjárnak a tanácsnál, hogy a betegnek ebédet hordjanak, vagy gondozót biztosítsanak.

Erre az önként vállalt munkára azért is van nagy szükség, mert a legutóbbi felmérés szerint a csoportban 98 olyan hetven éven felüli nyugdíjas van, akinek nyugdíja nem éri el a 2500 forintot. Részükre több segítséget kellene adni, de az már meghaladja a csoport anyagi lehetőségeit.

Pintér Lajos

Már 10 ország
17 nagyvárosába
BÉCS, SALZBURG, PRÁGA, DREZDA, BERLIN, BAZEL, MALMÖ, VARSÓ, KRAKKÓ, BUKAREST, MANGALIA, VÁRNA, BURGAS, SZÓFIA, ATHÉN, SPLIT, RÓMA
pihenten érkezik,
ha az UTASELLÁTÓ
étkező- és háló- vagy fekvőkocsijával utazik!
Bármerre jár az országban
az UTASELLÁTÓ
partner az utazásban!
Keresse fel éttermeinket, vendéglőinket, bisztróinkat, büféinket. Csoportok étkeztetését, rendezvények lebonyolítását vállaljuk.
Felhívjuk figyelmüket II. osztályú éttermeinkre!
MINDENHOL, MINDEN IDŐBEN
UTASELLÁTÓ

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

Osztrák—magyar kooperációban

A prototípus Jászkiséren készült

Bemutatták a szakembereknek a 08-275 SP kitérőszabályozót



A megállapodás aláírásának ünnepélyes pillanatai

Nagy esemény színhelye volt október 30-án a jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzem. A MÁV és az osztrák Plasser-Theurer cég közti gépgyártási együttműködés keretében elkészült a 08-275 SP típusú kitérőszabályozó gép prototípusa, melynek ünnepélyes üzembe helyezése tette nevezetessé ezt a napot.

Mit is jelent a gépgyártási együttműködés? Milyen jelentősége van ennek a MÁV életében?

A vasútépítésnél, a pályakarbantartásnál nagy teljesítményű, nagy pontosságú gépekre van szükség. Ezek drága és nagyon bonyolult berendezések.

A MÁV vasútépítő gépparkját jobbára a 70-es évek elején szerezte be. Az időközben szükséges selejtezéseket, új gépek beállítását a visszafogott beruházási lehetőségek nem biztosítják. A pályaállapot javítása érdekében az építési és pályafenntartási főosztály a MÁV Anyagellátási Igazgatóság importosztályával közösen, gépgyártási együttműködés kialakítását szervezte meg.

A jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzem az osztrák Plasser—Theurer céggel közösen végzi a gépgyártást. Az együttműködés keretében 1985-ben elkészült a UNOMATIC 08—16 SP típusú nyíltvonali vágányszabályozó gép prototípusa, 1986. szeptember 30-ra pedig a Plassermatic 08-275 SP típusú kitérőszabályozó gép prototípusa. A gép értékének 50 százalékában az osztrák Plasser—Theurer cég szállította az alkatrészeket, illetve fődarabokat, többi részét — a további 50 százalék értékben — részben magyar kereskedelmi alkatrészekből, részben az építőgépjavító üzem termékeiből állította össze.

A kitérőszabályozó gép magas műszaki színvonalú konstrukció, teljesítményét figyelembe véve *világviszonylatban középkategóriás gépnek minősül.* Berendezései jól hozzáférhetőek, könnyen szerelhetők. Utazókabinja, munkakabinja és előkabinja szellőztethető, fűthető, hang- és hőszigetelt. Nagyméretű ablakai a vezetéshez és munkához jó kilátást biztosítanak. Minden munkafázist hidraulikus úton végez, vezérlése korszerű, elektronikus műszerekkel történik.

A gép egy lépésben végzi a szintezést (hossz- és keresztszint), az irányítást, valamint az aláverést. A munkaműveletek elvégzéséhez három gépkezelőre van szükség. A gépnek egyébként négytagú a személyzete.

Az új kitérőszabályozó maximálisan kielégíti az ergonómiai követelményeket, könnyen kezelhető, javítása és karbantartása egyszerű. Gazdaságossági számítások bizonyítják, hogy a gépgyártási együttműködés előnyösebb, mint a gépvásárlás, mert gépenként jelentős deviza és költség takarítható meg.

Számítások szerint a gépgyártási együttműködésben készült gép költségráfordítása fele a gépvásárláshoz szükséges költségeknek *(valuta forint fedezete, 50 százalék vámilleték stb.).* Ugyanakkor a gépenként szükséges valutaráfordítás egyharmada a vásárlás esetén szükséges valutának.

A Plasser—Theurer cég és a Magyar Államvasutak között megkötött szerződés alapján Jászkiséren további gépek gyártását végzik, *összesen húsz 08—16 SP vonali és 10 db 08-275 SP kitérőszabályozó gép készül el a következő években.* Ezekkel a gépekkel lehet majd biztosítani a vasúthálózat megfelelő minőségű szabályozását, karbantartását.

A 08—275 SP típusú kitérőszabályozógép ünnepélyes üzembe helyezésén részt vett: *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgatója, *Szabó István,* az MSZMP KB tagja, a Jászberényi Városi Pártbizottság első titkára, *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Miroslav Skarka* csehszlovák közlekedési miniszterhelyettes, *Vene Gligorov,* a Jugoszláv Vasutak vezérigazgatóhelyettese, *dr. Kurt Eichinger,* a Plasser—Theurer cég vezérigazgatója, valamint kíséretükben a MÁV a csehszlovák és a jugoszláv vasutak több gazdasági és mozgalmi vezetője.

Az ünnepség a vendégek üdvözlésével kezdődött. *Hajnal Géza,* a MÁV Építőgépjavító Üzem igazgatója jelentette dr. Várszegi Gyulának, a gép elkészültét, majd ismertette a gyártás folyamatát.

A MÁV vezérigazgatója megköszönte az üzem eredményes munkáját, és a gép gyártásában kimagasló teljesítményt nyújtó dolgozóknak kitüntetéseket és jutalmakat adott át.

A Plasser—Theurer cég vezérigazgatója, dr. Kurt Eichinger is méltatta a közös gépgyártási együttműködést. Beszédében elismerését fejezte ki az építőgépjavító üzem kollektívájának nagyszerű munkateljesítményükért.



Az üzem gépműhelye



Az új gép műszerfala

(Zelman Ferenc felvételei)

Dr. Várszegi Gyula a nemzeti-színű szalag átvágásával ünnepélyesen üzembe helyezte a 08—275 SP típusú kitérőszabályozó gép prototípusát. Ezt követően a gép az üzemi vágányhálózaton (vonali, kitérő) bemutató munkát végzett. Ennek megtekintése után a vendégek üzemlátogatáson vettek részt.

A nap jelentőségét emelte, hogy délután a MÁV részéről dr. Várszegi Gyula, csehszlovák részről Miroslav Skarka miniszterhelyettes, jugoszláv részről Vene Gligorov vezérigazgató-helyettes ünnepélyesen aláírták a három vasút közti együttműködésről szóló megállapodást.

Korhű állapotban

Vasúttörténeti gyűjtemény Mátészalka állomáson

Kis füzetecske jelent meg a közelmúltban a Közlekedési Múzeum gondozásában, melynek címe csak — minden hivalkodástól, pátosztól mentesen — egyszerűen: Mátészalka.

A borítón látható 376-os mozdony és a hozzá kapcsolt személykocsi fényképe sejteti, hogy a cím és a fénykép szorosan összefügg.

A következő oldal igazolja is a feltevést. *Megtudjuk, hogy Mátészalkán vasúttörténeti gyűjtemény található.* A gondolat 1980-ban vetődött fel, hogy a még fellelhető eszközöket, vasúti emlékeket össze kellene gyűjteni, megóvni, megtartani az utókornak.

A kezdeményezést támogatta a Közlekedési Múzeum, a MÁV Vezérigazgatóság és a debreceni vasútigazgatóság is.

Így kapták meg azt a 376-os sorozatú gőzmozdonyt, mely a szatmári térség jellegzetes mozdonya volt. Az összefogás eredményeként — műszaki szakemberek, nyugdíjasok — 1982-ben, a vasutasnap tiszteletére korhű állapotban állították ki az állomás területén — az időseknek kedves emlékként, a gyerekeknek csodálni valóként.

A mozdony helyreállításával egy időben folyt a kutatás, a gyűjtés, melybe bekapcsolódtak a nyugdíjasok, egyéni érdeklődők és szocialista brigádok. A Közlekedési Múzeum az aradi vagongyár 1895-ben készített — talán az egyetlen favázas — személykocsiját kínálta fel újjáépítésre. A munka a fényeslitkei műszakiakat dicséri, a kocsit ugyanis a mozdony után két évvel — szintén a vasutasnap tiszteletére — készítették el. Nagyon sok látogatója volt és van a kocsimúzeumnak, melyben érdeklődők olvashatnak Széchenyi István vasútépítő szerepéről, a gőzüzemű vasút kezdetéről. Természetesen ott vannak az írásos dokumentumok, korabeli használati tárgyak, lámpák, szolgálati jelvények, Morse-távírók stb. A személykocsiban vasúti gyermekjáték-gyűjtemény is megtalálható.

Mindezek megtekintése ismeretet ad, élményt nyújt a látogatónak Mátészalkán.

Zsoldos Barnabás

Kanizsai műszaki napok

Jól sikerült szakmai tanácskozások

Az idén már 15-ik alkalommal rendezték meg a *kanizsai műszaki napokat.* A rendezvénysorozatnak kezdettől fogva résztvevője a Közlekedéstudományi Egyesület nagykanizsai vasútépítési és pályafenntartási szakcsoportja. Október 9-én egész napos szakmai tanácskozást rendeztek *Balatonszárszón.* A témák ugyanis a helyszínhez, a dél-balatoni vasútvonalhoz kapcsolódtak.

A tanácskozás *Péntek László*nak, a nagykanizsai pályafenntartási főnökség vezetőjének megnyitó előadásával kezdődött. A megnyitót követően *Pintér György,* a pécsi vasútigazgatóság főelőadója tartotta meg előadását: *A dél-balatoni vasútvonal villamosítása* címmel. Az előadáshoz *Grabant József,* a dunaújvárosi pályafenntartási főnökség vezetője ismertette a főnökségük vonalán már korábban történt villamosítás gyakorlati, üzemeltetési tapasztalatait.

Gulyás Emil, a MÁV Vezérigazgatóság 6. főosztályának előadója ismertette e vasbetonaljas kitérőkkel kapcsolatban szerzett országos tapasztalatokat.

Az előadás után pedig a résztvevők Balatonszárszó állomáson, a helyszínen ismerkedtek meg az előző nap beépített új típusú tolórudas váltózárral felszerelt 54. rendszerű kitérővel, s annak működésével. Ezután szakszerű tárlatvezetés mellett megtekintették a szárszói József Attila emlékmúzeumot.

Délután Siófokra látogattak a tanácskotás résztvevői, ahol a Dél-balatoni Művelődési Központban a balatoni közlekedés történetét bemutató kiállítást nézték meg. Ezt városnéző séta, majd a siófoki kikötő és az őszi Balaton-part megtekintése követte. Az egész napos rendezvény vacsorával egybekötött mérnök—technikus találkozóval, Siófokon fejeződött be.

Nagy Antal Géza

Városi vetélkedő Szombathelyen

Második a járműjavító, harmadik az Utasellátó

Minden évben november 7-e tiszteletére vetélkedőt szervez öt szombathelyi nagyvállalat MSZBT tagcsoportja a szocialista brigádok részvételével. A Sávária Cipőgyár, a Vasi Volán, a Latex, a járműjavító üzem és a vasúti csomópont legjobbjai városi vetélkedőn vesznek részt.

Az idei vetélkedő témáját a *Szovjetunió* című lapból merítették, különös tekintettel az idei esztendőben megtartott SZKP XXVII. kongresszusára. A versenyző vállalatok két legjobb brigádja egy írásos pályamunkával kerülhetett a döntőbe. Ezt november 3-án délután, a vasutasok Haladás Művelődési Házának a nagytermében rendezték meg. A zsűri elnöki tisztét *Penzenhoffer Richárd,* az MSZMP Szombathelyi Városi Bizottságának a titkára vállalta magára.

A döntőbe került négy vasutas csapat jól szerepelt. A járműjavító egyik együttese a *második,* az Utasellátó kollektívája a *harmadik* helyet szerezte meg. Jutalmul értékes könyvutalványokat vehettek át.

Sz. J. I.

Könyvnapi rendezvények

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet könyvtára ankétot rendezett a műszaki és közgazdasági könyvnapok alkalmából. Az ankétot *dr. Ertl István* igazgatóhelyettes nyitotta meg, majd *Fischer Herbert,* a Műszaki Könyvkiadó igazgatója tartott előadást a kiadói gondokról, lehetőségekről, a szerzői és lektori feladatokról.

Hasonló eseményt tartottak október 30-án a budapesti vasútigazgatóságon is. *Kovács Sebestyén Béla* osztályvezető tartott ünnepi beszédet. Külön üdvözölte *Mezei István*t, akinek a közelmúltban jelent meg a *Mozdonyok* című könyve. A vasutas körökben jól ismert szerző a népes hallgatóság kérésére beszámolt könyvének születéséről.

A már hagyományosnak számító könyvnapon 131 alkotást állítottak ki: műszaki, jogi, közgazdasági témájúakat, illetve szótárakat.

A villanymozdonyok javításában bevált a CNC technológia

Úttörő kezdeményezését indított el az Északi Járműjavító Üzem KTE csoportja: a közelmúltban szakmai szemináriumra hívta a társ járműjavító üzemek és a vontatási telepek villanymozdony-javításban, gépi forgácsolási technológiákban érdekelt mérnökeit, technológusait. A szakmai összejövetel alapvető célja az volt, hogy megismertesse a résztvevőkkel a CNC vezérlésű szerszámgépek mozdonyjavításban való alkalmazásának lehetőségeit és eddigi tapasztalatait.

Talán azt is gondolhatná az olvasó, hogy a vasút jelenlegi kedvezőtlen anyagi helyzetében mi értelme van CNC technológiák alkalmazásáról beszélni, hiszen a szűkös anyagiak miatt csak bosszantjuk vele az érintett szakembereket. Mielőtt ilyen felületes vélemények formálódnának, sietek megjegyezni: a V43-as mozdonyok jelenlegi kedvezőtlen üzemkészségét figyelembe véve, azért is nagy jelentőségű volt a kezdeményezés, mert éppen a szűkös pénzkeretek miatt próbált olyan egységes szemléletet kialakítani a jelenlevőkben, amely elősegítheti a mozdonyok üzemkészségének javítását. Ugyanakkor rávilágít arra is, hogy a fődarabok felújítását, javítását *hogyan lehet az Északi Járműjavítóban alkalmazott új technológiával gazdaságosabbá tenni.*

A szakmai szemináriumon elhangzottakból tudom, hogy másfél-két évtizeddel ezelőtt az egyre heterogénebb típusösszetételt mutató dízelmozdonyok egymás után szolgálatképtelenné vált motorjai megannyi nehezen megoldható feladatot adtak a járműjavítók, a vontatási telepek műszaki szakembereinek, szerelőinek.

Figyelmeztető jelek

Néhány év után a körültekintő technológiai és javítás-szerelési intézkedés, valamint az egyre tökéletesedő járműdiagnosztika rendszerbe állításával a hetvenes évek közepére, végére olyan helyzet állt elő, hogy a vasúti járműjavítási és fenntartási szakszolgálat egységei — amennyiben az alkatrészellátásban különösebb problémák nem adódtak — szakmailag meg tudták oldani a mozdonyok dízelmotorjainak folyamatos javítását. Sajnos az alkatrész-utánpótlás nem alakult kedvezően. Ennek ellenére a tudatos technológiakorszerűsítési és szervezési intézkedések eredményeként főként a nagy és közepes teljesítményű dízelmozdonyok üzemkészsége érezhetően javult, s megközelítette a lehetséges és elvárható szintet.

Amíg a gépészeti és járműfenntartási hálózat a dízelmozdonyokkal volt elfoglalva, a V43-as villanymozdonyok üzemkészsége olykor a várakozásnál is kedvezőbben, 85-86 százalék körül alakult. Akkor sok szakember úgy vélekedett, hogy a V43-as villanymozdonyon egyedül a kompresszor meghibásodásából adódhat szolgálatképtelenség. Sőt a kedvező üzemkészségen felbuzdulva, afféle szélsőséges vélemények, észrevételek is elhangzottak a nyilvánosság előtt, hogy a V43-as villanymozdonyba minimális karbantartás mellett csak energiát kell vezetni, s aztán megy az tovább.

Ám egyre több jel figyelmeztetett arra, hogy a külföldi licenc alapján gyártott *V43-asok forgóvázaira is jobban oda kell figyelni,* ha nem akarja a vasút, hogy az üzemkészség egy idő után erőteljesen csökkenjen. Kezdetben elsősorban a kritikus forgóvázkeretekre irányult a szakemberek figyelme.

A hetvenes évek második felében a járműjavító iparban bevált, úgynevezett szalagszerű javítási technológia követelményeit figyelembe véve, *az Északi Járműjavítóban új forgóvázjavító csarnokot helyeztek üzembe.* A szakemberek többek között ettől a korszerű műszaki bázistól várták a V43-as mozdonyok csökkenő üzemkészségének javulását. Csakhogy a V43-as mozdony forgóvázkeretén megannyi illesztett méretű tengely-, csapszeg-, illetve rögzítőcsavar-furat van, amelyekbe a cserefődarabos, illetve szalagszerű javítási rendszer sajátosságai révén nem — vagy legalábbis csak a legritkább esetben — az eredeti alkatrészek, hajtóegységek kerültek visszaszerelésre. Hiába készültek kimérési lapok, meo-bizonylatok — amelyek információt, jelzést adhattak volna az alkatrész-felcserélés hátrányairól, következményeiről —, azokra kezdetben nem fordítottak kellő figyelmet. Pedig alapos vizsgálatokkal, elemző munkával felderíthető lett volna, hogy a forgóvázba épített egységek elhasználódása mellett melyek azok az okok, amelyek a forgóváz, a beleépített egységek, végső soron a villanymozdonyok idő előtti üzemképtelenné válásához vezettek. Így talán a sorozatos mozdonymeghibásodások által okozott károk is mérsékelhetők lettek volna.

Együttműködve a SZIM-mel

A szalagszerű javítási technológia eredményeként ugyanis a forgóvázakba épített, nem mindig elfogadható méretű és minőségű alkatrészek a nyolcvanas évek elejére nemcsak a mozdonyvezetők által gyakran és kritikusan szóvá tett *elviselhetetlen zajhatásokat eredményezték,* hanem a közvetítőkerekek és csapágyainak sorozatos meghibásodásai révén valóságos sokkhatást eredményeztek az üzemeltető és javító szakemberek, s végső soron a vasúti forgalom folyamatosságát biztosítók között. A közvetítőkerekek blokkolása néven ismertté vált jelenség miatt *egyre több villanymozdony vált szolgálatképtelenné,* s a korábbi 85-86 százalékos üzemkészség oly mértékben visszaesett, hogy alig haladta meg a 70 százalékot. Sőt nem ritkán előfordult olyan eset is, hogy egy-egy forgóváz évente háromszor is megfordult az Északi Járműjavító műhelyeiben, növelve az alkatrészellátás és a létszámcsökkenés kedvezőtlen hatásaival amúgy is nehéz helyzetbe jutott járműjavító üzem, s rajta keresztül a MÁV gondjait.

Elodázhatatlanul szükség volt tehát a javítástechnológia korszerűsítésére. Kezdetben azonban az Északi Járműjavítóban is igen szerény lehetőségek voltak a meglehetősen nagyméretű és bonyolult forgóvázkeret megmunkálására. A házilag kifejlesztett, úgynevezett fúrópajzs a meghibásodás szempontjából kritikusnak ítélt közvetítőkerekek illesztett furatainak egytengelyűségét csak 0,1 milliméteres pontossággal tudta biztosítani. Ez a kalibrálási pontatlanság — mivel a csatlakozó fogaskerekeknél már 0,2 milliméteres eltérések is adódtak az egytengelyűségtől — már önmagában is a villanymozdonyok vezérállásán kialakult kedvezőtlen zajviszonyokhoz vezethetett.

A gépészeti és járműfenntartási főosztály szakemberei, az Északi Járműjavító Üzem technológusaival, mérnökeivel együttműködve, a V43-as forgóvázak javítástechnológiájának korszerűsítésére törekedtek. Ebben a meglehetősen bonyolult, s megannyi szubjektív és objektív feszültséget magával hordó törekvésükben *jó partnerra leltek a Szerszámgépipari Művek (SZIM) szakembereiben.* Ennek eredménye, hogy a SZIM a vasút, illetve az Északi Járműjavító Üzem számára korszerű, programszerű, MZP néven ismertté vált nagyportálos fúró-maró gépet fejlesztett ki. A magyar mérnökök által kifejlesztett CNC vezérlésű berendezés ezer milliméteres hosszon 12 mikron pontossággal dolgozik, s alkalmas a forgóvázon szükséges többdimenziós megmunkálásokra. A gép hasznosságát, precizitását talán az is jól szemlélteti, hogy a nagy tradíciójú és világhírű nyugatnémet Krupp-cég is vásárolt a SZIM-gyártmányból.

A MÁV területén eddig meglehetősen korlátozott mértékben a kerékabroncs megmunkálásában kisebb méretű és nagy szériájú mozdony, illetve vasúti kocsi alkatrészek gyártásában alkalmaztak NC vagy CNC forgácsolási technológiát. Gazdaságosságukat, pontosságukat már eddig is bizonyították.

Kedvező tapasztalatok

Az MZP fúró-maró művet több vasúti, illetve MÁV—SZIM együttműködésben kifejlesztett kisgéppel bővítve az M62-es dízelmozdonyok motorforgattyúházainak kalibrálására, megmunkálására is fel tudják használni. Így a korábban eldobott értékes forgattyúházak újra felhasználhatók, s a MÁV takarékossági céljai eredményesebben realizálhatók. Mindez a jelenlegi helyzetben, a gyakori mozdonyra várások ismeretében, biztató kilátásokat ígér a vasút számára.

Az Északi Járműjavító Üzem technológiai szakembereinek tájékoztatása szerint a mintegy 65 milliós költséggel kialakított MZP berendezésen *öt hónap alatt 55 forgóvázkeretet, a V43-as mozdonyok több SV-motorját és kerékpárcsapágy-pajzsát javították.* A kezdeti betanulást és néhány, időközben kiküszöbölt technológiai problémát is figyelembe véve, ma már egy forgóvázkeretet — amennyiben kielégítő a szerszámellátás — a programvezérelt berendezéssel három műszak alatt megjavít az üzem. Sajnos, a szerszámellátás nem mindig kedvező. Az olykor 20—25 kilogrammos forgácsolószerszámokat a hazai FORS gyártól, illetve tőkés relációból szerzik be. A szerszámellátás javulását csak az év végére, jövő év elejére várják a szakemberek, a tett intézkedések hatására. Meg kell említeni, hogy a nehéz szerszámok emelgetésére, élezésére, méretellenőrzésére szolgáló berendezéseket is a járműjavító technológusainak, konstruktőreinek kellett megtervezni, kialakítani.

Korábban az Északi Járműjavítóba küldött V43-as forgóvázakon a közvetítőkerekek meglehetősen szigorúan előírt foghézagait olykor többszöri Sv motor vagy közvetítőkerék-cserével lehetett az előírt tűrésen belül biztosítani. Mindez a javítás időszükségletét, költségeit, s a mozdony forgalomból kieső idejét is számottevően megnövelte. Az öt hónap alatt az új technológiával javított forgóvázzal futó mozdonyok közül eddig egy sem igényelt járműjavítói javítást, sőt a csatlakozó fogaskerekek foghézagainak kedvezőbbé válása révén zajszintjük számottevően csökkent. A szakemberek szerint a forgóvázkeret csavarodásának lehetőség szerinti csökkentésével, az Sv motor és forgóváz szimmetriatengely eltéréseinek mérséklésével, a kerékpárcsapágypajzs-kimérés szigorításával még javíthatók az eredmények.

Orosz Károly

Főnix '86 — Debrecen

Polgári védelmi komplex gyakorlat



A gyakorlat egyik pillanata
(A szerző felvétele)

Komplex polgári védelmi gyakorlatot tartottak októberben *a debreceni vasúti csomóponton.* Az első napon a FAK és a TAK elrendelésének ismereteiről adtak számot az alegységparancsnokok és a gazdasági vezetők. A rendelkezésre álló idő alatt feltöltötték a létszámot, intézkedtek a gyors kiképzésről, előkészítették a kiosztásra kerülő egyéni védőeszközöket — *Szegedi György* kitelepítési egységparancsnok irányításával.

A gyakorlat második napja *„légiriadóval"* indult, miután a Hajdúsági Iparműveket *„atomcsapás"*, Debrecent hagyományos „támadás" érte, mely *„megrongálta"* a konténer-pályaudvar egyik daruját, a felsővezetéket, és *„használhatatlanná"* tett néhány váltót, valamint a vontatási nagy- és kismotor műhelyt, és ezenkívül: *„összefüggő tűz"* keletkezett a teherkocsimosó északi részén.

A „támadás" idejét az óvóhelyen töltötték a személypályaudvaron tartózkodók, így itt „sérülés" nem volt, de távolabbi pontokon a dolgozók közül tizennégyen „meghaltak", többen „megsérültek". A téglási „csapás" kiszóródásai egyszeri váltással lehetővé tették az elsősegélynyújtási és a helyreállítási gyakorlat feladatainak elvégzését, aminek során a *dr. Tumpek Judit* vezette RBV-egység kiválóan dolgozott, miután kipróbálták az automata kocsimosó használhatóságát a sugármentesítésben, ugyanakkor megoldották a szerelvények és személyek „sugármentesítését" is.

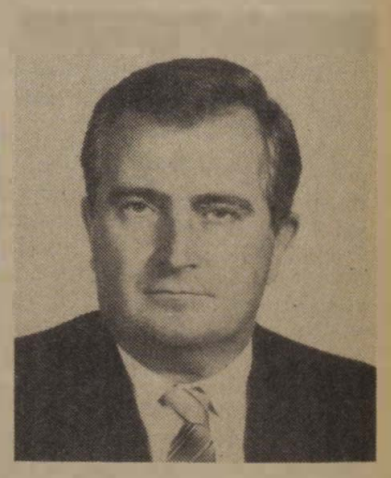
„Helyreállították" a vasúti pályát, a megrongálódott felsővezetéket, a tűzoltóvonat víz- és haboltó készülékeivel „lokalizálták" a nagy területű lángoló tüzet.

Papp Sándor körzeti üzemfőnök, polgári védelmi parancsnok irányításával fegyelmezetten hajtották végre a gyakorlatot a debreceniek, akik egyben olyan munkákat is elvégeztek, amit korábban egyébként is terveztek. Mindez külön is emelte a gyakorlat értékét, hasznosságát.

Zsoldos Barnabás

Első a biztonság

Beszélgetés Duchony Gyulával a kocsik selejtezéséről és társadalmi tisztségeiről



Közeleg az év vége. Mint minden évben, az idén is megnövekedett a fuvaroztató vállalatok, állami gazdaságok, gyárak, bányák vasútikocsi-igénye. Mindenki szeretne rakodni. Ám a MÁV csak az üzemképes állapotban lévő kocsikkal gazdálkodhat. Ez pedig véges. Az elöregedett állományból, a biztonság érdekében, egyre többet kell selejtezni. Erről a munkáról beszélgetünk *Duchony Gyula* mérnök-főtanácsossal, a vontatottjármű-osztály dolgozójával.

— A kocsik beszerzése és selejtezése napjaink gondja! A beszerzési források mérséklődtek, ugyanakkor a szállítási igény változatlan. Milyen felelősség terheli a kocsik selejtezőit? Mit kell vizsgálni a döntés előtt?

— *Mindenekelőtt az alvázat, a futóművet, a tengelytávot és a kerékpárokat, a rugók felfüggesztését, az ütközők állapotát, a vonóvezetéket, a féket, a kocsiszekrényt.*

— De ehhez be kell menni a kocsi alá?

— Valóban. A diagnosztizálás teljes értékű, alapos vizsgálatot jelent. Csak az adhat megbízható eredményt.

— Mennyit ér egy selejtezésre érett kocsi?

— A kocsi 800-900 ezer forintot is érhet. Jellegétől, sorozatától, állapotától függően. Annak kimondása, hogy vonjuk ki a forgalomból, számomra gazdasági és lelkiismereti kérdés is.

— A döntésnél melyek a meghatározó szempontok?

— *Első a biztonság!* Ez általános vasútüzemi alapelv. Második a gazdaságosság. Itt annak összevetése is fontos, hogy az esetleges javítási költségek meddig szolgálnák az üzemkészség fenntartását. Ezek így együtt alkotják a selejtezést. Közben persze gondolni kell az őszi forgalom nagy kocsiigényére is.

Duchony Gyula szívesen beszél sokoldalú munkájáról. Végzi a műszaki diszpécseri szolgálatot, a selejtezéseket, ellátja a vasúti vegyi elhárítóegység vezetését, és hozzátartozik a kocsik számozási ügye, és közben évekig tanult.

— Honnét indult és mi késztette arra, hogy túl a negyenen továbbtanuljon?

— Kilencszázötvenhétben kezdtem a vasutat az Északi Járműjavító Üzemben. Ipari tanulóként a járműlakatos szakmát választottam. Ezt követően a hatvani fűtőházhoz kerültem, és ott szabadultam fel mint mozdony- és kocsilakatos.

A MÜM 213-as iskolájának harmadikos tanulójaként iratkozott be a gimnáziumba, ahol érettségit szerzett. Ezután kocsivizsgálói tanfolyamot végzett, 1965-ben pedig elvégezte a gépészeti szakszolgálat tisztitanfolyamát. Megszerezte a dízel- és villamosmozdony-vezetői vizsgát, és mint külsős mondonyfelvigyázó teljesített szolgálatot. Ekkor még léteztek a gőzösök, így legtermészetesebb volt, hogy annak jogosítványát is megszerezte.

— *Hatvanban 1966-ban alakult a villamosmozdony-részleg. Vezénylő- és oktatótiszt lettem. Pályám legszebb időszakának tekintem ezeket az éveket.*

Felfigyeltek rá, és 1967-ben a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti szakosztályába helyezték. 1969—1972-ig a vezérigazgatóság szakszervezeti függetlenített szervező titkára lett, majd saját kérésére visszakerült a kocsinyilvántartó csoporthoz.

Később úgy határozott, hogy továbbtanul. Tanulmányait az idén fejezte be a győri Távközlési és Műszaki Főiskola Közlekedésépítési Intézetének vasútépítési osztályán.

Duchony Gyula régi társadalmi munkás. Volt KISZ-titkár, szakszervezeti műhelybizottsági titkár, szb-tag. Ma főbizalmi és a vezérigazgatósági szakszervezeti bizottság elnöke.

— *Soha nem éreztem tehernek a társadalmi munkát.* Természetesen mindezt csak a családi háttérrel „együtt" végezheti az ember. Tanulásom évei alatt a második műszak munkája alól felmentett a család.

Felesége a MÁV Nyugdíj Igazgatóságán dolgozik, s a szakszervezeti bizottság elnöke. Az otthon mellett a vasút, a mozgalom természetes számukra. Erről is gyakran cserélnek gondolatokat.

Szabó Béla



Fekete Sándort, a Budapest Keleti csomópont pártbizottságának titkárát a mozdonyvezetők életéről szóló riportfilmben a vasutat népszerűsítő tevékenységéért és kiváló társadalmi munkájáért Vezérigazgatói Dicséretben részesítették. A kitüntetést — a VIII. kerületi pártbizottság titkárának jelenlétében — Csárádi János, a budapesti igazgatóság vezetője adta át november 14-én.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Fejlesztés beruházás nélkül

A hetvenes évek elején már nyilvánvalóvá vált, hogy a gőzvontatás hazánkban belátható időn belül megszűnik. Ez azt jelentette, hogy a Landler Járműjavító kapacitásának negyven százalékában profilt kell változtatni. A selejtezések üteme azonban kissé elhúzódott, így az üzemet érintő végső döntés csak 1980-ban vált ismertté, amikor a kedvezőtlenül megváltozott gazdasági viszonyok miatt a MÁV-nak már nem állt rendelkezésére az új profil bevezetéséhez szükséges anyagi bázis. Pedig egyebek mellett a csarnok igényelt volna egy nagyobb szabású rekonstrukciót, ide a gőzmozdonyok is csak a szerkocsitól szétkapcsolva fértek be, a 12 méteres tolópadra legfeljebb kéttengelyes motorkocsikat tudtak volna ráállítani. Végeredményben emiatt haltak el a korábbi elképzelések, amelyek szerint a gőzmozdonyok megszüntetése után a csarnokban villamos- vagy dízelmozdonyokat, személykocsikat, esetleg négytengelyes teherkocsikat javítanak.

— Most viszont hűtőkocsikat és konténereket látni bent. Tehát mégiscsak sikerült megoldást találni?

— *Az üzem 1975-ben kapta feladatképpen az 5 és 20 tonnás konténerek javítását* — mondja kísérőm *Grémán Zoltán* födiszpécser. — Amellett, hogy ez a gőzmozdonyjavító részleg akkori kapacitásának 10 százalékát sem kötötte le, a munkákat egy meglehetősen eszközszegény háztartással kellett kielégítő minőségben elvégeznünk. Javításra és a konténerek mozgatására *mindössze egy korrózió eltávolítására alkalmas szemcseszóró berendezést és egy villás emelőt kaptunk.* Minden mást fenntartási keretből igyekeztünk pótolni. Azt, hogy a hűtőkocsik a mozdonyosztályra kerültek, *megint csak a kényszerhelyzet szülte.* 1980-tól négytengelyes személykocsikat is javítunk, mivel Dunakeszi és Szolnok már nem tudta korlátozás nélkül fogadni e járműveket. Megfelelő tolópad ugyan a kocsiosztályon sem volt, de itt legalább tolatással — ha körülményesen is — be lehetett állítani a négytengelyes személykocsikat. Így innen a hűtőket minden kényelmetlenség ellenére át kellett költöztetni. *A személykocsi-javítás bevezetése úgyszólván teljes egészében átrendezte az üzemet.* Nem hiszem, hogy akadt volna dolgozó, akit a munkahelyváltozás kellemetlenségei valamilyen formában nem érintettek volna. Végül is kialakult a mostani kép: a mozdonyosztályon a konténerek, a hűtőkocsik és a kéttengelyes „standard" kocsik felújítását, emelt szintű fővizsgáját végezzük.

— Mi lett a sorsa a gőzmozdonyjavításból megmaradt „infrastruktúrának"? Föl lehetett ezekből a gépekből használni valamit?

— *A gőzmozdonyjavítás speciális gépparkot igényelt, ezekből az átállás után semmit sem tudtunk felhasználni.* Másrészt elöregedett, amortizálódott gépparkról volt szó, ezért részben selejtezték őket, részben pedig műszaki emlékről lévén szó megőriztük, hogy a későbbi korosztályok is láthassák majd. A régi gépek helyett olyanokat állítottunk be, amelyekkel megoldható a saját vagy akár az egész vasút bizonyos alkatrészekkel való teljes ellátása.

A személykocsi-javító műhely elé érve feltűnt, hogy itt készül valami . . .

— Ezt is átépítik?

— *Igen. Két éve kezdődött meg a csarnok átépítése.* Ez sem beruházási hitelből, hanem az éves karbantartási keret terhére történik, tehát nem új csarnok épül, hanem a régit korszerűsítjük. Ami lényeges, a kocsijavító műhely végre kapott egy megfelelő méretű tolópadot.

— Ezek a Bh sorozatú személykocsik eléggé rossz állapotban vannak. Megéri pénzt fordítani a felújításukra?

— *Egyik-másik valóban nem éri meg a felújítás költségeit, azokat selejtezésre javasoljuk.* Ebben az évben hatvan kocsi selejtezését engedélyezték, ez ideig húsz esetben éltünk a lehetőséggel, de ennél sokkal nagyobb a selejtezendő teherkocsik száma. Nem újítjuk föl például az 1958 előtt készült kéttengelyes, csúszócsapágyas tartálykocsikat, ha a fővizsgájuk ideje lejárt.

— Milyen az alkatrészellátás?

— *Az anyagellátásban mindig volt és még sokáig lesz is gond. Ezért alkatrészeket onnan szerzünk, ahonnan tudunk, utánaszaladgálunk vagy legyártjuk magunk.* Valamiképpen mindig elérjük, hogy sok kocsinak ne kelljen idebent vesztegelnie. November végéig eldől, hogy ezt továbbra is elmondhatjuk-e. A személykocsik dinamóit ugyanis Dunakeszin javítják, *és most közölték velünk, hogy alkatrészhiány miatt nem tudják biztosítani a kellő darabszámot.* Mást nem tehetünk, ha a javítások elkészülnek, jelentjük a vezérigazgatóságnak, a további intézkedés már az ő kezükben van.

— Az üzem végeredményben saját erőből oldotta meg a profilváltást, a belső tartalékok felhasználásával teremtettek elfogadható munkakörülményeket. Vajon maradt-e még erő a nagyobb teljesítmények elérésére, és ezzel együtt a bérezés színvonalának emelésére?

— A személykocsi-javítás bevezetése óta, termelési tervünket 103 százalékra teljesítettük. Jelenleg 932 fizikai munkakörű dolgozónk van. A fizetések megfelelnek az országos ipari átlagnak.

— Még egy utolsó kérdést engedjen meg! A javításra beérkező kocsik állapotából lehet-e következtetni a MÁV kocsiparkjának műszaki állapotára?

— *Igen, az a bajuk, ami nekünk. Öregszenek* . . .

T. Z.

Mitől lehetne hatékonyabb a vasút üzemviteli munkája?

Beszélgetés dr. Bessenyei Gábor főosztályvezetővel

A vasút háromnegyed évi szállítási teljesítményét lapunk október 16-ki száma röviden értékelte. Egyes részeredmények elérése mellett a lemaradásokról is beszámoltunk. A közelgő év végére való tekintettel felkerestük *dr. Bessenyei Gábort,* az üzemviteli főosztály vezetőjét, akitől arról érdeklődtünk, hogy milyen lehetőséget lát a teljesítmények növelésére és miként kívánja a MÁV vezetése elérni a gazdaságosabb üzemeltetést.

— Mivel indokolható a személyszállítási és árufuvarozási teljesítményeknek a tervezettől való eltérése?

— *A személyszállítási tervtől való lemaradás oka a jegyvizsgálók hiányára is visszavezethető.* Az utasok jól tudják, hogy melyik vonaton, melyik kocsiban lehet a jegyellenőrzést elkerülni, ezért sokan jegy nélkül utaznak. A statisztika természetesen ezeket az utasokat nem tartalmazhatja.

Ami pedig az áruszállítást illeti, az év elején az előszállítási elképzelések sajnos nem realizálódtak. Lényegében hónapokon keresztül kevesebb feladatunk volt, mint amennyit a vasút teljesíteni tudott volna. Bizonyíthatóan így van ez minden ötéves tervciklusváltozáskor. Ezért először évi 117 millió tonna szállítási tervet hagytak jóvá. Ezt, tekintettel a múlt évi eredménytelenségre, a gazdasági helyzet megalapozására, *120 millió tonnára kellett felemelni.* Már akkor is tudtuk, hogy ennek teljesítése jól szervezett munkát igényel. Úgy érzem, hogy a bázishoz képest kimutatható javulás ezt az erőfeszítést megfelelően tükrözi. A terv teljesítése csak valamennyi körülmény kedvező egybeesése esetén valósulhatott volna meg.

— A menetrendszerűség növelése érdekében vannak-e már kialakult elképzelések?

— Megvizsgáltuk azokat a vonatokat, amelyek rendszeresen késnek. Ha a késés menetrend-szerkesztési okokra vezethető vissza, intézkedünk nagyobb tartalékidők beépítésére. *Baj van azonban a szolgálati fegyelemmel is.* Ezt viszont nehezebb megjavítani, de már erre nézve is történtek intézkedések.

— Az utazás nem megfelelő színvonala miatt az utasok gyakran panaszkodnak. Terveznek-e intézkedéseket az utaskiszolgálás nívójának fokozatos emelésére?

— Az utas alapvető igénye, hogy a vonat közlekedéséről kellő információval rendelkezzék. Ahol van hangosbemondó, ez teljesíthető, csupán a figyelmességen múlik. Nehezebb megoldani a tisztaságot. Itt a nemzetközi és a belföldi expresszvonatok takarításának biztosítására törekszünk elsősorban; ezeknél általában rend van. A belföldi személyvonatokra viszont már nem jut sem elegendő munkaerő, sem anyagi forrás. Ezen a területen a rendelkezésre álló összeget koncentrálni kell, hogy néhány viszonylatban érzékelhető javulást lehessen elérni.

— Lát-e lehetőséget a személyszállítás gazdaságosságának fokozására?

— Az utasszám jelentős csökkenését a kínálat nem követte. Ennek következtében ma a tizenöt évvel ezelőtti teljesítmény kétharmadát valamivel több vonattal bonyolítjuk le, mint akkor. A legutóbbi felmérések bizonyítják, hogy a vonatok egy része alig néhány utassal közlekedik. *Ezeket a kihasználatlan szerelvényeket meg fogjuk szüntetni.*

— Térjünk vissza az árufuvarozás egyes kérdéseire. Előnyös-e az operatív irányításnál a központi döntések nagy száma?

— Az operatív irányításnak csak rendkívüli helyzetben kell érvényesülnie. *Az alapelv, hogy a szállítási folyamatot az utasítások előírásai vezéreljék.* Mindenkinek tudnia kell, hogy mi a hatásköre, feladata. A döntéseket nem a felettesektől kell várni, hanem a maga területén mindenkinek — az utasítások adta keretek között — önállóan kell dolgoznia.

— A teherkocsi-gazdálkodásnál mi okozza a legtöbb gondot?

— Alapvető probléma, hogy a MÁV kocsiparkja öregszik, emiatt műszaki állapota nem megfelelő. Ezért a rakodásokhoz gondosan válogatni kell a kocsikat. A tőkés vasutak kocsijait ugyanakkor — devizagazdálkodási okok miatt — üresen haza kell küldeni. A magyar hálózaton általában több kocsit raknak ki naponta, mint amennyi a berakási igény. Így természetes a kiegyenlítés. Ezt a feladatot viszont többnyire terhesnek tekintik azok, akiknek végre kell hajtaniok.

— Szükséges-e a kocsiszolgálat szervezeti és személyi rendszerének átalakítása?

— Mivel a jövőben sem számíthatunk arra, hogy a teherkocsik mennyisége és műszaki állapota ugrásszerűen fejlődik, ezért nagyobb súlyt kell helyezni a gazdálkodásra. Ennek alaprendszerét még ki kell dolgozni és a személyi feltételeit meg kell teremteni.

— Helyesnek tartja a mozdonyfordulók jelenlegi rendjét?

— A jelenlegi rendet feltétlenül tovább kell fejleszteni úgy, hogy a fordulóállomásokon *a várakozási idők csökkenjenek, s növekedjék a hasznos teljesítmény aránya.* Ennek érdekében elképzelhetőnek tartom a vegyes fordulók alkalmazását.

— Számítógépek további beállítása növelné-e az üzemviteli munka hatékonyságát?

— Alaposan meg kell fontolni, hogy a számítógépet milyen feladatok elvégzésére használjuk. Ha a döntés előtti alternatívák kidolgozására, az optimális választás megkönnyítésére alkalmazzuk, akkor nőhet a hatékonyság. Ha a bürokrácia szolgálatába állítjuk, működtetése újabb kiszolgáló személyzetet igényel, és ebben az esetben hatékonyságról aligha beszélhetünk.

— Hogyan fokozható a gazdasági szemlélet érvényesülése a végrehajtó szolgálatnál?

— *Tulajdonképpen minden irányítónak — a forgalmista is az! — tudnia kellene, hogy döntése, illetve hibája milyen gazdasági hatást idéz elő.* Nem biztos, hogy ez forintban kifejezhető, lehet hogy csak naturális mérőszámban, mint például kocsióra, mozdonykilométer, munkaóra stb: Ha a döntést hozó személyek ismerik a következményeket, az ösztönzési rendszerek célkitűzései is könnyebben indokolhatók és fejleszthetők.

— Milyen segítséget igényel a társszolgálati ágaktól, elsősorban a pályafenntartástól?

— A pálya állapota a forgalom lebonyolítása szempontjából a legfontosabb. Természetesen a felújításhoz, a karbantartáshoz vágányzár szükséges. Ha nincs elég pénz a munkákhoz, az állapotromlás egyre több sebességkorlátozással jár, amely tartósan zavarja a forgalmat. *Ezért a legnagyobb segítség az, ha a pályák javítása minél szervezettebben, a legkisebb időfelhasználással, koncentráltan történik.*

— A szervezési feladatok közül melyek ma a legfontosabbak?

— A fő hangsúlyt a munka jobb megszervezésére, a feltételek biztosítására kell helyezni. A folyamatok elemzése, a műszaki, technikai, létszám- és a kapacitásnormák kidolgozása, továbbá a folyamatos karbantartás biztosíthatja az objektív megítélést. Ez jelenleg a legfontosabb feladat.

— Az elmondottakon kívül mit tart még fontosnak az üzemviteli munka eredményességét illetően?

— A fegyelmezett szolgálatellátást, a vasút szeretetét, az utasok és a fuvaroztatók iránti tiszteletet, hiszen belőlük élünk, tevékenységüket segítjük. A vasút nem önmagáért van, hanem közszolgálatot teljesít. Az igénybe vevőknek érezniük kell, hogy értük dolgozunk.

Dr. Horváth Károly

Komfortkocsival Budapestről Pécsre

Amikor a MÁV legújabb szolgáltatásával, a komfortkocsival kirukkolt, ez sokakban vegyes érzelmeket váltott ki. Nemcsak az utasok érezték így, hanem a vasutasok is, s nem tagadom, jómagam is kételkedve fogadtam, nem bíztam sikerében. Aztán a sors úgy hozta, hogy Pécsre kellett utaznom, kiadtam hát a jelszót: *komfortkocsira fel!*

Már az is tetszett, hogy a komfortkocsipótdíjat az utaskísérő is kiadhatja, vagyis nem kell a pénztárnál tülekedni. A jegyvizsgáló egyébként udvarias volt, igazi háziasszonyként viselkedett; ápolt megjelenése bizalomgerjesztő volt, segített a felszállásnál, az apró-cseprő kívánságokat mosolyogva teljesítette. Még az egyenruhája is különbözött a megszokottól: *fekete vasalt nadrág és fehér ing.*

Az indulásig tizenöten gyűltünk össze, különböző korú és megjelenésű utas, ám a környezet valamiképpen „egy nevezőre" hozott bennünket: közvetlen, barátságos volt a hangulat. Valamennyiünknek tetszettek a berendezések, a repülőgépen használatos, elfordítható, hátrabillenthető ülések, a videokészülék. A rádió sajnos nem működött, így hát maradt a film a videón. Először természeti, illetve állatfilmeket vetítettek a velünk utazó gyermekek örömére, majd a *Konvoj* című film következett. A kocsi hangszigetelése az átlagosnál jobb, mégis behallatszott a kerekek csattogása, a suhanás — elvégre sínen voltunk . . . Mindenesetre a jövőben gyártandó komfortkocsiknál erre is ügyelni kell, szerintem a fülhallgató-csatlakozás lenne a megoldás.

A kocsiban tilos a dohányzás, így néhányan kénytelenek voltunk az előtérben „füstölögni".

Az utaskísérő a hivatalos jegyvizsgálás után pincérré változott, szüntelenül ajánlotta a kávét, üdítőt, szendvicset . . .

Kavalecz Imre



Személyvonat érkezett

(Aszódi László felvétele)

A főnökség mindenese



Győri Győzőné, a székesfehérvári pályafenntartási főnökség gazdasági ügyintézője még 1967-ben húszévesen szegődött a vasúthoz. Az akkori V. számú főpályamesteri szakaszon, Martonvásáron irodakezelőként kezdte a munkát. Állandóan képezte magát, 1969-ben elvégezte az általános igazgatási, munkaügyi és számviteli tanfolyamot, ezt követően munkája elismeréseként raktárkezelő lett a II. szakaszon. Az anyagszerkezelési vizsgát 1982-ben tette le. Ettől kezdve anyaggazdálkodó a pályafenntartási főnökségen, s a jelenlegi gazdasági ügyintézői munkakörét 1983 óta látja el.

Győrinét jól ismerik minden vonalszakaszon, amihez az is hozzájárul, hogy ő a szociálpolitikai ügyek intézője, s munkaverseny-felelős is. Ám, nemcsak ismerik, hanem tisztelik, becsülik is kollégái, munkatársai, akik bizalommal fordulhatnak hozzá bölcsődei, óvodai vagy lakásproblémáikkal, amelyek megoldásában tőle telhetően segít. Lelkesedése, tenniakarása akkor is megmutatkozik, ha kommunista műszak szervezéséről, vagy az idősek patronálásáról, kirándulásokról van szó.

A különböző társadalmi megmozdulások szervezése mellett van még egy fontos megbízatása: ő a vezetője a *Béke* Szocialista Brigádnak, amely 1986-ban elnyerte a Főnökség Kiváló Brigádja kitüntetést. Az idei vasutasnapon az elismerések száma újabbal gyarapodott: Győri Győzőné eredményes munkájáért Kiváló Dolgozó kitüntetést kapott.

Kertész István

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

Nyugállományba vonulásuk alkalmából több évtizeden át végzett munkájuk elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

Munka Érdemrend arany fokozatát

adományozta: Bánhegyi Ferenc főoszt. vez., MÁV Vezérig., Bertók Lajosné távgépíró-kezelőnek, Debrecen MÁV BBFF, Gedeon Béla műsz. igazgatónak, Miskolc JJ. Ü. A

Munka Érdemrend ezüst fokozatát

adományozta: Dombóvári Mátyás dízelmotor-szerelő csop. vez., Szolnok JJ. Ü., Fehér József kocsifűtés-szerelőnek, Bp., Nyugati KÜF., Pálmai Imre ügyintézőnek, MÁV Vezérig. A

Munka Érdemrend bronz fokozatát

adományozta: Gyergyai Lajos vizsg. főkalauznak, Szentes KÜF. Kassa Pál térmesternek, Bp. Landler Jenő Orsz. Osztószert. Főn., Kimmelman János villanyszerelőnek, Bp. MÁV Ép. Főn., Kovács Jánosné revizornak, Budapesti Vasútig., Monostori József ügyintézőnek, Kazincbarcika KÜF., Schall János vonalgondozónak, Szekszárd Pft. Főn., Szigetvári István szertárfőnöknek, Zalaegerszeg Szertárfőn.

A közlekedési miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Ács II. János saruzót, Dombóvár Üzemfőn., Bádonyi István lakatos csop. vez., Szolnok Jj. Ü., Beke József állomásfőnököt, Nyíregyháza KÜF., Benda Miklós távközlő műszerészt, Budapest MÁV TBÉF., Besszer István előmunkást, Kiskunhalas Pft. Főn., Farkas István üzemgazdászt, Kiskunhalas KÜF., Frei Péter ép. vez., Dombóvár MÁV Ép. Főn., Fodor Sándor vizsgáló főkalauzt, Miskolc KÜF., dr. Földesi Józsefné leltárellenőrt, Bp. MÁV-Kórház és Központi Rendelőint., Gulyás Ferenc ügyintézőt, Záhony Üzemig., Gulyás György mozdonyvez., Székesfehérvár KÜF., Hartmann Ádám rakodómunkást, Pécs KÜF., Hetesi János építésvez., Dombóvár MÁV Ép. Főn., Horgos Ferencné ügyintéző, Bp. Terézvárosi Pft. Főn., Kiss István főmunkatársat, MÁV vezérig., Koncz Lajos művezető, Szombathely Jj. Ü., Kovács Mihály tolatásvez. Bp. Ferencváros KÜF., dr. Kölcsei István jogtanácsost, Miskolc Vasútig., Kőpataki Zoltán állomásfőnököt, Celldömölk KÜF., Labáth József dízelszerelő csop. vez., Balassagyarmat KÜF., Lukács Pál kitérőlakatost, Bp. Ferencváros Pft. Főn., Nógrádi János főoszt. vez. h., MÁV vezérig., Magó Ferenc mozd. vez., Debrecen KÜF., Máté György sínhegesztő csop. vez., Szentes MÁV Ép. Főn., Sebők Tibor ügyint. csop. vez., Bp. MÁV Ügykezelési és Gazd. Hiv., Simon Béla villanymozd. vez., Hatvan KÜF., Spekker István darugépkezelőt, Záhony Gép. Rak. Főn., Steigerwald Lászlóné számvit. csop. vez., Bp. MÁV Balparti Bizt. ber. Fenttart. Főn., Szabolcsi Elekné fuvardíjleszámolót, Bp. MÁV Bevételellenőrzési Ig., Szabó Ferenc tmk-művezetőt, Székesfehérvár KÜF., Szendrei László forg. oktatótisztet, Komárom KÜF., Szíjártó Józsefné számviteli vezetőt. Bp. MÁV Balparti Ép. fennt. Főn., Tarr József oszt. vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü., Tóth István ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig., Török Tibor gondnokság vezetőt, Debrecen MÁV Ép. Főn., Varga István vezető-jegyvizsg., Szombathely KÜF.

Miniszteri Dicséretben

részesítette: Érsek Miklós kocsivizsgálót, Füzesabony KÜF., Greguss Mihály akkukezelőt, Bp. Keleti KÜF., Gyallai Imre segéd-mozdonyvez., Debrecen KÜF., Halubek Katalin keresk. oktatót, Püspökladány KÜF., Horváth Miklós csop. vez., Szolnok MÁV JJ. Ü., Márhoffer István üzemegységvez., Győr KÜF., Ormai Gyula vonatvez., Kecskemét KÜF., Rácz Béla kőművest, Pápa Pft. Főn., Tóth Ferenc villanyszer. csop. vez., Szentes MÁV Ép. Főn., Varga György előkalkulátort, Dunakeszi Jj. Ü., Vincze Adolf olajátfejtő munkást, Záhony Üzemig.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséretben

részesítette: Ágoston József anyagellenőrt, Bp. MÁV Északi Jj. Ü., Balogh István váltókezelőt, Mátészalka KÜF., Bató László darukötözőt, Bp. Landler Jenő Jj. Ü., Berényi Jánosné raktárvez., Bp. Ferencváros Szertárfőn., Blanka János vasbetonszerelőt, Bp. MÁV Magasép. Főn., Borhi István vonalgondozót, Kisújszállás Pft. Főn., Borsi László épületlakatos művez., Bp. MÁV Magasép. Főn., dr. Both Ferencné ügyintézőt, Nagykanizsa Pft. Főn., Csaba Ignácné takarítót, Bp. MAV Balparti Bizt. ber. Fenntart. Főn., Darabi János sarust, Záhony Üzemig., Deák Gábor ügyintézőt, Debrecen Vasútig., Ekkert Ferencné ügyintézőt, Pécs Számviteli Főn., Ferencvárosi Benedek leltárellenőrt, Budapest Vasútig., Győri László leltárszámadót, Budapest Vasútig., Győrfy Frigyesné fuvardíj-leszámolót, Bp. MÁV Bevételellenőrzési Ig., Ikládi Lajos dízelmozdonyvez., Szentes KÜF., Iváncsik Dénes betanított munkást Szombathely MÁV TBÉF., Juhász István csop. vez., MÁV vezérig., Kaló János vágánygondozót, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn., Kassai József bádogost, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn., Kazinczi Nagy Lajos tolatásvez., Miskolc KÜF., Káposztás Ferenc hegesztő csop. vez., Miskolc Jj. Ü., Kiss Miklós ügyintézőt, Szombathely Vasútig., Kovács Géza diszpécsert, Dunakeszi Jj. Ü., Kovács Ferenc pályamunkást, Zalaegerszeg Pft. Főn., Máté István elektrikust, Landler Jenő Vill. Vonalfőn. Moór Jenő építőip. géplakatost, Celldömölk MÁV Ép. Főn., Nagy Istvánné takarítónőt, Kaposvár MÁV Épület és Hídfennt. Főn., Nagy Jenő dízelmotor-szerelőt, Rákosrendező KÜF., Nagy Lajos szállítmányozási munkást, Békéscsaba KÜF., Néma Sándorné belsőellenőrt, Bp. MÁV Északi Jj. Ü., Németh József forg. szolg. tevőt, Komárom KÜF., Orosz Zoltánné bérelszámoló ellenőrt, Záhony Üzemig., Regenyei Sándor ügyint., MÁV vezérig., Somogyi Lajos ügyint., MÁV vezérig., Szabó Sándor rendelkező gépkez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn., Szabó Zoltán esztergályos csop. vez., Debrecen Jj. Ü., Szalai András mozd. vez., Szolnok KÜF., Szatmári József vonalbejárót, Bp. Ferencváros Pft. Főn., Szijártó Ferenc dízelszerelőt, Tapolca KÜF., Tóth János sorompóőrt Bp. Kelenföld KÜF., Tóth Tiborné számviteli vez., Sátoraljaújhely Pft. Főn., Thuróczy Miklós ügyintézőt, Miskolc Vasútig. Trepák István tolatásvez., Rákosrendező KÜF., Váradi Józsefné vez. jegyvizsgálót, Békéscsaba KÜF., Vörös Béla ügyint., Szeged Vasútig., Waffenschmidt Jakab pályamunkást, Dunaújváros Pft. Főn.

A NOSZF 69. évfordulója tiszteletére

Ünnepi napok a Tatai és az Aszódi úti munkásszállón

Ferencváros és Rákosrendező munkásszállói ünnepi rendezvénysorozattal köszöntötték a NOSZF 69. évfordulóját. Az ünnepélyes megnyitót *Molnár Béla*, Rákosrendező körzeti üzemfőnöke tartotta a MÁV Tatai úti munkásszállóján. Méltatta az évforduló jelentőségét, majd megnyitotta az MSZBT Szovjetuniót bemutató kiállítását.

Ezzel egy időben Ferencvárosban, az Aszódi úti munkásszállón *Büki Attila* festő-költő akvarelljeiből nyílt kiállítás, illetve a költő dedikálta újonnan megjelent, *Szélfútta szavak* című verseskötetét. Az ünnepi napok keretében vetítették az emlékezetes sikerű, *Ballada a katonáról* című filmet mindkét szállón. A Törekvés táncegyüttes is szerepelt a programban, a Pódium színpad pedig Csehov egyfelvonásosával szórakoztatta a munkásszállók közönségét. Volt még sakkverseny; a zárórendezvényen pedig *Korda György* lépett fel.

Igriczné Pásztor Mária

Riport szélben, Rákoson

Rákoson, a XXX-as őrhely előtt várakozom. Kegyetlenül arcomba vág az októberi szél. A kocsirendezők finoman, de félreérthetetlenül jelzik mosolyukkal, hogy nem tartanak túlságosan kemény fickónak. Igazuk van, hiszen hol van még a tél, hol a hó, s én mégis olyan arcokat vágok, mintha egy szibériai vasútépítkezésen lennék . . .

Az igazi megpróbáltatás pedig még ezután következett: begördült egy „Bobó", és az állomásfőnök, *Kiss Lajos* arra kér, hogy szálljak fel, jó néven venné, ha elkísérném egy kis ellenőrzésre . . .

Némi üggyel-bajjal fölkászálódok a vezérállásba, várom, hogy induljunk, de az állomásfőnök türelemre int:

— *A tolatásvezetőt, Szabó Andrást meg kell várnunk, pár perc múlva itt lesz. Nem árt, ha megismeri. Bandi bácsi nem akármilyen vasutas; legalább harminc éve csinálja, kissujjában van a vasút . . . Szakértelmét szó nem érheti, de ami legalább ennyire fontos: megbízható, mint egy márkás svájci óra . . .*

Közben megérkezik Bandi bácsi, az állomásfőnök elhallgat, nem akarja füle hallatára dicsérni. Bemutatkozunk. A tolatásvezető kissé bizalmatlanul méreget, de csakhamar megbékél, amikor a Rákos—Pécel közötti pályarekonstrukciót hozom szóba.

— Nem vagyok én mérnök — mondja —, hogy részletesen elmagyarázzam, miféle munkát kellett elvégezni, egy azonban biztos: március óta ugyancsak megnehezedett itt az élet.

— *Ezen a vonalon több mint húsz éve végeztek utoljára nagyobb méretű karbantartást* — veszi át a szót az állomásfőnök.

— A pálya pedig túlterhelt, naponta közel 200 szerelvény halad át, a rekonstrukciót nem lehetett tovább halogatni. A munkák márciusban kezdődtek. Csaknem 23 kilométeren új vágányt fektettek, kicserélték a 48 kilogrammos síneket 54,5 kilogrammosokra, *Pécel előtt megszüntették, illetve nyújtottabbá tették a forgalmat lassító kis sugarú íveket.* Ezek mellett természetesen több, úgynevezett műtárgyat is felújítottak.

— A forgalom persze nem állhatott le — folytatja Szabó András. — Az állomás átbocsátóképessége átmenetileg csökkent, gyakran rendeltek el vágányzárt, de a feladatainkat ugyanúgy elvégeztük, mint a korszerűsítési munkálatok előtt. Adódtak olykor „meleg" helyzetek, mivel a szerelvények nem a megszokott ütemben érkeztek; előfordult, hogy 24 órában 6-700 kocsi gurult, a rendezők ugyancsak megizzadtak.

— Nem vagyok a nagy szavak embere — kezdi szerényen Kiss Lajos —, de most nyugodt lélekkel kijelenthetem: *le a kalappal az állomás vasutasai előtt!* A 200 ember — közöttük a 9 kirendelt — példásan végezte munkáját. Mindegyikük megértette, hogy a rekonstrukció elkerülhetetlen; hogy jó néhány hónapig nem a megszokott rendben kell dolgozniuk. Amire Bandi bácsi is utalt: a kocsirendezőkre sokkal intenzívebb munka hárult, a korábbi tempóhoz viszonyítva sokszor feleannyi idő alatt kellett az elegyeket rendezni. A munka megszervezése sem volt könnyű, mivel a hozzánk tartozó 16 vállalat — mint például az Orion, az Ikarus stb. — kiszolgálását a megszokott színvonalon kellett ellátnunk, nem hivatkozhattunk a rekonstrukcióval járó nehézségekre. A szóban forgó vállalatok alighanem észre sem vették, hogy mi folyik ezen e szakaszon. Hangsúlyozom: *ezt csakis úgy tudtuk megvalósítani, hogy az itt dolgozó vasutasok fegyelmezetten tudomásul vették a megváltozott körülményeket.*

A „Bobó" Rákosligetet után megállt. Az állomásfőnök vált néhány szót az angyalföldi pftsek 8-as szakaszának pályamesterével. A lényege: a sínhegesztést és köszörülést a tervezett időre befejezik, a vágányzár hamarosan megszűnik.

— A munkálatok még korántsem fejeződtek be — magyarázza az állomásfőnök —, lényegében csak az első szakasz zárult le. Lesz még itt munka bőven, például Rákoscsabán új aluljáró épül, de sorolhatnánk még. Mindenesetre addig, amíg olyan tolatásvezetőink vannak, mint Bandi bácsi, nem ijedünk meg az átépítésekkel járó nehézségektől . . .

Sárközi Gábor

A BARÁTI VASUTAK ÉLETÉBŐL

Csehszlovákia

Automatizált helyfoglalás

A csehszlovák vasutak 1986—1990-ig terjedő időszakra kitűzött gazdasági és szociális fejlesztési feladatai között szerepel a helyfoglalás automatizálása. A feladat előkészületi munkái még 1982-ben kezdődtek, amikor meghatározták a rendszer alapkoncepcióját és lépéseket tettek annak fokozatos kiépítésére. A több ütemben létesülő rendszert az NDK-beli Robotron generálkivitelező létesíti.

A Robotron kombinát az ARES-rendszert az NDK vasútvonalain már 1981-ben üzembe helyezte és azzal *ma havi 150 000 helyet foglalnak az NDK nemzetközi távolsági forgalmában.* A rendszer a Robotron termékeiből egy JSEP EC 1040 sorozatjelű központi számítógépből, koncentrátorokból és terminálokból áll. Most térnek át a 3,5 generációs JSEP EC 1055 jelű központi számítógép és korszerű, a mikroprocesszoros technikán alapuló adatátviteli berendezések alkalmazására.

A Robotron kombinát a rendszer első egységeit 1984-ben szállította le Csehszlovákiának. Az üzemeltetési programokat szakértői a DR szakértőgárdájával közösen dolgozták ki és 1985-ben megteremtették a próbaüzem feltételeit. Első ütemként az ARES-rendszer segítségével történik majd az ülőhelyfoglalás *Praha—Nové Zámky* között. A rendszer lehetővé teszi 33 nappal a vonat indulása előtt a helyfoglalást.

Német Demokratikus Köztársaság

Helikopterek alkalmazása a vasútvillamosításnál

A vasútvonalak villamosításánál a vezetéktartó oszlopok és rácsos acélszerkezetek szerelési műveleteinél az alkalmazott emelőgépek részesedése nem haladja meg a 20 százalékot, ezenkívül a vonatok közlekedésében a szerelési munkák következtében jelentős késések adódnak. A késés különösen a nagy forgalmú vonalaknál jelentős.

A villamosítással kapcsolatos vonatkésések csökkentésének egyik lehetséges módja helikopterek alkalmazása a tartóoszlopok állításánál és a különböző tárgyak beemelésénél. *Az NDK-ban a szovjet MI—8 típusú helikopterek alkalmazása a vasútvonalak villamosításánál fokozza az építési munkák termelékenységét.*

A vezetéktartó oszlopok építési munkáival összefüggésben elvégzett számítások szerint — 60 vonatpár napi forgalmat feltételezve — a helikopterek alkalmazásával a vonatok akadályoztatása a hagyományos építőgépes szerelési technológiához viszonyítva felére-harmadára mérséklődik, a vezetéktartó oszlopok szerelésénél 45 százalékos, a tartószerkezetek szerelésénél 21 százalékos munkaráfordítás-mérséklődés érhető el.

Egy vezetékoszlop beállításának ideje az oszlop helikopterrel történő felemelését követően *átlagosan 1,5—2,5 perc.* Az oszlop emeléséhez különleges megfogószerkezetre van szükség, amelynek saját tömege nem haladja meg a 30-40 kg-ot, valamint a beállított oszlopról való oldása a talajszintről történik meg, és nem a helikopter vezetőfülkéjéből.

Az oszlopok emelése megoldható különleges emelőkötéllel is, amelyen elektromos zárszerkezetet alkalmaznak. A zárszerkezet a helikopter vezetőfülkéjéből oldható, amikor az oszlopot tervezett helyére beállították.

Szovjetunió

Automata jegypénztárak a moszkvai pályaudvarokon

A moszkvai személypályaudvarokon üzemelő, mintegy 1000 jegypénztárt egyesítő *Sziréna* automata rendszerre rákapcsolták a szovjet főváros egyik legnagyobb, *Paveleckij pályaudvarát.* Ehhez hasonló rendszerek működnek *Kijevben, Leningrádban, Harkovban* és *Szverdlovszkban.* Bevezetésük hamarosan más nagy városokban is várható.

A világ vasúti szállításainak több mint a felét a szovjet vasutak bonyolítják le, noha a világ vasúthálózatában mindössze 11 százalékkal szerepelnek. A szovjet vonatok naponta több mint 10 millió tonna terhet, több mint 11 millió utast szállítanak. A forgalom egyre növekvő intenzitása megköveteli a jegyárusítástól kezdve egészen a vonatok irányításáig *az összes műveletek automatizálását.*

A szovjet vasútvonalakon folyó legnagyobb munkák most a szállítás automatizált irányítási rendszerének létrehozásával kapcsolatosak. Ez várhatóan 1987-re megvalósul. A jövőre vonatkozó tervekben a szerelvények vezetésének automatizálását is előirányozták. A mozdonyvezetők funkcióit magára vállaló számítógép lényegesen csökkenteni fogja a vonatok áthaladása közti időt, ugyanakkor garantálja a menetrend pontos betartását. A moszkvai vasútvonalnak egy 80 kilométeres szakaszán *már nagy forgalmi intenzitással közlekednek automata mozdonyvezető és számítógép irányította villanyvonatok.*

Jakutiában újabb vasútvonalat építenek

Jakutia a Szovjetunió legnagyobb autonóm köztársasága, híres szőrméiről, aranyáról, gyémántjairól, gazdag fémben, földgázban, vasércben és egyéb nyersanyagokban. A közlekedési kapcsolatok fejletlensége azonban gátolta eddigi fejlődését. Ennek megváltoztatására nyolc évvel ezelőtt kezdték építeni a BAM fővonal *Tinda* állomásától a *Berkakit* jakut városba vezető 220 km hosszú vasútvonalat, amely mindenekelőtt egy felszíni fejtésű szénbányát tett sokkal jobban kihasználhatóvá. *Most a vonal tovább épül Jakutia belsejébe, 830 km hosszban és 3 millió km²-t vonva hatósugarába.* A vonal további 380 km-es szakasza még két szénbányát fog érinteni; a három bánya éves termelése összesen 23 millió tonna; közelében gazdag vaslelőhelyek is vannak.

A 830 km hosszú vonal építési költségeit 2 milliárd rubelra teszik, s a számítások szerint ez 2-3 éves folyamatos, egész éven át tartó üzemelés során megtérül. Az építés befejezését 1994-re tervezik.

A sajtó napján

Szerény ünnep, legalábbis külsőségeiben, de fontos, mert ezen a napon — december 7-én, az első hazai kommunista lap, a *Vörös Újság* megjelenésének dátumán — több szó esik a tájékoztatás jogáról és felelősségéről. Ilyenkor az újságírók és mindazok, akik egy-egy lapszám elkészítésében közreműködnek, szerkesztőktől a nyomdászokig az elődökre emlékeznek, felelevenítik a sajtó szabadságáért vívott küzdelmeket, hogy útmutatást kapjanak mai feladataikhoz. Az úgynevezett „információrobbanás" korszakában kiváltképpen nehezek ezek. Megosztott világban élünk, gyakran az alapelvekről is megfeledkezünk. Az ENSZ 1948. évi közgyűlésén elfogadott Emberi Jogok Nyilatkozatának 19. cikkelyében olvashatók ezek a sorok: *„Mindenkinek joga van, hogy bármely nézetet szabadon vallhasson, hogy szabadon keressen, kaphasson és továbbíthasson információkat és eszméket bármely hírközlési eszközzel, tekintet nélkül az országhatárokra."* (Amennyiben azok nem sértik a Magyar Népköztársaság alkotmányos rendjét.)

Senki sem vitatja az alapelvek igazságát, ám a gyakorlatban korántsem alkalmazzuk következetesen.

A Magyar Tanácsköztársaság alkotmánya 1919-ben kinyilvánította: *„A Tanácsköztársaságban a dolgozók véleményüket írásban és szóban szabadon kifejthetik."* Évtizedek teltek el azóta, s mindannyian tudjuk, hogy az akkori eszméket sutba dobták a személyi kultusz éveiben. Elsorvadt a demokrácia és torzult a sajtó is. Túljutottunk azokon az egyáltalán nem szükségszerű éveken, a sajtó arca ma egészen más. Jól tükrözi gondjainkat, hitelesen tájékoztat, nem hallgatja el kétségtelen sikereinket és hibáinkat sem.

Ebben a munkában fontos szerep jut a sajtó, többnyire névtelen, tudósítóira is, akik fáradságot nem kímélve beszámolnak szűkebb környezetük mindennapos történéseiről. A mi lapunk sem nélkülözheti őket. Ha írásaik stílus és fogalmazás tekintetében olykor sikerületlenek is, a benne foglalt információk azonban nélkülözhetetlenek számunkra.

A sajtó napján őket is köszöntjük, abban a reményben, hogy továbbra is szolgálják lapunkat, írásaikkal segítik olvasótáborunk hiteles tájékoztatását.

Sárközi Gábor

A szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk

A Szakszervezetek XXV. kongresszusának határozata ismételten megerősítette, hogy nagyobb figyelmet kell fordítanunk a tájékoztatás, az agitációs és propagandamunka eszközeinek, kiadványainak tartalmi javítására, illetve a megjelent kiadványok széles körű hasznosítására.

A mozgalmi munkát segítő kiadványok megjelentetését és terjesztését a szakszervezeti mozgalomban a Népszava Lap- és Könyvkiadó Vállalat látja el, de ehhez szükséges az alapszervezetek, a tisztségviselők közreműködése is.

A szakszervezeti tisztségviselők munkájában ma már nélkülözhetetlen a sajtó. A naprakész információ egyik leghatékonyabb eszköze a *Népszava*, melynek jövő évi előfizetésgyűjtési akcióját szeptember 1-jétől indította a kiadó a mozgalmi szervek és a posta közreműködésével.

Szakszervezeti szerveink figyelmébe ajánljuk a *Szakszervezeti Szemle*, a *Munka* és a *Szakszervezeti értesítő* megrendelését is. Ezek a kiadványok elsősorban a műhelymunkához adnak sokoldalú segítséget.

A Népszava Kiadó a *Magyar Vasutas* előfizetésével kapcsolatos tudnivalókat is eljuttatta már az alapszervezetekhez, illetve az előfizetőkhöz. A lap előfizetési díja nem változott, ami azt jelenti, *hogy aki 1987-ben is egész évre rendeli meg a Magyar Vasutast, annak 42 forintot kell fizetnie.*

Itt hívjuk fel a szakszervezeti bizottságok figyelmét arra, hogy a lapterjesztési jutalék címén eddig visszatartott 20 százalék továbbra is megilleti az egyéni előfizetések szervezőit. De mivel a kiadó a lapok és folyóiratok előfizetését illetően rátért a számítógépes adatfeldolgozásra, a gépnek 42 forinttal számolva, egyszerűbb az előfizetők címének és számának nyilvántartása.

A kiadó vezetőivel történt megbeszélés értelmében a lap előfizetése címen befolyt összeg 20 százalékát a vasutas-szakszervezet útján visszajuttatják az alapszervezeteknek.

Ezúton is felhívjuk a szakszervezeti bizottságok, a sajtó és kiadványfelelősök figyelmét az előfizetési határidők betartására.

Továbbá közöljük, hogy lapunk 23. és 24. száma — tekintettel a karácsonyi ünnepekre — *december közepén*, összevontan, 16 oldal terjedelemben jelenik meg.

Új Tükör-klub Záhonyban

Új Tükör-klubot szervez a Záhonyi Nagyközségi Közös Tanács — együttműködve az üzemigazgatóság területi művelődési bizottságával. A klub célja a művelődési lehetőségek bővítése, a rendszeres, tartalmas művelődés, szórakozás formáinak, feltételeinek megteremtése.

A klubfoglalkozásokon az olvasószolgálat programjai éppenúgy szerepelnek, mint a klubtagok igényei, ötletei által sorra kerülő rendezvények. A klub részt vesz az Új Tükör-klubok országos hálózatának versenypályázatán is, de folyamatosan eljuttatja információit az *Új Tükör* című lap Klubhíradó című rovatához.

Milyen rendezvények között válogathatnak a záhonyi Új Tükör klubban a klubtagok és az érdeklődők? Például: videovetítéssel egybekötött beszélgetés az egyetemes és hazai rocktörténelemről *Földes Lászlóval*, közismert nevén Hobóval. Szerepel a programban beszélgetés a műemlékvédelemről, amelynek vendége *Ráday Mihály*, az Unokáink sem fogják látni című televíziós sorozat szerkesztő műsorvezetője, a *Herczog Mária* szociológussal tervezett beszélgetés témája: korunk családideálja. A jelek szerint nagy érdeklődésre tartanak majd számot a *Mozgó Képek* c. filmszaklap ankétjai is, amelyeken a lap egy-egy munkatársa beszélget valamelyik műsoron lévő film alkotójával, továbbá a *Bolero* pantomimegyüttes, és *Závori Andrea* színésznő tervezett műsorai.

(-a, -r)

Napirenden a diagnosztika

Egyhetes nemzetközi tudományos konferencia kezdődött november 10-én Balatonfüreden, a MÁV Vezérigazgatóság szervezésében, amelyen szovjet, lengyel, NDK-beli és csehszlovák vasúti tudományos kutatóintézetek képviselői vettek részt.

A konferencia a vasúti vontatójárművek lúgos akkumulátorainak üzemeltetési kérdéseivel, valamint a dízelmozdonyok diagnosztikai vizsgálatainak jelenével és fejlesztési irányzataival foglalkozott. Ellátogattak a dombóvári vontatási üzemegységhez is, ahol elsőnek fejlesztették ki és alkalmazták a vontatójárművek diagnosztizálását.

Kovács József vezetőmérnök tájékoztatója után a küldöttség megtekintette a diagnosztikai állomást működés közben, majd szakmai megbeszélés következett, melyen elismerően nyilatkoztak a dombóvári eredményekről.

Beles Lajos

Vetélkedő Szentesen

A szentesi kiséri városrészben a körzeti népfront ifjúsági rétegbizottsága szellemi vetélkedőt szervezett. A résztvevőknek arról kellett számot adni, hogy ki tud többet a Szovjetunióról.

A szentesi felsőpárti népfrontkörzetet vasutas fiatalok, a körzeti üzemfőnökség dolgozói, *Sebők Zsuzsa*, *Kovács János* és *Vajda Mihály* képviselték.

Feladata volt például a csapatoknak, hogy orosz ételekhez válasszák ki a szükséges nyersanyagot. A játékos vetélkedőn orosz táncot is kellett járni. A versenyzők jól ismerték a Szovjetunió világpolitikai szerepét és gyorsítási programját.

A vetélkedő győztese a vasutas fiatalok csapata lett.

(Fogas)

JOGI TÁJÉKOZTATÓ

Amit a november 1-jétől hatályos munkaügyi előírásokról tudni kell

A társadalmi munkaidőalap védelme és az általános munkafegyelem megszilárdítása érdekében a Minisztertanács a közelmúltban több jelentős intézkedést hozott. Ezek közül az 1986. november 1-jétől hatályba lépett előírásokat ismertetjük.

Változtak a szabadság kiadására vonatkozó eljárási szabályok. A rendes évi szabadságot eddig is két részben lehetett a munkáltatónak a dolgozó részére kiadni. *Ebből egybefüggően legalább 10 munkanap szabadságot kellett kiadni.* A két hét egybefüggő szabadság biztosította a dolgozó zavartalan pihenését. Az új szabályozás szerint *a rendes szabadságnak legalább a kétharmadát kell egybefüggően kiadni.* A szabadság tartalmába az alap és a pótszabadságokat is be kell számítani, a gyermekek után járó pótszabadság kivételével. Ha az egybefüggően kiadható szabadság mértékének kiszámításánál töredéknap keletkezik, akkor mindig lefelé kell kerekíteni.

Ha az alap- és a pótszabadság 15, 16, vagy 17 nap, akkor ebből egybefüggően kell kiadni 10 napot. Ha 18, 19 vagy 20 nap jár, akkor 12 napot lehet egyszerre kiadni. A 21, 22 és 23 napnál 14 nap, 24 nap évi szabadság esetén pedig 16 nap adható ki egybefüggően.

A kollektív szerződés ennél több szabadság — akár az összes — egybefüggő kiadását is előírhatja. A közlekedés területén inkább az egy időben történő szabadság kiadása okoz gondot. Változatlan előírás, hogy a szabadságot a munkáltatónak kell biztosítania, azzal a dolgozó nem rendelkezhet, és a kiadás időpontját is teljes egészében a munkáltató határozza meg.

A szabadságot az esedékesség évében kell kiadni. Amennyiben a munkáltató oldaláról fellépő munkatorlódás hátráltatja a kiadását, akkor át lehet vinni a tárgyévet követő évre is, de *legkésőbb március 31-ig kell kiadni.* A dolgozó betegsége, vagy személyét érintő más elháríthatatlan akadály esetén az akadályoztatás megszűnésétől számított harminc napon belül kell kiadni.

A határidők elmulasztásakor felmerül a munkáltató szabálysértési felelőssége. Ez azonban nem érinti a dolgozónak a szabadságra vonatkozó jogát, azaz a szabadság kiadását, vagy a munkaviszony megszüntetésekor a megváltását. Ez utóbbit az általános elévülési időn (3 év) belül lehet érvényesíteni. Kettőnél több részletben kizárólag a dolgozó kérésére lehet elaprózni a szabadság másik részének kiadását.

A munkáltatónak most már ismét kell évi szabadságolási tervet készíteni. Előtte a dolgozó kérését a lehetőségekhez képest figyelembe kell venni.

A minisztertanácsi rendelet előírta, hogy a jövőben az ötnapos munkarendben dolgozóknál az évi munkanapok száma 255 napnál nem lehet kevesebb. E napokon a rendes munkaidőben végzett munka nem minősül túlmunkának. Az intézkedés a munkaidőalap csökkenésének megakadályozását szolgálja.

Egy évben ugyanis átlagosan 261 munkanapot dolgozunk, de ha minden munkaszüneti nap *(április 4., május 1., november 7., karácsony stb.)* hétköznapra esik — mint ahogy ebben az évben is — akkor az nyolc munkanap (72—75 munkaóra) kiesést jelent. Ezentúl gyakorlatilag két ilyen munkaszüneti nap helyett szabadnapon kell dolgoznunk, hogy a 255 munkanapot teljesítsük.

A Minisztertanács hatályon kívül helyezte az év végi termelési szünet megtartására vonatkozó 1978. évi határozatát, *megszüntetve ezzel azt a lehetőséget, hogy a vállalat (előre megtervezve) egy naptári éven belül hat munkanapot előre ledolgozzon.* Így nem lehet előre ledolgozni a karácsony és újév közötti munkanapokat a termelő üzemeknél sem.

A vállalatoknak megmaradt az a lehetősége, hogy esetenként, előre nem látható és ezért nem tervezhető körülmények miatt, elrendelhetik — korlátozás nélkül — a munkanapok szabadnappal való felcserélését. *Ezt nem kell a kollektív szerződésben rögzíteni, azonban az intézkedéshez a szakszervezet munkahelyi szervének előzetes egyetértése szükséges.*

Munkaidőben a vállalat részére kell munkát végezni. Minden más tevékenységet csak munkaidő után lehet folytatni. A munkáltató munkaidőben való eltávozást, vagy más tevékenységet csak akkor engedélyezhet, ha a feladat munkaidőn kívül nem végezhető el. *A munkáltató engedélye alapján munkában nem töltött időre munkabér nem jár.* Lehetőség van azonban arra, hogy a munkáltatóval való megállapodás szerint a dolgozó utólag ledolgozza a kiesett munkaidőt. Ezt csak a rendes munkaidőn kívül lehet teljesíteni.

E szabályok elsősorban a munkaidőalap védelmét és a munkaidőfegyelmet erősítik. A vállalatok munkaügyi apparátusainak át kell tekinteni a munkaerő-gazdálkodásuk hatékonyságát, és fel kell mérni, hogy milyen belső intézkedés szükséges a végrehajtásához. *Az ismertetett szabályokat ez év november 1-jétől minden vállalatnál alkalmazni kell.* A 43/1986. (X. 18.) MT sz. és a 6/1986. (X. 18) ME. sz. rendeletek a Magyar Közlöny 44. számában megtalálhatók.

Dr. Szabó László

PORTRÉVÁZLAT

Egy tudósító tartalmas életútja

Üzemtörténész, eszperantista, laptudósító, propagandista, sportszervező . . .

A félreértések elkerülése végett: egyetlen emberről, *Pál Istvánról*, a miskolci járműjavító üzemgazdasági osztályvezetőhelyetteséről van szó. Negyvenhat éve szolgálja a vasutat. Mozdonyjavító lakatosként kezdte, hamarosan számviteli munkakörbe került, gépipari technikumot végzett, évtizedek óta a tervkészítés a feladata, elismert üzemgazdász.

Vasutas pályafutása azt példázza, hogy okos szervezéssel, az energiák értelmes beosztásával mennyi mindenre jut a kiszabott időből.

Pál Istvánnak jutott ideje értelmes tettekre. Vegyük ezeket sorba:

Az üzem munkaügyi döntőbizottságának volt tagja éveken át. Az egykori dolgozók iskolájának üzemi szervezését végezte és jegyzeteket szerkesztett a matematika, illetve a gazdasági ismeretek című tantárgyakhoz.

Az üzemi híradót 1956-tól egészen a legutóbbi időkig szerkesztette. A *Pöröly*, a *Műhelyi Munkás*, az *Üzemi Krónika* stb. című híradókban olvasható a neve nemcsak szerkesztőként, hanem cikkek írójaként is. A *Magyar Vasutasnak* 25 éve tudósítója. Üzemtörténeti kiadványokat állított össze, illetve dolgozott fel önálló kutatások alapján. Megírta többek között az üzem férfikórusának történetét.

Az elmúlt két évben a miskolci vasút 125 éves fennállását, valamint a 100 esztendős férfikórus múltját bemutató kiállítást szervezett.

Évtizedek óta részt vesz a *Magyar Eszperantó Szövetség* munkájában. A vasutas eszperantó szakosztály miskolci járműjavítói szakcsoportjának vezetőségi tagja, sokáig elnöke volt. A *„Verda Vojo"* című eszperantó nyelvű lapot szerkesztette 1957-ben. Nyelvtankönyvet írt, munkásokat tanított. Tanfolyamokat szervezett Miskolcon és környékén. A szirmabesenyői általános iskolában 22 éve folyó eszperantó nyelvoktatásnak kezdettől fogva patronálója.

A munkásművelődést szolgáló munkájáról külön fejezetben lehetne beszámolni. A miskolci vasutasoknak számtalan ismeretterjesztő előadást tartott különféle témákról. főleg a vasutat érintő történeti előadásai arattak sikert.

A szakszervezeti mozgalomban 1945-től tevékenykedik. Évekig volt a szakszervezeti politikai oktatások előadója, vezető propagandistája. Tagja az üzemi szakszervezeti bizottságnak, a kulturális munkabizottság vezetője volt 1985-ig.

Vázlatosan ez 46 munkában töltött év krónikája. Mozgalmas, tartalmas életút, amelyet számtalan kitüntetés is fémjelez. Legutóbb, a 36. vasutasnapon *Kiváló Vasutas* kitüntetésben részesült.

Pál István hamarosan nyugdíjba vonul. Legalábbis ami a dolog formális részét illeti. Pontosabban: *az üzemgazdász vonul nyugdíjba, de az üzemtörténész, a közéleti ember sohasem.* Ír és szerkeszt, előadásokat tart — ameddig csak bírja . . .

—gó

Az üzem visszavárja őket

Kismamák találkozója a miskolci járműjavítóban

A kismamák körében népszerű a miskolci járműjavító szakszervezeti nőbizottsága által évről évre szervezett találkozó. Szívesen és szép számmal jönnek a fiatal anyukák erre a rendezvényre, hiszen itt találkozhatnak vezetőikkel, kollégáikkal. Első kézből értesülhetnek az üzem eredményeiről, a mindennapi feladatokról, amelyben rövidebb-hosszabb ideig nem tudnak tevékenyen részt vállalni.

Ez az a fórum, ahol kötetlen beszélgetés keretében elmondhatják problémáikat, elintézhetik ügyes-bajos dolgaikat, vagy csak egyszerűen eldicsekedhetnek szép kisbabáikkal, bemutathatják, hogy mennyit fejlődtek a kicsinyek az előző összejövetel óta.

A gyermekeket sem fogadják üres kézzel a szervezők. Az idén szép és hasznos játékokkal kedveskedett nekik a szakszervezet. A megjelentek azzal a jó érzéssel távozhattak, *hogy az üzem visszavárja őket*, az elkövetkező évek feladatainak sikeres végrehajtásában már az ő, tevékeny, aktív munkájukkal is számolnak.

Apró Lajosné
Miskolc

A 100 éves Szikora néni



A közelmúltban ünnepelte 100. születésnapját özv. Szikora Kálmánné miskolci lakos, aki évtizedek óta tagja a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesületének. Az idős asszonyt születésnapján Rétfalvi Tibor ügyvezető elnök köszöntötte, és átadta az egyesület ajándékát

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

A vasutasok helytállásáról, az őszi szállítási csúcsban tanúsított példaadó szolgálatról, társadalmi-közéleti munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

NAPLÓ

Az őszi szállítási csúcsidőszakban Veszprémben és környékén kedvezőek a tapasztalatok: *csökkent a kiállítatlan kocsik száma, a kocsiálláspénz és a vasúti kocsik fordulóideje.* A MÁV-nak a tavalyihoz képest kevesebb az alkatrészhiány miatt veszteglő mozdonya.

A körzeti üzemfőnökség fennállása óta még soha nem szállítottak el ekkora tömegű árut, mint az idén. Gondok persze most is vannak. Sok kocsi sérül meg a gondatlan rakodás során, s egy-egy vasúti kocsi meglehetősen szemetesen hagyja el a címzett vágányait . . .

Ugyancsak gond, hogy néha több mint egy hétig kell várni, amíg jön a címzettől valaki, s ki lehet nyitni a vagont. Akkor már csak az a kérdés, ki fizeti az időközben tetemesre duzzadt kötbért . . .

DOLGOZÓK LAPJA

A Komárom megyei napilapban olvastuk: „Megyénkben vasúton az év első nyolc hónapjában 4575 ezer tonna áru utazott, ez a tervezett mennyiség 91,7 százaléka. A vártnál jóval kevesebb — 62,6 százalék — volt a tranzitáru, az elképzeléseknek megfelelően alakult az exportszállítás — 315 ezer tonna.

Az év végéig a MÁV Budapesti Igazgatóságára még 10,7 millió tonna áru szállítása vár. A feladat eredményes teljesítése érdekében „ősziforgalmi" intézkedési terv készült. Az igazgatóság *Tatabánya-Felsőn, Dorogon* és *Komáromban* a fuvaroztatók részvételével egyeztető értekezletet szervezett, a rakodások ösztönzésére eddig megyénk 14 vállalatával kötöttek megállapodást. A Központi Szállítási Tanács Titkársága és a MÁV Vezérigazgatóság „őszi forgalmi rakodási verseny"-t hirdetett, a MÁV—Volán együttműködési megállapodásának megfelelően az idén is várják a jelentkezőket a MÁV—Volán komplexbrigádok őszi forgalmi versenyére."

DUNÁNTÚLI NAPLÓ

Mondhatnánk azt is, hogy íme egy fiatalember, aki folytatja a családi hagyományt, s apja pályáját követve, ő is a vasútnál dolgozik: *ifjabb Deák Sándor* édesapja a villányi állomásfőnök, ő maga pedig ugyancsak állomásfőnök, Magyarbólyban.

Ifjabb Deák Sándor először Pécsbányarendezőn volt térfőnök, majd 1983 novemberétől Magyarbóly határállomáson helyettes főnök, 1984 áprilisától megbízott, augusztustól véglegesített állomásfőnök. Elég ritka az, hogy valaki fiatal korától, az ő esetében már 28 éves korától, vezető legyen, de mint mondja, a vasútnál mostanában erőteljes a fiatalítás.

Látszik, hogy szereti a munkáját, lelkesen beszél róla. Mi ennek a foglalkozásnak a szépsége? Azt mondja, az például, hogy a forgalomszervezés terén az ember már órákkal előre lát, s az ésszerű, logikus döntés sikerélményt jelent. De azt is bevallja, hogy mint fiatal vezető, állandó feszültségben él, hiszen a tapasztalat az évekkel együtt születik. S a jelenlegi követelményrendszer sokoldalú embert kíván: olyat, aki a szakmáján kívül valamennyire ért a joghoz, s a kereskedelemhez is. Különösen érvényes ez egy határállomáson, ahol nem annyira a személyforgalom, sokkal inkább az áruforgalom a jelentős. Mindezeket az ismereteket persze csak folyamatos önképzéssel lehet elsajátítani.

— *Megoldást azonban mindig mindenre kell találni, legalábbis meg kell próbálni találni.*

VAS NÉPE

A tavalyinál valamivel derűlátóbb nyilatkozatokat hallani a vasút illetékeseitől az őszi szállítási csúcsidőszak előtt. Bár nem tagadják, hogy a továbbításra váró árumennyiség most is nagy erőfeszítésekre készteti a MÁV-ot, hiszen a megrendelők még mindig nem használják ki eléggé az előszállítási lehetőségeket, az első negyedévi árkedvezményt.

A szombathelyi járműjavító üzemen nem múlik az év végi szállítási kampány sikere. A közelmúltban szabad szombaton kommunista műszakot kezdtek a járműjavítóban. *Szombathelyen és a pácsonyi üzemben 1550 ember vette fel a munkát, a dolgozók több mint kétharmada jelent meg.* A legtöbben hétköznapi munkájukat folytatták. A dízeljavító osztályon egy M43-as mozdonyt tettek rendbe, a kocsijavító osztály dolgozói húsz teherkocsi fővizsgáját fejezték be. Az úgynevezett megmunkáló osztály kerekeket, rugókat, más alkatrészeket készített a felújítandó vasúti járművekhez. Emelőszerkezetet újítottak fel, alkatrészeket gyártottak Pácsonyban, folytatták az új famegmunkáló csarnok készítését. Sokan dolgoztak a műszakiak, az adminisztratív dolgozók közül is, akik tudtak, produktív munkára jelentkeztek.

A kommunista szombat is hozzájárult a jó tervteljesítéshez. Az idén 127 dízelmozdonyt javítanak meg, 42 motorkocsi főjavítását, 120 BZX személykocsi és négyezernél több tehervagon fővizsgáját végzik el.

CSONGRÁD MEGYEI HÍRLAP

Törökgyörgy Ernőről elmondható, hogy a vasút megszállottja. Ez év júniusáig számított 44 évi munkaviszonyból 36-ot a MÁV-nál töltött el. Szolgált Szombathelyen, majd Debrecenben menetirányító csoportvezetőként, Nyíregyházán, Szegeden és Hódmezővásárhelyen, ahol a nagyállomás főnökhelyetteseként dolgozott.

S hogy most mit csinál?

— *Visszahívtak az őszi csúcsforgalom idejére segíteni.* Szikáncson van a Vörös Csillag Tsz-nek egy iparvágánya, innen 25 ezer tonna répát kell Szolnokra, 20-25 kocsiból álló irányvonattal elszállítani. Ezenkívül még vagy 10 ezer tonna egyéb termény is elszállításra vár. Bár a több évtizedes szolgálatot már érzik a csontjaim, de szerencsére egészséges vagyok, így nem esik ma se nehezemre a munka. Örülök, hogy továbbra is a vasútnál dolgozhatok — mondja.

KELET-MAGYARORSZÁG

Október 12-én őszi csúcsforgalom jellemezte a vasárnapi munkát *Záhonyban.* A vasutasok ezen a napon hétszázötven, a Szovjetunióból érkezett széles nyomtávú kocsit ürítettek ki, s csaknem ezernégyszáz normál tengelyű vagont raktak meg. Összességében több mint negyvenezer tonna árut továbbítottak osztrák, jugoszláv, és hazai megrendelők részére. A Szovjetunió felé útnak indított három vonatszerelvény százötven vagonnyi almát, élelmiszert, különböző berendezést szállít. Újabb szállítmányt indítottak Tengizbe, ahol a Vegyépszer fővállalkozásában magyar munkások dolgoznak a jamburgi gázvezeték létesítményein. Munkájuk megkönnyítésére gépeket, konténerházakat és „Tajga" lakókocsikat küldenek a nagy jelentőségű beruházás színhelyére.

A MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság egyébként az augusztus óta tartó *őszi szállítási csúcs jelentősen felülmúlja az előző évit.* Szeptemberben 1,2 millió tonna árut szállítottak el, a tavalyi hasonló időszaknál húsz, a tervezettnél pedig 10 százalékkal többet. A feladatokat számítógép irányításával, a mindenkori teendőkhöz igazodó napi munkaszervezéssel teljesítik.

KISALFÖLD

Kétnapos magyar—osztrák szállítmányozási konferencia kezdődött október 16-án a *Sopron Szállóban.* A találkozót, amelyen 120 magyar és 37 osztrák közlekedési szakember vett részt, a GySEV, a Kisalföld Volán, a Volán Tefu Vállalat és a Közlekedés Tudományi Egyesület rendezte. A megnyitót *Oroszváry László,* a KTE Országos Elnökségének tagja, a GySEV vezérigazgatója tartotta.

Ezután megkezdődtek az előadások, amelynek célja, hogy a magyar fuvarozók bemutassák legújabb szolgáltatásaikat, melyekkel részt vehetnek a nemzetközi tranzitforgalomban, különös tekintettel az úgynevezett huckepack, azaz gördülő országúti szállításra. *Ebben az osztrák fejlesztésben üzleti szempontból a magyar fél is érdekelt.* Az osztrák szakértők véleménye szerint a hagyományos kamionfuvarozás és a kamion vasúton történő szállításának kombinációja a jövőben kiterjedhet a kelet-nyugati tranzitforgalomra. *Dr. Peter K. Steininger,* az osztrák Közlekedési Minisztérium munkatársa mindenesetre kedvezően nyilatkozott a Sopronban már megkezdett beruházásról. Ennek eredményeként — az Osztrák Szövetségi Vasutak támogatásával — a kombinált fuvarozás fogadására és lebonyolítására alkalmas technológiai berendezéseket telepítenek.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Hol voltak a munkairányítók?

Komplex munkavédelmi célvizsgálat Ferencvárosban

A Fővárosi Munkavédelmi Felügyelőség október 28—30-ig komplex munkavédelmi célvizsgálatot tartott, a ferencvárosi körzeti üzemfőnökségen. A SZOT és az OMvF együttműködési megállapodásában foglaltaknak megfelelően a munkavédelmi felügyelőségek ezeket az ellenőrzéseket közösen végzik az érdekelt ágazati szakszervezetek munkavédelmi szakembereivel.

Ferencvárosban is így került sor a közös ellenőrzésre. A munkavédelmi vizsgálat kiterjedt a balesetek ügykezelésével kapcsolatos eljárási kérdések jogszabályi előírásainak betartására, a munkavédelmi szemlékre, a foglalkoztatási munkavédelmi előírások teljesítésének ellenőrzésére.

Vizsgálták a munkavégzés körülményeit a gépek, berendezések állapotát, a technológiai folyamatok biztonságosságát.

Ferencvárosban, *a kocsijavító részlegben a műhelyek elhanyagolt állapotban voltak.* A faipari műhelyben például a dolgozók szekrényeiben együtt volt tárolva az élelmiszer, a vegyszer és a szerszámok. A kötelező szerszámvizsgálat elmaradásáról tanúskodtak a rossz szerszámok. A műhelyekben az anyag- és alkatrésztárolás módja nem felel meg a biztonsági előírásoknak. Ha a közvetlen munkairányítók megkövetelnék a rendet, a fegyelmet, akkor anyagi ráfordítás nélkül is biztonságosabb feltételeket lehetne teremteni.

A művezető tudott a várható ellenőrzésről és úgy akarta félrevezetni az ellenőröket, hogy több működőképes gépre *„üzemen kívül helyezve"* táblát rakott, de a gépeket elfelejtette áramtalanítani. Kiderült a turpisság. A munkavédelmi felügyelő 500 forint helyszíni bírsággal büntette.

A személypályaudvari kocsivizsgálók műhelyében az E 12-es számú utasításban előírt szerszámkészletnek csak egy részét tudták bemutatni. A helyiségben elhelyezett fogasemelők közül az egyik szerkezete *üzemképtelen volt.* Az ellenőrzési táblán mégis üzemképesként tartották nyilván. A felelőtlen szerszámvizsgáló ellen a felügyelők fegyelmi eljárást kezdeményeztek.

Az ellenőrök találkoztak olyan kocsivizsgálókkal, akiknél alig volt szerszám.

Az ellenőrzött mozdonyvezetők sem dicsekedhettek azzal, hogy az utasítások előírásait betartják. *A V46-002 pályaszámú tartalékmozdony vezetője például mozdonyát nem zárta le, mielőtt elment.* A gép kulcsai a vezetőállomáson — bárki által hozzáférhető helyen — voltak.

Az M28—1006-os mozdony vezetője a vonalismereti igazolványát nem tudta felmutatni. Szolgálatban textilből készült „mamusz" cipőt viselt.

A Keleti rendező forgalmi irodájának körzetében dolgozó nyolc honvéd éppen italozott munka közben. Jogosan merül fel a kérdés, hogy hol voltak a felügyeletükkel megbízott munkairányítók.

Cs. Z., az építési géptelepfőnökség gépkezelője saját testi épségét, életét veszélyeztette azáltal, hogy a kézivágány mellett úrszelvényen belül (rakodási engedély és a felsővezeték feszültségmentesítése nélkül) a jármű kitámasztását is elmulasztva végezte a rakodást.

A vizsgálat során a felügyelők többször tapasztalták, hogy a dolgozók munka közben súlyos mulasztásokat követtek el, amivel nemcsak saját biztonságukat, hanem környezetüket is veszélyeztették. Ezért a munkavédelmi felügyelők több személyt a helyszínen megbírságoltak, mások ellen szabálysértési, vagy fegyelmi eljárást kezdeményeztek, többeket pedig a munkától eltiltottak.

Rákos állomáson a kereskedelmi épületet — életveszélyes állapota miatt — azonnal kiürítették.

Az ellenőrök a vontatási telepen, a mozdonyszínekben rendet és tisztaságot találtak, a fegyelmezett munka volt a jellemző. Kedvező benyomást szereztek a villanyszerelő műhelyben is.

A háromnapos ellenőrzés tapasztalatait a KÜF vezetői és az ellenőrzött középvezetők tudomásul vették. Közösen állapodtak meg a feltárt hibák kijavításának határidejében. Az ellenőrzés tapasztalatai azt bizonyítják, hogy közös erővel, a biztonságos munka feltételeit külön befektetés nélkül is meg lehet teremteni.

Pásku Jenő

Október munkavédelmi hónap

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökségnél a munkavédelmi hónap keretében *Balatonszentgyörgy, Fonyód, Siófok* és *Nagykanizsa* állomásokon munkavédelmi ankétot tartottak. A vonali állomásokon az állomások vezetői, Nagykanizsán *Szentes László* üzemfőnök tartott beszámolót az eddig eltelt 10 hónap munkavédelmi tevékenységéről. A beszámolóban kiemelte a munkavédelem fontosságát, majd munkavédelmi őröket és aktivistákat részesített pénzjutalomban.

A beszámoló után Okoskodók, ügyeskedők és Közös ügyünk a munkavédelem címmel két munkavédelmi filmet vetítettek.

Várfalvi Mária

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A nagy októberi szocialista forradalom 69. évfordulója alkalmából eredményes mozgalmi munkájuk elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: dr. Gevicser Pálnét, a Vasutasok Szakszervezete osztályvezetőjét. (Lapunk előző számában a név hibásan jelent meg. Szerk.)

A Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetést adományozta: Ványai Miklós művezetőnek, Miskolc KÜF szakszervezeti bizalminak, Fehér Zoltán villanyszerelő csop. vez., Dombóvár KÜF szb-tagnak, Ábrahám Imre motorszerelő csop. vez., Szeged KÜF szb-tagnak.

A Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Kupai Elekné árupénztárost, Bp. Ferencváros KÜF szakszervezeti főbizalmit, Fegyvári Sándor lakatost, MÁV Hídépítési Főn. szb-tagot, Krizsán Sándornét, a Vasutasok Szakszervezete politikai munkatársát.

A kitüntetéseket november 6-án a SZOT székházában Gáspár Sándor, a SZOT elnöke adta át.

Utasvárót építenek Baracska megállóhelyen

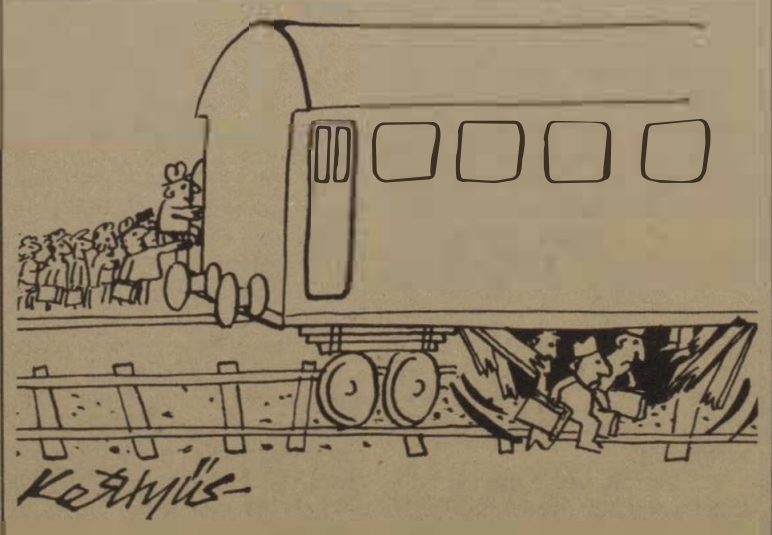
Régi vágya teljesül a baracskai utazóközönségnek. A sajtóban (országos és megyei napilapban) több fórumon kifogásolták, illetve hiányolták, hogy nincs utasváró épület.

A MÁV megrendelésére a terveket a MÁV Tervező Intézet példás gyorsasággal elkészítette. A kivitelezést szeptember 5-én az Eger és Vidéke Áfész Agria csoportja megkezdte.

Az új felvételi épületben szolgálati hely (pénztár), utasváró, tornác, és WC lesz.

A munka előreláthatólag ez év december 10-ig befejeződik.

Kertész István



Öregszik a kocsipark
(Kesztyűs Ferenc rajza)

A Magyar Államvasutak tapolcai körzeti üzemfőnöksége pályázatot hirdet

üzemviteli üzemfőnök-helyettesi munkakör betöltésére.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:
- középfokú politikai végzettség,
- szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség,
- felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés,
- 10 éves szakmai gyakorlat.

A pályázat benyújtásának határideje:
1986. november 30.

Helye: MÁV Körzeti Üzemfőnökség Tapolca, személyzeti és munkaügyi csoport.

Bérezés: A kollektív szerződésben foglaltak szerint.
Szükség esetén a közeljövőben a lakáshelyzet megoldható.

A pályázat tartalmazza:
- a pályázó munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását (alapbérét) és jövedelmét,
- eddigi munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását (év, hó, nap megjelöléssel),
- szakmai és társadalmi munkáját és annak eredményeit,
- idegennyelv-tudását, kitüntetéseit,
- részletes önéletrajzát,
- terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban.

A pályázattal kapcsolatban részletes felvilágosítást nyújt Tombor András, a tapolcai körzeti üzemfőnökség személyzeti és munkaügyi csoport vezetője a 07 42-03 telefonszámon.

Takács Tibor

Amikor én vasutas voltam

2.

Már az első hét végén hazamehettem kimenőre, vagy eltávozásra, már nem is emlékszem, mi volt a hivatalos neve a kilépőnek, mindenesetre Sajtos Béla nem nagyon bőkezűen osztogatta. Otthon boldogan újságoltam, hogy havonta 150 pengő havidíjat adott, de ez valójában csak zsebpénz volt, hiszen az ellátásunk, lakásunk ingyenes volt. És persze, a tanulás.

— Aztán becsüld meg magad, fiam — figyelmeztetett apám, anyám meg ezt a jó tanácsot adta: — szerettesd meg magadat, kisfiam.

Ez nem volt nehéz, mert Sajtos úrnál hamar „bevágódtam", maga mellé vett segítőnek, már az első nap, hiszen hamar felmérte a helyzetet, hogy egyedül én konyítok valamit a gépeléshez, sőt a gyorsíráshoz is. Pedig sokfélék voltunk, sok helyről jöttünk össze, a legtöbbünknek nem az álmok álma volt a vasút szolgálata, hanem amolyan végső menedékhely. Mert volt közöttünk tanítóképzőből kibukott diák, gimnáziumot abbahagyott fiatalember, szakmát félbehagyott lógós, a négy polgári elvégzése után tengő-lengő srác, valamennyien városiak, dörzsöltek, vagányok és léhűtők. A komolyabbak, a pályát csakugyan kívánók zöme falusi fiú volt, néhányan egészen messziről érkeztek hozzánk, még Nagykőrösről is.

Az első napi listák összeállítása már az én feladatom volt, Sajtos Béla örömmel látta és tapasztalta, hogy sok mindent rám bízhat. Bejáratos lettem az irodába, gépeltem mindenki irigységére, és Sajtos úr ettől kezdve minden evésnél nagyobb adagot tétetett a tányéromra.

A mi nevünk, titulusunk hivatalosan hallgató volt, magunk között vasutasegyetemnek, kisegyetemnek neveztük a segédtiszti tanfolyamot, amelyen a Szegedi Üzletvezetőség, vagyis az üvé szakemberei voltak a professzorok.

Néhányan már régről ismertük egymást. A hallgatók többsége vasutasgyermek volt: pályaőrök, bakterok, forgalmisták fiai jöttek el, hogy folytassák édesapjuk hivatását. Katonaládákkal érkeztek. Két hálóteremben szállásoltak el minket. Az én ágyam az ablak alatt volt, azonnal kinéztem magamnak ezt a helyet, s szinte végig nyitott ablaknál aludtam, aminek azért örvendeztem annyira, mert különben nehezen lehetett volna elviselni a hálótermet belengő savanyú szagot, amely a durrogtatások és a különböző lábszagok fantasztikus keveréke volt.

Egyetlen túlkoros hallgatója volt a tanfolyamnak, aki néhány nappal később is érkezett közénk, V. Jóska (nem írom ki a nevét, hátha még él valahol), aki már a 21. évét taposta. Ahogy betette a lábát, ő lett a társaság központja. Nagyváradról került hozzánk, s az első pillanattól kezdve a váradi bordélyházakban átélt kalandjait ecsetelte. Ezeket a történeteket Sajtos úr is élvezettel hallgatta. Nekem még titkos intimitásokat is elmesélt, hogy az egyik lány a szeretője volt, de annyira az, hogy soha nem fogadott el tőle pénzt. Azt mondta: vele szerelemből csinálja. Annyira elvarázsolt meséivel a később jött Jóska fiú, hogy elintéztem, amikor velem kivételezett Sajtos Béla, neki is megszereztem az esti kimaradási engedélyt.

Ennek a tanfolyamnak volt egy óriási jelentősége: megszabadultunk a leventekiképzéstől. Illetve, Sajtos úr, a hét egyik délutánján tartott nekünk külön leventefoglalkozást, ami focizásból állt. Nem is nagyon kellett kérni oktatónkat, hogy mutassa be bravúros labdatudományát, zsonglőrködött, fejelgetett, dekázgatott, majd két-három srácot maga mellé véve a tehetségesekből, megverték a tanfolyam válogatottját. Mi bácsiztuk Sajtos urat, Béla bácsinak neveztük, nem tudom, hogyan viselte el ezt a korán jött öregítést.

Mint mondtam, engem kegyeibe fogadott, s azzal tüntetett ki, hogy felesége nem lévén, édesanyjának velem küldözgette haza szennyesét, s hozatta el a tisztát, mert annyira kényes volt, hogy naponta váltott inget, alsónadrágot. Levelet is küldött haza, egy-két jó falatot is vittem a konyháról. Hetente legalább háromszor-négyszer igénybe vette futári szolgálatomat. Nekem kapóra jöttek a kimaradások. Május volt. Virágzott az orgona. A szerelem állandóan mardosott, különösen azután, hogy váradi barátom felgyújtotta a képzeletemet, pláne, amikor olyan dolgokat mesélt el a szeretkezés mibenlétéről, amilyenekről addig elképzelésem sem volt. Soha nem siettem vissza az intézetbe, vagyis „haza", inkább csavarogtam a városban, végigmentem a Nagykörúton, ahol virágzott az akác, olyan illatfelhőben úszott a város, hogy az is szerelmes lett, akit már elhagytak az ifjúság évei. Egyszer még haza is futottam szüleimhez, egy csókra, ölelésre, noha Sajtos úr édesanyja az Alsóvárosban lakott, mi meg felsővárosiak voltunk.

A béke szigetének éreztem a várost és benne a vasutasotthonunkat. Előadóink szerény emberek voltak, néhány öreg és megfáradt főfelügyelő, a fiatalabbak se tündököltek eleinte. Újságot nem olvastunk. Rádiót nem hallgattunk. Ha a szüleimnél voltam, csak személyes dolgokról beszélgettünk, nem a világpolitikáról. A vasutas árvaház kapuját este tízkor zárták, de a bátrabbak bemásztak az ablakon. Én rendszerint tízre beértem, noha szerettem az elsötétített városban járni. Szép kora nyár foglalta el Szegedet, a légólámpák halvány fénye világította meg az utat. De ha csillagfényes volt az ég, lámpa sem kellett.

A tanulás délelőtti elfoglaltságot jelentett, ilyenkor egymást váltották előadóink, akik soha nem feleltettek, leadták óráikat, mi jegyzeteltünk, s azután ebéd után tanultunk, vagy különböző szakmai továbbképzésen vettünk részt. Megnéztük a szegedi nagyállomást, azután a Rókus pályaudvart, a rendezőt, immáron vasutasszemmel. Jó kirándulások voltak ezek.

Volt előadóink között egy valaki — a fiatalabbak közül való —, akinek nem a neve, hanem a viselkedése érdekes. Ő volt az egyetlen, aki az óráját a hadihelyzet taglalásával kezdte. Lelkes híve volt a németeknek, állandóan a csodafegyver közeli bevetéséről álmodozott, s kijelentette többször is, hogy az oroszok soha nem törnek át a Kárpátokon. Nem volt nyilas, vagy legalábbis akkor még nem. Szóval lelkendezett és lelkesített.

Vasárnap kötelező szentmise-látogatásra mentünk. A közelben volt a híres szegedi gótikus templom, az alsóvárosi Mátyás templom csodálatos épülete. Mindannyian ide jártunk, ha volt közöttünk református, hát az is. A kötelező szentmise-látogatást megszoktam már a polgáriban és a kereskedelmiben. De nagyon sokaknak, elsősorban a vidékieknek, furcsa volt. És voltak köztünk erős bagósok is. Ők kiszöktek a templomból s a bejárat előtt csodálkoztak rájuk a barokk kőszentek, ránk, a bentmaradottakra meg az aranyozottak. Unalmamban de sokszor végigbámultam a templom gótikis kőbordáit, a hálóboltozatot, a dús aranyozást. Sajtos úr eleinte nem szólt, csak figyelt. Észrevette persze a turpisságot. Aki mise végén nem volt jelen a megtartott népszámláláson, az nem kapott vasárnapi kimenőt.

Napi munkánk, életünk, kiképzésünk lassú mederben folyt. Ágyszomszédom, Horváth János volt az egyetlen társaim közül, akit régebbről ismertem. Talán valameddig együtt szenvedtünk a kereskedelmiben. Sűrűn rángatta a szemöldökét, mintha éppen szólni akarna, s amikor hallgatott, akkor meg homlokát ráncolta. Bosszúsággal kezdődött barátságunk, bár ő foglalta le ablak alatti ágyamat, a fal mellett, viszont egyik nap kölcsönkérte borotvámat. Kezdődő szakállmérgezése volt, s megfertőzött vele. Hetekig hordtam meggondolatlanságom külső jelét. Volt egy másik barátom is, vele felhőtlen volt a kapcsolat, s én ragaszkodtam jobban hozzá, részben, mert jó kiállású fiatalember volt, erős, stramm, határozott, másrészt, mert azon kevesek egyike volt, akinek megmutathattam verseimet. Sándor Jánossal együtt jártuk végig később 1944 vérzivataros őszét, majd 1945 januárját, jóbanrosszban. Együtt is jöttünk haza gyalog Szegedre, a front elmúltával. De hol van ez még?

(Folytatjuk.)

DECEMBERI FILMKALAUZ

Mit láthatunk a mozikban?

A tévé, meg a video korában valóban nincs könnyű dolga a jó öreg mozinak. Sok a versenytárs meg csábító az új technikák varázsa. De ahogy mondani szokás, minden csoda három napig tart. Ráadásul a mérlegnek két serpenyője van. Igaz, a televíziót meg a videót otthon lehet nézni kényelmesen családi körben, ám a moziba — s ez nem mindig hátrány — el kell menni. S ahogy a régi költők megénekelték, kéz a kézben lehet ülni, azzal a bizonyos kislánnyal, s nem a megszokott közegben, ahol minden reagálás ismerős — élvezni a kalandokat, nevetni vagy éppen elérzékenyedni.

Mary Poppins

A december az ilyen közös vagy mondjuk úgy, kettesben való moziba járásnak az igazi ideje. A kellemesen fűtött nézőtérhez már csak egy valami kell. Igaz, ez a leglényegesebb: *a jó műsor.*

Nézzük meg hát, mit is várhatunk!

Mindenekelőtt egy régi ismerőssel találkozhatunk. A hölgy neve: *Mary Poppins.* Valahonnan gyermekkorunk meghitt estéiből bukkant elő egy agyonolvasott mesekönyv lapjairól. No nem egészen úgy, ahogy P. L. Travers annak idején az apróságok számára megálmodta. A csodálatos nevelőnő ezúttal a felnőtteket kívánja szórakoztatni, mégpedig megzenésítve: *musical formában!* Nem kisebb sztárral, mint *Julie Andrewssel* a főszerepben, s *Robert Stevensor* rendezésében. Igaz kereken 22 esztendős — nem Mary, hanem ez az amerikai film — de őszintén szólvan nem is az a baj, hogy amit látunk, az régi, hanem az: *Miért nem láthattuk eddig!* Igaz: ami késik, az nem múlik. Az örökzöld történetek ritkán öregednek, s Julie Andrews varázsos hangja meg a fülbemászó muzsika magától értetődően ma is hódítani fog. A hónap vele kezdődik, vagyis már december 4-én láthatjuk!

Hét nappal később tizenegyedikén *Sophia Loren* teszi tiszteletét az olasz *Szemünk fénye* című életképben a magyar moziban. A hónap másik magyar filmje elsősorban azoknak lesz érdekes, akik a televízióban elmulasztották. Hogyan szerez nemcsak rávalót a műtétre, de szerető apát is, ezt meséli el *Maurizio Ponzi* rendező fordulatosan, sok-sok ötlettel. A partnerek között megtalálhatjuk a francia *Philippe Noirettet,* valamint *Ricky Tognazzit,* a népszerű Ugo fiát.

Az irodalom- és a művészprodukciók barátainak ajánlhatjuk a december negyediki második premiert a *Doktor Faustust.* Thomas Mann magyarul is megjelent regényét *Franz Seitz* rendező vitte kamera elé az NSZK-ban. A főszerepet *Jon Finch* angol színész alakítja.

Magyar bemutató

Karácsonyra — műsorváltozásként — az előzetes elképzelésekkel ellentétben — magyar bemutatóval is szolgál a MOKÉP. *Révész György* vitte filmre mint rendező Mikszáth Kálmán klasszikus történetét. A XIX. század elején játszó kosztümös életkép hőse egyben a címe is *Akli Miklós* császári és királyi udvari mulattató. Olyan közismert színészek keltik életre a jól ismert hősöket, mint a Nemzeti Színház népszerű csillaga: *Hirtling István,* a remek karakterábrázoló *Gelley Kornél,* az érdekes megjelenésű *Kovács István* és *Cserhalmi György.* A női partner lengyel „vendégmunkás": *Eva Weinelkova.* A zenei anyag az 1800-as miliővel ellentétben nagyon is modern: *Szörényi Levente* kompozíciója.

Folytatódik, illetve befejeződik a novemberben vetítésre került Moszkvai csata. *Jurij Ozerov* szovjet rendező kétrészes gigantikus történelmi rekonstrukciójának harmadik és negyedik része. Külön érdekesség, hogy a forgatókönyv jóvoltából nemcsak felidéződnek a történelemformáló események, de a néző mintegy felülről áttekintheti a roppant erők birkózását, s tanúja lehet a szovjet hadsereg önbizalmat, reménységet adó győzelmének, s a hadműveletet irányító Zsukov marsall hadművészetének. (Zsukovot a Vahtangov Színház sokoldalú drámai színésze, *Mihail Uljanov* alakítja.)

A hónap másik magyar filmje elsősorban azoknak lesz érdekes, akik a televízióban elmulasztották megtekinteni Móricz Zsigmond regényének televíziós feldolgozását. A *Míg új a szerelem* egy szobrászművész és egy színésznő ausztriai nászútjának története, két ember együttélésének első stációi. Voltaképpen kulcsregény, hiszen az író önmaga és *Simonyi Mária* színésznő házasságának történetét írta meg benne. *Szőnyi G. Sándor* rendező erre a két központi figurára megszemélyesítőül *Kállai Ferencet* és *Sunyovszky Szilviát* választotta. A partnerek között pedig ott találjuk *Szegedi Erikát* és *Haumann Pétert.*

December 11-én angol film is szerepel a műsorrendben. Egy nemrégiben feltűnt rendezőtehetség (az odakint mindinkább kedvelt) *Bill Forsyth* rendező arról mesél, milyen meglepő hatást válthat ki egy emberből az a szomorú tény, hogy szerelmi csalódás éri. Van, aki ilyenkor összeomlik, a történet hőse, Alan rádióshow-műsorvezető viszont éppen ellenkezőleg nagyon is tevékennyé válik. Meg akarja mutatni a világnak és annak a bizonyos hűtlen kedvesnek, hogy ő mire képes. Szenzációs leleplezéssel kíván szolgálni, de a fa nagyobb, mint a fejszéje . . .

Ki fúr jobban? Ez derül ki a *Manőverek az V. emeleten* című bolgár vígjátékból, amely ismerős jelenséget pécéz ki. Ki megy ki Japánba? E körül bonyolódik a korábban egy mindenkiért, mindenki egyért jelszavát hangoztató három jóbarát küzdelme, amelyet december 18-án láthatunk.

Francia vígjáték

Huszonötödikén egy francia vígjátékon nevethetünk. A Három férfi azt a képtelen helyzetet használja ki humorforrásul, hogy mire képes és nem képes három jóbarát, ha egy kisgyereket kell néhány hétig a szó szoros értelmében és átvitt értelmében tisztába tenni.

Sci-fi film is akad a választékban, illetve annak egy meseváltozata a *Végtelen történet,* amelyet az NSZK-ban *Wolfgang Petersen* rendező készített. Hőse egy mesebirodalom, amelyet veszély fenyeget és két bátor kisfiú. A tartalomból nyilvánvaló, hogy a mozik éppen a karácsonyi szünet tiszteletére ezt az ifjabb nézők számára kínálják.

A havi programot *Juraj Hercz* csehszlovák rendező *Édes gondok* című derűs életképe — egy cukrászati üzemben pereg a cselekmény — valamint *Égigérő fa* címmel egy rajzfilmekből álló mesesorozat egészíti ki huszonötödikén, illetve tizennyolcadikán.

Ábel Péter

Németh István

Erdőkig egy mosoly

Ott kel fel a nap a fák közt
vöröslő aranyban kergeti
a vonatot
ablakoknál állok
ékkővé mosódik a gyorsaságban
álmosságom az országon
luxus pillanatok
szűz csodák másznak
hajnali kedvembe,
hogy ne csak sírjak
elhúzódik rajtam
erdőkig egy mosoly.

Miskolci dalosok lipcsei vendégszereplése

Lipcse város északi kerületének tanácsa és férfikórusa meghívására egy hétig a város vendége volt a miskolci járműjavító Erkel Ferenc férfikórusa. Az első fellépésre az öreg városháza patinás falai között került sor.

A hosszú út okozta fáradtságnak az első dallamok felcsendülése után már nyoma sem volt. A karnagy, a zongorakísérő és az énekkar közös, összeszokott munkája (mint már annyiszor) most is meghozta a sikert. A magyar népdalok, valamint Erkel-, Verdi-, Strauss-művek előadásával az énekkar sokoldalúságának is tanújelét adta. Nagy tetszést aratott a két szólóénekes, *Hídvégi István* és *Kubi Lajos,* valamint *Regős Zsolt* zongoraszólója is. *Homoródiné Engi Zsuzsa* szakmai felkészültsége, dinamikussága mély hatást gyakorolt a közönségre. A műsor befejezéseként — a vendéglátók iránti tiszteletből — Schubert közismert dalát német nyelven adta elő a kórus.

November 2-án a *Népek Csatája* emlékmű nagytermében lépett fel az énekkar. Az emlékmű építészeti stílusa az egyiptomi piramisokra emlékeztet. Monumentális méreteivel lenyűgözi a látogatóit. Az énekkar tagjai kissé elfogódottan foglalták el a szereplésre kijelölt helyet az emlékmű alsó szintjén. A hűvös, esős idő ellenére *mintegy 400-500 lipcsei gyűlt össze, és várta a magyarok bemutatkozását.* Az elsősorban magyar népdalokból összeállított műsorral ismét sikert aratott az énekkar.

A házigazdák arról is gondoskodtak, hogy megismerkedjünk a híres vásárváros nevezetességeivel. Sokáig emlékezetes marad számunkra a Tamás-kórus koncertje a Tamás Templomban, a Népek Csatája emlékmű és a kiállítási pavilon, valamint a meisseni kirándulás.

Pauer Olivérné

Felhívás az 1987. évi SZOT-díjasok jelölésére

A SZOT elnöksége minden esztendőben május 1-jén SZOT-díjban részesíti a kiemelkedő eredményeket elért írókat, művészeket, tudósokat, a művelődésben tevékenykedőket. A szakszervezetek ezzel is kifejezik a szocialista eszmeiségű művészetek és alkotók támogatását, a munkásosztály művelődését szolgáló alkotói tevékenység megbecsülését.

Felhívással fordulunk az irodalmat és művészetet értő és szerető, a művelődéspolitikáért felelősséget érző dolgozókhoz, az üzemi és intézményi kollektívákhoz, a szocialista brigádokhoz, a szakszervezeti tisztségviselőkhöz és aktivistákhoz, *hogy tegyenek javaslatot az 1987. évi SZOT-díjasokra.*

SZOT-díjra javasolhatók az irodalom, a filmművészet, a fotóművészet, a rádió, a televízió, a színházművészet, artistaművészet, a társadalom- és természettudomány, az oktatás és a közművelődés, a munkahelyi művelődés területén az utóbbi években, valamint egész életművel kiemelkedő sikereket elért személyek, illetve kollektívák.

Kérjük az alapszervezeteket, hogy javaslataikat *1986. december 1-jéig* küldjék el az iparági-ágazati szakszervezetek kulturális, agitációs és propagandaosztályára.

A szakmaközi művelődési intézmények, valamint a művelődéspolitika irányításában, végrehajtásában érintett megyei, fővárosi, állami és társadalmi szervek javaslataikat juttassák el *ugyancsak 1986. december 1-jéig* a szakszervezetek megyei tanácsa, illetve a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa részére.

Szakszervezetek Országos Tanácsa Titkársága

Leiner Péter a Haladás VSE ügyvezető elnöke

Török Péter, a Szombathelyi Haladás VSE egykori játékosa, edzője és legutóbbi ügyvezető elnöke megtisztelő felkérést kapott. A nyáron *Komora Imre* lett a magyar labdarúgó-válogatott szövetségi kapitánya, aki egykor szintén a vasi vasutas csapat játékosa volt. A volt játékostárs, barát a fővárosba maga mellé hívta edzőnek a jó szakmai felkészültségű, tanári képesítéssel is rendelkező Török Pétert.

Éppen ezért a Haladás VSE elnöksége, november 3-i ülésén, amelyen *Kapronczai János* vasútigazgató, az egyesület elnöke elnökölt, felmentette funkciójából Török Pétert. Helyette elnökségi tagnak kooptálta és megválasztotta ügyvezető elnöknek *Leiner Pétert*. Az új ügyvezető elnök ez ideig a szombathelyi biztosítóberendezési és -fenntartási főnökségnél dolgozott különböző műszaki beosztásokban. A Haladásnál a tenisz szakosztály egyik társadalmi vezetője volt.

Kispályás labdarúgótorna

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökségnél befejeződött a szakszervezet és a KISZ által november 7. tiszteletére szervezett kispályás labdarúgótorna.

A döntő mérkőzést a hidasnémeti IV. főpályamesteri szakasz csapata vívta a szerencsi VI. főpályamesteri szakasz csapata ellen. Az eredmény 2-1 a hidasnémetiek javára.

A harmadik helyet az I. főpályamesteri szakasz szerezte meg. A torna legeredményesebb csatára *Kassai István*, az I. főpályamesteri szakasz játékosa volt.

Öregfiúk bajnoksága

Az Utasellátó nagypályás labadarúgócsapata az 1985/86-os idényben az öregfiúk bajnokság területi (Nyugat) csoportjában szerepelt. Miután megnyerte a bajnokságot, az öregfiúk bajnokság közép- (Nyugat) csoportjában játszhatnak. Itt már lényegesen erősebb ellenfelekkel mérkőzhetnek, az idei mérleg pillanatnyilag megnyugtató: a bajnokság 12 csapata közül a 4. helyen állnak.

Leningrádban tanácskozott az USIC 37. kongresszusa

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) megbízásából a Szovjetunió „LOKOMOTIV" Sportszövetsége október 30—november 2-ig *Leningrádban* rendezte meg a szövetség 37. kongresszusát.

A forradalom bölcsőjeként tisztelt Néva-parti metropolis a jelentőségének megfelelő körülményeket biztosított a tanácskozáshoz. A küldötteket a *Leningrád Hotelba* helyezték el. A tanácskozás a nemzetek zászlóival és transzparensekkel feldíszített Szakszervezetek Székházának konferenciatermében volt. Az ünnepélyes megnyitón magas rangú vasúti és szakszervezeti tisztségviselők köszöntötték a megjelenteket.

Az ünnepélyes percek után *dr. Giovanni Romano*, az USIC olasz elnöke nyitotta meg a plenáris ülést, melynek keretében elsőként a balatonfüredi kongresszus óta megtartott elnökségi és technikai bizottsági ülésekről felvett jegyzőkönyvek felülvizsgálatára és jóváhagyására került sor.

Ezután *dr. Herbert Schartl*, az USIC főtitkára számolt be a szervezet kétéves munkájáról. Őszinte köszönetet mondott azoknak az országoknak, amelyek rendezvények vállalásával hozzájárultak a bajnokságok folyamatosságához, a szövetség hagyományainak fenntartásához.

A főtitkári beszámoló után az USIC főpénztárosa vázolta a szövetség vagyoni helyzetét. Tájékoztatójában leszögezte: *a pénzügyek jól alakultak*, a vagyon különböző banki lehetőségek kihasználásával gyarapodott, az anyagi helyzet stabil, így mód nyílik a bajnoksági szubvenciók megemelésére.

A számvizsgáló bizottság megbízott szóvivője mindenben alátámasztotta a pénztárosi jelentést. Jelentette továbbá a kongresszusnak, hogy a bankszámlák, a részvények és értékpapírok rendben vannak, a könyvelés kifogástalan.

A kongresszus másnap szekcióüléseken folytatta munkáját. Az általános bizottság tagjaira nehéz feladat várt, hiszen a megválasztott tisztségviselők mandátuma lejárt, ezért új személyekre, valamint a vezető testületek tagjaira is javaslatot kellett tenniük.

A technikai bizottság tagjaira ha lehet még nehezebb feladat hárult, azzal, hogy ebben a gazdaságilag egyre jobban terhelt világban 1990-ig megpróbálták a bajnokságok terveit összeállítani, megtalálni az országokat a versenyek megrendezésére, s a testületi ülések lebonyolítására.

Pihentetőül ezúttal az Ermitázs meglátogatása szerepelt a programban, majd este a leningrádi nagycirkusz műsorát élvezhették végig a kongresszusi résztvevők.

A zárónapon teljes plenáris ülésen a szavazásokra került sor. A szekcióüléseken kidolgozott előterjesztéseket vita után a kongresszus végül is elfogadta. Személyi kérdésekben az alábbiak szerint döntöttek:

Az USIC elnöke ismét *dr. Giovanni Romano* (Olaszország), az új alelnökök: *Kazimierz Zurowski* (Lengyelország) és *Vladimir Kozlov* (Szovjetunió).

Az USIC főtitkára ismét *dr. Herbert Schartl* (Ausztria), a technikai bizottság elnöke újból *Frantisek Vala* (Csehszlovákia) lett.

A kongresszus 13 országot választott az elnökségbe, és 11 országot a technikai bizottságba. Magyarország, mint az USIC alapító tagja, és mint egyik legaktívabb közreműködője, mind a két testületnek tagja lett.

A kongresszus döntése alapján biztos, hogy 1987-ben *India* rendezi a férfi kosárlabda-, a férfi tenisz- és a férfi röplabdabajnokságot. *Franciaországban* lesz a női úszók seregszemléje, és *Bulgária* ad otthont a labdarúgó döntőnek.

1988-ban a súlyemelés a *Szovjetunióban*, a férfi teke *Csehszlovákiában*, és a sakkbajnokság *Lengyelországban* kerül megrendezésre. 1989-ben *Magyarország* a cselgáncsbajnokság házigazdája lesz.

A kongresszus zárószakaszában a résztvevő delegátusok békefelhívással fordultak a vasutas sportolókhoz és a világ valamennyi sportolójához, sportszervezetéhez. *Felhívtak mindenkit a béke megőrzésére.*

Sz. Gy.

Népszava-kiadványok

Felütve a *Népszava Lap- és Könyvkiadó* 1987. évi katalógusát, kitűnik, hogy a kiadó tervei között számos szakmai: jogpropaganda- és társadalombiztosítási kiadvány közreadása is szerepel. A munkaviszony létesítése, módosítása, megszüntetése című összeállítás az 1986-ban kiadott *A Munka Törvénykönyve és a végrehajtás szabályai* című alapkötethez kapcsolódva a munkaügyi jogszabályok szakköteteként jelenik meg.

A kiadvány, többek között, magában foglalja a munkakönyvről, a munkaerő-közvetítésről és a munkaerő-toborzásról, az átképzési támogatásról stb. szóló jogszabályokat. A munka díjazása azok közé a szakkiadványok közé tartozik, amelyek az adott témában a legelőbb ismereteket tartalmazzák.

A Munkavégzés, munkaidő, pihenőidő című könyv a munkavégzési és foglalkoztatási kötelezettségre, valamint a munka- és pihenőidőre vonatkozó szabályok teljes körét tartalmazza. Így magába foglalja a munkások és a középfokú végzettséggel rendelkező szakemberek, valamint a vezetők továbbképzéséről szóló, a dolgozók hivatalos kiküldetéséről és külszolgálatáról, az ideiglenes és tartós külföldi kiküldetésről, a kirendelésről szóló szabályokat. A kötet közli a munkaidő mértékére (csökkentésére) és beosztására vonatkozó rendelkezéseket, a munkahelyi demokrácia, a munkaverseny és az újítómozgalom támogatásával kapcsolatos munkáltatói kötelezettségről szóló szabályokat.

A *Fegyelmi és anyagi felelősség* című kiadvány e felelősség sokszor bonyolult kérdéseiről alkotott jogszabályokat kötötte csokorba. A szabályok gyakorlati alkalmazásának megkönnyítése érdekében a kötetben helyet kapnak a Legfelsőbb Bíróságnak ebben a témakörben hozott hatályos állásfoglalásai is.

Feltehetően keresett összeállítás lesz *A vállalati szabályalkotás*, amely a gazdasági vezetőknek, a szervezőknek, a vállalati szakembereknek, a társadalmi szervek tisztségviselőinek kíván segítséget adni a vállalati szabályalkotások bonyolult munkáihoz.

A vállalati jogszabályok gyűjteménye a vállalkozások, az új vállalatvezetési formák létrehozásán kívül bemutatják a felügyelet mechanizmusát, továbbá a vállalatvezetők jogállását is.

Az ország lakosságának jelentős részét érdekli, hogy adandó alkalommal, milyen illetéket kell lerónia. Az *Illetékjogi kézikönyv* aktualitását az adja, hogy 1986. július 1-jével új, átfogó, korszerű törvény és végrehajtási rendelet jelent meg az illetékről. A kézikönyvben való eligazodást részletes tartalomjegyzék és tárgymutató segíti.

A társadalombiztosítás területéről 1987-ben két jelentős kiadvány jelenik meg. A társadalombiztosítási jog kézikönyve I—II— /3. javított, bővített kiadás megjelentetését az indokolja, hogy az utolsó kiadást követően (1984.) számos rendelet és szabályzat megváltozott. A sikert aratott kézikönyv az ügyintézők, a társadalombiztosítási ügyekkel foglalkozók, a jogkeresők és a társadalombiztosítási apparátus nélkülözhetetlen munkaeszközévé vált. A társadalombiztosítási ügyviteli feladatokat ellátó munkáltatóknak szóló OTF-utasítás „pótfüzet", az alapkötet kiegészítése, és annak érdekében szerkesztették, hogy a tb-feladatokat ellátó munkáltatók, szövetkezetek és egyéb szervek ismerjék a hatályos főigazgatósági utasításokat.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Ha megszívleljük, a tervszerűséget szolgálja. (Folytatása a 20. függőlegesben.) 13. Folyadék. 14. Rövid tréfás történet. 15. Fél, németül. 16. Személyes névmás. 17. Betanító, állatszelídítő. 19. Idegen női név. 20. Azonos betűk. 21. Kötvényfajta, névelővel. 23. Egymást követő betűk. 24. A szerelem istene. 25. A láb része. 26. Amerikai hírügynökség. 28. Kevert száz. 30. Vissza: Zeus és Hera fia, a harc istene. 31. Az arzén vegyjele. 32. Régi súlymérték. 34. Pénzügyi okmány, névelővel. 36. Csapadék. 37. Karib-tengeri ország. 38. Felvágott-féleség. 39. Fordította a hét egyik napja. 40. Női hang. 42. Az 51. sor páratlan betűi. 44. Heves megyei község. 45. Éneklő hang. 46. Változatok. 50. Aden egyforma betűi. 51. A hét törpe egyike. 52. . . .-arc, kétszínűsködés, idegen írásmóddal. 53. Szintén. 55. Kérdőszó. 57. Szeszes ital. 58. Az asztácium vegyjele. 59. Munkáért fizetett díj. 61. A monda szerint Róma alapítója. 64. Testrésze. 65. Férfinév. 67. Vas megyei település. 68. Népvándorlás korabeli szarmata lovasnép.

Függőleges: 1. Szovjet repülőgéptípus. 2. Görög betű. 3. Harmatos, friss. 4. Visszaűz! 5. . . . Viktor (1830—1917) magyar történelmi festő. 6. Mértani fogalom. 7. Egy európai főváros lakója. 8. Elkápráztat. 9. Az Atlanti Szövetség tagja. 10. Visszahí! 11. Szovjet sakkexvilágbajnok. 12. Ez nem valóság. 17. . . .éder, húsz szabályos háromszög által határolt mértani test. 18. Tolna megyei község. 21. Almoz páratlan betűi. 22. A Volga mellékfolyója. 27. Női név. 29. Buja, kéjsóvár. 31. A nyugati szemiták főistene. 33. Tibet mássalhangzói. 35. Megszentelé. 36. Férfinév. 41. Csillagászati talppont. 43. . . . Illés, szociáldemokrata politikus volt. 46. Rókafigura. 47. Díszítő stílus. 48. Vasúti dolgozó. 49. Uni . . ., különlegesség, ritkaság. 54. Betegségtünet. 56. Majdnem a Dunán. 58. Nem fölé. 60. Becézett női név. 62. Trikó. 63. Felkelés vége. 64. Gyilkolt. 86. Káté! 68. Azonos betűk.

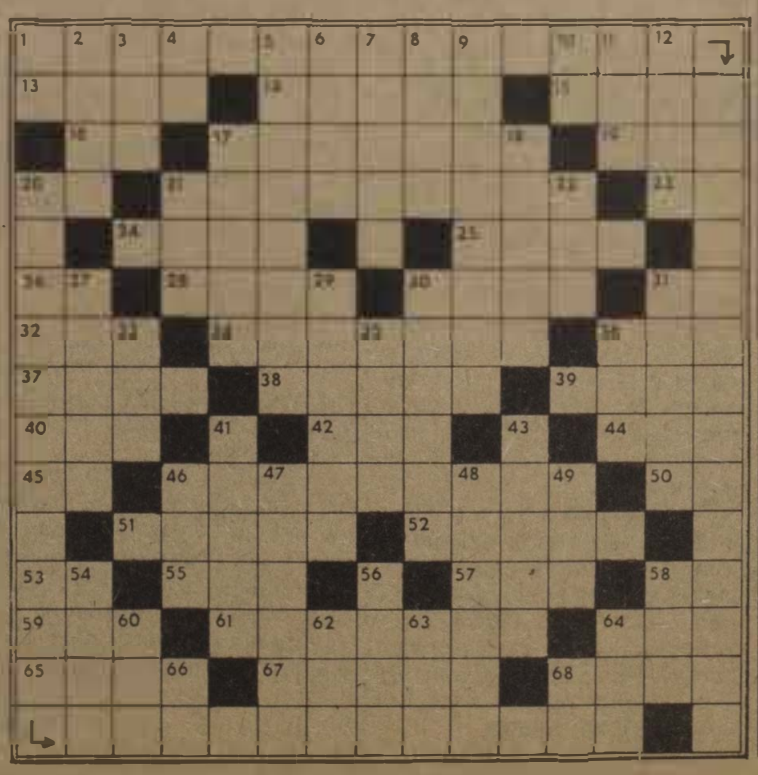
Beküldendő: Vízszintes 1. és folytatásaként a 20. függőleges.

Beküldési határidő: december 5.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A vezetői önállóság növelése. A túlmunka önkéntes vállalása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 20. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Buruczki László, Zalaegerszeg, Stadion u. 2., Németh Lászlóné, Budapest, I., Fazekas u. 3., Adorján Magdolna, Pécs, Kapács u. 15., Dancsi Lajos, Budapest XI., Fehérvári út. 113., Kocsis Irén, Záhony, József A. u. 19.



HÍREK

— **Társadalmi munka.** A zalaegerszegi vontatási üzemegység két szocialista brigádja, a Vörös Csillag és a Landler Jenő, októberben 144 óra társadalmi munkát végzett: árkokat tisztítottak és kerítést építettek. A munkájukért kapott bért a nyugdíjasok megsegítésére, illetve a helyi vasutas sportkör javára ajánlották fel.

— **Siker egy pályázaton.** A MÁV balparti biztosítóberendezési főnökséghez tartozó váci távközlő művezetői szakasz Dunakanyar szocialista brigádja a Hazafias Népfront Országos Tanácsa által hirdetett „Üzemünk egy éve — brigádunk egy éve" című pályázaton első helyezést ért el.

— **Előadások.** A Heves megyei műszaki közgazdasági hetek keretében októberben a Hatvan—Füzesabony Pályafenntartási Főnökség kultúrtermében két előadást tartottak. Csomai Zoltán, a vezérigazgatóság osztályvezetője, illetve Nagy Alfréd, a miskolci igazgatóság mérnöke a vasút korszerűsítési elképzeléseit ismertette a szép számú hallgatósággal.

— **Kirándulás.** Szakszervezetünk kulturális, agitációs, propaganda és sportosztálya kirándulást szervezett Ausztriába, a kiemelkedő munkát végző művészeti propagandisták részére. A kirándulók a festői szépségű Fladnitzban, egy alpesi penzióban laktak.

— **Ajándék.** A Bánrévén nemrégiben megnyílt öregek napközi otthonának könyvtára jelentősen gyarapodott. Majosros Józsefné, az otthon gyakori látogatója, s akinek férje vasutas volt, számos értékes könyvét az otthonnak ajándékozta, hogy ezzel is segítse idős társai szórakozását, művelődését.

— **Kitüntetés.** A BBFF-hez tartozó ceglédi távközlő művezetői szakasz Kossuth Lajos szocialista brigádja Érdemes Társadalmi Munkás címet kapott. A kitüntetést a brigád nevében Szegő Kálmán vette át, a HNF helyi bizottsága által rendezett ünnepségen. A brigád társadalmi munkában vállalta a csemői általános iskola hangosítását, s ezzel félezer kisdiák tanulási feltételeit javították.

Felhívás

Jövőre ünnepli alapításának 100. évfordulóját a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet. Ebből az alkalomból a vasúti szakképzés történetéről kiállítást szervezünk. Kérünk minden vasutast — brigádokat, szolgálati helyeket —, hogy ha vannak birtokukban a vasúti szakképzéssel kapcsolatos anyagok (régi indexek, bizonyítványok, újságcikkek, fotók stb.), akkor névvel és címmel ellátva bocsássák azokat rendelkezésünkre a kiállítás idejére.

Címünk: MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet, 1087 Budapest VIII., Luther utca 3.

— **Új KISZ-alapszervezet.** A szombathelyi vasúti csomóponton megalakult a 13. KISZ-alapszervezet, amelynek tagjai az általános iskolából kimaradt, vasúti továbbképzést vállaló, két iskolai osztály 36 tanulója. A vasútüzemi KISZ-bizottság irányításával működő alapszervezetekben a létszám jelenleg 390.

— **Találkozó.** A miskolci járműjavító üzem szakszervezeti bizottsága október 17-én találkozóra hívta a már nyugdíjba vonult munkatársakat. A 250 idős vasutast Fülöp Péter igazgató és Siklós László szb-titkár köszöntötte, majd tájékoztatták őket az üzem fejlődéséről, politikai és kulturális életéről.

— **Segély.** A miskolci járműjavító kollektívái a kommunista műszakok bevételeiből az idén 36 támogatásra szoruló nyugdíjasnak összesen 67 300 forintot fizettek ki. A szakszervezeti bizottság pedig ötven személynek juttatott 26 700 forint segélyt.

Brigádtalálkozó. A ferencvárosi pályafenntartási főnökség VIII. és IX. számú gépesített mozgó pályamesteri szakaszának szocialista brigádjai a közelmúltban baráti találkozót szerveztek. A hangulatos összejövetelen Szekes Mihály, a IX. GMPSZ vezetője megemlékezett a szakaszok megalakulásának 25. évfordulójáról, javasolta, hogy erről országosan is emlékezzenek meg. Kaspár Sandor[illegible] adta át.

LAKÁSCSERE

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 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. 6423.

Elcserélnék Vácon levő két szoba összkomfortos, telefonos tanácsi lakást budapesti hasonlóra vagy kisebb gázkonvektoros lakásra. Plusz adhatok panorámás kilátású 300 négyszögöl jól termő szőlős bérleményt. Telefon: 27-12-110.

Elcserélném háromszobás, déli fekvésű, telefonos, garázsos lakásomat másfél vagy kétszobás lakásra a VIII. kerületben csak vasutassal. Érdeklődni lehet 19 óra után a 143-178-as telefonszámon.

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

Elcserélném rákospalotai kétszobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 131-847 városi és a 16-67 üzemi telefonszámon: Harsányiné.

Elcserélném nagyméretű Budapest XX. kerületben levő két szoba komfortos, kertes, szolgálati lakásomat földszinti vagy I. emeleti egy szoba komfortosra. Érdeklődni lehet a 26-67-es telefonszámon: Módné.

Elcserélném Budapest X. ker., Hungária körúton levő nagyméretű kétszobás, komfortos, kertes családi ház jellegű MÁV-bérlakásom összkomfortos szövetkezeti lakásra, legalább kétéves munkaviszonyban álló MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 286-786-os telefonszámon.

Elcserélnék Budapest IX. ker., 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos MÁV-bérlakást, továbbá VII. ker., 38 négyzetméteres egyszobás, komfortos tanácsi lakást nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet hétköznap 8—16 óráig a 13-31-es üzemi, 138-417-es városi telefonszámon. Kozma Ferencné.

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

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 86—4611. 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

XXX. ÉVFOLYAM, 23—24. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1986. DECEMBER 17.

Kellemes karácsonyi ünnepeket, sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk lapunk minden kedves olvasójának!

Enyhültek az üzemvitel gondjai

A központi vezetőség napirendjén a vasút ez évi munkája és jövő évi terve

A MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében november 20-án, *Gyócsi Jenő* elnöklétével ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége. A testület első napirendi pontként meghallgatta *dr. Korondy Károlynénak*, a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetőjének tájékoztatóját a MÁV fejlesztése érdekében a VII. ötéves tervben eddig tett központi és vállalati intézkedések végrehajtásáról, és a MÁV racionalizálási programjáról készített ÁTB előterjesztésről.

Ezután a MÁV 1986. évi tervének várható teljesítése és a jövő évi feladatai kerültek napirendre. *Dr. Várszegi Gyula* vezérigazgató tájékoztatójában elmondotta, hogy a MÁV az első tíz hónapban teljesítette nyereségtervét. Ha most kellene mérleget készíteni, akkor kedvező eredményekről lehetne beszámolni, de még nincs vége az esztendőnek. Ha például hideg, havas tél nem akadályozza a szállítást, akkor van remény arra, hogy a vasút kedvezően zárja az 1986-os esztendőt.

Mint az írásos előterjesztés is megállapította, a termelés és a külkereskedelem alakulásának megfelelően elmaradás várható a belföldi fuvarozásban, növekedés mutatkozik viszont az importszállítások terén. Az év végéig az exportszállítás tovább növekszik, és a bázisnál várhatóan nyolc százalékkal lesz több. Az importfuvarozási teljesítmény 5,2 százalékkal múlja felül a bázisszintet.

A MÁV az idén több belső — üzemvitelt, gazdálkodást érintő — intézkedést tett szolgáltatásainak javítására és eredményesebbé tételére. Kétszeresére növelte például az alaprendszerben közlekedő vonatok mennyiségének arányát, fokozta a mozdonyok kihasználását, bővítette a konténerforgalmat, bevezette a 24 órán belüli, háztól házig való expresszáru-fuvarozást, újjászervezte a szállítmányozási szolgálatot.

A személyszállításban javította a belföldi és nemzetközi összeköttetéseket, csökkentette a belföldi átlagos eljutási időt, és az igényekhez jobban alkalmazkodó menetrendet szerkesztett.

(Folytatás a 3. oldalon.)



Ülést tartott az elnökség

November 18-án ülést tartott a vasutas-szakszervezet elnöksége. Napirendjén szerepelt: a gazdasági érdekegyeztetés feladatai, a Kollektiv Szerződés 1986. évi végrehajtásáról szóló beszámoló irányelvei és az 1987. évi módosítás tervezete, a MÁV vasútüzemi és munkabiztonsági helyzetének értékelése, a balesetmegelőző munka hatékonysága, a MÁV lakáspolitikai koncepciója, valamint a járműjavító üzemek intéző bizottsága munkájáról készült beszámoló megvitatása. (E két utóbbi napirendi pontra januári lapunkban visszatérünk.)

A vasútüzemi és munkabiztonsági helyzetéről lapunk 12. oldalán számolunk be.

November 30-ra

Teljesítették árbevételi tervüket

November 30-ra teljesítette idei árbevételi tervét az Utasellátó Vállalat Győr-Sopron, Vas és Zala megyei területi igazgatósága. Ezt jelentette december 1-jén telexen Szombathelyről *Haller József* területi igazgató *dr. Sebes Miklós* vezérigazgatónak.

A szombathelyi székhelyű területi igazgatóság az utóbbi időben sokat hallatott magáról. Színvonalas szakmai munkája, valutabevételeinek állandó növelése és az eredményes gazdálkodás következtében a VI. ötéves tervben négy alkalommal kapott kiváló kitüntetést.

A VII. ötéves tervet is jól indították. A november végére teljesített 336 millió forint árbevételi terv közel hat százalékkal volt több mint az 1985. évi. A tőkés valutabevételük ebben az esztendőben — több új üzlet nyitásával — várhatóan nyolcvan százalékkal lesz magasabb a tavalyinál!

Fertővidéki helyi vasút

Az engedély 2007-ig érvényes

A GySEV vezérigazgatója, *Oroszváry László* november 19-én bejelentette: *2007-ig meghosszabbítják a GySEV-nek a* [illegible]*rem*ben szállásom... *Vasút üze-* Az én ágyam az ablak alatt [illegible] azonnal kinéztem... koncesszió [illegible]re szólt, tehát a jövő évben jár le. A 102 kilométer hosszú vasútvonal történetéhez tartozik, hogy gazdasági okokból a Celldömölk és Fertőszentmiklós közötti szakaszon 1979-ben megszüntették a forgalmat. A Fertővidéki vasútnak jelenleg 11 kilométeres magyarországi és 38 kilométeres osztrák szakasza van. Ezen a mellékvonalon évente mintegy 100 ezer tonnányi árut fuvaroznak, de nem elhanyagolható a helyi jellegű személyi forgalom sem.

A vasútvonal felújítását az ötvenes évektől folyamatosan végzik, még körülbelül 10 kilo[illegible] szakasz vár megújulási volta[illegible]arosan lehetővé válik, hogy ezen a szárnyvonalon is növekedhessen a forgalom.

A 2007-ig szóló koncessziót — amelynek időtartama megegyezik a Győr-Sopron-Ébenfurti vasútvonal szerződésben rögzített működésének meghosszabbításával —, a magyar és az osztrák kormány nevében a két ország közlekedési minisztere november 21-én aláírta.

A szervezettebb munka eredményeként

Kedvezően alakult a vasút novemberi teljesítménye

Novemberben a vasút *10 millió 828 ezer tonna* árut szállított. Ez a tavaly novemberinek 101,4, a tervezett mennyiségnek közel 100 százaléka.

Kedvezően alakult a belföldi áruforgalom. Nagyrészt az előrébb hozott cukorrépa-szállítások következtében az elfuvarozott 6 millió 663 ezer tonnás mennyiség a bázis és a tervezett értéknél közel 2 százalékkal magasabb volt.

Az év vége közeledtével jelentősen megnövekedett a vasúti exportforgalom. Az elmúlt évinél *4 százalékkal*, a tervezettnél pedig *7,7 százalékkal* nagyobb volumenű áru hagyta el vasúton az országot.

Az import áruszállítás az elmúlt év novemberinél 3,3 százalékkal volt magasabb, a megemelt tervet azonban csak 99,3 százalékra közelítette meg.

Továbbra sem emelkedett a tranzitforgalom. A novemberben elszállított tranzikáruk mennyisége a bázisnak 94,7 százaléka, a tervezettnek pedig csupán 87,5 százaléka volt.

Az árutonnakilométer-teljesítmény a tavaly novemberivel azonosan alakult, a tervezettet viszont nem érte el.

Az áruszállítás minősége novemberben nagyrészt kedvezően alakult. *Javult az elegymozgás, ami a kocsiforduló-idő további csökkenését idézte elő.* A teherkocsik térbeni kihasználása is javult. A tervezettnél 4 százalékkal volt magasabb az egy teherkocsira jutó átlagos terhelés és jelentősen csökken a gépre várások eseteinek a száma.

A jelentkező fuvarigények nagyobb részét sikerült kielégíteni. Ennek következtében a ki nem állított üres kocsik mennyisége a tavaly novemberi mennyiségnek csak 27 százaléka volt.

A vonatfeloszlatások száma viszont 24 százalékkal emelkedett. Amíg a belföldi vonatfeloszlatások 40 százalékkal csökkentek, addig a kilépő feloszlatott vonatok száma 75 százalékkal emelkedett. Ez a szomszédos vasutak elégtelen fogadásának a következménye.

A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása is megfelelt a követelményeknek. A napi haszonkilométer-teljesítmény mozdonyoknál, a tavalyihoz viszonyítva 98,6 a tervet alapul véve 101 százalékos volt. Ugyanez a kis teljesítményű dízelmozdonyok esetében 101,4, illetve 100,9 százalék, míg nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál a teljesítés mértéke 103,3, illetve 101,4 százalék volt.

A személyszállításban az előzetes számítások szerint mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva *közel 100 százalékos a teljesítmény.* A személyszállítás minősége a menetrend szerinti közlekedését alapul véve szintén javult.

Vizsgázik a vasút

Az év végi ünnepi forgalom évtizedek óta nagy erőpróbája a személyszállításnak; azt is mondhatjuk, ilyenkor vizsgázik a vasút. Tízezrek váltanak jegyet, hogy karácsonyra, szilveszterre szeretteikhez, ismerőseikhez utazzanak. Izgatottan sietnek a pályaudvarokra, s abban reménykednek, hogy kényelmes körülmények között, gyorsan célhoz érnek.

Sokan csak az év végén veszik igénybe a vasút szolgáltatásait, s ez egyetlen alkalom tapasztalatai alapján mondanak véleményt, marasztalják el, vagy dicsérik a Magyar Államvasutat és dolgozóit. Vizsgázik tehát a vasút, s a bizonyítványt néhány felelőtlen, figyelmetlen vasutas is elronthatja. Nem mindegy tehát, hogyan készülünk az ünnepi forgalomra, a vezetők hogyan igazítják el a szolgálatba jelentkezőket, s ellenőrzik-e a munkát.

Remélhetően nem utópia már azt kívánni, hogy a jegypénztárak előtt ne kelljen órákig sorban állni, hogy a várótermek és a vonatok fűtöttek, világosak és tiszták legyenek, hogy a peronokon piros karszalagos vasutasok adjanak az utazáshoz felvilágositást, hogy a jegyvizsgálók felsegítsék a lépcsőn a csomagokkal küszködő utast, hogy a vonat pontosan induljon és érkezzen . . . De nem folytatom tovább, hiszen a követelményeket, a kívánalmakat minden vasutas ismeri.

A lecke nem új. Az udvariasság, a pontosság, a tisztaság, a fegyelmezett szolgálatellátás egész évben követelmény! Mégsem mindig tartjuk ezt tiszteletben. Ha kérdezik, fújjuk az utasítást, a gyakorlatban olykor mégis másképp cselekszünk. Mert nem vagyunk csalhatatlanok és tévedhetetlenek, ezért az évvégi nagy erőpróba idején a szolgálatban is vigyázzunk jobban egymásra! Figyelmeztessük a másikat veszélyes forgalmi helyzetben, segítsünk a kollégáknak, ha azok már fáradtak, mondjunk egy-egy kedves, biztató szót. Mert hinnünk kell a szép szó és az emberi kapcsolatok erejében. Karácsony tájékán aligha lehet ennél értékállóbb ajándék.

Gondoljunk arra, hogy szolgálat után valamennyiünket haza várnak! Az anya, a feleség, a gyerek még látni akar! Vigyázzunk hát jobban magunkra — az ő érdekükben is!

Az idei ünnepi forgalom után szeretnénk elmondani, hogy a vasutasok jól vizsgáztak, s nem okoztak csalódást, bosszúságot az utazóknak.

A szolidaritás fontos, de már nem elegendő

A közlekedési szakszervezetek történelmük nehéz szakaszát élik

Beszámoló az ITF 35. kongresszusáról

Ez év augusztusában Luxemburgban tartotta meg 35. kongresszusát az ITF (Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége). Az ITF a nyugat-európai iparilag fejlett tőkés országokban működő Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének a tagszervezete. Működési területe kiterjed mind az öt kontinensre, ahol a közlekedés állami és magánágazataiban foglalkoztatott dolgozók egy részének érdekvédelmét látja el. Négyszáz tagszervezete mintegy 55 millió tagot mond magáénak. A szervezet jelentős nemzetközi tekintélynek örvend. Annak ellenére, hogy az SZVSZ-hez tartozó nemzetközi szövetség és az ITF között hivatalos kapcsolat nincs, a tagszervezetek — így a mi szakszervezetünk is — számos ITF tagszervezettel tart fent korrekt, baráti viszonyt.

Elnöki megnyitó

Az ITF-kongresszuson, a 86 országból megjelent 800 küldött áttekintette az eltelt három év munkáját és elemezte a jelenlegi helyzetet. Ezt követően meghatározták az elkövetkező évek akcióinak főbb irányait. A kongresszust *Fritz Prechtl* elnök (az osztrák vasutas-szakszervezet elnöke) nyitotta meg, aki beszédében, vitaindítóként, néhány időszerű kérdésre hívta fel a figyelmet. Többek között szólt a világ egyes területein pusztító éhínségről, a munkanélküliek számának megkétszereződéséről az iparilag fejlett országokban. *(Az eltelt 20 évben számuk húszmillióról negyvenmillióra emelkedett.)* Rámutatott arra, hogy még súlyosabb a helyzet a fejlődő országokban, ahol jelenleg 400 millió embernek nincs munkája. Ezeknek az országoknak akkora a nemzetközi adóssága, hogy szinte kilátástalan a dolgozók szociális helyzetének bárminemű javítása is.

Egyre több gondot jelentenek az emberiségnek a nukleáris korszak „produktumai": *politikai téren a dél-afrikai apartheid; a nemzetközi terrorizmus; a szakszervezeti jogok korlátozása; az új technológiák alkalmazásának következményei stb.* A közlekedési és szállítási ágazatot érintő kérdésekről szólva hangsúlyozta, hogy az ITF-nek számolnia kell a nyolcvanas évek közlekedéspolitikájának társadalmi következményeivel, amelyek a privatizáció (állami tulajdon magánkézbe adása) és a közlekedés szabályozatlanságának formájában jelentkeznek. Számos iparilag fejlett országban, mint például Japán, Nagy Britannia vagy az Egyesült Államok, erősen korlátozott a sztrájkjog és a dolgozók tízezreit bocsátják el munkahelyükről. Ezért nagy szükség van arra, hogy a nemzetközi szakszervezeti mozgalom szembeszálljon az ilyen intézkedésekkel.

Felhívás a kormányokhoz

Az elnöki megnyitót követően a küldöttek először a dél-afrikai helyzettel foglalkoztak. Nyilatkozatot fogadtak el, amelyben messzemenőkig elítélték a dél-afrikai apartheid-rendszert és elhatározták, hogy minden rendelkezésükre álló eszközzel segítik annak felszámolását. *Az ITF-kongresszus felhívással fordult az érdekelt kormányokhoz, hogy megfelelő szankciókkal lépjenek fel a dél-afrikai rezsim ellen.* A kongresszus felkérte a szakszervezeteket, hogy a Dél-Afrikába irányuló nemzetközi olaj- és fegyverexportra kimondott embargó betartását ellenőrizzék, s ha kell, éljenek a sztájk fegyverével. A kongresszus elítélte a szakszervezeti aktivisták tömeges letartóztatását és követelte azok feltétel nélküli szabadonbocsátását.

Továbbiakban a közlekedéspolitika témája került napirendre. A küldöttek megállapították, hogy a környezetszennyeződés nemzetközi problémává nőtt. Ezért most már nem csupán az iparilag fejlett országokban vált szükségessé egy olyan közlekedéspolitika kidolgozása, amely csökkentené a közlekedésnek a környezetre gyakorolt káros hatásait. Ennek megfelelően az integrált közlekedéspolitika megfogalmazásánál mindenekelőtt elsőbbséget kell adni az ökológiai szempontoknak.

A vitában részt vevők emlékeztettek arra, hogy a levegő szennyeződésnek egyik legfőbb oka a motorokból kibocsátott füstgáz. A városok központjaiban a magánkocsik által kibocsátott füstgáz okozza a légszennyeződés 90 százalékát. Az autóbuszoknak, de főként a vonatoknak és a folyami halyózásnak viszonylag mérsékelt az energia szükséglete. Erőteljesebben fejlesztve ezeket a szállítási rendszereket, a fejlett ipari országok éppen úgy, mint a fejlődő országok, javíthatják energetikai mérlegüket és mérsékelhetik függőségüket a külső tényezőktől. Egyben hozzájárulnak környezetük védelméhez.

A küldöttek nagy figyelmet fordítottak a foglalkoztatásra és a foglalkoztatás biztonságára. *Határozottan elítélték azt a fajta tőkés gazdaságpolitikát, amely a profit újra elosztására irányul,* nem pedig új munkaalkalmak megteremtésére. Követelték olyan gazdaságpolitika folytatását, amely abszolút elsőbbséget ad a teljes foglalkoztatásnak és megfelel a társadalmi szükségletnek. Kijelentették, hogy valódi haladás csak akkor lesz a munkanélküliség elleni harcban, ha a munkaadók fokozatosan lemondanak egyeduralkodó szerepükről a termelés és az árak, valamint a beruházások és a foglalkoztatás területén s növelik részvételüket a társadalmi célok megvalósításában. Hangsúlyozták a delegátusok, hogy egyetértenének az infrastrukturális közköltségek emelésével, ha az megélénkítené a gazdaságot és további munkaalkalmakat teremtene. Ezért fontos lenne, hogy a politika jobban támogassa a tömegközlekedést és -szállítást, amely a modern gazdaság ütőere.

A munkaidő-csökkentés és a tömegszállítás állami szektorának privatizálása témakört megtárgyalva a kongresszus az *„Új technológiák"* című hatvanoldalas előterjesztést vitatta meg, amelyet munkabizottság készített. A jelentés alapos elemzés alá veszi a címben jelzett témát és az alábbi következtetést vonja le: *a közlekedési dolgozók és szakszervezeteik történelmük nagyon nehéz szakaszát élik át.*

Szükség van a szolidaritásra

Nem minden fejlődés negatív hatású, de a múltban ritkán volt példa olyan helyzetre, hogy több tényező egyidejűleg fegyegetőleg hatott volna a jövedelmekre, a foglalkoztatásra és a közlekedési szektor dolgozóinak munkakörülményeire. A szakszervezetek által elért évszázados sikerek minden oldalról megkérdőjeleződtek. A hagyományos szakszervezeti politika, magatartásmódok és eljárások felülvizsgálat alatt vannak, hogy vajon megfelelnek-e a modern kihívás által támasztott követelményeknek. *A mai nehéz gazdasági és politikai környezetben a szolidaritás éppen olyan fontos, mint a múltban, de ez már nem elegendő.* A szakszervezeti aktivistáknak informáltaknak, képzetteknek és felkészülteknek kell lenniük azokban a kérdésekben, amelyekkel tevékenységük során szembe találják magukat. S itt nem elhanyagolható segítséget jelent a különböző országok szakszervezetei közötti tapasztalat és eszmecsere.

A kongresszus végezetül az ITF elnökének, a nyugdíjba vonuló Fritz Prechtl helyett *Jim Hunter*t (kanadai vasutas-szakszervezet), a vasutas szekció elnökének, az ugyancsak nyudíjba vonuló Pierre Potums helyett, *H. Schmölz*öt (osztrák vasutas-szakszervezet) választották meg.

Baranyai Zoltán

Az atommentes világ – reális célkitűzés

Manapság világszerte arról beszélnek, mi vár ránk, a Föld lakóira a jövőben, csillagháború vagy csillagbéke? Jellemző, hogy a világ népei egyre követelőbben, egyre tudatosabban hozzák kormányuk tudomására azt, milyennek akarják látni a jövőjüket. Sok esetben előfordul, hogy a népek és vezetőik érdekei, törekvései, beállítottsága megegyeznek. A delhi „hatok" mexikói találkozója, az el nem kötelezett országok állam- és kormányfőinek konferenciája például bebizonyította, hogy ezek az országok támogatják a fegyverkezési verseny megfékezésére irányuló szovjet kezdeményezéseket, többek között az atomrobbantásokra vonatkozó moratóriumot.

Ki hogyan reagál az atomkísérletek moratóriumára? Az a tény, hogy a Szovjetunió meghosszabbította az atomrobbantások valamennyi fajtájára meghirdetett, egyoldalú moratóriumot, nem hagyta közömbösen a világ országait és népeit. Még az Egyesült Államokban is, a lakosság több mint 80 százaléka e kísérletek megszüntetéséért száll síkra. Az atomkísérletek betiltásának hívei a nyugat-európai országokban amellett foglalnak állást, hogy kormányuk emeljen szót a moratórium érdekében.

A *„század felhívása"* elnevezésű francia háborúellenes szervezet különböző politikai, filozófiai és vallási meggyőződésű, kiváló személyiségeket tömörít. Vezetője *Georges Séguy* arra számít, hogy a szovjet moratórium meghosszabbítása után más atomhatalmak, többek között Franciaország is, felhasználhatják majd a kedvező lehetőséget, és azonnal felfüggesztik a valamennyi atomfegyvertípussal végzett kísérleteket.

Dr. J. Leggettnek, a londoni ellenőrzés-technológiai tájékoztatási központ munkatársának véleménye szerint, az atomkísérletekkel kapcsolatban támadt vitában egyre nehezebb nem a Szovjetunió pártját fogni. *„Az egyszerű tény lényege az, hogy ezen a konkért területen a Szovjetunió kormányának igaza van"* — írja.

Az NSZK-ban a lakosság túlnyomó többsége így vélekedik: ha nem lesznek atomkísérletek — akkor az atomfegyvereket sem fogják tökéletesíteni, ez pedig végeredményben természetes elhalásukhoz vezet. Az NSZK lakossága aggályainak és az Egyesült Államokhoz intézett felhívásainak nyilván az is az oka, hogy jelenleg ebben az országban van világviszonylatban is a legtöbb atomfegyver felhalmozva egy négyzetkilométernyi területre számítva. Nyilván nem véletlenül jelentette ki *Hans-Dietrich Genscher,* az NSZK külügyminisztere, hogy ha a szovjet—amerikai csúcstalálkozó során megállapodnak majd az atomkísérletek általános megszüntetéséről, akkor Bonn csakis örömmel üdvözölheti ezt.

A 101 el nem kötelezett ország vezetői Hararéban tartott konferenciájukon arra szólították fel az Egyesült Államokat, hogy kövesse a Szovjetunió példáját és kapcsolódjon be az atomrobbantások moratóriumába.

Csak sajnálni lehet azt, hogy *Margaret Thatcher* kormánya, az amerikai kormányzatot követve, nem értékelte érdeme szerint a szovjet moratórium meghosszabbítására vonatkozó döntést. Ez azt mutatja, hogy London nemcsak az atomrobbantások megszüntetésével, hanem általában az atomfegyverek megsemmisítésével szemben is elutasító magatartást tanúsít.

Ami Franciaországot illeti, hivatalos körök inkább hallgatásba burkolóznak. Jelenleg nincs szó arról, hogy Franciaország megszüntesse az atomkísérleteket. Ennek az országnak azonban elég nagy tekintélye van a világban, és a moratórium melletti határozott állásfoglalása az Egyesült Államokat is befolyásolhatná.

A nyugati sajtóban olyan vádak hangzanak el, hogy az újabb szovjet moratórium csak *„propagandafogás"*. De vajon propagandáról van szó? Mindenekelőtt az emberiséget fenyegető veszély mértékét kell felismerni — ez elől nem lehet atomóvóhelyeken elrejtőzni, lézerpajzs mögött menedéket keresni. Atomkorszakunkban újfajta politikai gondolkodásra van szükség, ez azonban a jelek szerint hiányzik az Egyesült Államok vezető köreiben.

Egy objektív tény: azok a nyugat-európai országok és vezetőik, amelyek, illetve akik helyeslik a kísérleti atomrobbantások betiltására irányuló szovjet kezdeményezést, kétségtelenül a saját érdekeiket követik. Hiszen nehezen lehet a Szovjetunió iránti rokonszenvvel gyanúsítani az NSZK, Spanyolország vagy Hollandia vezetőit, akik helyeslik a moratórium meghosszabbítását. Norvégia, Dánia és Görögország viszont kifejezésre juttatta, hogy az atomkísérletek megtiltásának kérdésében nem azért nem ért egyet az Egyesült Államok kormányzatával, mert ezeknek az országoknak a vezetői köreiben valamiféle Amerika-ellenes hangulat uralkodna. Itt az nyilvánul meg, hogy felismerik a nukleáris veszélyt és saját felelősségüket egyaránt.

Vlagyimir Katyin
az APN politikai szemleírója

A szállítási dolgozók sokat tehetnek a békéért

Az adminisztratív bizottság budapesti ülésén figyelemre méltó beszédet mondott *Preben Møller Hansen,* a Dán Tengerész Szakszervezet elnöke. A dániai gazdasági helyzet vázolása után arról beszélt, hogy a Szállítási Dolgozók Nemzetközi Szövetsége jó munkát végzett, de nem az a fontos, hogy tonnaszámra gyártsuk a határozatokat, hanem az, hogy megragadjunk minden lehetőséget, ahol küzdhetünk a békéért, a leszerelésért, a népek egyenjogúságáért. A cselekvésre számtalan példa van: *a dán tengerészek például elhatározták, hogy nem szállítanak olajat a fajüldöző dél-afrikai rezsimnek.*

Ne csak a saját sorainkban szervezzük a küzdelmet, hanem vonjuk be a széles közvéleményt, különösen fontos az ifjúság nevelése és szolidaritása. A dán tengerészek támogatják a nicaraguai népet, ingyen szállítják az országukba küldött élelmiszereket és gépjárműveket. Álláspontjuk szerint, *csak akkor lehet eredményesen küzdeni a békéért, ha egyidejűleg küzdünk a háború ellen is.* A dán tengerészek megvizsgálták hajóik járatait és megállapították, hogy négy hajó fegyvereket szállított Izraelből Iránba. Az amerikai kongresszus határozata értelmében tilos fegyvereket és alkatrészeket eladni Iránnak, arra azonban senki sem gondolt, hogy Izrael útján is lehet fegyverhez juttatni Iránt. Szakszervezetünk beavatta az ügybe az amerikai CBS tv-társaságot és a dán televíziót; *az ügyet egyszerre lepleztük le Dániában és az USA-ban is.*

A szállítási dolgozók — mint a példa is mutatta — sokat tehetnek a békéért — mondotta befejezésül a Dán Tengerész Szakszervezetek elnöke.

Szakszervezeti kiadványok

A Népszava 1987. évi kalendáriuma

A *Népszava Lap- és Könyvkiadó* legújabb kalendáriuma színes olvasmányokat, sok hasznos tudnivalót kínál. A kötet szerkesztői arra törekedtek, hogy olyan írások jelenjenek meg, amely a kalendáriumot az egész család évkönyvévé avatja.

A legújabb Népszava-kötetet lapozva, jóleső érzés, hogy a tanuló ifjúság érdeklődésére éppúgy gondolnak a szerzők, mint a vacsoraprogramokra, a diszkózenére stb. A kiadvány tartalmából néhány figyelemre méltó írásra hívjuk fel az olvasók figyelmét:

Dr. Czeizel Endre: *Múlt, jelen, jövő az orvosi genetikában* című írása arról tanúskodik, hogy az orvostudomány jelentős sikereket ért el a környezeti ártalmak okozta betegségek elleni harcban, viszont az öröklött ártalmak meglehetősen ellenállónak bizonyultak a gyógyítási kísérletekkel szemben . . .

Dr. Szegő Tamás a nyugdíjjal kapcsolatos sokrétű és szerteágazó jogszabályokban segíti eligazodni az érdekelteket — írásának címe: *„Nyugállományba vonulása alkalmából . . ."*

Selmeczy Attila írásában azt kutatja: *mitől ragyog a Neoton Família csillaga?*

A kábítószerek sajnálatos terjedéséről szól Thurzó Tibor elemzése, amelyből kitűnik: „Az emberiség harcol a kor egyik legveszedelmesebb betegsége ellen. Keresi a legjobb módszert. Talán idén rátalál. De addig is figyeljünk jobban egymásra." Hiszen az életről van szó. Balogh Ildikó gyógytornász cikkének frappáns címe elgondolkodtató: *„A torna, ha mondom, segít a gondon."* A leírt 39 gyakorlat — minden bizonnyal igen . . .

„Ha két autós beszédbe elegyedik, a második mondata biztosan a fogyasztásról szól" — kezdi Tóth Jenő úrvezetőknek szóló gyakorlati tanácsokat tartalmazó cikkét, amelynek címe: *Ha kevés a benzin.*

A Népszava Kalendáriumában sajátos színfolt a négynyelvű turistaszótár, amely az utazáshoz legszükségesebb orosz, angol, francia és német szavakat tartalmazza.

A sport rajongóinak kínál olvasmányt a *Kis történetek nagy emberekről* című összeállítás. (Visszavonulásról, elismerésről, sztárnyilatkozatokról, furcsa rekordokról stb. olvashatunk Serényi Péter összeállításában.) *Gundel Gábor* receptjei tavasztól télig kínálnak finom falatokat. Akik szívesen böngészik az asztrológiai fejtegetéseket, azoknak örömére szolgálhat a *Mit ígérnek a csillagok?* című horoszkópcikk, amelynek már lassan sajátos hagyományai vannak. Pedig nincs abban semmi szégyellnivaló, ha ma az űrkutatás korszakában is ott gyökerezik lelkünk mélyén az ősi kíváncsiság, a jövőbe látás vágya, reménye.

A kalendárium egyik kedvelt része a vásárnaptár, amelyből például megtudhatjuk, hogy Abádszalókon és Zombán mikor van vásár.

Böngészve az összeállítást, feltűnik, hogy milyen sok helyütt rendeznek országos vásárt. A kalendárium pályázati skandináv rejtvényeket is tartalmaz — a megfejtések beküldésének határideje: *1987. március 4.*

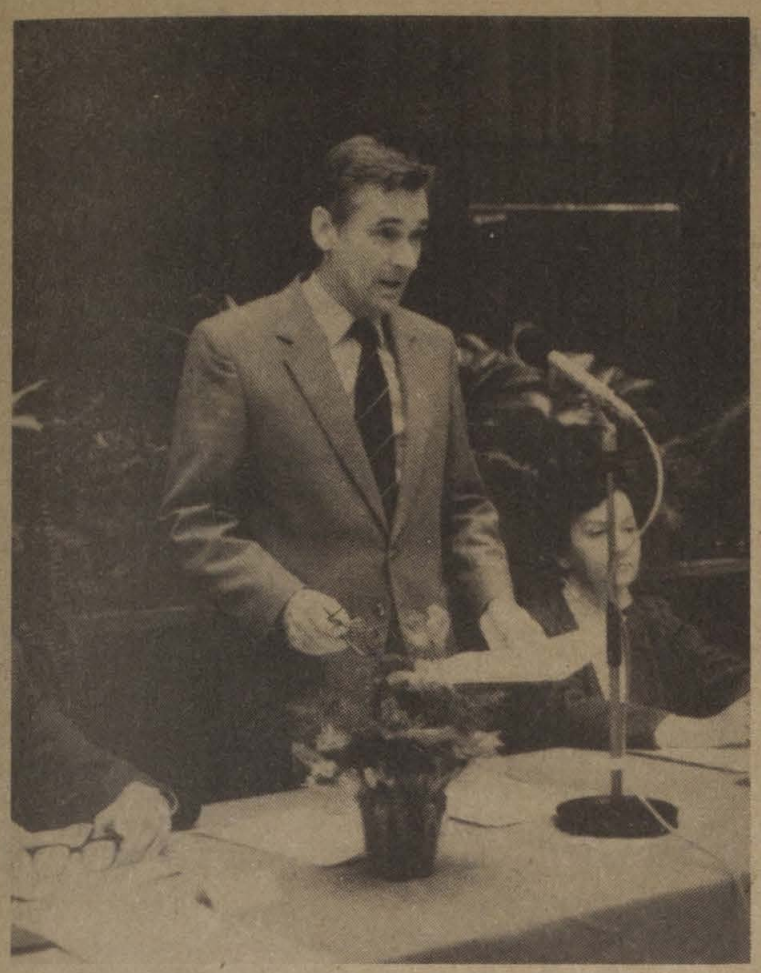
A magyar szakszervezetek XXV. kongresszusa

A *Népszava Lap- és Könyvkiadó* a napokban negjelentette *„A magyar szakszervezetek XXV. kongresszusa rövidített jegyzőkönyve"* című kötetet, amely tartalmazza *Baranyai Tibornak,* a SZOT főtitkárának megnyitóbeszédét, a Szakszervezetek Országos Tanácsának beszámolóját és *Gáspár Sándor* szóbeli kiegészítőjét, valamint a szóbeli kiegészítést a szakszervezetek számvizsgáló bizottságának jelentéséhez.

Az új Népszava-kötetben több mint száz oldal terjedelem tartalmazza a kongresszus vitájának anyagát. A kongresszus dokumentumai című fejezet legjelentősebb része A magyar szakszervezetek XXV. kongresszusának határozata, amely megjelöli a szakszervezetek társadalmi szerepét, kijelöli a szervezett dolgozók tennivalóit a gazdaság fejlesztéséért, az élet- és munkakörülmények javításáért, a szocialista életmód terjesztéséért.

Külön fejezet tartalmazza a magyar szakszervezetek alapszabályát. A kötet tájékoztat arról is, hogy a SZOT legfelsőbb szerve, a kongresszus kiket választott a Szakszervezetek Országos Tanácsának tagjai sorába.

Enyhültek az üzemvitel gondjai



Dr. Várszegi Gyula tájékoztatóját tartja

(Folytatás az 1. oldalról.)

A költségek ésszerű felhasználása, és a gazdálkodás hatékonyságának növelése érdekében tovább fejlesztették a belső érdekeltséget. A járműjavító üzemekben, valamint az ipari és építőipari egységeknél bevezetett önelszámoló rendszer növelte a hatékonyabb gazdálkodásban való érdekeltséget. Továbbfejlesztették az igazgatóságok teljesítményarányos költséggazdálkodását.

Az idén pontosabban közlekedtek a vonatok és növekedett az utazási sebesség. A kocsiforduló idő az első három negyedévben 5,4 százalékkal csökkent. Kevesebb volt — majdnem 50 százalékkal — a vonatfeloszlatások, géprevárások száma is. A fajlagos vontatásienergia-felhasználásban három százalékos megtakarítást sikerült elérni. A villamos vontatás részaránya a három negyedév alatt 58-ról 60 százalékra növekedett.

Használjuk ki jobban a belső tartalékokat

A vállalati intézkedések enyhítették a súlyos gazdálkodási és üzemviteli gondokat, mérsékelték a központi források igénybevételét, de az alapvető bajokat nem szüntették meg.

A vasút várható nyeresége az idén 270 millió forint lesz. Az összes bevétel a tervezettet valószínűleg 0,6 százalékkal haladja meg. A fuvardíjbevétel 2,1 százalékkal lesz kevesebb, amit az egyéb áruszállítási bevételek többlete ellensúlyoz. A devizabevételi és kiadási tervet várhatóan teljesíti a MÁV.

A vezérigazgató kedvező jelként értékelte, hogy idén a létszám összességében nem változott. Tovább csökkent azonban a kulcsfontosságú munkakörökben dolgozók — váltókezelők, sarusok, vonatvezetők, mozdonyvezetők — száma. Javult a munkaidő-kihasználás hatékonysága. Az egy munkaórára jutó tonnakilométer-teljesítmény 1,9 százalékkal meghaladja a bázisértéket. A vezénylés színvonalának javulását bizonyítja, hogy csökkent a heti pihenőnapon végzett munka mennyisége is. Sajnos a forgalomban dolgozók igénybevétele nagyon nagy. *Az utazó személyzet például 220—260 órát dolgozik havonta.*

A munkaidőalap védelmére tett intézkedések hatására (például a teljesítménykövetelmény-rendszer kiterjesztése) 0,4 százalékkal nőtt a hasznos munkaidő, ami mintegy ötszáz vasutas teljes munkaidejének felel meg.

A MÁV a jövő évben — az eddigi tendenciáknak megfelelően — a személyszállítási teljesítmények mérsékelt csökkenésére számít. Az előirányzott utasszám várhatóan 0,9 százalékkal, az utaskilométer-teljesítmény pedig 0,3 százalékkal csökken. Elsősorban a rövid utazási távolságú hivatásforgalomban utaznak majd kevesebben, míg a távolsági forgalomban stagnálásra, azon belül a gyorsvonattal utazóknál növekedésre számíthatunk. Az átlagos utazási távolság 47,7 kilométerre növekszik. 1987-ben 229 millió utasra, és 11 000 millió utaskilométer-teljesítményre lehet számítani.

Fontos teendő lesz a személyszállítás színvonalának emelése, s egyben az üzemeltetési költségek csökkentése. *Olyan menetrendet kell szerkeszteni, amely a tényleges utazási igényekhez igazodik.* Ahol lehetséges, a mellékvonalakon a dízelmozdonyos vontatásról át kell térni a lényegesen gazdaságosabb motorkocsi-vontatásra. A jövőre életbe lépő menetrend tervezete napi átlagban hétszáz vonatnál irányoz elő kisebb szerelvényt, vagy olcsóbb üzemeltetést.

Jövőre 118 millió tonna áru elszállítását tervezi a vasút. Ez 0,7 százalékkal több, mint 1986-ban. Ennek a tervnek a teljesítése csak nagy erőfeszítések árán biztosítható, hiszen nem várható a fuvarozásra felkínált árumennyiség növekedése. *A szállítóképességet csak körültekintő intézkedésekkel lehet megőrizni.* A legtöbb gondot elsősorban az elhasználódott teherkocsipark okozza. Ezt csak hatékonyabb kocsikihasználással lehet ellensúlyozni. Az 1987. évi szállítási feladatok ugyanis csak 4,4 napos kocsiforduló idővel teljesíthetők.

Az elképzelések szerint az összes villamos teljesítmény 6,5 százalékkal emelkedik, míg a dízelteljesítmény (energiamegtakarítási okokból) kilenc százalékkal csökken. A villamos teljesítmény növekedésére csak akkor lehet számítani, ha tizennyolc villanymozdonyt tudunk vásárolni, és javul a meglévő gépek üzemképessége.

Jövőre tudatos létszámcsökkentést tervez a vasút. A terv 128 300 teljes munkaidőben foglalkoztatott létszámot irányoz elő, amely az 1986. évi tervhez képest 680-nal, a várhatónál pedig 700-al kevesebb. A csökkentést úgy kell végrehajtani, hogy biztosítva legyen a kulcsfontosságú munkakörök létszámhiányának pótlása.

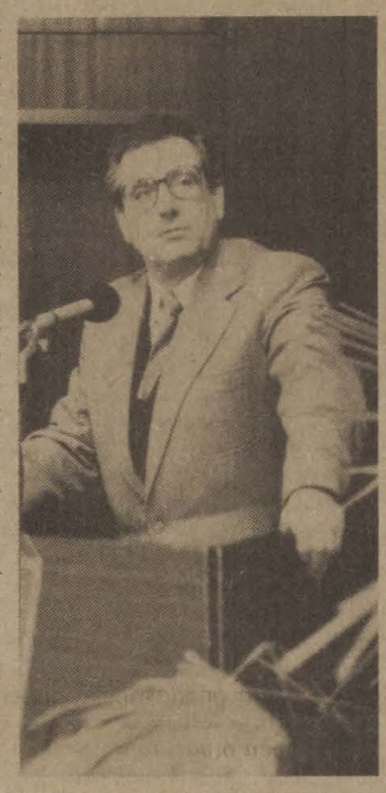
Egyértelműbbé kell tenni a vasúti bérrendszert

A foglalkoztatás hatékonyságának növelésével a túlóra-felhasználást öt százalékkal tervezik csökkenteni. A MÁV-nál 1987-ben a keresettömeg-szabályozást alkalmazzák. A lehetséges fejlesztés mértéke a központi szabályozási formában biztosított kétszázalékos adómentes keresettömeg növelésén kívül további két százalék. A keresettömeg jövő évi négyszázalékos növelését úgy célszerű megvalósítani, hogy az érdekeltségi alap terhére történő ösztönzés abszolút értékben ne haladja meg a bázisszintet. Ezért azt 4,2 százalékkal tervezik növelni. Így — figyelembe véve a létszámcsökkentést is — *a teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozók bérszínvonala 5,1 százalékkal, a keresetszínvonala 4,9 százalékkal emelkedik az 1986. évi várhatóhoz viszonyítva.*

A munkakörülmények javítása érdekében nagyobb ütemű fenntartási munkálatokat végeznek majd elsősorban a forgalomban dolgozók, valamint a járműveket javító és kabantartó egységek elavult munkahelyein. Öltözők és mosdók korszerűsítését elsősorban Budapest térségében tervezik.

A vezérigazgató rámutatott arra, hogy tovább kell javítani a MÁV gazdálkodását, több takarékossági intézkedést hoznak, s fejlesztésre csak konkrétan kimutatható gazdasági haszon fejében kaphatnak majd pénzt az igazgatóságok, illetve az üzemfőnökségek. Az eddiginél jobban kell hasznosítani az ötleteket, javaslatokat, mert vannak még belső tartalékaink.

A testületi vitában felszólalt *Koszorus Ferenc,* szakszervezetünk főtitkára is, aki egyebek között a vezető-irányító munka javítását sürgette. Mint hangsúlyozta, a vasútnál még ma is sok vezető elfogadhatatlan, időnként az emberi méltóságot sértő módszert alkalmaz. Ezért a szakszervezet minden szinten embercentrikus, demokratikus vezetést igényel.



Koszorus Ferenc főtitkár felszólalása

Koszorus Ferenc emlékeztetett rá, hogy a szakszervezet már régen javasolja a létszámcsökkentést, de eddig a vasút minden intézkedését a létszámhiány határozta meg, s nem maradt kihasználatlanul egyetlen lehetőség sem, ahol a létszámhiányra lehetett hivatkozni. Most egyszerre a létszám csökkentése kerül előtérbe, ami kellemetlen helyzetbe hozza a szakszervezetet, mert nehéz lesz megmagyarázni a dolgozóknak a pálfordulást.

A főtitkár a továbbiakban *hangsúlyozta, hogy a vasúti bérrendszer egyszerűen áttekinthetetlen,* s mindent lehet rá mondani, csak azt nem, hogy ösztönző. Mindenre külön szabályozás létezik, arra is, hogy a vasutas mit csináljon, vagy mit ne csináljon. Ezért a bérrendszert feltétlenül korszerűbbé, egyértelműbbé kell tenni.

Végezetül arra utalt, *hogy a vasút szociális helyzete már jó ideje rosszabb, mint a népgazdasági átlag, pedig jobb volt, mint a népgazdasági átlag,* s ez helyenként már a munka gátjává válik. Azt pontosan kimutatjuk, hogy milyen veszteséget okoz, ha egy mozdony nagyjavítása elmarad, de azt nem figyeljük, milyen kárt okoz a szociális gondok továbbgörgetése — mondotta, majd példaként említette, hogy a sportpályák, kultúrházak, épületek elhanyagolása nemzeti értékeket tesz tönkre.

A központi vezetőség ezután — *Tolnai Ildikó* titkár előterjesztése alapján — a tagdíjfizetési rendszer módosításáról határozott. Eszerint — a SZOT-elnökség hozzájárulása alapján — 1987. január 1-jétől, kísérletképpen, teljes körűvé teszik a tagdíj bérjegyzék útján történő fizetését. A tagdíj a mindenkori kereset egy százaléka lesz. Tagdíjbélyeget — a nyugdíjasok és jogfenntartók kivételével — nem alkalmaznak. Ez sok adminisztrációtól mentesíti a bizalmiakat, és egységes tehervíselést biztosít.

A hozzászólások után — kettő ellenszavazattal — a testület elfogadta a tagdíjfizetési rendszer módosítását.

Módosult az ÖTA segélyezési rendszere

A központi vezetőség ezután egyhangúlag elfogadta a félszázalékos ÖTA segélyezési rendszerének továbbfejlesztéséről szóló előterjesztést.

Az elnökség 1987. január 1-jétől javasolta az ÖTA szabályzat és eljárási utasítás módosítását. Ennek lényege a következő: *eltörlik például a tagság megszüntetésével együtt járó visszafizetési kötelezettséget, módosult továbbá az eljárási utasítás 27. pontja is.* A szabályok szerint ugyanis a kórházi ápolás alatt álló és táppénzben részesülő dolgozó a kórházi ápolási napokra harminc forint segélyt kapott. Nem járt segély annak, aki üzemi baleset következtében lett keresőképtelen.

Január 1-jétől a segély összegét 40 forintra emelik, s eltörlik a baleseti és „rendes" táppénzben részesülők közötti megkülönböztetést. Ezáltal egyszerűbbé válik a segély elszámolása is.

A táppénzigényét kimerített, rokkantsági nyugdíjra jogosultságot nem szerzett dolgozó az ügykezelési bizottság engedélye alapján havi táppénze 90—80, illetve 55 százalékának megfelelő napi segélyben részesülhetett attól függően, hogy hány eltartott hozzátartozójáról kellett gondoskodnia. A hozzátartozók után — ha utánuk családi pótlék nem járt — személyenként és havonta *200—200 forint kiegészítő segélyt kellett fizetni.*

A módosítás eredményeként ezután segélyként *a havi táppénz 70 százalékát kaphatja a táppénzigényét kimerített dolgozó.* Tekintettel arra, hogy a napi segélyben részesülő és családjának helyzete a segély folyósításának ellenére is hátrányos helyzetben van, a kiegészítő segélyt kétszázról négyszázra emelik.

A temetkezési költségek növekedése miatt az eddigi 1200 forint temetkezési segélyt 1800 forintra emelik.

Az üzemi baleset (foglalkozási betegség) miatt elhunyt ÖTA-tag után 4 ezer forint temetési segélyt kell adni. Az ÖTA terhére a temetési segélyt abban az esetben is folyósítani kell, ha az eltemettetésről a MÁV, a GySEV, az Utasellátó vagy társadalmi szerv gondoskodik.

Halva születés esetén, vagy ha az újszülött rövid ideig élt, és a temetési költség azért nem merült fel, mert a halottat a kórház temettette el, a segély akkor is megilleti az ÖTA-tagot.

Ha az eltemettetésről nem közvetlen a hozzátartozó gondoskodott, akkor a társadalombiztosítás terhére járó temetési segély összegét az ÖTA terhére a temetési számla összegéig, legfeljebb azonban 1800 forinttal, üzemi baleset esetén 4000 forinttal lehet kiegészíteni.

A nyugdíjas vagy házastársa húsznapi megszakítatlan kórházi ápolás esetén 500 forint segélyt kaphat. A segélyt akkor is folyósítani kell, ha az ápolás időtartama a húsz napot csak megszakításokkal éri el, de abban az évben a kórházban töltött napok száma összesen húsz nap. A kórházi segélyt a tag kérelmére az ÖTA ügyviteli feladatait ellátó szolgálati főnökség köteles kifizetni.

A napirendi pontok vitájában felszólalt: *Nagy Lajos,* a Vas megyei SZMT vezető titkára; *Kedves Ferencné,* a győri KÜF szb-titkára; *Kulcsár József,* a debreceni igazgatóság vezetője; *Tóth György,* szolnoki KÜF; *Tihonszky István,* a budapesti intézőbizottság titkára; *Keresztúri Ferenc,* a Landler Járműjavító Üzem főmérnöke, az elnökség tagja; *Radványi Géza,* a miskolci vasútüzemi pártbizottság titkára; *Nyári Gyula,* a pécsi vasútüzemi pártbizottság titkára; *Lugosi József,* a szegedi intézőbizottság titkára; *Kovács Győző* főbizalmi, celldömölki építési főnökség; *Kelemen József* főbizalmi, szombathelyi KÜF; *Valkai Csaba,* szentesi KÜF; *Márkus Imre* főbizalmi, szombathelyi járműjavító; *Marton György,* a miskolci KÜF szb-titkára; *Huszka Sándor* főbizalmi, székesfehérvári KÜF, és *Kovács János,* a MÁV Vezérigazgatóság katonai főosztályának helyettes vezetője.





A központi vezetőség tagjai a tájékoztatót hallgatják (Laczkó Ildikó felvételei)

Ételkülönlegességek karácsonyra és újévre

Bajai halászlé

Hozzávalók: Vegyeshal *(ponty, harcsa, kecsege, kárász)* személyenként 30-40 dkg hal számítandó. Minden kg halhoz egy nagy diónyi hagyma, só, őrölt paprika, esetleg idényben zöldpaprika, paradicsom, télen lecsó.

A megtisztított és felszeletelt halat megsózzuk, összerázzuk és egy fél órát hűvös helyen állni hagyjuk. A friss, még élő halból a tisztítás során a vért nem fontos kimosni, ízesíti a halászlevünket. Lehetőleg szabad tűzön, bográcsba készítsük. A bogrács aljára helyezzük az összevágott hagyma felét, következik a hal, a tetejére a többi hagyma. Felöntjük annyi hideg vízzel, hogy a tetejét három ujjnyira ellepje. Ízlés szerint cseresznyepaprikát is tehetünk bele. Ha paradicsomot, paprikát vagy lecsót használunk, azt is most adjuk hozzá. Felakasztjuk a tűz fölé, és erős tűzön készre főzzük.

Mikor felforr, akkor tesszük bele a jó minőségű pirospaprikát. Forrástól számítva 25-30 perc múlva fogyasztható. A jó halászlé színe sárgáspiros, a forralástól és a hagymától besűrűsödött kellemes illatú lé. Jól elnyújtott gyúrt tésztából gyufaszál méretű metéltet készítünk, enyhén sós vízben kifőzzük és a levet levesestálban ezzel a tésztával, a halt külön tálon tálaljuk.

Pulykaaprólék-leves

Hozzávalók: 40 dkg pulykaaprólék (kb. 6 főre) 35 dkg vegyes zöldség, 5 dkg vöröshagyma, 8 dkg gomba, 5 dkg vaj, 6 dkg liszt, 15 dkg zöldborsó, 1 dl tejszín, 1 tojássárgája, só, törött bors, petrezselyem zöldje, pici szerecsendió.

A megtisztított, összevágott pulykaaprólékot feltesszük főni, ha felforrt, levét leöntjük, hideg vízzel leöblítjük és tiszta vízben újra feltesszük. Bezöldségezzük és puhára főzzük. Ha megfőtt, világos vajas, petrezselymes rántással berántjuk összeforraljuk, beízesítjük. Tálaláskor a tejszínes tojássárgáját belehabarjuk. Betétként vajas galuskát adunk hozzá.

Gesztenyével töltött pulyka

Hozzávalók: 1 db 2-2,5 kg-os pulyka (5 személyre), 60-80 dkg zsíros darált sertéshús, 80 dkg gesztenye, 2 db tojás, 12 dkg zsír, só, bors, 2 dl tejszín.

A megtisztított gesztenyét egy kevés levesben vajon megpároljuk, majd lehűtjük. A finomra darált húst előbb a fűszerekkel, a tejszínnel és a 2 tojással összegyúrjuk, majd hozzáadjuk az összetört gesztenyét is. A pulyka mellcsontját éles késsel kifejtjük, belsejét besózzuk és megtöltjük ezzel a maszszával.

A nyílást fehér cérnával bevarrjuk, formázzuk, sózzuk, olvasztott zsírral megkenjük, nem túl forró sütőben többszöri locsolással szép pirosra sütjük. Sütési idő 2-2,5 óra, zsírjából pecsenyelét készítünk, hasábburgonyával adjuk.

Harcsa káposztával

Hozzávalók: 5 adaghoz 1 kg harcsa, 1 kg savanyúkáposzta, 5 dkg zsír, 10 dkg füstölt szalonna, 4 dkg liszt, 3 dl tejföl, 5 dkg vöröshagyma, só, pirospaprika, 1 csomag kapor, 10-15 dkg zöldpaprika.

A savanyúkáposztát megmossuk és feltesszük főni. A halat felszeleteljük és besózzuk. A füstölt szalonnát apró kockára vágjuk, üvegesre pirítjuk, hozzáadjuk a zöldpaprikát és beletesszük a káposztába. Világos rántást készítünk a vöröshagymával, pirospaprikával, kaporral és inkább hígra mint sűrűre berántjuk. Hozzá tesszük a halszeleteket, és letakarjuk, sütőben készre pároljuk. Tálaláskor meglocsoljuk tejföllel.

Korhelyleves

Hozzávalók: 5 adagra 20 dkg sertésdagadó, 15 dkg füstölt kolbász, 4 dkg rizs, 80 dkg savanyúkáposzta, 8 dkg zsír, 3 dl tejföl, pirospaprika, só, törött bors, 2 fej vöröshagyma és 1 gerezd fokhagyma.

Az apróra vágott vöröshagymát, zúzott fokhagymát zsírban megpirítjuk, hozzáadjuk a pirospaprikát, a kis kockákra vágott húst, sózzuk, borsozzuk, fedő alatt rövid lében pároljuk. A káposztát kimossuk és feltesszük főni. Ha háromnegyed részig puha, hozzáadjuk a húst, a megmosott rizst és a füstölt kolbászt, és tovább főzzük. Ha a hús és a rizs puha, a tejföllel behabarjuk a levest. A kolbászt felkarikázzuk, a levest ízesítjük, enyhén savanykás ízűnek kell lennie.

Ropogós malacpecsenye

A megtisztított malacot belül besózzuk, néhány szem köménymaggal meghintjük és a tepsiben megfelelően elhelyezett, megmosott fahasábokra fektetjük. A füleit és a farkát fóliába csavarjuk, hogy meg ne égjen. Forró sütőben, bevagdalt, sörbe mártott szalonnával kenegetve pirosra, ropogósra sütjük. Sülési idő: 2-2,5 óra. Vörösboros párolt káposztával tálaljuk.

Orjaleves

Hozzávalók: 5 személy részére: 1,2 kg orjacsont, 25 dkg vegyeszöldség, 10 dkg zeller, 1 fej karaláb, 1 fej vöröshagyma, 2 gerezd fokhagyma. 8 szem egész bors, zeller és petrezselyemzöld.

A megmosott orjacsontot hideg vízben feltesszük főni, ha felforrt, lehabozzuk. Bezöldségezzük és lassú tűzön főzzük, hogy ne legyen zavaros. Ha a hús puha, elválik a csonttól, vegyük le a levest, leszűrve finommetélttel, májgombóccal tálaljuk. A húsos csontot a zöldséggel tesszük asztalra, ecetes tormát adunk hozzá.

Disznótoros

Akik ragaszkodnak az ünnepi asztalon is a hagyományokhoz, azoknak ajánljuk a disznótoros ételeket. Ezek általában a különböző hurkafélék, sült kolbász és pecsenye választékából állnak. Ezekhez ajánlanánk egy-két köretféleséget.

Hagymás törtburgonya. A megfőtt burgonyát zsírban pirított hagymával törjük össze.

Vörös boros vagy hagymás párolt káposzta. Hagyományos módon készített párolt káposztát dúsítjuk a végén vörös borral. A karikára vágott hagymát együtt pároljuk a káposztával.

Sertéskocsonya

Hozzávalók: (öt személyre) 1,5 kg kocsonyahús, 1 fej vöröshagyma, 2 fej nagyobb fokhagyma, só, egész bors, ízlés szerint vegyes zöldség.

A megmosott kocsonyahúst bő hideg vízben feltesszük főni, ha felforrt lehabozzuk, beleteszszük a hagymát, fokhagymát, sót, egész borsot, és lassan készre főzzük. Ha megpuhult a hús, leszűrjük, a húsból a nagyobb csontokat kivesszük, mély tányérba rakjuk, a kihűlt levét rámérjük. Pirospaprikával díszítjük.

Diós és mákos bejgli

Hozzávalók: 1 kg liszt, 50 dkg vaj, (vagy 25 dkg vaj, 25 dkg libazsír) 3 dkg élesztő, 2 tojás, 6 dkg cukor, só, 4 dl tej.

A lisztet a cukorral, sóval zsiradékkal nyújtódeszkán elmorzsoljuk, az élesztőt egy kevés langyos tejben feloldjuk és az egészet megfelelő mennyiségű tejjel összegyúrjuk. A tésztának félkeménynek kell lennie, hogy a kéztől elváljon. Letakarva rövid ideig pihentetjük.

Ezután hat egyforma cipóra osztjuk fel. Hűtőbe fél órát pihentetjük. Ezután téglalap alakúra nyújtjuk ki, 4-5 mm vastagra, majd mák, vagy dió töltelékkel megtöltjük és feltekerjük. Megfelelő távolságra egymástól tepsibe tesszük, mindegyiket megszurkáljuk. Egy egész tojást és egy tojássárgáját felverünk, a tésztát ezzel megkenjük, majd langyos helyen megszárítjuk. Újból megkenjük és hideg helyen szárítjuk le. Mérsékelten meleg sütőben megsütjük, szép márványosnak kell lennie.

Diótöltelék: 2 dl tejet 30 dkg cukorral felforralunk és 40 dkg darált dióra öntjük. Jól összeverjük, majd mazsolával, kevés őrölt fahéjjal és citromhéjjal ízesítjük.

Máktöltelék: 2,5 dl vizet felforralunk 30 dkg cukorral, és 40 dkg darált mákra öntjük, majd jól összekeverjük. Ezután ízesítjük reszelt citromhéjjal, szegfűszeggel, fahéjjal és 1 evőkanál mézzel. A tölteléket 3-3 részre osztva hidegen kenjük a tésztára.

Lipták György
Varga Sándor

Lila presszó a kerengőben

Ezen a borongós délutánon mérsékelt a forgalom a Déli pályaudvar kerengőjében lévő *Lila presszóban,* de a személyzet teszi a dolgát, hiszen bármelyik pillanatban újabb vendégek toppanhatnak be az üzletbe egy pohár habos sörre, frissítőre, vagy kávéra.

A Lila presszót az Utasellátó Vállalat üzemelteti. Vezetője, a 40 éves *Tóth István* már 14 esztendeje utasellátós. Régebben a Ceglédi Vasutas futballistájaként rúgta a bőrt, később automataszerelő és csapos, majd több kisebb vendéglátó-ipari üzletben szerzett szakmai jártasságot, míg a Széchenyi-hegyen működő étterem vezetője lett. Ma ezt a helyet *Vadászkürt* néven ismerik.



Hegedűs Anna és Németh András felszolgálók
(Skoda László felvétele)

Sikeres rendezvények

A vállalat 1985 szeptemberében üzletpolitikai célból egy egységgé vonta össze a Lila presszót és a Vadászkürt éttermet. Ez utóbbi forgalma eléggé ingadozott, mivel az elmúlt években csökkent valamelyest az úttörővasút korábbi népszerűsége és így mind kevesebben keresték fel ezt a szép vidéket.

— Szerencsére az utazási irodákkal jó kapcsolatot alakítottunk ki és az általuk odaküldött turistacsoportok fellendítették kissé az üzletet — mondja Tóth István —. *Aki betért hozzánk, nem bánta meg, hiszen másodosztályú áron finom hal- és vadspecialitásokhoz jutott.* A harminc vendéget befogadó külön termünkben kalocsai terítéssel vártuk vendégeinket. Az elmúlt időszak legsikeresebb rendezvényei közé sorolhatjuk a sváb bált, vagy a magyar lakodalmat. Gulyáspartijainkon mindig jól érezték magukat a nyugatnémet vendégek, akik az NSZK-ból induló luxushajó utasaiként érkeztek hozzánk.

Minderről azonban már csak múlt időben lehet szólni, hiszen a Vadászkürt most nem fogad egy ideig vendégeket. Ez év szeptember 30-tól ugyanis tatarozzák. Az azonban már bizonyos, hogy néhány további jó ötletre szükség lesz az üzlet fellendítéséhez, ha majd ismét kitárja kapuit a vendégek előtt.

A két üzlet közül eddig is a Lila presszó volt a forgalmasabb, hiszen a Déli pályaudvaron megforduló sok ezer ember közül jó néhányan betérnek egy-egy pohár italra. Összesen tizenhatan dolgoznak a presszóban. Hatan még csak tanulók és most ismerkednek a mesterség fogásaival. A felszolgálók közül néhányan a Keleti pályaudvar éttermében dolgoztak korábban. Természetesen az is emeli az üzlet rangját, hogy az NSZK-ból induló luxushajó fedélzetén ez ideig már hárman pincéreskedtek a presszó alkalmazottai közül.

— *Az Utasellátó Vállalat szakemberei több száz jelentkező közül választották ki embereinket erre az igényes munkára* — büszkélkedett Tóth István. — A szakmai tudáson kívül az is számított, hogy legalább két idegen nyelven kellett beszélni a felszolgálóknak. Munkatársaink e követelményeknek is megfeleltek. Szakmai tudásukat most is jól alkalmazhatják, *hiszen immár három éve annak, hogy protokoll szolgáltatásainkra igényt tart a MÁV Vezérigazgatóság.* Bízunk abban, hogy a vezérigazgatóság elégedett hidegkonyhai specialitásainkkal és a felszolgálás, szervírozás színvonalával.

A Lila presszó szakemberei megrendelésre bárhová felkerekednek és ízletes konyhaspecialitásaikkal újra és újra kivívják a fogyasztók elismerését. Ám eközben is éjjel-nappal üzemel a Lila. Az üzletben eddig csak szeszes italt, üdítőt, kávét, hamburgert szolgáltak fel. Most újabb ötlettel álltak elő. Engedélyt kapott a presszó, hogy ezentúl egytál ételeket is felszolgáljanak. Jelenleg négyféle jó minőségű, tartalmas, ízletes és olcsó étel kapható itt. Az eddigi tapasztalatok szerint a forgalom folyamatosan növekszik és az emberek jó étvággyal fogyasztják az ételeket.

Mindent a vendégért

Tóth István, a leleményes üzletvezető azonban további terveket sző. *Nagyobb alapterületet szeretne kiadópulttal,* ahol gyorsan és elfogadható áron finom falatokat vásárolhatnának az emberek.

Az üzletvezető maga válogatta össze munkatársait, ki tudja, talán éppen ez az oka, hogy a kis közösségben jó hangulat uralkodik.

Németh András felszolgáló 1977 óta dolgozik az Utasellátó Vállalatnál. Korábbi munkahelye a HungarHotels volt.

— *Azért jöttem ide, mert jóval kedvezőbb lehetőségek kínálkoztak az Utasellátónál* — fedi fel döntéseinek mozgatórugóit Németh András. — Németül és angolul beszélek és szerettem volna a nyelvtudásomat tovább tökéletesíteni. Az Utasellátó Vállalatnál módomban állt beutazni csaknem egész Európát. Évekig dolgoztam külföldön. *Felszolgáltam többek között a Wiener Walzeren és a Dunán közlekedő luxushajón is.* A világjárás után idekerültem a Lilába. Itt korántsem olyan elegáns a vendégkör, mint amilyenhez az elmúlt időszakban hozzászoktam, de kell a pénz, hiszen építkezem és ez manapság igen költséges. Szeretem az embereket és örülök, ha elégedettek velem. Csak az kedvetlenít el, hogy az alapfizetésünk évek óta nem változik. *Jutalékkal együtt havonta 3800 forintot kapok kézhez.* A borravaló egyre kevesebb. Már jobban megfontolják az emberek, mire adják ki a pénzüket.

Hirtelen zavarba jön, mintha megbánta volna, amit mondott.

— *Tudja, nem panaszkodni akartam, hiszen a vállalatra egy rossz szavam sem lehet.* Utazhattam, külföldön dolgoztam, tehát a legjobb helyzetben lévők közé tartozom és mégis bosszant ez a dolog.

Feri bácsi példája

Hegedüs Anna szintén felszolgáló. Tavaly szeptember óta dolgozik a Lila presszóban. Korábban Csepelen egy éjszakai diszkó volt a munkahelye, jóllehet eredetileg egy Aranypók üzletvezető-helyettese volt.

— Anyagi okok miatt változtattam munkahelyet. Harminckét éves vagyok és önálló otthonra vágyom. Jelenleg még a szüleimmel élek. A vendéglátóiparban jobbak a lehetőségek, mint a kereskedelmi hálózatban. A csepeli diszkóba főként törzsvendégek jártak, ide, a Lilába elsősorban átutazók térnek be egy pohár italra, vagy némi harapnivalóra. Viszonylag kevés a törzsvendég, de azért akad, igyekszem gyorsan kiismerni a szokásaikat, megjegyezni kedvenc italaikat.

— *Nem könnyű szakma ez* — folytatja töprengve. — *Ez a munka fizikailag és szellemileg egyaránt igénybe veszi* az embert.

A szőke hajú, barátságosan mosolygó Hegedüs Anna nemcsak felszolgáló, *hanem a Lila presszó szakszervezeti bizalmija is.* Igyekszik képviselni a kis közösség érdekeit. Ez rendszerint pluszfeladatokat jelent, de úgy látszik, Annának erre is jut ideje.

Közben egy idős úr érkezik lassú léptekkel, kissé hajlott háttal a presszóba. *Miszlivecz Ferencnek* hívják és 89 esztendős. Tóth István üzletvezető hívja fel rá a figyelmemet. Iratokkal, levelekkel tömött táskát pakol az iroda asztalára. Most kézbesítőként dolgozik. Feri bácsi 1951-ben került az Utasellátó Vállalathoz. A vállalathoz való hűségét mi sem bizonyítja jobban, hogy még 89 évesen is lehet rá számítani. A nyáron a Hungaroringen az Utasellátó Vállalat gondoskodott a sajtóbüféről. *Feri bácsi ugyancsak feladatokat vállalt.* A többiekkel együtt hálózsákban töltötte az éjszakát, de másnap reggel mégis frissen és elegánsan sürgött-forgott a sok ezer ember között.

Ilyen munkatársakkal nem lehet nehéz dolga az Utasellátónak.

— csik —

Napirenden a vállalat gazdálkodása

Az Utasellátó vállalati szakszervezeti bizottság november 28-án ülést tartott, amelynek napirendjén szerepelt a vállalat gazdálkodásának háromnegyedévének értékelése, a létszám-és bérgazdálkodás alakulása, s a kollektív szerződés és prémiumszabályzat módosítási javaslata. A testületi ülésen az alapszervezetek titkárai is részt vettek.

A napirendi pontok sorát *dr. Bognár András* gazdasági igazgató előterjesztésében a gazdasági munkáról szóló beszámoló nyitotta meg, amelynek keretében a megjelentek átfogó tájékoztatást és értékelést kaptak a vállalati terv első háromnegyed évi teljesítéséről, az év hátralevő feladatairól. Ezt követően, írásos előterjesztés alapján, részleteiben is megvitatták a létszám- és bérgazdálkodás eddigi tapasztalatait.

A testület az előterjesztésekkel egyetértett. Úgy foglalt állást, hogy az eredményterv sikeres teljesítése érdekében minden tisztségviselőnek kiemelt feladata, hogy segítse

— *a vállalat szolgáltatási színvonalának folyamatos javítását,*

— *a munkafegyelem erősítését,*

— *a költségek további ésszerű csökkentését.*

A testület elfogadta és egyetértett abban is, hogy a megtakarításból származó bért még ez évi elszámolásban fizessék ki. Elfogadta továbbá a kollektív szerződés munkafegyelem javítására irányuló, valamint a prémiumszabályzat módosítására előterjesztett javaslatokat.

A legnagyobb érdeklődést *dr. Sebes Miklós* vezérigazgatóval történt kötetlen beszégetés előzte meg. A tisztségviselők többsége a vállalat jövője iránt érdeklődött. Szinte mindenkit az foglalkoztatott, hogy az új szabályzók milyen változást hoznak, mit kell tenni azért, hogy a vállalat továbbra is eredményes és elismert legyen. A kérdések között szerepelt: a szeszkorlátozásra vonatkozó rendelet várható hatása, a vállalat — mint nagyvállalat — helye és szerepe a népgazdaságban, a jelen és jövő vállalati szervezeti formája, a szociális ellátás fejlesztésének lehetősége, a vállalati tanács működésének hatása a gazdálkodásra, az ösztönzőbb bérezési forma kialakításának lehetősége és számos más, tisztségviselőket, dolgozókat foglalkoztató téma.

Marosi Béla
vszb-titkár

Reflektorfényben a Közlekedési Múzeum

A budapesti Városligetben már *Széchenyi István* korában is helyet adott alkalmi kiállításoknak. Állandó csarnokok megépítésére azonban még mintegy fél évszázadot kellett várni. Az intézményt 1896-ban a millenium országos kiállítás vasúti, postai és hajózási anyagából az akkori kereskedelmi miniszter rendeletére alapították, és a kiállítás közlekedési épületében, annak átalakítása után. *1899. május 1-jén nyitották meg a Közlekedési Múzeumot.* Az ország egyik legnagyobb technikai múzeumának főigazgatójával, *Veress Istvánnal* beszélgettünk az intézmény múltjáról, jelenlegi tevékenységéről és a közeljövő terveiről.

Helyreállítás után

— *A második világháborúban az épület súlyosan megsérült* — mondotta. — Helyreállítása után, az újonnan beszerzett anyagokkal húsz évvel ezelőtt nyitották meg újra. A hetvenes évektől — a központi gyűjtemény folyamatos fejlesztése mellett — vidéken is létrehoztunk kisebb múzeumokat, állandó kiállításokat. Ezek közéből elsősorban a már országos hírű parádi Kocsimúzeumot és a nagycenki Széchenyi-kastélyban, a volt tulajdonos közlekedési tevékenységére emlékeztető anyag bemutatását és a kisvasút végállomásán lévő mozdony- és kocsiskanzent kell említeni. Pakson, amely a régi mellékvonal végállomása volt, a korábbi felvételi épületben és annak előterében Baross Gábor koráig mutatják be valamennyi szakszolgálat tárgyi emlékeit, amelyeket a pécsi vasútigazgatóság gondoz.

A múzeum széles körű tevékenységére jellemző a múlt emlékeinek megőrzésére irányuló állandó törekvés. Több állomáson mutatnak be felújított régi mozdonyokat, például *Nagykanizsán, Szolnokon, Püspökladányban, Kiskunfélegyházán, Mátészalkán* állandó vasúttörténeti kiállítást szerveztek. Záhonyban tekinthető meg a korszerű konténerek és rakodógépek gyűjteménye.

Más közlekedési ágazatok történetének publikálását is fontos feladatnak tartják. Kiskőrösön egy nyugdíjas útmester kezdeményezésére az útépítés történetét, az úthálózat kialakulását mutatják be, a skanzenben az útépítési gépeket helyezték el. A fővárosi Deák téri alagút — a Budapesti Közlekedési Vállalat üzemeltetésében — a metró fejlődéstörténetét szemléltető eszközöknek adott otthont. A *Petőfi Csarnokban* tavaly megnyitott repülési múzeum 4000 négyzetméteres alapterületen teszi lehetővé a különféle tárgyak, többek között 26 eredeti repülőgép és 30 repülőgépmotor megtekintését. Az egyik érdekesség az űrkutatás területén a Szovjetunióban tevékenykedett *Szilárd Károly* matematikus-fizikus *Sztálin-díja*, amelyet leánya ajándékozott a múzeumnak.

Hazai évfordulók

Ebben az évben újabb intézménnyel gazdagodtak. Az 1913-ban készült, történeti értékű Kossuth hajóban a hajóépítés és a magyar Duna-hajózás történetét mutatják be. A helyreállításra az üzemeltető szövetkezettel közösen *13 millió forintot fordítottak.*

— Közlekedési Múzeumunk rangját mutatja, hogy az ország mintegy 600 múzeumából csupán 15, közülük a mienk, rendelkezik országos hatáskörrel, hatósági jogkörrel — tájékoztat Veress István. — Közlekedéstörténeti védettséget állapít meg, engedélyezheti egyes tárgyak külföldre történő kivitelét. A tudományos kutatóhellyé nyilvánított intézmény 130 dolgozójából húsz kutató. 1990-re az összlétszámot 180-ra kívánjuk emelni. A könyv- és folyóirattár 100 ezer kötetet tartalmaz, a fotóarchívumban 80 ezer negatívot őriznek, ennek 40 százaléka vasúti témájú. Kiállítási területünk a főépület mellett az idén hiánypótlásként 87 millió forintért elkészült új részszel együtt ötezer négyzetméter. A látogatók száma évenként kb. 350 ezer.

Az utóbbi években jelentősen bővült a múzeum Tatai úti ötemeletes épülete és raktárak is készültek. Itt archívum, korszerű restaurátorműhely és mind az öt közlekedési alágazatnak egy-egy raktára van. Az építőműhely más vállalatoknak is segítséget nyújt kiállítások rendezéséhez. *Az elmúlt esztendőkben a közlekedési kormányzat 200 millió forintot fordított a múzeum fejlesztésére.*

Az idén hazai évfordulók megünneplésében is részt vettek helyben és vidéken egyaránt. A Déli Vasút 125 éves jubileuma alkalmából *Budapesten* és *Nagykanizsán, Celldömölkön* pedig az ottani vasútvonal megnyitásának centenáriuma tiszteletére. Nemzetközi kapcsolataik további ápolását jelenti, hogy a Repülési Múzeumban *a holland légitársasággal* (KLM) közösen szerveztek kiállítást, bemutatkozott a moszkvai *Politechnikai Múzeum*, a restaurálás történetével jelentkezett a csehszlovákiai *Brno-i múzeum*, a bukaresti Technikai Múzeum *„A szállítás fejlődése Romániában"* című anyagának jellemző részét hozta magával, és az érdeklődök megtekinthették a Majna-Rajna csatorna létesítését illusztráló tablókat *az NSZK bemutatásában.* November 28-án nyitották meg a vasútmodellezők nemzetközi kiállítását, amelyről lapunk másik cikke számol be.

A jövő tervei

A jövő tervei között szerepel a Városligetben 1987-ben megnyitandó új épület felavatása, amely nagy jelentőségű a fejlődés szempontjából. Érdekes elképzelések megvalósítására is sor kerül: *jövő júniusban nosztalgiavonat indul Budapestről Bécsbe, az ÖBB-vel együttműködve.* A szolnoki Járműjavító Üzemben felújítják az Árpád-típusú sorozatból a *„Tas"*-t, amely majd sínautóbuszként ugyanezen az útvonalon közlekedik.

A nagyvasúti mozdonyskanzen felállítása szükségességének gondolata már régebben felmerült. Megvalósítása nem könnyű, annál inkább költséges feladat. Ez is a jövő évben dől el. A kijelölendő helyek között szerepel *Bp-Józsefváros és Szolnok.* Megnyugtató, hogy több mozdonyt máris üzemképessé tettek. Ezenkívül több skanzen megvalósítása is napirenden van. Jövőre kezdik el a repülőgépekét Ferihegy II. mellett, a városi közlekedés eszközeinek bemutatását a budapesti, vagy szentendrei BKV-telepen képzelik el, és ugyancsak jövőre határoznak a Honvédelmi Minisztériummal közösen létesítendő bemutatóhely kialakításáról.

A Közlekedési Múzeum sokrétű tevékenységi köréből — a már ismertetteken kívül — most annyit emelünk ki, hogy nagy intenzitással fejleszti kapcsolatait más tudományos intézetekkel, gondot fordít a közlekedés egyes kérdéseinek széles körű megismertetésére, népszerűsítésére. Segítségére van ebben a tárca stúdiója által készített 300 szakmai film, 25 videofilm, amelyekkel az általános és középiskolai tanulók képzését is fejlesztik. Lehetővé teszik a Mérnöktovábbképző Intézet előadásainak tartását, amelyben saját kutatóik is részt vesznek. A múzeum kétévenként évkönyvet és időközönként különböző szakkönyveket, ismeretterjesztő füzeteket ad ki.

Dr. Horváth Károly

Készülődés a 100. évfordulóra

A szentes—kunszentmártoni vasútvonal előtörténete

A szentesi centenáriumi emlékbizottság és a vasutasok készülnek a jövő évi ünnepségre, *amikor 100 éve lesz, hogy a város vasutat kapott.* A szentesi vasút előtörténete is érdekes, figyelemre méltó.

Száz évvel ezelőtt sem volt könnyű egy nagyobb építkezés elindítása, hiszen a vasútépítés ügyének szívós lokálpatriótái a városi bizottságban 25 éven át munkálkodtak a közérdekű cél érdekében.

1884-ben már érett a Kun-Szent-Márton—Szentes vasútvonal megépítésének a lehetősége, de még mindig közbeszóltak az akadályok. Az volt a kérdés: Kiskunfélegyháza vagy Szajol felől kapjon vasutat Szentes?

Az ellenzéki Szentesi Lap 1884. január 26-i száma így ír erről a *„Vasútügyünk az Országgyűlésen"* című cikkében:

„Az 1884. évre szóló költségvetés tárgyalásán *Törs Kálmán,* Szentes országgyűlési képviselője erélyesen interpellált a Közmunka és Közlekedési miniszter tárcájához a vasút megépítése érdekében.

Kemény Gábor báró, közlekedési miniszter, az országgyűlési képviselők helyeslése mellett, kifejtette, hogy azért nincs a tervben a Szentes—Kiskunfélegyháza szárnyvonal, mert az Osztrák—Magyar Államvaspálya Társaság érdekében állana a Magyar Kir. Államvaspálya Társasággal szemben.

Képviselőnk aztán így szólt: *„Tisztelt Ház! Őszintén megvallom, hogy én sokkal inkább szeretném, ha Szentes nem Félegyházával, hanem Szajollal köttetnék össze. Ezzel nem terjedne ki a Tisza bal partjára az Osztrák—Magyar vasút felszívó ereje. Én ugyanakkor, amikor megtagadom az egyik összeköttetést megszerezni, óhajtom a város számára a másikat."* (Élénk helyeslés) — Ebben a kérdésben a magyarabb érdek érvényesült még olyan áron is, hogy magasabb lett az építés bekerülési költsége.

Még az engedélyezés előtt is gáncsot vetettek a vasút ügyének. A kunszentmártoni *Józsa B. László* és érdektársai folyamodványt nyújtottak be, amelyben a vasút más vonalvezetési irányát kérték. Kérelmüket azonban végül is a Közmunka és Közlekedési Minisztérium elutasította.

A korabeli helyi újság a továbbiakban így írt:

„A vasút ügyében értesülésünk szerint folyó év (1884 — a szerk.) február 4-én fog dönteni a Minisztertanács. Jó lenne, ha a vasútügyi bizottságunk is bekopogtatna Budapesten és résen állana."

Résen is voltak az illetékesek! Küldöttség utazott a Minisztertanácshoz, a megye részéről Stammer Sándor alispán és *Soós Pál* tiszti ügyész, a város részéről pedig *Balogh János,* a vasútügyi bizottság elnöke, továbbá *Szeder János, Burián Lajos, Bányai József* és *Sima Ferenc* bizottsági tagok.

Vasútvonal ugyan még nem kötötte össze Szentest a kiépített hálózattal, de a vasút ügye már sínen volt.

Az anyagi fedezet biztosítása körül kemény, nagy viták folytak. A Vasútügyi Végrehajtó Bizottság Szentes város képviselő testületéhez 1886. augusztus 24-én írt jelentéséből kitűnik: *„. . . a vasút építésénél előforduló eshetőségre az általunk 400 000 frt-ba előirányzott vasútépítési költség 440 000 frt. építési tőkére emeltetett."* Az építésre a város 340 ezer forint kölcsön felvételét szavazta meg. Az engedélyezési tárgyalás egyik legvitatottabb pontja az állami támogatás volt, ami 30 ezer, majd 60 ezer forinttal indult. Végül is a M. Kir. Köz. és Közl. Minisztérium kijelentette: *hajlandó az államkincstár terhére 100 ezer forinttal, a posta ingyenes szállítása fejében, a vasútépítési költségekhez hozzájárulni.* — *„Perjátl és Wagner mérnökökkel a vasútépítésnek részletes tervét elkészítettük . . ."* — írták a jelentésben.

A Kunszentmárton—Szentes helyi érdekeltségű másodosztályú vasút közigazgatási bejárása 1886. augusztus közepén megtörtént. A vasút végrehajtó bizottsága biztosítékképpen 20 ezer forintot letétbe helyezett. Aztán aláírták az engedélyezési okiratot 48 477 engedélyszámmal, 1886. évi december hó 15-i keltezéssel. Ezt követően 1886. december 23-i dátummal Baross Gábor államtitkár a vasút építésének a felügyeletével *Maléter Zoltán* középítészeti felügyelőt bízta meg.

Fogas Pál

Nemzetközi vasútmodell-kiállítás a Közlekedési Múzeumban

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete és a Közlekedési Múzeum rendezte meg a 33. nemzetközi vasútmodell-kiállítást, amelyet november 28-án — *dr. Phersy Ferenc* ügyvezető főtitkár bevezető szavai után — *Mészáros András,* a MÁV vezérigazgató-helyettese nyitott meg. Egy ilyen kiállítás és verseny, hangsúlyozta beszédében, jó alkalom arra, hogy a modellezők összehasonlítsák munkájukat és biztatást kapjanak a még jobb eredmények eléréséhez.

A hazaiakon kívül részt vettek a csehszlovákiai, az NDK-beli és a szovjet modellezők is. Előzőleg nemzetközi zsűri pontozta a versenymodelleket, amelyek mellett a korábban már díjazott magyar munkákat is bemutatták a teremben. Az évenként rendezett kiállítások lehetővé teszik az előző esztendőben alkotott új modellek szemléltetését. A versengés egyúttal tapasztalatcserére, a technika fejlesztésére is alkalmas. Nagy szeretetnek örvend a nagyvasútról — a korszerűsítés folytán — kiszoruló gőzmozdony, amelynek sok változatát készítik el különféle nagyságokban. A technika rohamos fejlődése váltotta ki a közúti vasút barátainak a városi villamosok iránti érdeklődését is.

A nemzetközi modellversenyben szereplők 14 kategóriában mérték össze ügyességüket. A legjobbak munkáit első, második és harmadik díjakkal, oklevelekkel és különdíjjal ismerték el. A negyven kitüntetett közül hat magyar volt.

A nagysikerű kiállítást — amely hat terepasztalt és mintegy 150 különféle modellt mutatott be — a Közlekedési Múzeumban e hónap közepéig tekinthették meg az érdeklődők, elsősorban a fiatalok.

H. K.







Pillanatképek a kiállítás megnyitójáról
(Laczkó Ildikó felvételei)

Nemcsak játék . . .

A kiállítás megnyitása után megcsodáltam a vitrinekben lévő szebbnél szebb modelleket, a nagy türelemről és szakmai hozzáértésről tanúskodó terepasztalokat, megannyi működő vonattal, sorompóval, jelzőkkel.

A másik teremben azonban érdekesebb dolgokat láthattam. A terem közepén egy hatalmas asztal állt, rajta zörgött, csattogott, kattogott az első látásra ormótlannak látszó, kicsinyített vasúti szerelvény. Az asztalon volt még laposfogó, fűrészlap és különféle huzaldarabok. *Lánczos János* „ügyködött" a miniatür szerelvényekkel, láthatóan nem törődött azzal, hogy ez itt egy kiállítás. Dolgozott. A látogatókra nem figyelt. A farostlemezből készült asztalon futott a szerelvény, néha csengő szólt, jelezve, hogy valami baj van. A fiatalember lépett egyet, igazított, azután mosolyogva megállapította: — Nahát, már megint ez a váltó rendetlenkedik . . . Közben megfigyeltem, hogy az elektromos menetszabályozó egy régi villamosról kerülhetett az asztal mellé. Most új feladatot kapott: hangos kattogással indítja, gyorsítja vagy megállítja a kis vonatot.

Itt minden látszik, semmi sincs rejtve: a működtető relék, a karosjelzőket mozgató mágnestekercsek; csavarok és drótok, a forrasztások és hegesztések nyomai a pályán.

Kérdezni támad kedvem, de János megelőz:

— Ez játékvasút, vagyis nem modell — mondja önérzetesen.

— Miért ezzel foglalkozik, a terepasztal nem érdekesebb?

— Ahhoz csak pénz kell! — feleli kissé indulatosan.

Kifelé jövet bizonytalanná válok. Vajon mit szólnak János véleményéhez a terepasztalosok?

Major Attilától kapom a választ:

— Ez nem játék, mert például — mutatja — ennek az asztalnak tíz éven át készült az alapja. A múltkor egyszer két napig bújkáltam az asztal alatt, kerestem a hibát . . .

Attila belelendül, a beszerzési nehézségeket ecseteli; azután dicsekszik, hogy milyen szerencsés volt, hogy Brnóból szerzett „ágyazatot" . . .

Elhagyva a múzeumot, arra a következtetésre jutok, hogy mindez nemcsak játék, nemcsak modellezés, hanem a kettő együtt . . . És boldogok, akik ezt választották szórakozásul . . .

Dr. Borsik János

Egészségnevelés

Mérgezett perceink

Füstfelhőkbe burkolózva...

Mikor iszik a magyar ember? Mondják: *örömében, bújában.* Ám, újabban szinte még ennél is többet foglalkozunk azzal, hogy mikor, és hogyan dohányzik. És főleg azzal, hogy miért szokott rá, illetve miért nem hagyja abba?!

Már kora reggel — félálomban — *cigaretta után kotorászunk.* Így ébredünk, holott tudva tudjuk, milyen ártalmas az éhgyomorra „elfogyasztott" füst.

Reggeltől estig nyeljük a füstöt

A kapuban ismét a szájba kerül egy „koporsószög". Aztán — csikkszőnyegen gázolva — rohanunk az utcán. Sietve fújjuk a füstöt — nem ritkán a szembejövők arcába —, és szórjuk a hamut a többiek ruhájára, táskájára, hajára. A parázzsal alkalmanként lyukat égetünk valakinek a kabátjába, harisnyájába, aztán felháborodunk, ha netán velünk teszik ezt.

A munkahelyen — természetesen — dohányzunk. Rágyújtunk, ha a főnök szólt a késésért, visszaadták a tervezetünket, vagy kiderül, hogy nem kaptunk jutalmat. Szóval, ha probléma adódik. Ilyenkor idegesen nyeljük a füstöt. Persze akkor is rágyújtunk, ha — mondjuk — sikerült a mintamunkadarab, vagy elfogadták a disszertációnkat —, tehát megoldódott egy probléma. A sikerélmény hatására kényelmesen elnyúlva, elégedetten pöfékelünk ...

És ha véletlenül akad egy pillanat, amikor semmi sem történik — unalmunkban eregetjük a füstkarikákat.

Végre eljön az este, a családi együttlét, a pihentető kikapcsolódás időszaka. A tv-ben a hős — igazságkereső és -osztó pályafutása során — több trafikra valót elszív. *Kell neki a „koncentráláshoz"* . . . A film közben, izgalmunkban — vagy talán a hőshöz való hasonulás rejtett szándékával? — úgy telefüstöljük a szobát, hogy alig lehet kiszellőztetni.

Aztán, egy szép napon — mivel tudjuk, mennyire árt a fejlődő szervezetnek — pánikhangulat lesz úrrá rajtunk, amikor megtaláljuk gyermekünk zsebében az első cigarettásdobozt. Vajon hogy juthatott eszébe, kitől tanulhatta?!

Saját magunk ellenségei vagyunk?!

A cigaretta füstjében csaknem 4000-féle anyagot tudtak egymástól elkülöníteni a kutatók. Ezek a légutakon át, a tüdő hörgőinek nyálkahártyáján keresztül jutnak a szervezetbe.

Legveszedelmesebb károsító anyagokként a nikotint, a szénmonoxidot és a kátrányt ismerjük, ám a többi is igen ártalmas.

Ezek az anyagok — *illetve egyáltalán a dohányzás* —, tehetők felelőssé a szív- és érbetegségek, az infarktus, valamint a daganatos megbetegedések szaporodásáért.

Közismert statisztikai adataink szerint a dohányosok infarktushalálozása mintegy 12-szeres a nem dohányzókéhoz viszonyítva. Az is viszonylag ismert következmény, hogy a cigarettázóknál több a gyomorpanasz. Viszont azt már kevesebben tudjuk, *hogy a dohányzó fekélybetegek aránya is jóval nagyobb.* Persze, a naponta elszívott cigaretták számával itt is nő a veszélyeztetettség. Nem mindegy tehát, hogy ki milyen „erős dohányos"! Így a cigaretták számának csökkentése sem haszontalan törekvés. Sőt . . .!

Egyébként a füstölés a fekély gyógyulását is gátolja. Erről szólva meg kell említeni, hogy egyes gyógyszerek hatása is csökken a dohányzás hatására. Magyarán szólva: hiába szedi a beteg, nem gyógyul a várakozásnak megfelelően!

A tüdőráknál és szívinfarktusnál jóval kevesebbet hallunk például arról is, hogy az erős dohányzás csökkenti a csontok ásványianyag-tartalmát, amiért a csontritkulás egyik komoly kockázati tényezőjének tekinthető.

Mindezen túl ez a káros szokás B12 és B6 vitaminhiányt is okozhat a szervezetben, sőt az influenzával szembeni ellenálóképességet is csökkenti.

Két évtized megfigyelései azt is igazolták, hogy a terhesség alatti dohányzás károsítja a magzatot. *Dohányzó nők esetében tehát gyakrabban fordul elő a magzati halálozás, spontán vetélés, valamint a koraszülés.*

A dohányzó terhesek gyermekei általában kisebb súllyal születnek. Náluk fejlődésben való visszamaradásról beszélünk, mely az újszülöttek testhosszában, mell- és fejkörfogatában is mérhető. Iskoláskorban pedig — a dohányos anyák gyermekei esetében — szellemi visszamaradást is tapasztaltak.

Összegezve: mind fizikai, mind szellemi vonatkozásban elmaradva, hátrányos helyzetből indul a dohányzó nő gyermeke. Tehát a „legféltettebb kincs" iránt felelősséget érző anyának — legalább a terhesség időszakára — *el kell dobnia a cigarettát!*

A nem dohányzó is károsodik . . .

Az utóbbi időben szinte minden fórumon előtérbe kerül a „passzív dohányzás" problémaköre. És — nem ok nélkül! A dohányfüst elemzésénél ugyanis kiderült, hogy a levegőbe kerülő füst lényegesen nagyobb mennyiségben tartalmaz károsító anyagokat, mint az a „főfüst", amit a dohányos tüdőre szív.

Például a nemdohányzók által is belélegzett „mellékfüst" a főfüsthöz viszonyítva két és félszer annyi szén-monoxidot, mintegy háromszoros nikotint és tízszeres rákkeltő anyagot tartalmaz.

Szellőzetlen, zárt térben — hivatali helyiség, jármű, munkahely — tehát az antinikotinista is „dohányzik". Igaz, nem önszántából, inkább mintegy kényszerhatásra. Helyzetén azonban ez mit sem változtat . . .

A más füstjét — és annak ártó anyagait — belélegezve valóban dohányzik, hisz ezt a műszerek is kimutatják. Például a nikotinból is mérhető mennyiség kerül a szervezetükbe!

Pedig mindenkinek joga van a friss levegőhöz, saját egészségéhez! Lám, ezért oly fontos, hogy a vasút érintett dolgozói minden esetben érvényt szerezzenek az arra kijelölt kocsik, várótermek „nemdohányzó" tilalmának!

Albrecht Gyula

TÉLI ÁRTALMAK...

„De jó hideg van!
Jön ez a tél csikorogva,
szuronyai ragyognak, égnek,
sortüzeit arcodon érzed"

(Váci Mihály)

A tél — mindent a feje tetejére állító, a természet színeit elrabló, a világot szó szerint hófehérbe öltöztető — csodái sok költőt, művészt ihlettek alkotásra. Ám ez a „csodavilág" sem mentes a kellemetlenségektől, bosszúságoktól. Sőt! *Egészségi problémákat is tartogat számunkra* . . .

Az évszak gyakran mostoha időjárása — mert: *„sortüzeit arcodon érzed"* — ugyancsak próbára teszi a fedetlen arcbőrt. A kevesebb napfény és a táplálék kisebb vitamintartalma miatt csökken a szervezet ellenálóképessége. Így — természetesen — a bőré is. Apró erei összehúzódnak a hideg, nyirkos időben. A szűkebb csatornákon átáramló, kevesebb vér pedig kevesebb tápanyagot szállíthat a sejteknek. A szél elősegíti a párolgást — tovább hűti, szárítja a bőrt, amelyen előbb-utóbb berepedések keletkeznek. Ilyenkor szoktunk viszketésről, „reszelős" tapintásról panaszkodni . . .

Az előbbiekből következik, hogy a zord évszak elsősorban a száraz bőrűeknek okoz gondot. Vajon ők mit tehetnek bőrük védelmében?

Mindenesetre reggel, hazulról való távozás előtt félzsíros vagy zsíros krémmel kenjék be arcukat, kézfejüket. Arctej vagy lemosókrém szintén alkalmas erre. Jó, ha a krémet ujjhegyeink finom, ütögető mozdulataival masszírozzuk a bőrbe. Ezzel ugyanis elősegítjük a felszívódást, egyúttal a bőr vérkeringését is serkentjük. Arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy este, lefekvés előtt, arcunkról eltávolítsuk a napközben rátapadt port és egyéb szennyeződéseket. Ezután újból bekrémezhetjük magunkat . . .

A zsíros, pattanásos bőrnek sem használ a tél időjárása. A napsugarak fertőtlenítő- és faggyútermelést csökkentő hatása, valamint a vitaminok „védelmének" viszonylagos hiánya szintén problémákat okozhat. Ilyenkor tehát a zsíros arcbőrt gyakrabban kell tisztítani. Az „éltető napfény" híján jó szolgálatot tehet a kvarcolás is. Ennél azonban szigorúan meg kell tartani a fokozatosságot! Legbiztosabb azonban, ha szakemberre — kozmetikusra — bízzuk a bőrünket . . .

Miután már szó esett a téli „vitaminhiányról", azt is meg kell említenünk, hogy ésszerű, egészséges, illetve ahogy a táplálkozástudósok újabban emlegetik: *„kiegyensúlyozott"* — táplálkozással hogyan lehet ezen segíteni. Nos, nyáron valóban könnyebb zöldfélékhez, gyümölcsökhöz hozzájutni. Azonban a téli vitamin-utánpótlás problémája sem ró senkire megoldhatatlan feladatot. Legfeljebb több odafigyelést igényel — de megéri! Megéri, mert a fertőzésekre érzékeny, fáradékonyságról panaszkodó embernek általában eszébe sem jut, hogy mindezt vitaminszegény táplálékainak „köszönheti".

Jók a házilag „eltett" kompótok, befőttek, savanyúságok. Persze, ezek ma már kezdenek kimenni a „divatból". A modern háziasszony egyre inkább a konzervek kínálta bőséges választékra épít. A kínálat széles skáláján — télen is — ott találjuk a zöldborsót, zöldbabot és egyéb főzelékféléket. A mirelitáruk pedig mélyhűtött vitaminforrások. Változatossá alakítható étrendünkben a tej s a tejtermékek, sovány húsok mellett — gyakran szerepeljenek hát a zöldfőzelékek, lehetőség szerint gyümölcsök . . .

Aztán itt van a disznóvágás! Szorosan összefügg a táplálkozással, ám egyben mozgalmas téli „mulatság" is. Ilyenkor általában összejön a család, segítenek a szomszédok. Mondanunk sem kell — szaporán koccannak egymáshoz a poharak is. Önmagában ez még nem volna baj, ameddig mértékkel történik. Nehezíti a helyzetet, hogy ez a „mérték" változó, tehát mindenkinek a sajátját kell ismernie. És — főleg — megtartania!

Közben ínycsiklandó illatok töltik be a levegőt, készül a sok, valóban finom falat. De . . .! *Ételmérgezés — a közhiedelemmel ellentétben — télen is létezik.* Ilyenkor főképp a házilag — és helytelenül — elkészített disznósajt a baj okozója. A benne lévő kocsonyás belsőség és a bőrdarabok, valamint a feldolgozáskor jelenlévő hő ugyanis kiváló feltételei a baktériumok elszaporodásának. A készítés során elkövetett, legapróbbnak tűnő figyelmetlenség, gondatlanság is veszélyt rejthet magában!

Végül — de távolról sem utolsósorban — néhány szót a fagyásról . . . Sok, kellemetlen meglepetést okozott már az a tévedés is, mely szerint fagyási sérüléshez a hőmérsékletnek feltétlenül 0 fok alá kell süllyednie. Nos, ez bizonyos körülmények között már +1—5 fokon is bekövetkezhet. Természetesen ilyenkor még a fagyás enyhébb formájával állunk szemben.

Mik a fagyás tünetei? *A bőr felülete erősen lehül, színe elhalványul, s szinte érzéketlenné válik.* Felmelegedéskor viszketés, szúró fájdalom, érzékkiesés, olykor felmaródás jelentkezik. Másod-, harmadfokú fagyásnál már savós, illetve véres hólyagok keletkeznek a bőrön. A fagyás elleni védekezés lényeges módja, hogy szoros lábbelivel ne nehezítsük a láb vérkeringését. Hidegben inkább lazább, kényelmesebb cipőt, csizmát viseljünk . . .

A. Gy.

Sport, mozgás, szabadidőben

Sokan nem tudnak mit kezdeni szabadidejükkel, unatkoznak, alszanak. Pedig a passzív pihenés önmagában nem frissíti fel, nem hangolja át szervezetünket. Aktív kikapacsolódásra, a szervezet minden kis alaktrészét megmozgató testedzésre is szükségünk van!

Igen, igaza van — mondják többen. De mit csináljunk és hol?

A rómaiak a bőséges étkezés után *ezer lépést tettek meg.* Ez kötelező volt, hiszen így kevésbé híztak el. Tisztában vagyunk azzal: nem mindenkinek adatik meg, hogy hasonló módon elégítse ki mozgásigényét. *Ha nem is lépegetünk ezerszer, kocogjunk, sétáljunk helyette vagy akár tornázzunk otthon.* S mennyi lehetőség van még, csak nem gondolunk rá. A felsorolt mozgásformák egyike sem függ olyan feltételektől, mint a sportpálya, a különleges felszerelés vagy a partnerek. Még az anyagiak sem játszanak jelentős szerepet. Mindenki szabadon választhat kénye-kedve szerint ajánlatainkból.

Bizonyára több olvasóban felvetődik: én már öreg vagyok, milyen testmozgást végezzek? Az a legmegnyugtatóbb, ha konzultálnak orvosukkal. Ő pontosan megmondja mit lehet és mit nem.

Hazánk bővelkedik a työnyörű tájakban, és ezek aránylag könnyen megközelíthetők. *A hétvégeket szánjuk hát kirándulásra!* Nem szabad elfelejteni, hogy a kirándulás értéke nem a megtett kilométerek számában, hanem a látványokban, élményekben, a közös kikapcsolódásban is mérhető. Ha kocsival indulunk útnak, akkor is hagyjuk a parkolóhelyen és gyalogoljunk néhány kilométert. Meglátjuk, hogy egyre többet bírunk megtenni. Ha társasággal megyünk kirándulni, ne csak magunkra gondoljunk, hanem a többiekre is. Olyan programot állítsunk össze, ami mindenkinek kedvére való.

Néhány hasznos tanács:

— Lehetőleg korán induljunk, mert a reggeli friss levegő mindenkit felüdít.

— A leghosszabb távolság ne legyen több, mint nyolc-tíz kilométer.

— A pihenő célpont ne legyen messzebb a közlekedési végállomástól, mint két- vagy háromórányi gyaloglás. Ennyit mindenki meg tud tenni. Az erdei turistautakon óránként három, négy kilométeres átlagsebességgel számolhatunk.

— Minden órában tartsunk öt-tíz perces pihenőt. Ne várjuk meg, amíg az idősebbek és gyengébbek meg-megállnak.

— Nagyon fontos, hogy hol pihenünk le. Lehetőleg árnyékos, forrásközeli helyet válasszunk. Itt a gyerekek játszhatnak, a felnőttek pedig focizhatnak.

— Nem mindegy, hogy miben kirándulunk. A legpraktikusabb a flanel-, vászon- vagy pamuting, blúz. Kiváló a melegebb pulóver vagy anorák, hajlékony, könnyű sportcipő. A lényeg az, hogy lehetőleg nem gyűrődő, könnyű ruhákat vigyünk magunkkal.

— Nem romlandó, már előre elkészített ételeket csomagoljunk be. Ne felejtkezzünk meg a hűsítő italról sem, tej, üdítő, tea, ásványvíz a legmegfelelőbb e célra.

Az orvosok véleménye szerint *az úszás az egyik legegészségesebb testedzési forma.* Nemcsak a víz, hanem nyáron a napfény és a levegő is felfrissíti az embert. Legyen húszéves vagy hetven — mindenkinek ajánlható e testmozgás. Mindenki annyit úszik, amennyit akar és olyan tempóban, ahogy az jólesik neki. A test majdnem összes izomcsoportját megmozgatja. Szellemileg is szinte újjászületünk.

Sokan nem tudják, hogy mi is van a kocogás szó mögött. Lassú futást értünk alatta. Mégpedig úgy, hogy hajoljunk előre, felső testünk sohase maradjon le a lábainktól — vagyis „ülve" fussunk. Testsúlyunkat a lábfejre, a talpra helyezzük.

Olyan futócipőt vegyünk, amelyben egy kis sarokgumi található. Ne fussunk többet, mint 50-50 métert, *utána sétáljunk legalább 60 másodpercig.* Közben végezzünk néhány légzőgyakorlatot. Nagyon fontos a bemelegítés — nyolc-tíz perc elég, főleg lábnyújtó és erősítő gyakorlatokból álljon.

Az izzadságot könnyen felszívó és gyorsan tisztítható pamuttrikót, -inget vagy -blúzt viseljünk. Nyáron a napsugártól, télen pedig a hidegtől védjük fejünket sapkával.

Séta alatt nem a nap közbeni rohangálást értjük, hanem a reggeli vagy az esti félórás kényelmes sétákat. Minden évszakban sétáljunk a szabad levegőn és lehetőleg ne a füstös, zajos városrészekben. *„Kiszellőzik" a fejünk, a tüdőnk, így testileg és szellemileg is megújulunk!*

A tél elképzelhetetlen korcsolyázás, szánkózás nélkül. Barátainkkal, rokonainkkal együtt vidáman, könnyedén kapcsolódunk ki.

Otthoni tornához nem kell semmi, csak nyitott ablak, hogy bejöjjön a lakásba a friss levegő. Meg néhány légzőgyakorlat és tornagyakorlat. Reggel tíz perc, este tíz perc, ennyi ideje mindenkinek van!

Dr. Katona Edit

Az életmód szabja meg

Hogyan táplálkozzunk?

A közhit szerint, aki nehéz munkát végez, főleg szalonnával fedezheti az elvesztett energiát. A szalonna hízlaló élelmiszer és megsem hiznak el ezek az emberek . . .

Mi ennek az oka?

A helyes étkezés egyik titka, hogy *csak annyit együnk, amennyire szükségünk van.* Az egyes munkafolyamatok energiaigénye eltérő, attól függően, hogy milyen hosszú ideig, milyen megterhelés éri az izmokat és az egész szervezetet. A fizikai dolgozók napi munkájuk közben a több táplálékban lévő, nagyobb mennyiségű energiát mind elhasználják. Látszik is rajtuk, hogy szívósak, erősek, de nem kövérek. Régen a legnehezebb munkának az aratás számított. Ma már a gépek egyre nagyobb teret kapnak a nehéz munkafolyamatban. Így az emberi energiaszükséglet, energiaráfordítás is lényegesen csökkent a kézi munka szükségletéhez képest.

A szakemberek, a ma már mindenkit érdeklő, iletve érintő energia- és tápanyagszükségleti normákat nem az egyes foglalkozások, hanem az életmód jellegzetességeinek megfelelően adják meg. Ugyanis aki fizikai munkát végez, de szabad idejében kikapcsolódásként pihen, olvas, moziba jár, nem igényel akkora energiatartalmú étrendet, mint aki ugyanolyan foglalkozású és szabad idejében is aktív életmódot folytat, például sportol, kertészkedik, kirándul.

Azok, akik rendszeresen fizikai munkát végeznek, például a rakodómunkások, naponta átlagosan *3100 kalória energiát igényelnek.*

Mennyit egyenek például az irodai dolgozók, a többnyire szellemi munkát végzők? Van-e olyan különlegesség, ami a szellemi pályán dolgozókra jellemző?

Nincs, de az igaz, hogy kisebb energiatartalmú ételeket kell fogyasztaniuk, mint a fizikai munkát végzőknek. Ahogy az előbbiekben említettük, már nem annyira a foglalkozás, hanem az egész napi tevékenység szabja meg a táplálkozással kapcsolatos szükségleteket. A szellemi foglalkozású emberek közül egyre többen szabad idejükben valamilyen fizikai munkát végeznek, például barkácsolnak — tehát aktívan mozognak. Természetesen ennek az ellenkezője is igaz. Egyre több időt töltünk el ülő helyzetben. Ülünk a gépkocsiban, ülünk a munkahelyünkön és ülünk otthon a televízió képernyője előtt. *Elsősorban azoknál probléma ez, akik a munkahelyükön sokat ülnek.* A szakemberek kiszámították, hogy a kényelmes életmódot folytatók *napi energiaszükségelete 2700 kalória.*

Bizonyára sok olvasónkat érdekli, hogy a szellemi foglalkozást űzők melyik csoportba tartoznak? Általában a kényelmes vagy mérsékelten aktív életmódot folytatók közé. Ritka a jelentős fizikai munkát is végző szellemi dolgozó. Azért az alacsonyabb szükséglethez kell igazítani az étrend energiatartalmát, mert különben a felesleg zsír formájában felhalmozódik a test különböző helyein.

Dr. K. E.

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

Fiatalok vetélkedője

Második alkalommal rendezték meg. november 28-án, Szombathelyen, az általános iskolából kimaradt, vasúti szakmát tanuló nyugat-dunántúli fiatalkorúak vetélkedőjét. A szellemi, szakmai és ügyességi torna zsűrielnöke *Kapronczai János* vasútigazgató volt.

A vetélkedő megkezdése előtt a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának nagytermében fogadalmat tett a vasútüzemi KISZ-bizottság 12 ifjú kommunistája. Ők a helyi fiatalkorú tanulók közül kerültek ki és ezzel megalakították a KISZ-bizottság 13. alapszervezetét. Az eskütétel után *Ladó Miklósné* a KISZ városi bizottságának a titkára köszöntötte őket és átadta a tagkönyveket.

A vetélkedőn négy körzeti üzemfőnökség két-két csapata vett részt.

Az idősebb tanulók versenyének első három helyezettje: *Szombathely, Celldömölk* és *Tapolca*. A fiatalabbak élmezőnye a következőképpen alakult: Szombathely után Zalaegerszeg, majd Tapolca következett. A helyezettek utalványokat kaptak.

Napirenden

a vasút operatív irányítása

Együttes párt-végrehajtóbizottsági ülés Miskolcon

A MÁV Vezérigazgatóság és a miskolci vasútigazgatóság párt-végrehajtóbizottsága november 17-én együttes ülést tartott Miskolcon. A tanácskozáson — *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes írásos előterjesztése és szóbeli kiegészítője alapján — a vasút operatív irányításának, elsősorban az üzemviteli munkának a követelményekhez való igazításával, az ehhez szükséges technikai fejlesztésekkel kapcsolatos tennivalókat tárgyalták meg.

A tanácskozás résztvevői megállapították, hogy korszerűsíteni kell az üzemviteli munkát. A tapasztalatok szerint gyakran van szükség az üzemirányító központok és szolgálati helyek operatív beavatkozására. A vezérigazgatóság üzemirányító központja által ellenőrzött törzshálózati vonalak hossza meghaladja az 1700, az igazgatóságoké a 3000 kilométert.

A tevékenységet befolyásolja, hogy a kiszolgáló technikai berendezések műszaki színvonala rendkívül változó. Már működnek a vonatforgalom lebonyolításához közvetlen beavatkozási lehetőséget nyújtó központi forgalomirányító, (KÖFI) és a vonatforgalom alakulását vizuálisan megjeleníteni képes központi forgalomellenőrző (KÖFE) berendezések.

Ezekkel ellentétben nehézkes a kapcsolattartás a mellékvonali állomások között. *Korszerűsíteni kell az áru- és a kocsiirányítás távbeszélő kapcsolatait is.*

A vezérigazgató-helyettes hangsúlyozta, hogy szükség van a gyorsabb információcserére is. Ennek érdekében a MÁV nagyarányú korszerűsítést végez.

A miskolci igazgatóság ez év október 2-án az országban elsőként helyezte üzembe a Hatvan—Miskolc vonalszakaszon a számítógépes KÖFE-berendezést. Ezt tovább építik *Miskolc—Mezőzombor*, majd *Hatvan—Rákos* állomások között. A tervidőszakban még elkészül a *Felsőzsolca—Hidasnémeti* nemzetközi fővonalon a központi forgalomirányító berendezés. Üzembe helyezése után az igazgatóság székházából irányítják Felsőzsolca és a határállomás között a vonatok forgalmát.

A tanácskozás résztvevői megtekintették a Hatvan—Miskolc között üzemelő KÖFE-berendezés működését. Láthatták, hogy a panoráma táblán hogyan jelennek meg azok az információk, amelyek a vonatok közelekedéséről és a berendezések működéséről adnak tájékoztatást az üzemirányítók számára. Ez lehetővé teszi a gyors, operatív beavatkozást. A berendezés előnyeiről és az eddigi tapasztalatokról *Varga László*, az üzemirányító központ vezetője tájékoztatta a vezérigazgatóság képviselőit. A berendezéshez hamarosan csatlakoztatják majd a vonatszámjelentő kiegészítő rendszert.

Az ülésen elhangzottakat *Radványi Géza*, a MÁV miskolci pártbizottság titkára foglalta össze.

Cs. B.

Szabadbattyán állomáson

Megbízhatóan üzemel az új biztosítóberendezés



Kovács Józsefné forgalmi szolgálattevő munka közben

Ahol olyan korszerű biztosítóberendezés működik, mint Szabadbattyán állomáson, ott a vonatok közlekedése zavartalan. A biztosítóberendezés megbízható, nem fárad el, mint az ember. A gépek ellenőrzik, hogy kezelőjük elhatározása, utasítása a beépített biztonságnak megfelel-e, és ha igen, akkor az utasítást végrehajtják. A bonyolult technika működtetéséhez elegendő két kis gomb megnyomása.

Szabadbattyán állomáson 1986-tól üzemelő D 70 V típusú biztosítóberendezés a jelfogós (relés) technikával építettek közül a legfejlettebb.

A D 70 V típusú berendezést a Ganz Elektric és a MÁV Tervező Intézet együttműködéssel fejlesztette ki. A MÁV hálózatán D 70 V típusú berendezésből kettő üzemel. Ez a berendezés — amely mintegy 33 millió forintba került — a D 55 típusú berendezésnél már megszokott szolgáltatásokon túl biztosítja:

— a vágányúttárolás lehetőségét, ami azt jelenti, hogy a berendezés a tárolás sorrendjében automatikusan végrehajtja a kapott parancsokat;

— kettőnél több vagy nem összetartozó gombok benyomása esetén a kezelés hatástalan.

Az időzített kényszeroldás azt eredményezi, hogy a berendezés egy rossznak minősített döntés után 3 perces gondolkodási időt biztosít és megadja a helyes döntést.

A berendezés működéséhez szükséges villamos energiát elsősorban a 220 V-os hálózat, másodsorban az SDA 110-es DETA 80-as automatikával felszerelt dízel áramfejlesztő gépcsoport biztosítja. Külső elektromos zavar esetén minden emberi beavatkozás nélkül, automatikusan energiát szolgáltat a saját áramfejlesztő gépcsoport. *A korszerű és műszakilag bonyolult berendezéshez Székesfehérvár és Siófok felől automata térközbiztosító berendezés csatlakozik.* Börgönd felől most alakították ki a tengelyszámlálós berendezést. A tapolcai vonalon pedig folyamatban van az automata térközbiztosító berendezés építése. A munkák befejezése után a szétosztó szerepet betöltő Szabadbattyán állomáson zökkenőmentesen, biztonságosan bonyolódhat le a jelenleginél is nagyobb forgalom. A bonyolult berendezés üzemeltetését, javítását jól képzett közép- és felsőfokú végzettségű szakemberek végzik. A szabadbattyáni berendezést a székesfehérvári biztosítóberendezési szakasz gondjaira bízták.

A szabadbattyáni D 70 V típusú biztosítóberendezés is példa arra, hogy a jól működő technika hasznosan szolgálja a forgalom biztonságát.

Csongrád és Szentes között

Felavatták az új Tisza-hidat



Önozó György közlekedési miniszterhelyettes beszédét mondja

December 3. A vasúti közlekedés és a hídépítők jeles napja. Elkészült és ünnepélyes átadásához érkezett az új csongrádi vasúti Tisza-híd.

A hivatalos ünnepségen, melyet a híd csongrádi oldalán tartottak, *Sajtos Péter*, a szegedi vasútigazgatóság helyettes vezetője köszöntötte a megjelenteket, köztük *Onozó György* közlekedési miniszterhelyettest, *Tóth László* MÁV vezérigazgató-helyettest, *Papdi Józsefet*, a Csongrád Megyei Tanács elnökét, *dr. Bartha Lászlót*, a Csongrád Megyei Pártbizottság titkárát, Szentes és Csongrád város párt és állami vezetőit, az építésben résztvevő vállalatok vezetőit és dolgozóit.

A megnyitó után *Lovász Lázár*, a szegedi vasútigazgatóság vezetője tájékoztatta a jelenlevőket a híd elkészültéről. Elmondotta, hogy Csongrád és Szentes lakói már az 1800-as évek végén szorgalmazták egy állandó híd építését, amit a vasúti közlekedés fejlődése is egyre sürgetett. Végül 1901-ben kezdődött és pontosan 83 évvel ezelőtt, *1903. december 3-án adták át a forgalomnak a közös vasúti-közúti hidat*. A történelem viharai ezt a hidat sem kímélték. A Tanácsköztársaság idején a román csapatok, majd a második világháborúban a visszavonuló német alakulatok a mederhidat felrobbantották. A felszabadulás után azonnal megindult az újjáépítés, és az új közös vasúti-közúti hidat 1946 végén forgalomba helyezték. Ez a híd 1981 novembertől — az új közúti Tisza-híd üzembehelyezésétől — *már csak vasúti hídként üzemelt*. Az eltelt évtizedek alatt az acélszerkezetek anyaga folyamatosan elfáradt, az egyre növekvő forgalmat már csak sebesség- és súlykorlátozással lehetett rajta lebonyolítani —, ezért is született meg a döntés: *új hidat kell építeni.*

A híd terveit az Út- és Vasúttervező Vállalat készítette. A kivitelezés fővállalkozója a Ganz-MÁVAG acélszerkezeti gyára volt. Ők szállították a folyópartra a kétezer 870 tonna összsúlyú acélszerkezet darabjait, amit a helyszínen szereltek össze. A kivitelezési munkák 1983. április 1-jén kezdődtek és abban a fővállalkozó mellett 14 alvállalkozó és 7 szolgáltató vállalat, illetve üzem is közreműködött. Az alvállalkozók közül kiemelkedik a Hídépítő Vállalat munkája. Ők készítették el az összes alapépítményt, a SOIL—MEC cölöpökön nyugvó hídfőket, a pilléreket, a felvonulási utakat, az építéshez szükséges melléklétesítményeket, az acélszerkezetek szerelését és mozgatását biztosító segédberendezéseket.

Lovász Lázár beszéde végén köszönetet mondott az építésben résztvevőknek, majd jelentette a miniszterhelyettesnek, hogy az új híd próbaterhelése eredményesen zárult, így az a vasúti forgalomra alkalmas.

Ezt követően Onozó György miniszterhelyettes mondott rövid beszédet. A vasúti közlekedés jelentőségét hangsúlyozva szólt arról, hogy a járművek mellett a pálya és azok tartozékai, így a most átadott új híd is fontos szerepet tölt be a közlekedésben. A híd átadása nemcsak a két város, és a megye életében jelentős esemény, megléte országosan, sőt a nemzetközi forgalomban is számottevő. Elismerően szólt az építés során alkalmazott technikai újdonságokról, a híd építése során tapasztalt jó együttműködésről, majd a hídépítésben közreműködők részére kintüntetéseket adott át.

A kitüntetések átadása után a miniszterhelyettes elvágta a nemzeti színű szalagot, ezzel forgalomba helyezte a hidat. Az ünnepség résztvevői gyalog áthaladtak az új hídon, majd a szentesi oldalon motorvonatra szálltak és azzal folytatták útjukat Szentes állomásra. Ott még egy program várta a vendégeket. A házigazdák kíséretében megtekintették a közelmúltban felújított felvételi épületet.

Gellért József



Az ünnepség vendégeit szállító motorvonat áthalad a hídon
(Zelman Ferenc felvételei)

Üzemszemle Jászkiséren

Példás a rend és a tisztaság

Pál József, az építési és pályafenntartási főosztály vezetője november 13-án munkavédelmi szemlét tartott Jászkiséren, a MÁV Építőgépjavító Üzemben. A szemlebizottság vizsgálta az üzem dolgozóinak munkakörülményeit, bejárta a műhelyeket, raktár- és tárolóhelyiségeket, a szociális létesítményeket. Megtekintette az új rehabilitációs műhelyt, a munkavégzés biztonságát, az alvázgyártási munkák könnyítése és biztonságosabbá tétele érdekében elkészített forgatóberendezést. A termelőberendezések biztonságtechnikáját, az újólag beállított gépek védelmi berendezéseit. A vizsgálat kiterjedt az egészségügyi, a szociális ellátásra és a munkavédelmi tevékenységre.

A szemlebizottság valamennyi területen kedvező megállapításokat tett. A vizsgált helyeken *példás volt a munkahelyi rend és tisztaság*, különösen rehabilitációs műhelyben.

A munka megfelelt az utasításoknak és biztonságtechnikai előírásoknak. A biztonságtechnikai berendezéseket, védőberendezéseket és kényszerkapcsolást elterjedten alkalmazzák. A biztonságtechnikai felülvizsgálatok végrehajtása és dokumentálása példás. *Magas szintű a szociális ellátás, a szociális helyiségek állapota, tisztasága példás.* Az egészségügyi ellátás az elvárásoknak minden szempontból megfelel. Az ipar-egészségügyi megelőző orvosi vizsgálatokat előírásszerűen végzik. Foglalkozási ártalom, vagy megbetegedés nem fordult elő.

Az üzemi balesetek számszerű alakulása kedvező. Súlyos baleset évek óta nem volt, az ezer főre eső balesetek száma több éve tíz alatt van. (A MÁV 26,5, a szakszolgálati átlag 17,2).

A nyolcszoros „Kiváló Üzem" dolgozói és vezetői ezúttal is jelesre vizsgáztak. A gazdasági feladatokkal azonos szinten kezelik a munkavédelmi biztonságtechnikai kérdéseket.

A szemlebizottság a tapasztaltak, valamint a szociális ellátás és a munkahelyi körülmények javítására tett intézkedések és a baleseti helyzet kedvező alakulása alapján az üzem munkabiztonságát kiválónak minősítette.

A főosztályon többéves gyakorlat, hogy a bizottság az üzem munkavédelemmel összefüggő tűzvédelmi körülményeit és tevékenységét is szemléli. Ennek kapcsán szintén kedvező megállapításokat tett. *Az üzemben évek óta nem fordult elő tűzeset.*

A főosztályvezető a több éven keresztül végzett rendszeres kiemelkedő munkavédelmi tevékenységért a munkavédelmi apparátus és a gazdasági vezetők részére rendkívüli jutalomkeretet biztosított.

Rádóczy István

Józsefvárosban élnek az önállóság adta lehetőségekkel

„Furcsa" állomás a miénk — mondja a józsefvárosi főnök. Státusát is csak hosszasan lehet megfogalmazni: „üzemfőnökségi jogkörrel felruházott önálló állomásfőnökség". Mit takar ez a megfogalmazás? Erre kerestünk választ, amikor a napokban felkerestük az állomás vezetőit. Látogatásunk is meggyőzött, hogy valóban különös szolgálati főnökségről van szó.

Kiss Kálmán állomásfőnökkel és *Szabó Illés* kereskedelmi főnökhelyettessel járjuk az állomást, majd áttekintjük önállóságuk első évét.

— Külön váltunk Budapest-Keletitől. A két eltérő profil nem illett egymáshoz. Ez az állomás a személyszállítás mellett az árufuvarozás minden módját műveli. Ami miatt ma mégis leginkább számon tartanak bennünket, az a konténerterminál. A hazai és a nemzetközi forgalom központja vagyunk! — magyarázza a főnök.



A BELOTTI négy emelet magasba is képes felemelni a konténert

Konténerutcák

Erről már februári lapszámunkban beszámoltunk. Ám ami felkeltette az érdeklődésünket az az, hogy miként éltek az önállóság adta lehetőségekkel.

A látogatót nem lepik meg a kívülálló számára elbűvölő *konténerutcák, depók látványa.* A három, sőt négy emelet magasra felhalmozott acélládák sora. Még a gépkocsik szüntelen forgalma sem, noha állandóan érkeznek és indulnak. Ittmindig történik valami változás. A kocsik kimennek a közutakra, a városba. Behatolnak üzemek, gyárak, intézmények udvarára. Hozzák, viszik a MÁV jó hírét.

— Kezdetben „fantom" főnök voltam, mivel állomás még nem volt, csak megbízatás. 1985 november 1-jével bíztak meg, hogy 1986. január 1-jére oldjam meg a vezetés személyi feltételeit, válasszam meg a helyetteseket, tegyek javaslatot a reszort- és részlegvezetőkre.

Ezzel egyidejűleg alakultak a társadalmi szervek: az MSZMP pártvezetőség, a szakszervezeti bizottság, a KISZ, és a szocialista brigádok is az új feltételekhez igazodva alakultak újjá. A kérdést úgy tették fel: — képesek-e olyan hatásos intézkedésekkel megvalósítani a vezetés elgondolását, amely előmozdítja a gazdálkodást, a fegyelmezettebb munkát? Tudják-e jobb eredményekkel igazolni vállalkozásuk sikerét? És rendelkeznek-e megfelelő képességgel, hogy jobb irányba elmozduljon Józsefváros munkája?

— *Először az emberekhez kellett fordulni* — folytatja a főnök. — *Mi megtettük. El kellett hitetni, hogy a „megmutatjuk" szónak még ereje van. Megkezdtük a belső átépítést, átalakítást, festést, mázolást és a felszerelések elosztását. Március végére minden a helyén volt.*

— Mint mindenütt, itt is — mondja Szabó Illés — akadtak kishitűek, bizalmatlanok, ingadozók. Ám az új helyzet előállt és bizonyítani kellett. Álljon igazolásul, hogy induláskor 493-an, a mai napon 555-en dolgoznak nálunk. A létszámhelyzet tehát javult. Elsősorban a kereskedelmi szakszolgálatnál, ahol hat nyugdíjas is dolgozik a raktárakban. Az üzemvitelnél elérték a szinten tartást. A gépkocsivezetőknél viszont nyolc hiányzik.

A bérkiáramlás visszafogása, ahogy teljesítményeik meggyőznek, nem jelentett fékező hatást. Az „alkalmi munkára", melyet szabadnaposok bevonásával végeztek, 1985-ben 1 millió 487 ezer, míg 1986-ban mindössze 258 600 forintot fizettek ki. Teljesítményeik a technikai bázis fejlesztése nélkül is javultak. A Belottit csak októberben kapták. Hatása még nem érzékelhető szembetűnően. Eredményeik java a munka-, üzem- és technológiai szervezés következménye.

A mozgósítás sikerült

A személyszállítási bevételek tervét 104,8 százalékra teljesítették. Ez napjainkban kiemelkedő eredménynek számít. A személyvonatok 99,2 százalékos menetrendszerű közlekedése pedig kimondottan kedvező. Ezt azok az utasok is érzik, akik ide érkeznek és innét indulnak.

Az áruszállítási tonnaterv is kedvezően alakult. A tervezett 187 ezer tonnával szemben 205 225 ezer tonnát szállítottak el. Úgy, hogy szombat-vasárnap folyamatosan a felek rendelkezésére álltak. *Ezzel elérték, hogy 250 ezer tonnás éves tervüket november 16-ra teljesítették.* Hogyan?

Álljon itt jelllemzésül egy példa. Október közepén szóltak a vezérigazgatóságról és az igazgatóságról, hogy a hideg idő beállta előtt 550 nagy konténert kell továbbítani Záhony kilépővel. Szervezzék meg. Segítséget kapnak. És egy szombat-vasárnap 536 konténer útnak indult irány- és gyorstehervonatokkal. Ezzel a munkateljesítménnyel 150 százalékot értek el.

— A kocsikról és a konténerről központilag gondoskodtak. Nekünk ismét az volt a feladatunk, hogy mozgósítsuk az embereket. Sikerült! *Beálltak a gépkocsivezetők, a darusok, a raktárnokok, a raktári munkások, a gépkezelők, a pénztárosok és az állomás vezetői.* Az emberek megértették, hogy a fagyok beállta előtt el kell szállítani az almát. Bár voltak olyan hangok is, hogy hogy gondolják: pénteken közlik a szombat-vasárnapi munkát. Ezek voltak kevesebben. Akinek ott volt a helye, az jött és végezte a dolgát.

A kocsiberakási tervet 120,4 százalékra teljesítették. Ezzel fogadási készségüket javították, amely maga után „húzta" az árutonnatervet is. A kocsitartózkodás 41,8 óráról 41,23 órára javult. Az idegen kocsik tartózkodása 28,5 óráról 27,4-re mérséklődött. A partner gyárak, üzemek ismerik a MÁV gondjait. Ők mondták el nekik azt is, hogy az idegen kocsikkal való gazdálkodás valutakímélés.

Üzemi költségeik 14 millió 230 ezer forintról 9 millió 528 ezer forintra estek vissza.

„Mázsasávos" bérszorzó

Józsefvárosnak 6700 négyzetméter raktárból 5400 négyzetméter hasznosul. A raktárak hosza 300 méter. Szabadban 7000 négyzetméter a nyitott árukezelési hely. S a raktárrengetegben alig látni raktárnokot. Mi lenne, ha nem lennének nyugdíjasok? Ismét a főnöké a szó:



Csík Miklós nehézgépkezelő



Szabó Illés kereskedelmi főnökhelyettes
(Laczkó Ildikó felvételei)

— Az egységes ösztönző rendszerből 10 százalékot tarthatok vissza. Ez 41 ezer forint. Magam 15 ezret, az igazgatóság 20 ezret adott az 536 darab konténer berakásért. *Így mi már a negyedik napon fizettünk.* Ezt nagyra értékelték „az emberek".

Az alkalmi munka visszaszorítására vezették be *a „mázsasávos" bérszorzót.* Lényege, hogy az I-es és II-es raktárt elkülönítették. Az egyikben vannak közbenső tartóelemek, a másikban nincsenek. A targoncavezetés eltérő módon lehetséges. A bérezésnél ezt figyelembe vették. Ha a dolgozó által az egy órára eső mozdított súly:

	I. raktár	II. raktár
17 mázsa alatt van	**bértétel 56 fill.**	**16 q-nál 67 fillér**
17—19 mázsa között	**90**	**16—18 q 1,10**
19 mázsa felett	**1,30**	**18 felett 1,50**

Ez a bérszorzó kezdetben nem volt vonzó. Az első három hónapban a teljesítmények 17 mázsa alatt rekedtek. Aztán előbb egy, majd több brigád is megpróbálta. Hajtani kezdtek. Az alsó sávból a középsőre, majd a felsőbe sorolták magukat, *miközben bérük 2000-3000 forinttal megnőtt.* A munkát a rendes munkaidő keretei között végezték el.

Valami hasonlót terveznek a gépkocsivezetők, az emelőgépkezelők és a raktárnokok számára is.

Érdemes még szót ejteni Belottiról a „szuper"gépről. Beszerzési ára 13 millió forint. Forgat, dönt, emel, rendez, felrak. *A 20 és a 40 lábas konténereket akár négy emelet magasba is felemeli.* Nagy előnye, hogy kötetlen pályán mozog. Ezért átszervezték a depókat. Ma 14 depót tartanak fenn, ahol a közepesből 224, a 20 lábasból 756, és a 40 lábasból 341 darabot képesek tárolni.

Javulnak az üzemeltetés körülményei is. Kapnak tizenkét 12,5 mázsás NSZK-targoncát, a jelenlegi 18 „nulla értékű" helyett. Ezek 7,5 mázsával szemben 12,5 mázsát emelnek.

Budapest-Józsefvárosban nehéz a sok szorgalmas szakember közül bárkit is kiemelni. Mégis meg kell említeni *Vezényi Károly* gépkocsivezetőt, *Zvara László* ktg. tisztet, *Podamniczky János* feladási raktáronokot, *Hernádi Márton* transzkonténer-részlegvezetőt, *Dallos József* villástargonca-vezetőt és *Bicskei Dánielné* térfőnököt.

Egyébként az önállóvá válás óta eltelt nem egészen egy év eredményei minden várakozást felülmúlnak. **Szabó Béla**

Munkásőr szakaszgyűlés Ferencvárosban

A Ferencvárosi Művelődési Házban kiképzési évet záró, értékelő szakaszgyűlést tartottak a ferencvárosi munkásőrök. A helyi párt- és gazdasági vezetők is megjelentek a november 27-i szakaszgyűlésen, amelyen *Kiss Lajos* szakaszparancsnok elmondta beszámolójában: *az alegység 1980 óta háromszor nyerte el a század legjobb szakasza, egyszer a zászlóalj legjobb szakasza címet.* A munkásőr szakasz tagjai: sarusok, kocsirendezők, rendelkező forgalmi szolgálattevők, pályafenntartási dolgozók, kocsivizsgálók, mozdonyvezetők, gazdasági vezetők. Közülük többen részesültek munkájuk alapján anyagi, erkölcsi elismerésben. *Kozsári Zoltán* Élenjáró mozdonyvezető kitüntetést kapott a fegyveres erők napján, *Zámbó István* rajparancsnok, kocsivizsgáló lakatos május 1-jén Kiváló Dolgozó kitüntetésben részesült, és az általa vezetett kollektíva elnyerte a MÁV Kiváló Brigádja címet. *Varga Gyula* Igazgatói dicséret, *Kiss Lajos* szakaszparancsnok Kiváló Dolgozó, *Halmi János* mozdonyvezető a KISZ KB Dicsérő oklevele kitüntetés birtokosa lett.

A beszámoló kiemelte az illetékes pártalapszervezetek hathatós segítségét, foglalkozott a legutóbbi ócsai háromnapos koncentrált kiképzés eredményeivel. Hangsúlyozta a szakasz a kiképzési tervnek megfelelően végrehajtotta az ötéves kiképzési terv, illetve az idei kiképzési év feladatait.

Gáspár János munkásőr századparancsnok felszólalásában elismerően értékelte a szakasz kiképzési, gazdasági, közéleti, társadalmi tevékenységét. A további hozzászólások során *Gál György,* a csomóponti pártbizottság titkára rövid tájékoztatót tartott a november 22-i központi bizottsági ülés határozatáról, kiemelve az ezzel kapcsolatos helyi feladatokat. *Dr. Kosztyu Tibor* üzemfőnök felajánlotta segítségét egy munkásőr kirándulás megszervezéséhez, majd *Varga János, Soltész Péter, Zámbó István, Halmi János, Deák Géza* munkásőrök elmondták véleményüket a végzett munkáról, a további feladatokról.

A szakaszgyűlésen *Illés László* forgalmi szolgálattevő és *Száraz József* vonalgondozó átvették a Kiváló Munkásőr kitüntetést, a Szakasz legjobb raja címet a 3. raj érdemelte ki, amelynek parancsnoka: *Novák Tibor,* tagjai: *Deák Géza* kocsirendező, *Antal István* fejlesztő mérnök, *Szabó Pál* vonatátvevő, és *Ciráki József* diszpécser.

Regős János

ARANY OKLEVÉL

Arany Oklevél kitüntetést kapott a záhonyi Közlekedési Szakközépiskola kollégiuma a nevelési intézmények Szabolcs-Szatmár megyei versenyén. Hasonló kitüntetést mindössze öt kollégium kapott a megyében, a versenyre 30 kollégium, illetve diákotthon nevezett.

A szép elismerést azzal indokolták, hogy a záhonyi kollégiumban javultak a tanulmányi eredmények, jól működött a diákönkormányzat, az intézményt a rend és tisztaság jellemzi. Külön is említették a kollégium gazdag kulturális és sportprogramjait, a környező termelőszövetkezetekkel kialakított gyümölcsöző kapcsolatokat, illetve a speciális belső ismeretterjesztő munkát.

A kitüntetési ünnepséget november 26-án tartották.

(—a, —r)

Bajaiak a közösségért

Sokféleképpen lehet a közösség érdekében cselekedni. Baja állomás utazószolgálatot teljesítő dolgozói, jegyvizsgálók és vonatvezetők sajátos módját választották annak, hogy embertársaikon segítsenek. Azt tették, amihez a legjobban értenek. Szabadnapjukon, idén két alkalommal egy-egy plusz utat ajánlottak fel. A többlet-vonattovábbításért kapott összeget áprilisban az alacsony jövedelmű vasutas nyugdíjasoknak, míg legutóbb, októberben 4710 forintot a Szolnoki MÁV Kórház műszervásárlására ajándékozták. Ez utóbbi felajánlásukkal a vasútüzem érdekében is cselekedtek, hiszen huszonheten egy vonatkísérő teljes havi munkaóráját takarították meg. (g)

A MÁV Vezérigazgatóság PÁLYÁZATOT HIRDET

a MÁV főenergetikusi munkakör betöltésére.

A MÁV főenergetikusának feladatait a 15/1986. GJF. sz. utasítás tartalmazza, amely megjelent a Magyar Államvasutak 1986. évi 8. számú Értesítőjében.

A munkakör betöltésének alapvető feltétele:
- műszaki egyetemi vagy műszaki főiskolai oklevél,
- felsőfokú energetikusi tanfolyam,
- energiagazdálkodási területen szerzett 8 éves szakmai gyakorlat,
- legfeljebb betöltött 50. életév
- erkölcsi feddhetetlenség.

A pályázók közül a német- vagy orosz- nyelvtudással rendelkezők előnyben részesülnek.

Besorolás: ügyintéző IV. csoportvezető
Bérezés: MÁV Kollektív Szerződés szerint.

A beküldendő pályázat tartalmazza:
- az eddigi munkakörök, tevékenységek felsorolását,
- a jelenlegi munkahelyet, beosztását,
- munkaköri besorolását, jövedelmét,
- szakmai tevékenységét,
- kitüntetéseit,
- az új munkakörre vonatkozó elképzeléseit, terveit,
- részletes önéletrajzot.

A pályázatot 1987. január 15-ig a MÁV Vezérigazgatóság személyzeti és oktatási főosztályára (1940 Budapest, Népköztársaság u. 73.) kérjük beküldeni.

A pályázatokat bizalmasan kezeljük és 1987. február 15-ig választ adunk a pályázatokra.

A munkakör betöltése 1987. március 1 től esedékes

A pályázattal kapcsolatos részletes felvilágosítást Kis Tamás a 220-660/281 postai, illetve 01-38-85 üzemi telefonon ad.

A siker nyomában

„. . . téged futtatnak, pajtás"

Vannak emberek, akiknek ölükbe hull a könnyű élet, a boldogulás lehetősége. Mások olyan ügyesen lavíroznak a munkahelyi feszültségek között, hogy középszerűségükkel irigylésre méltóan tudják a *„nehogy már baj legyen"*, Jevtusenko által kifigurázott ember típusát alakítani. Szerencsére vannak, akik nem szeretik az állóvizet. sőt ha lehet, egy egész kollektíva gondját, baját nyakukba veszik, s egyéni tehetségüket is a vasút szolgálatába állítják. Ilyen ízig-vérig a vasútért élő újító ember *Kvaka Mihály,* a Keleti Vontatási Főnökség mozdonylakatos csoportvezetője, a Gagarin szocialista brigád vezetője, aki alig negyvenéves fejjel megkapta a Kiváló Vasutas kitüntetést.

1962-ben járműlakatosként kezdte vasutas pályáját a hatvani fűtőháznál. Ma is szívesen emlékszik az ottani öreg szakikra, akik a gőzmozdonyjavítás fortélyaira megtanították. Aztán a vasutas kötelesség a Keletibe szólította.

— *Ez nem volt olyan egyszerű* — kezdi a beszélgetést Kvaka Mihály. — Tizennégyen végeztünk akkor Hatvanban a járműlakatos szakmában. Alig néhány hónap után mindőnket egyszerre a Keletibe helyeztek át. *Meg se kérdezték akarjuk-e vagy sem!* Ez akkor természetes volt. Meg se fordult a fejünkben, hogy itthagyjuk a vasutat. Hatvanból jártam szolgálatba évekig. Akkor még a Keletiben is sok gőzmozdony volt, de minket fiatalokat már a fázisváltós kandók és a fázis-periódus váltós V—55-ös Boco villanymozdonyok érdekeltek jobban. Rövid időn belül jöttek a V—43-as villamos mozdonyok. Ez a sokféleség éltetett engem. Aztán a régi hatvani cimborákból lassan el-elmaradoztak, máshová pártoltak néhányan. Akik itt maradtunk, önképzéssel, akkori vezetőink szakmai előadásaival gazdagítottuk ismereteinket. Lehet, hogy furcsának tűnik, de mi szolgálat után is képesek voltunk ittmaradni, hogy az akkor még lazább mozdonyfordulót kihasználva egy-egy V—43-as mozdony elektromos egységét csupán a tapasztalatszerzés érdekében, a megismerés végett szétszedjük és összerakjuk. Jutalom volt számomra, hogy a Keletiben szervezett 6 hónapos villanymozdony-javításra képező házi tanfolyamon részt vehettem. Akkor a mozdonyvezető gyakornokok is a brigádban kezdték a szakmát. *Volt kitől tanulni a fogásokat.* Az akkori brigádból ma tizenketten elismert szakemberei a vontatási szakszolgálatnak, s közülük más vontatási főnökségen, a budapesti igazgatóságon sőt a vezérigazgatóságon is többen elismerést szereztek a Keletinek.

Ahogy beszélgetünk, a kollégák az áramszedő-javítással kapcsolatban kérik Kvaka Mihály tanácsát. Majd rövid utasítást ad arra, hogy a téli felkészülést szem előtt tartandó hogyan állítsák be az áramszedő rugójának erejét. Aztán ismét folytatja.

— *Nagyon fiatalon, 19 évesen lettem brigádvezető, a KISZ és a szakmai vezetés javaslatára.* Ez akkor nem kis feltűnést, sőt feszültséget is eredményezett a brigádban. Néhány idősebb kolléga — akik joggal számítottak erre a posztra — neheztelt rám, de a munkával sikerült igazolnom alkalmasságomat. Különösen akkor, amikor néhány újítással is bemutatkoztam. Elsőként a kollégákkal együtt az AOP—317 típusú áramszedők rugóerejének beállításához készítettünk egy mérőműszert. Ezzel az áramszedő saru kopását sikerült jelentősen csökkenteni, *ami több százezer forint kiadástól mentesítette a vasutat.* Aztán a hetvenes évek közepe felé erősödött az energiatakarékosság. Akkor jött ki néhány jól képzett fiatal szakember a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskoláról, s a régi kollégákkal a gyakorlatot jól tudtuk a fiatalok elméleti ismereteivel ötvözni.

Hunor László technológussal és *Szilvási József* üzemmérnökkel — aki jelenleg a vezetőmérnököm — közösen a V—43-as főtranszformátorának szellőző motorját vizsgáltuk — folytatta. — Amennyiben a 9 kW-os — tehát viszonylag nagy teljesítményű — szellőző motor billenő kapcsolója meghúzott, a motor állandóan járt még akkor is ha erre a mozdony üzembiztonsága miatt nem volt szükség. Mi kidolgoztunk egy hőfokérzékelőt, ami csak 40 C° felett indította a motort. Ezzel a kis változtatással *évi 9—10 millió forint értékű energiát mentettünk meg a MÁV-nak.* De ne gondolja, hogy ez ilyen egyszerű volt. 1977-ben adtuk be az újítást, *de a fejenként 140 ezer forintos díjat csak 1984-ben kaptuk meg.* Bosszantott egy kicsit ez a lassú reagálás, de belátom, hogy a reális kalkulációhoz csak több éves gyakorlati alkalmazás után juthattak az elbírálásban érdekelt szakemberek — mondja elégedetten a megtermett csoportvezető.

Szerényen nem szól a tucatnyi, „alig" pár tízezer forintos megtakarítást eredményező újításról, az Alkotó Ifjúság pályázaton és a Vasutasok Szakszervezete által hirdetett újítási versenyben elért helyezésekről. Például arról az újításról sem. amit *Manyák Lajos* akkori művezetővel közösen kísérleteztek ki a bütykös tárcsák és teljesítménykontaktorok rögzítésére. Akkor még kevesen ismerték a LOCTITE 270 640-es pillanatragasztót. Nekik hosszas kísérletezés után ennek segítségével sikerült a karbantartási munkát elenyésző mértékre csökkenteni, s a V—43-asok üzemkészségét nagyon kedvezően befolyásolni.

De említhetnénk a tetőellenállás túlmelegedésének megelőzésére *Endrődi László* és *Kvaka Mihály* által újítás keretében kialakított ellenőrző áramkör előnyeit és a többi ötleteket is. Ezek eredményeként kapta meg a Kiváló újító kitüntetés bronz fokozatát. Aztán az arany se sokáig váratott magára. A V—43-as mozdonyok éberségi dobozával elég sok gond volt a Keletiben. Gyakran előfordult, hogy ki kellett az éberségi berendezést iktatni, s így a biztonsági előírások miatt a mozdony vezérállásán a masiniszta egyedül nem teljesíthetett szolgálatot. Ismerve a vontatási vonatkísérők létszámhiányát Kvaka Mihály és újító kedvű társai próbáltak megoldást keresni. Ez sikerült is. Egy éberségi doboz ellenőrző készülékkel hamar kiderül a hiba oka.

— Öt Kiváló Dolgozó kitüntetés után szinte hihetetlenül rövid idő alatt jött a Szakma Ifjú mestere, a Kiváló Újító bronz, majd az idén az arany fokozat. *A Kiváló Vasutas kitüntetés pedig teljesen váratlanul ért.* Tudom, furcsa ilyet mondani, de én örömömet lelem a munkámban, s szerencsére a sikerélmény is megadatott. Így aztán olykor irigyeim is akadnak. Sőt már volt, aki a szemembe mondta: *téged futtatnak pajtás.* Én soha nem vitatkozom az ilyen nagy hangú emberekkel. Különben is a Keletiben — meg másutt is — van létszámhiány. Szívesen várom ide a brigádba azokat, akik irigykedve mértek végig a kitüntetés idején. Itt mindenkinek van lehetősége, hogy a kezében meg a fejében rejlő tőkét aprópénzre váltsa. Sőt ha kell, még én is segítek, ha használható ötlettel fordulnak hozzám. Egyébként inkább irigyeim legyenek mint sajnálóim — így az újító kedvű brigádvezető.

— *Nézze, én nem tartozom a népszerű emberek közé, mert a brigádban nem ismerek lazaságot. Tudom én, hogy a fegyelem megkövetelése mindenütt népszerűtlen feladat, de itt a legapróbb könnyelműség a közlekedés biztonságát veszélyezteti.* Ezt igyekszem megértetni az új brigádtagokkal is. Többször próbáltak már művezetőnek kiemelni, de nem vállaltam. Nekem az büntetés lenne, ha ilyen szakmai tapasztalattal anyagkivételezési jegyeket kellene egy íróasztal mellett adminisztrálgatni. De a vasútnak se fűződik ehhez érdeke. Én itt lehetek legjobban hasznára a közösségnek. 25 éve lesz jövőre, hogy a Keletibe kerültem. *Mindent — sőt sokkal többet — elértem, amit egy velem azonos korú szakmunkás elérhetett.* A sikertől nem részegedtem meg. Teszem a kötelességem ezután is, mint sokan mások, hiszen ezért kapjuk a fizetést!

Orosz Károly

Határidő előtt

Kaposváron átadták az új kereskedelmi pályaudvart



Az új kereskedelmi pályaudvar felülnézetből

Kaposvári lokálpatrióták szerint kereskedelmi pályaudvarra már tíz évvel ezelőtt is szükség lett volna a városnak.

— Húsz évet is emlegethetnénk — mondja *Schiszler László* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — A tervek a hatvanas évek közepén már körvonalazódtak, de az ismert és sokat emlegetett gazdasági nehézségek miatt csak 1983-ban kezdődhettek a munkák. A Közlekedéstudományi Intézet előkészítő vizsgálatai alapján a MÁVTI készített beruházási programot. Tovább már nem lehetett halogatni, *hiszen a szakemberek hosszú évek óta hangoztatták, hogy a korszerű áruszállítási rendszereket csakis a személy— és áruforgalom szétválasztásával lehet bevezetni.* Az említett MÁVTI-program alapján a földmunkákkal kezdődött az építkezés, 1984-ben a vágányrakodóponk, illetve a raktárépítés volt a feladat, majd az úgynevezett fejépület kivitelezése kezdődött. Az érdekelt beruházók 1984. június 20-án új megállapodásban vállalták, hogy az eredetileg kitűzött határidő (1986. december 20) előtt, november 7-e tiszteletére átadják a pályaudvart.

— Teljesítették a vállalást, bár kisebb zökkenők voltak — kapcsolódik a beszélgetésbe *Meláth József,* az új pályaudvar főbizalmija. — November 3-án ünnepélyes külsőségek közepette *Busch Károly,* a pécsi vasútigazgatóság helyettes vezetője átadta rendeltetésének az állomást. Emlékezetes nap volt, valamennyien örültünk, hiszen nagyon vártuk ezt a pillanatot. Régi helyünkön, a főpályaudvaron már nehezen viseltük el a körülményeket. Szűkösen voltunk, a munkakedv sem lobogott bennünk túlságosan. Itt minden más: *világosak, tágasak az irodák, szép a mosdó és az öltöző, az étkezőről nem is beszélve.*

— Kissé messze vagyunk a főpályaudvartól — veszi át a szót ismét Schiszler László. — Valamivel több mint három kilométerre. Szokatlan még nekünk is, nemcsak a fuvaroztatóknak. Más terület egyébként szóba sem jöhetett, a városnak pedig egyértelműen kedvező ez a megoldás, ugyanis az elköltöztetett áruforgalmi berendezések helye s az ezeket kiszolgáló területek felszabadultak. Terjeszkedhet a város, bővülhet a buszforgalom. *A főpályaudvar ezentúl személypályaudvar lesz, az utasok kulturáltabb körülmények között várakozhatnak, az árurakodás nem zavarja a személyvonatokat.*

— Ha valaki, teszem azt, egy biciklit kíván feladni, gyalogolnia kell a kereskedelmi pályaudvarra?

— Gondoltunk az ilyen esetekre, ezért úgy döntöttünk, hogy egy irodát a megfelelő személyzettel fenntartunk a régi helyen. Abban pedig reménykedünk, hogy a fuvaroztatók előbb-utóbb megszokják a távolságot. Ez nem jelenthet gondot ahhoz képest, amit



A vendégek megtekintik a pályaudvart
(Kiss József felvételei)

nyújtani tudunk. A pályaudvaron öt sínpárra futnak be az áruszállító szerelvények, a továbbszállításig egy 1440 négyzetméteres fedett raktárépületben tudjuk tárolni a konténereket. Irodaházunk háromszintes, 6600 négyzetméteres alapterületű. A beruházáshoz egyébként a MÁV 32, a VOLÁN 26, a KM Műszaki Fejlesztési Alap 27, az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság 25 millió forinttal járult hozzá. A területen 90 ezer köbméter földet mozgattak meg, felépült közel 2 kilométernyi rakodó vágányhálózat 5 kitérővel, a kiszolgáló utak és rakterületek nagysága 16 ezer négyzetméter.

— *Akkor lennénk elégedettek igazán* — jegyzi meg kissé tétován a főbizalmi --, *ha vágányhídmérlegünk is lenne. Őszintén szólva, nem értem, hogy egy ilyen nagy, 110 millió forintot érő létesítményből miért hagyták ki ezt a fontos eszközt . . .*

Az új pályaudvar vezetője nem kommentálja a főbizalmi szavait, látszik rajta, számára is rejtély ez a kérdés. Némi szünet után arra kér, hogy keressük meg őket egy-két év múlva, akkor már többet mondhatnak, hiszen a munka csak pár hete kezdődött.

— *Nem tudjuk, mit hoz a tél, mindenesetre nem félünk a jövőtől. Jöjjön el, és talán azt is megérjük, hogy akkorra vágányhídmérlegünk is lesz. Két év múlva, vagy talán előbb is, kiderül, hogy mit jelent Kaposvár, illetve az ország életében az új kereskedelmi pályaudvar . . .*

Klencz Tiborné
Sárközi Gábor

Kevés a hűtőkocsi

Csak rakodási engedély van

Sűrű ködbe burkolózik a Dunakeszi vasútállomás, alig találom a rakodóvágányt. Sok látnivaló itt sem akad, mindössze egy vasbeton gerendákkal teli hattengelyes kocsi árválkodik a Tüzép közelében. Ez azonban (vasárnap lévén) éppen elég ahhoz, hogy kérdéseimnek apropót adjon. Aki válaszol: *Barancsy Barnabás,* a Dunakeszi KTG kocsiintézője.

— Mi a tapasztalata a hét végi rakodásról?

— A Tüzép, a konzervgyár és a honvédség szombaton és vasárnap is kirakja a részükre érkező küldeményeket. Többen vannak viszont azok, akik nem rakodnak. A hűtőház, a Piért. az Építőipari KTSz, a Délker, a vasbolt és az MHSZ-repülőtér nem tud a hét végekre embereket toborozni.

— Ha péntek délután, vagy szombaton reggel ér ide az áru, akkor is tudják értesíteni a feleket?

— Többnyire igen, de vannak olyan cégek, amelyek hét végén nem tartanak ügyeletet. Nekik táviratot küldünk. *Erre aztán vagy kijönnek vagy nem. Általában nem.* Előfordult, hogy péntek délután értesítettük az egyik vállalatot, de hétfő reggelig felénk sem néztek. Mire befejezték a kirakást már csak az esti vonatba tudtuk a vagont besorozni.

Hetvenkét órát állt az állomáson az idegen kocsi, amelyért a MÁV-nak sok pénzt kellett fizetnie.

— Tudják ezt a címzettek?

— A vállalatnak mindegy, hogy a vasút forintban vagy valutában fizeti a büntetést. A Piértnek sok idegen kocsi szokott érkezni, de alig hiszem, hogy a fölösleges ácsorgások álmatlan éjszakákat okoznának neki.

— Ki tudják elégíteni a kocsiigényeket?

— A konzervgyárnak, a Húsipari Vállalatnak, a Baromfifeldolgozónak sok hűtőkocsi kellene, de sajnos nincs elegendő. Néha a kért kocsimennyiségnek a felét sem tudjuk a fuvarozó rendelkezésére bocsátani. Pedig az áruk egy része nyugati exportra indulna, de *csak rakodási engedély van . .*

T. Zoltán

Nyugdíjas mozdonyvezetők baráti találkozója

Kedves meghívóval invitálta *Palkovics Géza* vontatási főnök a Nyugdíjas Mozdonyvezetők Baráti Körének tagjait és azok családtagjait arra az összejövetelre, amelyet a *Hámán Kató* „fűtőház" üzemi konyhája étermében tartottak november 27-én. A résztvevők többsége a Budapest Nyugati pályaudvarról indult azzal a szerelvénnyel, amelyet a 424.305 pályaszámú mozdony vontatott.

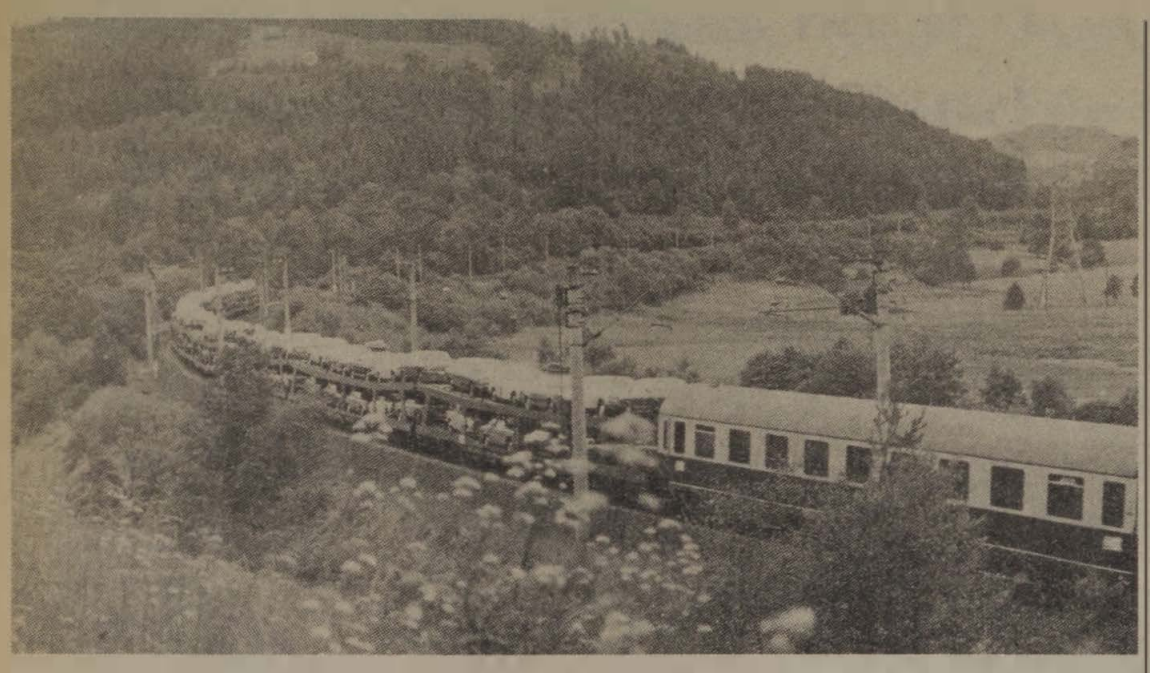
A két éve alakult baráti kör tagjainak száma száz körül van. Találkozásaikat rendszeresen. kéthavonta rendezik vidéken és fővárosban, de évenként egyszer mindig a Hámán Kató vontatónál. Vidáman elevenítik fel régi közös emlékeiket, felidézve a munka nehézségeit, nem feledve annak szépségeit, örömeit, gyakori csintalanságait.

A mostani rendezvény bevezetéseként *Győrvári Lajos,* a kör tiszteletbeli elnöke beszámolt a közelmúlt eseményeiről.

Az esti órákba nyúló, jó hangulatú, valóban baráti összejövetel kellemes meglepetése volt *Urbán Katalin* és *Bojtor Imre* magyarnóta-estje.

(-th)





Személyautókat szállító szerelvény az osztrák Alpokban

EGY BÉCSI SZIMPÓZIUM NAPIRENDJÉN

A kombinált forgalom jövője

A szakemberek a vasút és a közút jobb együttműködésére számítanak

A kombinált közlekedés jövőjéről rendezett szimpóziumot még az év elején Bécsben az Arsenal (szövetségi) kutatóintézet és az Osztrák Közlekedéstudományi Társaság, mintegy 250 résztvevővel.

Ami a kombinált forgalom jövőjét illeti, sok érdekes észrevétel hangzott el, de ezt a jövőt még mindenképpen sűrű köd fedi; *még az ÖBB vezérigazgatója sem tudta várható növekedési ütemét meghatározni.* Egyes magánvállalkozók szerint ugyan a kombinált forgalom képezi majd az áruszállítás meghatározó részét, konkrét előretekintést az évezredfordulóra senki sem adott. A közeljövő került inkább az előtérbe, ami természetesen minden szállítmányozót, fuvaroztatót, fuvarozót, valamint a közlekedéstudománnyal és politikával foglalkozókat rendkívül érdekel.

Nem helyettesíti a közúti fuvarozást

A kombinált forgalom keretfeltételeinek vizsgálata során több előadó megállapította, hogy az Európai Gazdasági Közösségben kifejtett erőfeszítések ellenére komoly lépés az egységes európai közlekedéspolitika megteremtése érdekében még nem történt. Ehhez alapvetően az egyes országok közötti közlekedési kapcsolatok liberalizálására volna szükség, valamint olyan megoldásokra, amelyek a környezetvédelmet a közlekedéspolitikai megfontolások részévé teszik. Ez utóbbi tekintetében az osztrák kormány a „tranzitfolyosó-program" megfogalmazásával fontos döntést hozott 1984 végén. *A Közös Piac ezt — mint az a párbeszédből kitűnik — rossz néven vette,* és tartózkodó magatartást tanúsított, ugyanakkor viszont a kombinált fuvarozás növelését fontosnak tartja, ami e magatartást esetleg motiválhatja. Az osztrák közlekedéspolitika képviselője ezzel kapcsolatban sajnálkozását fejezte ki, hogy a Közös Piac nem használta ki a pillanatnyi lehetőséget, hogy Bécs felkérésére a Pyhrn-autópálya építésében részt vállalva az osztrák közlekedéspolitikába belopja magát.

A kombinált forgalommal foglalkozó osztrák vállalat célkitűzéseiről felügyelőbizottságának elnökhelyettese nyilatkozott, aki főállásban még az osztrák Közlekedési Minisztériumban dolgozik. *Az ÖKOMBI célja az, hogy a szomszédos országokkal együttműködve mind több kombinált forgalmat lebonyolító irányvonatot közlekedtessen, kísérő nélküli közúti járműveket továbbítva, rendkívül gyors összeköttetéseket biztosítva.* A vasúttal megállapodást kötve saját maga szerezné be a szükséges járműveket, és gondoskodna a forgalmat kiszolgáló terminálok üzemeltetéséről is. Folyamatosan törekszik arra, hogy a kombinált forgalomban kedvezményes díjszabásokat ajánlhasson, bár az adózási előírások ezt lényegesen nehezítik: *a szabályozás távolról sem tisztázott.*

A szállítás módjának szabad megválasztását a fuvaroztatók számára biztosítani kell, s a kombinált szállításnak kereskedelmi szempontok alapján kell előnyösebbnek bizonyulnia versenytársainál. Beindulási segítség ugyan elfogadható, de ez nem lehet tartós. *A kombinált forgalom nem tekinthető a közúti közlekedés helyettesítőjének,* hanem önálló, újításokra irányuló és újításokat igénylő technikát jelent, melynek alapvető kritériuma a gazdaságosság növelése.

A vasút már elkötelezte magát

A vasút ugyan számos nyilatkozat szerint messzemenően elkötelezte magát a kombinált forgalom fejlesztésében való részvétel mellett, azonban lényeges szempont az egyéb fuvarozók és fuvaroztatók magatartása is, akik elsőként azt kérdezik: *„mennyibe kerül nekem a kombinált forgalom?"*, mielőtt megvásárolják az ehhez szükséges eszközöket. A közúti fuvarozó csak akkor vállalja járművei szállítását, ha annak díjszabása számára költségmegtakarítást eredményez. A vasútnál azonban kérdés, hogy a forgalmat gazdaságosan tudja-e lebonyolítani, vagy ha nem, számíthat-e állami támogatásra a „nemzetgazdasági érdekből végzett teljesítmény" ürügyén. Ha a közúti fuvarozók és a vasút költségelszámolását összevonjuk, együttműködésük kialakítható lenne a veszteségjóváírás alapján is, amikor az egyik fél a másik fél veszteségeit kiegyenlíti; *bár ennek alapja csak az lehet, hogy végső soron mindkét fél nyereséges legyen.*

A kamarai képviselő szerint a vasút és közúti közlekedés együttműködését egy vállalat logisztikai koncepciójának részeként kell tekinteni, nem pedig mellékes jelenségként, mert a kombinált forgalom csak ekkor lehet gazdaságos.

A kombinált forgalom járműveinek és termináljainak beruházását megkönnyítő, már rendelkezésre álló és tervezett finanszírozási intézkedésekről szólt egy bankképviselő előadása, példaként hozva fel a *Graz—Puntigam terminált,* amelynek a teminálok új finanszírozási modelljeként kell majd szolgálnia; *ez összefogja a város, a tartomány, a szövetségi állam és az egyéni vállalkozók forrásait és érdekeit.* A vasút egyébként erőteljesen törekszik olyan finanszírozási formák létrehozására, amelyek a fuvaroztatók, szállítmányozók és más vállalatok bevonását lehetővé teszik. Egy javaslat szerint a kombinált forgalomra szolgáló vasúti járműveket nem a vasútnak kellene beszereznie, hanem az ÖKOMBI-nak (amely egyébként már 22 saját süllyesztett rakfelületű kocsival rendelkezik), amely ezt a beruházást hitelből vagy lízing útján is meg tudja valósítani.

A kombinált forgalom technikájával foglalkozó előadások a nemzetközi előírások ismertetéséből és a jelenleg rendelkezésre álló vasúti kocsitípusok leírásából álltak.

A szimpózium legérdekesebb kérdése volt a kombinált forgalom üzemvitele. A *„gördülő országút"*-ban érdekelt egyik nagy közúti fuvarozó szerint ennek a fuvarozási módnak azért vannak jó kilátásai, mert a bekapcsolódás a fuvaroztatók számára beruházás nélkül is lehetséges. Problémát jelent a magas vasúti díjszabás, bár a menetrend lényegében a megbízók igényei szerint alakul. A különböző viszonylatokban e forgalom gazdaságossága rendkívül eltérően alakult.

Első helyen a forgalom biztonsága

A kombinált forgalom különböző formái közötti ellentétet és mindazonáltal együttműködési lehetőséget jelzi az a vélemény, hogy míg a cserefelépítmény ma a gyűjtő jellegű forgalomra alkalmas, a nyerges pótkocsi a teljes (kocsi-) rakományú forgalomra, de ez a két, jelenleg még különböző rendszer 15-20 éven belül egységes rendszerbe kovácsolódik majd össze.

A Huckepack-forgalom csúcsát *Johann Brunner,* neves szállítmányozó a 7 méteres „csere-priccsek" alkalmazásában látja, mivel ezek rugalmasan alkalmazhatók, a járműről külön segítség igénybevétele nélkül levehetők, illetve arra felrakhatók, lehetővé teszi a legkülönbözőbb speciális felépítmények fuvarozását; *két priccs egy egységet képez és beszerzési költségük viszonylag kedvező.* Ugyanakkor hangsúlyozta, hogy az üzleti feltételeknek, amelyek következtében a vállalkozó mindenekelőtt rögzített ár- és menetrend-politikára számíthat, biztosítaniuk kell a kombinált forgalom biztonságát.

A közlekedési és az építésügyi miniszter egymás után elhangzó előadásából az tűnt ki, *hogy a vasút és a közút eddigi rivalizálása után együttműködésükre lehet számítani,* s a közutakért felelős építésügyi miniszter is támogatja a nehéz tehergépkocsik forgalmának vasútra terelését. Mindazonáltal a szakmai körökben még megoszlanak a vélemények, hogy rendeleti intézkedésekkel ez megoldható-e. *Az eddigi sikert azonban az jellemzi, hogy 1985-ben a kombinált forgalom aránya 17 százalékkal nőttveés már a teljes áruforgalom közel 7 százalékát teszi ki.*

Két év múlva

Önfinanszírozás a szovjet vasutaknál

A szovjet vasutak 1988-tól áttérnek az önfinanszírozásra. A vasút sorrendben nem az első gazdasági ágazat lesz, amely ezt a gazdálkodási elvet alkalmazza, de mindenesetre az egyik legnagyobb. Még korábban, 1987-ben önfinanszírozásra áll át az olaj- és vegyipari gépgyártás, a műszeripar, az automatizálási eszközöket és vezérlőrendszereket előállító ipar, a gépkocsigyártás és a tengeri flotta. Ha pedig figyelembe vesszük, hogy a Szovjetunió számára különösen nagy a szerepe a vasúti közlekedésnek, amely az ország természeti és éghajlati sajátosságai és nagy távolságai miatt nemcsak alapvető, hanem a legmegbízhatóbb szállító is, akkor nehéz túlbecsülni ezt a tényt. Mindez mutatja, hogy a Szovjetunióban megvalósuló gazdasági reform határozottan bővíti hatókörét. Így tehát feltétlenül levonható a következtetés: az önfinanszírozás elveinek elterjedése visszafordíthatatlanná válik a gazdaság valamennyi szektorában.

A változások visszafordíthatatlanságát mutatja az is, hogy milyen gyorsan nő a gyakorlatukban önfinanszírozási elveket alkalmazó vállalatok száma ahhoz képest, ahogy ezek az elvek a gazdálkodók tudatában gyökeret vertek.

A szovjet népgazdaság irányításának átalakítása — melynek lényege az adminisztratív módszerekről a gazdasági módszerekre való áttérés — kísérletképpen indult meg. Hosszas vita után 1984-ben az ország tíz és tízezer vállalatából 700 tért át a kísérlet feltételeire. A kísérlet bővítette a vállalatok önállóságát, többek között pénzügyi téren is, bár — őszintén el kell ismerni — igen korlátozott fokon. Ezzel együtt már maga a kísérlet is lehetővé tette a termelés hatékonyságának némi fokozását, s ami a legfontosabb, első fecskéje volt a változásoknak.

1985-ben már több ezer vállalat tért át az új feltételekre. Ezek a vállalatok az ipari termelés mintegy ötödét, 1986-ban a felét adták, 1987-ben az egész ipari termelést átfogják. Látjuk tehát, hogy a kísérlet sikerének bizonyítására gyakorlatilag négy évre volt szükség. Ennek során természetesen a kedvező vonásain kívül a kedvezőtlenek is megmutatkoztak. Legfőbb hiányosságának éppen korlátozottsága és a gazdasági ösztönzők alkalmazásának felemássága bizonyult, mivel a könnyen megmagyarázható (évtizedek alatt felgyülemlett) tehetetlenség miatt ezeket az ösztönzőket adminisztratív tilalmak sűrű hálójába bugyolálták. *Következésképpen a kísérlet hatékonysága nem érte el a kívánt szintet, megvalósítása pedig nem kevés erőfeszítést igényelt.* Még a vállalatok vezetése is, amelyeknek az érdekében elsősorban a kísérlet megvalósult, kényszeredetten ment bele a változásokba.

A kísérleten belül ugyanakkor megszületett „előretolt" változata, az önfinanszírozás is. Ez a változat igazán megszüntette az aprólékos szabályozást, a vállalatok és az állam közötti pénzügyi kapcsolatokat a rögzített értéktöbbletadó meglehetősen egyszerű képletére vezette vissza. És bár ma még az országban csupán két vállalat — *a togliatti Avtovaz gépkocsigyártó egyesülés és a szumi Frunze gépipari egyesülés* — dolgozik a fentiek szerint, az önfinanszírozás képlete szokatlan gyorsasággal terjed és válik népszerűvé a gazdasági szakemberek között. S míg a gazdasági kísérlet megvalósításának első szakaszában győzködni (hellyel-közzel pedig utasítani) kellett a gazdasági vezetőket alkalmazásra, ma inkább vissza kell fogni a lelkesedést, figyelmeztetve, hogy az önfinanszírozás nem gyengéknek való elv. De ezzel együtt, mint az elv alkalmazási körének bővüléséből nyomon követhető, az eredeti logika visszaáll: ismét kívánatossá válik az önállóság.

A vasúti közlekedés tervezett áttérése az önfinanszírozásra fényes bizonyítéka mindennek. Hiszen úgy tűnik, hogy a szabályozás magából a vasút természetéből fakad — az állam még a piacgazdaság országaiban is gyakran veszi szárnyai alá a vasutakat. Természetesen a Szovjetunióban a vasutak maradéktalanul állami tulajdonban voltak és maradnak, de mondhatni-e, hogy nem lehetnek kifizetődőek? Mindenesetre a szovjet vasutasok nem így vélekednek.

Leonyid Kornyev,
az APN
közgazdasági szemleírója

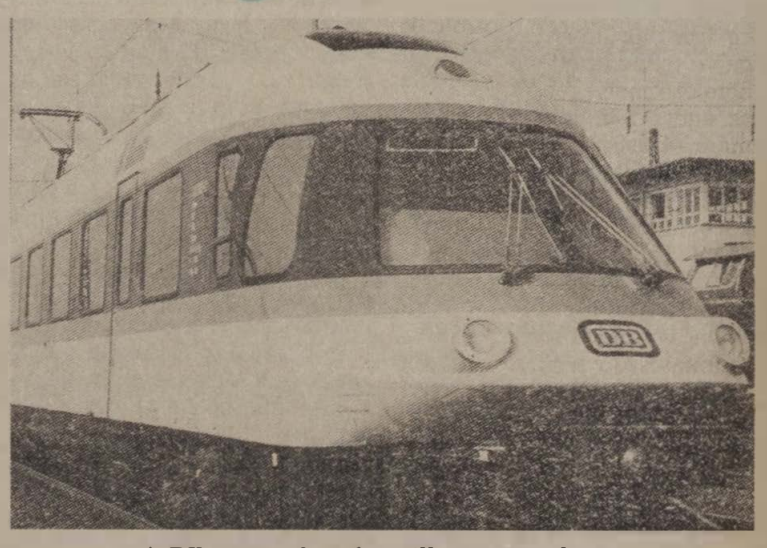
Az európai vasutak nagy sebességű vonalai

Angliában a Rakéta *(Rocket)* nevű mozdony 1829-ben 85 km/óra sebességet ért el; a 200 km/órás határt 1903-ban egy német elektromos motorvonat döntötte meg, 1981-ben pedig a francia TGV elérte a 380 km/órás sebességet. Ma a 400—700 km távolságra fekvő városok között a légi, a közúti és a vasúti közlekedés lényegében azonos szolgáltatásokat biztosít, s a közönség általában a leggyorsabbat választja (ha nincs jelentős árkülönbség).

A vasút sikerét az jelentette, amikor 1967-ben az SNCF menetrendszerű forgalomba állította a 200 km/óra sebességgel közlekedő expresszvonatát *(Le Capitole)* , majd a britek a HST-t, s 1977-ben a DB hasonló szerelvényeit *München* és *Augsburg* között. Jelenleg a 200 km/óra sebesség a pénzügyileg elviselhető felső sebességhatár a 20—22 tonna tengelynyomást megengedő vonalakon, mert nagyobb sebességeket a vonalak ívei, a fékezési igények és a pálya minőségi jellemzői nem tesznek lehetővé.

A vegyes forgalmú új vasútvonalak építésében kétféle irányzat tapasztalható. *Az NSZK-ban épülő új vonalak a meglévő hálózat kiegészítésére szolgálnak és abba integrálódnak,* sok a kapcsolódási pont és a forgalomirányítási rendszer egyaránt kiterjed a régi és az új vonalakra.

Olaszországban a *Firenze* és *Róma* között épített új vonal a régi kapacitását megnégyszerezte; a régi vonalakkal 10 csatlakozási pontja lesz, 200 km/óra (szakaszonként 250 km/óra) sebességet biztosítva. A minimális ívsugár 3000 méter, a maximális emelkedés 8‰, a vonal egyharmada alagutakban, közel 15 százaléka viaduktokon vezet; a villamos vontatási rendszer a korábbi hálózatéhoz igazodik. A vonatok egyelőre azonban csak 170 km/óra maximális sebességgel közlekednek, az ennél nagyobb teljesítményre képes vontató járművek még fejlesztés alatt vannak.



A DB nagy sebességű villamos mozdonya

A világon kizárólag nagy sebességű közlekedésre épült vasútvonalak csak Japánban és Franciaországban találhatók; *legkorszerűbb a francia TGV.* A Párizs és Lyon közti új vonal építését kapacitásproblémák tették szükségessé: a kétvágányú vonal forgalma 250 vonat/nap fölé nőtt, és a vágányok bővítése helyett az SNCF új vonal építése mellett döntött. Rendkívüli műszaki paraméterei mellett az új vonal az ország lakosságának egyharmadát tartja vonzáskörzetében. A tervezés elején 270 km/óra csúcssebességet terveztek, de a kísérletek során kiderült, hogy a 300 km/óra is biztonságosan tartható.

A 200 km/óránál nagyobb sebességgel közlekedő nemzetközi vonatok TES *(Trans-Euro-System)* hálózatának kialakításakor azonban a nemzeti szempontoknál magasabb rendű követelményeket kell figyelembe venni. Igen jó példa a TEE-hálózat létrehozása, amelynek jelentősége tovább nő a „nagy háromszögben" (Észak-Franciaország, Ruhr-vidék és Alsó-Rajna-völgy), ahol 60 millió ember él, ha pedig hozzácsatoljuk a Rajna felső szakaszát, London és Párizs körzetét, akkor 100 millió. Ezen belül a távolság (5—600 km) kedvező a vasúti közlekedés számára és a településformák (városegyüttesek) ugyancsak. *Az európai nagy sebességű vonatok 250—300 km/óra maximális sebességgel fognak közlekedni az új vonalakon, és 200 km/óra sebességgel a meglévőkön,* amelyeket korszerűsíteni kell.

E nagy sebességű nemzetközi hálózat kialakítását meg kell előznie egy „Szuper-TEE" hálózat létrehozásának a legfontosabb központok között; ez a *Trans-Euro-System,* legsürgetőbb viszonylata pedig Franciaország és az NSZK összekötése Brüsszelen keresztül. Biztató, hogy a franciák a lyoni vonal Marseille-ig való meghosszabbítását tervezik, az olaszok a Direttissimát *Milánóig és Veronáig akarják kiépíteni,* az NSZK pedig az új vonalakat *Bázelig* és *Münchenig* kívánja továbbvinni. Svájc és Ausztria fejlesztési tervei is hasonló irányban haladnak. *Bécs* és *Salzburg* között 70 km hosszban tervezik új vonalszakaszok építését 250 km/óra sebességű forgalomra, így a Bécs és München közötti menetidő egy órával lenne csökkenthető. Svájcban 130 km hosszban tervezik 200 km/óra sebességre alkalmas új vonalak építését.

JOGI TÁJÉKOZTATÓ

Felmentési idő nyugdíjazáskor

Lapunk november 13-i számában tájékoztatást adtunk a *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* 16. számú törvényerejű rendeletéről, amely lényegesen módosította a felmentési időre vonatkozó jogi előírásokat. A változással kapcsolatban több nyugdíjba vonuló — többek között K. I.-né — olvasónk is kifogásolta, hogy ez év szeptemberétől már nem kérvényezheti a teljes felmondás tartamát magába foglaló sétálóidőt. Miért kell a hatvanadik, illetve az ötvenötödik életévét betöltött dolgozónak ezután még rövid ideig — általában két hétig — bejárnia a munkahelyére?

Tekintsük át az erre vonatkozó jogi előírásokat. A társadalombiztosítási jogszabályok szerint öregségi nyugdíjra a hatvanadik életévét betöltött férfi és az ötvenötödik életévét betöltött nő jogosult húszévi, illetve kivételesen tízévi szolgálati idő után.

A nyugdíjjogosultság megszerzése nem szüntetni meg automatikusan a dolgozó munkaviszonyát: *tovább dolgozhat.* A nyugdíjjogosultság azonban lehetővé teszi, hogy akár a munkáltató, akár a dolgozó megszüntesse a munkaviszonyt — felmondással, vagy közös megegyezéssel.

A felmondás körülményei szerint *kétféle felmentési időről beszélhetünk.* Ha a munkáltató mondja fel a munkaviszonyt, akkor új munkahely keresése miatt kötelező felmenteni a dolgozót a munkavégzés alól legalább 15, de legfeljebb 30 naptári napra. Ezen belül a munkában eltöltött idővel arányosan a kollektív szerződés állapítja meg a konkrét felmentési idő mértékét. Ha a dolgozó mond fel, *nincs kötelező felmentési idő!*

A munkáltató szeptember 15-ig saját hatáskörében, az egyéni körülményeket mérlegelve felmenthette a dolgozót a kötelező mértéken felül is, akár az egész felmondási idő tartamára. Hasonlóképpen felmentést adhatott a dolgozó felmondásakor is. E munkáltatói jogkörbe adott lehetőség alapján a MÁV Kollektív Szerződés 11. §-a egységesen *30 napos felmentési időt biztosított* a nyugdíjba vonulónak akkor is, ha munkaviszonyát a dolgozó mondta fel. Így tehát a nyugdíjas a hatvanadik, illetve ötvenedik életévének betöltésekor a felmondási idő tartamát megelőzően felmondhatta a munkaviszonyát. *Legalább 30 napot „sétálhatott"*, de felmenthette a munkáltató akár hat hétre is.

E lehetőséget a vállalatok gyakran a társadalmi rendeltetéssel ellentétesen gyakorolták. Elsősorban a vezető állású dolgozókat mentették fel teljes mértékben. A beosztáshoz járó hosszabb felmondási idő célja ugyanis az volt, hogy a vezető a gyakorlati tapasztalatait átadja utódjának. A beosztott dolgozókat *csak a minimális, 30 napra mentették fel.*

Az új szabályozás — amely végső soron védi a társadalmi munkaidőalapot is — értelmében saját felmondás esetén nem lehet felmenteni a dolgozót a munkavégzés alól. Munkáltatói felmondáskor pedig a kollektív szerződésben meghatározott kötelező időn felül általában nem lehet felmenteni a dolgozót. Ezután tehát a kollektív szerződésben meghatározott felmentési idő kizárólag a munkáltatói felmondáshoz járul.

A munkáltató felmondásánál szigorú formai és tartalmi szabályokat ír elő a Munka Törvénykönyve a dolgozó védelme érdekében. A munkáltató a nyugdíjazásra tekintettel csak akkor tudja felmondani a dolgozó munkaviszonyát, ha az a nyugdíjazásra jogosulttá vált. A felmondás indokának a felmondás kezdő napján megvalósultnak kell lennie, ellenkező esetben a felmondás érvénytelen. Ez a szabály összhangban áll az öregségi nyugdíjkorhatárt megelőző öt évben fennálló — a köznyelv által védett kornak nevezett — *felmondási korlátozással.* Csak különösen indokolt esetben mondható fel a munkaviszonya annak az öregségi nyugdíjkorhatárt be nem töltött dolgozónak, akinek a legalább huszonöt évi szolgálati időn alapuló öregségi nyugdíjra való jogosultság megszerzéséhez legfeljebb öt éve hiányzik. Ez a védelem csak a nyugdíjkorhatár betöltése napján szűnik meg.

Az új jogi előírásnak megfelelően a nyugdíjas dolgozók külön felmentésére vonatkozó előírást (MÁV Kollektív Szerződés 11. §) hatályon kívül kellett helyezni. A dolgozók érdekeinek védelme céljából a kollektív szerződés módosította a 10 §-ban rögzített kötelező felmentési időt. Az 1986. november 1-jétől hatályos rendelkezés előírja, hogy munkáltatói felmondás esetén 20 év alatti munkaviszonynál — akár kettő, akár négy hét a felmondási idő — *15 nap,* 20 év feletti munkaviszonynál *5 hét felmondási és 20 nap felmentési idő jár a dolgozónak.* Harminc év munkaviszony elérése után *6 hét felmondási időt és 30 nap felmentési időt* kell biztosítani. Ennél többre általában csak rendkívüli esetben, például szervezett munkaerő-átcsoportosításnál lehet felmentést adni.

A szervezett munkaerő-átcsoportosítás mindig a munkáltató felső szintű vezetésének döntésén alapszik, ezért indokolt, hogy a rendkívüli esetben adható hosszabb felmentési időt a vezérigazgatóság, illetve a vasútigazgatóság határozza meg. Dolgozói felmondás, vagy a munkaviszony közös megegyezéssel való felmondásakor *felmentési idő nincs.* Amennyiben tehát a dolgozó nyugdíjba akar vonulni, ezt a szándékát közölni kell a munkáltatóval, hogy az mondja fel a munkaviszonyt. A nyugdíjaskor betöltése napján *a munkáltató felmondja hat hétre a munkaviszonyt, és ebből kétheti munka után 30 napra felmenti a dolgozót a munkavégzés alól.* A munkaviszony a felmentés ellenére a teljes felmondási idő végéig (6 hétig) tart, és a felmentési időre átlagkeresetet kell folyósítani. Az átlagkereset szabályai szerint (7/1967./X.8.) MüM sz. rendelet 7—10. §. erre az időre *a dolgozót az alapkeresetén felül megilleti minden változó bér is.* (Túlórapótlék, műszakpótlék, veszélyességi pótlék stb.) A kollektív szerződés 68. §-a értelmében a felmentési időre járó átlagkereset számításánál a felmentési időt megelőző négy negyedévben ténylegesen kézhez kapott valamennyi jutalmat figyelembe kell venni, azonban ezen időszakra a dolgozó a kétszeres kifizetés elkerülése érdekében jutalmat már nem kaphat. *Időarányosan megilleti a dolgozót a prémium is.* Az átlagkereset alapján járó munkabért előre ki kell fizetni az utolsó munkában töltött napon.

A munkaviszony megszüntetése után a dolgozó tényleges munkaviszonyt folytathat más munkáltatónál; *nem kötelező a nyugdíj igénybevétele.* Így a felmentési idő alatt, akár annak az első napján elhelyezkedhet más munkáltatónál. Ebben az esetben a felmentési idő végéig egy időben két munkaviszonya lesz, de az előre kifizetett átlagkeresetet nem lehet visszavonni.

1986. szeptember 15-e után a dolgozónak járó és természetben ki nem adott szabadságot nem lehet a felmentési időbe beszámítani, hanem azt a dolgozónak ki kell fizetni. *A szabadság megváltása a felmondási idő mértékét nem módosítja és nem növeli meg a munkaviszony tartamát sem.* A szabadság megváltásának díjából jövedelemadót kell vonni, így az nem számít bele a nyugdíj alapját képező összegbe sem.

A fentiekben felsorolt jogi előírásokon kívül a nyugdíjba vonuló dolgozó búcsúztatása és a nyugdíjazás utáni törődés, foglalkozás a közvetlen vezető és a kollektíva erkölcsi feladata.

Dr. Szabó László

Új módszerek, lehetőségek a munkahelyi közművelődésben

A mai gazdasági helyzetben tapasztalható, hogy a népművelők, a közművelődés szakemberei könnyen mondják egy-egy sikertelen rendezvény után: a dolgozókat nem érdekli más, csak a második, s a harmadik műszak —, más szóval a pénz.

E kijelentésnek van alapja, ám arra is van példa, hogy értelmes célokra, a dolgozók igényeinek kielégítésére született rendezvények élményt adnak és lehetőséget biztosítanak az önmegvalósításra.

Ilyen program volt — a lapunkban már hírül adott — vers-, és prózamondó verseny Békéscsabán, amit a szegedi vasútigazgatóság területi művelődési bizottsága és a vasutasszakszervezet területi intézőbizottsága rendezett a nemzetközi békeév jegyében.

Kik vállalkoztak erre a nem könnyű, de szép feladatra? Többségében az igazgatóság területén fizikai munkakörben dolgozók: *mozdonyvezetők, vonatvezetők, kocsirendezők, raktárnokok, vezető beosztású dolgozók és szakmunkástanulók.*

A versválasztás széles skálán mozgott; legtöbben *Váci Mihály, Radnóti Miklós, Ady Endre, Arany János, József Attila* írásai közül választottak, de volt aki *Szabó Lőrinc, Juhász Gyula, Szilágyi Domokos* versét tolmácsolta. A versmondók gazdag érzelemvilágukról, a jóra a jobbra akarásukról adtak tanúságot. Arról, hogy lehet a nehéz munka mellett lélekben gazdagabban is élni. Bebizonyították, hogy érdemes volt a szervezőknek e programot meghirdetni.

E hitet erősítette meg a zsűri is, amelynek tagjai között helyet foglalt *Sass Ervin* költő és *Kalapos László* színművész, ők is elmondták: *ritka élmény volt számukra ez a verseny.* Az, hogy vasutasok a versmondók, akik köztudottan nehéz, felelősségteljes munkát végeznek, szigorú szabályozott rend szerint élnek és mégis mennyi színesség, lágyság van bennük. Ritka, azért, mert ilyen rendezvényre az elmúlt időben nem volt, aki vállalkozott volna a megyében.

Értékelésükben kiemelték: *Almási László* mozdonyvezető a versben való találkozást Szilágyi Domokos költővel, *Szabó Klára* vonatvezető rácsodálkozását Hajnal Anna „Tegnap anyám előtt dicsértelek" című versére, *Valkovszki Mariann* raktárnok őszinte tisztaságát, *Katona Istvánné* ügyintéző anyai játékosságát, Szabó Lőrinc: Lóci óriás lesz című versének előadása közben, s az első helyezett *Tóth Lajosné* ügyintézőnek már-már művészi színvonalú versmondását.

Az értékelés, segítő és tanácsadó jellege mellett, a magyar nyelv, a szép szó, a költészet mélyebb megismerésére, művelésére is útmutatást, további biztatást adott az értelmes céllal megjelölt programok szervezésére.

A területi művelődési bizottság 1988-ban a vasútigazgatóság megalakulásának 100. évfordulója alkalmából ismételten meghirdeti a vers-, és prózamondó versenyt. Az alkalom adott, a cél pedig a vasutas költők verseinek felkutatása, megismerése és kötelező versként való bemutatása.

Zacharidesz Jánosné

Kitüntetés

Szakszervezeti munkáért

A vasutas-szakszervezet megalakulásának 90. évfordulója alkalmából a közlekedési miniszter a mozgalomban végzett eredményes munkáért kitüntetéseket adományozott, amelyeket december 3-án, a vasutasszakszervezet székházában *Tóth László* államtitkár adott át.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesült: Pintér Lajos nyugdíjas, Dr. Gróf József nyugdíjas, Szádóczky István nyugdíjas, Gazsi Lajos, a szegedi oktatási főnökség vezetője és Nagy Béla, a vasutasszakszervezet pénzügyi és gazdasági osztályának vezetője.

Miniszteri Dicséretet

kapott: Rajnai Rezső nyugdíjas, Széplaki János, a MÁV Balparti BBF üzemvezetője, Kaszala Sándor, a Magyar Vasutas munkatársa, Prókay Sándorné, a vasút-egészségügyi szolgálat intézőbizottságának titkára és Marton György, a miskolci körzeti üzemfőnökség szb-titkára.

Nemes cselekedet

Motoros rokkantkocsi társadalmi munkával



Pataki László az Alba Regia brigád négy tagjával

Napjainkban gyakori beszédtéma, hogy az emberek közömbösek, nem törődnek egymás problémáival, nem veszik észre azokat, akik segítségre szorulnak. Az alábbi példa ennek az ellenkezőjét bizonyítja.

A MÁV Építési és Géptelep Főnökség társadalmi- és gazdasági vezetése, valamint székesfehérvári kirendeltségének Alba Regia szocialista brigádja november 3-án bensőséges házi ünnepséget rendezett, melyre *Pataki László* mozgásban korlátozott rokkantnyugdíjast, volt munkatársukat is meghívták.

Csernai Vilmos kirendeltségvezető megnyitója után *Róza Sándor,* a főnökség igazgatója elmondta: *e házi ünnepség összehozását a jó szándék, a tenniakarás, a nemes gesztus, a humanitás példamutatása vezérelte.* Egy volt kollégának, munkatársnak, Pataki Lászlónak a mindennapi életét, szabadabb mozgását egy kisgéppel könnyebbé tenni.

Az Építési és Géptelep Főnökség társadalmi-, gazdasági vezetése kézitekerős rokkantkocsit, s „Babetta" motort vásárolt. A kirendeltség Alba Regia szocialista brigádja pedig *társadalmi munkában vállalta a motoros rokkantkocsi elkészítését.* A munkaidő után, s a hétvégeken elkészítette a járművet. A nemes cselekedethez a kirendeltség többi dolgozója is csatlakozott.

Pataki László 1957 augusztus 21-én gépkocsivezetőként kezdte a vasutas életet a MÁV Autófuvarozási Főnökségen. Az Építési Géptelep Főnökség székesfehérvári kirendeltségre 1960-ban került. Rokkantnyugdíjazásáig, 1982-ig 25 évet töltött MÁV munkaviszonyban, mikor is a kialakuló gerinc betegség kiszólította a gépkocsi ülésből. A mindig aktív gépkocsivezető a negyedszázad alatt kétszer Kiváló Dolgozó kitüntetést és a 761 000 km balesetmentes vezetésért belügyminiszteri Dicsérő Oklevél elismerést kapott. Az 1963-ban alakult Alba Regia szocialista brigádnak egyik alapító tagja volt és nyugdíjazása óta is rendszeres kapcsolatot tart a brigáddal.

A rokkantkocsi ünnepélyes átadása után *Juhász József* szakszervezeti bizalmi a társadalmi szervek és a kollektíva anyagi támogatását nyújtotta át.

Az ünnepség hivatalos részét kötetlen baráti beszélgetés követte.

Kertész István

A MÁV Épület és Hídfenntartó Főnökség

salgótarjáni építésvezetőségére felvesz többéves gyakorlattal, felsőfokú végzettséggel rendelkező szakembert építésvezetőnek

Bérezés:
MÁV Kollektív Szerződés szerint. Szükség szerint Salgótarjánban vállalati bérlakást biztosítunk.

Jelentkezni lehet:
Épület és Hídfenntartó Főnökség Miskolc, Tiszai pályaudvar Telefon: 89-802 városi vagy 04/27-15 üzemi számon.

Medveczky-revü a Landlerban

Kirobbanó sikerrel szerepelt november 14-én *Medveczky Ilona* a Landler Művelődési Házban. Az ismert, világot járt művésznő színvonalas műsorban csillantotta meg a revütánc szépségeit. Ami a nézőknek különösen tetszett: Medveczky Ilona nem tett különbséget a Broadway és a művelődési ház színpada között, legalábbis ami az igényességet illeti. Közvetlenségével, magával ragadó érzékiségével felejthetetlen perceket szerzett a hálás közönségnek. A műsor sikeréhez hozzájárult *Elek Éva, Géczy Dorottya* és *Agárdi László* fellépése is.

Társas turistautak

A SZOT szociálturisztikai iroda az alábbi társas előszezoni turistautakat ajánlja 1987 első negyedévére.

Kellemes hétvégét kínál március 18-tól 21-ig, illetve *március 29-től április 4-ig* szóló bécsi program, amelyek részvételi díja 4900 forint, plusz 2000 forint költőpénz.

A különjáratú autóbusz a kora délutáni órákban érkezik Bécsbe. A vendégeket a Vienna szállóba helyezik el. Szerepel a programban többek között a Hofburg császári lakosztály megtekintése is. A jelentkezési határidő: *1987. január 10.*

A kirándulást kedvelőknek ajánljuk az ausztriai Krakauebene-i utazást, szintén autóbusszal március 8-tól 15-ig, és március 29-től április 4-ig. Ennek díja egyenként 9800 forint, plusz 2900 forint költőpénz. Elhelyezés a község szállodájában lesz. A programban kirándulások is szerepelnek Murauba, illetve Lambrechtbe.

Jelentkezni lehet: *1986. december 30.*

Részletes felvilágosítást ad a vasutas-szakszervezet üdülési csoportja a 19-77, 19-78 és a 48-13-as telefonszámon.

Értelmiségiek találkozója

A budapesti igazgatóságon hagyománnyá vált, hogy minden esztendőben összehívják azokat a felsőfokú végzettségű pályakezdőket, akik abban az évben kezdték gyakorlatukat a MÁV-nál. Az idén, november 28-án tartottak találkozót az ifjú közgazdászok, jogászok és mérnökök számára.

A megjelenteket Márton András személyzeti osztályvezető köszöntötte, majd *Losonczy Gyula* igazgatóhelyettes adott hasznos tanácsokat a beilleszkedéshez és kívánt sok sikert a szakmai munkához.

(séra)

Győr és Sopron között

Jól halad a GySEV fővonalának villamosítása

Alapos megfontolás után döntöttek úgy a GySEV vezetői, hogy villamosítják a *Győr és Sopron, illetve a Sopron és Ebenfurt közötti vonalakat.* A döntés legfontosabb indoka az energiamegtakarítás, ugyanis bizonyított, hogy azonos teljesítmények mellett a vasút kevesebb energiát fogyaszt, mint a két legfontosabb konkurrense, a közúti, illetve a légi közlekedés.

A villamosítási program a Győr és Sopron közötti vonalon kezdődött, a tervek szerint 1987-ben, a menetrendváltozáskor fejeződik be. A másik vonalon 1988-ra tervezik a munkálatok befejezését.

A választott villamosítási rendszer: 25 kV, 50 Hz. Ez a megoldás mind a vontatási energiaellátás, mind pedig a mozdony tekintetében komoly költségmegtakarítást jelent.

A vonal vontatásienergia-ellátását két úgynevezett táplálási pont szolgáltatja. Az egyik a Sopron területén létesítendő közös vasúti és ÉDÁSZ transzformátorállomás, a másik a már meglévő, Nagyszentjánoson üzemelő állomás.

A villamos felsővezeték *a Győr—Sopron vonalon 90 kilométer hosszban, Sopron—Ebenfurt vonalon 30 kilométer hosszban épül.* Mivel a vonal egyvágányú, a biztonságos energiaellátás céljából a vonal mentén tápvezetéket kell építeni. A nyíltvonali szakaszokat kompenzált, rugalmas rendszerű hosszláncokkal építik. A munkavezeték anyaga elektrolikus vörösréz, keresztmetszete 100 m². A legnagyobb munkavezeték-magasság 6150 mm, a legkisebb 5100 mm.

A felsővezeték 1500 m-es szakaszokra, hosszláncokra van bontva; az egyes szakaszok mindkét végükön önműködő utánfeszítő szerkezetekkel vannak ellátva. Ezek mind a munkavezetéket, mind a tartósodronyt külön-külön 10 kN erővel feszítik.

Az állomásokon a fővágányokat rugalmas hosszláncokkal villamosítják, ezeknek fő jellemzői azonosak a vonali hosszláncokkal. Egyéb vágányok felsővezetéke félkompenzált, illetve tartósodrony nélküli, segédsodronyos rendszerű.

A vonal villamos felsővezetéki berendezések karbantartását és az esetleges üzemzavarok elhárítását a fertőszentmiklósi állomáshoz tartozó Villamos Vonalfelügyelőség (VVF) látja majd el.

A villamos vontatás bevezetésével egyidejűleg a vonal jelző- és biztosítóberendezéseinek rendszere alapvetően nem változik, csupán átalakítják villamosüzemre. Ugyanez vonatkozik természetesen az alállomási és megállóhelyi energiaellátásra és a térvilágításra, valamint a vonalat keresztező vezetékek átalakítására.

A villamosítás megvalósulása után a vontatójárművek és a villamos vontatás helyhez kötött energiaellátó berendezéseinek üzemeltetése *a GySEV-nél már kialakult gyakorlat szerint marad.* Így például a vontatójárművek nagyjavítását továbbra is a MÁV járműjavítók végzik.

A villamosítás bevezetésével a személy- és áruszállítás egységesen V 43 sorozatú mozdonnyal történik.

A vonal villamosítása a magyar szakaszon kereken évi 4600 tonna, amíg az osztrák vonalon 890 tonna gázolaj megtakarítását jelenti. A villamosításnak ez a legfőbb haszna, mivel köztudott, hogy a legújabb kutatások szerint az olaj néhány évtized múlva nem áll az emberiség rendelkezésére. A világ sok országában óriási összegeket költenek olyan beruházásokra, amelyekkel az energiát szén vagy nukleáris energia formájában kívánják előteremteni.

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 környezetvédelem szempontjából mindenképpen a villamosítás mellett kellett dönteniük, s remélhetőleg ezt a döntést vállalhatják évtizedek múlva is.

A megelőzés érdekében

Új alapokra kell helyezni a munkavédelmi oktatást

Ebben az esztendőben kedvezőtlenül alakult a vasúton a súlyos balesetek aránya. Ez is indokolta, hogy az elnökség november 18-i ülésén napirendre tűzze ezt a témát. A halálos balesetek többsége — mint arról már lapunkban többször is írtunk — a technológiai fegyelem megsértése, az ellenőrzés elmulasztása és a szervezetlen munka miatt következett be.

Az idén a három napon túl gyógyuló sérülések száma több mint 15 százalékkal csökkent. Mérséklődött a munkabalesetek, valamint az úti üzemi balesetek száma is. Csökkent a vasút hibájára visszavezethető események száma. Ezen belül a közlekedő vonatokkal bekövetkezett baleset 22 százalékkal volt kevesebb. Kevesebben sérültek meg síktolatás közben is. Elkeserítő viszont, hogy a balesetek okai szinte változatlanok, *sem a vezetők, sem a sérültek nem tanultak a korábbi tapasztalatokból.*

A forgalmi munka közben történt balesetek leggyakoribb oka a váltó- és vágányút-ellenőrzés elmulasztása, a szabálytalan járműfékezés. Sok a pálya- és járműhibára visszavezethető baleset is. Veszélyt jelent a fekszinthiba, a vágánykivetődés, az abroncslazulás, a hordrugótörés stb. A közlekedési fegyelem lazulását bizonyítja a tiltott helyen való átjárás, a mozgó járművekre történő felugrálás.

A munkahelyen belül, a személyi közlekedés során előfordult balesetek aránya 16,8 százalék. Ebből az következik, hogy a szolgálati helyeken még mindig nem tartják rendben a közlekedési utakat. A járművek javítása, karbantartása veszélyesebb tevékenység, mint a személyi közlekedés, mégis *az összbalesetek 11 százaléka közlekedés közben történik.* Csökkent a rakodás közben előfordult balesetek aránya is.

A vitában felszólalók kritikusan értékelték a MÁV munkavédelmi helyzetét. *Elmondották többek között, hogy többet kellene törődni a dolgozók munkahelyi közérzetével, a személyiség formálásával.* Különösen az újfelvételesek szakmai és munkavédelmi oktatását kell más alapokra helyezni. Nem elég csak arra hivatkozni, hogy a vasutasnak jelentkezők közül sokan nem felelnek meg a követelményeknek. Az oktatásnak igazodnia kell a dolgozók képességeihez, iskolai végzettségükhöz.

A nehezebb gazdasági helyzetben sem szabad lemondani a munkakörülmények javításáról. Elsősorban az elegyrendezést végzők, a műszaki kocsiszolgálatnál, a pályafenntartásnál dolgozók munka- és szociális körülményeit kell korszerűbbé tenni. Elsőbbséget kell biztosítani a zajártalom s a nehéz fizikai munka mérséklését szolgáló fejlesztéseknek.

Többen felhívták a figyelmet a munkafegyelem megszilárdítására és arra, hogy a vezetők demokratikusabb légkört teremtsenek. *Sajnos a vezetők egy részére még jellemző a parancsolgatás és a lekezelő magatartás.* Szóvá tették azt is, hogy a munkavédelmi ellenőrzések csak akkor lesznek hatékonyabbak, ha körültekintően feltárják mindazt a hanyagságot, mulasztást, amely veszélyezteti a személyi és a vasútüzemvitel biztonságát.

A vasútbiztonsági és munkavédelmi szervezetek tevékenységét az eddigieknél jobban össze kell hangolni. Nagyobb követelményeket kell támasztani a munkavédelemben dolgozókkal szemben. A döntési folyamatokban mindig legyen fontos szempont az üzembiztonság és a dolgozók testi épségének védelme.

Pásku Jenő

Répahegyek Csornán

A Győrben vonatra szálló, Sopronba tartó utasok hatalmas répahegyeket látnak a GySEV vonalának jónéhány állomásán. A legtöbben elégedetten nyugtázzák, hogy a petőházi cukorgyárban megkezdődött a répa feldolgozása . . .

A gyárba szállítandó cukorrépa tekintélyes hányada *Csornán,* a Rábaköz „fővárosában" gyűlik össze, s innen jut tovább menetrendben meghatározott vonatokkal a gyár feldolgozó kapacitásához igazodva.

Csorna állomása november 9-én, vasárnap délelőtt fölöttébb nyugalmas képet mutat, az őszi forgalomnak semmi jelét nem tapasztalom.

Horváth Mihály rendelkező forgalmi szolgálattevő másképpen vélekedik:

— Ballagjon csak Kapuvár irányába a sínek mellett pár száz métert — tanácsolja —, azután a többit úgyis meglátja, ha jó a szeme . . .

Megfogadva a forgalmista tanácsát, elindultam a jelzett útvonalon, és hamarosan feltűntek a répahegyek, a gépek és a szorgosan dolgozó emberek.

A rakodóvágány melletti kis irodában *Németh Ferenc* nyugalmazott főagronómus, jelenleg répaátvevő, a cukorgyár alkalmazottja tájékoztat:

— A cukorrépa szállítása az évek óta megszokott időben, szeptember végén kezdődött. *Csorna állomásról eddig 400 vagon répa jutott el a gyárba.* A terméshozam kielégítő volt ebben az évben, a minőségre pedig egyáltalán nem panaszkodhatunk: a 18 százalékos cukortartalom kifejezetten jó, voltak évek, amikor ennél lényegesen kevesebb volt.

A terepen egy tisztítógép és egy Volvo márkájú homlokrakodó dolgozik. Az utóbbi 25 tonna megtisztított répát tud egy óra alatt a vagonokba rakni. Tempósan, kapkodás nélkül folyik a munka, telnek a vagonok.

— Ha előbb jön néhány perccel — magyarázza az átvevő —, találkozott volna *Gyurcsek Andrással,* aki naponta tájékoztatja a vasút vezetőit a gyárban folyó munkákról, pontosan közli, hogy milyen mennyiséget tudnak fogadni. A gyár egyébként a váratlan esetekre is felkészült, mintegy négy napra elegendő cukorrépát tartalékol. Ha a szállításban hiba volna, a feldolgozás nem állna meg. Megjegyzem: ilyen eset nem volt még, pedig már a 13. éve vagyok itt átvevő . . .

— *Jó a kapcsolat a gyárral* — egészíti ki Németh Ferenc szavait *Boda János* forgalmi szolgálattevő. — Az együttműködésnek nagy hagyományai vannak, minden, ami a répa szállításával kapcsolatos, szabályozott és apró részletekig kidolgozott.

— Hónapok óta zajlik a vonal villamosítása, ez nem zavarja a szállítást?

— Az állomásunkon elvégzendő munkálatokat — a villamosítást, a váltócseréket, a vágányrostálásokat — első ajánlásra vállaltuk, a „külső" cégekkel harmonizálva dolgoztunk, elősegítettük a korszerűsítési munkák zavartalan végrehajtását. A kampány kezdetére végeredményben csak a raktár felújítása maradt, de ez nem zavarja a répa szállítását. *Az összes vágány rendelkezésünkre áll, a többi csak manőverezés dolga . . .*

— Ez nem mindig egyszerű — jegyzi meg *Horváth Mihály* a forgalmi irodában, miközben ujjai a Domino 70-esen „zongoráznak". — Állomásunk egyébként is a forgalmasabbak közé tartozik, *a kampány ideje alatt 8-10 fordaszerelvénnyel több vonat halad át.* Felelősségünk ilyenkor nagyobb; megkockáztatom azt is, hogy a répaszállítás ideje alatt derül ki valójában, ki a jó forgalmista . . . Sok esetben kell váratlan helyzetekre reagálni, gyors döntéseket hozni, az úgynevezett operatív intézkedések száma ilyenkor megnő. Nagy gyakorlat kell ehhez és munkaszeretet, a vasút iránti hűség. Ebben a tekintetben nincs szégyellni valónk, *összeszokott gárda dolgozik Csornán, többségük „kipróbált" vasutas . . .*

Beszélgetésünket, mint annyiszor már, telefon zavarja meg. Nem hallom a szavakat tisztán, de annyit könnyűszerrel megállapíthatok, hogy a szombathelyi igazgatóságról hívták Csornát.

— Ha nem tévedek: helyzetjelentést kértek a répaforgalomról . . .

— *A szombathelyi igazgatóság egyik ktg-tisztje hívott* — bólint Boda János. — *Rendszeresen tájékoztatjuk egymást a répaforgalom állásáról.* A cukorgyár által igényelt és megrakott kocsik mennyiségéről a MÁV szombathelyi igazgatóságának áruirányítója naponta ad információt, de természetesen kapcsolatban vagyunk a MÁV budapesti igazgatóságának ktg-seivel is. A dolgok olajozottan mennek, a cukorgyár elégedett a vasúttal.

A kampánynak még nincs vége, de az előjelek azt mutatják, hogy a csornai vasutasok és a petőházi cukorgyár munkásai mindent megtesznek azért, hogy az egyik legfontosabb élelmiszerből megfelelő mennyiség jusson valamennyiünk asztalára.

Sárközi Gábor

A felületesség ára

November 16-án 14 óra 40 perckor *Almásfüzitő* és *Almásfüzitő-Felső* állomások között a 954+20 sz. szelvényben a 44 584-es számú vonat hátulról nyolcadiknak besorozott kocsija hőnfutás utáni *csaptörés miatt kisiklott,* és mintegy 900 méter hosszban megrongálta a pályát. A vonatot Almásfüzitő Felső II-es számú őrhelye váltókezelőjének intézkedésére megállították. A fékezés miatt a siklott kocsi elé besorozott kocsi is kisiklott. A pályában az előzetes becslések szerint több millió forint, a biztosítóberendezésben és a járművekben közel 70 000 forint értékű kár keletkezett.

Mi történt a baleset előtt?

A 44 584-es számú vonat még *Bicske—Szárliget* állomások között találkozott a bal vágányon közlekedő 98 213-as számú vonattal. A V43—1275 psz. mozdony vezetője észrevette az elhaladó szerelvény egyik kocsikerekének füstölését.

Rádión azonnal közölte ezt a 44 584-es számú vonat mozdonyvezetőjével, aki még is állt az 531-es számú szelvényben. Vonatát jobb oldalon végigvizsgálva, hátulról a 4. kocsinál szoros féktuskót talált. A kocsit kiiktatta a fékezésből, fékpróbát tartott, és folytatta útját. A hátulról nyolcadiknak besorozott kocsinál rendellenességet nem észlelt.

A vonat fogadására és bal oldalának megfigyelésére kötelezett dolgozók (öt szolgálati hely érintett az eseményben) sem a tőlük elvárható alapossággal végezték munkájukat, *hiszen a hőnfutást nem fedezték fel.*

Tatabánya-Felső állomáson a forgalmi irodában van a hőnfutást érzékelő berendezés regisztrálója. A berendezés kezelőjét a rendelkező forgalmi szolgálattevő a jelzett vonat elhaladása idején más feladattal bízta meg, s addig magára vállalta annak kezelését. A 44 584-es számú vonat elhaladásakor a berendezés regisztrálta a hőnfutást, de a szolgálattevő vallomása szerint hangjelzést nem adott. A berendezés próbaellenőrzésekor a regisztráló és a riasztórendszer tökéletesen működött.

A több kilométeres rendellenes futás miatt a hengergörgős csapágy gyűrűje, görgői megsérültek, a csap berágódott. Átmérője az eredeti átmérő felére „esztergálódott". Az elkopott, felmelegedett csap a terhelés hatására letört.

A fegyelmi jogkör gyakorlója a tények és a körülmények alapos feltárása után mérlegeli a balesetért felelősök vétkességének mértékét.

A budapesti vasútigazgatóság vezetője a páratlan számú vonat mozdonyvezetőjét és Almásfüzitő-Felső páros őrhelyének váltókezelőjét *Igazgatói Dicséretben* és pénzjutalomban részesítette a figyelmes szolgálat ellátásáért.

Dr. Csányi László

A MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság

pályázatot hirdet

jogi és kártérítési osztályvezetői munkakör betöltésére

A munkakör betöltésének feltétele:
- **állam- és jogtudományi karon szerzett diploma,**
- **jogi szakvizsga,**
- **8 éves szakmai gyakorlat,**
- **erkölcsi feddhetetlenség.**

A munkakör betöltésének időpontja:
1987. február

Bérezés:
alapfizetés + prémium
a kollektív szerződés alapján, megegyezés szerint.

A beküldendő pályázat tartalmazza:
- **az eddigi munkakörök, tevékenységek felsorolását,**
- **jelenlegi munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását, alapbérét,**
- **kitüntetéseit,**
- **részletes önéletrajzot.**

A pályázatot 1987. január 15-ig a személyzeti és oktatási önálló csoportvezető részére (1062 Budapest, Marx tér 1—2.) kérjük megküldeni. A pályázatokat bizalmasan kezeljük.

Ünnepi bevásárlásainál is az Ön partnere: az

UTASELLÁTÓ

Alkalmi ünnepi vásárok a pályaudvarokon. Budapesten, a VI., Szondi utca 29. és az V., Veres Pálné utca 22. szám alatt levő üzletünkben is

várjuk kedves vásárlóinkat!

Hanglemezböngészde, műsoros kazetták, gazdag ajándékválaszték.
Nyitva tartás: hétfőn, kedden, szerdán és pénteken 11-től 19 óráig, csütörtökön 11-től 20 óráig, szombaton 9-től 14 óráig.

Munkásszálló — belülnézetben

— Nézze, uram, a jó szándékában nem kételkedem, mégis azt mondom, ne firkálgasson a munkásszálló lakóiról. Fölösleges. Úgysem tud változtatni a helyzetükön. Sorsuk azok kezében van, akik kényelmes lakásokban laknak. A szállólakó csakis akkor válik érdekessé számukra, ha valamelyikük súlyosan megsérti a rendet — jegyezte meg az egyik lakó.

*

A portások fülkéjétől három méterre, egy falra szerelt telefon fölött öt gépelt lapon olvasható az ominózus szállórend.

Elkeserítő olvasmány, egyes pontjai meghökkentik az embert. Vegyük például ezt: „A szálló megközelítését az alábbi közlekedő utakon kell végrehajtani . . .” A szövegben egyébként is sok a *kell*, a *végrehajtani*, a *tilos*. Mintha súlyos bűnökkel terhelt emberek laknának a szállón, akiket óvni kell a szabadságtól, mert félő, hogy nem tudnak élni vele. Netán odáig merészkednének, hogy nem az előírt utcákon, hanem más irányból „közelítik” meg a szállót . . .

Végül is megérkeznek oda, ahol nincs, nem lehet magánélet. Ha közvetlenül nem is, de közvetve a munkaadó ezt is regulázza, hiszen a szállólakó nem fogadhat vendéget a szobájában, nőnemű lény csak a társalgóig juthat el. Természetesen senki sem gondolhatja komolyan, hogy a szállólakókból hiányzik a nemi vágy; nem aszkéták ők, s nem is szüzességi fogadalmat tett szerzetesek.

Álljon itt F. János példája.

November elején énekesek szerepeltek a szállón. Már javában zajlott a műsor, a szép szubrett hangja behallatszott a földszinti szobákba. János is hallotta, s úgy látszik megbabonázta a csengő szoprán, mert hirtelen kiugrott az ágyából, kétes fehérségű alsónadrágjában kirohant a szobából egyenesen a kultúrterem bejáratához. Ott megállt, illendően kivárta, hogy az énekesnő befejezze produkcióját. Jánosunk azonban taps helyett kinyilatkoztatást tett. Pusztán egyetlen mondatról van szó, mégsem idézhetem szó szerint. János ugyanis keresetlen egyszerűséggel azt közölte az énekesnővel, hogy szívesen látná az ágyában . . .

Többet nem szólhatott, mert az egyik jól megtermett portás némi erőszakkal a szobájába terelte, és nyomatékosan megkérte, hogy aludjon jól, mert ezen a szállón utoljára teheti. Azt nem tudhatom, hogy milyen álmai voltak Jánosnak, mindenesetre másnap „elköltözött”. A szálló megszabadult egyik renitenskedő figurájától.

*

Mert a szállón tagadhatatlanul sok a *figura*. Másképpen: a szállólakók tekintélyes részének magatartása, mindennapi élete, viselkedése eltér a társadalmi normáktól. Tegyük hozzá, nem csoda, mivel ez az élet elkülönít, megbélyegez, függetlenül attól, hogy a szállógazda (esetünkben a MÁV) ezt nem akarja. Egészen mást akar. Értelmes, szorgos embereket szeretne alkalmazni, akikkel megvalósítható lenne a vasutaskörökben ma olyan gyakran hangoztatott „kitörési stratégia”. A szállólakók ebben aligha lehetnek partnerek, legalábbis addig nem, amíg „másodosztályú állampolgároknak” tekintik őket. Mert erről van szó, még akkor is, ha ezt így senki sem mondja ki.

*

— Nézze meg, uram, a függönyöket. Sárgák. Áteresztik a fényt. Egyébként hivatalosan sötétítő függöny néven szerepelnek a leltárban.

— Értem. Ezek olyan sötétítő függönyök, amelyek nem sötétítenek . . .

— Pontosan erről van szó, s ne higgye, hogy ez pitiáner dolog. A szállólakók fele ugyanis éjszaka is dolgozik, következésképpen nappal alszik. De nem lehet, mert a szobák túl világosak. Sötétzöld függöny kellene, s mi még ezt sem tudjuk kiharcolni.

*

Állítólag az egyik szállólakónak azt mondta a munkahelyi főnöke, hogyha rajta állt volna, még *utasnak* sem vették volna föl, nemhogy egyenruhás vasutasnak . . . Talán így történt, az is lehet, hogy kitalálták. F. László esete viszont igaz.

A fiatalember szolgálata után alaposan felöntött a garatra. A szállóra már olyan részegen érkezett, hogy alig lehetett a szobájába tessékelni. Néhány perc múltán pizsamára vetkőzve kilépett a folyósóra, téblábolt egy ideig, majd látva, hogy nyitva a hátsó kapu, kirohant a rendezőbe. Néhány markos vasutas visszahozta a szállóra, ám emberünk még ekkor sem józanodott ki, zoknit húzott és ismét tett egy kirándulást az éjszakába. Érdekes látvány lehetett: pizsamás ember a sínek között . . . Másodszor is megmentették, ám a portások ezúttal jegyzőkönyvezték az esetet. Következménye: F. László eltávolíttatott a szállóról, a rendező forgalmistáinak egyelőre nem kell tartania pizsamás ámokfutótól . . .

*

F. Gerzson költőnek tartja magát, s úgy véli, azért nem jelentek meg bántóan primitív és elképesztő helyesírással rótt sorai, mivel azokat a szerkesztők elsikkasztják(!). de „majd teszek róla, írok a BM-nek, értesítem Vitray Tamást(?!) és a szerkesztők megnézhetik magukat . . .” Gerzson sem lakik már a szállón, persze nem versei miatt rúgták ki. Idegeneket vitt fel a szobájába; egykori szállólakókat, akiket korábban ittasságuk miatt bocsátottak el.

*

Egy részlet a szállórend szövegéből: „A szállólakó a szálláson ideiglenes jelleggel lakik. A szobában rendszeresített öltözőszekrényben csak átmeneti tartozkódáshoz (általában két hét) szükséges fehérneműjét, ruháit, egyéb személyi használati tárgyait helyezheti el.”

*

H. Jóska *nyolcadik éve* lakik a szállón.

— Ózdon éltem szüleimmel és testvéreimmel. Megnősültem, elváltam. Egy ideig a fiammal laktam itt a szállón, ő már elköltözött, mert kilépett a MÁV-tól, jobban fizető állást kapott. Nekem nincs hová mennem, az albérlet Pesten megfizethetetlen, önálló lakásról pedig nem is álmodhatok. Vissza Ózdra? Kell a hely a testvéreimnek, sokan vagyunk, meg egyébként is megszoktam a fővárost, negyvenévesen már nem szívesen újít az ember. A pécsi uránbánya eszembe villan néha, ott esetleg kaphatnék lakást, a fizetésem biztosan több lenne, de nem a *lóvé* a lényeg, hanem az, hogy a munka után a saját otthonomban lakhatnék. Nem lenne közös fürdő, közös . . . Szóval: egyedül lehetnék, amikor csak akarok, én dönthetném el, hogy ki léphet be a szobámba . . . Ezen gondolkodom mostanában, de egyáltalán nem biztos, hogy az álmodozásból valóság lesz.

*

Cs. Ernő kényszerűségből lakik a szállón. Felesége zavarta el a szállóhoz közeli szobakonyhás szolgálati lakásból, ahol nem is olyan túl régen még négy gyermekükkel éltek. A gyerekek azóta állami gondozásba kerültek. Anyjuk életmódját (italozás, férfiak) a szomszédok sem tűrhették, számtalan feljelentés nyomán a gyerekek sorsa pillanatnyilag megnyugtató, ám ki törődik Cs. Ernő, az apa sorsával? Szerencsés esetben ha türelmesen kivárja az illetékes hatóságok intézkedését, talán újra elfoglalhatja szolgálati lakását, és hétvégeken kihozhatja gyermekeit az intézetből. *Ideiglenesen* addig megteszi a szállólét is.

*

— Uram, látott már csirkét egyetlen combbal? Nos, az egyik este tejfölös csirkét óhajtottam vacsorára. Kiballagtam a közös konyhába, földaraboltam a csirkét, föltettem főni, közben elugrottam a büfébe kávézni. Bár ne tettem volna! Valamelyik éhes szállótársam az én csirkémet megszabadította a combjaitól.

*

B. Zoltán szerint:

— A szállón igenis elviselhető az élet, mert ha valaki beosztással él, jelentős summát takaríthat meg. Fillérekbe kerül az étkezés, a büfében hat forintért jó kávét ihatunk. Két év múlva engem nem talál itt, erre leteszem a nagyesküt. Még mozdonyvezető gyakornok vagyok, de hamarosan vizsgát teszek, egy V 43-asra kerülök, remélem a tíz darab ezresemet megkereshetem. Összehozok annyi pénzt, hogy nem kell a szállóról nyugdíjba mennem, az is lehet, hogy építkezem majd. Nem tagadom egy percig sem, hogy a szállót én „ugródeszkának” tekintem . . .

*

A többség kényszerűségből tengeti életét a munkásszállón. Amit tehetnek: egyik szállóról költözhetnek a másikra. Holmijukhoz nem kell tehertaxi, néhány műanyag zacskóba belefér minden vagyonuk. Sorsukkal kevesek törődnek, jövőjükkel szinte senki sem foglalkozik. Szomorú, de tény: maguk az érdekeltek sem . . .

Sárközi Gábor

Január a mozikban

1987 nemcsak új reményeket, gondokat jelent, de új filmeket is hoz a mozikba. Az idén előreláthatólag 188 új produkciót láthatunk, mégpedig, hogy tág legyen a perspektívánk *32 országból*. Ha ehhez még hozzávesszük a felújításokat meg a rövidfilm-összeállításokat, nem kevesebb mint egy híján *200 premierből* válogathatunk.

Amint az szokásos, a program a legkülönfélébb műfajú alkotásokból tevődik össze, így remélhetőleg ki-ki ízlésének megfelelően válogathat. A művészfilmek barátai éppen úgy megtalálhatják a maguk élvezetét, mint a kikapcsolódni vágyók. Gondoltak természetesen a fiatalokra, sőt az apróságokra is. Akad majd a bemutatók között olyan is, ameiyről már korábban egy-egy nemzetközi fesztivál kapcsán olvashattunk. Ezeket az átvevők még ott kötötték le, ügyelve arra, hogy a lehető legfrissebb munkák kerüljenek a mozikba. (Természetesen a feliratozás, illetve a szinkronizálás meghosszabbítja az átfutási időt az átvétel és az eladás között.)

Hazai alkotások

Az előző évekhez képest ugyancsak megmaradt a heti 3-4 premier rendszere. Úgy fest, ez kielégíti az igényeket.

A hónap mozianyagának bemutatását ezúttal is a hazai alkotásokkal kezdem. Elsőként egy zenebarátok és főként fiatalok körében hamarosan népszerűvé váló produkciót említenék. A *Magic* — a Queen együttes koncertjének 15 felvevőgéppel történt egyidejű megörökítése — a hírek szerint elnyerte a kényes ízlésű angol muzsikusok tetszését is. *Zsombolyai János* magyar—angol közös produkcióban forgatott koncertfilmje így technikai tekintetben is figyelemre méltó lesz. Arról nem is szólva, hogy így mindazoknak szerte az országban módjuk lesz meghallgatni a Queen dalait, akiknek nem állt módjukban ott lenni a budapesti bemutatkozáson.

Az új év másik magyar premierje merőben más hangvételű: úgynevezett problémafilm. Rendezője *Böszörményi Géza* a Laura történetében ízig-vérig mai históriát dolgozott fel. A hősnő: fiatal asszony (*Básti Juli* alakítja) személyzeti osztályvezető, aki miközben emberek sorsa felől dönt, azon küszködik, hogy a saját életét valahogyan rendbe tegye mind a magánéletben, mind a hivatásában. Ugyanakkor — akaratán kívül egy ügy kapcsán szembe kell néznie a személyi kultusz időszakának árnyaival. Básti Júlia partnerei: *Reviczky Gábor, Dörner György, Temessy Hédi* és a lengyel *Zbigniew Zapasiewicz*.

Az amerikai jazzkorszak nagy filmje Francis Ford Coppola rendező Gengszterek klubja című alkotása. Színhelye: a new york-beli négernegyednek, a Harlemnak közismert szórakozóhelye a Cotton Club. Hősei két testvérpár meg két zabolátlan természetű aszszony. A korrajz a húszas évek Amerikáját idézi a nagy karrierek és nagy hullások világát. Főszereplője *Richard Gere, Gregory Hines* és *Diane Lane*.

Kalandhistória

A küzdősport híveinek bizonyára jó szórakozást nyújt majd az ugyancsak amerikai *A nindzsa színre lép*. A Menahem Golan rendezte színes, izgalmas kalandhistória európai hőse felhasználva a japán harcművészet minden fortélyát védi meg barátját, illetve annak földjét a *Fülöp-Szigeteken a banditák ellen. A Bruce-Lee filmek példája lebegett nyilván a gyártók szeme előtt (nem beszélve a várható bevételről!).*

Vadkeleti história kosztümös miliőben az Ezüstálarcos. George Vitanidisz rendező két Romániában gyorsan népszerűvé vált hősével, Margelati kapitánnyal és elválhatatlan ellenfelével a gonosz Agathával folytatja már ismert kalandjait ezúttal egy mérhetetlen kincs megszerzéséért. A tét a saját érdek (Agatha részéről) és a függetlenségi harc támogatása a kapitány oldaláról. A főszerepekben *Florian Piersic* (a magyar *Széles Anna* színésznő férje), *Marga Barbu* és az ugyancsak erdélyi magyar *Cseh Szabolcs*.

Irodalmi eredetű — az orosz *Valerij Brjuszov* Budapesten is megjelent — *Tüzes angyal* című regénye nyomán készült a hasonló című lengyel produkció. Rendezője: *Maciej Wojtyszko*. A tizenhatodik század második felében játszódó romantikus drámai történet misztikus tematikájú. Központi figurája a végzetes nő, a szép Renata, aki bajt hoz mindazokra, akik bűvkörébe kerülnek.

Sajátos szemszögű házassági történet az ausztrál *Első feleségem*. A balul sikerült házasság után magára maradt és szenvedő alany — ez a sajátos, szokatlan — aki szenved, s nem találja helyét, ezúttal nem a nő, hanem a férfi! Paul Cox feliratos családi drámájának antihőse: *John Heargraves*.

Közismert indiai mese az alapja a *Legenda a szerelemről* című üzbég (szovjet)—indiai közös produkcióban forgatott költői legendának, amelyet *Latif Fajzijev* indiai partnerével vitt felvevőgép elé.

Két film Latin-Amerikából

A forrongó Latin-Amerikát két új alkotásban is láthatjuk. Az egyik a kaland síkján ragadja meg a témát: *ez a Leopárd kommandó*. A színes kalandhistória olasz rendezője a nagyobb kelendőség kedvéért az Anthony M. Dawson álnév mögé rejtőzik, amely munkája művészi értékét nem sokkal növeli. A forgatókönyv viszont annál tipikusabb helyzetet ragad meg és ábrázol. A népes szereplőgárdából a szép *Nastassja Kinsky* édesapjának, *Klaus Kinskynek* markáns figuráját emelhetjük ki.

Távolabbi időbe — a húszas évek végére — vezet el a venezuelai *Forrongás. Juan Santana* rendező történelmi áttekintését adja a *Manuel Otero Silva* világhírű író regénye alapján a Gomez-diktatúra ellen küzdő diákforradalmárok harcának és küzdelmük elbukásának.

Szatirikus örmény film a *Tűzvész*, amelynek cselekménye *Dmitrij Kaszajanc* rendező és forgatókönyvírója jóvoltából egy leégett, elpusztult ház meg az elpusztíthatatlan bürokrácia körül bonyolódik.

Házassági dráma *John Cassavetes* a színész-rendező amerikai művészfilmje: a *Szeretetáradat*. Külön érdekessége, hogy két központi figurája maga a Cassavetes házaspár: John és felesége: *Gene Rowlands*.

Szatirikus korrajz a japán *Őrült család*. Rendezője *Sogo Ishii*. A fiatal művész a technika elhatalmasodása, korunk zaklatott légköre ellen veszi fel a harcot az irónia fegyverével.

Jean Paul Belmondo az elnyűhetetlen kalandhős a *Montreali bankrablás* című kanadai—francia gengsztertörténet fő mozgatója. Az ő agyában születik meg a nagy ötlet, amivel, ha kockázatosan is, de tekintélyes summát lehet zsákmányolni.

Végül, de nem utolsósorban bolgár pályakezdő alkotók — szám szerint négyen — mutatkoznak be igényesen egy fiatalember magára találását, társadalomba való beilleszkedését nemzeti vonásokkal megrajzolva az *Érzékenység*ben.

Ábel Péter

Ki minek mestere?

A szombathelyi járműjavító üzemben az idei *Ki minek mestere* vetélkedőn 54 fiatal vett részt hat szakmában. Huszonöten kerültek a döntőbe, amelyet november 25-én rendeztek. Hárman (*Németh Zoltán* dízelszerelő, *Pathy Csaba* esztergályos és *Varga Sándor* esztergályos) elnyerték a *Szakma Ifjú Mestere* címet. Tizenketten összesen húszezer forint pénzjutalmat kaptak.

Büki Attila

Karácsonyi levél

Gondolj az aluminium hamutálra
szunnyadó csikkek csillagaira
a katonákra úgy éjféltájban
a pinceklubban ahogy ülnek

s isten tudja képzeletben
merre járnak Kezükben
az elolvasott levél a disze
az asztalukra ejtett fenyőágnak

A vasút humora

Szegény utas

Az expresszvonat első osztályú fülkéjében egyedül ül egy utas. Felpattan az ajtó, belép egy álarcos, revolveres rabló.

— Ide a pénzzel! — mordul az utasra.

— Nincs egy vasam se . . .

— Akkor miért reszket?

— Azt hittem, a jegykezelő jön, nincs jegyem.

Előzmények

Egy hétéves kisfiú antibébitablettát kér a gyógyszertárban.

— Az ég szerelmére — rémüldözik a patikus —, minek az neked?

— Tetszik tudni, négy hét múlva lesz a születésnapom, és a szüleimtől már kétszer egymás után egy kisbabát kaptam. Ebben az évben végre villanyvasutat szeretnék!

Hálókocsiban

A hölgy nyugovóra tér a hálókocsiban, de nem tud elaludni, mert a szomszédban egy úr éktelenül horkol. Átkopog a vékony falon és sikerül is felébresztenie a férfit, öt perc múltán azonban újra kezdődik a horkolás. Ez így megy egész éjszaka. Reggel a hölgy kimerülten iszsza a kávéját az étkezőkocsiban. Egyszer csak megérkezik a zajos szomszéd is, és őt megpillantva udvariasan elnézést kér:

— Bocsánat, hölgyem, többször is hallottam az éjjel, hogy átkopog, de olyan rettentő fáradt voltam . . .

Közjáték

Három férfi ül egy vasúti fülkében. Az egyik felsóhajt.

A másik is sóhajt egyet.

Megszólal a harmadik:

— Uraim, ne politizáljanak! Még baj lehet belőle.

Fő a biztonság

— Miért nem szabad kihajolni a vonaton?

— Azért, tanár úr kérem, nehogy megrongáljuk a távíróoszlopokat . . .

Alagút

Két szesztestvér utazik a vonaton. A torkuk már megint öblítést kívánna, de ez az a ritka eset, amikor a mozgóárusnál csak ásványvíz kapható. Ráfanyalodnak. Egyikük nagyot húz az üvegből. A vonat közben alagútba ér.

— Milyen? — kérdi aggodalmasan a másik.

— Nehogy igyál belőle! — kiáltja a bátor kísérletező. Én már megvakultam tőle . . .

Titok

Az apa leken egy pofont a kisfiának.

— Ezt azért kaptad, mert titokban elszívtad a cigarettámat.

— És, te mit csinálsz titokban, amikor én már lefeküdtem? — duzzog a kisfiú.

— Mit? — kérdezi zavartan az apa.

— A vasutammal játszol.

Gyűjtötte:
Hegedűs Ferenc

ÍTÉLET

(Részlet)

Kaszala Sándor

A családban azon az estén már nem esett több szó a kutyáról, lelövetésének körülményeiről. Csak Kati szeme villant felém kérdőn a tányérok fölött vacsora közben, s mikor a gyerek nem figyelt, halkan megkérdezte:

— Nem szenvedett sokat?

— Semmit! — válaszoltam.

— Holnap szeretném megnézni, hová temettétek!

— Jó, majd megmutatom — súgtam.

Már elmúlt tíz óra, amikor beléptem a hűvös hálószobába. A nyitott ablakon át becsorgott a hold halvány, diszkrét fénye. A bútorok puha árnyakként rajzolódtak ki a félhomályban. Kint halkan susogtak a fák, s kitartóan ciripelt egy tücsök. A kiságyban békésen aludt a lányom, a takaró lecsúszott róla. Óvatosan ráterítettem, aztán a nap izgalmaitól feltöltve becsúsztam az ágyba a feleségem mellé. Csak szendereghetett, mert azonnal felébredt.

— Meséld el, hogyan történt? — szegezte nekem a kérdést.

— Majd holnap. Miért olyan sürgős?

— Tudni akarom.

— Most máshoz van kedvem, hagyjuk a kutyát — súgtam a fülébe.

— Előbb mondd el, hogyan halt meg Mazsola?!

— Erőszakos vagy, mint egy gyerek — reagáltam türelmetlenül. — De nem bánom, legyünk túl rajta. Hol kezdjem?

— Az első lövés végzett vele?

— Igen. Egy pillanat alatt elpusztult. Semmit sem érezhetett.

— Szerencse, hogy Gyula érti a dolgát.

— Nem Gyula lőtt, hanem én.

Észrevehetően megfeszült a teste.

— Mit mondasz? Te ölted meg Mazsolát?

— Én.

— Ez nem lehet igaz.

— Gyula nyújtotta felém a fegyvert, csak nem utasítom vissza gyáván. Tudod, hogy a katonaságnál is jól bántam a puskával. Egyetlen lövéssel végeztem vele. Gyula is megdicsért.

— Képes voltál rá? Milyen ember vagy te?

— Ne gyerekeskedj már! Ezt nem gondolhatod komolyan?!

— Nem viccelek! — csapott rajtam végig a hangja.

— Nem mindegy annak a kutyának, hogy ki húzta meg a ravaszt? — védekeztem esetlenül.

— Nekem nem mindegy. Hogy tehettél ilyet? Te, aki gondoztad, jó falatokkal etetted, hidegvérrel lelövöd. A barátodat, a hűséges szolgádat! Hát nem érted? Azt hiszem, még mindig nem ismerlek eléggé. Félek tőled.

— No, nyugodj már meg! Miért filozofálsz ilyen kicsinységen? — próbáltam nyugtatni és magamhoz húztam, de ő, mint akire parázs hullott, elperdült mellőlem.

— Hagyj békén! Ez nagyon rosszul esett.

— Te is tudtad, hogy el kellett pusztítani, hiszen már öreg volt. Ez a dolgok rendje.

— Nem erről van szó. Még mindig nem érted? A család kedves élőlényét ölted meg.

— De az ítéletet nem a bíró hajtja végre, hanem a hóhér, az ítélet-végrehajtó. Miért nem hagytad azt másra? Tapintatból, becsülésből, sajnálatból. Miért?

— Nem is tudom, ezen nem volt idő gondolkozni — dadogtam zavartan.

— Ez nem lehet hideg megfontolás kérdése, lelkiismeret és emberség is létezik — válaszolt fuldokolva.

— Olyan hirtelen történt az egész. Előttem állt Mazsola, kezembe nyomták a puskát, és lőttem. Tudat alatt felvillant bennem, hogy én jobb lövő vagyok. Azért tettem, hogy cseppet se szenvedjen. A vadőr talán az első lövést elhibázta volna. A szenvedését, a csalódását látni nagyobb fájdalom.

— Ez csak magyarázkodás, menekülés az önvád elől. Tulajdonképpen azt sem tudom, hogy gyáva vagy-e, vagy egyszerűen csak lelketlen!

— Te nem tudod, mit beszélsz!

— Nagyon jól tudom.

Egész éjjel álmatlanul forgolódtam az ágyban. Feleségem moralizálása nem hagyott nyugodni. „Milyen ember vagy te?" — lüktetett idegeimben, szúrt belém újra és újra a kérdés. Ébrenlét és álom határain lebegtek a vádló szavak: „A család kedves élőlényét ölted meg . . . ölted meg. Emberség is létezik . . . gyáva vagy és lelketlen. Hogy tehettél ilyet?"

Amikor elszunnyadtam néhány percre, valószínűtlenül tiszta, éles képek jelentek meg előttem. Nem voltak azonban kapcsolatban az aznap történtekkel. Később is töprengésre késztetett ez, amikor visszagondoltam az álomtöredékekre. Most már csak egyre emlékszem közülük pontosan. Ha lehunyom a szemem, azonnal kirajzolódik, kibontakozik teljes szépségében, mint a hívóoldatba helyezett fotópapíron a kép.

Az éles, gazdag színek meghökkentettek.

Egy tájat láttam, a háttérben sárgásbarna hegyekkel. Elől, ahol én is álltam, rét nyújtózott, s fölötte rendkívül kék volt a levegő, olyan, amilyet még sohasem láttam. Ezért hasonlítani sem tudom, legfeljebb csak jelezni az a kobaldkékséget, ami körülvett. A tiszta, hideg hegyi levegő áttetsző kékje vegyülhetett valami csillogó, víztükörhöz hasonló enciánkékkel. Égbolt nélküli látvány volt mindez. A közelemben szabályos, téglalap alakú virágágyások voltak, szinte a szemem magasságában. Mintha én mély völgyből, vagy árokból szemléltem volna azokat. Az ágyásokban színes, vastag szárú, széles levelű virágok nyíltak. Mégis élettelen művirához hasonlított valamennyi. A furcsa, vibráló kék szín körülölelte őket, mint víz a benne lebegő növényeket, vagy a tengerfenék koralljait.

A háttérben, félrehúzódva egy nő állt mozdulatlanul, s mosolygott. Hosszú, szőke haja körülfogta halvány, vértelen arcát. Azonnal megismertem. Zsó volt az, egy kedves ismerős, aki nemrég halt meg fiatalon. Imádta a virágokat.

Amikor elrebbent az álom, szemem végighordoztam a szoba puha bútorfoltjain, s az iménti látomás uralkodó színeit egészen pontosan vissza tudtam idézni, mint egy arcot, vagy tárgyat. Ez azóta is sikerül; nem halványodott, kopott bennem az élmény.

Végtelen nyugalom telepedett rám azután, de az éjszaka hátralévő részében sem zuhantam mély álomba. Reggel mégsem éreztem fáradtságot.

A hajnali derengés észrevétlenül lopakodott a szobába. A kakasok kukorékolták szét az éjszakát. A szürke fényben árnyak oldódtak, s kitakaróztak a tárgyak. Mellettem egyenletesen szuszogott a feleségem, a gyerek is békésen aludt. Semmit sem észleltek a felemelő reggeli varázsból. A madarak napköszöntő, feleselő, csivitelő kórusát sem hallották.

Csendesen kibújtam a takaró alól, s nagyot nyújtóztam. Ropogtak a csontjaim, alig észrevehetően megreccsent az ágy is. Magamra terítettem a fürdőköpenyt, előhalásztam a papucsot, aztán kilopakodtam a konyhába. A házban még mindenki aludt, csak apám ült hallgatagon egy széken. Szőrös, vastag karjait a viaszosvászonnal letakart asztallapon nyugtatta, s a szemközti ablakon át, amely az udvarra szolgált, a kibontakozó reggel szürke fényeit szemlélte. A szomszéd ház fehér falára kirajzolódtak a szőlőlugas tömör árnyai.

— Miért nem alszol még? — kérdezte csendesen, miután álomittas hangon köszöntöttem.

— Már nem tudok aludni — válaszoltam, s lerogytam mellé a padra. Tudtam, hogy közben ő már megetette a jószágokat, ellátta a kutyát, macskát, és felsöpörte az udvart. Mindig korán kelő ember volt, mint általában a falusiak. Ilyenkor, hat óra tájban már a kapuja előtt álldogáló szemközti szomszéddal is szót váltott.

— Mi újság ilyen korán? — kérdeztem ásítva.

Az udvarias érdeklődésnek szánt kérdésre nem vártam különösebb választ, ezért annál is inkább megrémített kérdéssel visszasuhintó hangja:

— Tudod-e, mi történt éjszaka?

— Fogalmam sincs — hebegtem.

— Mari, a szódás lánya meghalt. Öngyilkos lett!

— Mit beszélsz?

— Jól hallottad. Mari, akiről tegnap váltottunk szót, nincs többé. Két doboz altatót vett be, s örökre elment. Már nem lehetett rajta segíteni. A két öreg hajnalban halva találta a párnái-között. A férje egy napra utazott üzleti ügyben Budapestre. Még semmit sem sejt.

— Honnan tudod ezt?

— Most mesélte Feri. Mari apja hajtott erre nemrég a háromkerekű motorral a harangozóhoz. Ő hozta a hírt. Nemsokára megszólal a lélekharang.

— Atyaúristen! Vajon miért tette?

— Nem tudni azt, fiam. Senki se lát a másikba. Lobbanékony, nyugtalan teremtés volt. Talán az idegei . . . De ő már megérkezett. No, igyunk egy kupica pálinkát!

A harang érces, tiszta hangja szétszórta a reggeli csöndet. Fájdalmas jajszóként zengtek-bongtak lelkemben a hangok, mint feleségem vádló szavai . . .



A fenyőfa mellett
(Kiss Attila rajza)

Bartis Ferenc

TÖRPEFENYŐ

Zöldelljenek lombosodva,
és nőjjenek föl az égig,
de a gőgös, gyökértelen,
messzi-hirű csodafákat
kitekeri még a szél is.

Törpe vagyok, de gyökerem
mélyre ásott: ezredévek
nedvét szivja, s kemény törzzsel
állok ellent minden szélnek,
viharnak és orkánnak is,
s jöhet eső, istennyila,
s ha úgy tetszik, meteor is
rakhat fészket ágaimra,
kidönteni nem tud semmi,
s mindhiába fürész, fejsze,
ha ma reggel kivágnának,
kezdhetnék már újra este,
mert gyökerem mélyre ásott:
évezredek nedvét szivja,
s kiirtani képtelen rá
fejsze, vihar, istennyila!

(Marosvásárhely — Szárhegy)

Almaviva gróf és a vasutas operabérlet

BESZÉLGETÉS MELIS GYÖRGGYEL

Októberben, novemberben, februárban, márciusban és áprilisban — e hónapok harmadik vasárnapján — némi költői túlzással, ugyanazokat az arcokat, ugyanazokat az ünneplőruhás embereket láthatjuk a reggeli órákban érkezni a pályaudvarokra, hogy immáron több mint negyedszázada helyet foglaljanak az Erkel Színház nézőterén.

Vasutasok és hozzátartozóik ezek az ünneplőruhások, akik valamennyien részesei annak a példamutató kezdeményezésnek, amelyet köznapian és röviden *vasutas operabérlet* akciónak nevezünk, s amely a vasutas-szakszervezet és az Állami Operaház igazgatóságának közös kezdeményezésére jött létre.

Évadról évadra

Ezerkilencszázan vannak a szerencsések, a zenerajongók, az operabarátok, akik évadról évadra megtöltik az adott időpontban második dalszínházunk nézőterét, hogy azután művészi élményekkel gazdagodva folytassák mindennapos munkájukat.

A bérletes előadások programja természetesen népszerű. Az öt alkalomból mindig akad egy balett is. Az elmúlt évadban például a *Diótörő*, az operák közül a *Hunyadi László*, a *Sevillai borbély*, az *Aida* és az *Álarcosbál* szerepelt a műsoron. Az idén október 19-én indult a szezon: a *Figaró házasságával*, s folytatódott a *Lammermoori Luciával*, majd a *Bahcsiszerájі szökőkút*, a *János vitéz* és a *Carmen* következik.

A vasutas közönség régi ismerőse, az akció részese, közreműködője a Figaró házassága szoknyavadász grófja Operaházunk egyik nagy egyénisége a sokoldalú, nemcsak hangi adottságaival — mély tüzű lírai bariton —, de pompás humorával, árnyalt jellemábrázolói tehetségével pályatársai közül kitűnő *Melis György*. Ő az ideális Verdi-hős, a Mozart-énekes, a felejthetetlen Don Juan és Figaró, akinek repertoárja a nagy alakítások egész sorával ajándékozott meg bennünket. Őt kérem meg, hogy a bérletsorozat negyedszázados jubileuma alkalmából mondja el tapasztalatait.

— Elsőként, ha megengedi: hogyan is került a bérletsorozat közreműködői közé?

Melis György elgondolkozik. Az operaházi folyosó, ahol ülünk, csendes. Délelőtt van, csak a próbatermekben folyik a munka.

— *Egyszer* — mondja — *Lukács Miklós igazgatósága idején, talán tizenöt esztendeje, arról panaszkodott nekem, hogy a nagy nevek nem szeretnek ifjúsági és délelőtti előadásokon énekelni.* Én viszont szeretek. Azt feleltem neki: nem értem miért, ha szerződésünk van; *ez kötelesség.* Napjainkban, amikor különösen a fiatalok körében mind nagyobb teret hódít az értéktelen zene, valósággal misszió.

Hálás közönség

— Ide sorolná a vasutas bérletsorozatot is?

— Feltétlen. Olyan megható számomra, hogy színültig megtelik az Erkel Színház hatalmas nézőtere, s higgye el — nem túlzok: *nagyszerű közönség gyűlik ilyenkor össze.* A vasút hajdani gazdája is rajongott az opera műfajáért. Emlékszem jól Csanádi György miniszterre, aki rendszeresen ott ült a bemutatókon, a felújításokon a balközép első sorában a feleségével a 1-es és a 2-es széken.

— Gondolom a kapcsolata nemcsak abban merül ki a vasúttal, hogy időnként utazik valahová?

— Természetesen nem. Úgy két-három évenként meghívnak bennünket a vasutas-szakszervezetbe. Megvendégelnek, s fehér asztal mellett a vezetők beszámolnak: *örömeikről, gondjaikról, bajaikról és magától értetődően megköszönik részvételünket. Annak idején Csanádi György még tiszteletbeli vasutassá is ki akart nevezni.*

— Milyen érzés e bérletsorozat előadásain szerepelni?

— Bátran állíthatom, hogy nagyon jó. Ezek az előadások nem úgynevezett „délelőtti" előadások és a nézők sem „délelőtti" nézők. Tudom, sokan közülük nagy távolságot utaznak be, hogy meghallgassanak bennünket. Hosszú pályámon egyébként mindig az boldogított, ha az előadás végén megvártak és megköszönték fellépésem. *Az én vasutas közönségem körében is akadt ilyen, aki elmondta: számára mit jelent az opera.* Különösen annak örültem, hogy megértették a szöveget, amit az új igazgatónk, *Petrovics Emil* is rendkívül fontosnak tart. Az érthetőség az új közönség megtartásának, meghódításának alapvető követelménye. Maga a bérletsorozat szerintem egész Európában egyedülálló kezdeményezés, nem is szólva a példás szervezésről.

Új szerepre készül

— Úgy tűnik, az operaszínpad mellett új területet hódított meg az utóbbi időben.

Melis György elmosolyodik.

— A filmre gondol? Hát ez inkább csak kirándulás, mint hódítás. Számomra, őszintén szólva, fárasztó feladat. Más a munka a műfaj jellegénél fogva. Gondolom azért esett rám *Bacsó Péter*, a rendező választása a *Hány az óra Vekker úr* és legújabban a *Banánhéj keringő* esetében, mert azok közé az énekesek közé tartozom, akik nemcsak énekelni, de játszani is szeretnek. Azt vallom, ha csak hangban hangzik fel az érzelem és nem jut el a közönséghez az: mit is akarok egész énemmel kifejezni, akkor a teljesítményem menthetetlenül szürke és unalmas lesz.

— Tervei?

— Gondolom, mire írása megjelenik, ezek egy része már megvalósult. Íme: *decemberben ott leszek az új Traviatában Giuseppe Patane-val, és a János vitézben felkértek a francia király megszemélyesítésére.* Sokat morfondíroztam a figurán, s úgy gondolom, inkább gyámoltalanra, mint együgyűre kell őt formálnom. Mindenesetre segítségül újra elolvasom a Petőfi-eredetit, hátha az segít. Külön fellépéseket nem vállalok, de természetesen a Kodály-születésnapi koncert az kivétel. A Berzsenyi- és Adydalt fogom énekelni.

— Televízió?

— Nézni ritkán nézem, főként időhiány miatt. Rokonműfajban és a saját területemen magától értetődően szerepet vállalok benne. Így például a *Seregi László* rendezte Schubert-Berthé *Három a kislányban.* De őszintén szólva az igazi az Operaház. A teljes embert a gépi tolmácsolás szerintem nem pótolja. Ezért nem rajongok a jelenlegi technika mellett a hanglemezért sem.

. . . Akkor hát viszontlátásra kedves Melis György, februárban, a János vitézben. Kíváncsian várjuk a vasutas nézőkkel együtt a bő humorú és az új felfogású francia királyát.

Ábel Péter

Takács Tibor

Amikor én vasutas voltam

3.

Oktatónk bármennyire is hitt a német győzelemben, az iskolai tanítást hamarosan rendszeresen megszakította az állandósuló légvédelmi riadó. Délelőttönként szinte menetrend szerint érkeztek az amerikai Liberátorok, átröpültek a város fölött, s úgy tíz óra tájban megszólaltak a szirénák. Eleinte ilyenkor levonultunk a légópincébe és elmaradtak az órák, de később, amikor már nyilvánvalóvá vált, hogy Szeged nem támadási cél, s csak Budapest ellen repülnek a gépek, legnagyobb bosszúságunkra lent, a légoltalmi pincében is tanultunk. De a mi lelkes intézőnket semmi sem zavarta, hamarosan hozta a hírt, a németek a Csillag börtön előtt, a Mars téren felállították különleges légelhárító gépüket, amely elrontja, lehetetlenné teszi a célzást, s ezért nem bombázzák a szövetségesek városunkat. Ez ugyan gyönyörűen hangzott, de valaki a társaságból megkérdezte, ha ez ilyen egyszerű, akkor miért nem állítanak fel hasonló repülőgépriasztó berendezéseket Budapesten is?

Kipper Jakab felügyelő urat nagyon szerettük. Ő volt a kedvencünk, mert mindig elviccelte az órákat. Azt mondta: uraim, majd a gyakorlatban mindent megtanulnak, marhaság ez az oktatás, ez csak arra jó, hogy az üvé urai egy kis zsebpénzre szert tegyenek. Különben is — folytatta —, ha az oroszok ilyen ütemben folytatják az előnyomulást, akkor ezt a tanfolyamot mi csak soha napján fejezzük be.

Én az órákon is verseimmel foglalkoztam. Szép, kerek, tiszta betűkkel másoltam le az előző nap írottat. Ekkor már ugyanis volt alanya és tárgya verseimnek, egy Norma nevű leány. Akkor találkoztam vele össze, amikor az egyik este ismét Sajtos Béla édesanyjához igyekeztem. Valahonnan már ismertem, évekkel ezelőtt egy barátom elvitt hozzájuk locsolkodni. Nagy darab, húsos leány volt, kicsattanó, telt idomú, talán fél fejjel nagyobb is nálam. Összetalálkoztunk, megörültünk egymásnak, én elkísértem, beszámoltam arról, mi történt velem az elmúlt időben. Szép szája volt, gondoltam, milyen jó lehet vele csókolózni. Napokon belül ki is próbálhattam e földi jót, sétáltunk az akácillatú városban, megvártuk az esti sötétet, s azt hiszem azért szerettem bele, mert valakibe bele akartam szeretni. Egyidősek lehettünk, de én még majdnem kisfiú, vagy éppen csak nagyfiú, míg ő férjhez menendő leány volt. Elmesélte, hogy ezt a szép és érdekes nevet egy amerikai nagynénikéjétől „örökölte", amúgy az iskolában Irma volt a neve.

Hamar felfedeztem Normával a város ismeretlen részeit, a rendező pályaudvar mögötti rendezetlen területeket, a Boszorkányszigetet. Csak a csókig jutottunk el, én tele voltam gátlásokkal, félelmekkel. De azért örömmel mutattam a verseimet, amelyek hamar neki szóltak. Meghálálta a verseket a maga módján, nagyon szeretett, múzsa akart lenni, s minden csókjából, öleléséből a fájdalmat és a kínt éreztem ki. Csak a derekát öleltem, kezem csak ritkán kalandozott. Ölelkeztünk a Stefánia védelmet adó fái alatt is, amikor a hold a Tisza fölött sétált.

Nem is volt addig semmi baj, amíg el nem vitt a szüleihez. De amikor bemutatott, megrémültem:

— A vőlegényjelöltem! — mondta és rám mosolygott.

Ettől iszonyatosan megijedtem. Vőlegény, én? Kínos óra volt, ülni a szülők társaságában s a jövőről beszélni, hogy mi akarok lenni, hogyan képzelem el az életet. Féltem. Még tizenhét éves sem voltam. Nem akartam vőlegényjelölt lenni. Csak boldog.

Egyik vasárnap moziba mentünk. Előtte való nap megváltottam a jegyeket a sok mezetlenséget ígérő német filmhez, a Münchausen báró kalandjaihoz. A mozi pénztáránál találkoztam egy volt iskolatársammal, Szollár Edével, aki egy évvel idősebb volt nálam, értelmes, komoly, szimpatikus fiatalember. Az iskolában németül és olaszul tanult, ezért is döbbentett meg, amikor elmesélte, hogy az iskolások közmunkán vannak kint a szegedi repülőtéren, persze ő is, és titokban oroszul tanulnak.

— Oroszul? — álmélkodtam.

— Készülünk a holnapra. Miért, csak nem hiszed, hogy a németek megállítják az oroszokat? Van köztünk egy srác, ő már évek óta tanul oroszul, s én is tudok kerek hatvan szót. Az már valami, vagy nem?

Megnéztük másnap Normával a filmet, utána sóhajtoztunk a parkban, szorongattuk egymást és csókoloztunk. S közben lelkifurdalást éreztem, elment a vasárnap, s nem futottam haza szüleimhez, legalább egy ölelésre. Na, majd a következő vasárnap, határoztam.

Vasárnap reggel kilenckor volt reggeli. Ha jól emlékszem, július 4-e volt. Sajtos Béla ugyan szombaton este otthon aludt, de vasárnap reggel már bent volt közöttünk. Néhányan meggyanúsították, hogy nem a mi kedvünkért, hanem a jó kaja miatt jön be. Jött is, kicsit kacsázott, minduntalan a haját igazgatta ujjaival, volt a járásában valami chaplini, mosolygott, játszotta a jópofát, primadonnáskodott közöttünk, mintha még mindig a pályán lenne.

Én boldogan készülődtem haza, Sajtos úr elengedett a vasárnapi miséről, de sehová se mehettem, mert megszólaltak a szirénák. Légiriadó. Ehhez nem voltunk szokva. A vasárnap ünnep itt is, az amerikaiaknál is. Már hiába igyekeztem haza. Légiriadó alatt tilos volt az utcán járni. A szomszédos épületekből sokan jöttek át riadó alatt a MÁV-kollégium és -árvaház erős épületébe.

Az ajtónkhoz, valahonnan egy rendőr került. Egy német katonai jármű is a ház előtt állt meg. A katonák behúzódtak a kapu alá. Már hallottuk azt a különös, furcsa, átható zúgást, amely mintha millió és millió darázs felerősített döngése lenne. Néhány felhőcsomó úszott az égen, és fönt, egészen magasban a Liberátorok.

Egy lány futott a Nagyboldogasszony sugárúton, az állomás felől. Könnyű, vékony, nyári ruhája a testéhez tapadt. A rendőr integetett neki, hogy ne tovább. Légiriadó alatt nem volt szabad az utcán járni.

Rohantunk a pincébe. A lány véletlenül mellem ült. Nagyon szép volt. A gondnok is két lányával vonult le. Ők mindig elsőnek érkeztek, a fotelekkel, asztallal berendezett védett sarokba, s indították a römit. Közben szólt a rádió, hallgatták a légójelentéseket.

Mennyi idő telt el leérkezésünk óta? Nem tudom. Amikor újra fent voltunk egy fél óra elteltével, a villanyóra 10.18-at mutatott. Ugyanis akkor állt meg az óramutató. Rögzítette az időt az örökkévalóságnak.

Csak azt éreztük, hogy megindul alattunk a betonpadló. Mintha hajón ülnénk, amely most szakad el a parttól, és lassú ringással hintázott a beton. A hatalmas csattanás csak a következő pillanatban jutott el a tudatunkig. Azt hittük: összedől az épület. Az első robbanást követte a második, a harmadik, a negyedik. A villany kialudt.

Először találkoztam a halálfélelemmel. Valaki azt kiáltotta: meghalunk. Mások imádkoztak. A lány hozzámsimult. Megrázkódott félelmében. Átöleltem. Hajának nyári illata volt, a füzek jó szagát éreztem ki a hajzuhatagából. Zuhantunk, mélységek és magasságok omlottak össze bennünk. Összekapaszkodtunk. A mellét markoltam. Felkínálta a száját. Csókolóztunk, mi, az ismeretlenek. Meddig? Hogyan?

Mi merészkedtünk ki elsőnek az udvarra, amikor a légóparancsnok kinyitotta a vasajtót. Por, törmelék között botorkáltunk. De újra összeölelkeztünk. Most néztük meg egymást először. Haja az arcomba hullott. Csókolóztunk. Az udvarban bombatölcsér volt. Ekkor jutott tudatáig, hogy az állomást is lebombázhatták. „Jaj, a bőröndöm!" kiáltott fel. Kirohantunk a Nagyállomás épületébe. Mások is rohantak az utcán. Felbolydult a város. Az állomás épületében, a ruhatárban meglátta a bőröndjét. Megnyugodott. Ott, lefelé jövet az emeletről, akkor még egy hatalmas, földig érő tükör állt. Megálltunk előtte és folytattuk a csókolózást. Hol volt már Norma? Hol volt a városra szakadt szerencsétlenség?

A nevét sem tudtam meg, úgy utazott tovább.

De mielőtt elment volna, jöttek a rémhírek. Lebombázták a fél felsővárost. Jó futó voltam, húsz perc alatt hazarohantam. Istenem, a Lugas utca romokban. Hatalmas bombatölcsérek a kis házak helyén. Az Etelka sort is lebombázták, hallottam. De én csak azt néztem, hogy a mi házunk áll-e? Csak édesanyám volt otthon és egyéves unokaöcsém. Apám a villanytelepen teljesített szolgálatot. Éltünk. Csoda történt velünk. Délután hatalmas felhőszakadás hullott a városra. Az ismeretlen lánnyal emiatt nem találkozhattam. Mire beértem a kollégiumba, Sajtos Béla gyászszalaggal jelent meg. A bátyját gyászolta. A rendező pályaudvaron halt meg.

(Folytatjuk.)

Fazekas Lajos

Estétől — hajnalig

1. Hazafelé

Lábunk elé néznek a férfiak,
rendezgetik zsúfolt gondjaikat.
— S kit a fáradtság fekhelyére vet,
álmaiban hordja a terheket.

2. A magány . . .

A magány szivedhez este jön,
csak belép, nem kérdez, nem köszön.
S mert tudja, hogy fáj: a szíveden
ott marad sokáig, csendesen.

3. A virrasztó szemek . . .

A virrasztó szemek megőrzik
a csillagfényt; ott tükröződik
bennük, mint a könnycsepp
s mint a láz. — A virrasztó szemek
csillagai: könnyek.

4. Hajnal

Hat órakor a villamoson
az anya gyermekével utazik. —
Szemükben talán én látom legszebbnek
a kelő Nap első sugarait.

Mandula József

ZÁHONY

Sinváros feszes keleten.
Léte vasút-szinű egét,
mint hidjai a hűs Tiszát
áru-sugarak ivelik át.

Verejték-prizmán megtörve,
szivárványként hullanak szét,
át-átszőve nehézléptű
nappalok szürke szövetét.

Ha az éj fesziti fátylát,
szemaforok féltik álmát
s a házak között csend zakatol.

Madár János

LÉGY HŰ

Légy hű a reményhez!
Fölizzik az ég.
Szemünkben lángol
a gyönyörűség.

Mi vagyunk a jövő.
Nevess a napra:
emeld föl arcod
egy pillanatra!

Sorompó, szemafor.
Üzeni a fény:
minden kattogás
egy-egy költemény.

Légy hű a reményhez!
Fölizzik az ég.
Szemünkben lángol
a gyönyörűség.

Barcs János

FÖLÖTTÜNK

Fölöttünk kitárt kagyló
szálló felhők nyomán újul,
fejünk fölött a Nap tüzes tál,
mocsár szivén nádszál citerál.
Sás-zsombékok közt béka brekeg,
gőzölögnek mély tőzegtelepek. —
Túl a folyón harang kong délben;
vőlegény-erő reszket a szélben.
Hűvös zene —, szivós kantáta
a természet örök szertartása.
Napfény-szikrák tépik az eget,
csókolgatva üvegcserepeket —
és a kazlak kontyát átúszva
elszökik világgá minden utca
Menyasszonytáncok, bodza ágak
átreszketik az éjszakákat.

A vasutasokért érdemes dolgozni

Pécsett jó híre van a vasutas művelődési háznak. Ez a hírnév azzal is gyarapodott, hogy nemrégiben a közkedvelt intézmény igazgatója, *Molnár Géza*, a közművelődésben végzett kiváló munkájáért a *Szocialista Kultúráért* kitüntetést vehette át.

— Örültem a kitüntetésnek, de nemcsak engem illet. Munkatársaimnak — *Bogárdi Mészöly Éva* népművelőnek, *Lengyeltótiné Puszpán Györgyi* gazdasági vezetőnek, *Albrecht Erzsébet* adminisztrátor pénztárosnak, *Németh Tibor* technikusnak, *Nagy Jánosné* és *Heidt Ernőné* takarítónőknek, *Orosz Rudolf* portásnak — sokat köszönhetek. A házban zajló élet közös munka eredménye.

— Mit „tud" a ház?

— *Többek között nálunk működik az ország egyik legjobb koncertfúvós-zenekara.* Nagyon összeszokott, fegyelmezett társaság; igényesek a próbákon, és természetesen a koncerteken is. Számtalan díjat nyertek, a „profik" is jegyzik az együttest. Házunk jó hírnevéhez ők is hozzájárulnak. Rajtuk kívül van itt még versenytáncklub, népdalkör és különböző szakkörök. Helyiségeink óráról órára foglaltak. Egyes foglalkozásainkat nem is tudjuk a házban tartani, kénytelenek vagyunk más teremlehetőségeket is használni, az igazgatóság épületében, a MÁV-bérház alagsorában stb. *A klub jellegű foglalkozásokon kívül vállalunk névadó és búcsúztató ünnepségeket, érettségi bankettet, játék- és sportszerbörzét, szervezünk kiállításokat.*

— Bárki látogathatja a házat?

— Lényegében zárt intézmény vagyunk, főleg a vasutasok járnak ide. Korlátozott számban adunk ki klubbelépőket olyanoknak is, akiknek legfeljebb csak utasként van közük a vasúthoz . . .

— Úgy hallottam, hogy a gyermekek körében is népszerű az intézmény . . .

— A számítógépkezelő tanfolyamunk volt különösen sikeres. Az igazgatóságtól kaptuk a gépeket, az előadó pedig hobbiból vállalta az oktatást. A gyerekek nagyon élvezték; olyannyira, hogy haladó kurzust is indítottunk.

— Győzik a munkát idővel, erővel?

— *Szerencsés embernek tartom magam, mivel jó kollégáim vannak, akik nem a munkaidőt nézik, hanem a feladatot.* Abból indulunk ki, hogy a működéshez szükséges anyagiakat a vasutasok keresik meg, tehát a mi kötelességünk az, hogy a lehető legjobb színvonalon szolgáljuk őket. Valaha jómagam is vasutas voltam, mozdonyirányítóként dolgoztam, majd a területi művelődési bizottság titkáraként tevékenykedtem. Szép korszak volt: programokat dolgoztunk ki a csomóponti művelődési bizottságok részére, felméréseket végeztünk a lakókocsikban élő vasutasok művelődési igényeiről stb. Tíz évvel ezelőtt elvállaltam az akkori klubkönyvtár igazgatói tisztét, majd a ház átépítése után 1983 őszétől lettem az intézmény igazgatója. Az eltelt három év alatt kialakultak a szokások, a munkarend, megismertem a munkatársaimat. A kitüntetések általában váratlanul érik az embert, hiszen a legtöbben munkánk közben nem is gondolunk erre, mégis nagy örömet szerzett, és főleg inspirációt, *hogy érdemes volt, és lesz a jövőben is a pécsi vasutasok érdekében munkálkodni . . .*

Klencz Tiborné

Húszéves együttműködés

Szakszervezetünk 20 évvel ezelőtt kötött együttműködési megállapodást a *József Attila Színház* igazgatóságával, azzal a céllal, hogy a vasutasok is megismerjék a színházművészetet, tájékozottabbak legyenek a színházkultúrában.

A megállapodás évfordulóján, november 27-én szakszervezetünk központjában közös munkaértekezletet tartottak a két intézmény képviselői.

Az értekezleten jelen volt *Koszorús Ferenc* főtitkár, *dr. Juhász Zoltán* titkár és *Pallos György* osztályvezető. A József Attila Színházat *Szabó Ervin* igazgató, Pollák Magda gazdasági vezető, Bánffy György Kiváló Művész, *Káldy Nóra*, *Fehér Anna* és *Ivanovics Ilona* színművésznők, illetve *Iglódi István*, a színház főrendezője képviselték.

A munkaértekezleten *Horváth Ferenc*, a kulturális, agitációs, propaganda és sportosztály munkatársa elevenítette fel a két évtized emlékezetesebb előadásait, vasutasszínész találkozóit, illetve a kerekasztal-beszélgetéseket.

Hetvenöt éves

a Miskolci Vasutas Sport Club

Már a 36. vasutasnap sportrendezvényeit a 75 éves jubileum jegyében rendezték meg a Miskolci Vasutas Sporttelepen, ám a megalakulás évfordulóját december 9-én ünnepelték. Ugyanis 75 évvel ezelőtt ezen a napon megtartott alakuló gyűlésen a Miskolci MÁV Műhelyi étteremben kimondták a sokak által óhajtott sportegyesület megalakulását. Erről jegyzőkönyv tanúskodik. Ezt megelőzően szervezet nélkül már évek óta sportoltak a vasutasok. Természetesen legelőször a labdarúgást űzték, azonban később — amikor sportpályát is építettek — más testnevelési formákra is rátértek.

A sport közelebb hozza az embereket egymáshoz érzésben, gondolkodásban. Ez volt az alakulógyűlés szép gondolata. Most, amikor a megalakulás óta háromnegyed század telt el, a visszatekintés is igazolja, volt olyan időszak, amikor a Miskolci Vasutas Sport Clubnak *16 szakosztálya volt.* Jelenleg is közel tucatnyi szakosztály és a klub által irányított tömegsportmozgalom a bázisa a sportolni vágyó vasutasfiataloknak. Egyes sportágakban olimpikonok nőttek ki ebből a sportkörből, és világbajnokot is avattak. Nagy küzdelem folyt a sportpályákért, jelenleg a harmadik, most már végleges sporttelepen folynak a küzdelmek. Fél évszázadon át nem volt tornacsarnoka az egyesületnek, és szinte saját erőfeszítéssel, társadalmi munkákkal alakították ki a létesítményeket.

A 75. évfordulóra egy, a sporttörténetet feldolgozó kiadvány is készült. A legutóbbi vasutasnapon egy kiállítás képei mutatták be a vasutassport fejlődésének főbb állomásait. Jelenleg 11 szakosztály és a tömegsportmozgalom szolgálja a célkitűzéseket, melyekről a legutóbbi küldöttértekezlet is beszámolt.

Az MVSC sportolói arra törekszenek, hogy a december 9-én tartandó ünnepi ülésen minél több jó eredményről adhassanak számot.

Pál István

AZ „EZÜSTEMBER"

A pengeforgatás után a szikével is jól bánik

Beszélgetés a kiváló vasutas dr. Kamuti Jenő sebész főorvossal

Ha elnagyolhatnám a dolgot, azt mondanám: félúton találkoztunk a MÁV Kórház és Párizs között . . . *Dr. Kamuti Jenő* ugyanis pénteken este 8-kor még bent volt a kórházban, szombaton, korán reggel pedig repült Párizsba; meghívott szakértőként vett részt az UNESCO konferenciáján, ahol a téma a sportban eluralkodó erőszak volt . . . Szerencsére, ennél sokkal szívderítőbb témában beszélgethettem az egykori tőrvívó világklasszissal. A BVSC háromnegyed évszázados jubileuma alkalmából rendezett ünnepi közgyűlésen ugyanis *Kiváló Vasutas* kitüntetést kapott.

Jólesett az elismerés

— Ha a gyerekeim szavajárásával mondanám, akkor: *nem „rizsa", de hihetetlenül jólesett ez az elismerés* — kezdte. — Tudom, a vasutassportban rengeteg volt az olimpiai és világbajnok, sokan eredményesebbek voltak nálam és mégis engem ért ez a megtiszteltetés. Őszintén meghatódtam, rettenetesen jólesett, hogy gondoltak rám!

Megpróbáltam beszélgetőpartneremet meggyőzni arról, amit bizonyára ő is nagyon jól tudott: *nem véletlenül gondoltak őrá.* Jó helyre került ez a kitüntetés! Hogy ezt bizonyítsam, ahhoz közel négy évtizedet kell visszakanyarodni az időben, *hiszen a negyvenes évek második felében kezdődött az a kapcsolat Kamuti Jenő és a vasutassport között, amely tart mind a mai napig . . .*

— Debrecenben laktunk, a családban jóformán minden felnőtt a vasútnál dolgozott — emlékezik az akkori időkre Kamuti. — *A debreceni vasutasegyesületben, a DVSC-ben ismerkedtem meg a vívással,* tehát nem voltam teljesen kezdő, amikor 1949-ben felkerültem Budapestre, természetesen a Lokomotívba, a BVSC elődjébe.

Már a kezdet egészen extra volt, már ami az ifjú vívópalánta első vívóruháját illeti. Nem kisebb egyéniség „levetett" szerelését örökölte, mint az 1936-os olimpiai bajnok (később, Helsinkiben ismét ötkarikás aranyérmet nyerő) *Elek Ilona.* Még ma is jól emlékszik: elkerülendő a gyors bekoszolódást, az akkori „divatnak" megfelelően, fekete klottból készült az egyébként patyolatfehér vívóöltöny mandzsettája. Talán mondanom sem kell: *a méret körülbelül stimmelt . . .*

Ennyit a kezdeti lépésekről, ezek nem annyira ismertek a széles közvélemény előtt, mint a folytatás. Az ötvenes évek közepétől húsz esztendőn keresztül jóformán elképzelhetetlen volt jelentős tőrvívó esemény anélkül, hogy Kamuti Jenő ne szerepeljen a legjobbak között. *„Ezüstembernek" nevezték,* mert mindig egy hajszállal lemaradt a dobogó tetejéről, de ne feledjük; az ő korában olyan világsztárok forgatták a tőrt, mint a francia *D' Oriola,* a szovjet *Zsdanovid, Sziszikin,* és a többiek. Közkedvelt alakja volt a vívóvilágnak, mindenki szerette. Elsősorban humoráért, s mindig sportszerű gesztusaiért volt még ellenfelének is a barátja. Hogy ez mennyire igaz, azt bizonyítja az „utóélete" is; már hosszú ideje tagja az UNESCO Nemzetközi Fair-Play Bizottságának.

Elfoglalt ember

— Legalább annyira büszke vagyok erre, mint „betörésemre" a Nemzetközi Vívó Szövetség orvosi bizottságába — mondja ezzel kapcsolatos véleményét Kamuti doktor. — Még igencsak aktív vívó voltam, amikor 1972—73-ban, a magyar szövetség akkori elnökének, *dr. Eperjesi Lászlónak* az aktív közbenjárására beválasztottak a nemzetközi viadalokat felügyelő orvosok sorába. Én voltam az egyetlen aktív sportoló az egész testületben. És azóta is tagja vagyok. Sajnos, emlékeztetnem kell az elmúlt esztendők vívóbaleseteire, akadt néha dolgom a világversenyeken. Ezektől szívesen eltekintettem volna.

Kamuti Jenő rettenetesen elfoglalt ember, *a MÁV Kórház sebészetének osztályvezető főorvosa,* négy kollégája tevékenységét irányítja a 27 ágyas osztályon. Ő maga elsősorban az epeúti műtétek területére specializálódott.

— Képzelje el, néhány nappal ezelőtt felhívott egykori vívótársam, *Őrley Szabolcs,* aki 1956-ban disszidált, s most Bécsben egy nagy amerikai vegyipari konszern vezérképviselője. A kölcsönös üdvözlések után gratulált, mert egy ismerőse újságolta neki: *a MÁV Kórházban én operáltam, maximálisan elégedett volt az ellátással, a körülményekkel.* Ennél nagyobb dicséretet, azt hiszem, nem kaphattam volna . . .

Ettől kezdve beszélgetésünk sajátos fordulatot vett, mert Kamuti doktor szinte áradozott arról, amit a MÁV Kórház vezetői biztosítottak és biztosítanak manapság is számára. Egykor, amikor kezdő orvosként és aktív vívóként került ide, minden támogatást megkapott, hogy zavartalanul sportolhasson, most pedig — állítja — nyugati színvonalú az osztályának felszereltsége. Kénytelen vagyok közbeszólni, hiszen nemcsak a hivatása, hanem a magánélete is érdekel:

— Mi újság a gyerekeivel, hogyhogy nem sportolnak?

— Igaz, hogy versenyszerűen tényleg egyikük sem sportol, de ennek ellenére rendszeresen úsznak, télen pedig síelnek. *Eszter* 21 éves, harmadéves tanárképző főiskolás, *Balázs* idén érettségizik. Szerettem volna, ha mindketten a vívást választják, talán egy picit túl is erőltettem a dolgot, meg állandóan az én példámmal hozakodtak elő a mestereim, s ez nem tett jót nekik. Ezért is fordítottak hátat a pástnak. Már ők sem sajnálják, én sem sajnálom . . .

— És hogy áll szabad idővel?

— *Sehogy! Nagyon kevés időm van, sok az elfoglaltságom.*

Hiányzik a vívás

— Kapcsolata a vívással?

— Ez érdekes . . . Hosszú ideig nem vívtam, és az utóbbi időben valami érthetetlen hiányérzetem támadt. Először fogalmam sem volt, hogy miért. Azután fogtam magam, összeszedtem a szerelésem, telefonáltam régi mesteremnek, *Bay Béla* bácsinak, és találkoztunk a Tanács körúti vívóteremben.

Hosszabb diskurzusra már tényleg nem volt idő, csomagolni kellett. Mármint Kamutinak. Irány Párizs! Ugyanazt a tempót diktálja, mint versenyző korában, és — bár már 49 esztendős — bírja a ritmust. Hja, megszokta. S ráadásul — ugye? — „egyenruhája" színe sem változott, elvégre vívóként és főorvosként egyaránt — fehérben jár.

Serényi Péter

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A szállíttatókkal való jó kapcsolat érdekében igen fontos. I. 12. Katedrális. 13. Súlyos lelki megrázkódtatás. 14. Ásít páratlan betűi. 15. Hajdan, régente (latin). 17. Afrikai nomád nép. 18. Kopottas, elhanyagolt, fonetikusan. 20. Latin: a király személye körüli miniszter. 22. Eső után ezt kerülgetjük. 24. M-mel finomgyapjas juh. 25. Kiskorú a bűnügyi krónikában. 26. Koronadarab. 28. Régi társadalombiztosítási intézet. 29. Érdektelen, idegen szóval. 30. Azonos betűk. 31. Ilyen támadás is van. 33. Dalszínházi. 35. Afrikai állam. 37. Japán porcelán. 38. Mezei munkát végez. 39. Dél-afrikai város. 42. Nem fölé. 43. Igric magánhangzói. 44. . . .r Béla, (1832—1904) neves archeológus. 45. Duna menti német város. 47. Hangtalan tus. 48. Elinalt. 49. Heves megyei község. 51. Országrész. 53. Az utolsó nyugatrómai császárt legyőző germán vezér. 55. . . .inetto, vegyes csemege, gyümölcsöstál. 56. Lendület, hév. 57. Az első gyilkos a bibliában. 59. Rag. 60. Arra figyel. 62. . . .gráfia, földrajz.

Függőleges: 1. Állami bevétel. 2. Francia író. 3. A 2. sor alatti író személyneve. 4. Szám. 5. Felfogni. 6. Rájegyző (ék. hiány). 7. Londoni földalatti vasút. 8. Strucc-féle madár. 9. A szamarium vegyjele. 10. A balerina öltözéke. 11. Ásás, de visszafelé. 16. Kémhatás. 18. Kemény szerszámfa. 19. Alagi Sport Egylet. 21. Neves államférfi volt. 22. Pápai korona. 23. **A szállíttatókkal való jo kapcsolat érdekében igen fontos. II.** 25. . . . György (1810—1865) a szabadságharc tábornoka. 27. Egy szovjet város lakója. 29. . . .méter, a tüdő levegőbefogadó képességét méri. 30. Szovjet—amerikai egyezmény, ahogy kiejtjük. 32. Fejér megyei község. 33. Bútorkeverék. 34. Pénzbeni ellenértéke. 36. Magasztalta. 37. Község Szolnok megyében. 40. . . .ateszka, katonaság megvető elnevezése. 41. Becézett Ilona. 45. A személynév egyik tagja. 46. A tölgyfa termése (ék. fel.). 48. Arra a helyre. 49. Törökországi város. 50. Vég nélkül érzékel. 52. A Balaton jege teszi. 53. Energiaforrás. 54. . . .enrad, német óriáskerék. 56. Erdős páratlan betűi. 58. Direkt termő szőlőfajta. 60. O. É. 61. Kettőzve édesség.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 23.

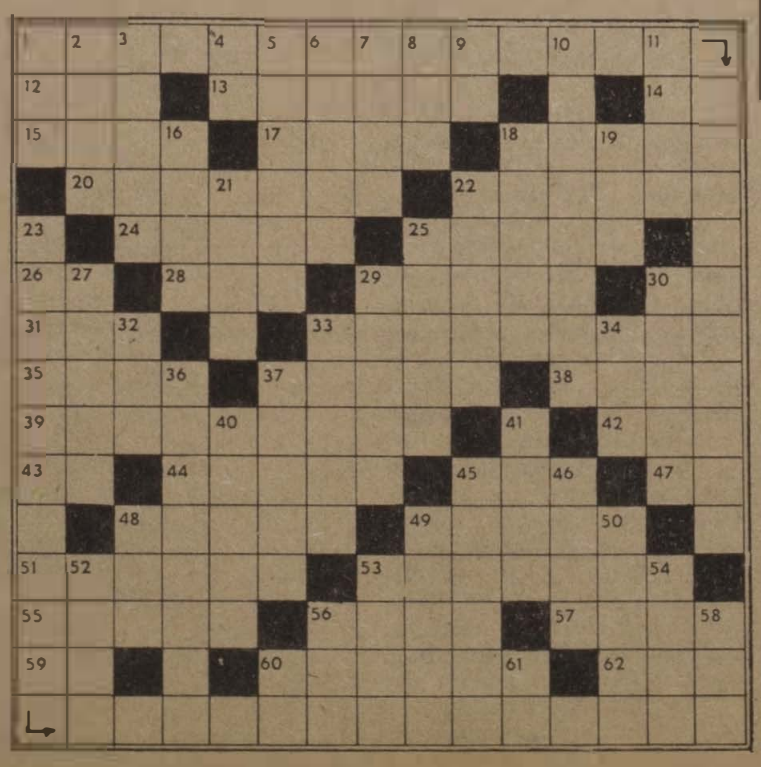
Beküldési határidő: 1987. január 12.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az üzemirányításban csökkenteni az alkalmi beavatkozásokat.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 22. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

özv. Palotai Lászlóné, Békéscsaba, 1919-esek tere MÁV ép., Sass Imre, Püspökladány, Kalapács u. 22/1., Kelemen Sándor, Szeged, Vadász u. 8., Dienes László, Jászberény, Vécsei E. u. 7., Magyar János, Gyékényes 2., Május 1. u. 84.



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 86—4730. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

HÍREK

— **Nyugdíjas párttagok találkozója.** A KMP megalakulásának 68. évfordulójára nyugdíjas párttagok találkozóját szervezte meg november 24-én a szombathelyi vasútüzemi pártbizottság. A találkozón Farkas István titkár köszöntötte a veteránokat.

— **Kommunista műszak.** A dombóvári vontatási üzemegység vasutasai november 7-e tiszteletére Tedd szebbé környezeted! jelszóval kommunista műszakot szervezett. Az akció eredményeként szebbek, tisztábbak lettek a csarnokok, munkapadok. A műszakon 184-en vettek részt.

— **Baráti emléktúra.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség II. Rákóczi Ferenc brigádja a város felszabadulásának jubileumára emléktúrát rendezett a zempléni hegyekben. A város felszabadulásának témaköréből vetélkedőt is tartottak, s ezt Matiszkó Károly nyugdíjas nyerte meg.

— **Segítség a rászorulóknak.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága ülést tartott, amelyen úgy döntöttek, hogy az elmúlt hetekben szervezett kommunista műszakok bevételeiből támogatják a terület alacsony jövedelmű nyugdíjasait. A döntés eredményeként 21 nyugdíjas közel 15 ezer forinton osztozott.

— **Sikeres ötlethónap.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség ötlethónapot hirdetett októberben. A jó propagandának köszönhető, hogy a körzet vasutasai összesen 58 ötletet küldtek be határidőre. A bíráló bizottság 33-at elfogadott, ezek közül tizet újításként értékeltek. A díjazásra 5 ezer forintot fordítottak.

— **A Thália művészei Szombathelyen.** Az ország több megyéje után a vasi vasutasokhoz is eljutottak a Thália Színház művészei. Benkő Péter, Boros Mónika, Mikó István és Prokopiusz Imre november 21-én adott műsort a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házában.

A szakszervezeti bizottságok figyelmébe

Felhívjuk az előfizetők és a szakszervezeti bizottságok figyelmét, hogy a *Magyar Vasutas* előfizetési díja nem változott. Aki 1987-ben is egész évre rendeli meg a lapot, annak 42 forintot kell fizetnie.

A lapterjesztési jutalék címén eddig visszatartott 20 százalék továbbra is megilleti az egyéni előfizetések szervezőit. De mert a kiadó a lapok és folyóiratok előfizetését illetően rátért a számítógépes adatfeldolgozásra, a gépnek, 42 forinttal számolva, egyszerűbb az előfizetők címének és számának nyilvántartása. A kiadó vezetőivel történt megbeszélés értelmében a lap előfizetése címén befolyt összeg 20 szazalékát a vasutas-szakszervezet útján visszajuttatják az alapszervezeteknek.

— **Önkéntes véradók jutalmazása.** A mátészalkai MÁV csomóponti Vöröskereszt-szervezete november 17-én tartotta éves közgyűlését. Ezen elhatározták, hogy jövőre elsősegélynyújtó tanfolyamot indítanak, és továbbra is folytatják a munkahelyi tisztaság népszerűsítését. Az ünnepségen 35 önkéntes véradó könyvet kapott jutalmul, a szakszervezetet pedig oklevéllel tüntették ki a Vöröskereszt támogatásáért.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A mátészalkai csomóponton a közelmúltban nyugdíjas-búcsúztatót rendeztek. A nyugállományba vonuló vasutasokat Erdei László, a nyugdíjasok szakszervezeti bizottságának elnöke köszöntötte, majd tájékoztató következett a vasút terveiről.

— **Társadalmi munka.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség vasutasai megtartották az őszi kommunista műszakukat. Az akción 18 szocialista brigád vett részt, összesen 324-en, közel 70 ezer forintot kerestek, amelyet a városi kórház kiállításának rendezéséhez illetve az alacsony jövedelmű nyugdíjasok segítésére ajánlottak fel.

LAKÁSCSERE

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, Ábrámovszky 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 óra között a 751-695 telefonszámon.

Elcserélném a 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 a Vácon levő két szoba összkomfortos, telefonos tanácsi lakás budapesti hasonlóra vagy kisebb gázkonvektoros lakásra. Plusz adhatok panorámás kilátású 300 négyszögöl jó termő szőlős bérleményt. Telefon 27-12-10.

Elcserélném háromszobás, déli fekvésű, telefonos, garázsos lakásomat másfél vagy kétszobás lakásra a VII. kerületben csak vasutassal. Érdeklődni lehet 19 óra után a 143-178-as telefonszámon.

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

Elcserélném rákospalotai kétszobás összkomfortos MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel, rákospalotaiak előnyben. Érdeklődni lehet a 131-847 városi és a 16-67 üzemi telefonszámon: Harsányiné.

Elcserélném nagyméretű Budapest XX. kerületében levő két szoba komfortos, kertes, szolgálati lakásomat földszinti vagy I. emeleti egy szoba komfortosra. Érdeklődni lehet a 26-67-es telefonszámon. Módné.

Elcserélném Budapest X. ker., Hungária körúton levő nagyméretű kétszobás, komfortos, kertes családiház-jellegű MÁV-bérlakásom összkomfortos szövetkezeti lakásra, legalább kétéves munkaviszonyban álló MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 286-786-os telefonszámon.

Elcserélnék Budapest IX. ker., 5 négyzetméteres, kétszobás, komfortos MÁV-bérlakást, továbbá VII. ker., 3 négyzetméteres egyszobás, komfortos tanácsi lakást nagyobb lakásra. Érdeklődni lehet hétköznap 8—16 óráig a 13-31-es üzemi, 138-417-es városi telefonszámon. Kozma Ferencné.

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