VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. JANUÁR 17.

A vasút múlt évi teljesítménye

120 millió 283 ezer tonna áru és 235 millió 627 ezer utas

Decemberben *9 millió 884 ezer tonna* árut szállított a vasút, s ezzel a bázishoz viszonyítva 101.1 százalékos, a tervet alapul véve 99 százalékos teljesítést ért el.

Az összes áruszállításon belül exportra 1 millió 232 ezer tonna áru került vasúti feladásra. Ez az előző évinél 22,6 százalékkal, a tervezettnél pedig 24,4 százalékkal volt több. Az importáru-forgalom viszont elmaradt a várakozástól. A bázisértéknek 90,2 százaléka, a tervezettnek 89 százaléka érkezett az országba. A tranzitáru-forgalmat is csak 92,7, illetve 89,3 százalékra sikerült teljesíteni.

A kocsigényes áruszállítások *(belföldi, export, záhonyi átrakásos import és tranzit)* meghaladták a bázis és a tervezett értéket is. A belföldi áruforgalom az elképzeléseknek megfelelően alakult: 5 millió 896 ezer tonna került vasúti feladásra, ami a bázisnak 102,5, a tervnek pedig 99,9 százaléka.

Az áruszállítás minőségi mutatói csak részben alakultak kedvezően. A teherkocsik térbeni kihasználása, a statikus terhelés, a bázisszintet 1,1 százalékkal, a tervezett értéket pedig 4,8 százalékkal haladta meg. Magas volt az időbeni kihasználás, vagyis a kocsiforduló idő. A tényleges érték 11,7 százalékkal haladta meg a tervezett szintet, a bázisértéknek viszont csak 97 százaléka volt.

A vonatfeloszlatások száma az előző év decemberének 80 százaléka volt. Ezen belül vizsont nagyon megnőtt a szomszédos vasutak elégtelen fogadása miatt kilépő vonatok feloszlatásának a száma.

A koszerű tehervonati mozdonyok napi haszonkilométer teljesítménye a bázisszint alatt maradt. A villamos mozdonyoknál a bázishoz viszonyítva 100,8, a tervezetthez 97,6 százalékos, a kisteljesítményű dízelmozdonyoknál 99,5, illetve 102,3 százalékos, míg a nagyteljesítményű dízelmozdonyoknál 98,3 és 99 százalékos volt a teljesítés mértéke.

A tehervonati mozdonyok nem megfelelő kihasználtsága következtében a géprevárások száma 7,9 százalékkal haladta meg a bázisszintet, míg a gépácsorgások száma az előző év decemberinek csak 92,6 százaléka volt.

A záhonyi átrakótérség áruforgalma az elmúlt év decemberéhez képest átlagosan 15 százalékkal csökkent. A beérkezett árut maradék nélkül sikerült normál nyomtávú teherkocsikba átraknı. Végeredményben a bázisérték 62,4 százalékának megfelelő árumennyiség került berakásra.

Nagy volt a Szovjetunióba, illetve az azon túli területekre kilépő rakott, normál nyomtávú teherkocsik forgalma. Az elmúlt év decemberét alapul véve 5,9 százalékkal volt több a kilépett kocsimennyiség.

Ami a személyszállítást illeti, decemberben *19 millió 300 ezer utast* szállított a vasút, amely 101,2 százalékos bázis- és 101,6 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

Előzetes adatok szerint *1984-ben 120 millió 283 ezer tonna áru került vasúton elszállításra.* Ez a mennyiség az 1983. évinek 97,6, a tervezettnek pedig 97 százaléka. Az átlagos áruszállítási távolság kismértékű emelkedésével az árutonnakilométer-teljesítmény 98,1, illetve 97,6 százalékosan alakult. Az áruszállítás forgalmankénti alakulásában érződtek a kormánynak az export fokozása érdekében tett intézkedései. 11 millió 523 ezer tonna áru került vasúton exportfeladásra, amely az 1983. évi értéknél 6,7 százalékkal, a tervezettnél 2,9 százalékkal volt több. Az importforgalomban 19 millió 956 ezer tonna áru érkezett vasúton az országba. Ez a mennyiség az előző évinek 99,3, a tervnek pedig 102,3 százaléka.

A személyszállításban kedvezőbb évet zárt a vasút. Nem végleges adatok szerint *235 millió 627 ezren utaztak vasúton,* ami az 1983. évi utaszszámnál 0,5 százalékkal, a tervezettnél pedig 2 százalékkal több.

A vasút által évközben bevezetett, különböző mértékű üzletpolitikai kedvezmények mind az utasszámra, mind az utaskılométer-teljesítményre kedvezően hatottak Így az utaskilométer-teljesítmény az 1983. évi értéket 1,8, a tervezettet pedıg 5,2 százalékkal haladta meg. A személyszállítás minőségében kismértékű javulás volt tapasztalható. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége átlagosan 0,2—0,3 százalékkal javult, az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső fajlagos késési idő is kısmértékben csökkent

A tehervonatok menetrend szerinti indítása 1,4, a személyvonatok menetrendszerűsége 0,4, a vonatfeloszlatások 15, a gépre várások száma pedıg 10 százalékkal kedvezőbb az 1983. évi átlagnál. Csökkent az energiafelhasználás és a költségráfordítás is. Ez utóbbi eléri az ötmillió forintot.

A szállítások egyenetlensége nehezítette a tervteljesítést. Az oszi forgalom időszakában például több mint 600 ezer tonna árut — az évi szállítási teljesítmény 30 százalékát — kellett elszállítanı.

Munkásgyűlés Dunakeszin

A Dunakeszı Járműjavító Üzem dolgozói munkásgyűléssel kezdték az 1985-ös esztendőt. Január 2-án reggel hét órakor az üzem tolópadjárása megtelt a dolgozókkal *Bősz József* szb-titkár köszöntötte az üzem kollektíváit és a munkásgyűlésen részt vevő *Rónai Árpádot,* a város pártbizottságának első titkárát, *Révai Sándort,* a MÁV járműjavító üzemek szb-titkárát és *Kardos Tibort,* a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási főosztályának helyettes vezetőjét.

Varga Lajos üzemigazgató ismertette az elmúlt év eredményeit, és megköszönte a kollektívák lelkes, odaadó munkáját, majd beszélt az idei év legfontosabb feladatairól.

A munkásgyűlés résztvevői elhatározták, hogy február 23-án *kommunista műszakot* tartanak, amelynek bevételét az üzem szociális létesítményeinek fejlesztésére fordítják.

Eredményes évet zárt a debreceni KÜF

A debrecenı körzeti üzemfőnökségen elkészült az 1984. évi gyorsmérleg. Megállapították, hogy a jubileumi munkaverseny hatására nemcsak a mennyiségi, hanem a minőségi mutatók is javultak. A személy- és áruszállításban az előző évinél jobb eredmények születtek. Az 1,7 millió tonna áruszállitási tervet december 21-re, az Ideiglenes Nemzetgyűlés és az Ideiglenes Kormány megalakulásának 40. évfordulójára sikerült teljesíteni. Ez többek között a korábbinál hatékonyabb kereskedelempolitikának is köszönhető.

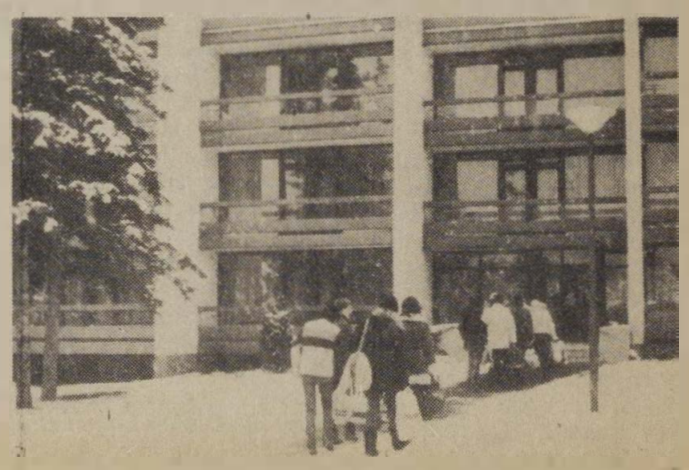
A személyszállításból származó bevétel *15 millió forinttal több a tervezettnél.* Említést érdemel a teherkocsik jobb kihasználása, az állomási kocsitartózkodás idejének csökkenése. A vagonok terhelését, kihasználását 1,2 százalékkal növelték.

A MÁVTOURS rendezésében

Óévbúcsúztató Balatonfüreden

A MÁVTOURS és a Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete a balatonfüredi üdülőben szilveszteri óévbúcsúztatót rendezett, amelyen 180 vendég vett részt. Az étteremben és a hallban négytagú zenekar, az eszpresszóban pedig video és diszkó szórakoztatta a vendégeket. A programban szerepelt a tihanyi apátságban rendezett orgonakoncerten való részvétel is. A Hotel Marinában igénybe lehetett venni az uszodát, a szaunát és a szoláriumot. A MÁVTOURS kényelmes, 1. osztályú kocsikat biztosított a résztvevők oda- és visszautazásához.

Igazi tél fogadta Füreden a szilveszterezőket



A vendégek megérkeznek az üdülőbe

Este kezdetét vette az óévbúcsúztató

(Laczkó Ildikó felvételei)

Tatabánya-Alsó Komárom felőli végében kocsirendezők is segítenek a váltótisztításban

(Gerecsei Zoltán felvétele)

Vágányrekonstrukció határidő előtt

Miskolci vasútépítők sikere a kongresszusi munkaversenyben

A miskolci építési főnökség az elsők között csatlakozott a kongresszusi és a felszabadulási munkaversenyhez. Az ezertagú közösség egyik legsikeresebb tette — mint arról már lapunkban is hírt adtunk —, *hogy a tervezett 54 helyett 47 nap alatt építette át a Nyékládháza—Miskolc állomás közötti, 13 kilométer hosszú pályaszakasz jobb oldali vágányát.* Ráadásul a 100 milliós beruházásnál több mint 10 millió forintot takarítottak meg.

E munkának vasúttörténeti jelentősége is van. Ugyanis 1969-ben, az említett két állomás között kezdték meg a miskolci vasútigazgatóság területén elsőként az 54 kilogrammos sínek lefektetését. Ma már *Hatvan—Miskolc—Mezőzombor* között mindkét vágányon 120 kilométeres sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

A főnökség két évvel ezelőtt kezdte meg saját anyagi erőből az új gépállomás építését. A beruházás II. üteme szerint tavaly december 31-ig kellett volna elkészülniük egy fontos épülettel. A brigádok vállalták, hogy a nagycsarnokot 1984. november 30-ig átadják rendeltetésének.

A korszerű, háromezer négyzetméter alapterületű szerelőcsarnok építését a vállalt határidőnél is korábban fejezték be és adtak át.

A szerelők most már a gépek nagyjavítását, karbantartását zárt, fűthető helyiségekben végezhetik. A szerelőcsarnokban kapott helyet a tanműhely is.

A főnökség kollektívái a Miskolc—Tiszai pályaudvar területén levő osztószertár dolgozóinak 130 személyes szociális épületét szintén határidő előtt egy hónappal adták át.

Ugyancsak a főnökség dolgozóinak szorgalmát dicséri, hogy *Szilvásvárad* és *Bélapátfalva* között, a vasúti pálya víztelenítése érdekében két hidat, s többszáz méter hosszúságú, betonlapokkal kirakott vízelvezető árkot építettek, s e munkában másfél hónapos előnyt értek el. Szilvásváradon — terven felül — részt vettek a tájjellegű felvételi épület megalkotásában.

Tavaly kilenc hónap alatt 134 ezer köbméter földet mozgattak meg. A töltések építéséhez 110 ezer köbméter földet használtak fel. Több mint húsz kilométer hosszúságban korszerűsítették a vasúti vágányt, 25 csoport kitérőt építettek, több tízezer köbméter homokos kavicsot, zúzott követ építettek be. A termelési érték 23,2 százalékkal növekedett a tervezettnél. Majdnem 40 százalékkal csökkent az energiafelhasználás is.

Cs. B.

A világ válságait nem az ipari fejlődés okozza

Az SZVSZ *Világszövetség* című lapja legutóbb cikket közölt az elmúlt négy évtized nemzetközi szakszervezeti eseményeiről. A cikk hangsúlyozza, hogy a Szakszervezeti Világszövetség létrejötte óta — immár 39 esztendeje — mindig a világ dolgozóinak és szakszervezeteinek a béke és a társadalmi haladás ügye iránti elkötelezettségét testesítette meg. Mindent megtett a szakszervezeti egység erősítése és a nemzetközi szolidaritás fejlesztése érdekében, melyek a kitűzött célok elérésének legfőbb eszközei.

Nem lehet szépíteni

A fegyverkezési verseny következtében ma már az emberiség léte forog kockán, s a nukleáris háború lehetősége gyermekeink, sőt az egész civilizáció jövőjét fenyegeti. A *„fejlődés válsága"* kedvelt, szépítő kifejezés, amellyel a fejlődő országok kifosztását jelölik a transznacionális vállalatok és az imperialista, neokolonialista pénzügyi intézetek, azok helyi képviselői.

A nemzetközi gazdasági kapcsolatok kritikus ponthoz értek. Az „eladósodás válsága" ebben a helyzetben olyan hatással járhat, mint egy vízcsepp az éppen kicsordulni készülő pohárban. A fejlődő országok tőkéjének gyorsuló áramlása a transznacionális bankok páncélszekrényei felé azt eredményezi, hogy lassul a nemzetközi kereskedelem, és csökken a munkahelyek száma. Egy amerikai közgazdász, aki korábban a Világbank munkatársa volt, kimutatta, hogy ez a helyzet még az Egyesült Államoknak is „sokba kerül". *A Latin-Amerikába irányuló amerikai export két év alatt 42 százalékkal csökkent,* és 400 ezer munkást bocsátottak el munkahelyükről az amerikai termékek keresletének visszaesése miatt. Az amerikai acél, gép- és közlekedési eszközök exportja, amelyek egy időben az Egyesült Államokból Latin-Amerikába áramló teljes exportnak a felét tették ki, még ennél is nagyobb csökkenést mutat.

A latin-amerikai tapasztalat világosan mutatja, hogy a transznacionális társaságok és bankjaik által diktált gazdasági stratégia — a Pentagon ágyúnaszádjainak támogatásával és a helyi oligarchia felhasználásával — nem eredményezhet rendszeres, kiegyensúlyozott gazdasági és társadalmi fejlődést.

Pinochet diktátor, aki következetesen alkalmazta Chilében a *„chicagói iskola"* monetarista stratégiáját — hogy eleget tegyen a transznacionális társaságok követeléseinek —, a szakadék szélére vitte az országot. Napjainkban az egész chilei nép lázadozik ez ellen az öngyilkos gazdaságpolitika ellen. De a legbotrányosabb az, hogy a Nemzetközi Valutaalap, a Világbank és a Reagan-kormány ugyanazt a katasztrofális politikát akarja rákényszeríteni a fejlődő országokra az újabb hitelek feltételeként.

A tanzániai tervezési miniszter például a Nemzetközi Valutaalap „feltételeiről" így nyilatkozott:

„Az újabb segélyek feltételeként gyakran azt követelik a fejlődő országoktól, hogy mondjanak le állami vállalataikról, és adják át azokat magántulajdonba. Azt is követelik, hogy mondjanak le az árellenőrzésről, ne támogassák a mezőgazdaságot, az egészségügyi szolgáltatást és más ingyenes társadalmi szolgáltatásokat. Röviden: *szüntessenek meg minden olyan vívmányt, amelyben a lakosság legszegényebb rétegei részesülnek."*

Az iparilag fejlett tőkés országokban folytatott gazdaság- és társadalompolitika szintén a bérek és az életszínvonal csökkentését tervezi, készen arra, hogy súlyosbítsa a munkanélküliséget, s egyidejűleg támadja a szakszervezeti jogokat.

A hitel fejében...?

A transznacionális társaságoknak és a bankoknak, valamint származási helyük kormányainak csak egyetlen célja van: *a maximumot kifacsarni a dolgozókból* a páncélszekrényeikbe folyó minél nagyobb profit érdekében. Ennek a politikának a megnyilvánulása a fejlődő országok vonatkozásában a neokolonialista kizsákmányolás növekedésében és az ország vagyonának kifosztásában nyilvánul meg.

Harminchét hónappal ezelőtt a Szakszervezeti Világszövetség X. kongresszusa ezen a téren meghatározta a szakszervezetek harcának céljait és módját. Ezekkel az állásfoglalásokkal egyetértett a szakszervezeti szervezetek nagy része, függetlenül hovatartozásától. A különböző nemzetközi szakszervezeti központokhoz tartozó szakszervezetek hasonló követeléseket terjesztettek elő, és demokratikus fejlesztési stratégiát követelnek, hogy véget vessenek a transznacionális társaságok kizsákmányolásának.

A határozat szellemében

A szakszervezetek közötti jelenlegi tárgyalások középpontjában az „eladósodási válság" következtében a világgazdaságot nyomasztó súlyos veszélyek, valamint a transznacionális vállalatok és bankok által az iparilag fejlett tőkés- és fejlődő országok dolgozói ellen indított újabb támadások állnak. A „fejlődési válság" súlyosbodása, a milliós munkanélküliség, a kormányok elutasító magatartása, az agrárreformokkal és a mezőgazdaság modernizálásával, illetve a fejlődő országok iparosításával szemben a gazdasági erőforrások elherdálása, a fegyveres erők és más elnyomó intézmények által — ezek képezik azokat a legjelentősebb tényezőket, amelyek késleltetik a társadalmi fejlődést, és sürgetővé teszik a szakszervezetek és más demokratikus erők fellépését. Napjainkban ezek a problémák képezik a nemzetközi szolidaritás és általános egységakciók súlypontját.

A veszély elhárítása érdekében erősíteni kell a szolidaritást a fejlődő országok, az iparilag fejlett országok és a szocialista országok dolgozói és népei között. Az ilyen egységakciók megindításához szükséges „alap" szakadatlanul erősödik: *a szocialista országok szakszervezetei teljes egészében támogatják a fejlődő és az iparilag fejlett tőkés országok dolgozói által folytatott harcot,* amelyet népgazdaságuk harmonikus fejlődésének előmozdításáért, valamint a nemzeti monopóliumok és transznacionális társaságok kizsákmányolásának megszüntetéséért folytatnak.

Baranyai Zoltán

Egy főbizalmi a bizalomról

Mondják, hogy a munkások körében előbb létezett a bizalmi tisztsége, mint a szervezett mozgalom. Akit bizalminak választottak, az a szakma legjobbjának, tekintélynek számított a többiek szemében.

Vajon napjainkban milyenek az emberek, a tisztségviselők? Úgy hiszem, a maiak sem hoznak szégyent a régiekre. Nem sokáig tarthatja magát az, aki másképp beszél a főnökök és a munkatársak előtt, aki nem agitál, nem szól bele a közösség ügyeibe, a döntésekbe, aki távolról szemléli a hús-vér vitákat, legfőljebb hangzatos sztereotípiákat mond időnként.

Varga József, a MÁV jászkiséri Építőgépjavító Üzemében dolgozó hidraulikaszerelők csoportvezetője, főbizalmija, egyetértően bólint, de máris hozzáfűzi:

— A termelés, a szervezés, a tennivalók összehangolása, a demokrácia gyakorlása sok feladatot ad a bizalmiaknak, a felelősség is igen nagy, az érdekek, a kritikai észrevételek, az ötletek kereszttüzében. (Szerencsére, azon már túl vagyunk, amit a hetvenes évek elején tapasztaltunk: némelyik vezető csupán tagdíjbeszedőknek tekintette a bizalmiakat.)

Ezen a valaha ipart se látott vidéken ma az emberek a legkorszerűbb gépeken dolgoznak, megváltoztak, fejlődtek, velük már másképp kell bánni. Az egykori gépállomás 1968-ban indult meg azon az úton, amely mára egy csaknem 1100 dolgozót számláló korszerű üzemig vezetett. A jászkiséri ek 300 millió forintot érő munkáját, életét jelenleg 72 bizalmi, 7 főbizalmi segíti.

Varga József szinte gyerekfejjel, tanulóként került kapcsolatba a szakszervezeti mozgalommal, 1953-ban lépett be a jászkiséri üzemhez, tizenkét éve emelte főbizalmi tisztségébe a közösség. Az eddig elért eredményekről ezt mondja:

— *Teljesen megújítottuk a bizalmiak hálózatát,* egyenjogú partnereivé váltunk a gazdasági vezetőknek. Azt hiszem felnőttünk az üzem feladataihoz.

— Mit jelent főbizalminak lenni?

— *Úgy igyekszem együtt dolgozni a munkatársaimmal, hogy egy nap se teljen el anélkül, hogy ne találkoznánk, ne beszélnénk, telefonon vagy személyesen.* Minél rövidebb, lényegre törőbb megbeszéléseket tartunk, amelyeken a megoldandó kérdésekre összpontosítunk. Senki sem szereti a rétestésztához hasonló, értekezleteket, a sok papírmunkát. Ám sajnos, még mindig hódít a felfogás, hogy csak az valósult meg, amiről jelentés készült... Melyek a megoldandó kérdések? *A minőségi munka, az új felvételesek beilleszkedésének megkönnyítése (létszámgondjaink vannak, nekünk is érdekünk, hogy ezen enyhítsünk), a differenciált bérezés, a főnök-beosztott viszony (ebben az érdekegyeztetésre, a jó közérzetre figyelünk).*

— Nem mindig annak van igaza, aki megkereskedni sem szabad". Fontosnak tartjuk, hogy azon segítsünk, aki jogosan kér. Például nemrégiben egyik munkatársunkat megműtötték. Visszajött, megint beteg lett, elmentünk a főnökéhez, kérve, hogy tegyük ezt az embert könnyebb beosztásba. Másszor jött az idősebb, hogy a fiatalabb miért kapott több órabéremelést, megmondtuk neki, hogy hiába fiatalabb, többet tett le az asztalra néhány hónap alatt, mint ő évek óta. Azt is meg kell értetnünk, hogy jogos a kérés, de csak később tudjuk teljesíteni. Mert bizony, lehetne jobb a munkaszervezés, teljesítménybérrel javíthatnánk a fizetéseket, az érdekeltséget...

— Hogyan véleményezik a közvetlen vezetőt?

— *Nehéz dió, de igyekszünk ezt a jogunkat is érvényesíteni.* Némely beosztott hajlik a lógásra, hamarabb fölmegy a munkaidő végén az öltözőbe, a másik elsétál a büfébe, holott a vásárlásra külön emberük van. Ilyesmiért nekünk szólnak a vezetők, elfogadjuk, igazuk van, ám korántsem mellékes, milyen a hangnem! Nekik sem az, ha szóvá tesszük az anyaghiányt az öreg gépeket. Megbeszéljük mit tehetünk.

Ez is a bizalomhoz tartozik.

Szól a telefon, hívják, megint egy probléma miatt. Így búcsúzunk el.

Sz. T. T.

Jubiláló munkáskórus

A MÁV szegedi *Hazánk Munkáskórusa* fennállásának 95. évfordulója alkalmából november 30-án ünnepi hangversenyt rendezett Szegeden, a vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Házában.

A munkáskórus 1889-ben alakult a Szeged—Rókusi MÁV Javítóműhely munkásaiból *Hazánk Dal- és Olvasókör* néven. Innen indult el a máig is tartó gazdag útja. A megalakulást követően kilenc év múlva, 1898. május 20-án került sor az első zászlóavató ünnepségre. Ez a zászló és az első tabló ma is tiszteletben tartott ereklyéje a énekkarnak. A dalkör ezekben az években már jóhírű együttesként vett részt az országos kórustalálkozókon, dalosversenyeken.

Az első világháborút követően a kórus újjászerveződött és 1921-ben már a Veszprémi Országos Dalosversenyen ezüstserleget nyert. Ezt követően számos kiemelkedő találkozón sikerrel énekeltek, melyet bizonyít a ma is őrzött sok serleg, plakett és emléklap.

1943-ban felfüggesztették tevékenységüket, de a zene szeretete a felszabadulás után ismét összekovácsolta az énnekkar tagjait. 1945 májusától három éven át Szeged egyetlen működő kórusaként ápolták a munkásmozgalmi és népzenei hagyományokat. Azóta is aktívan közreműködnek a városi és vasutas ünnepségeken, rendszeresen szerepelnek minősítő versenyeken és országos kórustalálkozókon. Minősítésük: *Aranykoszorú diplomával,* kétszer kapták meg a *Szocialista kultúráért* kitüntetést. A Magyar Rádió 1958-tól rendszeresen készít felvételt az énekkar műsorából.

Az ünnepi hangversenyen *Tóthpál József,* a Kórusok Országos Tanácsának főtitkára, *Gulyás Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete szegedi területi szakszervezeti bizottságának munkatársa és *Papp Györgyné,* Szeged megyei városi Tanács főelőadója köszöntötte a jubiláló kórust. Gulyás Ferenc jutalmat adott át azoknak az énekeseknek, akik több évtizede részt vesznek a kórus munkájában. Így: *Ábrahám Lajos* 60 éves, *Bíró István* 55, *Koskóczi Lajos* 52, *Dobó János, Fehér János, Gubina András* 50, *Csonka István* 45, *Csóti Antal* 40, *Kutas Andrásné* 37, *Kiss Ilona* 32, *Bőkő Imréné* 25 éves énekkari munkájának elismeréseként vett át jutalmat. A jubiláló kórus *Illés Mihály* karnagy vezényletével, továbbá a szegedi Ifjú Zenebarátok Kórusa és a Bartók Béla Vegyeskar adott színvonalas, nagy sikerű műsort.

G. J.

A vizsgáló főkalauz

— *Átlagon felüli aktivitással dolgozik* — jellemzi *Fodor Sándor* munkálkodását *Vincze Károly,* a miskolci körzeti üzemfőnökség szb-titkára. — Bőven van megbízatása: *szakszervezeti bizalmi, tagja a területi bizottságnak, s a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének is.* Azon csodálkozom, hogyan bír mindezeknek eleget tenni.

— *Magam is* — buggyan ki a szó a vizsgáló főkalauzból —, *hiszen ezek mellett még tagja vagyok a hejőbábai közös tanácsnak, az ottani ÁFÉSZ vezetőségének is.*

Ez a párbeszéd ködös, nyálkás nap reggelén hangzik el. Fodor Sándor ekkor érkezett meg, közel 15 órás, nehéz délutáni, illetve éjszakai szolgálat van mögötte. Az 52 év körüli vasutas mégis olyan frissnek látszik, mintha otthonából jönne. A dicséretes tettek hajtóerőit, forrásait keresve pörgetjük végig életútját.

— A legrosszabb, legnehezebb időben, 1956. november 1-én jöttem a vasúthoz. Előtte esztergályos voltam a DIGÉP-ben. Vonzott a mozgás, az utazás. *A pályamódosításban része van annak is, hogy itt, a Tiszai pályaudvaron dolgozik a feleségem.* Rögtön utazó, vonatfékező lettem. Akkor még áldatlan állapotok voltak: 26-28 órás szolgálat, fagyoskodás a fékbódéban. Többször megbántam, hogy otthagytam érte az esztergagépet, de ahogy kipihentem magam, megszűnt a mérgem. *Megszoktam a vasutas életet.* Két év múlva már megvolt a vonatvezetői vizsgám, s a tehervonatokon töltött 25 év után kerültem át személyvonatra, s lettem jegyvizsgáló, majd vizsgáló főkalauz.

Őszinte, szókimondó ember. Semmit nem hallgat el, ami munkatársainak örömet, vagy gondot okoz s ha kell, az ügy elintézése végett végigjár minden fórumot. Ezzel érdemelte ki vasutas élete kezdetén az elismerést, s így lett már akkor bizalmi.

— *A mozgalmi munkát* — emlékszik vissza — *a tehervonatosoknál kedveltem meg,* s most a személyvonati utazóknál is szívesen csinálom. Szeretek az emberekkel foglalkozni. Jóleső érzés, ha sikerül a gondok, bajok, bosszúságok okait megszüntetni.

Gyakran részt veszek különböző fórumokon — folytatja. — Többször megfogadtam már, hogy nem szólok, de nem bírok hallgatni arról, ami másoknak fáj, s befolyásolja a munkát. Volt-e a szókimondás miatt bajom? Eddig nem, viszont többnyire meg volt az eredménye. Egy ízben például bérfeszültséget is okozott, ezért megkérdeztem: *mi számít, s mi nem szolgálati óráknak?* Ezt a központi vezetőségi ülésen is szóvátettem. Eredményeként módosították a kollektív szerződést. Olykor vannak jogtalan panaszok, túlzott igények. Ilyenkor tetszik, nem tetszik nekem kell kimondani a nemet.

A mi munkánkban igen fontos a személyes példamutatás, hiszen közvetlen kapcsolatban vagyunk az utasokkal, s szinte kötelező a kulturált magatartás. *Egymás segítése nélkül semmit nem érünk el.* Például előfordul, hogy hideg a kocsi. Az utasok ötször, tízszer is szóvá teszik. Néha gunyorosan. Le kell nyelni. Udvariasan kell elmondani, hogy a fűtőberendezés útközben romlott el, s csak a végállomáson javíthatják meg. Ezért szíves elnézést kell kérni. Erre oktatom a fiatalokat is. A mi területünkön szerencsére van még utánpótlás. A fiatalok nagy része jól megállja a helyét. Van, aki ha meglátja a fővizsgálót, ideges lesz, kapkodni kezd. Ilyenkor megnyugtatom, s ezt teszik társaim is. *Jó szóval, biztatással, megértéssel lehet csak nevelni az utódokat.* Még a hibánál is differenciálni kell.

— Magamról még annyit, hogy vasutas család lettünk. Említettem, hogy a feleségem is itt, a Tiszai pályaudvaron dolgozik. *Az egyik fiam mozdonyvezető Budapesten, a másik mozdonyvezető-gyakornok itt Miskolcon.*

Fodor Sándor tagja a többszörösen kitüntetett *Hámán Kató* Szocialista Brigádnak. Négyszer kapott kiváló dolgozó kitüntetést a MÁV-tól, s egyet a lakóhelyéhez — Hejőpapihoz — illetékes ÁFÉSZ-től. Dicséretes mozgalmi munkájával kiérdemelte a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatát.

Csorba Barnabás

Szombathelyen:

Tagkönyvkiosztó taggyűlés az ipari szakközépiskolában

A 405-ös számú szombathelyi Ipari Szakközépiskolában és Szakmunkásképző Intézetben hatodik éve, hogy a hallgatók szakszervezetünk tagjai lehetnek. Az 1984/85-ös tanévkezdés a szervezésben is újat hozott. Ez az első év, hogy az intézet — az illetékes vállalati szakszervezeti bizottságokkal egyeztetve — magára vállalta az első éves tanulók szervezését a szakszervezetbe. Az új kezdeményezés sikeresnek bizonyult. Az intézmény valamennyi elsős hallgatója, 856 tanuló tagja lett a vasutas-szakszervezetnek.

A tanulók képviseletében *208 fiatal vett részt a november 29-i tagkönykiosztó taggyűlésen,* amelyen 57 új bizalmi vette át csoportja nevében a tagkönyveket.

A tanácskozás második felében pedig arról határoztak a tanulók, hogy csatlakoznak a hazánk felszabadulásának 40. évfordulója és a párt XIII. kongresszusa tiszteletére indított nagyszabású munkaversenyhez. A fiatalok öt témakörbe foglalták vállalásaikat. Felajánlásuk kiterjed a tanulmányi munka és a fegyelmi helyzet javítására, a tanórákon kívüli hasznos tevékenységre a mulasztások visszaszorítására, valamint a balesetmentes munkára.

A versenyt kéthavonta értékelik, amelyben a felnőtt KISZ-alapszervezet vezető szerepet vállalt. Az értékelés egy, már bevált pontrendszer alapján egyénileg és tanulócsoportonként történik.

A munka- és tanulmányi versenyben élenjárókat az iskola és a szakszervezet megjutalmazza. A legjobbak külföldi, illetőleg belföldi SZOT-üdülésben, mások tárgyjutalomban részesülhetnek.

Sz. J. I.

Mérlegen a szakszervezet munkája

Interjú Koszorus Ferenc főtitkárral

Az új év első napjai mindig jó alkalmat adnak a mérlegkészítésre, arra, hogy értékeljük az elmúlt esztendő munkáját. Koszorus Ferencet, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkárát arra kértük vegye sorra, miben ért el eredményeket a szakszervezet és mi az, amiben nem sikerült előbbre jutni.

— Melyikkel kezdjem? Először talán az eredményekkel, mert úgyis az a véleményem, hogy a szakszervezet nem propagálja eléggé a saját munkáját, ezért a vasutasok szemében úgy tűnhet, hogy ez is csak egy a hivatalok közül. Szóval, csak úgy címszavakban: az elmúlt évben demokratikusabb lett a vasút, sikerült a gondjait az Állami Tervbizottság elé vinni, eredményre jutni abban, hogy 1985-ben megkezdhessük a vasutasok bérlemaradásának csökkentését. Sikerült elérni, hogy a vasutas-társadalombiztosítás továbbra is önállóan működhessen és megmaradjon a fél százalékos önkéntes támogatási alap. Úgy gondolom, hogy a többség érdekeinek megfelelően tudtuk módosítani a kollektív szerződést és a központi vezetőség mellett újabb rétegbizottságot hoztunk létre.

— Mi az, amiben nem jutottak eredményre?

— A túlórák számának lényeges csökkentésében, a pihenőidő biztosításában, a kirendelések visszaszorításában, a műszaki fejlesztés gyorsításában, a szociális helyzet javításában — még ott sem, ahol már-már tűrhetetlen állapotok uralkodnak — és a ruhaellátásban, a ruházati szabályzatot ugyanis nagyon bürokratikusnak tartjuk.

— A felsorolás után nézzük a részleteket. Az eredmények közül mit tart a legfontosabbnak?

— Azt, hogy sikerült a vasút helyzetét az Állami Tervbizottság elé vinni. Évek óta hangoztatott véleményünk volt ugyanis, hogy a kormányt nagyon alaposan tájékoztatni kell arról: *milyen körülmények között dolgozik a vasút.* Ha ezt nem tesszük, a kormányszerveknek nem áll módjukban megismerni azokat a gondokat, amelyek nehezítik a munkát. Azt csak mi tudjuk, hogy milyen nehéz körülmények között, mekkora erőfeszítések árán sikerül fenntartani a forgalmat. Ez a több éves erőfeszítésünk tavaly végre eredménnyel járt, az ÁTB megvizsgálta a vasút gondjait. Ennek előkészítése sok munkát igényelt tőlünk is.

— Ezek szerint sokat foglalkoztak a vasút szakmai jellegű kérdéseivel.

— Egyesek szerint túlzottan is sokat. Ezért is ért bennünket az a vád, hogy a szakmai kérdések, a vasút jövőjével való foglalkozás az érdekvédelem rovására megy. Ez nem igaz. Két okból sem. Egyrészt, mert minden érdekvédelmi feladatunknak eleget tettünk, másrészt pedig nehogy azt higgye már valaki, hogy a vasút jövőjével, mondjuk a vezérigazgató kedvéért foglalkozunk. *Számunkra nem lehet közömbös, hogy a vasút hogyan működik.* Vegyük csak sorra. Mi azt mondjuk, hogy ha a technikai avultság elér egy bizonyos szintet, akkor folyamatosan nő a ráfordítás, tehát a vasút egyre gazdaságtalanabb lesz. Ha most lemarad a fejlesztésben ez helyrehozhatatlan károkat okozhat. Ha gazdaságtalanul működik, nincs módja műszaki és szociális fejlesztésre, béremelésre. Vagyis, ha ma a szakszervezet nem foglalkozik a vasút jövőjével, akkor holnap hiába mondja, hogy több bért kellene adni, hogy öltözőt kellene építeni, mert esetleg nem lesz miből.

— Ennyire leromlott a vasút műszaki állapota?

— Szerintem igen. Persze ez is relatív. Mert ha valaki csak azt nézi, hogy a vonatok mennek, az utas és az áru eljut rendeltetési helyére, hogy a vasút teljesít, gazdálkodik és befizet az államkasszába, akkor esetleg nem veszi észre a gondokat. Pedig ez — hangsúlyozom: —, csak *a vasutasok áldozatkészségének köszönhető.* A technika javarészt elmaradott, a létszámunk megfogyott, a szociális ellátottságunk átlag alatti, egyes területeken már túljutott — jobban mondva aluljutott — az elviselhetőség határain. Hogy a vasutasok mégis vállalják a szolgálatot, azért csak elismerés, tisztelet illeti őket.

És ebből is látszik: *nem igaz, hogy a vasutas nem érti meg a nehézségeket, mert ha így lenne, már nem lennének vasutasok.* De csak a vasutasok megértésére, áldozatkészségére apellálni hosszú távon nem lehet. Biztosítani kell a legszükségesebb műszaki fejlesztést, szociális ellátást, bért.

— Az imént többször is említette a bért. Eszerint a vasutasok keresetnövekedése elmaradt más ágazatokétól?

— Sajnos igen, és ez sem használ létszámhelyzetünknek. *A vasutasok keresetének növekedése az ötödik ötéves tervben még lépést tartott a népgazdasági átlaggal, az utóbbi két évben azonban lemaradt és egyes területeken jelentős életszínvonal-csökkenés is bekövetkezett.* A kívülállók azonban csak azt látják, hogy mondjuk egy-egy mozdonyvezető milyen jól keres. Azt már nem gondolják végig, hogy az a mozdonyvezető 280-300 órát szolgál és az alváson kívül szinte minden idejét a gépen tölti. A helyzet az, hogy a vasutas egy órára számított átlagbére ma már majdnem tíz százalékkal alacsonyabb, mint az ipari munkásé. Ez pedig azt mutatja, hogy a szakma presztízse visszaesett. Ezért feltétlenül szükségesnek tartjuk, hogy a jövőben pótoljuk a bérlemaradást. Ez a folyamat — mert csak folyamatos javulásról lehet szó — *a kormányzati szervek megfelelő intézkedései nyomán már az idén megkezdődhet egy 7-8 százalékos bérfejlesztéssel.*

— Ez talán lassítja majd az elvándorlást és csökkenti a túlórák számát.

— Ezt reméljük mi is. *Az évtizedes létszámcsökkenés ugyanis ma már kritikus helyzetet teremt a kulcsfontosságú munkakörökben,* ahol a folyamatos üzemből már egy teljes műszak létszáma hiányzik. Három-négy helyett csak egy-két ember végzi a tolatást és így tovább. És a havi átlagban járó 4.3 szabadnap helyett így is csak egyet vagy még egyet sem tudnak kiadni. A kulcsfontosságú munkakörökben dolgozók általában 250-270 órát töltenek a munkahelyen, de tavaly például majdnem másfél ezren 300 óránál is többet dolgoztak egy hónapban. A túlórák száma tavaly is körülbelül 14 millió volt, pedig a vgm-ek sok munkát átvettek.

— Miért nem mondja a szakszervezet, hogy nem járul hozzá az ilyen mértéktelen túlmunkához?

— Ha ez ilyen egyszerű lenne . . . De sajnos, több okból is kényszerhelyzetben vagyunk. Mint már mondtam, az is érdekvédelem, hogy segítsük a vasúti teljesítmények növelését, *hogy a vasútnak és a vasutasnak társadalmi rangja, tekintélye és pénze is legyen.* Ehhez viszont a mai helyzetben a vasútnak szüksége van a túlmunkára. De nemcsak a vasútnak, hanem a vasutasok közül is mindazoknak, akik az életvitelükbe bekalkulálták a túlórapénzt. Ugyanakkor igaz, hogy másoknak viszont a szabad időre lenne nagyobb igényük. Ezért a mi álláspontunk az volt, hogy a kollektív szerződésben olyan évi túlórakeretet állapítsunk meg, amelyik a munkáltatónak és a munkavállalónak is nagyjából megfelel, s ezen felül senkit se lehessen túlmunkára kényszeríteni. *Viszont, aki önként vállalkozik még többre, azt ne gátolja a szakszervezet.* Nem mondom, hogy ez egy ideális állapot, de pillanatnyilag nem tudunk jobbat. Elvben persze igen, de ez csak hosszabb távon érhető el.

— És mi lesz a kirendelésekkel? Hiszen ma már oda is ki kell rendelni, ahonnét máshová kirendelték az embereket.

— Hangsúlyozni szeretném: *mi nem mondjuk azt, hogy helyenként és időnként nincs vagy nem lehet szükség a kirendelésre.* Nem azért hadakozunk ellene, mert ezzel is meg akarjuk nehezíteni a vasút vezetőinek az életét. Egyszerűen azért mondjuk, hogy ez nem lehet végleges megoldás, mert szakszervezeti tagjaink tiltakoznak ellene, ezért ezt nekünk tudomásul kell vennünk és képviselnünk. El kell érnünk, hogy a vasút illetékes vezetői megkeressék az igazi megoldást, amit mi egyebek között a jobb munkaszervezésben, a jobb anyagi érdekeltségben, a nagyobb vezetői gondoskodásban, a szociális helyzet javításában és a nehéz fizikai munkát kiváltó, tudatosabb műszaki fejlesztésben látunk.

— De ha nincs mód lényeges műszaki fejlesztésre?

— Valóban nincs, s úgy látjuk, hogy az idén is folytatódik a lemaradás. Ezen a vasút vezetői sem tudnak változtatni, mert egyszerűen nincsenek meg a fejlesztés népgazdasági feltételei. *Pontosabban fogalmazva, nincs miből fejleszteni.* Ám, ha a vezetői munka színvonala javul, már az is sok mindent hozhat. Elsősorban azt, hogy a vezetés közelebb kerül a dolgozókhoz.

— Mintha az elején azt mondta volna, hogy a múlt évben erősödött a demokrácia.

— Mondtam és igaz is. De ezt nem tekinthetjük lezárt ügynek egy olyan szervezetnél, ahol a jelentéshez és a feladatkiadáshoz szoktak hozzá az emberek. *Én elismerem, hogy demokratikusan vezetni sokkal nehezebb, de állítom, hogy eredményesebb.* A demokrácia hoz egyetértést, helyeslő véleményt, de hoz sok ellenvéleményt, vitát, konfliktust is, amit természetesen fel kell oldani. Ez velejárója, hiszen a vélemények sokszínűek. Nem A és B variáció jelenik meg, hanem 36 féle érdek kerül felszínre egyszerre. Tehát a munkahelyi demokrácia erősítésekor számolni kell azzal, hogy több az ellenvélemény és elismerem, ez nagyon kellemetlen is tud lenni. Hogy szakszervezeti példát mondjak, nekünk nem kevés gondot okoz az aktív dolgozókkal megegyező számú nyugdíjas helyzete, hiszen több mint a felének igen alacsony a nyugdíja. Az ÖTA-ból is igyekszünk támogatást adni nekik, de ez kevés. Ezért megpróbáltunk változtatni, csakhogy javaslatunkat a vasutas nyugdíjasok egy része nem szívesen fogadta. Hiába gondoljuk mi úgy, hogy ez igazságosabb lenne, tudomásul kell vennünk, hogy a tagság elképzelése más mint a miénk — és ehhez kell igazodnunk.

— Mennyiben változott a vasutas társadalombiztosítás és a munkavédelem azzal, hogy ez a két terület állami irányítás alá került?

— Végig arra törekedtünk, hogy a vasutas társadalombiztosítás továbbra is önálló maradjon. Kérdezték is, miért ragaszkodunk hozzá ennyire? Miért? *Mert olyan tradicionális jogról van szó, amihez a vasutasok ragaszkodnak.* És mert nagyon jól kiépített szervezete van, amely igazodik a vasút sajátosságaihoz és amely se munkarendben, sem területileg nem kötődik az általánoshoz és a 124 ezer nyugdíjasunkhoz is ezernyi szállal kapcsolódik. Szóval, ezt feladni hiba lett volna. Sok vitánk volt, hogyan is alakuljon, sok ellenzővel és támogatóval, sokféle megoldási javaslattal. *Végül is maradt, s szerintünk ez a jó megoldás.*

A munkavédelemben pedig megpróbáltuk kialakítani azokat a sajátos szakszervezeti feladatokat, amelyek hosszabb távon meghatározzák ezirányú munkánkat. Mert nekünk nemcsak agitálnunk kell, bár az is fontos: *megmagyarázni a dolgozóknak, miért kell használni a védőeszközt, betartani az utasítást.* De legalább ilyen fontos részvételünk a technológiai, munkavédelmi szabályok kialakításában, a balesetveszélyes munka megszüntetésében — a lehetőségekkel összhangban. Hiába írunk elő ugyanis olyasmit, aminek nincs meg a feltétele. Az állami irányításra való áttérésben volt zökkenő. Sokkal több lett a büntetés. Fel is tették a kérdést azelőtt mi miért nem büntettünk gyakrabban? A válasz egyszerű: *mi jobban figyelembe vettük a vasút lehetőségeit, műszaki helyzetét. Ha ugyanis ezt nem nézzük, ma a vasúton majdnem minden vezetőt meg lehet büntetni. Ezért most abba a furcsa helyzetbe kerültünk, hogy a jogsegélyszolgálat útján mi adunk védelmet a vezetőknek, ha olyasmiért akarják elmarasztalni őket, amiről nem tehetnek. Mert a vasútnál kialakult munkavédelmi hiányosságok egyik napról a másikra nem szüntethetők meg, s ezt nem lehet a mai vezetők nyakába varrni.*

— Milyen tervekkel indulnak az új esztendőben?

— Nem is tervek ezek, hanem kötelességek, amit a vasutasok érdeke diktál, és amelyekről már eddig is beszéltem. *Azt képviseljük minden fórumon, ami a tagság véleménye* — mondotta végezetül Koszorus Ferenc.

Tóth Jenő

A művelődés szolgálatában

Mert a vasút gyorsabb volt . . .

Östör Gizellát, a szombathelyi Haladás Művelődési Ház könyvtárosát nyugdíjba vonulása alkalmából a *Szakszervezeti Munkáért* arany fokozattal tüntették ki. Utolsó munkanapján a művelődési házban beszélgettünk életútjáról.

— A MÁV-hoz és a postához 1951-ben egyszerre adtam be a felvételi kérelmemet — emlékezik. — Akkoriban *a vasút gyorsabb volt:* onnan kaptam először kedvező választ. Hamarosan beültettek egy irodába gyors- és gépírni. Egy év alatt megszereztem a szükséges szakvizsgákat, majd a munka mellett leérettségiztem. Később beiratkoztam a *főiskola* népművelő és könyvtár szakára . . .

Östör Gizella 1966-ban a szombathelyi vasutasok Ady kultúrotthonába került függetlenített népművelőnek. Közben a területi szakszervezeti bizottsághoz hívták kisegíteni. Annyira megszerette azt a munkát, hogy ott maradt, s később a területi szakszervezeti bizottság kulturális, agitációs, propaganda- és sportbizottságának a vezetője lett.

— Mikor került a művelődési házba?

— 1975. április 1-től vagyok a jelenlegi munkahelyemen. Itt voltam gazdasági igazgatóhelyettes, általános népművelő, megbízott igazgató és végül könyvtáros. Volt olyan időszak, amikor több munkakört is betöltöttem egyszerre.

— Azóta sokat fejlődött a könyvtár.

— Igen. Tíz évvel ezelőtt 556 olvasónk hétezer kötet közül válogathatott. Tavaly az 1200 állandó látogatónk 11 ezer könyv közül választhatta ki az olvasnivalót. Könyvtárunk *hetente három nap* van nyitva, de például most sincs kölcsönzési idő, mégis jönnek az olvasók. *Ha itt vagyok, szívesen kiszolgálom őket.* Áttekinthető katalógusaink vannak . . .

Östör Gizella a nemzetközi Sávária táncverseny számvizsgáló bizottságának is tagja. *A táncversenyektől nyugdíjazása után sem szakad el.* De ezután már több idő jut kedvenc időtöltésére, az operaelőadások látogatására. A kultúra terjesztésében *továbbra is számítanak szervezőképességére, aktivitására és szorgalmára.*

Sz. Jakab István

Brigádok vetélkedője

A dunakeszi járműjavító MSZBT tagcsoportja, és a szocialista brigádklub, Dunakeszi felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére vetélkedőt rendezett, amelyen 46 szocialista brigád képviselői vettek részt.

A győztes a tmk-részleg *Juhász Zoltán* vezette szocialista brigádja lett. Második a *Csanádi György,* harmadik pedig a *Clara Zetkin* brigád. Az első három helyezett brigád részt vesz majd a városi döntőn.

Udvarias jegyvizsgálók

A szegedi igazgatóság 1984 elején hirdette meg a legudvariasabb jegyvizsgáló címért folyó versenyt. A kezdeményezés sikeres volt. Az üzemfőnökség javaslatai alapján — amelyeket a KSZO és a vizsgáló főkalauzok ellenőrzései is megerősítettek — *Kiss Ilona* szentesi, *Nacsa Istvánné* bajai, *Papp Andor* békéscsabai, *Tóth II. István* kiskunfélegyházi, *Molnár Gergely* szegedi és *Garzó István* vésztői jegyvizsgálók érdemelték ki a követésre méltó „leg . . .” címet. A hat jegyvizsgálónak december 18-án Szegeden, az igazgatóság központjában *Szabó Gyula* osztályvezető adta át a jó munkát elismerő oklevelet és a 2500-2500 forint jutalmat.

A legudvariasabb cím jogos viselői

Nem anyagi kérdés . . .

A MÁV-nál nemzedékváltás van: *a nyugdíjba menők száma meghaladja az új felvételesekét.* Az utóbbi években ugyan növekedett az érdeklődés a különböző közlekedési szakközépiskolák, szakmunkásképzők iránt, a munkaerő-felvételi irodákban is többen kopogtatnak, de nem mindegy, milyenek ezek az ifjú emberek. Közülük sokan rövid idő után *unják az éjszakázást, az ünnepi szolgálatot.* A vasútnak pedig ezentúl is éjjel-nappal menni kell, nem állhat meg egy percre sem.

Hogyan tudnánk megtartani a fiatalokat? Ez elsősorban nem anyagi kérdés, hiszen a legtöbb területen megtalálják számításukat a kezdők is. A régi vasutasoknak kell jó munkahelyi légkört teremteni, lendületet adni a fiataloknak, megmutatni a távlatokat. Senki nem kezdte állomásfőnökként, de *aki dolgozik és tanul, bármit elérhet.*

Segítsünk példamutatásunkkal. A lehetőség adott: *KISZ-fórumokon, aktívaértekezleteken adjunk megfelelő feladatot a fiataloknak.* Olyan vállalati dolgozók vagyunk, akikre odafigyelnek, ahol a rend, a fegyelem és a jó munkahelyi légkör elengedhetetlen.

Kavalecz Imre

Negyven éve történt

A budapesti pályaudvarokon megbénult a vasútforgalom

A magyar vasúthálózat úgy épült meg, hogy a fővonalak az ország fővárosában, Budapesten futnak össze. A Duna által ketté osztott ország vasútvonalai a főváros vasúti Duna-hídjain és állomásain keresztül kapcsolódnak egységbe. Így Budapest fejlődése egybefonódott az oda befutó vonalak fejlődésével, az azokon áramló áru- és utasforgalom alakulásával.

Éppen ezért élményt jelentett megfigyelni a vasúti forgalom alakulását 1944 őszén-telén, amikor a szovjet erők előnyomulása a Budapestre befutó vasútvonalakat egymás után vágta el. Ez az ostromgyűrű bezártával azt jelentette, hogy a budapesti pályaudvarokon is megbénult a forgalom.

Jelentés a forgalomról

A MÁV havonta készített üzemgazdasági jelentései a vasúttörténet értékes forrásai. Az 1944. december havi jelentés azonban már nem a hagyományos formában készült. A jelentés szövegezője az eseményeket 1945 januárjában vagy februárjában utólag rekonstruálta, s bevezetőjében megjegyezte: *„Azért számolhatunk be csak két pályaudvar forgalmáról, mert közlekedési eszközök és távbeszélő érintkezés hiányában a többi budapesti állomással nem tudtuk az érintkezést felvenni."*

A Keleti pályaudvarról 1944. november 2-án a szabadkai vonalon Kiskunlacházáig, a szolnoki vonalon Újszászig közlekedtek személyszállító vonatok. November 3-tól kezdve Szabadka irányában minden forgalom megszűnt. November 5-én a szolnoki vonalon Újszászig lehetett fenntartani a közlekedést, míg november 6-án Tápiószeléig, 7-én pedig csak Nagykátáig. November 8-án a 420 sz. miskolci éjjeli személyvonat már csak Füzesabonyig közlekedett. November 14-én a miskolci vonalon Ludasig közlekedett a rendes éjjeli személyvonat, a szolnoki vonalon pedig csak Nagykátáig volt személyforgalom. November 15. és 16-án a hatvani vonalon Aszódig, a szolnoki vonalon Maglódig, 17-én Gödöllőig, illetve Rákoskertig, 16-án Pécelig, illetve Rákoshegyig, 19—20—21-én Rákoscsabáig és Rákoshegyig lehetett a személyforgalmat fenntartani. November 22-től kezdve a hatvani vonalon minden forgalom szünetelt. November 22-től 30-ig a szolnoki vonalon Rákoshegyig volt személyforgalom. November 29-én az 1920/1919 sz. pécsi személyvonat Mecsekalja—Cserkútig, 30-án ez a személyvonatpár már csak Újdombóvárig közlekedett. December hóban 1—12-ig a szolnoki vonalon Rákoshegyig jártak személyvonatok. A pécs—gyékényesi személyvonat december 1-én Döbröközig, 2-án és 3-án Sárbogárdig, 4-én Sárosdig közlekedett. December 3-tól kezdve e vonalra személyszállító vonat már nem indult.

A hegyeshalom—bécsi vonalon a 4. számú gyorsvonat december 22-ig közlekedett. Ez a vonat még 23-án is elindult, de a hadműveletek előrehaladása miatt Budaörsről vissza kellett fordítani.

A győr—szentgotthárdi vonal 1320/a számú személyvonata december 12-én közlekedett Budapestről utoljára. December 13-tól naponként 2 személyzeti vonat indult Paksra, 26-án és 27-én négy személyzeti vonat Rákosig közlekedett, 28-án egy személyzeti vonat indult csak Rákosig.

Budapest Keleti pályaudvarról december 29-én indult utoljára vonat, éspedig délelőtt két személyzeti vonat Rákosra és utolsónak 14.30 perckor a 2524 számú személyzeti vonat Kőbánya-felső pályaudvarra.

A Nyugati pályaudvaron a forgalom ellátására vonatkozó előjegyzések, naplók, váltóállító, a torony feljegyzései a legnagyobbrészt megsemmisültek, s így a hadműveletek miatt fokozatosan csökkent forgalomról tökéletes tájékoztatást, illetve ismertetést (nem) találni. Az egyéb célokat szolgáló előjegyzésekből megtudtuk, hogy a Lajosmizse—Kecskemét vonal 3722 számú személyvonata október 31-én és november 1-én már csak Örkényig közlekedett. November 2-án a ceglédi vonalon már nem volt semmiféle forgalom.

Budapest—Göd között két vonatpár, Budapest—Párkánynána között három személyvonatpár, Budapest—Nagymaros, Budapest—Szob és Budapest—Szenc között egy vonatpár közlekedett. December 7. és 8-án már csak Gödig, míg december 10-től kezdve Budapest Nyugatiról személyvonatok nem indultak egyetlen irányba sem. December 12-én elindítottak Budapest-Nyugati pályaudvarról egy kórházvonatot, hogy a körvasúton át Hegyeshalom felé küldjék, de a hadihelyzet miatt Rákosrendező pályaudvarról vissza kellett fordítani.

A vasutasok visszaemlékezései

Mindezek a „hivatal" száraz szövegei, amelyek azonban tengernyi szenvedést, vasutasok és vasutascsaládok elszakítását, állomások robbantását, a háború ezer szörnyűségeit takarják. A dátumok azonban egyeznek: *a vasutasok visszaemlékezéseivel.*

Egy akkor fiatal segédtiszt, a ma nyugdíjas Bicskei Kiss Béla Pilis állomáson élte meg a front előtti forgalom utolsó óráit:

„Feleségem november 2-án a reggel 6 órai vonattal Budapestre utazott, én menesztettem a vonatot. Azzal indult, hogy amint elintézte a dolgát, az első vonattal visszajön Pilisre. Amint letelt a szolgálatom, megjött a leváltóm, elmentem haza, lefeküdtem. 10 óra felé egy akna csapódott be a ház elé. Felugrottam, felöltöztem, s rohantam ki az állomásra. Akkor már szerelték le az állomáson a biztosítóberendezést meg egyéb berendezéseket. Ebben én nem vettem részt. Amíg ott voltam a forgalmi irodában, távirdán hívták Pilist: bejelentkeztem. Azonnal jött a szöveg:

— Itt a Nyugati! Kérem Bicskeit a géphez!

— *Itt Bicskei van a gépnél.*

– A felesége itt van mellettem, nem tudja mit csináljon, mert több vonatot nem menesztenek arrafelé.

— *Az utolsó vonat Pilisről fél óra múlva indul, azzal megyek, várjon meg a Nyugatiban!*

A pilisi állomás személyzetét a németek szólították fel a kiürítésre. Amikor a kiürítővonat elvitte a személyzetből az áttelepülésre vállalkozókat, a németek egy ideig még tartották állásaikat, jóllehet a vonat kihaladásakor már lőtték a szovjet csapatok az állomást, melynek védelmére két Tigrist állítottak fel. Vonatunk sorra vette fel az útba eső állomásokon a menekülők kocsijait. Üllőnél légitámadást kaptunk, de épségben beérkeztünk Budapest-Nyugatiba, ott találkoztam a feleségemmel."

Az üzemgazdasági jelentés adataiból kitűnik, hogy Budapestről a Dunántúlra vezető vonalakon legelőször a pécsi vonalon közlekedő vonatok menetét kellett a gyorsan előrenyomuló front miatt rövidebbre vonni. A Budapesten védekező német és magyar csapatok számára a legfontosabb utánpótlási vonalat, a hegyeshalmi vonalat a szovjet ékek Bicske és Herceghalom között 1944. december 23-án vágták át; majd ezek tovább előre harcolva magukat, elérték a Dunát: *létrehozták a Budapestet körülzáró ostromgyűrű külső vonalát.*

A Budapestet védő csapatok ellátásának segítésére Petőházán egy vonatot raktak meg cukorral. Győrben még egy pőre kocsikból álló kocsisort csatoltak a vonathoz, azokon 34 páncélossal. Bicskén még áthaladt a vonat, de a következő térközjelző *„Megállj"*-t parancsolt. Lélekszakadva rohant a vonathoz a térközőr: — *A következő térközben szovjet egységek átvágták a pályát!*

Kínlódva tolt vissza a vonat Bicskéig. A gép körüljárt, s vitték a páncélosokat vissza Komáromig, a cukorral rakott kocsikat Győrig, ahonnan végül is Németországba irányították.

A hegyeshalmi vonal legfontosabb műtárgyai a biatorbágyi völgyhidak voltak. Ezeket már a háború kezdete óta magyar katonaság őrizte. Amikor a front Székesfehérvár irányából Torbágy felé közeledett, a hidat aláaknázták. A tartókra felkötözték a robbanó-anyagcsomagokat, s felszerelték az azokhoz vivő elektromos vezetékeket is. Azok az állomás egyik emeletes őrházába vezettek, az úgynevezett „segédtiszti épületbe", ahol a hidőrséget elszállásolták. Az állomáson német Feldeisenbahn katonák is szolgáltak. Ezek csak december 24-én dél körül kaptak parancsot az állomás kiürítésére. Csak Esztergom irányában volt még szabad útjuk. Ekkor oly sietve távoztak, hogy elhagyták az állomás berendezéseinek robbantását.

Bezárult az ostromgyűrű

A Vörös Hadsereg gyors előnyomulása így megmentette a hidakat, s Torbágy állomás üzemi berendezéseit is. A budapest—hegyeshalmi vonalnak ez a szakasza 1945. március közepéig a frontvonalban maradt. Ismételt német felmentő támadások Bicske—Torbágy térségében igyekeztek áttörni a főváros köré vont szovjet ostromgyűrűt. De a támadást visszaverték.

A szovjet ostromgyűrű bezárta előtt Tatára vitték a budapesti üzletvezetőség menekítő vonatát, melyhez az üzletvezetőség minden osztályból rendeltek személyzetet. A tisztviselők nagy része, akiknek családja Budapesten maradt, engedélyt kapott, hogy az ünnepekre a fővárosba utazzon. Akik idejében indultak, még bejutottak a családjukhoz. Egy üzletvezetőségi vágánygépkocsi utasai azonban december 24-én már Esztergomon át sem juthattak Budapestre, pedig jókora tatai pontyokkal megrakodva igyekeztek haza az ünnepre.

Az utolsó órában futott ki 1944. december 23-án este Óbuda—Aquincum állomásról a *„Szent István"* nevét viselő, Árpád típusú sínautó. Vele menekültek a fővárosból a MÁV Igazgatóság vezetői. Az elsötétített, utasokkal teletömött sínautó Esztergomon át még elérte Komáromot, majd egész éjjel utazva eljutott Szombathelyre, ahol a vonat feloszlott. Néhány órával a vonat közlekedése után a szovjet csapatok *elérték az Esztergom—Almásfüzitő vonalat.* December 26-án szétverték az Esztergomot védő német—magyar erőket, s teljes lett a szorító gyűrű a főváros körül.

Lovas Gyula

(Folytatjuk)

Emlékezés a vasútépítőkre

Történelmi eseményekre, egyben gyötrelmesen nehéz időkre emlékeztető ünnepség színhelye volt január 5-én délelőtt a Keleti pályaudvar érkezési csarnoka. A Honvédelmi Minisztérium, a Magyar Ellenállók, Antifasiszták Szövetsége, valamint a Keleti csomópont pártbizottsága, szakszervezeti és gazdasági vezetése szervezésében megkoszorúzták az 1. Magyar Vasútépítő Hadosztály tiszteletére elhelyezett emléktáblát. Az ünnepséget meghittebbé, bensőségesebbé tette, hogy a 40 évvel ezelőtt megalakult vasutas-katonai egység ma már tisztes korú tagjai közül is sokan ott voltak, az ország különböző vidékeiről. Eljött például Makóról az immár hetvenhat esztendős *Gyöngyössy Gábor*, egykori honvéd százados, aki a Debrecenben megalakult hadosztály szervezője, illetve későbbi parancsnoka volt.

A bajtársi találkozónak is felfogható ünnepségen *Tóth Károly*, a Keleti csomópont pártbizottságának titkára mondott beszédet.

— A megemlékezés koszorúit és virágait jöttünk elhelyezni az első magyar vasútépítők emléktáblájánál — mondta bevezetőjében a szónok, majd felidézte a hosszú háborútól meggyötört katonák és civilek józan elhatározását. Amikor megtudták, hogy Debrecenben összeült az Ideiglenes Nemzetgyűlés, majd megalakult az Ideiglenes Nemzeti Kormány, amely a német elnyomók elleni harcra és a Vörös Hadsereggel való együttműködésre szólított fel minden hazafit, tudták, hogy hol a helyük. Akik ebben az időben szakítani tudtak a múlttal és elég erőt, bátorságot éreztek a harcra, azok aláírásukkal, esküjükkel, később pedig munkájukkal, politikai hozzáállásukkal pecsételték meg elhatározásukat.

1944. december 31-én az első egység Gyöngyössy Gábor százados vezetésével már parancsra várt. Ezt követően január 5-én indult el a törzs, és az első, majd a többi zászlóalj részben gyalog, részben vasúton érkezett meg a *Rahó—Máramarossziget* környékén kijelölt körzetbe. A zászlóaljak január 13-án foglalták el állomáshelyeiket, és kezdték meg a helyreállítási munkálatokat a 20 fokos hidegben, hiányos öltözékben. Az építők nemcsak nappal, de fáklyalángnál éjjel is dolgoztak. Mindezt nehezítették a pályán, az alagutakban, hidakon tudatosan vagy véletlenül ott maradt, nem mindig felfedezhető aknák, gránátok, egyéb robbanó anyagok. A hadosztály 123 napos tevékenysége alatt százhetvenhatan estek áldozatul az ebből eredő baleseteknek. Hetvenöten betegségben, többnyire tífuszban haltak meg.

De az áldozat nem volt hiába: a vasútépítő katonák által rendbehozott mintegy 430 kilométer pályán meggyorsult a Vörös Hadsereg utánpótlása, és lehetővé vált a polgári lakosság utaztatása.

Tóth Károly utalt a hadosztályt irányító 2. Ukrán Front parancsnoki karának gondoskodására is. A jó kapcsolatra jellemző, hogy például *Sz. Ny. Beljájev* tábornok nemrég bekövetkezett haláláig levelezett az egykori magyar bajtársakkal. A magasrangú katona a 30. évfordulóra írt levelében is hosszasan idézte az együttműködés nehézségeit és az annak eredményeként született történelmi hadi sikereket.

Az ünnepi beszéd elhangzása után a Honvédelmi Minisztérium nevében *dr. Lapos Mihály* és *Ungvári Gyula* vezérőrnagyok, a Magyar Ellenállók, Antifasiszták Szövetsége részéről *Kovács Pál* nyugalmazott altábornagy, volt hadügyminiszterhelyettes, a tagozat elnöke, *Gyöngyössy Gábor*, a hadosztály volt parancsnoka, *Elki Imre*, az első zászlóalj volt parancsnoka, a Keleti csomópont részéről pedig *Lázár István* szb-titkár, *Szabó István* körzeti üzemfőnök és *Sárkány Péter*, a KISZ-bizottság titkára helyezte el a kegyelet koszorúit.

Az ünnepség után a szervezők az Utasellátó különtermében megvendégelték a hadosztály veteránjait, akik a 40 évvel ezelőtti emlékeket felidézve hosszasan elbeszélgettek a hősi múltról . . .

Séra Sándor

Őrségváltás a főnöki poszton

Sopronban, a vontatási főnökségnél vezetőváltás történt: a volt főnök, *Edlinger János* a GySEV Igazgatóság III. üzemi osztályára került, a főnökség új vezetője pedig *Nagy József* lett. A két szakmérnökkel eddigi munkájukról beszélgettünk.

*

Edlinger János nem tartozott a tehetős egyetemisták közé, így jutott el a vasúthoz, hogy Szombathelyen társadalmi tanulmányi szerződést kössön. 1963 nyarán már Sopronban volt üzemi gyakorlaton a vontatási főnökségnél. 1967-ben a diploma megszerzése után végzett mérnökként került oda. Egy év múltán, a szakvizsgák letétele után önálló munkakört kapott: a gőzmozdonyok, majd a dízelmozdonyok reszortosa lett. 1971-ben vezetőmérnöknek nevezték ki. *Még 30 éves sem volt akkor.*

A GySEV-nél ekkor kezdődött a dízelesítés, s a mozdonyok üzemeltetését, kiszolgálását, javítását önállóan kellett biztosítani. *Ideiglenes gázolajtárolót építettek, különböző segédműhelyeket hoztak létre.* A műhelyben készítettek egy darut is a hengerperselyek kiszereléséhez, s a mozdonyok hűtővízellátásához is külön berendezést.

1978-ban a GySEV-vonalon gyakorlatilag megszűnt a gőzvontatás. Ennek következtében a gőzösszint át kellett alakítani kocsijavításra. Edlinger János a fűtőház főnöke lett. Ez teljes önállósággal és még nagyobb felelősséggel járt. *Jó kollektívában dolgozott, s ez önbizalmat adott.*

Szabad idejéből is sokat áldoz a közösségért. Az SVSE elnöki teendőit látja el, teniszezik, aktív kispályás labdarúgó, s emellett a családi utazgatások sem maradnak el.

*

Nagy József okleveles gépészmérnök, dízel- és villamos vontatási szakmérnök 1971-ben jött a vasúthoz. A vontatási főnökségen gyakornokoskodott, majd a szakvizsgák után gőzmozdonyreszortos lett. Ezután több beosztásban is dolgozott, 1975-ben dízelüzemi részlegvezető lett. Két év múlva vezető mérnöknek nevezték ki, ezt a tisztséget töltötte be 1984 áprilisáig.

Tervei között szerepel a kocsiműhely kapacitásának növelése, a kocsiműhelyben és a dízeljavítóknál a munkakörülmények kedvezőbbé tétele; járda és útburkolat készítése a műhelyekben. A motorműhelyben három új vizsgáló csatornára is szükség van. Ha ezeket sikerül megvalósítani, *javulni fog az itt végzett munka minősége is.*

A villamosítási program megvalósítása esetén fontos munka lesz a szerelők és az utazó személyzet átképzése a villamos vontatással kapcsolatos tudnivalókra.

— *Szeretnénk úgy dolgozni* — mondta végül —, *hogy mindenki meg legyen velünk elégedve. S szeretnénk a jó kapcsolatot továbbra is fenntartani a GySEV társszervekkel, mint ahogy eddig is volt.*

Kovács Anikó

MINDKETTEN NYUGDÍJBAN

Dermesztő hideg fogad Püspökladányban, gémberedett ujjakkal kattogtatom fényképezőgépemet. Az „alany" az a zöldre mázolt 242 001 pályaszámú gőzös, amelyet sorozatával a magyar vasút leggyorsabb gőzmozdonyaként tartanak nyilván. Éppen a távolság beállításával bíbelődöm, amikor valaki megszólal mellettem.

— *Engem is fényképezzen le, én tíz évig ezzel a géppel jártam!*

Tíz év amúgy is hosszú idő, hát még beosztott mozdonyon. Erre azért már felkapja a fejét az ember.

— Én ezerkilencszázötvenben kerültem a vasúthoz — mutatkozik be *B. Kiss Albert* mozdonyvezető. — A debreceni vontatásnál kezdtem ismerkedni a szakma fortélyaival, amit aztán néhány évre meg kellett szakítani a katonai behívó miatt. Ötvenháromban, amikor leszereltem Püspökladányban folytattam. Itt azután eléggé változatos mozdonypark volt, utaztam kettőhetvenötösön, háromhetvenötösön, a tehervonati hetvenhatoson, háromnegyvenkettesen. Ötvenkilencben tettek erre a mozdonyra. Gyorsvonatokat vittem Pestre meg vissza. Akik ezen a gépen dolgoztunk, azt mondtuk, hogy akár három szolgálatot is végigcsinálnánk egyhuzamban. Jó masina volt, nem zsigerelte ki a fűtőt, a mozdonyvezetőt. A Nyugatiig föl tudtunk szaladni szerelés nélkül, ha meg késtünk, akár húsz percet is képes volt ledolgozni. És a kereset sem volt rossz. Ami fő erényét, a gyorsaságát illeti: *kocsipróbák alkalmával százhetvenegyven kilométeres sebességgel is robogtunk.* Valamennyien nagyon sajnáltuk, amikor ezt a vasparipát is selejtezték. Utána hatvankettes dízelre kerültem, ezen utaztam a mai napig, vagyis december huszonkilencig.

— Talán másik gépre került?

— *A mai naptól nyugdíjas vagyok* — felhősödik a mozdonyvezető arca néhány pillanatra. — *Éppen az imént búcsúztattak el.*

— Mi kerül előtérbe ilyenkor? A vasúton átélt kellemes, vagy éppen kellemetlen emlékek?

— Nem sok kellemetlen emlékem van. Ami lehetne, az utólag már nem fest olyan sötéten. A két, kevés híján tragédiával végződő esetemre gondolok. Egyszer azonos térközbe engedtek egy személyvonattal, pár méterrel előtte álltam meg. Aztán Sápon járattak foglaltra. Szerencsére itt sem történt baj. A többi már igazán kellemes emlék.

B. Kiss Albert 1959-től 1969-ig ellátta a püspökladányi vontatási főnökség szb-titkári teendőit, majd 1975-ben a pártalapszervezet titkárává választották. Munkáját több esetben *Kiváló Dolgozó*, egyszer pedig *Érdemes Vasutas* kitüntetéssel jutalmazták.

Gerecsei Zoltán

A kitüntetés kötelez

Többet is vállalnának, ha...

Kongresszusi munkaverseny egy tapolcai brigádban

A hatvanas évek elején motorszerelőkből alakult a *Bánki Donát* Szocialista Brigád a tapolcai vontatási szakszolgálatnál. A 10-12 munkásból álló kollektíva teljesítette vállalt kötelezettségeit, így egyre magasabb elismeréseket mondhatott a magáénak. A háromszoros *MÁV Kiváló Brigádja* után a *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* lett. 1981 tavaszán a Parlamentben megkapták a *Munka Vörös Zászló Érdemrendje* kitüntetést. Most, a felszabadulási és kongresszusi munkaversenyben újra ők azok, akik a legtöbbet vállalták a vontatási üzemegységnél.

Együtt maradtak

Elsőnek *Németh Tibor*, munkavédelmi vezetővel, a brigád helyettes vezetőjével beszélek.

— A brigád megalakulása óta többen végeztünk el magasabb iskolákat — mondja. — Az induló csapatból sokan lettek csoportvezetők. A tűzvédelmi vezető és én brigádvállalás keretében tanultunk, így kerültünk más fontos beosztásba.

— Így is együtt maradtak?

— *Miért ne? A szerszámok fogását nem felejtettük el, dolgozni szeretünk. Különben is itt tudunk segíteni legtöbbet. Jó ez a közösség, ettől nem lehet elszakadni . .*

A Bánki Donát Szocialista Brigád fele párttag. Hárman a csomóponti pártvezetőségnek is tagjai. Van a csoportjukban szakszervezeti bizalmi, hárman a Hazafias Népfront felkérésére lakhelyükön lakóbizottsági elnökök. Négyen kiváló újítók.

Tizenöt évvel ezelőtt baráti és szakmai szerződést kötöttek az Északi Járműjavító *Lenin* Szocialista Brigádjával. Ugyanígy létesítettek kapcsolatot a székesfehérvári járműjavító üzemmel. A kirándulások, szakmai tapasztalatcserék gyümölcse most érett be igazán. Az alkatrészínséges időkben egy telefon — és ha van — a következő vonattal már küldik is a hiányzó anyagot, alkatrészt.

Rövidített átfutási idő

Belák János brigádvezető olajos kezét törülgeti, amikor pár percre lehívom egy M 62-es mozdonyról.

— *1983. november végén csatlakoztunk a felszabadulási munkaversenyhez* — mondja. — A nem profilunkba tartozó M 62-es főgépcsoport-cserét és kerékcsoportcserét vállaltunk. Az általunk szétszerelt jármű a 2-3 hetes főműhelyi javítás helyett 2-3 nap után már húzhatta a szerelvényeket a Balaton északi partján.

— A mi javaslatunk alapján csatlakozott ehhez a feladathoz a *Tóth Ferenc* vezette Batsányi János és *Dancs Imre* irányítása alatt dolgozó Rákóczi Ferenc Szocialista Brigád is — folytatta a brigádvezető.

A szocialista brigádok eddig két használaton kívüli gőzmozdonyt hoztak rendbe munkaidő után. Az egyik a zánkai úttörőtábor, a másik Tapolca város Petőfi-ligetének a dísze. Most dolgoznak a harmadikon. Végleges helye még nincs eldöntve.

— Mi az, amit a XIII. pártkongresszus tiszteletére még külön is vállaltak?

— A bányászok kongresszusi vállalásáról értesülve, július 12-re brigádgyűlést hívtunk össze — mondja Belák János. — *Közösen határoztuk el, hogy elvállaljuk az M 61 001-es dízelmozdony legmagasabb fokozatú — D 3-as — fővizsgálatát. Két szabadnapot dolgoztunk rajta. Három nappal kevesebb ideig volt a gép a műhelyben . . .*

Társadalmi munkájuk értéke: 200 ezer forint.

— A lesencetomaji szociális otthonban végzett munka is része a kongresszusi vállalásnak?

— Igen. Régi kapcsolatunk van az ottani szociális otthonnal. Lakói a nyáron megkerestek bennünket, gondjaik voltak a kazánokkal. Ezt meg kell beszélni a tagokkal — mondtam. Többeknek szőlője van. Néhányan közülünk építkeznek, lakásukat tatarozzák. Ott is elkél a segítség. Mit csináljunk? Döntött a kollektíva: *nem lehet cserbenhagyni őket!*

Kevesebb olajjal!

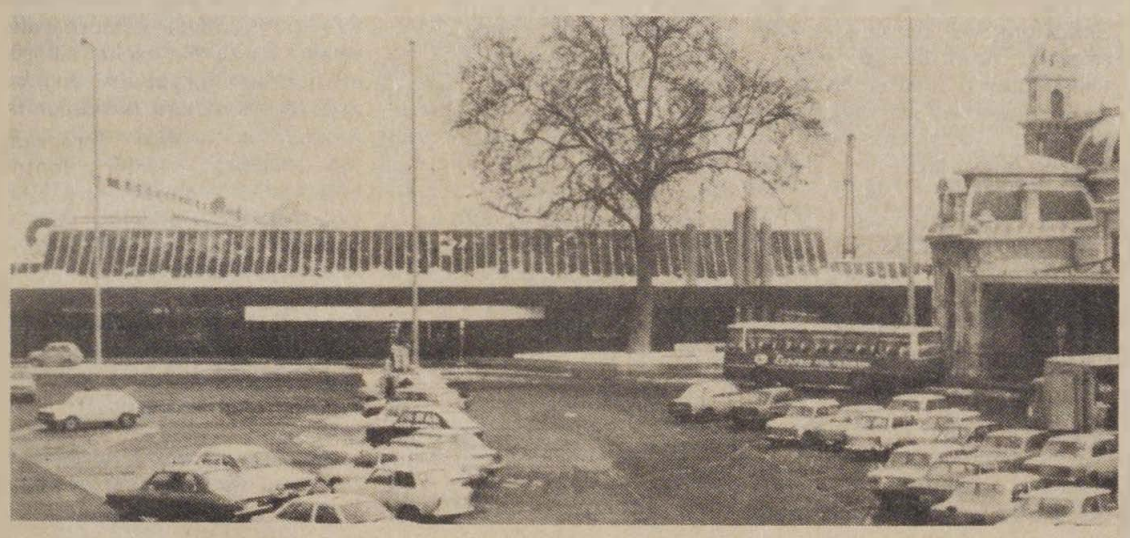
A brigád tagjai több mint két hétig minden délutánt és estét, szombatot és vasárnapot Lesencetomajban töltöttek. Felújítottak egy 160 ezer kalóriás kazánt. Elvégezték 6 kazántag főjavítását és 30 tolózár cseréjét. Munkájuk értéke a tervezett 150 ezer forint helyett 200 ezer lett . . .

A brigádtagok büszkék *Fekete Gáborra*. Adagolóbeállítóként és beszabályozóként nagyrészt neki köszönhető, hogy csökkent Tapolcán a fajlagos energiafelhasználás a dízelüzemű járműveknél. A bejáratás után a kötelező olajcseréknél jelentős mennyiséget spórolnak meg: az 5-6 órás út után a régebben kidobott olajat most ülepítőbe folyatják és szűrik, így újra fel tudják használni. *Egy-egy gépnél ily módon 700 kilogramm olajat nyernek.*

A munkájukat akadályozó gondokról is nyíltan beszél Belák János brigádvezető:

— Megmondom őszintén, több hasznos javítás vállalására is futná az erőnkből. Szívesen is tennénk, no meg minket az eddig elért eredmények is kötelezneknek. *Ehhez azonban megfelelő anyag- és alkatrészellátásra lenne szükség.* De sajnos ez akadozik. Mi — mint eddig is — csak arra vállalkozunk, amit teljesíteni is tudunk.

Jakab István



Metró—vasút csatlakozás a Marx térnél

A múlt év végén újabb szép létesítménnyel gazdagodott a főváros. Elkészült a Marx téri metró—vasút csatlakozás, amely nemcsak méreteivel, hanem impozáns, osztatlan építészeti stílusával is lenyűgözi az embereket. A metróval érkező utasok mozgólépcsőn kétfelől is eljuthatnak az új aluljáróba, ahol üzletsorok, utastájékoztató, pavilonok és büfé-automaták kaptak helyet. Új MÁV-jegypénztárnak is helyet kaptak a felszín alatt. Fent autóbusz, taxiállomás és autóparkoló van. Felvételeink az átadás után készültek az új létesítményről.

(Laczkó Ildikó fotói)

A MÁV vállalati terve

Az 1985. évi tervezési munka az elmúlt év augusztusában kezdődött. A tervszervezetek részére a vállalati tervkoncepció alapján kerültek kiadásra a tervezési irányelvek, amelyek alapján valamennyi egység számítási anyagot készített a vállalati tervjavaslathoz.

A vasút 1985-ben a személyszállítási teljesítmények további növekedésével csak kismértékben számol, ez is főleg az átlagos utazási távolság növekedéséből adódik. A terv a személyszállítási színvonal stabilizálását tartalmazza, mivel erre a célra beruházási forrást nem tudunk előirányozni. Ami viszont a szubjektív tényezőkön múlik, azt minden vasutasnak meg kell tenni a maga szolgálati helyén. *Javítani kell az utasok tájékoztatását, a jegyvizsgálók munkájában meg kell követelni az udvariasságot.* Erre valamennyi oktatáson fel kell hívni a figyelmet.

Az utasításszerű, fegyelmezett szolgálattal is segíthetjük az utazás kulturáltságát. Az indokolatlan vonatfeltartóztatások számának csökkentése nemcsak energiamegtakarítást eredményez, hanem sok jogos utaspanaszt is megelőz. Ezen a téren csak az összefogás segít. A legtöbb vasutas maga is utas, hiszen igen sokan ingáznak szolgálatba. Segíteni kell tehát az ellenőrzést végzőknek a forgalomirányítás eme „gyenge pontjait" feltárni, így a hibák megelőzhetők lennének.

Új szerve a MÁV-nak az év elején megalakult *Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság.* Ezzel a MÁV is belépett azoknak a vasutaknak a körébe, amelyek a személyszállítási feladatok alakulását nem nézik tétlenül, hanem aktív tevékenységet folytatnak annak érdekében, hogy minél többen vegyék igénybe a vasutat, ha utazni akarnak.

Az áruszállítási terv 120 millió tonna áru elszállítását és csekély mértékben emelkedő átlagos szállítási távolságot irányoz elő. Az előszállítások ösztönzésére bevezetésre kerül a szezonális tarifa, amely azt jelenti, *hogy az első negyedévben fuvardíjkedvezményt adunk, de az őszi csúcsforgalomban magasabbak lesznek a tarifák.* Ha a fuvaroztatók megfelelően ütemezik szállításaikat, úgy 60—65 millió Ft fuvardíjat megtakaríthatnak.

A fuvaroztatókkal való korrekt kapcsolattartás egyik módszere a hétnapos visszterhes kocsimegrendelési rendszer. A terv azzal számol, hogy az összes árufuvarozási teljesítmény 20 százaléka ilyen módon fog bonyolódni.

A szállítási feladatok zavartalan ellátásához naponta átlagosan *52 500 dolgozó teherkocsi szükséges.* Az átlagos statikus terhelés a berakásnál 27 tonna, így a kocsiforduló idő 4,31 napra adódik. Ez valamivel kevesebb, mint 1984-ben volt. A kocsiforduló idő csökkentését csak az elegyrendezési munka gyorsításával lehet elérni. Erre a célra kiterjesztjük azt az ösztönzési rendszert, amely az elmúlt év végén néhány állomáson már kipróbálásra került és bevált.

Terveink szerint a gőzvontatás — a nosztalgia vonatok kivételével — *az év végére megszüntethető,* amennyiben a 14 új, nagy teljesítményű villamosmozdonyt meg tudjuk vásárolni. A vonattovábbítási teljesítmények 61,1 százalékát villamos mozdonnyal, 38,6 százalékát dízelmozdonnyal fogjuk teljesíteni. Ez az átrendeződés a népgazdaság számára több mint 10 ezer tonna gázolaj megtakarítást jelent, *a vasútnak pedig az olcsóbb energia 70—80 millió forint költségmegtakarítást eredményez.*

Az állóeszközök fenntartására 1985-ben 9700 milliót — 800 milliót forinttal többet mint 1984-ben — tervezünk fordítani. Ebből a pályafenntartásra 3600, a járműjavítói fenntartásra 2991, az üzemviteli fenntartásra 1656, a távközlő és biztosítóberendezési fenntartásra 502 millió Ft jut. Ez több mint az előző évi felhasználás, de a szakszolgálatok megítélése szerint az egyre öregedő állóeszközök karbantartására ennél többre lenne szükség. A vasút gazdasági helyzete azonban ennél nagyobb összegek tervezését nem teszi lehetővé. Van egy módja viszont a fenntartási költségek növelésének: *a magasabb áruszállítási teljesítmény.*

Az egész hálózaton továbbra is működni fog a relatív költséggazdálkodás. E szerint azok az egységek, amelyek az áruszállítási tervet túlteljesítik, többet fordíthatnak eszközeik karbantartására.

A feladatok elvégzéséhez a munkaerőszükséglet 132 600 fő, amely 800 fős létszámnövekedést jelent. Ebből 700 fizikai és 100 a nem fizikai besorolású dolgozó. Természetesen még emellett is jelentős lesz a kulcsfontosságú munkakörökben a túlóra-felhasználás, *mintegy 14,2 millió óra.* Ha ezt fel akarnánk számolni, több mint 7000 dolgozót kellene még felvenni. Erre azonban nincs reális lehetőség. Ezért a vasút vezetői mindent megtettek annak érdekében, hogy 1985-ben a dolgozók jobb anyagi megbecsülésben részesüljenek, mint 1984-ben. Az 1985-től érvényes új szabályozók szerint *a vasút mintegy 7 százalékos átlagos bérfejlesztést hajthat végre.* Ezt önerőből további 1 százalékkal szeretnénk kiegészíteni, számolva azzal, hogy a munka hatékonysága növekedni fog.

A vasút összes kiadásaiból — amely megközelíti a 41 milliárd Ft-ot, több mint 3.5 milliárd Ft-ot fordít szociális és munkavédelmi célokra. Ez az összeg valamivel kevesebb, mint az előző évi felhasználás, ami abból adódik, hogy a tervek készítésénél igyekeztünk a munkavédelmi ráfordításoknál azokat az összegeket figyelembe venni, amelyek közvetlenül ezt a célt szolgálják. Így például a veszélyek és ártalmak csökkentését szolgáló műszaki és egyéb intézkedések költségei ezen belül növekednek.

A szociális ráfordításokon belül csökken a beruházásokra felhasználható összeg, növekszik a gyermekintézmények működtetésére, az üzemi étkezésre és a munkásszállásokra fordított költségfelhasználás. *A lehetőségekhez mérten kiemelten kezeljük a dolgozóink lakáshoz jutásával kapcsolatos segítségnyújtást.*

A beruházásokra évről évre egyre kisebb összeg áll rendelkezésre. Ebből csak a munkák sorolásával lehet a legszükségesebbeket kiválasztani és megvalósítani. Az 1985-re számításba vehető 6075 millió Ft-ból *4392 millió Ft szolgálja a vasúthálózat fejlesztését, 108 millió Ft felhasználásával korszerűsödik a MÁV Kórház, 10 millió forintért lehet orvosi műszereket vásárolni és 1565 millió Ft jut a vállalati beruházások megvalósítására.* Ezeket az összegeket egészítik ki azok a hitelek, amelyeket villamos mozdonyok beszerzésére veszünk fel.

A beruházások közül kétségtelenül a leglátványosabb a villamosítás. 1985 végére elkészül a *Dombóvár—Pécs* közötti vonalszakasz és megkezdődik a *Budapest—Székesfehérvár* vonal villamosítási munkáinak előkészítése. Pályarekonstrukcióra 2462 millió forintot irányoz elő a terv. Hídkorszerűsítést 19 helyen, 263 millió Ft felhasználásával végzünk a hálózaton. Állomások, csomópontok fejlesztésére 12 helyen 423 millió Ft-ot fordítunk. 64 kilométer hosszon létesül korszerű térközbiztosító berendezés és 9 állomás kap korszerű biztosítóberendezést. Újabb 30 útátjárón létesül fénysorompó.

A vállalat hatáskörébe tartozó beruházások közül *az építési szolgálat fejlesztésére 181, a vontatásira 229, a járműjavítói szolgálatra 171 millió Ft jut.* Járműbeszerzésre mindössze 383 millió Ft-ot tudunk saját forrásból felhasználni. Ebből 3 db V 63 sorozatú mozdony, 25 Bz motorkocsi és a hozzájuk tartozó mellékkocsik, 74 teherkocsi és egy vontatási mérőkocsi szerezhető be.

Az 1985. évi célkitűzések teljesítése az előző évinél jobb munkaszervezést igényel. Rajtunk, vasutasokon is múlik tehát, hogy a társadalom milyen anyagi megbecsülést tud biztosítani számunkra. Ezt fegyelmezett, pontos munkával lehet kiérdemelni, mind az utazóközönségtől, mind a fuvaroztatóktól. Az ilyen munka egyben biztosítja a tervfeladatok teljesítését is. A sikeres 1985-ös év pedig megalapozza a VII. ötéves tervidőszak feladatainak meghatározását. Reméljük, hogy ez új fejlődési szakaszt fog jelenteni a vasút történetében.

Dr. Bessenyei Gábor

December 21-től

Nem megy a gőzös Kanizsára

Tavaly, december 21-én megszűnt a gőzvontatás Nagykanizsán. Nem aktuális már a közismert dal: *„Megy a gőzös, megy a gőzös Kanizsára . . ."* December 21-én délelőtt futott be a nagykanizsai vasútállomásra az utolsó gőzvontatású vonat, s tartottak ez alkalomból bensőséges mozdonybúcsúztatót.

Reggel 6 óra 25 perckor menesztették a nosztalgia vonatot, Balatonszentgyörgyön vizet és szenet rakodtak, majd hozzákapcsoltak tehervagonokat is. A 424-es gőzös egy perccel tizenegy óra előtt futott be a kanizsai vasútállomásra. Zászlókkal, koszorúval díszített homlokfala mögött a vezetőállásban nyugdíjasok dolgoztak: *Németh Antal, Bednyák György,* és *Csöndör József.*

Csaknem 125 évig hordták e gőzösök a vonatokat ezen a vonalon. *Kuczogi Balázs* üzemmérnök búcsúzott a közkedvelt 424-estől. *Németh Antal tíz éven át dolgozott ennek az öreg gépnek a vezetőállásában.* Örül, hogy mégegyszer utoljára utazhatott a gőzösön.

A mozdony személyzete az ünnepség után — amikor engedélyt adtak a gőz leeresztésére —, fehér kesztyűs kézzel írta alá az emléklapokat, amiért sorban álltak az ünnepség résztvevői.

A nyugdíjazott lokomotív a Déli Vaspálya Társaság 125 éves jubileuma alkalmából talán még egyszer kifut majd a pályára, de december 21-től a kanizsai vasútállomásra csak dízelmozdonyok, s hamarosan villanymozdonyok hozzák-viszik a vonatokat.

Az információban kérdezték

Mit nyújtanak tagjaiknak a vasutasbiztosító egyesületek?

Az utóbbi hónapokban több jelzés, észrevétel érkezett a vasutas-szakszervezet központjába a vasutas biztosító egyesületek munkájával kapcsolatban. A szakszervezeti tagok, bizalmiak és a szakszervezeti bizottságok által megfogalmazott kérdésekre a három legnagyobb egyesületnél — Vasutas Biztosító Egyesület (VABE), a Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete (VÁBE), Vasutasok Első Biztosító és Segélyegylete (EBSE) — kerestük a választ. (A Mozdonyvezetők Országos Egyesületével kapcsolatban nem érkezett kérdés.)

Mielőtt az információkban jelzett kérdésekre rátérnénk, érdeklődésre tarthat számot, hogy napjainkban mekkora az egyesületek taglétszáma? Mennyi a tagdíjakból évente befolyt összeg? S ebből, különböző segélyek címén mennyit fizetnek ki a tagoknak?

A *Vasutas Biztosító Egyesületnek* 172 ezer tagja van. A tagdíjakból származó évi bevételük 33 millió forint. Ebből évente 23 millió forintot fizetnek ki.

A *Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének* a taglétszáma 163 ezer. Évi tagdíjbevételük mintegy 30 millió forint. Ebből segélyként több mint 21 milliót fizetnek a tagoknak

A *Vasutasok Első Biztosító es Segélyegyletének* 130,5 ezer tagja van. A tagdíjbevételük 28,8 millió forint. Ennek 71 százalékát fizetik vissza tagjaiknak, segély címén.

— Az **egyesületi tagok által fizetett tagdíj nagysága az utóbbi években emelkedett. A szakszervezethez befutott információkban azt kifogásolják, hogy az egyesületi segélyek növekedése nem áll arányban a tagdíj növekedésének mértékével.**

Kerényi Pálné, a VÁBE főkönyvelője: A tagsági díj a vasutas biztosító egyesületeknél a belépési életkornak megfelelően változik. Vannak olyan egyesületi tagok, akik többszörös biztosítást is kötnek. *A VÁBE-nak 1984. április 1-től új alapszabálya van.* Ez tételesen rögzíti azokat a segélyösszeg-növekedéseket, amelyeket a 3 Ft-tal feleinelt tagdíj lehetővé tett. Egyesületünk arra törekedett, hogy ne új segélynemeket hozzon létre, hanem a már meglevő segélyek összegét növelje. Így a temetési, gyermekszületési, kórházi és egyéb segélyek összege emelkedett. A szociálpolitikai célkitűzéseknek megfelelően 1985 júliusától a házassági, születési, fenyő- és tanszersegélyeket tovább emeljük, éppen azért, hogy a tagdíjból minél többet juttassunk vissza a tagságnak.

Rétfalvi Tibor, az EBSE ügyvezető elnöke: Az 5 Ft-tal növelt tagdíj fejében kórházi és műtéti segélyeket vezettünk be, ingyenes nászutas - beutalót kaphatnak tagjaink, a betegségi segélyt duplájára növeltük. A segélyek és szolgáltatások mértékének továbbnövelését csak a tagdíj emelésével látom megvalósíthatónak.

Juhász Tibor, a VABE főkönyvelője: A VABE tagsági díjai is 5 Ft-tal emelkedtek, amelyből főként a szociális segélyeket növeltük. Természetesen, ha valaki több tagsági viszonyt létesít, ennek megfelelő arányban részesül a segélyekből, és egyéb szolgáltatásokból. A megnövekedett segélyekkel a tagsági díjakból évente 8 millió Ft-tal többet térítünk vissza tagjainknak.

— Az információkban gyakran szóvá teszik, hogy van a tagságnak egy szűkebb rétege, amely az általuk befizetett tagsági díj többszörösét is megkapja segélyként, szolgáltatásként. Ugyanakkor azok, akik több évtizede folyamatosan tagjai az egyesületeknek, s nem vagy ritkán vették igénybe a szolgáltatásokat, amikor rászorulnak a segítségre, ők is csak a szociális segélyek alapösszegét kapják. Igazságos ez?

Kerényi Pálné: Kétségtelen, hogy egy nagycsaládos biztosított azonos évben részesülhet tanszersegélyben, fenyősegélyben, szociális segélyben, a megfelelő feltételek esetén kórházi segélyben is. Vagyis előfordulhat, hogy két vagy több gyermek esetén többet is felvesz a befizetett összegnél. Ez minden biztosítás esetén előfordulhat.

Rétfalvi Tibor: Az EBSE minden tagdíjból évenként 100 Ft-ot tartalékol éppen azért, hogy a biztosítottak, ha a nyugdíjas életkort elérik, az alapszabályban meghatározott nyugdíjsegélyben részesülhessenek. A tagdíj többszörösének kifizetése csak igen ritka esetben fordulhat elő.

Juhász Tibor: Valóban tapasztaljuk, hogy egyeseknél van olyan törekvés, hogy a befizetett tagsági díjnál többet kapjanak vissza segélyként. Előfordulhat, hogy valaki több évtized után sem kapott semmilyen segélyt, mert nem igényelte. Pedig nem kell személyesen bejönni a biztosítottaknak, levélben is felkereshetnek bennünket, ha problémájuk van.

— Van-e arra lehetőség, hogy az egyesületek a törzslapok vizsgálata alapján kérés nélkül küldjenek azoknak segélyt, akik hosszabb idő alatt nem részesültek semmilyen szolgáltatásban, illetve nem is igényelték azt?

Rétfalvi Tibor: Ezt rendszeresen vizsgálni a jelenlegi munkaerő-kapacitás és technikai felszereltség mellett nem lehet. De egyébként is költséges lenne, ami csökkentené a szolgáltatásokra fordítható pénzösszeget. Ez pedig ellenkezne az egyesületi tagság érdekeivel.

Kerényi Pálné: A közelmúltban vizsgáltuk, hogy az alacsony összegű nyugellátásban részesülő biztosítottakon miként tudnánk segíteni. Több mint 2000 biztosítottnak — akiknek 2300 Ft alatt van a nyugdíjuk — kérés nélkül, egyszeri segély címén, egymillió forintot fizettünk ki.

Juhász Tibor: A VABE 1984-ben közel 2 millió forint beiskolázási segélyt adott tagjainak.

— Szegedről, Miskolcról, Szombathelyről, Szentesről, Szerencsről, Kazincbarcikáról jelzik, hogy a területi szervezők az újfelvételes dolgozóval aláíratják ugyan a belépési nyilatkozatot, de nem magyarázzák meg nekik, hogy mit vállaltak ezzel és milyen joga, illetve lehetősége van a biztosító egyesületi tagsági viszonyt létesítő vasutasnak.

Juhász Tibor: Azt hiszem, a társegyesületek nevében is mondhatom, hogy a propaganda javítása érdekében jobban felkészítjük a szolgálati helyi megbízottakat. A három egyesület összesen több mint 150 ezer olyan szórólapot küldött a szolgálati helyekre, melyekben ismertetik szolgáltatásaikat. A progaganda javítására készültek plakátok, kártyanaptárak, reklámfotók is. Ezek egy része a vasúti személykocsikban is látható. A nyugdíjas-alapszervezetek aktivistáinak értekezletein rendszeresen szólunk a tudnivalókról, sőt a VABE például minden nyugdíjas tagjának levélben küldött szórólapot. Ezen túlmenően a vasutas sajtóban is reklámozzuk üdülőinket, szolgáltatásainkat.

— Az egyesületi üdülők és vendégszobák igénybevételével kapcsolatos kérdések is szaporodtak. Vannak, akik évek óta kérnek főszezonra beutalót az egyesületek üdülőjébe, hiába. Sokan úgy vélekednek, hogy csak azok kapnak, akik közel vannak a tűzhöz. Sokan szóvá tették azt is, hogy az EBSE és a VABE közösen üzemeltetett Szinyei Merse utcai vendégszobaházában nem kapnak helyet, s drágának tartják az ottani szolgáltatásokat.

Rétfalvi Tibor: A vendégszobákkal kapcsolatos jelzések kétségtelenül szaporodtak. Az elején szögezzük le: *a vendégszobák igénybevételi díját állami előírások határozzák meg.* Kétségtelen, hogy a térítés alsó határa 50 Ft-ra növekedett, de a rendeletek szerint a vasúti vendégszobák térítési díja is ennyi. A fővárosi szállodai elhelyezési lehetőségekhez képest még így is lényegesen olcsóbb az EBSE és a VABE tagjainak. Májustól szeptemberig csak egyesületi tagok vehetik igénybe. Szeptembertől májusig a vendégszobák kihasználtsága 35 százalékos volt. Ezért kötöttünk szerződést az IBUSZ-szal külföldi csoportok fogadására, fenntartva a lehetőségeket természetesen arra is, hogy az elő- és utószezonban az egyesületi tagok vendégszoba-igényeit ki lehessen elégíteni.

A reális képhez hozzátartozik: *két lehetőségünk volt: csak a tagságot fogadjuk és üresek lesznek a szobák, vagy gazdaságosan üzemeltetjük a házat.* Mi a tagság érdekeit szem előtt tartva az utóbbit választottuk, mert így a vendégszoba-bevételek egy részét a segélyek és szolgáltatások növelésére fordíthatjuk. Ha már erről esik szó, elmondom, hogy az egyágyas vendégszobát 80, a kétágyasat éjszakánként és személyenként 50 Ft-ért vehetik igénybe a biztosítottak.

Ami pedig az üdülőket illeti, az EBSE-nek *Hajdúszoboszlón, Parádon és Hévizen* vannak üdülői. Ezekben főszezonban egy-egy turnusban 229 fő üdülhet. 1985-től áttérünk a 10 napos üdültetésre. Tudjuk, ezzel sem oldjuk meg azt, hogy az elő- és utószezonban nincsenek kihasználva üdülőink.

Juhász Tibor: A VABE-nak *Hévízen* van 100 személyes üdülője, melynek kihasználását elő- és utószezonban csak a vasutas szakszervezettel közös üzemeltetésben tudjuk biztosítani. A főszezoni üdülés kéthetes időtartamát mi is 10 napra csökkentettük. Családos üdülés esetén az érvényes tagság ideje alatt három ízben egy gyermek díjmentesen üdülhet Hévízen. A 35—40—45 éves tagság után járó ingyenes üdülést sokan nem veszik igénybe, amiért az egyesület megváltást fizet.

Kerényi Pálné: A VÁBE-nak *Balatonfüreden* három üdülője van. Eddig kihasználtságukkal nem volt gondunk. A Vasutasok Szakszervezetével az elő- és utószezonra kötött szerződés azonban most nem lett megújítva. Így már januárban, februárban is kihasználatlanok az üdülők. Új utakat kell keresnünk tehát, hogy a biztosítottak jogainak korlátozása nélkül az elő- és utószezonban is gazdaságos legyen üzemeltetésük. Egyébként a főszezonra háromévenként kérhetnek a VÁBE-tagok beutalót, amelynek időtartama két hét maradt.

Mindhárom egyesület vezetői elmondották, hogy tagjaik bármikor, bármilyen kérdéssel — személyesen vagy levélben — fordulhatnak hozzájuk, válaszolnak.

Orosz Károly

ELMÉLET ÉS GYAKORLAT

A közelmúltban bemutattak egy oktatófilmet, a lényege a csúcsforgalom előkészítése, az utasok tájékoztatása és a vonatközlekedés lebonyolítása volt. A film nagyon szépen végigkövette a részmozzanatokat és megmutatta azt, *„hogyan kellene csinálni”*. Azért írom hogyan kellene, mert számtalan eset bizonyítja azt, hogy mégsem így csináljuk.

Köztudott dolog, hogy pénteken és vasárnap mindig kritikus a helyzet. Tapasztalatom szerint az Alföldön közlekedő vonatokat megerősítik, és növelik az indítás gyakoriságát is. A Dunántúlra, elsősorban a Gyékényes irányába közlekedő vonatokra ezt nem lehet elmondani. Itt rendszeresen tapasztaljuk a filmben látottak ellenkezőjét.

Nemrég az 1824 sz. vonaton utaztam, dátumot nem írok, mert ez az általános gyakorlat, a lényeg a pénteken és a vasárnapon van. A bajai rész büfékocsijával együtt öt kocsi, a gyékényesi három. Ebben a három kocsiban annyi utas, hogy a jegyvizsgálónak nem sok kedve volt végigmenni a vonaton Sárbogárdig csak egyszer jött, közvetlen indulás után. *Budapesttől Pusztaszabolcsig ötször állt meg jelzőnél a vonat.* Miért?

Sárbogárdon lekapcsolták a bajai részt, s így továbbította a három kocsiból álló gyorsvonatot az M41-es mozdony. Kaposvárig egyszer láttam a jegyvizsgálót, az új felszállók menetjegyét kérte, nem jelentkezett senki. Hogy volt-e jegy nélkül utazó? Nem tudom. Az biztos, hogy ilyen laza ellenőrzés mellett Budapesttől Kaposvárig el lehet utazni jegy nélkül.

Valamikor kilenc százalék volt az eladott jegyek után a jutalék. Emlékszem rá, hogy Nyíregyházán volt olyan jegyvizsgáló, aki kétezer forint jutalékot kapott. Ha a másik jegyvizsgáló az ő kocsijában kezelte a jegyet, szóvá tette, mert akkor kevesebb volt a bevétele. Most 2.5 százalék a jutalék, havi 200-300 forint jön össze. *”Ezért a pénzért nem veretem meg magam a részeg utassal”* — válaszolja a jegyvizsgáló, amikor kérdezem, hogy miért nem lép fel erélyesebben. Tíz éve is volt ittas ember a vonaton, mégis behajtották a jegy árát. Igaz, akkor nem egy kalauz volt, hanem kettő-három, tehát kritikus helyzetben volt kire számítani. Most csak a mozdonyvezetőre lehet számítani, de ő messze van.

Rögtönzött közvélemény-kutatást folytattam a fülkében.

— Ha meleg van le tudnák-e kapcsolni a fűtést? Hol a fűtési kapcsoló?

— *Nem tudjuk, hogy hol a kapcsoló, de biztosan van* — válaszolták az utastársak.

Biztatásomra, hogy persze van, kb. 5 perc után megtalálták az ajtó fölött azt a kis fekete kapcsolót. Nem tudom milyen nehézséget okozna egy felirat elhelyezése a fülkében, ami a kapcsoló helyére utalna. Persze ennek is csak akkor van értelme, ha feltűnő helyen lenne elhelyezve.

Ennek a problémának sok esetben az ellenkezője is előfordul. Rossz a fűtés. Feltételezem hogy az előfűtés megkezdése után az a dolgozó, aki ezért felelős, elfelejti végigjárni a kocsikat, menetközben pedig a jegyvizsgáló felejt el intézkedni. Pedig az utasítás nagyon szigorú előírásokat tartalmaz a fűtéssel kapcsolatban. *Akkor miért fordulnak elő ezek a gondok rendszeresen?* A tömegközlekedésben lehetetlen zökkenőmentesen dolgozni, az viszont rajtunk múlik, hogy az utazóközönség ebből mennyit lát, mennyit tapasztal a saját bőrén.

Miért csak az ellenőrzések ideje alatt tudunk utasításszerűen dolgozni? Ha nem azt figyelnénk mikor jön az ellenőr, hanem dolgoznánk, előbb megvalósulna az „elmélet és gyakorlat egysége” és akkor biztosan jobban menne a vasút.

G. I.

Rendet, tisztaságot a várótermekben!

Mikor kell nyitni, vagy zárva tartani?

Lapunk 1984. december 31-i számában *Váróterem-siratót* címmel glosszát közöltünk Csongrád állomás váróterme nyitvatartásával kapcsolatban. A cikkre *Császár Ferenc*, a szegedi vasútigazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának helyettes vezetője a következőket válaszolta:

„Csongrád állomás dolgozói igyekeznek az utasokat kulturált környezetben fogadni. Társadalmi munkában takarítják, csinosítják az állomást és környezetét. Ezért többször elismerést kaptak a *Rendet, tisztaságot a munkahelyen* mozgalom keretében. A várótermet az utolsó vonat után — az igazgatóság tudtával — *valóban bezárják* a tisztaság óvása érdekében, hiszen Csongrád *nem csatlakozó állomás*. Régebben a várótermet állandóan nyitva tartották, és ezt sokan kocsmának használták, ahol nem egyszer rendbontás is történt. Erre a rendőrség is felhívta figyelmünket.

A konkrét eset sajnálatos, hiszen a szolgálatban levő forgalmi szolgálattevő nem tartotta be a rendelkezéseket. *Korábban bezárta a váróterme*t, mert — mint mondotta — *»nem látott utast«*. Ezért a forgalmistát felelősségre vontam. A kellemetlenségért *elnézést kérünk.*”

*

A glosszával kapcsolatban egyik olvasónk, *Szántó Imre*, a Hódmezővásárhely-Népkert állomás vezetője is kifejtette véleményét. Leírta többek között, hogy szolgálati helyükön is működik az Utasellátó Vállalat szerződéses üzeme. Naponta kilenc órától huszonegy óráig üzemel, pedig 18 óra után már alig van utas. Sok a részeg, kötekedő ember. Régebben az állomás területén levő pavilonok, büfék nyitvatartási idejét csak az állomásfőnök beleegyezésével (jóváhagyásával) lehetett megállapítani. Most ebben *a MÁV-nak nincs beleszólása.*

A Személydíjszabás I. részének 9. cikke meghatározza, hogy kik, milyen feltételekkel tartózkodhatnak a váróteremben. *Jegy nélküli személyek, ittas utasok nem használhatják a helyiséget.* A vasút nem hatóság, nincs joga igazoltatásra, az ittas vendégek eltávolítására. Sokan kártyáznak, hangoskodnak, magnóznak. Jó lenne, ha szeszes italt csak ott árusítanának, ahol a söntés nem a váróteremben van.

A rendfenntartás érdekében — az állomásfőnök szerint — újjá kellene szervezni a vasúti rendőrséget. A körzeti megbízott — sok egyéb elfoglaltsága miatt — minden nap nem ellenőrizheti az állomást. A várótermek nyitvatartását is *központilag kellene szabályozni*, hiszen sok szolgálati helyen éjszaka már csak a forgalmi szolgálattevő teljesít szolgálatot. Az éjszaka is nyitva tartó várótermeket ő egyedül nem tudja ellenőrizni, ezért válhatnak ezek a helyiségek a csavargók kedvenc tartózkodási helyévé. *A széntüzelésű kályhák kezelése is (málházó hiányában) gondot okoz.* Pedig a kulturált utaztatást nehéz elképzelni biztonságos, tiszta várótermek nélkül.

Nemcsak néznek, látnak is

Traktorral lopták a benzint

Önkéntes vagyonőr leplezte le a tolvajt

Ez a szolgálat is úgy kezdődött, mint már annyiszor a 33 év alatt. *Nagy Miklós* ugyanis ennyi évet dolgozott eddig a MÁV kötelékében. 1973 óta a záhonyi körzet olajátfejtőjében végzi munkáját, ismeri tehát a telep minden zegét-zugát.

— Hogyan is folytatódott ezután a nap?

— Én az 1. számú átfejtő darura voltam beosztva s dolgoztunk úgy fél 12-ig. Ekkor Fodor barátommal elindultunk ebédelni, hogy a 2. számú daru kezelőjét idejében le tudjam váltani. Ahogy haladtunk, arra lettem figyelmes, hogy a GRF traktora gyanús kitérőt tesz a KEMÉV-telep irányába. Ez a traktor vontatja azt a tartályt, amibe a fenékaljat takarítják. Gondoltam, itt már valami hamisság lehet, ezért telefonon értesítettem a polgári fegyveres őröket, s rövid időn belül a helyszínre érkeztek. *Átvizsgálták a KEMÉV-telepet, és megtalálták a lopott benzint.* Az elvitt benzin 93-as oktánszámú szuperbenzin volt. 480 liter mennyiségben, mintegy tízezer forint értékben.

— Az elmúlt év eleje óta tagja az önkéntes vagyonőri szervezetnek. Miért vállalta ezt a megbízást 58 évesen?

— Minden műszakban van egy ilyen megbízott, itt rám esett a választás. Vezetőim elbeszélgettek velem, mondták, hogy régi dolgozó vagyok, szeretnék, ha elvállalnám. *Nem mondom, kezdetben nem voltam valami népszerű, de később megbarátkoztak mások is a gondolattal.* Munkatársaim többsége helyesli, hogy szolgálat közben ügyelünk a társadalmi tulajdonra is. Segítenek, megbeszéljük a történteket, felfigyelünk, ha idegenek járnak az olajtelepen vagyis most már nemcsak nézünk, hanem látunk is.

Fülöp Árpád telepvezető így vélekedik Nagy Miklósról:

— *Amióta ismerem, mindig becsületesen, pontosan, odaadóan látta el a rábízott, nem kis veszélyekkel járó munkát.* Ismereteim szerint szolgálatból soha nem késett, igazolatlan napja sem volt a 33 év alatt. Talán még figyelmeztetni sem kellett, hisz érti, tudja a dolgát, kötelességét.

A leleplezés óta az ősz hajú munkásnak mintha megnőtt volna a tekintélye munkatársai, barátai, ismerősei körében. Az üzemigazgató pedig pénzjutalomban részesítette Nagy Miklóst, az olajtelep dolgozóját.

Szőgyényi Bertalan

Siklós János

JÓZSEF

2.

A süket gyerek nem téblábolt az ágy körül, hat esztendeje elkerült a városból. A beteg sem hiányolta. Legszívesebben valamennyi bámészkodót elzavarta volna, mert csak nézik a mások kínját, ahelyett, hogy eltakarodnának onnan. Csak az ember olyan hiú, bolond, hogy szenvedéseivel kiáll a világ elébe, mintha a világot komolyan érdekelné az ilyesmi.

Közben megérkezett az orvos. Szó nélkül kiment a szobából mindenki, csak Erzsébet asszony maradt ott.

— Mondtam, hogy nem kell ide orvos . . . egyforma semmirevaló mind — dörmögte, de nem folytathatta, mert a doktor belépett a szobába.

— Na, mi a baj, István bátyám? — kérdezte már az ajtóban.

— Nincsen különösebb, a jobb lábam nem akar engedelmeskedni.

Nézte a lábat, nyomkodta, tapogatta és megjegyezte, hogy az a láb, bizony elég hideg.

Fölpattanunk egy fehér csíkóra, aztán bevágtatunk a klinikára — végezte be az orvos.

— Csak nem? — kedélyeskedett a beteg.

— De bizony, méghozzá gyorsan.

Távozóban meghagyta, hogy készítsék elő a szükséges holmikat, egy óra múlva itt lesz a mentő. „Érelzáródása van". — közölte az asszonnyal. Erzsébet letörölte a könnyeit és visszament a beteghez.

— Józsefnek írjál, jöjjön haza, mert beszélni akarok vele.

— Írok.

— Hogy mi az istennek hívtad ide ezt az orvost is!

— Ugyan, hallgass már! — lobbant föl az asszony és a szekrény aljából szedte elő a fehérneműt.

Elcsöndesedett, mérge-haragja lassan elpárolgott. Nem szívelte az orvosokat, s ennek oka József süketsége volt. S amióta kikerült a munkából, azóta csak erősödött benne az ellenszenv. Hetvenesztendős volt, amikor nyugdíjazták és lassan megérlelődött benne a fölismerés, hogy süket fián rajta kívül senki más nem segít.

Látomások kínozták, álmában gyerekéletének helyén, Bonyhádon járt és újra látta Jozsót, a falu bolondját, a süketnémát. Vásott kölykök dobálták meg, alkonyatkor lábszármagasságban drótot húztak a léckerítés és az árokparti akácfa közé a járdán, Jozsó keresztülbukott a dróton és összeverte magát. A felnőttek sem voltak különbek, csak azok másképpen szórakoztak vele. Jozsó szedett-vedett gönceiben a fia arca villant föl, amint kezét tartja Mayer gazdasszonynál, aki egy karéj kenyeret ád neki. Fölébredt álmából; csuromvizes volt az inge meg a feje alatt a vánkos.

Voltaképpen lelkiismerete nagy lázongásának forrása a múlt volt. József elsőként, egészségesen született és szépen fejlődött. Kétéves korában beszélt, hallott, jótestű volt, mint a többi, hasonló korú. Ötéves volt, amikor beteg lett. A szegénységi alapon rendelő orvos azt mondta, hogy semmi az egész: tíz napig fektessék, tartsák melegen a nyakát, fülét és minden rendbe jön. De aztán észrevették, hogy nagyothall, nézték, nézték, tán fülzsír tömte el a hallójáratokat. Az orvos azt mondta, ne foglalkozzanak vele, majd elmúlik, ez a mumpsszal jár. Három hónap múlva a gyerek teljesen süket lett. Újra keresték az orvost, aki azt mondta, hogy nem lehet tenni semmit, tízezer eset közül egyszer történik ilyesmi.

Az öregemberben megerősödött a felelősségérzet. Tudta, hogy a fiú éles eszű, de elparlagiasodott. S most aztán, hogy logopédiáról olvasott, süket gyógyszerészről, meg mérnökről hallott, elkezdte a fiát tanítani az írásra, olvasásra, beszédkészségét fejlesztette. Szakkönyveket szerzett és módszeresen képezte Józsefet, aki ráadásul kivételes képességű tanítványnak bizonyult. Hat, keserves esztendő alatt, szóejtési hibáktól eltekintve, olyan művelt, tájékozott ember lett a fiúból, hogy néha maga se akarta elhinni, hogy ugyanaz a félénk, riadt tekintetű, emberkerülő, ápolatlan lény, akivel harminc esztendőt élt egy födél alatt. Az olvasás iránti hatalmas vágyat apjától örökölte.

Változott az otthoni légkör is. Két fia meg a három lánya egymás után elkerültek a háztól. Minden más lett. Az élet belső rendje megújult és ebben nem is az volt a legfontosabb tényező, hogy végül is hárman maradtak. Az élet anyagi, szellemi minősége, a többi gyerek és a szülők viszonya átalakult, újabbak kerültek a családba: a hozott férjek és feleségek, később aztán az unokák.

József és az apa olyan jól beszélgettek, olvasmányokat vitattak meg, hogy aki nem tudta a fiú süketségét, legföljebb a szájmozgásra összpontosított figyelmét vette volna észre. Mégsem a külsőségek voltak a fontosabbak. István nem mondta, nem mutatta, hogy ezt a fiát félti, vigyázza a legjobban. Ezek az esztendők kettőjük viszonyában, láthatatlan szálak ezrein oda-vissza futó érzelmi kapcsolatot formáltak. Erős, mély kapcsolatot, József szinte leste, hogy mikor, mit segíthetne az apjának.

Az apa látta, hogy József ragaszkodása, szinte mániákus otthonszeretete mögött társtalanság, félszegség húzódik meg. Új helyzetbe került szellemileg, a régiben maradt lelkileg. Hosszú időn keresztül oknyomozó módján figyelte, és alig észrevehető mozzanatokból alakította ki a fiú belső világát. Megértette lassacskán, hogy félmunkát végzett.

Csak a kerítésen belül mozog biztonságosan, soha nem volt emberek között. A szülők mellett egyenrangúnak érzi magát, de ha ezen a körön kívül kerül, nem tud megfelelően viselkedni, zavara, kishitűsége meglepően kiütközik rajta. Próbálta gyakoribbá tenni a szomszédolást, és Józsefet mindig bevonta a társalgásba, de az alig szólt. A családba került sógornők és sógorok előtt is félszeg maradt. Testvéreivel szemben egészen más volt: látható szeretettel közeledett hozzájuk, beszélgetett, tréfált velük, de azok nem úgy viszonozták ezt, ahogyan illett volna. A fiúk még csak-csak, főleg Zoltán beszélgetett vele. A kisebb, Béla is úgy vette, mint egyenrangú testvért. A lányok a régi Józsefet látták benne, a sarokba zavarható tízéves gyereket. Nehezteltek rá azért is, mert apjuk folyton őt totojgatta és észrevették, hogy testvérük viszonya egészen más az apjukkal, mint az övék.

Ildi egyszer meg is mondta neki: „Te csak egy kis süket maradsz, fiam. Öreg apád nyakán élsz. Mi önálló családot teremtettünk és gyarapodunk, mert küzdünk, dolgozunk. Hiába művel apánk, az egy nagy szart ér." Zolival akkor volt baj, ha részegen jött, mert olyankor az ő keserűségében mindenkinek osztoznia kellett, Józsefnek is. Durván beszélt vele, amit másnap, józanul megbánt és bocsánatot kért a bátyjától is.

Senki nem érezte olyan mélyen, mint az apja, hogy milyen reménytelen ennek a szerencsétlennek az élete. Végül eljutott addig, hogy a családon kívül kellene egy megfelelő helyet keresni a számára, ahol jól bánnak vele és valami mesterséget is tanulhat. Igen ám, de hol van ma ilyen hely? Megpróbálta Erzsébet asszonyt is beavatni.

— Mi lesz Józseffel, ha engem elhantolnak? — kérdezte tőle.

— Nem tudom, de ebből a kis pénzből alig tudunk élni. Istvánnak a „kis pénz" hallatán felszaladt a vérnyomása.

— A testvérei nyakán csak nem hagyhatjuk.

— Mi kifogásod van ellenük? Mind jólelkű.

— Nem kifogásom van.

— Hát akkor?

— Ah, úgyse érted, hiába is mondom!

— Akkor meg minek kezdted?

— Amelyiknek jól megy majd, lenézi a másikat. Nézd meg Zoltánt, majd szétveti a büszkeség.

— Nem mondj ilyet, a fájdalom veti szét, nem a gőg.

— Amelyik elesettebb lesz, az úgy megalázkodik a másik előtt, hogy már most beleborzadok — folytatta István.

— Hagyd abba! Áldott jó lányaim, fiaim . . .

— Mondd, te valóban nem látod hogyan viselkednek itthon, a szemünk előtt, a saját testvérükkel?

— Mondom, hagyd el a gyerekeid szapulását!

— Nem különösek ezek, nem rosszabbak másoknál. Csak te azt hiszed, hogy a szegény-gazdag rokonok világa elmúlt.

Erzsébet asszonyban fölforrt az epe.

— Tőled tanultak mindent. Nem beszéltél egyik testvéreddel sem. Harminc évig egy levelet sem írtál nekik. Ha véletlenül idevetődtek, elmentél, hogy ne is találkozzál velük. Most meg te prédikálsz.

— Prédikál az öreganyád.

István kivitte mérgét az udvarra, nagy gondjával együtt. Végül egy régi ismerősét kereste meg, aki valamilyen vezetőállásban dolgozott. Sokáig húzta ezt is, mert még nemigen kért semmit. Milyen dolog visszaélni az ismeretséggel?

Segítséget ígértek és két hét múlva már értesítette az ismerős, hogy volna egy jó megoldás. A testvéröccse főorvos az egyik nagy soproni szanatóriumban, szívesen odavenné Józsefet. Ezzel a környezetváltozás és valamilyen szakma, mesterség tanulása egyszerre megoldódna. Művelt, tapintatos emberek közé kerülne és a félszegségét, bátortalanságát lefaragnák róla. Töviről hegyire, mindent megbeszéltek. István is jónak látta, csak az orvos, a főorvos nem volt ínyére.

Mégis megpróbálkozott. Előkészítette Józsefet, néhány hétig szoktatta a gondolathoz, egészséges, szép jövőt rajzolt föl előtte, és Erzsébet asszonyt is megbarátkoztatta a gondolattal, hogy majd ketten maradnak. József is saját lábára áll. A gyerek olcsón kapna kosztot, lakást, egyelőre segédmunkásfizetést és azután a szorgalma, tehetsége, a főorvos istápolása alapján, előrébb juthat.

Az öregember vonatra ült a fiával az ajánlólevél kíséretében. A főorvos udvariasan, szívesen fogadta őket, de meglepetését nem tudta palástolni. József világosszürke ruhában, kék nyári ingben, szürke félcipőben, frissen borotváltan, szép frizurával nem egy süket, gügye ember benyomását keltette. A főorvos egy félkegyelműre gondolhatott, amilyenek a kórházakban lézengenek orvosok, ápolók küldönceiként, a kosztért meg egy ágyért . . . Itt meg fölvezettek egy magas, széles vállú, jól öltözött fiatalembert.

— Hát maguk félrevezettek engem! — tréfálkozott.

— Hogyhogy?

— Ezt a fiút igazgatónak küldték hozzánk, nem beteghordónak!

József elmosolyodott a főorvos megjegyzésén, bár lehet, afölötti örömében, hogy pontosan olvasta le szájáról a szavakat. Az apa tüzetesen elmondta az okokat, amelyek idevezették őket. Úgy vette észre, a főorvos megértette és megérezte az ő nagy gondját. Mindjárt azzal válaszolt, hogy a fiú a raktárba kerül, ott kap beosztást. Megmutatták a szobáját, ahol harmadmagával lakik majd, kijelölték a szekrényét és azután levitték a raktárba, bemutatták a főnöknek. István mindenhova elment vele és bátorította, biztatta a meglett embert.

Késő este, vonatindulás előtt búcsúzott el tőle. Keményen, határozottan viselkedett, nem engedte meg a fiának, hogy érzékenykedjen. Meghagyta, hogy néhány nap múlva írjon, lehetőleg a gyárba, és azt is, hogy mindenkinek legyen szolgálatára, mert így hamarább befogadják. Ellátta pénzzel és elköszönt tőle. József a szanatórium kapujából nézte a lassan ballagó öregembert. Legszívesebben utána szaladna, de szégyellte magát. István is megfordulna, hogy visszanézzen, de nem tette. Fáradtnak érezte magát. Bement az étkezőkocsiba, egy üveg bort meg ásványvizet kért és magába roskadva bámulta a fehér abroszt.

(Folytatjuk)

Karácsony, család nélkül

Karácsony. A család, a szeretet ünnepén képzeletemben mindig egy kis hegyi falu jelenik meg. Nagy pelyhekben hulló hó, csilingelő szánkó, az ablakokról messze világító, barátságosan hívogató fények, melyeknél a család apraja-nagyja a fenyőfát körülvéve a csillagszóró fényében egymás tekintetét keresik.

— Karácsony előestéjén olyan kedves, szeretetteljes ünnep lehet minden családnál, ami számomra 18 éve csak álom — mondja nem kis szomorúsággal Farkas Sándor.

A fiatalember kőművesként dolgozik a Dunakeszi Járműjavító Üzemben. A munkásszálló társalgójában beszélgettünk. Többen az Omega koncert a Városligetben című zenés műsort nézik. Néhányan, körülöttünk ülnek, hagyják Sanyit beszélni. Ők csak egyetértőleg bólogatnak.

— Nekünk állami gondozottaknak karácsonykor is nagyobb részt a televízió jelenti a szórakozást, kikapcsolódást. Munkatársaink elbeszéléseiből és a filmekből tudjuk, hogy ilyenkor a család ünnepén milyen jó együtt lenni, ajándékokkal kedveskedni egymásnak. De mi, akik család nélkül, gyökértelenül élünk a világban, csak reménykedünk, hogy egyszer majd . .

Az előtérben szépen, gazdagon feldíszített karácsonyfa áll. Mindkettőnk tekintete rajta feledkezik. Tudom, hogy egyre gondolunk, a családra, a szeretetre, de mégsem mondom ki. Nem tudom kimondani. A hallgatást Sanyi töri meg.

— Az ünnep előestéjén, Erzsike néni a gondnoknő az üzemben készített csomagokból mindenkinek átadott egyet. Lehettünk vagy harmincan azokkal együtt, akik a karácsonyt itt töltötték valami miatt. Erzsike néni néhány „anyai" szóval köszöntött bennünket. Jó volt érezni, hogy ránk is gondoltak. A csomagban sok ünnepi finomság volt. A mi közös karácsonyfánk alá csak ez az egyetlenegy csomag jutott. De ez nekünk sokat jelentett . . . köszönjük az üzemnek.

Hosszasan beszélgettünk még arról, hogy hároméves korában intézetbe adták, a szüleit azóta sem ismeri, de most már nem is akarja. Nagyon szeretne jó barátokra találni, igazi közösségbe kerülni. De a leglényegesebb számára mint mondta:

— Ha családot alapítok, minden erőmmel arra törekszem, hogy boldog hétköznapjaik és karácsonyuk legyen a mi gyerekeinknek, soha ne érezzék azt az egyedüllétet, mint amit én.

Vetési Imre

Hálás utasok

Gyógyírként hatottak a meleg szavak...

A debreceni igazgatóság vezetője kapta a következő levelet két szegedi lakostól:

„*Tisztelt Igazgató Elvtárs!* December 5-én indultunk el a Szovjetunióba az utazási iroda által szervezett csoportos kirándulásra. Csapnál azonban leszállítottak bennünket a vonatról, mert *a szervezők hibájából* útlevelünkben nem volt érvényes kilépési engedély.

Visszaútban a Tisza Expresszen elmondtuk problémánkat a szolgálatban levő *Veres Miklós* és *Füzi János* ellenőröknek. Azt tudniillik, hogy a szabályok szerint forintot sem vihettünk magunkkal.

A vasutasok azonban segítettek. Veres Miklós pénzt adott kölcsön a jegyek megvásárlásához, s az átszállásnál is közreműködött kollégájával. Rossz hangulatunkra és elkeseredésünkre gyógyírként hatottak a meleg szavak. *Emberségükért ezúton mondunk nyilvános köszönetet.*" Aláírás: Kókai Károlyné és Lázár Sándorné.

VENDÉGSÉGBEN

Nem mindennapi élményben volt részük Budapesten, a MÁV Benczúr utcai óvodásainak. December 21-én a MÁV Szimfonikusok vendégeként részt vehettek a zenekar Pesti Vigadóban tartott főpróbáján.

A főpróba után a hangszereket közelről is megtekinthették a gyerekek.

Legnagyobb sikere az ütőhangszereknek, közülük is az üstdobnak volt.

(Laczkó Ildikó felvételei)

Radnóti István

GRÁNITHITTEL

(Részlet)

Hajnali négy. A pirkadati köd
az alvó város mellére zuhant.
Nyugtalan imbolygó csendet köhög,
mit nem zavar meg semmiféle hang.
A sárga utak kavicsos kemény
húsán pimaszul babrálgat a szél
s akár tükörből ejtett sima fény
egy kósza sugár ép cipőmre ér.

Otthonom a vasút közelében.
Arra igyekszem sietve — haza.
A vágányokról fémesfehéren
tekint felém egy dolgos éjszaka.
Füttyjelek, lengő zászlók, vagonok,
éber szemafór villogtatja fényét
Gőzmozdony ásít, mellette konok
makacsul megbújik a sötétség.

Síncsattogásként lüktetnek bennem
az acélosan hajlékony erek . . .
Jelzik, hogy titkos veszélyek ellen
melyekre nap mint nap ráébredek
oly szilárdan kell itt menetelnem,
ahogy a félvilágnyi éjt viszik
hajnali négykor tömött menetber.
a csontkopogású teherkocsik!

Negyven év — negyven túra

A Budapesti Természetbarát Szövetség 1985. január 6-tól december 26-ig túramozgalmat indít, amelynek célja a kötetlen szabadidő-programok biztosítása a családok számára minden évszakban. A mozgalom védnökei: a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának sportosztálya, a KISZ Budapesti Bizottsága és a Magyar Úttörők Szövetsége budapesti elnöksége.

A 40 év 40 túra mozgalomban bárki részt vehet a kiadott program alapján. Tíz rendezvény látogatása, teljesítése kötelező. A túrákon és találkozókon a résztvevők maguk által hozott bármilyen tárgyra (papírlap, sál, trikó, napló stb.) emlékbélyegzést kapnak.

A rendezvények a természetjárás bármely módján látogathatók. Például sítúra, vízitúra, motorozás, gyaloglás. Az egyes rendezvények után azok között, akik a találkozókon és túrákon nevüket és lakcímüket tartalmazó papírlapot bedobják a kihelyezett ládába, értékes tárgyjutalmakat sorsolnak ki. Akik 20, 30 vagy 40 túrát teljesítettek, további sorsolásokon vesznek részt. A legtöbb túrát teljesítők a záróünnepségen kerékpár, futó- vagy túrasít, túra evezős hajót, túrasátort, autós, motoros túrafelszerelést nyerhetnek.

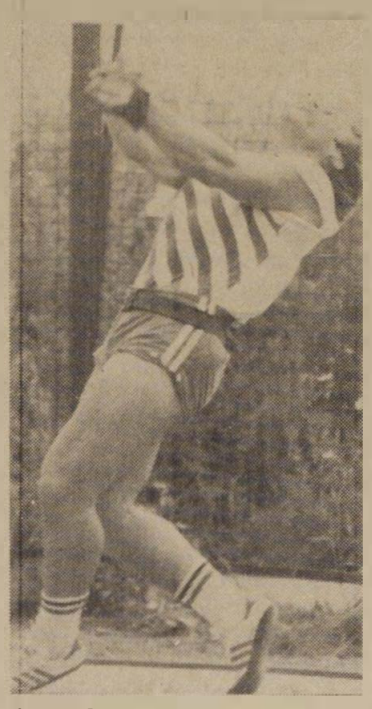
A legtöbb embert mozgósító vállalatok, oktatási intézmények, valamint kerületi természetbarát szövetségek különdíjat kapnak.

A túrákkal kapcsolatban részletes felvilágosítást 7.30-tól 16 óráig a 183-933-as (54-es, 58-as mellék) telefonszámon kapnak az érdeklődők. Cím: *Természetbarát Szövetség, Budapest V., Váci utca 58.*

Vida, Szitás, Tánczi

A Haladás három atlétaóriása

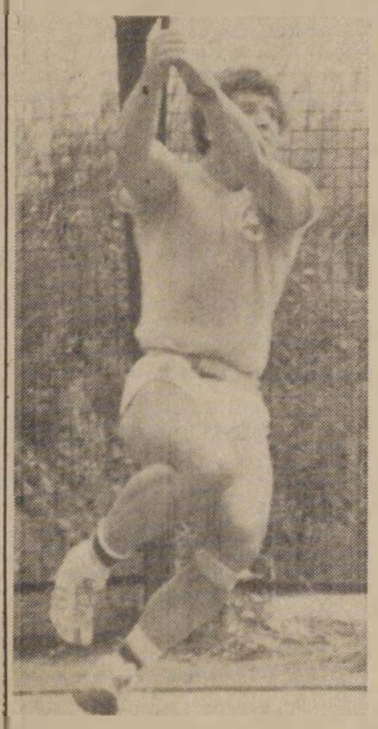
A Haladás kalapácsvetői télen is szorgalmasan edzenek, készülnek az idei nagy versenyekre. Az edzés lehetőségei most már kiválóak, hiszen nemrég adták át Szombathelyen az ország egyik legmodernebb dobópályáját. *Németh Pál*, a kalapácsvetők edzője büszkén mutatta a létesítményt. De a legnagyobb elismeréssel mégis a három kiváló kalapácsvetőről, *Vida Józsefről, Szitás Imréről* és *Tánczi Tiborról* beszélt. A jövő nagy reménységeinek tartja őket. Az eddigi, figyelemre méltó sikereik titka: a fegyelmezettség, a nagy munkabírás és az akaraterő.



Szitás Imre

Vida József 1975 óta sportol a Haladás színeiben. *Németh Pál* edző 1977-től foglalkozik vele.

— 1981-ben érettségiztem a Nagy Lajos Gimnázium testnevelési tagozatán — mondja a kiváló sportember. — 1979-ben az IBV 7. helyezettje lettem. Egy évvel később a 4., 1981-ben pedig az IBV 2. és az Ifjúsági Európa-bajnokság 8. helyezettje. 1983-tól vagyok felnőtt válogatott. Tavaly a magyar bajnokság 3., a Moszkvában rendezett Druzsba kupán pedig 8. helyezést értem el. Az eddigi legjobb eredményem 79,06 méter, magyar csúcs.



Vida József

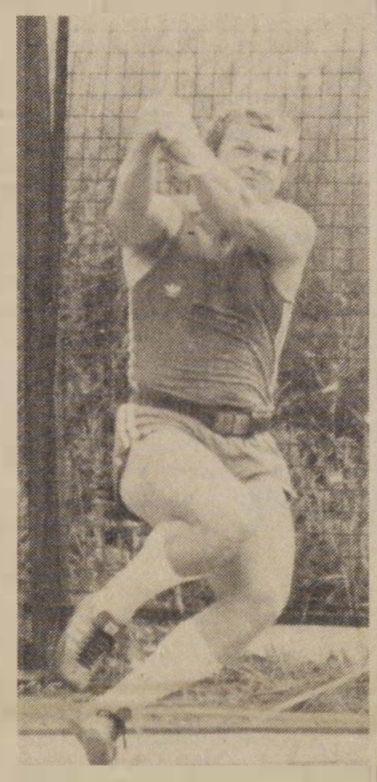
Szitás Imre is a Haladás kiválóságai közé tartozik. Örömmel beszélt sportpályafutásáról. Tanulmányait 1976-ban mezőgazdasági szakiskolában kezdte. Testnevelő tanára 1977. május 4-én mutatta be a Haladás atlétikai szakosztályánál. Tehetsége a kalapácsvetésben teljesedett ki. Szűkszavú ember, szinte tőmondatokban beszél.

— 1977-ben a magyar bajnokság első helyezettje lettem — mondja. — A legnagyobb kudarcom, hogy tavaly nem kerültem be az IBV-döntőbe. 1981-ben vettem részt először a felnőtt válogatottban. Utána behívtak katonának, de a kapcsolat nem szakadt meg a Haladással. A legjobb eredményt tavaly értem el, 78,84 métert dobtam. Megnyertem a felnőtt magyar bajnokságot is 77,14 méterrel. Moszkvában, a Druzsba kupán 4. lettem. A MÁV ÉHF szombathelyi kertészetében dolgozom.

Tánczi Tibor mosolygós, vidám ember. Ő is kiváló sportoló. 1975 óta viseli a Haladás mezét. 1977-ben érettségizett a Kanizsai Dorottya Gimnáziumban. A Tanárképző Főiskolán 1981-ben szerzett tanári diplomát.

— 1981-ben az Universiádén Bukarestben 9. lettem — emlékezik. — Ugyanabban az évben a Vasutas EB-én Drezdában második helyezett. 1982—1983-ban magyar bajnok, tizennégyszeres felnőtt válogatott.

Négy országos csúcs birtokosa. Kiegyensúlyozott, harmonikus légkörben él. Családja, és a szombathelyi körzeti üzemfőnökség vezetői igyekeznek gondoktól mentessé tenni sportolását. A három kalapácsvető nagyon jó barát. Célul tűzték a 80 méteres csúcsot. Szeretnék, ha az idén legalább egyikük helyet kaphatna az Európa-válogatottban a Világ Kupán. Az idei Vasutas EB-n és a jövő évi felnőtt atlétikai EB-n sem szeretnének csalódást okozni.



Tánczi Tibor

Németh Gyula

HÍREK

Lengyel vasutasok látogatása Miskolcon

Alexander Radak, a solanski vasútigazgatóság vezérigazgatójának vezetésével öttagú delegáció látogatott Miskolcra. Megismerkedtek a vasútigazgatóság munkájával, a dolgozók szociális helyzetével. Megtekintették a körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységét és a rendező pályaudvart is. *József Jankin*, a katowicei vasutas-szakszervezet föderációjának vezetője találkozott a területi szakszervezeti bizottság munkatársaival.

— **Együttes ülés.** A közelmúltban a miskolci vasúti pártvégrehajtóbizottság és a területi szakszervezeti bizottság együttes ülésen tárgyalta meg a szocialista munkaverseny-mozgalom helyzetét az igazgatóság területén. Vitaindítót Radványi Géza, a vasútüzemi pártbizottság titkára mondott.

— **Batyus bál.** Az isaszegi vasutasok nyugdíjascsoportja az elmúlt év végén vidám, zenés batyus bált rendezett. Előtte Szabados Kálmán elnök köszöntötte a megjelenteket, és röviden emlékeztetett az elmúlt évi legsikeresebb rendezvényeikre, kirándulásokra, és megköszönte az aktivisták munkáját.

— **Fenyőfaünnep.** A sátoraljaújhelyi pft. főnökség II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja részt vett a bodrogolaszi MÁV Nevelőotthon fenyőfaünnepségén. A brigád több éve patronálja az intézetet, s évente megajándékoznak egy-egy tanulót. A brigád a fenyőfaünnepségen Sági Attila 3. osztályos tanulónak adott ajándékot.

— **Vetélkedő.** Szakmai-politikai vetélkedőt rendeztek a közelmúltban Szerencs állomáson, amelyen a harminc éven aluli fiatalok, váltókezelők, kocsirendezők, raktárnokok, valamint vonatfelvevők vettek részt a KÜF területéről. A kiemelkedő eredményt elért vasutasok pénzjutalmat és vásárlási utalványt kaptak.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** December 18-án tartotta beszámoló taggyűlését a celldömölki vasutasok önálló nyugdíjascsoportja. A Kemenesaljai Művelődési Központban rendezett taggyűlésen megjelent 350 nyugdíjast Tóth Sándor elnök köszöntötte, majd beszámolt az 1984. évi tevékenységükről.

Új életre keltik a gőzöst. Hatvan állomás felvételi épülete előtt talapzaton álló muzeális értékű gőzöst 1872-ben vásárolta a MÁV, 67 ezer koronáért. A mozdonyt december 14-én alkalmi pályán elmozdították helyéről, és a Landler Járműjavítóba szállították, ahol felújítják, és nosztalgia vonatokat visz majd az ország különböző vonalain.

— **Népszerű brigádklub.** A dunakeszi járműjavító szocialista brigádklubja eredményesen zárta az 1984-es esztendőt. Több előadást és vetélkedőt rendeztek és gyakoriak voltak az autóbuszkirándulások is. A tavaszi és az őszi BNV-re összesen kétszáz jutalomjegyet kaptak a tagok. Már összeállították az idei programot is, amely szintén érdekesnek ígérkezik.

— **Születésnap.** A celldömölki vasutasok önálló nyugdíjascsoportjának vezetői december 14-én lakásán köszöntötték a 90. születésnapját ünneplő Nagy Eleket, aki három évtizedig a helyi szertárfőnökség vezetője volt. Utána sokáig aktivistaként tevékenykedett a nyugdíjascsoportban.

HALÁLOZÁS

62 éves korában meghalt Kocsor Ferenc, nyugalmazott MÁV-főfelügyelő. Vasúti pályafutását 1941-ben kezdte Tiszalökön, majd Debrecenben és Rákosrendezőn dolgozott forgalmi szolgálattevői munkakörben. 1982-ig, nyugállományba vonulásáig Fényeslitke rendező pályaudvar üzemgazdásza volt. Munkáját hat alkalommal ismerték el Kiváló Dolgozó kitüntetéssel.

Sakkbajnokság Miskolcon

A múlt év végén *Miskolcon* rendezték a vasutas-szakszervezet középszervei részére kiírt sakkbajnokságot. A területi selejtezők után a döntőbe tizenegy csapat jutott. Az egyéni versenyekre 76-an neveztek be.

A kétnapos, színvonalas döntő a budapesti szakszervezeti sportolók fölényével zárult. Csapatban: 1. Budapesti tszb; 2. Központi hivatalok szb; 3. Szegedi tszb. Egyénben: 1. *Klinyec Lajos*, budapesti tszb; 2. *Czebe István*, központi hivatalok szb; 3. *Enyedi Sándor*, budapesti tszb.

Nyugdíjas-találkozók

Az év végén több szolgálati helyen, vasúti csomóponton rendeztek nyugdíjas-találkozókat. December 10-én például a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében rendezte a vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet önálló nyugdíjascsoportja évzáró találkozóját. *Dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója is köszöntötte a megjelenteket, és tájékoztatást adott a vasút jelenlegi helyzetéről, a legfontosabb feladatokról.

A dombóvári üzemfőnökség társadalmi és gazdasági vezetői az év végén a veteránokat hívták találkozóra. Közöttük volt *Merényi János* is, aki 1931-től 1948-ig volt Dombóvár fűtőházfőnöke. A vendégek megtekintették az új villamos és dízelbázist, majd ebéd után városnézés következett. A szakszervezeti bizottság ajándékkal is kedveskedett az idős nyugdíjasoknak.

Munkásőrök számvetése

Országszerte számot adnak éves munkájukról a munkásőregységek. Ezt tették a közelmúltban a záhonyi munkásőrszakaszok is.

A *Pokol Béla* vezette szakasz gyűlésén megjelent és felszólalt Gáti József ny. ezredes, a munkásőrség országos parancsnokának volt helyettese, valamint Gyurján László megyei parancsnokhelyettes és *Rakoczki Dénes*, a kisvárdai egység parancsnoka. Az eseményekre meghívást kaptak a pártvezetőségi, valamint alapszervezeti titkárok és a nagyobb szolgálati helyek vezetői is.

Az alegységparancsnokok az értékelés során jelentették, hogy a munkásőrök eleget tettek a követelményeknek, megfeleltek az elvárásnak, de annak is tudatában vannak, hogy a foglalkozásokon való megjelenési arányt javítani kell.

Gáti József az összeforrottságot dicsérte, hiszen annak ellenére, hogy aránylag többen vannak a fiatal munkásőrök, az idősebbek példamutatóan segítették őket a beilleszkedésben.

A jövő évi feladatokról szólva hangot kapott, hogy hazánk felszabadulásának 40. évfordulójának ünnepe és pártunk XIII. kongresszusa határozza meg politikai feladatainkat. Az előljárók azt kérték a munkásőröktől, hogy munkahelyeiken és a különböző társadalmi szervekné is legyenek segítőkészek, aktívak, mint eddig.

A szakaszgyűlésen tett javaslat alapján többen kapták meg a *Kiváló Munkásőr* és *Kiváló Parancsnok* jelvényt.

Szőgyényi Bertalan

A vasút humora

Házbér

Egy kisvárosban, a vasúti állomással szemben levő házban feltűnően sok házbért kérnek Kovácstól.

— De kérem — indulatoskodik Kovács —, miért kérnek ilyen sokat?

— Mert itt csak az ablakhoz kell állni és egész nap ingyen szórakozhat a lakó.

— Mi-n?

— Azokon, akik lekésnek a vonatról.

Nyűgös gyerek

— Anyu, mi a neve annak az állomásnak, ahol az előbb megálltunk?

— Hagyj békén, kisfiam, fogalmam sincs róla.

— Tudnunk kell, anyu!

— Miért olyan fontos ez neked?

— Mert a papa kiszállt a vonatból!

Következtetés

— Itthagyott a férjem.

— Biztosan visszajön.

— Nem, soha többé, magával vitte a villanyvonatát.

Ellenőrzés

A korzikai büszkén ujságolja az idegennek:

— Nálunk annyira lopnak, hogy a vasúti pályát sok helyütt szándékosan kanyargósan építették.

— Miért?

— Azért, mert a mozdonyvezető ha hátranéz, barmikor meggyőződhet arról, hogy az összes kocsi megvan-e még!

Feledékenység

A szabadságra utazó házaspár elhelyezkedik a vasúti fülkében.

— Jaj! — kiált fel hirtelen a feleség. — Elfelejtettem kikapcsolni a vasalót!

— Ne aggódj, drágám — válaszol a férj. — Én meg elfelejtettem elzárni a vizet a fürdőszobában.

Hála

Párbeszéd a pályaudvar előtt:

— Halló, Fritz, mit csinálsz itt?

— Kihoztam a feleségem az állomásra, elutazott.

— És miért fekete a kezed?

— Hát, mert megsimogattam a mozdonyt!

Biztos jel

A városszéli kis állomáson az utas megkérdi a forgalmistától:

— Mikor jön a vonat?

— Mindjárt itt lesz, uram. A vonatvezető kutyája már kiült az őrház elé.

Információ

— Miért állt meg a vonat? — kérdi az utas a jegyvizsgálótól.

— Elgázoltunk egy tehenet.

— A síneken állt a tehén?

— Nem — válaszolt mérgesen a kalauz —, elmentünk érte az istállóba!

Gyüjtötte:
Hegedüs Ferenc

Lakáscsere

Elcserélném Budapest X. kerületben levő kertes MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra, minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet 14-18 óra között a 161-664-es telefonszámon.

Elcserélném törökbálinti kétszobás, komfortos, kertes, első emeleti MÁV-bérlakásomat budapesti egyszobás, összkomfortos tanácsi lakásra. Érdeklődni munkaidőben, vasútüzemi telefonon: 01 56-11 vagy 684-079 városi telefonszámon. Kovácsné Szombaty Gizella.

Elcserélném tatabányai kétszobás, összkomfortos tanácsi lakásomat hasonló budapestire. MÁV-bérlakás is lehet. Érdeklődni lehet munkaidőben a 45-32-es telefonszámon. Szebeni Andrásné

Elcserélném Budapest, Kerepesi úton levő 2,5 szobás, villanyfűtéses, telefonos, IV. emeleti (új lift van), 98 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat Rákospalotán lévő egy- plusz két félszobás vagy a kertes házakban 3-4 szobás lakásra. Érdeklődni lehet a 138-140-es telefonszámon 14—18 óra között.

Elcserélnénk Zamárdi állomáson levő 2 szobás, komfortos, 60 négyzetméteres, kertes MÁV-bérlakást, kecskeméti egy- vagy kétszobásra vagy garzonlakásra. Érdeklődni lehet özv. Gáti Lajosné, Kecskemét, Nyíri u. 21. Telefon 76-24964 az esti órákban.

Elcserélnénk Budapest, Füredi lakótelepen levő másfél szobás, I. emeleti tanácsi lakást és 1 szobás, komfortos, földszintes, Népstadionnal levő öröklakást családi házra. Kizárólag Budapest területén. Mindkét lakásban telefon. Érdeklődni kizárólag este 7 óra után a 640-355 telefonszámon.

Elcserélném Landler telepen lévő egy- plusz két félszobás, 67 négyzetméteres, loggiás, OTP-öröklakásomat hasonló méretű örök-, vagy bérlakásra Budán I., II., III. kerület elönyben. Megtekintheto délután 5-től, szombat, vasárnap egész nap. Cím: Plesz Antal, 1155 Budapest, Rákos út 96. I. 10. Telefon napközben 887-700

Elcserélném Budapest XV. ker., MÁV-telepi egyszobás, komfortos lakásomat tanácsira, MÁV-dolgozóval. Vagy a lakást plusz borzsönyligeti nyaralómat kisebb családi házra. Budapest környéki, vidéki is érdekel. Várhegyiné, 1154 Budapest, Csanádi György u. 9-13.

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
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 39,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
85—185. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM — ÁRA: 1.50 FORINT — 1985. JANUÁR 31.

Ülést tartott az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége január 21-én ülést tartott. Az első napirendi pont keretében a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút területén tevékenykedő szakszervezeti testületek szervezeti felépítésének továbbfejlesztésére készült javaslatot vitatta meg és hagyta jóvá a testület. A szervezet korszerűsítését szükségesnek tartja. A javaslatok közül a GYSEV-bizalmiak testülete által elfogadottat, az alapszervezetek számának növelését támogatja.

Ezután különböző előterjesztéseket, köztük a vezető testületek — a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság — első félévi munkatervét, a ½%-os ÖTA-szabályzat és eljárási utasítás módosítását fogadta el és javasolta a központi vezetőség elé terjeszteni.

Rendhagyó aktívaértekezlet

A vasút egyenletes szállításra ösztönzi a nagy fuvaroztatókat

Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója megnyitja az aktíváértekezletet
(Laczkó Ildikó felvétele)

Országos szállítási aktíváértekezlet helyszíne volt január 17-én a MÁV Bevételellenőrzési, Visszatérítési és Kártérítési Hivatal konferenciaterme. *Dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója üdvözölte a megjelenteket: *dr. Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettest, *Tolnai Ildikót*, a Vasutasok Szakszervezete titkárát, a KNEB, a Kereskedelmi Kamara, a VOLÁN és a fuvaroztatók képviselőit, valamint a vasútigazgatóságok területéről érkezett gazdasági és társadalmi vezetőket. Ezt követően *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes tartott vitaindító előadást.

— *Szeretnénk az idei szállítási tervteljesítés kedvezőbb feltételeit, biztatóbb programját megbeszélni* — mondotta bevezetőjében. — Ezek vázolása előtt azonban visszatekintett az elmúlt évre. Megemlítette, hogy a szállítási főtevékenységet illetően rekordról nem beszélhetünk, hiszen 2,9 millió tonnával kevesebbet fuvaroztunk, mint tavaly. Annak ellenére, hogy céljaink összefüggésükben nem valósultak meg, a népgazdaság vasúti szállítási igényeit kielégítettük és vasúti okok nem akadályozták a gazdaság nagy gépezetének működését. A minőség, a szállítóeszközök rendelkezésre bocsátása, a fuvarozások szervezettsége, kereskedői — üzleti — gondosságuk terén azonban nem ilyen kedvező a kép. Nem hallgatható el az, hogy a vasút tevékenységét minden korábbinál több belső erőfeszítéssel, a tovább romló műszaki színvonal és a munkaerő-ellátottság egyre nyomasztóbb terhei közepette, gazdaságilag gyakran a vállalati érdekek ellen ható intézkedésekkel tudta csak a szállítási feladatokat teljesíteni.

— Érinteni kell a személyszállítást is — folytatta Mészáros András. — *Tavaly 235,6 millió utas vette igénybe szerelvényeinket.* Ez két százalékkal több a tervezettnél. Nemzetközi vonatainkon tíz százalékkal utaztak többen 1983-hoz képest. Az utaskiszolgálás színvonalát egyre inkább növelni kell. Ezért hívtuk életre azokat a szervezeteket, amelyek közvetlenül tartják a kapcsolatot az utasokkal. Az utazási irodák

(Folytatás az 5. oldalon)

Véget ért az első szakasz

Célegyenesben a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny

Ahogy közeleg az MSZMP XIII. kongresszusának és felszabadulásunk 40. évfordulójának időpontja, úgy válnak egyre aktuálisabbá, sürgetőbbé a — kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben elért gazdasági eredményekre épülő — „kongresszusi és jubileumi" vetélkedővel kapcsolatos munkahelyi feladatok.

A verseny első szakaszát — mely december végén lezárult — most kell *„mérlegre tenni"*. A munkahelyi értékeléseket követően hálózati szinten is sor kerül az eddig elért eredmények összegzésére. A „félidős" értékelés arra is alkalmat ad, hogy a szolgálati főnökségek (versenyző egységek) áttekintsék vállalásaik, célkitűzéseik megvalósításának — a gyakorlat által igazolt — reális lehetőségeit, meghatározzák a további tennivalókat, eredményesen mozgósítsanak azoknak a feladatoknak a megvalósítására, melyeknél lemaradás tapasztalható.

A szocialista brigádok és versenyző kollektívák, a vetélkedő *„Eljárási szabályzatát"* is figyelembe véve, keressék azokat a további feladatokat, amelyek megoldásával legeredményesebben tudnak hozzájárulni a szolgálati hely célkitűzéseinek teljesítéséhez és ezzel egyidejűleg saját brigádjuk sikeres szerepléséhez.

Megkönnyíti a számvetést, hogy a vállalások teljesítését mindenütt számszerűen értékelték. Az eredményeket az érintett kollektívákkal folyamatosan ismertetik.

Az eddigi tapasztalatok egyértelműen igazolják, *hogy a szocialista brigádok hozzáállása rendkívül pozitív, tettrekészségük és áldozatos munkájuk sok helyen kiemelkedő munkasikereket eredményezett.* Azokon a területeken, ahol a verseny kibontakoztatása érdekében körültekintő előkészítő munkát végeztek, a termelési tervek túlteljesítésén, az árbevételek alakulásán, a fizikai munkaerő ésszerű kiváltásán, és a brigádokra épülő vgmk segítségével a túlórák kedvező alakulásán, az eszközkihasználás javításán is érezhetők a kedvező változások.

A szocialista munkaverseny történetében még nem volt példa arra, hogy ilyen részletesen — brigádokig lebontva — kerüljenek meghatározásra és értékelésre a feladatok. A kísérletnek is felfogható vállalkozás, úgy tűnik, kedvező fogadtatásra talált. Ennek kézzel fogható jelei — a verseny első szakaszának eredményeit figyelembe véve — hálózati szinten érzékelhetők.

A verseny második szakasza és a vetélkedő jelleg fokozatos kibontakoztatása az eddiginél is gondosabb, céltudatosabb munkát követel.

A versenyző egységeknek arra kell törekedni, hogy az „Eljárási szabályzatban" szereplő célkitűzések minél szélesebb körét teljesítve gyűjtsék pontjaikat. A következő időszak aktuális és legfontosabb feladatai közül az alábbiakat kell megemlíteni:

— Árufuvarozási munkánkat úgy kell szervezni, hogy az előszállításba bevont áruk mennyisége az első negyedévben a bázis időszakhoz viszonyítva 5 százalékkal, a belföldi kocsiigényes árutonna az év első felében 2 százalékkal növekedjen.

— Növelni kell — legalább 5 százalékkal — a fordavonatokkal szállított áruk mennyiségét.

— A kocsiforduló időt 4,31 napra kell csökkenteni, a statikus terhelést 28 tonnára kell emelni.

— Növelni kell a tehervonati alaprendszerben közlekedő vonatok számát.

— Javítani kell a kiszolgálási fegyelmet, az üzemirányító munka színvonalát.

— Növelni kell a villamos vontatás részarányát, a mozdonyok napi hasznos km és 100 elegy-tonnakilométer teljesítményét.

— Mérsékelni kell az üres kocsifutást, növelni a tehervonatok átlagos terhelését.

A személyszállításban *az utazás minőségének javítása, a versenyképesség fokozása*, az igények magasabb szintű kielégítése a cél.

Fontos feladat a járműpark üzemkészségének javítása, a munka termelékenységének fokozása. Elsősorban az üzemviteli irányító munka hatékonyságának növelésével, az üzemfőnökségek szervezettségi színvonalának emelésével javítandók utaskilométer/fő és az áru-tonnakilométer/fő mutatók.

(Folytatás az 5. oldalon)

Éjjel nappal talpon voltak

A záhonyi üzemigazgatóság dolgozóit, átrakó munkásait is megviselte az idei zord időjárás. Ennek ellenére — mint azt *Verba Ferenc*, az üzemigazgatóság szb-titkára telefonon is megerősítette — a Szovjetunióból érkezett árut időben átrakták. A kocsirendezők munkáját dicséri, hogy személyvonat-késleltetés az ő hibájukból nem fordult elő.

A legnehezebb dolguk az átrakó munkásoknak volt. Az összefagyott szén és vasérc, valamint a bányafaküldemények mozgatása, átrakása próbára tette erejüket. A szolgálati helyek fűtését és a folyamatos vízellátást a sorozatos csőtörések akadályozták. A pft-főnökség szakemberei szinte éjjel-nappal talpon voltak, hogy kijavítsák a hibákat. Az üzemigazgatóság vezetői a kormány felhívása után energiatakarékossági intézkedéseket is tettek. A statisztikák tanúsága szerint ötven éve nem volt olyan tartós nagy hideg, mint idén januárban. Még a sokszor mostoha körülmények között dolgozó vasutasokat is kemény próba elé állította a dermesztő időjárás. Kocsirendezők, átrakó munkások, sarusok, darusok, kötözők és pályamunkások; valamennyiüket dicséret illeti helytállásukért.

A vasút vízhálózatához kapcsolódik a záhonyi kenyérgyár vezetékrendszere is. A csőtörések során a vasutasok szállító tartályokban vitték a vizet a gyárba, hogy a lakosságot el tudják látni friss kenyérrel.

Az elmúlt hetek szokatlan hidege ugyancsak próbára tette a szabadban dolgozókat, köztük a vasutasokat is. Hogyan álltak helyt hóban, fagyban a kocsirendezők, sarusok, pályamunkások és a többi vasutas? Erről szól 3. oldalon levő ripertösszeállításunk. (A felvételek Ferencváros Nyugati rendezőjében készültek.)
(Laczkó Ildikó fotói)

Mikor, ki mondjon nemet?

Sok esetben helyileg kellene intézkedni

Az elnökség decemberi ülésén értékelte a Vasutasok Szakszervezete információs és tájékoztató munkáját. Megállapította, hogy kritikusabbak, önkritikusabbak lettek az információs jelentések. A tisztségviselők egyre bátrabban, a jobbítás szándékával teszik szóvá a fogyatékosságokat, reálisan tükröztetik a dolgozók munkahelyi hangulatát. Különösen a vasút munkájával kapcsolatos jelzések lettek tényszerűbbek, konkrétabbak.

Rendszeresebb a visszajelzés

A munkahelyek szociális körülményeivel, az üzem- és munkaszervezés problémáival, a kollektív szerződéssel, a menetrend összeállításával kapcsolatos jelzések száma az utóbbi időben növekedett. *Ez tájékoztató munkánk továbbfejlesztésének irányait is megjelöli.* A tematikus információk és a vasútüzemi szolgálati helyekről kapott tájékoztató jelentések alapján készítettünk elemző írásokat a vezénylési munka fogyatékosságairól, a forgalomszervezésről és a távolléti időkről, a szolgálati lapokról, a munkafegyelemről, illetve az ezzel kapcsolatos rendeletek hangulati hatásáról, fogadtatásáról.

Szakszervezetünk információs jelentéseit és a mellékleteket a központi vezetőség, az elnökség tagjai, illetve a vasút és az Utasellátó vezetői is megkapják. Ezáltal elősegítjük, hogy *a testületi üléseken felkészültebben, tájékozottabban vehetik ki részüket a döntésekből.*

Úgy tapasztaljuk, hogy az alapszervezetek, a középirányító szakszervezeti bizottságok vezetői, tisztségviselői munkájukban szintén felhasználják a központi vezetőség információs jelentését, a havonkénti hangulati jelentések mellékleteit.

Javult a tematikus információk tartalmi színvonala, ami elősegítette a jelzések hasznosítását. Az információs, de különösen a tájékoztató munka tartalmi színvonalának javulását eredményezte, hogy *a szakszervezeti bizottságok jelzéseire a központi szervektől rendszeresebbé vált a visszacsatolás.* Igaz ugyanakkor az is, hogy az egyébként nagyon hasznos *Kérdezték az információs jelentésekben* című füzetekben — főként az életszínvonallal kapcsolatos jelzésekre (árpolitika, az elektromos áram vidéki és városi tarifája, fővárosi és viděki közlekedési támogatás stb.), valamint a MÁV, az Utasellátó Vállalat vezetőihez, a központi vezetőség osztályaihoz küldött információkra adott tájékoztatás nem találkozik minden dolgozó egyetértésével.

Előfordult, hogy a túl általános megfogalmazások és hosszú válaszadási idők miatt a visszacsatolásokat *nem fogadták el* a tisztségviselők. Még mindig találkozni olyan válaszadásokkal, amelyekben a „miért nem" indoklására egyszerűen csak rendeleteket idéznek a válaszolók, vagy felsorolják azokat a felsőbb utasításokat, előírásokat, amelyekre hivatkozva nem lehet a jelzett problémákat kedvezően rendezni. Ezekből a válaszokból *sokszor nem érzik a szakszervezeti tagok, hogy javaslatukat kellő körültekintéssel kezelik.* Az utasítások idézése helyett nagyobb politikai körültekintéssel, *kellő agitációs érvekkel alátámasztott válaszokat várnak az alapszervezetek,* még akkor is, ha a válasz nemleges. Ezzel megkönnyíthetnénk az szb-k agitációs munkáját. A tájékoztatás további erősítése érdekében az információkra adott válaszokat a szakszervezeti bizottságokon keresztül az eddiginél *rendszeresebben* kell eljuttatni a bizalmiakhoz, s rajtuk keresztül a tagsághoz.

Az információkból helyenként a dolgozók gyors tájékoztatását nehezítő *egymásra mutogatás* is kiérződik. Alap- és középirányító szerveink például akkor, amikor nemleges választ kellene adniuk — vagy saját hatáskörben kellene az információs jelzésekre intézkedniük — szívesebben *áthárítják a felelősséget a szakszervezet központi apparátusára.* Persze, a gazdasági vezetőknél is tapasztalható hasonló jelenség. Ez a helyi intézkedések odázását, a szakmai rátermettség és rugalmasság hiányosságait, a *„minek vállaljak ilyen népszerűtlen feladatot; mondjanak fent nemet",* s az ehhez hasonló helytelen szemléletet tükrözi. E jelenségek visszaszorításához világosabb agitációra, az eddiginél tudatosabb és következetesebb propagandára van szükség minden szinten.

Az utóbbi években ismét *a figyelem középpontjába kerültek a bizalmiak.* Nem alaptalanul, hiszen a tagsággal ők tartanak naponta kapcsolatot, *ők közvetítik a testületi határozatokat a mozgalom legkisebb szervezeti egységeinek, a bizalmi csoportoknak, ők továbbítják a dolgozók jelzéseit az alapszervezetek testületeinek, vezetőinek.* Az alapszervezetek információs jelentései is többnyire a bizalmiak, főbizalmiak, munkabizottságok jelzései alapján készülnek.

Bár nem meghatározó részarányban, de előfordul, hogy a jelentést készítők kipipálandó feladatnak, manuális munkának tekintik ezt, s nem látják jelentőségét a *munkahelyi demokrácia* kiszélesítésében, a dolgozókat foglalkoztató problémák megszüntetésében. Éppen ezért az elnökség az információadásra kötelezett szb-k és az információs hálózat tevékenységének elismerése mellett úgy határozott, hogy *valamennyi alapszervezet saját munkájának nyilvánossága és a demokratizmus erősítése érdekében havonta készítsen információs jelentést, s azokat elsősorban a helyi szakszervezeti munkában hasznosítsák.*

Orosz Károly

Nemzetközi kapcsolataink

Lengyel szakszervezeti vezetők a vasutas-szakszervezetben

Koszorus Ferenc főtitkár tájékoztatja a delegációt szakszervezetünk tevékenységéről (Laczkó Ildikó felvétele)

Szakszervezetünk meghívására január 8—11-ig négytagú, vezető szintű lengyel vasutasszakszervezeti delegáció járt hazánkban a kapcsolatok felvétele, illetve tapasztalatcsere céljából. A delegációt a lengyel vasúti-közlekedési dolgozókat képviselő vasutas-szakszervezeti szövetség főtanácsának elnöke, *Koczur Wlodzimierz* vezette. Tagjai voltak: *Tryfon Roman,* a szövetségi főtanács elnökhelyettese, *Sochacki Witold,* a krakkói déli körzeti tanács elnökhelyettese, és *Wrzostkiewicz Stanislaw,* a kielcei szállítási körzet szakszervezeti elnöke.

A delegációt a vasutas-szakszervezet székházában fogadta *Koszorus Ferenc* főtitkár. A fogadáson jelen volt *Tolnai Ildikó* és *dr. Juhász Zoltán* titkár. A két szakszervezet vezetői kölcsönösen tájékoztatták egymást, majd megállapodtak a kapcsolatok szélesítésében, illetőleg az együttműködés módjában. A jövőben a központi és a középszervi szintű delegációcseréken kívül csereüdültetésre is kínálkozik lehetőség.

Vendégeink magyarországi tartózkodásukat a kapcsolatok felvétele mellett arra is felhasználták, hogy a boglárlellei, a balatonkenesei és a gárdonyi üdülővel ismerkedjenek. Elutazásuk előtt a delegáció újból találkozott szakszervezetünk vezetőivel. Ezt az alkalmat használtuk fel arra, hogy a vasutas-olvasókat is érdeklő kérdésekre választ kérjünk a delegáció vezetőjétől.

Arra a kérdésünkre, hogy mikor és milyen elvek szerint kezdődött a lengyel szakszervezetek ujjászervezése, Koczur Wlodzimierz a következőket válaszolta:

— *Egy évvel ezelőtt kezdődött ez a munka, s hadd tegyem mindjárt hozzá, hogy meglehetősen nehéz körülmények között.* Ennek két oka is van. Az egyik, hogy nem a régi alapokról indultunk, vagyis nem az iparági ágazati szakszervezeti formát választottuk. A másik ok: a szolidaritási szakszervezetnek tavaly még jelentős befolyása volt a dolgozókra. Ma Lengyelországban a különböző szakmákhoz tartozó munkahelyek is alakíthatnak önálló szakszervezetet.

— A vasútnál is ilyen elvek szerint szervezték ujjá a szakszervezetet?

— Alapjában véve igen. *De míg korábban egy, addig ma három vasutas-szakszervezeti szövetség jött létre.* A miénk a legnagyobb. Ide a vasúti közlekedésben (forgalom, vontatás) foglalkoztatott dolgozók tartoznak. Jelenleg 577 szakszervezeti szervezetünk van, s a taglétszám 125 ezer. A másik két szövetséghez a járműjavító üzemek, a vasútépítők szakszervezeti szervei tartoznak. A mi szövetségünk 1984. április óta működik. A szervezeti struktúra a lengyel vasutak (PKP) szervezeti felépítéséhez alkalmazkodik. *Nyolc körzetünk van. Mindegyik élén szakszervezeti tanács működik.*

— Hallhatnánk valamit eddigi tevékenységükről, programjukról?

— Ha a múlt évi munkát értékeljük, elsőnek azt említeném, hogy szövetségünket *a legeredményesebben tevékenykedő szakszervezeti szövetségek között tartják számon.* Igaz, hogy a szervezettség még csak 40 százalékos, de ha azt nézzük, hogy amikor hivatalosan bejegyeztek bennünket, még csak 75 ezer, ma pedig 125 ezer tagunk van.

A működéshez szükséges belső feltételeket már megteremtettük, s megkezdtük az aktivisták képzését. Ezenkívül részt veszünk a PKP tervének véleményezésében, az üdülőbeutalók elosztásában. Sorra felvesszük a kapcsolatot a testvéri szocialista országok vasutasszakszervezeteivel és a nemzetközi szövetség munkájába is szeretnénk bekapcsolódni. Ez a látogatás is azt a célt szolgálta, hogy a magyar vasutas-szakszervezettel is megteremtsük, majd fokozatosan bővítsük kapcsolatainkat.

Visi Ferenc

EGYEZIK A SZÓ ÉS A TETT

Beszélgetés a párttagság kongresszusi készülődéséről a dunakeszi járműjavító pb-titkárával

A pártszervezetek, a kommunisták számára a december és a január első fele országosan mozgalmasabb volt a korábbi hónapokhoz mérten. Hazánk valamennyi állampolgára számára nagy jelentőségű esemény lesz az MSZMP XIII. kongresszusa, s a készülődés jegyében ebben az időszakban került sor a beszámoló párttaggyűlésekre, amelyeken összegezték az elmúlt öt év munkáját, véleményt mondtak a pártéletről.

Dobrovits Istvántól, a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem pártbizottságának titkárától a helyi tapasztalatokról kértünk tájékoztatást.

— Pártbizottságunk intézkedési tervének megfelelően alapszervezeteink vezetőségei az előkészítés időszakában *egyéni beszélgetést* folytattak az üzem közel négyszáz kommunistájával. Pártcsoport-értekezleteken megvitatták a párt-alapszervezetek tevékenységét, valamint személyre szólóan is értékelték a párttagok munkáját, a pártmegbízatások teljesítését. Az így kialakított vélemények ismeretében készültek el a fél évtized munkáját értékelő taggyűlések írásos beszámolói — mondotta beszélgetésünk kezdetén Dobrovits István.

— A párttagok aktivitása milyen volt a taggyűlésen?

— Úgy ítélem meg, hogy összességében elégedettek lehetünk, hiszen taggyűlésenként átlagosan hatan mondtak véleményt, egészítették ki a beszámolót. A számoknál is fontosabb, hogy *a jó politikai hangulatú taggyűlések kitűnő fórumai voltak az önkritikus, olykor kritikus, de építő jellegel, a jobbítás szándékával megfogalmazott véleményeknek.*

A járműjavító Dunakeszi legnagyobb ipari üzeme. Túlzás nélkül mondhatjuk, hogy az itt dolgozó vasutas kommunisták cselekedeteire, észrevételeire az egész városban figyelnek. Meghatározó szerepet vállalnak a település fejlődésének segítésében, politikai aculatának formálásában. Így különösképpen érdeklődésre számottartó, hogy a párttagok milyen témákkal, kérdésekkel foglalkoznak.

— A taggyűléseken valamennyi alapszervezetben szóltak a párttaggá nevelő munka emberi és politikai fontosságáról, a párt politikája melletti kiállásról, a meggyőző érvelés agitatív hatásáról, a naprakész információ kölcsönös jelentőségéről — hangsúlyozta Dobrovits István. A pártmunka teljes keresztmetszetét érintették, de *legtöbben a gazdaságpolitikával, a napi termelőmunkával kapcsolatban mondtak véleményt.* Néhány példát mondanék: a feladatok egységes értelmezésének, a jó közösségi összefogásnak tulajdonítják, hogy a tartalékok jobb feltárásával, a veszteségidők csökkentésével, hatékonyabb technológiai folyamatok beiktatásával a csökkenő létszám ellenére is, sikerült az elmúlt időszakban a terveket teljesíteni olyan minőségi színvonalon, hogy *1984-ben elnyertük a Kiváló Üzem címet.*

Elismeréssel szóltak a szocialista brigádmozgalomról. bár egyesek szerint a tennivalók konkrétabb meghatározásával *a mozgalomban rejlő tartalékokat még eredményesebben lehetne mozgósítani céljaink megvalósításáért.* Ezt szolgálják a vgm-ek is, melyeket azonban többen „szükséges rossz"-nak tartanak. Igaz ugyan, hogy pluszjövedelmet biztosít, de mint mondják, *hosszú távon háttérbe szorítja a családot, a szakmai továbbképzést, az egyéni művelődést és a pihenést is.*

Valamennyiünket töprengésre késztet, hogy *üzemünkből a múlt évben hetven munkás lépett ki,* akiknek nagyobb része lakóhelyéhez közelebb vállalt munkát. Köztudott az is, hogy döntésüket befolyásolta az az intézkedés is, mely szerint Dunakeszin megszűnt az új kocsik gyártása. A jövőben *jobban kell tudatosítanunk üzemünk szerepét, feladatait,* a meglévő szociális, kulturális és sportlétesítményeinket, az úgynevezett *béren kívüli juttatásokat.* Ehhez a témakörhöz tartozik az is, hogy a fiatalok munkáját, életkörülményeit figyelemmel kísérjük, segítjük, továbbtanulásukat támogatjuk. Több felszólaló hangsúlyozta, hogy a korábbi időkben kezdeményezett, s ma már hatvan családnak otthont adó *KISZ-lakás-építési akciót a jövőben is folytatni kell.* Ez egyfelől biztosítja a szakmai utánpótlást, másfelől a dolgozókat hozzásegítjük az otthonteremtéshez, a letelepedéshez.

— A beszámoló taggyűléseken felvetett kérdések, elhangzott vélemények alapján milyen az üzem párttagságának hangulata?

— A felszólalók szavaiból kicsendült, hogy *az egyes területeken mutatkozó gondjaink ellenére számos nagyszerű, embert próbáló feladatot oldottunk meg, együtt a pártonkívüliekkel. Ez a közös tettrekészség megnyilvánul az MSZMP XIII. kongresszusa tiszteletére tett munkafelajánlásokban, az üzemben és a városban vállalt társadalmi munkák teljesítésében.* A mindannyiunk számára nehezebbé vált életkörülmények ellenére is *bizakodással tekintünk a jövő elé. A terveket és a feladatokat ismerjük, melyek teljesítéséhez biztatást jelent az is, ha a MÁV kezdi visszanyerni régi megbecsülését.*

Vetési Imre

Az éber segédkezelő

Balesetet hárított, jutalomban részesült

Elmúlt év december 5-én kb. 8 óra 34 perckor Kiskunhalas állomás harmadik vágányára behaladó Polónia Expressz negyedik kocsijának besorozott 51 55 398 0006—7 psz. kocsi 5. számú kerékabroncsa sugár irányban eltört. Ebben a kocsiban utazott *Kis Vén Ignác,* a kiskunhalasi üzemfőnökség segédkezelője is, aki a történtekre így emlékszik vissza.

— Két hónapig betegállományban voltam, és a kérdéses napon is Kiskunhalasra utaztam orvosi ellenőrzésre. Kiskunhalason a váltókon való behaladáskor rövid egymás után két hatalmas durranást hallottam a kocsi forgóváza felől. Megijedtem. Úgy éreztem, alattam a kocsi kilengett, és a kocsiszekrény is megsérült. Tudtam, műszaki probléma lehet. Szerencsére rövid időn belül megálltunk, és leugrottam, láttam, hogy a kocsi bal első kerékabroncsa sugár irányban a tengelyig elrepedt. Kiabáltam a forgalmi szolgálattevőnek — aki már a menesztésre várt —, hogy ne indítsa a vonatot. Szerencsére meghallotta és intézkedett a sérült kocsi kisorozására. *Ilyen törést én még nem láttam.*

Kis Vén Ignácnak január 7-én *Lovász Lázár* igazgató 2500 forint jutalmat adott át Szegeden, az igazgatóság központjában.

(Gellért)

Köszönet a gyógyításért

Ismét köszönőlevelet hozott a posta, s szívesen helyt adunk neki. *Orosz Ferenc,* a szolnoki járműjavító üzem Radnóti Miklós szocialista brigádjának tagja írja az alábbiakat: „Szeretném megköszönni a Szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet dolgozóinak, különösképpen a belgyógyászat II. *„Paracelsus"* és az általános sebészet *Balassa János* szocialista brigádjainak, hogy magas szintű, önzetlen és odaadó munkájukkal elősegítették magam és betegtársaim gyógyulását."

HÓBAN, FAGYBAN

Ferencvárosi pillanatképek

Ez a tél embert, gépet próbára tesz

Farkasordító hideg! Európa fázik! Rendkívüli tél! — olvashattuk az elmúlt hetekben az újságokban e blickfangos címeket, s magunk is tapasztalhattuk, érezhettük e megállapítások igazát. Nehéz helytállniuk a szabadban dolgozóknak, takarékoskodni kell az energiával. A közlekedés dolgozóit is próbára teszi a tartós tél. A rendkívül hideg napok nem kedveznek a vasúti áruszállításnak sem.

A hidegben jólesik a meleg tea
(Laczkó Ildikó felvétele)

— A hideg tél még nem rendítette meg a vasutasokat — mondja *Valovics István*, a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség üzemviteli helyettese, majd látva meghökkenésemet, azonnal hozzáteszi: — A vasúti teljesítmények elsősorban nem a hideg miatt estek vissza. Inkább az a gond, hogy januárban a vállalatok kevesebb árut raktak vagonokba. A ferencvárosi csomópont alapvető feladata a kocsirendezés. Ezt eddig a rendkívül hideg tél nehezítette ugyan, de nem akadályozta.

— Hogyan lehet kifejezni számokban az áruszállítás csökkenését?

— Egy őszi napon például huszonnégy óra alatt 3800—4000 kocsi érkezik Ferencvárosba, illetve indul innen. Átlagban 3600—4200 kocsit gurítunk. Ez most januárban ezer kocsival kevesebb. És még egy adat. A ferencvárosi körzeti üzemfőnökségen átlagban nyolcszáz kocsit szoktak leadni, ezekben a hetekben csak négyszázötvenet. A kocsifeladási adatok sem kedvezőbbek. Különösen a kő és kavicsszállítmányok ritkultak. Az év végi csúcsforgalom után most hullámvölgyben vagyunk.

— Ennek ellenére milyen gondokat okoz a vasútnak a hideg tél?

— Másfélszeresére növekedett például a rakományigazításra szoruló kocsik száma. A havas, jeges vagonokban különösen a fémáruk, lemezek csúsznak meg, s gyakran megrongálják a vagonok oldalfalait. Ferencben 500 váltó van. Ebből kétszáz központi állítású, a többi kézi. A dominórendszerűek természetesen érzékenyebbek, hiszen könnyen lefagynak. Ezért a váltóállítási idő növekszik, lassul az elegyrendezés. A mínusz 15- és 20-fokos hidegben három felsővezeték-szakadás, és ugyanannyi síntörés volt.

— Hogyan viselték el a nagy hideget a vasutasok, milyen a hangulatuk?

— Kétségtelen, hogy a tartósan nagy hidegben nagyobb az igénybevétel, hiszen a szabad ég alatt kell dolgozniuk, de ennek ellenére nem viselte meg őket különösebben az eddigi tél. A kocsirendezők és a sarusok óvatosabban dolgoznak, hiszen csúsznak az utak, figyelmesebben kell a vágányok között közlekedni. Sajnos évente körülbelül nyolcvanan mennek nyugdíjba, s őket — a rutinos, tapasztalt vasutasokat — nagyon nehéz pótolni. Ezért csak elvétve tudunk pihenőnapot adni dolgozóinknak.

Szemlére indulunk a január 14-i hidegben. A hőmérséklet mínusz hat fok, süt a nap. A Nyugati rendező vágányai között ballagunk, a fotós gyakran használja a fényképezőgépet. Néhány répaszeletet szállító vagon kerékcsapjainál hosszú jégcsapok csillognak a januári napfényben. Kísérőnk, *Emődi István* tartalékos szakmai irányító magyarázza, hogy a répaszelet kirakása nem okoz gondot, mert cukortartalma miatt a szállítmány nem fagy össze. A vágányok között találkozunk *Bagi Sándor* tolatásvezetővel és *Lippai Jozsef* kocsirendezővel, akik reggel hét órától vannak szolgálatban.

— Megszoktuk már a hideget — mondja *Bagi Sándor*, aki Adácson lakik. — A decemberi hónap volt a legnehezebb. Akkor 40—42 export kocsit indítottunk útnak egy szolgálat alatt. Sajnos csak egy plusz egy fővel dolgozunk a létszámhiány miatt. A hidegben mindig volt forró tea. Én régi vasutas vagyok, ennél hidegebb telekre is emlékszem.

A II-es számú saruzó őrhelynél hat sarus teljesít szolgálatot. A melegedő ütött-kopott kis bódé. Külső oldalán krétával írt különféle megjegyzések fakasztanak mosolyt a látogató arcán. Belül, egy rozzant szeneskályha mellett többen melegednek, mert éppen gurítási szünet van. *Kőrösi Tibor* 1955-től dolgozik itt.

— A mínusz húszfokos hideget is elviseltük, hiszen ha mozog az ember, szaladgál a sínek között, amikor a kocsik futnak, nem fázunk. Az volt a szerencsénk, hogy nem esett nagy hó. A munka azonban így is nehezebb és veszélyesebb, hiszen a havas úton körültekintőbben kell közlekednünk, a kocsik fékútja is hosszabb. Síkosabb a sín, nagyobb a fékút. A sarukat nemrég cserélték ki, mert ilyenkor gyorsabban kopnak.

— Eddig (negyed háromig) 16 fogás volt — jegyzi meg *Kovács Csaba* sarus. — Hétszáz kocsi gurult le a dombról, ez jóval kevesebb, mint például a decemberi átlag.

Bent a melegedőben lehangoló kép fogad. Málló vakolat, kopott asztalok, székek, hullámzó padozat. Az egyetlen dicsérendő berendezés ebben a hidegben a rozzant vaskályha, amely ontja a meleget.

— Kapnak elegendő szenet a fűtéshez? — kérdezem.

— Hogyne, kapunk, válaszolja mosolyogva *Horváth Ferenc*, majd megjegyzi: — A sínek között találunk elegendőt, nem fagyunk meg, ha nem érkezik időben szénszállítmány.

Ez a melegedő még az ötvenes években készült, szerencsére már nem sok van belőle. Korszerűbb konténerek váltották fel a régieket.

A toronyból hangosbemondón jelzik, hogy újabb fogás érkezik. Abbahagyjuk a beszélgetést, a sarusok készülődnek.

— Kettő négytengelyes rakott a 11-re, 19-re — hallom a tájékoztatást. A saruzók felkészülten várják a sebesen guruló vagonokat.

Indulunk tovább a sínek között. Kevés a rakott vagon, szinte üres a rendező. Egy másik melegedőbe pályamunkások húzódtak be. Megszólítom az egyiket:

— Hogyan bírták a hideg napokat?

— Elviselhető volt, hiszen meleg ruhánk van, és a forró tea sem hiányzott — mondja *Bálint István* pályamunkás, aki tíz éve dolgozik Ferencben. A családja Sárospatakon él, ő a munkásszállón lakik.

— Hideg éjszakákon sok váltó lefagyott. Melegítőlámpával olvasztgattuk a jeget és vasrudakkal segítettük a váltóállítást. A szolgálat után nagyon jólesik a meleg szoba, a kikapcsolódás.

Sándor Alajos féklakatos Vámosgyörkről jár ide dolgozni. Vele a sínek között találkozunk, kezében hosszú nyelű kalapács.

— Ez a hideg valamennyiünket próbára tesz, hiszen majdnem odafagy a kezünk a vagonok vasszerkezeteihez — magyarázza. — Nekünk sokat kell a szabadban tartózkodni, gyakoribb a kocsik meghibásodása is . . .

Néhány vágánnyal odébb, az I-es őrhely mellett egy sárga sisakos fiatal ember váltókat állít, zászlajával jelzéseket ad. Figyeljük a munkáját, szinte egy pillanatra sem tud megállni. *Endrődi István* váltókezelő ebben a hidegben sem fázik.

— Valóban nem — mondja derűsen —, hiszen egyik váltótól a másikig szaladgálok. Mezőberényi lakos vagyok, négy hónapja lakom itt a munkásszálláson. Jól érzem magam. Csak nagy hó ne legyen, mert az megkeseríti az életünket — teszi még hozzá —, aztán már rohan is tovább, a másik váltóhoz, mert a tartalék mozdony tolja felénk a vagonokat.

A ferencvárosi vasutasok még helytállnak. Rajtuk a nagy hidegben sem múlik az áruk gyors továbbítása, csak a fuvaroztatók adjanak több munkát a rendező pályaudvarok dolgozóinak . . .

Kaszala Sándor

Munkavédelmi ellenőrzésen

Rákosrendező állomáson együtt indulunk *Szalai László* szb-titkárral, hogy a helyszínen győződjünk meg arról: milyen a szabadban dolgozók hangulata, munkakedve. Rákosrendezőn biztosították-e a feltételeket, ezen belül a téli ruházatot, a melegítő italt, vannak-e melegedőhelyiségek és milyen azok fűtése. Az elmúlt napok −15, −20 C°-os, embert, gépet próbára tevő kemény hidege a mai nap egy kicsit felengedett. A hőmérő −6 °C-t mutat a szabadban.

A munkavédelmi ellenőr szemének máskor megszokott látvány: a sok áruhulladék, szemét s a vágányzat felépítményi rendellenességei eltűntek. A vastag hóréteg jótékony leple eltakar mindent. A vágányok sokasága, térvilágító oszlopok, vagonok százai azonban megtörik a nagy fehérséget. A kocsik egymás után gurulnak le a gurítódombról, csikorognak a kerekek alatt a saruk. Emberek futnak egyik vágánytól a másikig. Fel- és levesznek sarukat a sínekről. Hajlongó alakjuk a ködbe vész, de sárga sisakjukról felismerhetők; *ők a sarusok, kocsirendezők*. Közelebb megyünk, hogy a gurítási szünetekben szót váltsunk velük. Szerencsénk van. Olyan 20 év körüli fiatalokkal találkozunk, akik nyíltak és őszinték. Kirendeltek ők, egyikük *Vésztőről*, másikuk *Fényeslitkéről* jött, hogy kisegítsék rákosrendezői munkatársaikat. Hogy érzik magukat? Tesszük fel a kérdést. Nem panaszkodnak. A munka ugyan lelassult, kevesebb az elegy, de az időjárás a szervezetet megviseli. Különösen vonatkozik ez az elmúlt napokra, amikor éjjel nagyon nehéz volt a szolgálat.

Megkapnak-e mindent, ami ilyen helyzetekben elő van írva? Válaszuk megnyugtató, erről magam is meggyőződhetek. Rajtuk van a meleg vattakabát, lábukon surranó, kezükön védőkesztyű, fejükön téliesített védősisak. A melegedőhelyiségben teás edények. *Jó meleg van, de enyhén szólva nagy a rendetlenség.* Egy kicsit szégyenkeznek ezen az állapoton. Elmondják őszintén, hogy időnként bizony egyesek nem férnek a bőrükbe, s dühükben kitörik az ablakot, kiszakítják az elektromos vezetéket.

Ösztönösen teszem fel a következő kérdést: a munkásszállón, ahol laknak, milyenek a körülmények, és előfordul-e ott is hasonló következményekkel járó dühöngés? Válaszuk határozott. Nem. *Felső fokokban dicsérik a Tatai úti munkásszállón biztosított ellátást, kulturális programokat.* Jó hangulatukhoz, helytállásukhoz nagymértékben hozzájárul, hogy munkaidő után kényelmesen tudnak pihenni, érdeklődési körüknek megfelelően, hasznos tevékenységgel töltik el szabad idejüket.

Továbbmegyünk. A következő melegedő valamivel kulturáltabb. Találunk asztalt, székeket, szekrényeket, s a sarokban ott az ilyenkor nélkülözhetetlen tea. Elmondásuk szerint panaszra nincs okuk, mert a vezetők mindent megtesznek annak érdekében, hogy a munkájukhoz szükséges feltételeket biztosítsák. *Elegendő szén áll rendelkezésre a melegedők fűtéséhez, a téli ruházat folyamatos cseréjét biztosítják.* Melegedőital minden szabadban dolgozó rendelkezésére áll. Szalai László ismeri legtöbbjük gondjait-baját. A hangulat jó.

Újabb „fogás" jön. A dolgozóknak a helyükre kell állni, hogy fogadni tudják a kocsikat, és időben lerakni a sarukat. Ezt találtuk a munkahelyeken.

Ellátogattunk a szociális épületbe is. A földszinten étterem és tálalókonyha. Éppen ebédidőben érkeztünk. A napi menü dupla falú, hőtárolós edényekben érkezik. *A kiszolgálás kulturált és higiénikus.* Az öltözőkben, mosdókban tisztaság, a hőmérséklet az előírásoknak megfelel. A 12 órát szabadban tartózkodó dolgozók meg is érdemlik ezt a gondoskodást.

Hármasban ballagunk vissza a szakszervezeti bizottság irodájába, ahol *Molnár Béla* üzemfőnök már várt bennünket. Elmondotta, hogy a téli felkészülés időben megtörtént, gondok azért vannak. Melegítő ital szállításához nem állnak rendelkezésükre megfelelő hőálló edények. *Továbbra is gond a saruk gyakori meghibásodása.* (Hamar törnek.) A szabadban dolgozó sarusok részére hiányoznak a munkahelyhez közel eső melegedő- és W. C.-helyiségek. Sok a panasz a surranókra; *törik a talpuk.* Az szb-titkárral együtt nyugtázzák a dolgozók dicsérő szavait a munkásszállásról, de megjegyzik, hogy sokba kerül ez, mert nincs arányos teherviselés a munkásszállót igénybe vevő főnökségek között. Véleményük szerint ezen változtatni kellene. Biztos igazuk van, ők ismerik saját gondjaikat, bajaikat.

Pásku Jenő

Kézi jégolvasztók

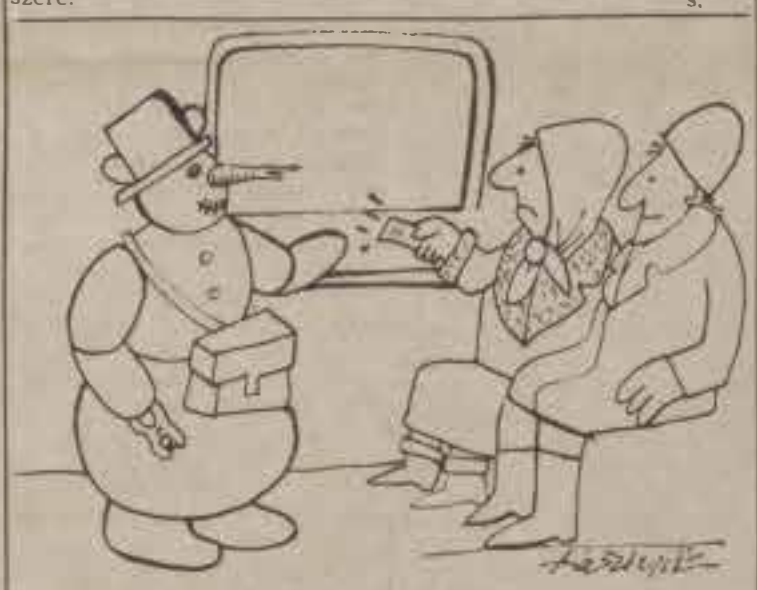
Az elmúlt napokban négy új osztrák Leister gyártmányú kézi jégolvasztó gépet helyeztek üzembe a főváros három nagy személypályaudvarán *(a Keletiben, a Nyugatiban, a Déliben).*

A 650 fok Celsius levegővel működő kisgépek kiválóan alkalmasak az elfagyott személykocsik vízvezetékeinek, ajtóinak kiolvasztására. Egy befagyott vagont fél óra alatt üzemképessé lehet velük tenni.

A gépek egyébként 220, illetve 380 voltos hálózati árammal működnek, fogyasztásuk nem haladja meg egyenként a 10 kw-ot. Ezzel szemben súlyuk nem éri el a három kilogrammot.

A sikeres próbaüzem után a szakemberek úgy határoztak, hogy a Leister gyártmányú hőlégfúvókból vásárolnak néhány példányt még, elsősorban a nagyobb budapesti pályaudvarok részére.

s.



Az időjáráshoz öltöztek
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Expresszriport

Riportútra invitáltak Budapest-Keleti pályaudvar vonatkísérői. Az előzetes bejelentés eléggé vészjósló volt. Hidegről, ésszerűtlen szervezésről tett említést. De a riport csak akkor igazán riport, ha a kellemetlenségeknek az újságíró ugyanúgy részese, mint a több országból verbuválódott utazóközönség. A felkérés ugyanis egy, a Polónia Expresszen teendő rövid utazásra szólított. Budapesttől a somoskőújfalui országhatárig, és vissza.

Kérem szépen, a vicc az, hogy — vidékről jövet — azon izgultam: beérek-e a Keletibe a Polónia érkezésére! *Torma József* vonatvezető és *Veres Ferenc* segédvezénylő — hogy úgy mondjam — totálisan megvigasztalt a vezénylet melletti tartózkodóhelyiségben:

— *A Polónia? Ugyan már! Az utolsó jelzés szerint öt órát késik. Maga időmilliomos.*

Ötször hatvan, az háromszáz perc. Úgy számoltam, hogy másnap, az éjfélt követő első órákban csak befut majd *Kovács József* vonatvezető, *Torma Józsefné* kalauz, s velük együtt a Belgrádból jövő expresszvonat, aztán mehetünk is. Ne tessék nevetni, de az „expressz" az idegen szavak szótára szerint azt jelenti, hogy *különösen gyorsjáratú*. Igaz, a szél a Keleti felől érkező vonatnak most szembe fújt, így pedig kerékpáron is nehezebb haladni.

Némi városnézés után ismét tiszteletemet tettem a vezényletben. Veres Ferenc eléggé kedvetlennek tűnt, de arra hajlandó volt, hogy az időt elütve leüljön velem néhány sakkpartira. Mondanom sem kéne talán, hogy a Polóniának *háromszáz perc múltán sem volt se híre, se hamva.*

Sakktudásom alapján aligha számíthatok tömeges elismerésre. Elég az hozzá, hogy amikor ebben az ősi játékban már tönkrevertek, a malomjátékhoz nyúltunk. Meggyőződésem, hogy a segédvezénylők malmozási tudása messze kimagaslik más foglalkozási ágazatok malmozói közül.

Aztán elfáradtunk, elálmosodtunk, legalábbis én. A várakozónak nevezett részen régimódi, hosszú padok is vannak a néhány asztalból és öltözőszekrényekből álló bútorzaton kívül. Egy-két vasutas, aki bevetésre várt — az ő vonatuk is késett néhány száz percet — teketória nélkül végigfeküdt a padokon. Ha ők bírják, én miért ne? Nem volt kimondottan kényelmetlen, mert valószínűleg puhafából készültek az ülések.

Néhány órai éber alvást követően járőröztem egyet a kies pályaudvaron. De nem történt semmi. Kutya hideg volt, a rendőrök is fáztak, s abban a hőmérsékletben senkinek se volt kedve hőbörögni. Ilyen időben a körözött egyének is régen védett helyre vonultak, leginkább bekéredzkedtek egy-egy büntetés-végrehajtási intézménybe, kivíva maguknak a tavaszig tartó teljes ellátást.

El ne felejtsem a Polóniát! Reggel öt óra után szólt Veres Ferenc, hogy most már nyugodtan örülhetek, megérkezett a várt expressz.

S jött *Torma Józsefné*, azaz, Marika, a jegyvizsgáló, gyűrött arccal, szinte végsőkig elgyötörten. Valaha fehér inge az egyenruha fölött olyan volt, mintha egy bányában tett volna látogatást. A vonatvezető még tudott beszélni.

— Ötszáznégy perc, tehát nyolc és fél órás késéssel indultunk Szabadkáról — mondta. — Kelebián a vámőrök villámvizsgálattal lefaragtak belőle vagy húsz percet. Mi, a magyar vonalon még ötöt-hatot. Ezért késtünk csak ilyen „keveset".

— *Erről kellett volna magamnak is meggyőződnöm a Budapestről tovább induló szerelvényen?*

— Á, a hidegről, ami Hatvan—Somoskőújfalu között egy forgalomszervezési „újítás" folytán — villamos és dízelmozdonyok váltogatásával — elviselhetetlenné válik a kocsikban. Ezenkívül sok apróságról, ami nehezíti munkánkat és csökkenti az utasok kényelmét . . .

— Alkalmasabb időpontban szívesen eljövök újra — mondtam, és megtapogattam a padlécektől sajgó oldalamat.

Telefon egy hét múlva: — Ne jöjjön! — üzenik a Keleti vonatkísérői. — Most még többet késnek a szerelvények.

Hát így jár az, aki első szóra megígér egy riportot. Így jár az, aki nem méltányolja „tél tábornokot". Mit tábornokot! A végtelen hatalmú telet, mellyel szemben csaknem olyan tehetetlenek vagyunk — minden beígért felkészülés ellenére — mintha váratlan földrengés törne ránk.

Kádár Péter

Negyven éve történt

„Aligazgatóság" Orosházán

1944. december 27-én a szentesi osztálymérnökség beosztottjai az osztálymérnök névnapját, János-napot ünnepeltek. El volt sötétítve minden. Egyszerre csak zörögtek az ablakon, állomási ember, az egyik málházó zörgetett, majd belépett hozzájuk, pislogó kézilámpával: — *Osztálymérnök úr, jöjjön, mert várják az állomáson!*

Kalapot, bekecset vett magára. elnézést kért a társaságtól, s ment az értesítő után. Ott egy SzCsV-motor dohogott a felvételi épület előtt. Mellette állt a motorvezető, meg egy baskír sapkás orosz kapitány. Alig lépett Solymos János a peronra, a kapitány eléje ment és közölte, hogy Orosházára kell mennie.

Az utánpótlás fontos bázisa

Az osztálymérnököt Orosházára érve *Ziegler* állomásfőnök fogadta, majd tájékoztatta: miért is vitték oda.

— *Felállítottak egy aligazgatóságot, s annak te leszel az igazgatója!*

Fura helyzetbe csöppent az osztálymérnök. Órákkal korábban még légitámadás érte az orosházi állomást, néhány tartálykocsi roncsa ott feketedett az éjszakában. Az állomás rakodóvágányán tartálykocsik sorakoztak. Melléjük üres üzemanyagszállító gépkocsik álltak, s onnan teli tartályokkal indultak a front felé. Az állomási laktanyában szovjet katonaság volt beszállásolva. *Orosháza akkor a Vörös Hadsereg egyik fontos utánpótlási bázisa volt.*

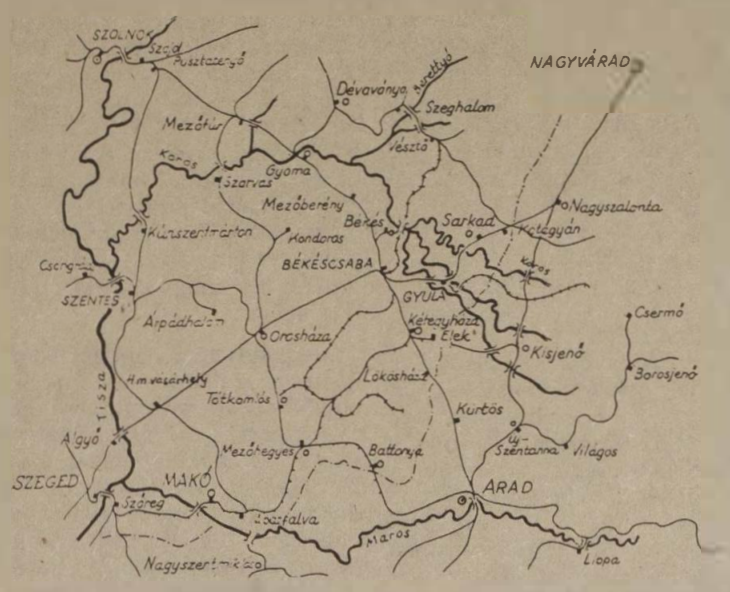
Másnap felkísérték az osztálymérnököt az állomásépület emeletén berendezett szovjet vonalparancsnokságra, s bemutatták a parancsnoknak. Az első orosházi vasútvonal-parancsnok, egy *Azankov* nevű tiszt volt.

Egy beutazás alkalmával Azankov arról értesült, hogy a mezőhegyesi állomás személyzete pénz nélkül maradt, mert a kiürítéskor az ott visszamaradóknak csak 100-100 pengőt osztottak ki. *Azonnal intézkedett, s a személyzet részére az orosházi parancsnokság pénzt teremtett elő.* Jutott ideje arra is, hogy személyzeti kérdésekkel foglalkozzon.

Azankov az osztálymérnökkel legelőbb lerajzoltatta az Orosháza környéki vasútvonalakat. a *Tisza—Maros—Körösök* közötti hálózatot. Amikor átvette a kész rajzot, Makót kereste. Solymos János magyarázta a parancsnoknak, hogy az a vasút. ami Makónál van, az nem tartozik a MÁV-hoz. A parancsnok azonban nem értette, *de nem is akarta megérteni a Szeged—Csanád Vasút különállását, s a hálózatrajzra rárajzoltatta annak vonalait is.* Aztán rendelkezett a teendőkről: fel kell állítani egy olyan szervezetet Orosházán, amely az adott helyzetben a Tisza—Körösök szögletének vonalait igazgatni tudja.

Solymos János olyan feladatot kapott, melynek még a neve sem volt pontosan meghatározva. A szovjetek szívesen nevezték a szervezetet aligazgatóságnak, néha üzemvezetőségnek is. A szovjet vasúti parancsnokság rendelkezésére a szegedi üzletvezetőségből is külön irányítószervet hoztak létre, mely néhány fennmaradt iratán magát üzemvezetőségnek nevezte. Ezt utasította az akkor már Szolnokon működő szovjet vasúti parancsnokság. *hogy Orosházán kirendeltséget kell felállítania.* Az orosházi szovjet parancsnokság azonban nem várta be a szegedi intézkedést, az utasítással egy időben már maga gondoskodott az új szervezet létrehozásáról. Így. amikor Szegeden elkészült az erre vonatkozó megbízólevél. *már működött a üzemvezetőség Orosházán.*

A posta és a vasút közötti már több évtizedes megegyezés



értelmében a vasúti légvezetékek gondozása is a posta feladata lett volna. Ezt azonban a posta az adott körülmények között nem tudta elvégezni. A szerencsés véletlen azonban Hódmezővásárhelyre vetette az Erdélyből menekült *Vigh Lajos* főintézőt, biztosítóberendezési szakembert, akit az üzemvezetőség megszervezésekor Orosházára vezényeltek és a kirendeltséghez osztottak be. Vigh Lajos vonalépítő csoportokat szervezett, s Lökösházától Szajolig helyreállította velük a harangvonal és egy üzemi távíróvonal vezetékeit és berendezéseit.

Egyszemélyes osztályok alakultak

Amint azok a vasútforgalmi viszonyok, melyek indokolták az üzletvezetőség „Vasúti üzemvezetőség"-gé átszervezését, megváltoztak, az üzletvezetőség korábbi szervezeti formáját és nevét visszakapta. Ettől kezdve az orosházi hivatalt is *„Üzletvezetőségi kirendeltség"* címmel jelölték, s a szervezetét is kialakították. Létrehozták az „osztályokat", melyek azonban csak a végzendő feladatokban feleltek meg az üzletvezetőségi osztályoknak, hiszen egy-egy osztály csak egy főből állt.

Az üzletvezetőségi kirendeltség első feladata a forgalom lebonyolításához a személyzet biztosítása volt. A hadiforgalom számára jelentéktelen szolgálati helyeket be sem népesítették, hisz a jelentősebb helyeken is gyakran nehéz volt a felváltószemélyzetet biztosítani.

A személyzetet pénzzel is el kellett látni. Voltak állomások, melyeknek vezetői maguk tettek lépéseket, hogy a személyzetnek minimális pénzt szerezzenek. Így *Körösladány* állomás vezetője a községi elöljáróságot kérte fel, hogy a személyzet fizetéséhez szükséges havi 1600 pengőt folyósítsa számára, s kötelezettséget vállalt, hogy azt a pénzforgalom helyreállításával az illetményjegyzékek alapján visszafizeti.

Orosházán a képviselőtestület 1944 novemberében 20 000 pengő kifizetését engedélyezte kölcsönként a vasutasok illetményeinek folyósításához.

Amint a személyforgalom egyes vonalakon megindult, a beszedett menetdíjakból már sikerült saját bevételi forráshoz is jutni. A díjszabást a szovjet vasúti parancsnok rendelkezésére a korábbinál magasabbra állapították meg. *A személyszállításban személyenként és 10 kilométerenként 2 pengőt, kézipoggyász szállításánál darabonként és 10 kilométerenként 1 pengőt.* A rendszeres személyszállítás az orosházi üzemvezetőségi kirendeltséghez tartozó vonalakon 1945. január 17-én indult meg. Ettől kezdve hétköznapokon egy személyvonat közlekedett *Szentes—Hódmezővásárhely—Tiszafő—Orosháza—Békéscsaba, Orosháza—Szentes,* valamint *Szentes—Kunszentmárton* között a MÁV-vonalakon. Ugyanekkor a Szeged—Csanád Vasút vonalán *Makó—Mezőhegyes—Kétegyháza—Elek,* valamint *Mezőhegyes—Battonya* között vették fel a személyforgalmat, s a Szeged—Csanád Vasút ellátta a személyforgalmat saját személyzetével és járművével *Apátfalva—Hódmezővásárhely* között is.

A MÁV-vonalakon közlekedő személyvonatot egy a szovjet parancsnokság által rendelkezésre bocsátott 376 sorozatú mozdonnyal továbbították.

A SzCsV szerencsés helyzetben volt, hiszen motorkocsijai és pótkocsijai mind itthon maradtak, s a makói szertár üzemanyagkészlete is sokáig elegendő volt. Amikor a motorkocsik üzemanyaga már fogytán volt, gőzmozdonnyal kellett továbbítaniok a személyvonatokat. A téli hetekben, a szénhiány legsúlyosabb időszakában még a makói állomás pincéjéből a kályhafűtési szenet is felhordták és a mozdonyok fűtésére használták fel. Máig is emlegetik az 1945-ös tél egyik személyvonatát, *amely szénhiány miatt Kétegyházától Makóig, 12 óra alatt tette meg az utat.* A mozdonyszemélyzet, meg az utasok minden állomáson leugráltak, s ami tüzelnivalót csak találtak, hordták a mozdonyra. Magyarcsanád állomás előtt már kinn az őrháznál megállt a vonat, be sem tudott vánszorogni az állomásra, míg ki nem vágtak néhány fát. Így már Apátfalváig is eljutott a vonat. Apátfalván folytatódott az égethető anyagok gyűjtése. Reggel hattól este hatig tartott az utazás, fűtetlen kocsikban.

Lovas Gyula

(Folytatjuk)

Baján még tartják a négyes fordulót

Baja állomás felvételi épületét mintha ketté vágták volna. Egyik fele még a régi, a másik most épül. Az utasokat ideiglenes váróterem fogadja, amely meleg és tiszta.

Négy fogadó és két mellékvágánya arra elegendő, hogy az érkező vonatokat feldolgozza. Ezeken készítik elő az iparvágánymeneteket is. Baja—Duna-parton, Baja-Külsőn és Bajan iparvágányok segítik a gyors ki- és berakodást. Nem könnyű azonban a kiszolgálásuk.

— Az iparvágányokat két módon szolgáljuk ki. A Dunapartot vonatszám alatt közlekedő vonatokkal, a többi iparvágányt grafikus menetrend szerinti menetekkel — mondja *Hazafi Márton* állomásfőnök.

Kint éppen egy iparmenetet állítanak össze a tolatók.

— *Szerencsések vagyunk* — folytatja az állomásfőnök — *nálunk még tartható a négyes forduló minden beosztásban.* A vonatokhoz és menetekhez egy plusz kettő, sőt három tolató csapat áll rendelkezésre. De kell is. A nagy ködben, a sok iparvágányon kevesebb emberrel nem lehet a kocsikat biztonságosan beállítani és kihúzni. Kiszolgáljuk többek között a Gemenci Állami Erdő- és Vadgazdaságot, a Gabonaforgalmi Trösztöt, a Bácska Bútoripari Vállalatot, az ÁFORT, az Állami Tervgazdálkodási Igazgatóságot, és a MAHAJOSZ-t, ahol a folyamkavicsot berakják.

Az állomás dolgozói tavaly az első tizenegy hónapban fuvarozási tervüket túlteljesítették. Amíg 1983-ban 283 517 tonnát szállítottak, addig 1984-ben 314 376 tonnát. A mintegy tíz százalékos növekedés a vasút és a fuvaroztatói kapcsolat erősödésének köszönhető. *Rendszeresen felkeresik a szállítókat és tájékoztatják a lehetőségekről.*

Sok a kő-, kőzúzalék-, szén- és kavicsszállítmány. Fordaszerelvények viszik a házgyáraknak és TÜZÉP-telepekre. A szerelvényeket a szegedi igazgatóság visszútban is rakottan viszi Bajára.

— *Százötvenezer tonna folyamkavics indult tőlünk irányvonattal* — jegyzi meg Hazafi Márton — több fuvaroztatónk, például a Kossuth Tsz, a hét végi rakodást is megszervezte.

— Népgazdasági érdek, hogy a kocsik gyorsan ürüljenek — kapcsolódik a beszélgetésbe *Salac István* állomásfőnök-helyettes. — Ezt ma már megértik fuvaroztatóink is.

Fekete József főellenőr, harminc éve forgalmi szolgálattevő Baján.

— Jó az együttműködés állomásunkon — mondja. — Míg olyan társai vannak az embernek mint *Temmer József* tolatásvezető, vagy *Zöldági Péter* kocsirendező, addig nincs baj. De a többiek is jó vasutasok.

A teljesítmények mérése, a munkateljesítmények elemzése *Farkas István* üzemgazdász feladata. Ő a szakszervezeti bizottság főbizalmija is.

Tavaly Baján a személyvonatok 99,79 százaléka közlekedett menetrend szerint, a tehervonatoknak pedig 98,49 százaléka. Javult a kocsikihasználás is. Az idegen kocsik tartózkodása a 24 órás tervvel szemben 22.37 órára csökkent.

Baján jó a munkahelyi közérzet is. Az állomás vezetői szigorúak a fegyelmezetlenkedőkkel szemben. Itt még nem veszítette el vonzerejét a vasút. Nem gond az utánpótlás!

Sz. B.

Csináld magad kedves ügyfél!

Biatorbágy állomás egyes forgalmi szolgálattevői fittyet hánynak az utasításokra, egészen pontosan, az ügyfelekre. Többször is előfordult már például, hogy az oda érkező árukat a szolgálattevő nem vette át.

Csontos János nyugdíjas vasutas Szabolcs-Szatmár megyében vásárolt almát, és azt díjmentesen feladta. November 16-án érkezett a szállítmány Biatorbágy állomásra, ahol a forgalmi szolgálattevő szinte egyedül dolgozik, ezért az ő kötelessége lett volna az árut átvenni. Hiába kérlelte azonban őt a paklikocsiban levő vasutas is, megmakacsolta magát. Szerencsére Csontos János a helyszínen tartózkodott, és így ő végezte el azt a munkát, amit a forgalmistának kellett volna. Sőt, még a más címére érkezett bútort is átvette. A forgalmista mindezt a hónalja alá csapott menesztőtárcsával nézte végig.

A MÁV-nak sok olyan szolgálati helye, állomása van, ahol csak egyetlen dolgozó teljesít szolgálatot, az expresszáru-fuvarozás mégis zökkenőmentes.

Nyugdíjas ismerősömet december 16-án érte a következő kellemetlen meglepetés. A díjmentes utalvány alapján a göngyöleget szerette volna feladni, de azt csak expresszáruként vették fel Biatorbágyon, mert mint mondták, a C. 52-es utasítás ezt így írja elő. A díjmentes felvételt az állomásfőnök-helyettes is megtiltotta. Hiába kérte az ügyfél, hogy nézzék meg a C. 52-est, nem lehetett, mert az nincs az állomáson. Kénytelen volt hát több száz forint expresszfuvardíjat kifizetni, a szabályokat nem ismerő vasutasok miatt.

(os—ba)

Kitüntetett főbizalmi

Szakolczai János vizsgáló főkalauzt, szakszervezeti főbizalmit november 7. alkalmából a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki.

Huszonhárom évvel ezelőtt jött a vasútra pályamunkásnak. Az építési főnökség dolgozójaként a kecskemét—lakiteleki vonal átépítésénél dolgozott. Szíve azonban egyre inkább a forgalomhoz húzta. Egy év elteltével vonatfékező lett, majd vonatvezetői, később kereskedelmi vizsgát tett. Négy évig jegyvizsgáló volt, aztán ismét tehervonatokat továbbított. Az állomás vezetőinek javaslatára 1980-ban vizsgáló főkalauzzá léptették elő. Azóta e munkakörben tevékenykedik.

Szakolczai János 1962-től tagja a szakszervezetnek. Volt műhelybizottsági tag, majd titkár. *1980 óta főbizalmi.* Az irányítása alá tartozó öt bizalmival állandó kapcsolatot tart, annak ellenére, hogy valamennyien utaznak. Gyakran előfordul, hogy menet közben, a vonaton beszéli meg társaival a soron lévő szakszervezeti munkát. *Vallja, hogy közös erővel sok-sok gondot lehet orvosolni.*

Sokféle ügyben keresik meg a munkatársak. Van, akinek szakszervezeti segélyre van szüksége, van, aki üdülőbeutalót kér, akad olyan kolléga is, akinek a vezénylési beosztásán kell változtatni. Úgy érzi, ezek a mindennapos feladatok teszik széppé a szakszervezeti tevékenységét.

Szakolczai János aktív tagja az MHSZ-nek és a MÁV *Kiváló Brigádja* címmel kitüntetett *Széchenyi István* szocialista brigádnak. Szakolczai János szakmai és társadalmi tevékenységét a mostani magas kitüntetést megelőző elismerések is fémjelzik.

Gellért József

Kellen az egykori vasútépítő hadosztályból

A csongrádi *Balogh Ádám* laktanyában január 19-én az 1. magyar vasútépítő hadosztály és a 3. magyar vasútépítő dandár megalakulásának 40. évfordulója tiszteletére emléktáblát lepleztek le. Ez az esemény egyben bajtársi találkozója is volt azoknak a ma már tisztes korú embereknek, akik annak idején önként jelentkeztek a 2. Ukrán Frontnál, hogy akár fegyverrel, akár szerszámmal támogassák a fasizmus elleni harcot, segítsék elő a háború mielőbbi befejezését.

A Honvédelmi Minisztérium és a Magyar Ellenállók, Antifasiszták Szövetsége által megrendezett ünnepség résztvevői között voltak olyanok is, akik a háború befejezése, illetve leszerelésük után a vasútnál folytatták munkájukat. Egyikük *Nester Ferenc* Debrecenből, aki már 1976 óta MÁV-nyugdíjas, így emlékezett vissza a hősi múltra:

— 1939-ben a püspökladányi MÁV talpfatelítőnél kezdtem dolgozni. Nem sokkal később Debrecenbe kerültem jegyvizsgálónak. Ezután katonának hívtak be. 1944. december 17-én fogságba estem, s a debreceni pavilonlaktanyában szállásoltak el. *Gyöngyössy Gábor* honvéd százados — a későbbi hadosztályparancsnok — felhívására *december 27-én jelentkeztem a németek elleni fegyveres harcra.* A szovjet hadvezetés mérlegelése szerint a front előrenyomulását mi eredményesebben tudtuk szolgálni a vasútépítő munkával, ami talán cseppet sem volt könnyebb a fegyverforgatásnál. Barnabáson dolgoztunk. A munka mellett a kultúrosfeladatokat is elláttam: *szabad időnkben nótaesteket rendeztünk; s azon énekeltem a bajtársaknak.*

Nester Ferenc leszerelése után nyomban jelentkezett munkára a debreceni igazgatóságon, ahol ismét jegyvizsgálói beosztást kapott. 1953-ig kezelte az utasok jegyeit, majd utána a Debreceni MÁV Szimfonikusokhoz került rendezőnek, s e beosztásból is ment nyugállományba . . .

A másik vasutas *Mészáros Imre,* akit ez esetben a „leg" jelzővel is illethetnénk. Bajtársai között ugyanis ő a legfiatalabb: jövőre megy nyugdíjba az Északi Járműjavítóból, ahol karbantartó lakatosként dolgozik.

— *Én még levente voltam, amikor jelentkeztem a hadosztályba* — emlékezik vissza. — *Tizennyolc évesen úgy ítéltem meg az akkori helyzetet, hogy nekem is tennem kell valamit az újjászületendő Magyarországért.* Én Rahó—Tiszaborkút között kezdtem a munkát. Többnyire berobbantott alagutak helyreállításán dolgoztam, csillésként. Nagyon nehéz idők voltak azok, mégis kellemesen emlékszem vissza és büszke vagyok rá, hogy az elsők között vehettem részt a vasút újjáépítésében.

— A járműjavítóban ismerik múltjának ezt az időszakát?

— Természetesen. Sokan tudnak róla. Méltányolják is, különösen a pártbizottságon, amelynek közbenjárására fizetett napként számolják el, ha valamilyen megmozduláson részt kell vennem az Antifasiszta Szövetségben. Nem siránkozásként mondom viszont, de ami a keresetemet illeti — a hozzám hasonló szakmunkásokhoz viszonyítva — egyáltalán nem kényeztetnek el; *akad kollégám, aki ugyanazt a munkát végzi, mint én és lényegesen több az órabére.* Ezt nem a múltam miatt, hanem az ott végzett tevékenységem alapján említem csak. Mindezek ellenére elégedett vagyok és örülök, hogy részese lehettem ennek az „úttörő" csapatnak, s ha már az ott lévők közül nem is mindenkivel, de még sok bajtársammal együtt ünnepelhettem a 40 éves találkozón . . .

Séra Sándor

Célegyenesben a jubileumi verseny

(Folytatás az 1. oldalról)

A felsorolt fő célkitűzések megvalósításával jelentősen növelhető a gazdálkodás hatékonysága.

A kongresszusi és jubileumi vetélkedő jellegéből fakad, hogy a brigádok és a szolgálati helyek között elsősorban a gazdasági eredmények befolyásolják majd a sorrend kialakulását. A vetélkedő szellemi része annak eldöntésében segít. hogy a termelésben legjobb kollektívák közül melyek rendelkeznek magasabb szintű szakmai-politikai felkészültséggel. A szellemi vetélkedőre való felkészülést. elsősorban a feladatokhoz szükséges anyagok előkészítését már a következő hónaptól célszerű elkezdeni. Akkorra kerülnek kézbe társadalmunk. és a vasút negyvenéves fejlődését bemutató központi anyagok *(ajánlott irodalom)*, melyeket a MÁV Vezérigazgatóság bocsát rendelkezésre.

A brigádok szolgálati főnökségi szintű vetélkedőjére *májusban kerül sor.* melynek megtartásáért a gazdasági vezetők felelősek. Az ehhez szükséges előkészítő munkába a szakszervezeti bizottságoknak is aktívan be kell kapcsolódniuk. Mindenekelőtt az év eleji feladatmeghatározásba. a kollektívák munkájának folyamatos segítésébe. ellenőrzésébe. a vetélkedők előkészítésébe. Célszerűnek tartjuk külön munkabizottságok megalakítását. amelyek a helyi brigádvetélkedők egységes értékelését és követelményi rendszerét kidolgozzák. segítik a kollektívák felkészülését. majd a főnökség a szakszolgálati elődöntőn való eredményes szereplését. *A feladatmeghatározások ütemezésére a MÁV Vezérigazgatóság a közeljövőben külön intézkedési tervet ad ki.*

A vetélkedők teljesítménykövetelményeinek megvalósítása. a munkamozgalmak új tartalommal való megtöltése jelentős mértékben járulhat hozzá a szolgálati főnökségek tevékenységének megítéléséhez. az 1985. évi vállalati célkitűzések teljesítéséhez.

Szállítási aktívaértekezlet

Fokozni kell az előszállításokat

(Folytatás az 1. oldalról)

mellett ilyenek a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság és a MÁVINFORM. Törekvésünk minél több belföldi és nemzetközi utas visszahódítása. a személyszállítási bevételek növelése.

A vitaindító előadás második része az idei évvel foglalkozott. Az elmúlt hideg napok időjárása és a néhány területet érintő energiakorlátozás rányomta bélyegét szállítási teljesítményeinkre. Az év első két hetében árufuvarozásunk volumene alig 85 százalék, a bázistól mintegy 800 ezer tonnával maradtunk el. Előszállításunk még a tavalyi hasonló időszaknál is gyengébb. Hátrányunk azonban még ledolgozható — hangsúlyozta Mészáros András —, ha ezt akarjuk és teszünk is érte.

Fuvaroztatópartnereinktől azt kérjük, hogy javítsák a szállítási munka időbeni egyenletességét. Ez évi előszállítási kedvezményajánlatunk minden korábbinál nagyobb és azonnali anyagi előnyt ígér, ha valóban jól élnek vele és tehermentesítik az év utolsó negyedét. Differenciált tarifa biztosít tíz százalék engedményt. A kedvezményezett áruk: *kő, kavics, homok, mészhidrát, cement, salak, kohósalak, bitumen, műtrágya, talajjavító anyagok, bánya- és tűzifa, betonáruk és tégla.* Ugyanezek az anyagok IV. negyedévi szállítása tíz százalék felárral történik majd.

Az idei előszállítási ösztönzést szolgálja, hogy a nemzetközi konténerforgalom fellendítésére az első negyedévben is elengedjük a konténer használati díját. A konténeres szállítás

Mészáros András vezérigazgató-helyettes beszédét mondja

dinamikus növelésének célkitűzését fenntartva és éppen azt erősítve, mindenképpen el kell kerülni azt, ami tavaly bekövetkezett. Az történt ugyanis, hogy az első negyedévben, fuvarfeladat hiányában, *több mint 8000 konténert üresen küldtünk vissza a szomszédos országokba.* Ezek 80 százaléka a Szovjetunióba irányult. A szovjet fél joggal kifogásolta, hogy amikor áruátvételi készségüket bíráljuk, ennyi üres konténer átadásával terheljük a szűk kapacitású határkeresztmetszetet.

Nagy jelentőséget kell tulajdonítani az irányvonatos árutovábbítás bővítésének, ezek egy részénél a kötött menetrendet és garantált, rövidített fuvarozási határidőt vállal a MÁV. Nem ígérhetjük a technikai feltételek, a rendezőpályaudvarok munkaerő-ellátottságának javulását. Az ütemesen folytatódó vasútvillamosítás és néhány villamos mozdony beszerzése jelent majd bizonyos javulást. Ugyanakkor a ferencvárosi csomópont rekonstrukciójának megkezdése a fővároson át történő árutovábbítást nehezíti. A szervező tevékenységnek óriási tere van még a sok szabállyal övezett vasúti szállításnál is, lehetőségei azonban nem korlátlanok. Ahhoz, hogy ezekből minél többet ki tudjunk használni, elengedhetetlen a szállítási igények rendszeres jelentkezése, az egyenletességre törekvés, a „holtszezon" jobb kitöltése átütemezhető feladatokkal.

A vasutasok növeljék előszállítási szervező tevékenységüket és biztosítsák a kifogástalan kiszolgálást. A fuvaroztatók szorgalmazzák a szállításokat, hogy ezzel is enyhítsük a későbbi időszak feszültségeit. Bízom abban, hogy törekvéseink támogatása árutonnákban is megmutatkozik — fejezte be előadását Mészáros András.

Ezt követően a szállíttató felek és a vasút szakemberei számos hozzászólásban adtak kifejezést annak, hogy ismerik és megértik egymás gondjait, problémáit. Javaslatok hangzottak el a munka intenzitását növelő kapcsolatok szorosabbá tételére, kiemelve a zavartalan együttműködés fontosságát. A cél azonos: kielégíteni a népgazdaságnak a termelőkkel és a vasúttal szemben támasztott igényeit. A szállítási értekezlet ennek megvalósítási lehetőségeit vitatta meg, hangsúlyozva az egyetakarás, a közös munka biztos eredményt hozó jelentőségét.

Az aktívaértekezlet résztvevőinek egy csoportja

(Laczkó Ildikó felvételei)

A MÁV 1985. évi szociálpolitikai terve

Az idén a vasutasok szociális ellátására rendelkezésre álló összeg a múlt évi várható ráfordításokkal azonos arányú. Az előirányzott 2011 millió forint felhasználásával a középtávú szociálpolitikai tervet várhatóan mintegy 32 százalékkal sikerül túlteljesíteni. A szociális ellátásban azonban nem következett be a pénzügyi teljesítéssel azonos arányú fejlődés. Ennek eredményeképpen, a tervidőszak elején és a jelenleg nyújtott ellátások színvonala sem naturáliákban, sem minőségében nem emelkedett számottevően.

A szociálpolitikai ráfordítások pénzügyi forrásainál 1985-ben a legnagyobb csökkenés a beruházások fedezeténél következik be. A szociálpolitikai fejlesztésekre rendelkezésre álló *133 millió 693 ezer forint ugyanis csak a folyamatban levő beruházásokra biztosít fedezetet.* Továbbra sincs lehetőség a budapesti igazgatóság — ezen belül a Budapest területén levő szolgálati helyek — helyzetének kiemelt javítására.

A dolgozók üzemi étkeztetésének biztosítására előirányzott összeg *239 millió 360 ezer forint.* Ebből mintegy 41 millió fejlesztési célok megvalósítását teszi lehetővé. Folytatódik, illetve befejeződik *Szolnokon* a vontatási üzemegység üzemi konyhájának bővítése, *Pécsen, Dombóváron* és *Tapolcán* üzemi konyha, valamint *Szegeden* a központi szociális létesítményében kialakításra kerülő konyha építése. Hosszú évek óta jogos igény *Püspökladány* állomáson egy központi szociális létesítmény megvalósítása, melyet a jelenlegi üzemi konyha leromlott állapota még sürgetőbbé tesz. Erre a célra az ez évi tervben biztosított 4 millió lehetővé teszi a tervezési munkák beindítását.

A kedvezményes üzemi étkeztetéshez nyújtott vállalati támogatás mértéke a MÁV üzemi és melegítőkonyhák működési és dologi kiadása éves szinten *198 millió forint,* mely 41 ezer dolgozó és nyugdíjas étkeztetését biztosítja.

A múlt év végén, az egyes szociális és kulturális juttatásokról szóló PM rendelet értelmében, mely szerint vállalati támogatás az étkeztetéshez csak a vállalattal munkaviszonyban állóknak adható. a MÁV-nyugdíjasok kedvezményes étkeztetését meg kellett volna szüntetni. A Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére a MÁV Vezérigazgatóság megkereste a Pénzügyminisztériumot, amely felmentést adott. *Így nyugdíjasaink az üzemi étkeztetést továbbra is igénybe vehetik a MÁV üzemi konyhákon.*

A dolgozók gyermekelhelyezési igényeinek kielégítése érdekében a MÁV 10 bölcsődét, 22 napköziotthonos óvodát és 5 nevelőotthont üzemeltet. Ezen túlmenően a kisebb városokban a tanácsok részére biztosított fejlesztési keret átadásával vásárol férőhelyet. Több mint 6500 gyermek ellátását biztosítja az ezen a címen betervezett *176 millió 282 ezer forint.*

A MÁV jóléti és kulturális alapjából több mint 94 millió forintot biztosít a 70 vállalati üdülő és hétvégi pihenő üzemeltetésére. A mintegy 10 ezer dolgozót érintő SZOT-beutalók mellett a vállalati létesítményekben *további 24 500 dolgozónak és családtagjának* nyílik lehetősége a kedvezményes üdültetés igénybevételére.

A nyugdíjasokról történő gondoskodás egyik jól bevált formája az időszakos szociális gondozó. Ezt elsősorban az alacsony összegű nyugellátottak, díjmentesen vehetik igénybe. Az üzemeltetési és fenntartási költségek megoszlanak a MÁV és az ÖTA között.

A MÁV 1985-ben vállalati segélyezési célokra *13 millió forintot tervez.* Ebből 10 millió a szakszervezeti bizottságok útján kerül elosztásra, a fennmaradó 3 millió pedig a sorkatonai szolgálatból leszereltek egyszeri segélyezésére szolgál.

A vasutas-szakszervezet kezelésében levő 24 művelődési intézmény, valamint 21 klub működéséhez a vállalat, a jóléti és kulturális alap terhére, *mintegy 68 millió forinttal járul hozzá.* A kultúrotthonok és klubok mellett 32 önálló könyvtárban félmillió kötet áll a dolgozók rendelkezésére.

A testnevelési és sportcélokra rendelkezésre álló előirányzat az elmúlt évi ráfordítások 76 százaléka; *140,5 millió forint.* A létesítmények üzemeltetése és fenntartása az előző évi szintnek megfelelően történik, a beruházásoknál azonban — hasonlóan a szociális fejlesztésekhez — nagyarányú csökkentés várható.

Ifjúságpolitikai céljaink megvalósítására *1,2 millió forint áll rendelkezésre.* Nagy gondot fordítunk az összvasúti létszám 31 százalékát kitevő fiatalok beilleszkedésére, megtartására, közéleti tevékenységük fejlesztésére. A vasúti szakkáder-utánpótlás biztosítása érdekében a MÁV tanulmányi-ösztöndíj-szerződéseket köt szakmunkásképző és felsőfokú intézményekben tanuló diákokkal. E célra előirányzott 16 millió forint több mint kétezer fő részére biztosít tanulmányainak folytatásához segítséget.

A dolgozók lakásjuttatása, lakásépítésének. -vásárlásának támogatása a szociálpolitikai célok mellett munkaerő-gazdálkodási feladatok megvalósítását is elősegíti. *E célra ez évben több mint 200 millió forint áll rendelkezésre.* Ennek döntő többségét a dolgozók önerős lakásépítésének vállalati támogatására, és az ehhez szükséges vevőkijelölési jog megszerzésére használjuk fel. A tervezett összeg várhatóan közel 2600 fő lakásépítésének támogatását, illetve lakáshoz juttatását segíti elő.

A vasúti munkásszállók, laktanyák fejlesztésére, üzemeltetésére, fenntartására *a MÁV 223,1 millió forintot tervez.* A munkásszállások fejlesztésére előirányzott 15,5 millió forintból beszerzésre kerül 36 lakókocsi, és megkezdődik a budapesti 576 személyes központi munkásszálló tervezése. A szállások üzemeltetésére és fenntartására előirányzott összeg azonos az 1984. évre tervezettel, így a meglevő állapotok további romlásának megakadályozása nagy odafigyelést és gondos törődést kíván az üzemeltetőktől és fenntartóktól egyaránt.

A szociálpolitikai ráfordítások között — költségkihatás szempontjából — első helyen állnak a munkásszállítási költségek. Saját és bérelt munkásszállító gépjárművek közel 252,8 millió forint igénybevételére. és a munkábajárás bérleti hozzájárulására áll rendelkezésre. Új munkásszállító gépjárművek beszerzésére — fedezethiány miatt — ez évben sincs lehetőség. ennek következtében a munkásszállítás színvonalának emelésére, a tehergépjárművel történő munkásszállítás teljes megszüntetésére nem számíthatunk.

A vasutas dolgozók egyharmada részesül egyenruha-, kétharmada munkaruha-juttatásban. 1985-ben az elmúlt évi ráfordításokhoz hasonlóan *közel 195 millió forint áll rendelkezésre a dolgozók egyen- és munkaruha-ellátására.* E tekintetben a legnagyobb gondot a ruhák minőségének romlása jelenti. A jogos panaszok orvoslására 1984-től a MÁV új *Munkaruházati Szabályzatot* léptetett életbe. Azóta egyes ruházati típusok viselési ideje. jelentősen lecsökkent.

Üzemorvosi, fogorvosi rendelők fejlesztésére. fenntartására, rehabilitációval kapcsolatos ráfordításokra *mintegy 94,5 millió forint áll rendelkezésre.* A tervezett előirányzatból 12 millió forint az orvosi rendelők fenntartásával, fűtésével, takarításával kapcsolatos vállalati költség, míg közel 73 millió forint az államháztartási költségvetési előirányzat, mely az egészségügyi szakemberek és felszerelések költségeként merül fel.

A MÁV hálózatán jelenleg 226 üzemorvos — ebből 175 főfoglalkozású — látja el az üzemegészségüggyel kapcsolatos teendőket. Az üzemi higiéniás ellátottság terén még mindig jelentős lemaradás tapasztalható, annak ellenére, hogy az e célra rendelkezésre álló évi előirányzat meghaladja a 150 millió forintot. E keretösszegből mintegy 34 millió Ft 1188 személy befogadására alkalmas öltöző-mosdó és 118 fő részére pihenő-melegedő folyamatos kivitelezésének költségfedezetére szolgál. Ezen belül ez év végéig várhatóan befejeződik és üzembe helyezhető lesz 422 személyes öltöző-mosdó és 18 személy részére pihenő-melegedő kapacitás.

A dolgozók képzésével, továbbképzésével kapcsolatban felmerült költségek fedezetére *a terv 134 millió forintot biztosít.* Az oktatási terv keretében évente mintegy tízezer fő képzésére, továbbképzésére nyílik lehetőség.

Összefoglalva megállapítható, hogy a MÁV 1985. évi szociálpolitikai előirányzata csaknem valamennyi ellátásfajtánál, a naturális mutatókban elért színvonal üzemeltetési és fenntartási költségeit biztosítják.

Tivald Attiláné

A Dél-Alföldön befejeződött a répakampány

Az utolsó cukorrépával megrakott kocsikat január 12-én indították útnak Lökösházáról Sarkadra. Ezzel a Dél-Alföldön véget ért az 1984-es cukorrépakampány. A szezon kezdetétől 29 ezer 435 kocsiban több mint egymillió-kettőszázezer tonna répát fuvaroztak feldolgozásra a gyárakba. Legtöbbet, szám szerint 328 ezer tonnát Hatvanba küldtek. Az igazgatóság területén lévő gyárak közül Sarkadra 294 ezer. míg Mezőhegyesre 56 ezer tonnát szállítottak. Az említett gyárak mellett jutott az „édes" áruból Szolnokra, Kabára, Szerencsre, Ercsibe és Kaposvárra is. A rendkívül nagy tömegű répa feldolgozásába besegített a szomszédos Jugoszláviában lévő viroviticai cukorgyár is, ahová Röszkén keresztül mintegy 56 ezer tonnát fuvaroztak. Az igazgatóság a beszállított cukorrépa közel 80 százalékát irány- és fordavonatokkal továbbította.

A cukorgyárak a vasút munkájáról elismeréssel szóltak, hangsúlyozták, hogy a répa beszállítása mellett biztosították a cukor, a répaszelet és a melasz folyamatos kiszállítását is.

(Gellért)

Amit a társadalombiztosítási jogszabályok változásáról tudni kell

A társadalombiztosítási jogszabályokban minden évben, így az idén is, kisebb-nagyobb, a társadalmi-gazdasági viszonyok változásaival összefüggő módosításokra kerül sor. A mostani változásoknál azonban többről van szó. Átfogó intézkedéseket tettünk — a társadalmi igazságosság követelményét is figyelembe véve — egyes társadalombiztosítási ellátásokat rendező szabályokban fellelhető ellentmondások megszüntetésére, a dolgozók által felvetett jogos igények kielégítésére, a társadalmi-politikai feladatatok megoldására. Az intézkedéseket csak a meglévő erőforrásokra támaszkodva lehetett megoldani.

Módosul a táppénzrendszer

Komplex és széles körű intézkedésekre kerül sor, amelyek hatályba léptetése nem egyszerre, hanem fokozatosan történik *ez év január 1-től, március 1-től és szeptember 1-től.*

Ezúttal a január 1-én hatályba lépett változásokról, intézkedésekről adunk tájékoztatást, s a később hatályba lépő szabályokat folyamatosan ismertetjük.

Egyik átfogó intézkedés a táppénzrendszer módosítása. A táppénzrendszer ellentmondásai nem kevés feszültséget okoztak. Az állampolgári joggá vált egészségügyi ellátásban a bérből és fizetésből élő betegek nem teljes táppénzt kaptak. Reális igény volt, hogy a hosszabb ideig keresőképtelen betegek magasabb mértékű táppénzben részesüljenek. Indokolt a pályakezdő fiataloknak további táppénzkedvezményt adni. A táppénzfegyelem erősítése is fontos szempont volt. Módosult tehát a táppénzrendszer.

Ennek lényege, hogy a táppénz összegének megállapításánál *a bruttó keresettel szemben a nettó kereset vehető figyelembe.* Nettó kereset alatt a csak nyugdíjjárulékkal csökkentett kereseteket (munkabér, prémium, jutalom, év végi részesedés stb.) kell érteni. Ami azt jelenti, hogy az irányadó idő alatti keresetből a havonta, illetve alkalmanként ténylegesen levont nyugdíjjárulékot figyelmen kívül kell hagyni.

A jutalom utáni táppénz az év végi részesedésre vonatkozó rendelkezések szerint jár, visszamenőlegesség nélkül a keresőképtelenség 31. napjától.

E szabályokat is, éppúgy, mint az egész táppénzrendszer módosítására vonatkozó szabályokat csak az 1985. január 1-én, vagy azt követően kezdődő keresőképtelenség esetén — amikor az irányadó időnek keresetét első ízben kell meghatározni — kell alkalmazni. Aki 1984. december 31-től, vagy azt megelőzően folyamatosan keresőképtelen, táppénzt a korábbi szabályok szerint változatlanul tovább kell folyósítani keresőképessé válásáig, vagy a jogosultság megszűnéséig.

Egyszerűsítést jelent az ügyintézői és számfejtői munkában az, hogy az 1985. január 1-én, vagy azt követően kezdődő keresőképtelenség esetén a táppénz összegének meghatározásához az irányadó időszak alatti kereseteket, ha a dolgozó munkahelyet változtatott, figyelmen kívül kell hagyni. *Csak az új munkahelyen kapott kereseteket, osztószámot kell figyelembe venni.* A fiktív bér megállapítása esetén nem a munkarendet alapul véve kell közölni az előző évben 1 munkanap alatt elérhető keresetet a szolgálati főnökségnek (a szakszervezeti szervvel egyeztetve), hanem a naptári napi átlagnak megfelelően. Fiktív bér megállapítására — ebben nincs változás — akkor kerül sor, ha a dolgozónak az irányadó időszakban a táppénz megállapításához semmiféle figyelembe vehető keresete nem volt.

A táppénz mértékében is változás történt. Megszűnt a kórházi ápolás idejére járó csökkentett hányadú táppénz. Az előző szabályok szerint a kórházi ápolás idejére az egyébként járó táppénz 70 százaléka, ha a betegnek eltartott hozzátartozója van, *90 százaléka jár.*

Ennek megfelelően azoknak a betegeknek, akik 1984. december 31-e után kerülnek kórházba, a kórházi ápolás idejére már teljes táppénz jár (teljes táppénz az előbbiek szerint nettó kereset alapján számított táppénz). Azok viszont, akik 1984. december 31-től, vagy azt megelőzően folyamatosan kórházi ápolásban részesülnek, kórházi táppénzt az ápolás megszűnéséig — *régi szabályok szerint kell folyósítani.*

A kórházi ápolás időtartamára a ½%-os ÖTA terhére járó napi 30 Ft-os kiegészítést változatlanul folyósítják a kórházba kerülés idejétől függetlenül.

Pozitívuma az is a szabálynak, hogy a hosszabb időn át táppénzes állományban lévők táppénzmértéke kedvezően változik. Azok esetében, akiknek keresőképtelensége 1984. december 31-e után kezdődik, a táppénz mértéke a keresőképtelenség 31. napjától öt százalékkal, a 91. napjától pedig további öt százalékkal emelkedik.

Aki például 75 százalékos táppénzre jogosult, a keresőképtelenség *31. napjától 80 százalékos, a 91. napjától pedig 85 százalékos táppénzre jogosult.* E szabály nem vonatkozik egyrészt azokra, akiknek táppénzét az elért keresettől függetlenül, meghatározott összegben állapítják meg *(pl. alkalmi fizikai munkavállalók),* másrészt azokra sem, akiknek táppénzalapjából nyugdíjjárulékot levonni nem kell *(pl. kiskereskedők, ügyvédek stb.).*

Előrelépést jelent az ifjúságpolitikai határozattal összefüggésben a pályakezdő fiatalok táppénzjogosultságának rendezése is. Az, aki 18. életévének betöltése előtt válik keresőképtelenné vagy iskolai tanulmányainak a befejezését követő 180 napon belül biztosítottá válik és keresőképtelenségéig megszakítás nélkül biztosított, akkor is 75 százalékos táppénzre jogosult, ha nincs legalább kétévi megszakítás nélküli biztosítása.

Kiegészítés az ÖTA terhére

A táppénzrendszer módosulásával párhuzamosan változnak a terhességi-gyermekágyi segélyezés szabályai is, amelyeket szintén csak az 1985. január 1-én, vagy azt követő esetekben kell alkalmazni.

A segély napi összegének megállapításánál (a táppénzzel egyezően) nettó keresetet, a nyugdíjjárulékkal csökkentett keresetet lehet számításba venni. A keresetek göngyölítése, a fiktív bér megállapítása is a táppénz szabályai szerint történik. Kórházi ápolás idejére, ha 1984. december 31-e után kerülnek kórházba, *már a terhességi-gyermekágyi segély teljes összege jár.*

A ½%-os ÖTA terhére a napi 30 Ft-os kiegészítést a kórházba kerülés idejétől függetlenül, tovább is változatlanul kell folyósítani *(vasárnap kivételével).* A jutalom, év végi részesedés után a különbözet továbbra is a terhességi-gyermekágyi segélyezés első napjától jár. A terhességi-gyermekágyi segélyt a korábbi szabályoktól eltérően minden naptári napra folyósítani kell. Napi összegét úgy kell kiszámítani, hogy az irányadó időszakban figyelembe vehető keresetet el kell osztani annak osztószámával, s az így kapott összeget kell naptári napokra folyósítani. Egyéb változás a terhességi-gyermekágyi segélyekre vonatkozó szabályokban nincs.

A népesedéspolitikai intézkedések keretében, valamint a központi fogyasztói árrendezések ellensúlyozásaként január 1-től felemelik *(70+40=110 Ft)* a kétgyermekes egyedülállók, a három- és négygyermekes *(100+40=140 Ft),* az ötgyermekes *(120+40=160 Ft),* a hat- és minden további gyermekes családi pótlékot. A súlyosan fogyatékos, és a nevelőszülőkhöz kihelyezett állami gondozásba vett gyermek után a családi pótlékot *120+40=160 Ft-tal emelik.* A központi árintézkedések ellensúlyozásaként a 40 Ft emelést ezenkívül megkapják az itt fel nem soroltak, akik családi pótlékban vagy jövedelempótlékban részesülnek; pl. egy gyermek után a gyermek hatéves koráig *370 Ft-ról 410 Ft-ra emelkedik, a 200 Ft-os jövedelempótlék 240 Ft lesz.*

A családipótlék-emeléssel egyidejűleg megszűnik az öt- és többgyermekeseknél alkalmazott degresszív családi pótlék.

A családi pótlék havi összege gyermekenként

	1984 XII. 31-ig	1985-től	összesen
Egy gyermek után a gyermek hatéves koráig	370 Ft	410 Ft	410 Ft
Egy gyermek után egyedülállónak	670 Ft	710 Ft	710 Ft
Egy gyermek után, ha korábban e gyermek figyelembevételével két gyermek után járt a családi pótlék	670 Ft	710 Ft	710 Ft
Két gyermek után	670 Ft	710 Ft	1420 Ft
Két gyermek után egyedülállónak	730 Ft	840 Ft	1680 Ft
Három gyermek után	730 Ft	840 Ft	2520 Ft
Négy gyermek után	730 Ft	840 Ft	3360 Ft
Öt gyermek után	700 Ft	840 Ft	4200 Ft
Hat gyermek után	680 Ft	840 Ft	5040 Ft
És minden további gyermek után	690 Ft	840 Ft	

A családi pótlékra vonatkozó rendelkezések szerint, ha a szülő a gyermekét intézetben (gyermekotthon, csecsemőotthon, nevelőotthon stb.) helyezi el s ezért térítést fizet, a családi pótlékot ugyanúgy megkapja, mintha a gyermeket saját háztartásában tartaná el. Ha ez a térítési díj alacsonyabb, mint a családi pótlék összege, olyan összegű családi pótlék fizethető ki, mint a gyermek után fizetendő térítés összege. E rendelkezés végrehajtásaként valamennyi intézetben elhelyezett gyermek után a térítési díj összegére vonatkozólag igazolást kell beszerezni.

A fogyasztói árszínvonal emelkedésére tekintettel — a megélhetési költségek növekedésének részleges egyensúlyozására — a nyugdíj- és nyugdíjszerű ellátásban részesülők meghatározott körében *1981. január 1-től sor kerül az ellátások kiegészítésére.*

Havi 80 forinttal egészülnek ki a havi 3000 forintot meg nem haladó összegű nyugdíjak és rendszeres (nyugdíjszerű) ellátások. A 3000 forint összeghatár szempontjából figyelmen kívül kell hagyni az 1985. évre járó rendszeres nyugdíjemelés összegét (2%, de legalább havi 100 Ft). Így a 3000 forintot meg nem haladó nyugdíjak *1985-től 100+80=180 Ft-tal emelkednek.*

Havi 80 forinttal, *havi 820 forintról 900 forintra emelkedik a házastársi pótlék összege.* Az az összeghatár pedig, ameddig az öregségi, rokkantsági, baleseti rokkantsági nyugdíjban részesülőnek a házastársi pótlék megállapítható, az évenkénti 100 forint emelésével és a 80 forint kiegészítéssel az 1984-ben irányadó 2970 forinttal szemben 3150 forint.

A havi 80 forint kiegészítés a nyugdíjasoknak, nyugdíjszerű ellátásban részesülőknek egyszeresen jár. Kivétel ez alól az a nyugdíjas, aki házastársi pótlékban is részesül, mert a kiegészítés — ha erre jogosult — mind a sajátjogú nyugdíjához, mind a házastársi pótlékhoz megilleti. Így az egy nyugdíjból ketten élőknél 1985. január 1-től a tényleges jövedelemnövekedés 80+80+100 Ft=260 Ft *(80-80 Ft kiegészítés és a 100 Ft automatikus emelés).*

Nem kell külön kérni

Ezeknek az intézkedéseknek megfelelően 1985. január 1-től a nyugdíjak legkisebb összege 2250 Ft. *2500 Ft az az összeghatár, ameddig a saját jogú nyugdíj az özvegyi nyugdíjjal kiegészíthető.* 2550 Ft az az összeghatár, ameddig az ellátást a nyugdíjas munkavégzésére, keresetére tekintet nélkül teljes összegben folyósítják.

Az érintett nyugdíjasok 1985 januárjában a szokásos nyugdíjfizetési napon már a magasabb ellátást kapják kézhez. *külön kérelmet benyújtani nem kell.* Külön kérelem benyújtása nélkül kapnak házastársi pótlékot azok a nyugdíjasok, akik eddig házastársuk után jövedelempótlékban részesültek s most az összeghatár változásával házastársi pótlékra váltak jogosulttá.

A gyermekgondozási segélyhez járó kiegészítés a jelenlegi 360 Ft. *1985. január 1-től 80 Ft-tal egészül ki.* Ennek megfelelően az első gyermek után 800+440 forint, a második gyermek után 900+440 forint gyermekgondozási segély jár.

Az egyetemek, főiskolák nappali tagozatának hallgatói is jogosultak 1985. január 1-től gyermekgondozási segélyre. Eddig ebben csak méltányosságból részesülhettek. A gyermekgondozási segély általános jogosultsági szabályai annyiban változnak, hogy a jogosultsághoz szükséges 270 napi munkaviszony, szövetkezeti tagsági idő már akkor is jogosít a segélyre, ha az igénylő munkaideje elérte a munkakörére megállapított törvényes munkaidő felét.

A gyermek másfél éves kora után a jövőben gyermekgondozási segély mellett nem napi 4 órát, hanem a törvényes munkaidő felét lehet munkában tölteni.

Az Elnöki Tanács 1984. évi 19. számú törvényerejű rendeletével módosította a büntető törvénykönyvet, s 1985-től új büntetési nemként bevezette a szigorított javító-nevelő munkát. Ennek nyomán történt intézkedés a szigorított javító-nevelő munkát végzők társadalombiztosítási ellátásáról. Miután az említett személyeket rendszeres munkavégzésre kötelezik, társadalombiztosítási ellátásukra a munkaviszonyban állókra vonatkozó rendelkezések az irányadók, azzal az eltéréssel, hogy a ténylegesen elért munkadíjtól függetlenül *a nyugdíjnál havi 3000, a táppénznél napi 80 forintot kell alapul venni.*

A vállalati gazdasági munkaközösségben kiegészítő tevékenységet folytató tagok a havi 250 forint baleseti járulék helyett kiosztott jövedelmük 10 százalékát lesznek kötelesek társadalombiztosítási járulékként befizetni. A befizetéseket a vgmk szolgálati főnöksége szerint illetékes önállóan könyvelő, önelszámoló egység *(vasútigazgatóság, járműjavító üzem, építési főnökség stb.)* telepi számlájára kell teljesíteni. E szerveknek az a kötelessége, hogy a befizetett összeget a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság egyszámlájára átutalják.

A vgmk tagját tevékenységével összefüggésben elért üzemi baleset esetén a korábbi szabályozás szerint havi 3000 forint jövedelem figyelembevételével illeti meg a baleseti táppénz. A baleseti táppénz napi összegének megállapítására vonatkozó egyéb rendelkezések nem változtak.

A szakmunkástanulók és a felsőfokú oktatási intézmények nappali tagozatán tanulmányokat folytató szakmunkásképesítésű hallgatók tanulmányi ösztöndíja, továbbá a sportmunkatárs (sportfőmunkatárs) bérjellegű juttatásának negyven százalékát köteles társadalombiztosítási járulék címén fizetni a MÁV, GYSEV, Utasellátó Vállalat, ha ilyen van területükön.

Dr. Bordi István

A felszabadulás óta

Egymásnak adták át a menesztőtárcsát

Emlékezés a régmúlt időkre

A közelmúltban meghitt rendezvény színhelye volt Kecskeméten a vasutasok művelődési háza. Baráti találkozóra jöttek össze mindazok, akik felszabadulásunktól napjainkig többkevesebb ideig forgalmi szolgálattevői munkakörben dolgoztak az állomáson. A találkozó szervezői — *Tóth Sándor* állomásfőnök, *D. Tóth Sándor* személyzeti vezető és sokan mások — jó munkát végeztek.

A 65 meghívott közül 45-en jöttek el, köztük *dr. Lugosi József* tszb-titkár is, aki több mint 2 éven át forgalmista volt Kecskeméten.

A megjelenteket Tóth Sándor és Lőrincz Antal — aki 25 éven át volt az állomás főnöke — üdvözölte. *Petrák Mihály* körzeti üzemfőnök rövid tájékoztatót tartott a szolgálati helyek fejlődéséről, sikereiről és gondjairól. Kedves színfoltja volt a találkozónak *Bodvai Sándor* rigmusokba szedett emlékezése az elmúlt 40 esztendőre. Személyekre szólóan, tréfás sorokban idézte fel a megszépült emlékeket.

A kedves találkozónak az esti vonatok indulása vetett véget.

Barna László

Erényük a pontosság

Nyugdíjas vasutasok a tuzséri hűtőházban

A tuzséri hűtőháztelepen koránt sincs már olyan forgalom, mint az elmúlt hónapokban volt. Már „csak" hűtőbe továbbítják a szabolcsi almát, ami az idén szovjet, kubai, olasz és NSZK-piacokon egyaránt megtalálható volt.

— Alapjában véve jó szezont zártunk — mondja *Fazekas István,* a tuzséri hűtőház szállítási osztályvezetője, majd így folytatja: — Eredményeink természetesen nagyban függnek a MÁV-tól, szinte rá vagyunk „gombolva" a záhonyi üzemigazgatóságra. Évek óta jó az együttműködés. Voltak némi szállítási gondjaink, de az elmúlt év — beleértve a kocsimosást, kiszolgálást, javítást, kiléptetést — volt a legzökkenőmentesebb.

— Úgy tudom, egyre több nyugdíjas vasutast alkalmaznak. Megéri ez önöknek?

— *Megéri-e? Nekünk a nyugdíjasok főnyereményt jelentenek. Nélkülük semmire se mennénk.* Nagyon nagy előny például, hogy nem kell betanulási idő, nagy rutinnal, élettapasztalattal, szakértelemmel rendelkeznek. Precíz, jó munkát végeznek. Van olyan, aki törzsgárdatag már nálunk. Ilyenkor aztán szezon végén fő a fejünk, hogy ki maradjon vissza közülük. Úgy döntöttünk, hogy az idén azokat tartjuk vissza, akiknek megoldott az utazása, közel laknak a hűtőházhoz.

— Említene néhány nevet azok közül, akik szezonról szezonra rendszeresen visszatérnek dolgozni?

— Szívesen teszem. Hétnyolc éve dolgozik nálunk *Kovács József, Gajdos László, Nagy Sándor, Vincze Ferenc, Sütő József* és mások.

— Hány órát dolgoznak havonta és mi a feladatuk?

— Mint már említettem, szezonmunkáról van szó, és 240—260 órát dolgoznak, ezért 18,50—20.00 Ft/órabért biztosítunk. Néhány esetben többet is, azoknál, akik visszamaradnak a téli munkákra, illetve a kora tavaszi burgonyaszállításhoz. Elmondhatom, felelősségteljes munka vár rájuk. Kezdődik a széles kocsik beállításával, majd folytatódik a felírással. Nekik kell megállapítani az esetleges szennyezettséget vagy a kocsi sérülését. Gondoskodniuk kell a megjavításukról. Felügyelnek, hogy az ablakok, ajtók jól be legyenek zárva, állandó figyelemmel kísérik a helyes rakodást, vagyis a beállítástól a kihúzásig biztosítják, hogy a kocsi kiléptethető legyen a rakodási szabályok betartása mellett.

Az üzemigazgatóság részéről *Balogh Gyula* tartja a kapcsolatot a hűtőházzal. Gyalog többször is megteszi az utat naponta a hűtőház és Eperjeske-rendező között. Fáradhatatlanul szervezi a tolatást, beállítást.

Szőgyényi Bertalan

Siklós János

József

3

— Itt a mentő — szólt Erzsébet asszony.

István visszazökkent. Kérte, hogy az éjjeliszekrény aljában lévő nagy borítékot felesége tegye a bőröndbe, a ruhák tetejére.

— Minek az?

— Iratok, majd átnézem őket. Józsefnek mégse írjál.

— Ne?

— Minek ijesztgetni, egy hét múlva úgyis itthon leszek. Meg aztán, tudod, milyen. Minden alkalmat fölhasznál, hogy itthon lehessen.

— Az nem baj.

— Baj, nem baj, ne írjál semmit!

Hordágyra segítették, a gyerekek elköszöntek tőle.

— Én elmegyek a mentővel — szólt a felesége.

Az öreg nem felelt, nem is nagyon törődött azzal, hogy ki utazik vele a mentőautóban.

— Magduskám! Etesd meg a tyúkokat, aztán zárd be a tyúkólat, megint járnak a görények. A malacnak adjál három bögre kukoricát . . . Ne felejtsd el a kaput bezárni — intézkedett Erzsébet asszony.

A klinikáig alig szóltak. Amikor az autó megállt, István annyit kérdezett, hogy a borotváját betette-e a táskába. A kocsiajtót kinyitották, ott volt már Rozi, a legidősebb lány a férjével és Zoltán. Saját autójukkal gyorsabban érkeztek, mint a mentő.

Istvánt egy négyágyas kórterembe tették. Az ügyeletes orvos megnézte.

— Bácsikám, ez érelzáródás. Most csak fájdalomcsillapítót kap.

— Komoly a baj, doktor úr? — érdeklődött az asszony.

— Sajnos, elég komoly, de aggodalomra nincsen ok.

Amikor Erzsébet elköszönt, István megkérdezte:

— Hazamégy vagy a városban maradsz?

— Magdikánál maradok. Majd holnap hozok ebédet.

— Fölösleges.

— Miért volna fölösleges?

István nem válaszolt.

*

— Mit hoztál, nagymama? — kérdezte az ajtóban Gábor, az unoka.

— Jaj, kisfiam, most nem hoztam semmit.

— Diót se hoztál?

— Ne is beszélj a dióról, Gáborkám.

— Miért ne beszéljek?

— Úgy elestem a padláson, amikor széjjelteregettem, hogy elájultam. Azóta is fáj a fejem.

— Hogyan estél el?

— Elszédültem.

— Akkor ne is hozzál diót.

— Gábor, hagyd a nagymamát! Fáj a feje és szomorú is — szólt Magdi a gyerekre.

— Gyere, súgok valamit — intett a kisfiú —, a nágymama lehajolt.

— Egyest kaptam számtanból!

— Jézus Mária!

— De kijavítom.

— Eredj tanulni, Gábor, többször nem mondom! — és az anyja betuszkolta a szobába.

— Mit mondtak?

— Érelzáródás. Komoly dolog, de ne aggódjunk.

— Gyere, készítek fürdővizet.

— Érelzáródás? — tette föl a kérdést Lajos, a vő. — Az ma már gatyfütty.

— Ugyan, Lajos, azt se tudod, mi az — utasította rendre Magdi.

Péter, a nagyobbik unoka lépett be.

— Csókolom, nagymama! — köszönt gimnazistához illő komolysággal és a beteg felől érdeklődött.

— Péter, menj le a boltba.

— Még haza se értem.

— Éppen azért! — szólt az anyja.

A gyerek morgott valamit, amit a csöndes ellenkezés jelének szánt.

— Elhúl a fürdővíz. Itt van egy tiszta törülköző meg a pongyolám, vedd föl — intézkedett Magdi.

— Reggel korán hazamegyek, hogy időre megfőzzek. Apátoknak tyúkhúslevest viszek.

— Ugyan, anyuka, ne szaladj annyit! Adnak ott enni, estére meg majd én viszek be valamilyen hidegételt.

— Nem lehet, lányom.

Behúzódott a fürdőszobába. Kedve telt a fürdésben, mert otthon nincsen lehetőség. A lavór nem helyettesíti a fürdőkádat. Hányszor mondta, hogy adják el azt a juhszéli házat! Bejönnének a városba, egy szép kis összkomfortos lakásba. A férje rosszalló tekintetétől majd meghalt ijedtében. „Mégis hogy bemenni a kőbarlangba, amikor a normális emberek kimenekülnek onnan!" — érvelt István ellentmondást nem tűrő hangon. József meg szinte belebetegedett a rémületbe, mert neki ez a ház meg a kert volt az egyetlen igazi menedéke.

— A ház meg a kert Józsefé, ezt jól jegyezd meg! — mondta István, amikor felesége újra előhozta a ház eladását.

Mikor aztán József elkerült otthonról, a lányok is megpróbálták jobb belátásra bírni apjukat. Minden messze van onnan, október végétől még a lovas kocsi sem tud bemenni, az is elmerül a sárban . . . „Anyuka nem bír a kerttel, jószággal, József sincs, aki segítene. Ez feleségkínzás . . ." — erőlködött Rozika.

— Kuss, piszok népség, hát nem elvinnék a fejem fölül a tetőt! — hurrogta le őket.

Kilenc óra után az unokák lefeküdtek. Sokáig beszélgettek hármasban a konyhaasztal mellett. Erzsébet sorbavette a gyerekeit. Zoltánt emlegette legtöbbször. Szobafestő volt és éjjel-nappal dolgozott. Annyi pénzt keresett, hogy azt elhinni nem lehet. Ez a fia azonban csak dolgozott és ivott.

Beszélgettek volna reggelig, Erzsébet asszony nem fogyott ki a témából, de a veje elbóbiskolt a hokedlin. Sebtében megegyeztek a másnapi tennivalókban. Lajos vállalta, hogy munkakezdés előtt kikerekezik, megeteti a jószágot és behozza a nyár eleji költésből a legszebb babos tyúkot. Abból készül az ebéd.

István félkönyékre támaszkodva olvasott. Erzsébet kicsomagolta az ennivalót és az éjjeliszekrény tetejére rakta. Közben kérdezősködött. Mit mondtak az orvosok?

— Injekciót adtak, lágyékba.

— No, de mit mondtak!

— Semmit.

A délelőttös ápolónő lépett be és megkérdezte az asszonyt, hány tiszta pizsamát hoztak. Egyet, azon kívül, amelyben István bejött.

— Mindennap váltjuk, mert a szúrásnál véres lesz. István bácsi igazi hős. Mások jajgatnak, üvöltenek, amikor a vivőérbe ágyúzunk. Itt meg egy sóhaj se hangzott el. Ezt nevezem férfiasságnak!

Kiment a kórteremből, hogy a hőmérőket hozza.

— Össze-vissza lefetyel, mint a rossz gramofon.

— Egyél, meghűl a leves.

— Majd később.

— Hideg lesz.

— Akkor megmelegítik.

— Megetetlek.

— Ugyan, eriggy már!

Az asszonynak kihullottak a könnyei.

— Add ide a bőröndből azt a vastag borítékot!

— Holnap mit hozzak?

— Semmit.

Erzsébet tanácstalanul nézelődött, leült a székre, azután fölállt, eligazgatta a vánkost.

— Itt a hőmérő — lépett be a lefetyelő —, a néni meg ne hozzon pizsamát. István bácsira hálóinget adunk, amíg a tizenegy ágyúlövést megkapja.

— Nem lesz az sok? — szólt közbe az öreg.

— Nem bizony, utána úgy tetszik futni, mint egy fiatalember.

— Majd meglátjuk.

— Az orvosok is így beszélnek? — kérdezte az asszony.

— Azok sehogyan se beszélnek.

— Délután bejönnek a gyerekek.

István hallgatott.

— Hozzak be gyümölcsöt?

— Ne hozzál semmit!

Erzsébet még elüldögélt a széken, azután csöndes köszönéssel elment.

— Kérem a hőmérőket! — jelentkezett a nővér.

Meglátta az éjjeliszekrényen a tele lábasokat.

— Nem eszik?

— Galambom! Nem nyúltam hozzá. Adja oda valakinek, mossák el az edényeket és tegyék vissza ide. De a vénaszszony erről ne tudjon!

— Ejnye, ejnye, István bácsi! — fenyegette meg a nővér. — Jól van, majd Annus néni visszahozza az ételhordót.

A többiek elszundítottak a kórteremben. István fölnyitotta a nagy borítékot és az iratok között kotorászott. Volt ott mindenféle; régi katonakönyv, segédlevél, iparengedély, adóbevallás, árverési végzés, kormánybiztosi kinevezés még a régi, tizenkilences időkből, párttagsági könyv és egy csomó levél.

— Nem alszunk? — kukkantott be az ápolónő.

— Egy kérésem lenne!

— Mi az a kérés?

— Venne egy borítékot levélpapírral, meg egy bélyeget vidékre?

— Csak holnap, ma lejárt a szolgálat.

— Jó lesz akkor is.

Adott egy tízest a lánynak, azután a borítékból kivett két levelet. Azt kezdte olvasni, amelyiket József először küldte neki Sopronból, ezelőtt öt esztendővel.

„Kedves, jó Apám!

A gyárba címzem a levelemet, nem akarom Anyámat is szomorítani.

Elég nehéz az én életem. Új itt minden, az emberek, a környezet meg az elfoglaltság is. A legrosszabb az, hogy nem tudom mindenkinek leolvasni a szájáról a mondatokat. Gyorsan beszélnek, forgatják a fejüket beszéd közben. Emiatt aztán sok kellemetlenségem van. Harmadnap, hogy ide érkeztem, azt mondták, mossam le a folyosóablakokat. Rosszul értettem és a klozetablakokat kezdtem tisztítani. Amikor körbeálltak és nevettek, akkor vettem észre, hogy nem azt csinálom, amit mondtak.

A főorvos úr többször érdeklődött utánam, már kétszer is beszélgetett velem. A szobában lakó másik két ember nem szól hozzám. Késői olvasok a kislámpa mellett, de még eddig nem kifogásolták. Itt nagyon sok szép könyv van. Lehet kölcsönözni.

A fizetésem — azt mondják, egyelőre — kilencszáz forint. Napi négy forint a koszt, a lakás meg havi harminc forint. Úgy, hogy marad pénzem. Beiratkoztam a szakszervezetbe is.

Nem akarok én nagyon panaszkodni, de nincsen még egy olyan hely a világon, mint a mi kis házunk meg a kertünk.

Zárom soraimat. Jó egészséget kívánok és várom a válaszát. Szeretettel gondolok mindenkire:

József"

Elolvasta a levelet és szórakozottan nézegette. Öt esztendő szaladt el, de úgy érezte, ez idő alatt semmi sem változott. József sorsa nem megnyugtató. Hazajön havonta — hathetenként — és alig akar visszamenni. Számon tart minden kis lomot és szemével majd' fölfalja a konyha meg a szoba bútorait, talán százszor is megnézegeti a falon függő képeket. A kis sámlira meg úgy vigyáz, hogy az már beteges ragaszkodásnak tekinthető. Évekig azon a sámlin ült, amikor írni, olvasni tanult.

(Folytatjuk)

Induljon az idén is!

Diszkóvonat a Balaton körül

Érdekelt, mert sokat hallottam a mozdonyvezetők által „Disc-nak" nevezett kirándulóvonatról. Elhatároztam, hogy elkísérem egy útra a szerelvényt. Ez azonban nem sikerült, mert a tervezett időpontban valami miatt lemondták a vonatot, így személyes tapasztalatok mellőzésével próbálom megírni a „Diszkóvonat" eddigi pályafutását.

1981-ben a bevétel növelése érdekében Siófok állomáson született meg a kirándulóvonat ötlete. Fő kezdeményezője *Soltész Ferenc* pénztárfőnök volt. A pécsi igazgatóság jóváhagyásával indítottak egy bemutató vonatot, a sajtó, az IBUSZ és a SIÓTOUR képviselőinek részvételével.

A bemutatónak nagy sikere volt és a SIÓTOUR jelentkezett partnernek. *Azóta százszor indították a Diszkót, s a bevétel elérte a másfél millió forintot.*

A múlt évben a szerelvényt állandó személyzet továbbította, vagyis a Bz 068-as „Piroskának" *Terjék István, Nád István, Ágoston József* és *Krokovics István* volt a motorvezetője. A várakozásnak megfelelően: forgalmi és műszaki nehézség nélkül, az üdülők legnagyobb megelégedésére közlekedett a vonat.

Menetrendje a következőképpen alakult:

Siófokról 7 óra 25 perckor indult. Az idegenvezető köszöntötte a résztvevőket, és ismertette velük a programot. A vonat hangosító berendezéssel van felszerelve, így menet közben is tudta ismertetni a táj, a Balaton-part nevezetességeit.

— Az út első állomásán Keszthelyen 3 óra 42 percet tartózkodtunk — meséli Terjék István. — A város nevezetességeinek megtekintése után 12 óra 55 perckor indultunk tovább. A következő állomásunk Badacsony volt. A vendégek ott borkostolón vettek részt.

Zánkán, az utolsó állomáson játékos vetélkedőt rendeztek az utasoknak. A győztesek ajándékot kaptak a SIÓTOUR képviselőjétől. *A vonat Csajág-Lepsény érintésével érkezett vissza Siófokra.*

Négy év tapasztalatairól, a kirándulóvonat előnyeiről és hátrányairól Soltész Ferenc pénztárfőnökkel is beszélgettem. Elmondta, hogy 1985-ben is tervezik a „Diszkóvonat" indítását.

— Tavaly korábban indult az első vonat, mint az előző években. Szerencsére a kaposvári vontatás rugalmas közreműködése lehetővé tette, hogy nem kellett lemondani az első igénylést. Nagyon gyorsan elkészítették a hangosító berendezést, amit az előző évben az utolsó út befejeztével kiszereltek. Az igazsághoz tartozik, hogy erre a célra nem a legalkalmasabb a Bz szerelvény. Nem lehet lehúzni az ablakokat, nem lehet átmenni az egyik kocsiból a másikba. Ez az utasokban a bezártság érzését kelti. A vonaton például megszerveztük az üdítőital árusítását, ehhez viszont csak azok jutottak hozzá, akik abban a kocsiban tartózkodtak.

Célszerű lenne távvezérléssel közlekedő szerelvényt beállítani, hogy az állandó gépkörüljárások kiküszöbölhetők legyenek. Ez a probléma Tapolcán okozta a legnagyobb gondot, ahol az állomás zsúfoltsága körülményessé tette ezt a műveletet. Szerencsére az állomási személyzet mindent megtett azért, hogy a körüljárás miatt ne késsen a vonat.

Tudomásom szerint a MÁV szervezésében is indítottak kirándulóvonatot, ami legalább olyan sikeres volt, mint a SIÓTOUR által szervezett.

— Igen. A SIÓTOUR elsősorban külföldi turisták utaztatásával foglalkozott, *s a 400—500 forintos részvételi díj az ebéd árát is magába foglalta.* Az általunk szervezett utak a hazai üdülők igényeit figyelembe véve jóval olcsóbbak voltak. Igaz, mi nem biztosítottuk az étkezést, de a 217 kilométeres, szórakoztató programokkal tarkított, 10 óra 30 percig tartó utazás részvételi díja *csak 100 forint volt.* Ezzel sikerült elérnünk, hogy közkedvelt lett a vonat, s mindig volt rá jelentkező. Aki részt vett az úton, ismerőseinek, barátainak különleges lehetőségként ajánlotta, amit érdemes kihasználni. Bízunk benne, hogy jövőre tovább tudjuk növelni a szervezett utak számát, ezzel együtt a bevételt is.

G. I.

EZ IS GONDOSKODÁS...

Gazdag program várja a nyugdíjasokat a Haladás Művelődési Ház klubjában

A szombathelyi járműjavító üzemben hosszú idő óta megkülönböztetett figyelemmel törődnek a nyugdíjasokkal. Évenként rendszeresen megrendezik a hangulatos nyugdíjas-találkozókat, s a segélyre szorulók a kommunista műszakok bevételéből részesülnek; élvezik az üzem gazdasági, párt- és tömegszervezeteinek támogatását.

Mindezek ellenére igényelték, hogy olyan fórumot találjanak, ahol rendszeresen találkozhatnak, s hasznosan tölthetik nyugdíjaséveiket. *Steier János* műszaki-gazdasági ellenőr kezdeményezésére 1983. január 10-én alakult meg a nyugdíjasok klubja. *Baranyai László* igazgató nagy megértéssel fogadta a kezdeményezést.

Az érdeklődésre jellemző, hogy az alakuló gyűlésen kétszáznál is több nyugdíjas jelent meg, s közülük 130-an nyomban beiratkoztak a klubba. Azóta 150-re gyarapodott a tagság.

Az 1984-es év már ezekről az alapokról indult. Egyrészt követték a már bevált, népszerű programokat, másrészt újabb, rendezvényekkel bővítették, színesítették a klubéletet. Ilyen volt a nemrég, november 30-án megrendezett batyusbál is.

Először a klub lelkes támogatója, *N. Kiss Klára*, a Haladás Művelődési Ház igazgatója köszöntötte a mintegy száz bálozó nyugdíjast és vendégeiket. Aztán a *Magyar László* Úttörőház táncosai kedveskedtek a résztvevőknek, majd pedig *Laky Rezső* tartott hangulatos előadást a nép száján élő falucsúfolókról, tréfás történetekkel fűszerezve.

A vigalomban elbeszélgettünk néhány vendéggel, így a *Neumann János* szocialista brigád képviselőivel, ugyanis e közösség patronálja a klubot. *Ostyola Dezsőné* brigádvezető-helyettes elmondta, hogy vállalásukhoz híven berendezték a báltermet, megterítettek, és a takarítást is elvégzik majd.

Darázs Károly klubvezetőségi tag elégedetten számolt be arról, hogy a klubtagok száma egyre nő, s ebben közrejátszik az is, hogy számos — elsősorban a nyugdíjasok gondjaival foglalkozó —, egészségügyi előadást építettek be az évi programokba.

Telt ház van az ország és a világ szinte ismeretlen, egzotikus tájairól tartott előadásokon is, amelyek közül többet *Kertész József* klubvezetőségi tag tart, diavetítéssel fűszerezve. A klubvezetőség tagjai nem sajnálják a fáradságot, személyesen felkeresik azokat a nyugdíjasokat, akik még nem tudnak a klubról, és tolmácsolják a tagság meghívását.

A batyusbál fénypontja a tombola volt, az első díj pedig egy festmény: *Nagy József* klubtag — amatőr festőművész — alkotása. Ő ajánlotta fel erre az alkalomra egyik művét.

A rendkívül jó hangulatú bálon a korosztályhoz illő, régi emlékeket idéző muzsikát *Berkes László*, az üzem stúdiósa biztosította hanglemezekről. Az idő gyorsan múlt, hamar eljött a záróra. Reméljük, sok ilyen emlékezetes programon vidulhatnak még az üzem nyugdíjasai.

Sátori Vilmosné

Pályaválasztási kiállítás

Szombathelyen több vasutas szocialista brigád kötött már együttműködési megállapodást a különféle oktatási intézményekkel. A brigádok társadalmi munkában kijavítják többek között az iskolák műszaki berendezéseit, és egyéb segítséget is adnak.

Legutóbb a BFF *Derkovits Gyula* és a *TBÉF Ady Endre* szocialista brigádja a Joskar Ola-i általános iskolának terepvasutat ajándékoztak, azzal a céllal, hogy létre tudják hozni a vasútmodellező klubot.

Az úttörők gyakran ellátogatnak a vasúti szolgálati helyekre, és ott ismerkednek a munkával.

Január 14-én az oktatási főnökségen pályaválasztási kiállítás is nyílt, amelyet több iskola VIII. osztályos tanulói tekintettek meg. Január 26-a után a kiállítás anyagát az igazgatóság csomópontjain mutatják be.

Részlet a kiállításról

Létesítmény nélkül

Sportkör a MÁV Kórházban

A MÁV Kórház sportköri elnökét, *Olajos Gábort* faggatom a munkájáról.

— Hogyan került kapcsolatba a sporttal?

— Aktív labdarúgó-játékos pályafutásom után labdarúgóedzői képesítést szereztem a TF-en, majd a sportvezetői (I. o.) és labdarúgó-játékvezetői (I. o.) igazolvány megszerzése következett. 1980-tól foglalkozom szervezetten a tömegsporttal.

— A kórházban mindig ilyen volt a sportélet?

— Nem, azelőtt csak ötletszerűen rendeztek versenyeket. Tömegsportmunkánk *minőségi* ugrásához feltétlenül szükség volt ahhoz, hogy létrejöjjön a vasútegészségügyi középszerv, amely szerkezetileg országosan megteremtette a dolgozók sportolásának lehetőségét. Lényeges még az 1980-ban bevezetett „munkahelyi olimpia". Ez lehetőséget ad arra, hogy az ország minden részén dolgozó vasútegészségügyiek évente *országos sportnapokat* rendezhessenek. Öt sportágban — asztaliteniszben, sakkban, teniszben, kispályás labdarúgásban, úszásban — kerül sor a vetélkedőre.

A versenyek színhelye évente változik, ezzel is azt a célt szolgálják, hogy a dolgozók ismerjék meg az országban máshol sportoló barátok életét, munkakörülményeit.

— A kórház milyen létesítményeket biztosít a sportolni szerető dolgozóinak?

— Sajnos, nem rendelkezünk saját létesítménnyel. Így *ezúton szeretnék köszönetet mondani azoknak a vasutas sportegyesületeknek, amelyek eddigi rendezvényeinkre biztosították sportpályáikat. Így a BVSC, a Haladás, a DMVSC, a Szolnoki MÁV-MTE . . .*

— Melyik sportág a legnépszerűbb?

— Azt hiszem, a MÁV Kórház *természtjáró-szakosztálya* az, amely igyekszik összefogni és irányítani a vasútegészségügyi dolgozókat, itthon és külföldön egyaránt. 1983-ban nagy sikerrel barangoltunk a bolgár tengerparton.

— Ön is sportol még, vagy csak szervez?

— Rendszeresen sportolok, jelenleg a BVSC öregfiúk labdarúgó-csapatában játszom . . .

Tóth Ibolya

Síppal a pályán

A Szabolcs-Szatmár megyei labdarúgó-játékvezetők munkáját értékelő írás így méltatta az országos utánpótláskerethez tartozó *Nagy Ferencet* a Kelet-Magyarországban: „. . . dicséretesen helytállt a területi bajnokságban. Ellenőri osztályzatának átlaga 4,75-os volt".

Ki is ő, hogyan került a síp mesterei közé?

1966-ban 17 évesen, szülőfalujában, *Újszászon* — a Szolnok megyei bajnokságban — kergette a labdát, egy évvel később gólkirály. Rögtön felfigyeltek rá a szakemberek. 1967-ben a DVSC vezetői keresték meg, majd 1969-ben már a „Loki" összeállítását olvasható a neve. Csatárként mutatkozott be az akkori NB I/B-s együttesben. Nem vallott szégyent, 32-szer zörgette meg az ellenfelek hálóját. Később, csapatérdekből jobbhátvéd lett. Debreceni labdarúgó-pályafutását ezen a poszton fejezte be és jobbhátvédként folytatta a nyírgyházi vasutascsapatban is, 1982-ig.

Közben a vasút különböző szakterületein dolgozott, tisztképzőt- és felsőfokú raktározási szaktanfolyamot végzett. Ma a debreceni igazgatóság közgazdasági osztályán dolgozik.

A majdnem húszéves focistamúltnak nem tudott hátat fordítani, a zöld gyep hiányzott az életéből. *Játékvezetői vizsgát tett*, s mindössze egy fél év kellett ahhoz, hogy bizonyítsa rátermettségét. 1983-ban már a Területi Játékvezetői Testületben találni a nevét, sőt osztályzatai alapján az országos utánpótláskeretnek is tagja lett. Szabolcs-Szatmár megyéből egyedül. A hajdani hátvéd sportszerűségét síppal a szájában is megtartotta. A hazai csapatok nála nem élveznek semmiféle előnyt. Előfordult néhányszor, hogy igazságos döntéseit nem tapsolta meg a hazai közönség.

A megyei „füttyös" kollégák közül *Ajler Józseffel* érti meg magát a legjobban, aki *„az év játékvezetője"*, lett. Gyakran hívja „lengetni" is magasabb osztályú mérkőzésekre a jó szemű Nagy Ferencet.

— Az első és második vonalban játszó csapatok edzőmérkőzésein különösen sokat lehet tanulni — vallja a vasutas játékvezető. Nem titkolt vágya, hogy egyszer még nemzetközi mérkőzésen is szeretné a sípot fújni.

Zs. B.

HÍREK

Sikeres ötletnapok

A szombathelyi vasútigazgatóság területén már hagyománya van az újítási ötletnapoknak. A múlt év végén tizenhárom szolgálati főnökségen rendeztek sikeres ötletnapokat. A téma az energia- és létszámmegtakarítás, a gazdaságosság és az utazás kulturáltsága volt többek között.

A vasutasok *820 ötletet dolgoztak ki*, amelyből 494-et fogadtak el. Ezekért összesen 68 ezer forint ötletdíjat fizettek. Az ötletekből 359 elérte az újítási szintet is. A legtöbb ötletet a szombathelyi körzeti üzemfőnökség *Baross Gábor* szocialista brigádja nyújtotta be, amelyből tizenhetet díjaztak. A pápai pályafenntartási főnökség *Petőfi* brigádja is jó eredményt ért el. Harminchárom ötletükből tizenkettőt díjaztak.

— Elismerő oklevél. A debreceni vasutas óvodát az elmúlt évben végzett kiemelkedő környezetszépítő munkáért, a Tiszta, virágos Debrecenért mozgalom keretében elismerő oklevéllel jutalmazta a megyei városi tanács és a Hazafias Népfront debreceni városi szervezete. Az oklevelet dr. Ács István, a városi tanács elnöke adta át.

— Kiállítás. A miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Házának képzőművészeti köre — a sátoraljaújhelyi pft kezdeményezésére — amatőr festők alkotásaiból kiállítást rendezett a MÁV-klubban. A több száz látogató elismerését fejezte ki a Bodrog és a Tisza-táj avatott kezű festőinek.

— Cukorhír. Január 7-én a Szolnoki Cukorgyár befejezte a cukorrépa feldolgozását. A négy hónapig tartó munkát segítették a nyugdíjas vasutasok is. Mérlegelték a répavagonokat, az üres kocsikat fordavonatba sorolták, s ezen kívül még több munkaterületen becsületesen helytálltak. A gyár vezetői elismerésüket fejezték ki a jó munkáért.

— Alkotó brigádok. A hatvan-füzesabonyi pft főnökség kál-kápolnai VII. gépesített mozgó főpályamesteri szakaszának Dózsa, Petőfi és Kossuth brigádjai szabad idejükben elkészítették azoknak a munkaeszközöknek a kicsinyített mását, amelyekkel a pályamunkások dolgoznak. A tárgyakat, maketteket a szakasz kultúrhelyiségében a közelmúltban mutatták be.

— Aktivisták jutalmazása. A hatvani körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága az elmúlt év végén köszöntötte azt a tizenkét bizalmit, aktivistát, akik 1984-ben, vonultak nyugdíjba. A bensőséges ünnepségen Piroska József szb-titkár méltatta tevékenységüket, majd átadta a tárgyjutalmakat.

— Versenyben a brigádok. A debreceni pályafenntartási főnökség kollektívái, szocialista brigádjai a kongresszusi munkaverseny tiszteletére pótfelajánlásokat tettek. Az elmúlt esztendőben például két kommunista műszakot tartottak. Talpfacserét, géplánc-előkészítő munkát, vágányszabályozást végeztek a vonalak állapotának javítása érdekében.

— Előadás. A pécsi vasutasok nyugdíjasklubjának vezetői egészségügyi előadássorozatot szerveztek a klubtagok részére. Az első előadást január 17-én tartották. Dr. Hámori Károly, a TEK igazgató főorvosa beszélt az időskorúak betegségéről, a megelőzésről.

— Licenc alapján — ütközőbetét. A Diósgyőri Gépgyár vasúti kerékpárgyártó gyáregységében francia licenc alapján új típusú, rugalmas vasúti ütközőbetét sorozatgyártását kezdték el. Az eddig alkalmazott rugós megoldást itt egy szinte folyékony elasztomer műanyaggal töltött dugattyú helyettesíti, mely teljes ütközés esetén rendkívül magas, 4000 atmoszféra nyomást is maradandó károsodás nélkül elvisel. Az élettartama szinte korlátlan. A következő öt év alatt közel 50 ezret szállítanak majd a MÁV részére.

TURISTAHÍRADÓ

A vasutas turisták 1984. november 17-i küldöttértekezleten újjáalakult szakbizottsága január 8-án tartotta idei első, egyben alakuló ülését. A vezetőség új tagjai: *Reményi Pál* a szakbizottság vezetője. *Buskó András, Kiss István, Krajcsovicz Zoltán, Rósa László, Szentgyörgyi Tamás, Thuróczy Lajos* és *Vadászy Pál.*

A szakbizottság értékelte az 1984-es túraévet, és megkezdte az 1985. évi feladatok előkészítését. A vasutas természetjárók az elmúlt túraévet sikeresen zárták. A szakbizottság örömmel tapasztalta, hogy egyre többen vesznek részt a túrázói minősítések megszerzésében, a magasabb túravezetői fokozatok elérésében és a jelvényszerző túramozgalmakban. Tavaly *Józsa László* (Győri MÁV-DAC) aranyjelvényes túravezetői minősítést szerzett.

Aranyjelvényes túrázói minősítést 16 vasutas természetjáró ért el, így *Csonka Béláné, Gyarmathy Gábor, Oth Alfréd, Oth Alfrédné, Oth Gábor, Pánczél Csaba, Szabados Kálmán, Vida József, Fábrik Imre, Győri Valéria, Kasznár József, Krizanits István, Radó András* és *Szabó Zoltán* Győri MÁV-DAC, valamint *Alter Gábor* és *Ozorai Gábor* MÁV BVKH SC.

A Kéktúra-jelvényesek sorába lépett *Hörcher Géza, Gyarmati Ágnes* és *Miltényi Ferenc* MÁVTI. *Antal Ernőné, Enzt Ferenc* és *Árvai István* Törekvés SE., valamint *Hövényesi Sándorné, Hövényesi Sándor* és *ifj. Hövényesi Sándor* MÁV BVKH SC.

A szakbizottság továbbra is szorgalmazza a túrázói minősítések megszerzését, a jelvényszerző túramozgalmakban való aktív részvételt, a gyalogos turizmus mellett más szakágakba való bekapcsolódást, valamint a természet védelmének fokozását.

Buskó András

CSAK KÍSÉRLET

Ki itt belépsz, szólj a mikrofonba!

A Keleti körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének vezénylőirodájában a szolgálatra jelentkező utazóknak tavaly óta — miután a helyiségbe lépnek — öt másodpercig beszélniük kell egy mikrofonba. Így állapítják meg: *fogyasztott-e a beszélő alkoholt.*

E műszer alkalmazásának eddigi tapasztalatairól *Hunor László* vezetőmérnökkel beszélgettünk.

— Ezt az ALCOHOL TESTEL fantázianevű műszert kísérleti jelleggel szereltük fel — tájékoztat. — Célunk az, hogy gyorsabbá tegyük az ellenőrzést, és takarékoskodjunk a drága, hagyományos szondákkal.

— Az elektromos szonda beváltotta a hozzá fűzött reményeket?

— Az az igazság, hogy a műszer *még nem teljesen tökéletes.* Az ALCOHOL TESTEL ugyan egyértelműen jelzi, ha a beszélő alkoholt fogyasztott — egy deci sört is kimutat —, de sajnos, akkor is alkoholos befolyásoltságot jelez, ha az ellenőrzött éppen *dohányzik*, vagy előtte *savanyúságot* evett. Vitás esetekben ezért elő kell venni a hagyományos szondát. Az ALCOHOL TESTEL mikrofonjában van egy érzékelő szerkezet, amely az észlelt gázokat vizuális jelekké, illetve hangokká alakítja át. A műszer szelektáló képessége még nem tökéletes.

— Ezek szerint fölösleges volt felszerelni?

— Azt azért nem mondanám, hiszen *minden új találmánynak vannak kezdeti hiányosságai.* Véleményem szerint a konstrukciót lehet tökéletesíteni. Ha ez sikerül, évente tetemes költséget takaríthatunk meg, hiszen *egyetlen hagyományos szonda 50 forintba kerül* . . .

(séra)

Tűzvédelmi felügyelők tanácskozása

A budapesti igazgatóság katonai és polgári önálló csoportja december 12-én a Keleti pályaudvari szertárfőnökség kultúrtermében értekezletet rendezett az igazgatóság területén dolgozó önkéntes tűzvédelmi felügyelők és vezetők részére.

Cseri István, az igazgatóság tűzvédelmi vezetője tájékoztatta a hallgatókat az elmúlt évben keletkezett tűzesetekről és károkról, valamint a tűzmegelőzés érdekében tett erőfeszítésekről. Ezután *Kovács János*, a MÁV tűzvédelmi vezetője ismertette az idei esztendő legfontosabb feladatait, teendőit.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Felszámolásra megérett helyzet. (Folytatása a 33. függőlegesben.) 13. Az 1571 évi tengeri ütközet helye. 14. Görög népgyűlés, piactér. 15. Nyerő kártyát. 16. Törökországi város. 17. Szintén. 18. Törlőgumi. 20. Bizalmas megszólítás. 21. Tamás közepe. 22. Fohászok. 23. Heves, keverve. 24. Termés, névelővel. 25. Méhlakás. 27. Torbágy társközsége. 28. Finom leves, névelővel. 29. Van, németül. 31. Szovjet író. 34. A freudizmus megalapítója. 36. Egy észak-afrikai város lakója. 37. Az időegység alatt végzett munka. 40. Foghús. 41. Adag széle. 42. Olasz város. 43. Nézek, egynemű betűi. 45. Híres költőnk családi neve. 46. Dalmáciai város. 47. . Hyppolite (1828—1893) francia tudós és író. 48. Két névelő. 49. Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat. 50. Híres kávészaküzlet. 51. Neves publicistánk. 53. Emeletirövidítés. 54. Felkiáltás. 55. Ilyen futó is van. 56. Veszekedés, botrány. 57. Dél-amerikai folyó.

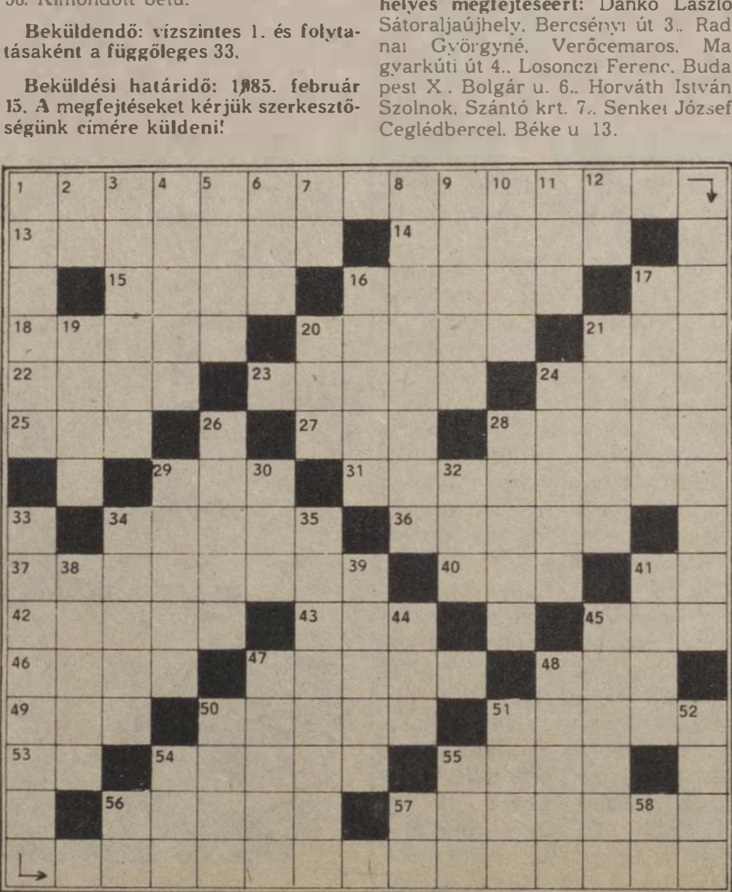
Függőleges: 1. Nyugati gót király volt 410-ben elfoglalta Rómát. 2. Igekötő. 3. Az áradás ellentéte. 4. Zsidó bölcs. 5. Játék, pénzzel. 6. Helyhatározó. 7. Biztató szó. 8. Fregatt. 9. Kerti növény. Több évtizedig él, de egyszeri virágzás után elpusztul. 10. Becézett Antal. 11. Korszak. 12. Kicsinyítő képző. 16. Az egyik földrész (ék. hiány.) 17. Latin kép. képmás. 19. Rendkívül szilárd, hőálló anyag. 20. Heg a testen. 21. Neves olasz hegedűkészítő család. 24. Nem mind az, ami fénylik. 26. Állambiztonsági Bizottság rövidített neve volt a Szovjetunióban. 28. Régi afgán aranypénz. 29. Idegen női név. 30. . . . ela, gyámság (latin). 32. Három ötöszül. 34. Vissza, a francia kártya egyik színe. 35. Folyami átkelőhely. 38. . . . csak énekeljetek (Tompa Mihály). 39. Egy fűszernövény fordítottja. 41. Kétszeresen ad. 44. Hangtalanul kínál. 45. Más kárán tanul. 47. Igája. 48. Pest megyei község. 50. Nem jön vissza. 51. Arab férfinév. 52. Nem áll biztosan. 54. Testrész. 55. Hárem közepe. 56. A szobába. 57. Okozat eredője. 58. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 33.

Beküldési határidő: 1985. február 15. A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az irányító munka gyengeségei. A munkafegyelem lazaságai.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dankó László, Sátoraljaújhely, Bercsényi út 3., Radnai Györgyné, Verőcemaros, Magyarkúti út 4., Losonczi Ferenc, Budapest X., Bolgár u. 6., Horváth István, Szolnok, Szántó krt. 7., Senkei József, Ceglédbercel, Béke u. 13.



LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest, VI. kerületi kétszobás 53 négyzetméteres, félkomfortos, gázfűtéses, udvari tanácsi lakásomat 3 vagy két plusz két félszobás külön bejáratú, összkomfortos, komfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet 8—16 óráig a 220-660/83 mellék, vagy a 30-07 telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „VIII. házban" levő kétszobás, 96 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat kizárólag tanácsi lakásra. Vidéki lakás és minden megoldás érdekel. Cím: Budapest, VIII. ker., Kerepesi út 5. V. ép. fszt. 4., vagy 11—13 óra között a 340-495 telefonszámon.

Elcserélném két szoba komfortos, 42 négyzetméteres, MÁV-bérlakásomat 2,5-3 szobásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Darabos, 41-61/36-75 telefonszámon 8—16 óra között.

Elcserélném Budapest X. kerületben levő kertes MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet 14—18 óra között a 161-664-es telefonszámon.

Elcserélném törökbálinti kétszobás komfortos, kertes, első emeleti MÁV-bérlakásomat budapesti egyszobás, összkomfortos tanácsi lakásra. Érdeklődni munkaidőben, vasútüzemi telefonon: 01 56-11 vagy 684-079 városi telefonszámon, Kovácsné Szombaty Gizella.

Elcserélném tatabányai kétszobás, összkomfortos tanácsi lakásomat hasonló budapestire, MÁV-bérlakás is lehet. Érdeklődni lehet munkaidőben a 45-32-es telefonszámon, Szebeni Andrásné.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úton levő 2,5 szobás, villanyfűtéses, telefonos, IV. emeleti (új lift van), 98 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat Rákospalotán levő egy plusz két félszobás vagy kertes házakban 3-4 szobás lakásra. Érdeklődni lehet a 138-140-es telefonszámon 14—18 óra között

Elcserélném Budapest, Füredi lakótelepen levő másfél szobás, I. emeleti tanácsi lakást és 1 szobás, komfortos, földszintes, Népstadionnál levő öröklakást családi házra. Kizárólag Budapest területén. Mindkét lakásban telefon. Érdeklődni kizárólag este 7 óra után a 640-355 telefonszámon

Elcserélném a Budapest, Landler telepen levő egy plusz két félszobás, 67 négyzetméteres, loggiás, OTP-öröklakásomat hasonló méretű örök-, vagy bérlakásra Budán I., II., III. kerület előnyben. Megtekinthető délután 5-től, szombat, vasárnap egész nap. Cím: Plesz Antal, 1155 Budapest, Rákos út 96. I. 10. Telefon napközben 887-700.

Elcserélném Budapest XV. ker., MÁV-telepi egyszobás, komfortos lakásomat tanácsira, MÁV-dolgozóval. Vagy a lakást plusz börzsönyligeti nyaralómat kisebb családi házra. Budapest környéki, vidéki is érdekel. Váhegyiné. 1154 Budapest, Csanádi György u. 9/3

Elcserélném Ács állomáson levő MÁV-bérlakásom — amely nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba, pincéből áll és egy zárt veteményeskert tartozik hozzá — Budapeshez közelebb, bármely főútvonalon, vagy Budapesten levő másfél vagy kétszobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné Ács 2941 Vasútállomás felvételi épület.

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
1553 Bp. XIII., Váci út 73
Telefon 497-950
Postafiók 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 39.— forint
Egyszámlaszám, MNB — 11 850
85—425 Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. FEBRUÁR 14.

A vállalati terv is számol vele:

Jogos igény a vasutasság élet- és munkakörülményeinek javítása

Ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége január 25-én ülést tartott. Megjelent és az elnökségben foglalt helyet Gál László, a SZOT főtitkárhelyettese, dr. Tóth László közlekedési minisztériumi államtitkár, dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója, dr. Sebes Miklós, az Utasellátó Vállalat és Oroszváry László, a GYSEV vezérigazgatója, Nagy Károly, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára. A tanácskozást a MÁV Vezérigazgatóság megbízásából készült „Vasút 1984" című film vetítése vezette be. Ez a lelkiismeret-ébresztő filmalkotás megrázó erővel mutatja be a vasútnál ma még jócskán található, a múlt századból származó síneket, elöregedett gépeket, málló vakolatú üzemi épületeket, lakásokat.

A szakszervezet kezdeményezett

A központi vezetőség a film megtekintése után, *Gyócsi Jenő* elnökletével kezdte meg munkáját. Az első napirendi pont keretében *Tolnai Ildikónak*, a központi vezetőség titkárának szóbeli előterjesztésében a MÁV, az Utasellátó Vállalat és a Győr-Sopron—Ebenfurti Vasút idei tervét vitatta meg a testület.

— A vasút működési feltételeit a népgazdaság helyzete alapvetően meghatározza, de nem jelent automatikus növekedést fejlesztési, munkaerő-gazdálkodási igényeink kielégítésében — mondotta bevezetőjében. A külgazdasági egyensúly javítása érdekében a fejlesztések, a beruházások, a fogyasztás, az import kényszerű visszafogása valamennyi ágazatnál feszültséget teremtett. Felszínre hozta a gazdálkodási rendszerben rejlő hibákat, az egyes vállalatoknál még élesebben rámutatott a fejlesztési szükségletekre. A népgazdasági egyensúly javulása ezért valamennyi ágazatnál a legsürgetőbb beruházások realizálásának reményét csillantja meg. Ezek természetesen további feltételei a népgazdaság arányos fejlesztésének. Szükségszerűen egymással összehasonlításra kerülnek a bányászat, az ipar, a közlekedés, a mezőgazdaság igényei és az igények közötti sorrendiségek. A MÁV vezetői, a Közlekedési Minisztériummal közösen, nagy erőfeszítéseket tettek a vasút gondjainak bemutatására, a vasút gazdálkodási feltételeinek javítására. *Ezt a munkát szakszervezetünk nemcsak támogatta, hanem a tárgyalások megkezdése, folytatása érdekében kezdeményező szerepet is vállalt.* Eredménynek tekintjük, hogy az Állami Tervbizottság megvizsgálta a vasút helyzetét, és jogosnak tartja az eszközállomány szinten tartására, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményei javítására megfogalmazott igényeket.

Az igények elismerése azonban nem jelenti az elavult eszközállomány gyors felújítását, a munkaerő-gazdálkodási gondok megoldását, mert egyelőre csak az ehhez szükséges feltételek megteremtésének hosszú távú programjáról beszélhetünk. Már 1984-ben elkezdődött viszont az a folyamat, amely a vasút gazdálkodási egyensúlyát, költségvetési támogatással, a normatív szabályozás egyes elemei alóli mentességgel, a népgazdasági átlaghoz

Tolnai Ildikó beszédét mondja

kereszttül az igazgatósági, szolgálati egységekre történő tervlebontásig aktívan részt vettek.

A vasút 1985. évi terve a kiélezett gazdálkodási követelmények ellenére végrehajtható, a tervezett vállalati eredmény realizálása feltételezi az egyes részfeladatok fegyelmezett végrehajtását. A terv jelentős feszítést tartalmaz, a hatékonyság, a gazdaságosság érdekében további erőfeszítéseket követel a belső tartalékok feltárásában, kiaknázásában. A „belső tartalékok" kifejezés rendkívül jóindulatú, inkább eltakarja, mint felfedi a tartalom lényegét.

Jelentősek azok a feladatok is, amelyeket a belső irányítási rendszer átformálásával kell megoldani. Az utasok, a fuvaroztató felek naponta figyelmeztetnek hibáinkra, de mi vasutasok is látjuk tevékenységünk hiányosságait.

Valamennyien tisztában vagyunk azzal, hogy a jelenlegi helyzet egy adott gazdasági folyamat következménye. A hibák és a tehetetlenség is ma-

(Folytatás a 3. oldalon.)

közelítő bérfejlesztési lehetőséggel, esetleg idegen munkaerővel egy minimális szinten biztosítja. Ezek a támogatások teszik lehetővé, hogy az 1985. évi terv viszonylagosan egyensúlyba kerülhet, a szállítási feladatok és a rendelkezésre álló eszközállomány közötti ellentmondás a vasutasok mindennapi munkája, erőfeszítései révén mérséklődhet.

A MÁV által 1985-re kért és a költségvetésből biztosítható támogatás közötti eltérés annyira jelentős, hogy a tervben az üzemeltetési, gazdálkodási feszültségek nagy részének további fennmaradásával számolunk. Ilyen körülmények között ismét hangsúlyoznunk kell, hogy mennyire fontos a dolgozóknak a tervvel való azonosulása, a területi, a szakszolgálati és az összvasúti érdek összhangjának megteremtése.

Szakszervezeti szerveink az 1985. évi terv készítésének folyamatában a területi javaslatok összeállításától a hálózati terv megvitatásán, elfogadásán

Gyócsi Jenő elnök köszönti az ülés résztvevőit és ismerteti a napirendet

(Laczkó Ildikó felvételei)

Kongresszusi munkaverseny

A munkahelyi kollektívák teljesítik felajánlásaikat

Felszabadulásunk 40. évfordulója és a pártkongresszus dátumának közeledtével a szolgálati helyeken megélénkült a munkaverseny. Erről tanúskodnak az alábbi tudósítások is.

SZOMBATHELY

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny eddigi szakaszában egyre jobb minőségi eredmények születtek a szombathelyi vasútigazgatóság területén — írja szerkesztőségünknek küldött levelében *Teleki László*, a tszb közgazdasági bizottságának vezetője. — *Valamennyi szakszolgálatnál javultak a teljesítmények*, ami megmutatkozik például a vonatok menetrend szerinti indításában, az áru- és személyszállítási tervek alakulásában, az igazolatlan távollétek számának csökkenésében, a munkafegyelem javulásában, az anyag- és energiatakarékosság eredményeiben stb.

Szolgálati főnökségeink dolgozói a jubileumi munkaverseny időszakában a kommunista műszakok résztvevőiként 13 000 óra társadalmi munkát végeztek, mintegy 300 000 forint értékben.

DEBRECEN

Hasonló eredményekről ad számot *Kiss Antal* Debrecenből. Többek között így ír: *„Az év közben kibontakozott jubileumi munkaverseny nagyban elősegítette igazgatóságunk 1984. évi tervfeladatainak teljesítését.* Az elszállított utasok számát (34,6 milliót) tekintve 103 százalékos tervteljesítést értünk el. Az 580 millió forintos bevételi tervünket 112 százalékra teljesítettük, ami *70 millió forint többletbevételt eredményezett* . . . Növekedett korszerű mozdonyaink napi hasznos futása is. A V43-as mozdonyok napi átlagban 427, az M62-esek pedig 263 kilométert teljesítettek, meghaladva a tervezett szintet . . . *Költségfelhasználásunkat a korrigált tervhez viszonyítva mintegy 8—10 millió forinttal csökkentettük*, s csak az anyag- és energiatakarékossági célkitűzések eredményeként 5—6 millió forint értékű a megtakarítás."

NYÍREGYHÁZA

Nyíregyházán — *Nagy Ildikó* tudósítása szerint — rendszeresen értékelik a jubileumi verseny eredményeit, s azok a versenytáblákról is leolvashatók. Ebben a formában dicsérik a körzeti üzemfőnökség KISZ-fiataljait is, akik kongresszusi felajánlásként *információs szolgálatot szerveztek az utasok jobb tájékoztatása érdekében.* Ennek is szerepe volt abban, hogy például az év végi ünnepi forgalom panaszmentesen zajlott le a körzet állomásain.

SZOLNOK

Szolnokról is küldött tudósítónk ilyen híreket, ahol 61 brigád versenyez a felajánlások teljesítéséért.

„A személyszállítás, a kulturált utazás feltételeinek javítása szándékával dolgoznak azok a takarítóbrigádok is, amelyek tagjai *társadalmi munkában vállalták a kocsik és a várótermek takarítását.* Mendén és Újszászon két munkabrigád alakult újonnan, s felajánlásaik teljesítése nyomán *a körzeti üzemfőnökség legszebb állomásai lettek ezek a szolgálati helyek.*"

Szolnokon egyébként 43 brigád tett felajánlást a jubileumi munkaversenyben. *Molnárné Németh Katalin* versenyügyintéző tájékoztatása szerint az egyik legjobb és folyamatosan jól dolgozó közösségnek számít a *lakatosok tmk-brigádja.* Tagjai minden társadalmi megmozdulásban részt vesznek. Patronálják az óvodát és az öregek napközi otthonát, s az állomás melletti sporttelep vízvezetékhálózatát is ők szerelték társadalmi munkában.

A januári lemaradás: 1,2 millió tonna

A szokatlanul hideg időjárás nem kedvezett az áruszállításnak

A szokatlan hideg téli időjárás januárban kedvezőtlenül hatott a vasúti áruszállításra. A vállalatok ugyanis — a többletrakodási költségek elkerülése érdekében — az összefagyás veszélyének kitett áruk szállítását erősen mérsékelték. Annyi áru szállítását igényelték csupán, amennyire a termelés és ellátás folyamatos biztosításához nélkülözhetetlenül szükségük volt.

Ez azt eredményezte, hogy **a vasút januárban csak 8 millió 101 ezer tonna árut szállított.** Ezzel a bázishoz viszonyítva 86,4, a tervhez képest pedig 86,9 százalékos teljesítést ért el. A lemaradás abszolút értékben 1,2 millió tonna.

Az összes elszállított tonnán belül, a tavalyihoz viszonyítva, a belföldi, az import- és a tranzitforgalomban 11, 17, illetve 30 százalékos csökkenés, a tervet tekintve pedig 10, 16, illetve 29 százalékos a lemaradás. Kedvező, hogy az exportszállításoknál a bázishoz képest 6,8 százalékos, az előirányzatot alapul véve pedig 2,7 százalékos túlteljesítés tapasztalható.

Az áru-tonnakilométer teljesítmény várható alakulása a bázishoz képest 13,2, a tervhez viszonyítva 15,1 százalékkal alacsonyabb.

A kocsiigényes szállítás volumene januárban **a tavalyinál 13, a tervezettnél pedig 12,4 százalékkal volt kevesebb.**

A kocsiigényes áruknál a bázisnál magasabb szintet csak a tégla és cserép (107,4%), valamint a tűzifaküldeményeknél (106,7%) ért el a vasút, míg szénből 5, kőből 10, kavicsból és homokból 70, mészből 15, cementből 40, cementgyártmányokból 17,5, műtrágyából 16 százalékkal kevesebbet szállított, mint egy évvel korábban.

A vasúton fuvarozott élőállatküldemények, a megrakott teherkocsiban kifejezett mennyisége 24 százalékkal, ezen belül a belföldi forgalomban 63, az exportrelációban 17 százalékkal csökkent az előző év januárjához képest.

A könnyen romló áruk mennyisége a belföldi szállításnál 11, exportviszonylatban 3,5 százalékkal csökkent.

A záhonyi átrakótérség belépő áruforgalma az érkezett rakott kocsikat tekintve 31, az ezekben szállított árusúlyt figyelembe véve pedig 39 százalékkal volt kevesebb, mint a múlt év azonos időszakában.

A teherkocsik térbeli kihasználása az előirányzatnál 3 százalékkal magasabb, a bázisbelinél ugyanennyivel alacsonyabb volt. Lényegesen csökkent a géprevárások és vonatácsorgások száma is. A vasúti teherkocsik időbeli kihasználása, a szokatlan hideg időjárás következtében, **a bázisnál 12, a tervezettnél 22,7 százalékkal kedvezőtlenebbül alakult.**

A rendkívüli körülmények miatt a kilépésre váró feloszlatott vonatok száma, az elmúlt évi 15-tel szemben, 2140 vonatot tett ki. Ez utóbbi kifejeződik abban is, hogy az idegen cégjelű teherkocsiknak a MÁV hálózatán való tartózkodási ideje a bázishoz képest 17 százalékkal emelkedett.

A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása a tavaly januárihoz képest a villamos vontatásnál 1,3, a nagy dízelmozdonyoknál 2,1, míg a kis teljesítményű dízelmozdonyoknál 1,4 százalékkal növekedett.

Becsült adatok szerint **a vasút januárban 18,7 millió utast szállított,** s ezzel a bázishoz viszonyítva 98,8, a tervhez képest 100,5 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett teljesítés várhatóan 94,2, illetve 95,3 százalékot ér el.

A személyszállítás minősége, a menetrendszerűséget alapul véve, az összes vonatnál 0,6 százalékkal romlott, amelyet döntően befolyásolt a nemzetközi expresszvonatoknál bekövetkezett 17,6 százalékos visszaesés. A késett vonatokra jutó fajlagos késési idő az összforgalomban 5 perccel, ezen belül a nemzetközi forgalomban a bázisbelinek kétszeresére (92,9 percre) emelkedett.

BIZALMIAK FÓRUMA

Érdemi a vita, ha jó az előkészítés

A ceglédi KÜF, a maga 650 dolgozójával a kisebb körzeti üzemfőnökségek közé tartozik. A dolgozók többsége becsülettel végzi tevékenységét. Ezt a feltevést igazolta a szakszervezeti bizalmi testületi legutóbbi ülése is.

Cseh Benő üzemfőnök január 23-án számolt be a 41 tagú testület előtt az 1984. évben végzett munkáról, a gazdálkodás eredményeiről. Az ülésen a bizalmi testület tagjai teljes létszámban vettek részt. Érthető volt ez a nagy érdeklődés, mert olyan fontos napirendi pontokat tárgyaltak, mint a kollektív szerződés és annak helyi függeléke végrehajtásáról szóló jelentés, az 1985. évi módosítási javaslatok, az 1984. évi szociális terv végrehajtása, valamint a munkavédelmi tevékenység értékeléséről készült előterjesztés.

A testület nagy figyelemmel hallgatta az üzemfőnök értékelését a körzeti üzemfőnökség 1984. évi eredményeiről. Az eredmények biztatóak. Tavaly például kevesebben léptek ki a dolgozók közül, ennek ellenére a létszámuk csökkent, és mégis: *7516 túlórával kevesebbet használtak fel, mint az előző évben.* Ezt elsősorban a vezénylési munka javításával érték el. A kisegítő és kocsitisztító dolgozóknál túlóra-felhasználásra nem is került sor.

A jobban szervezett munka az 1984. évi teljesítmények alakulásában is éreztette kedvező hatását. Személyszállítási bevételi tervüket például az előirányzott 89 millióval szemben 97,2 millió forintra, áruszállítási feladatukat pedig 99,09 százalékra teljesítették. Hasonlóan alakult a menetrendszerűség: 99,09 százalékos eredményt értek el ebben is. Ám továbbra is gondot okoz a hétvégi rakodási készség csökkenése, a rakodási normaidők betartása, de erről aligha a vasutasok tehetnek.

Közérdeklődésre számottartó eredményeket értek el az energiagazdálkodásban, ami 1,4 millió forint megtakarítást hozott.

Az előterjesztett beszámolókhoz tizenketten szóltak hozzá, igen tárgyilagosan. Elsősorban a meglévő hiányosságokra hívták fel a figyelmet, s megoldást is javasoltak több kérdésben. Több felszólaló említette, hogy eddig két dízelmozdonnyal szolgálták ki a kisállomásokat, most azonban az egyik dízel helyett villamos mozdonyt kaptak, amely felsővezeték híján nem tud minden vágányt kiszolgálni. Ez növeli a kocsitartózkodási időt. Javasolták: a vezetés mérje fel, hogy a villamosmozdony milyen vonatokat tud kiszolgálni, és úgy határozzák meg a feladatokat.

Többen nem értettek egyet a kollektív szerződés 20. §. (3) bekezdés módosításával, *miszerint az utazószolgálat két szolgálat közötti pihenőidejét 10 órában határozzák meg* (Helyi Függelék). Véleményük szerint ez nem elegendő, mert a busszal bejáró dolgozók a szolgálati idő letelte után csak órák múlva érkeznek haza. A fáradt dolgozó figyelme csökken, s egy kis kihagyás, és bekövetkezik a baleset. Ennek alapján javasolták, hogy differenciáltan határozzák meg a pihenő időt; azaz másképpen a 12 óránál rövidebb és az ennél hosszabb szolgálat után.

A felszólalók arra is rámutattak, hogy 100 elindított vonat közül 70 hosszabb, mint amilyen hosszúságú befér az állomásokra, emiatt megkésleltetnek más vonatokat. Az üzemfőnök szerint ezek a vonatok Ferencvárosból és Szolnokról jönnek.

A MÁV bevételeinek növelése érdekében elhangzott olyan javaslat is, hogy a jegyvizsgálók munkáját jobban ellenőrizzék, és személyenként értékeljék bevételüket. Cegléden egy jegyvizsgáló tengelyen töltött idejére óránként 30 forint bevétel jut, de vannak sokan, akik egy hónap alatt még 1000 Ft bevételt se érnek el. Ennek oka, hogy csak felszállnak a vonatra, és nem csinálnak semmit.

Vecsés állomásfőnöke, mint meghívott elmondta, hogy egy hete víz nélkül vannak. Az állomáson lakó családok 300 méterről hordják a vizet, mert a vezetékek elfagytak. Vízhiány miatt a W. C.-k bűzlenek. A szükségessé vált, alig 25 cm-es hegesztést a vasút nem képes elvégeztetni. Szóba került az is, hogy Vecsésen olyan rossz a raktár, hogy éjszaka a csövesek abban tanyáznak. Ebből a raktárból dollárért vásárolt, szállításra váró nyulakat loptak el. A raktár javítását többszöri sürgetés ellenére sem végzik el.

Az előterjesztéseket, a helyi függelék módosítását a testület 41 tagja közül 23 fogadta el. Az ülés igazolta, hogy ahol a gazdasági és társadalmi vezetők gondoskodtak arról, hogy a tárgyalásra kerülő anyagokat a résztvevő bizalmiak megismerjék, ott a kollektív szerződés, illetve annak helyi függelékében szabályozott kérdésekről *érdemi vita bontakozhat ki.* Ebben nagy szerepe van a helyi szakszervezeti vezetésnek, hiszen a dolgozókat érdekeltté tudja tenni a gazdálkodás, az egyén és a kollektíva érdekeivel szoros kapcsolatban lévő problémák megvitatásában, a megoldások keresésében.

P. J.

Az akcióegység jegyében

Prágában ülésezett az SZVSZ és a nemzetközi szövetségek titkárságának konzultatív bizottsága

Január 15—16-án Prágában ülésezett az SZVSZ és a nemzetközi szakmai szövetségek (SZNSZ) titkárságainak konzultatív bizottsága. Az ülésen, melyen *Gáspár Sándor* elnökölt, a résztvevők a nemzetközi szakszervezeti mozgalom legégetőbb kérdéseit vitatták meg és kicserélték gondolataikat az SZVSZ és a nemzetközi szövetségek, valamint tagszervezeteik közötti szorosabb együttműködés és akcióegység szükségességéről és lehetőségeiről, különös tekintettel a foglalkoztatás biztonságáért, a bérekért, a dolgozók gazdasági és szociális követeléseiért, a szakszervezeti és a demokratikus jogokért folytatott küzdelem hatékonyabbá tételének lehetőségeire.

Az ülés behatóan tanulmányozta a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet* különböző fórumainak szerepét és tevékenységét a dolgozókat érintő legégetőbb kérdések megoldásában. Megállapította, hogy a nemzetközi szövetségek részvételét még hatékonyabbá kell tenni a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet és a szakmai bizottságainak munkájában. Ezzel kapcsolatban a szövetségek titkárságainak képviselői több, igen hasznos és gyakorlati javaslatot tettek, melyek összehangolt megvalósítása esetén jelentős előrehaladás érhető el a dolgozók érdekvédelmében nemzetközi szinten folytatott tevékenységben.

Az ülésen megvitatták a nemzetközi szakszervezeti propagandamunka területén végbement fejlődést, az ebben rejlő további lehetőségeket és javaslatokat tettek a hiányosságok megszüntetésére. A szakszervezetek közötti élénkebb információcserével, a tömegtájékoztatás új technikai lehetőségeinek fokozottabb alkalmazásával egységesebbé tehető a dolgozók nemzetközi mozgalma, eredményesebben vehető fel a küzdelem a tőkések ellenőrizte tömegtájékoztatásban folytatott munkás- és szakszervezetellenes propagandahadjárattal szemben.

Az ülés résztvevői szakmai kérdések mellett nagy figyelmet tulajdonítottak a béke és leszerelés kérdéseinek, különös tekintettel a német fasizmus feletti győzelem 40. évfordulójára és az ezzel kapcsolatos megemlékezésekre. A szakszervezeti mozgalom állandó és el nem évülő feladata a békéért és leszerelésért folytatott állhatatos küzdelem, mely szorosan kapcsolódik a gazdasági és társadalmi fejlődésért és az új nemzetközi gazdasági rendért folytatott küzdelemhez.

Az ülésen tájékoztatás hangzott el az NDK fővárosában, *Berlinben* 1986-ban megrendezendő XI. szakszervezeti világkongresszus előkészületeiről. A résztvevők felhívással fordultak a világ dolgozóihoz és szakszervezeteihez, hogy támogassák a kongresszus előkészítését *az egység, a szolidaritás, a barátság és a nemzetközi együttműködés jegyében.*

A vasutas-munkásmozgalom tudósa

Gadanecz Béla kandidátusi értekezése

A Magyar Tudományos Akadémia nagytermében január 21-én rendezte a tudományos minősítő bizottság *Gadanecz Béla*, „A magyarországi vasutasok szocialista mozgalmának története 1908-ig" című kandidátusi értekezésének nyilvános vitáját.

Gadanecz Béla neve sem ismeretlen olvasóink előtt, hiszen — mint a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársa — lapunk hasábjain gyakran publikált munkásmozgalmi témájú cikkeket. Kandidátusi értekezésének vitáján megjelent és hozzászólt *Tolnai Ildikó*, szakszervezetünk titkára is. Méltatta Gadanecz Béla kutatásainak — vitára bocsátott értekezésének — gyakorlati jelentőségét, időszerűségét.

Munkásmozgalmi hagyományaink megismerése és ápolása aktuális politikai feladat is, hiszen enélkül elképzelhetetlen a vasutasgenerációk nevelése, szakszervezetünk X. kongresszusa határozatban is kimondta: *„A munkásmozgalom, ezen belül a vasutas-munkásmozgalom haladó hagyományainak, értékeinek megőrzése, ápolása a jövőben is a nevelőmunka elválaszthatatlan része lesz."*

Gadanecz Béla kutatási eredményeit szakszervezetünk már eddig is hasznosította többek között a tisztségviselők és aktivisták oktatásában, brigádvetélkedőkön, az agitáció- és propagandamunkában.

Szakmai tanácsadás újítóknak

Az Országos Találmányi Hivatal minden hétfőn 16-tól 20 óráig *tanácsadó szolgálatot tart* a Szabadalmi Tár olvasótermében (Budapest V., Perczel Mór u. 2—4., telefon: 110-896; 128-015), ahol az OTH szakemberei segítenek az újítóknak ötleteik kidolgozásában.

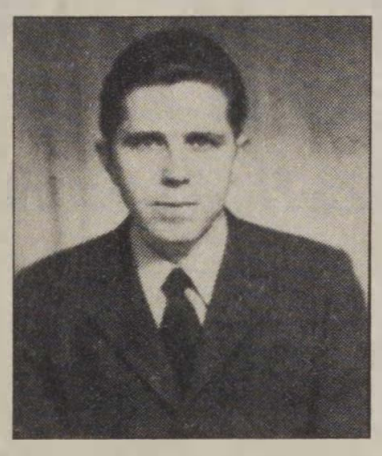
A szolgálat keretében szakmai tanácsokat kaphatnak azok az újítók vagy újítani szándékozók, akiknek kisebb-nagyobb ötleteik, elgondolásaik kidolgozásához nincs megfelelő tájékozottságuk. A műszaki információadás a Szabadalmi Tárban található több millió hazai és külföldi szabadalmi leírás alapján történik.

A tanácsadás vonatkozik a szabadalmazott találmányok ismertetésére, a szabadalmi leírások szakszerű feltárására, a leírásokban foglalt műszaki megoldások újításként való felhasználásának lehetőségeire. A tanácsadás keretében lehetőség nyílik arra is, hogy az érdeklődők tájékoztatást kapjanak az újításokkal kapcsolatos jogszabályokról, azoknak a vállalati gyakorlatban történő alkalmazásának módjáról.

Az információadás kiterjed az újítási javaslat kidolgozására, elbírálására, az újítók erkölcsi-anyagi elismerésére, az újítások hazai és külföldi értékesítésének szabályaira. Az újításokkal kapcsolatos vitás ügyekben jogi felvilágosítást is adnak.

Gy. B.

A bizalmi — emberközelben



Bosnyák Géza, a miskolci BFF műszerésze majdnem azóta szakszervezeti bizalmi, amióta a vasútnál dolgozik. Sátoraljaújhely állomáson kezdte a szolgálatot 1956-ban. Egy év múlva már szakszervezeti bizalminak választották munkatársai. Huszonegy éve került a szerencsi vasúti csomópontra, amikor az Integra Dominó biztosítóberendezéseket üzembe helyezték. Azóta is élvezi a tagság bizalmát.

— Tizennyolcan dolgozunk a blokkmesteri szakaszon — mondja. A régi gárdából már csak öten maradtunk. Négyen 10-15 éve dolgoznak itt, a többiek fiatal szakemberek. *Az a tapasztalatom, hogy aki három évet „lehúz" itt, az már nem vágyik más munkahelyre.* Amikor először bizalminak választottak, a legfontosabb feladat mégcsak a tagdíjak beszedése, a bélyegek kiadása volt. Azóta persze sok minden változott. *Ma már egy bizalminak jóval több a joga és hatásköre.* Persze ezzel együtt nagyobb a felelősség és több az elfoglaltság is.

— Milyen munkát végez a blokkmesteri szakasz?

— Sokoldalú munkát végzünk, nem mondhatjuk unalmasnak. A korszerű elektronikus berendezésektől az őskori vonóvezetékes rendszerig szinte mindennel foglalkozunk. Mi a megye abaúj-zempléni területén húzódó, 120 kilométeres vasútvonalon végezzük a sürgős javításokat, hárítjuk el a hibákat. Ilyenkor télen különösen nehéz a dolgunk. Szerencsen, például januárban, a mínusz 15-20 fokos hidegben estétől reggelig, az egyik váltótól a másikig rohangáltunk javítani, hogy a forgalom zavartalan legyen. Egyszer Abaújszántó térségéből telefonáltak: nem működik a váltók vonóvezetéke, javítsuk ki. A földbe süllyesztett vezetékek feletti betonlapokat a nagy hidegben csákánnyal vésték körül, aztán a vezetékeket kiszabadítottuk a jég fogságából.

— Ilyen körülmények között nehéz-e a bizalmi munkája?

— Az egész csoporttal egyszerre nagyon ritkán találkozom, hiszen mi sokat utazunk. A nyílt vonalon, vagy az állomásokon hol az egyik, hol a másik kollégával dolgozom együtt, s ez többet ér, mint egy csoportértekezlet. *Ismerem munkájukat, szorgalmukat, gondjaikat, talán jobban, mint a művezető, pedig ő is velünk van.* Ez az emberismeret teszi igazságosabbá a bérek, prémiumok elosztását.

— Milyen a kapcsolat a közvetlen gazdasági vezetővel?

— *Bán András* művezető kitűnő partner. Jól megértjük egymást. Néha ugyan vitatkozunk, de ez természetes. *Nélkülem sohasem dönt bér-, jutalmazási és egyéb, közösséget érintő ügyekben.*

Bosnyák Géza tevékenységéről, emberségéről elismerően beszélt *Bodnár József* főbizalmi is:

— *Népszerű ember nálunk. Ezt elsősorban példamutatásának, életvitelének köszönheti.* Az emberek hozzá fordulnak ügyes-bajos dolgaikkal, még a családi ügyekben is kérik a tanácsát — összegzi véleményét a főbizalmi. *Bán András* művezető is kiegészíti még a portrét:

— *Bosnyák Gézát majdnem harminc éve ismerem, Szerencsen 21 éve dolgozunk együtt. Kiváló szakember és nagyon jó bizalmi. Nélküle semmiben sem döntök. Szerintem jó bizalmi csak az lehet, aki a szakmai munkáját is kiválóan ismeri . . .*

Csorba Barnabás

Az együttműködés jegyében

Tanácskoztak a KTE és szakszervezetünk vezetői

Január 23-án szakszervezetünk központjában a vasutas-szakszervezet és a Közlekedéstudományi Egyesület képviselői áttekintették az 1979/80-ban kötött együttműködési megállapodás eddigi tapasztalatait és megbeszélték a további feladatokat. A tanácskozáson jelen volt *Koszorus Ferenc főtitkár*, és *dr. Kerkápoly Endre*, a KTE főtitkára.

Szakszervezetünknek 16 ezer értelmiségi tagja van. Az a cél, hogy az értelmiség minél szélesebb köre megtalálja személyiségének kibontakoztatásának lehetőségeit, és tudása, alkotókészsége javát adja a társadalomnak. A vasutas-szakszervezet és a KTE együttműködési megállapodásában rögzített elvek jól szolgálják a kitűzött célokat. Az utóbbi években tartalmasabbá vált a két szervezet kapcsolata.

Együttműködtek például a vasutat érintő országos jellegű feladatok kidolgozásában, ankétokon, konferenciákon tárgyalták, elemezték az oktatás és a vezetés gondjait, a minőség, a hatékonyság feltételeit. Több munkaterületen szociológiai felmérést végeztek.

A jövőben szeretnék szorosabbá fűzni a kapcsolatot, bővíteni az együttműködést. A legfontosabb célok többek között a szakmai műveltség gyarapítása, az alkotó tevékenység erkölcsi és anyagi elismerésének ösztönzése, az ötéves, illetve az évi tervek végrehajtásának segítése.

Az együttműködő szervek kölcsönösen tájékoztatják egymást a közös érdekű előterjesztésekről, tanulmányokról. A kiemelt feladatok végrehajtására az együttműködő felek közös szakértő csoportot alakítanak. Évente legalább egy alkalommal a legfontosabb kérdéseket közösen megvitatják. Időszakonként áttekintik a közös teendők végrehajtását.

A közös feladatokat akcióprogramban rögzítették, és azt Koszorus Ferenc főtitkár, valamint dr. Kerkápoly Endre írta alá.

EGYÜTT LENNI JÓ

Kecskeméten a Vasutasok Szakszervezetének nyugdíjascsoportja baráti találkozót rendezett. A hideg idő ellenére közel 200-an jöttek össze. Sokan érkeztek a környékről, de még a 250 km-re, Felsődebrőn lakó *Tősi Lajos* nyugdíjas tagtársunk is eljött, aki ragaszkodását régi munkahelyéhez már többször bizonyította.

Kassai Kálmánnak, a csoport vezetőjének meleg hangú bevezetője után Kecskemét állomás főnöke, *Tóth Sándor* tartott tájékoztatót a körzet szakmai helyzetéről.

Ezt követően nyugdíjasaink társadalmi, kulturális életéről hallhattak beszámolót a résztvevők.

Az utóbbi néhány évben felfrissült Kecskeméten a nyugdíjascsoport szakszervezeti élete, szinte valamennyi nyugdíjba vonult vezető tagja lett csoportunknak. A megnövekedett létszám miatt azonban az eddigi szűk kereteket bővíteni kellene, talán a nyugdíjas vasutasklub létrehozásával.

A baráti találkozó szerény uzsonnával folytatódott. A hangulatot emelte az egyszemélyes „zenekar" szép, „őszbe boruló" dalaival.

Bálint István

Közéleti vasutasok

Gátér állomáson hat vasutas dolgozik, és valamennyien aktív közéleti tevékenységet folytatnak. Patronálják többek között a község általános iskoláját, s a kultúrház felújításában is részt vettek. Az állomás várótermét, irodahelyiségeit rendszeresen maguk festik, és virágoskertet is létesítettek.

A közelmúltban munkabrigádot alakítottak. Névadójuk a fehérterror áldozataként, 1919-ben hősi halált halt *László Sándor* lett, aki Gátér állomás vezetője volt. Az állomás épületének falán elhelyezett emléktábla előtt minden vasutasnapon koszorúzási ünnepséget rendeznek.

Ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége

(Folytatás az 1. oldalról.)

gyarázható, *de el kell ismernünk, hogy az üzemeltetési anomáliák egy része a vezetés színvonalának javításával, szervezéssel, odafigyeléssel feloldható.* Ezt el is várják tőlünk.

Tagadhatatlan, hogy a hibák feltárásában és felszámolásában voltak kezdeményezések. A MÁV vezetői egyre nagyobb súlyt helyeznek erre, azonban az erőfeszítések — véleményünk szerint — kezdeti lépések maradnak mindaddig, *amíg valamennyi vezetési szinten belső kényszerré nem válik a munka javítása.* Ezt a belső kényszert elősegítheti a terv jó lebontása, a végrehajtás objektív és szubjektív feltételeinek megteremtése és a következetes ellenőrzés is.

A vasút elavult technikai eszközei és a munkaerő-gazdálkodási nehézségek miatt a vasutasok sokszor emberfeletti munkával teljesítik a szállítási feladatokat. A vasúti munka a műszaki és a létszámfeltételek biztosítása esetén sem könnyű. *A vasutasok munkakörülményeinek javítása; a becsületes munkát és az általánosnál kedvezőtlenebb feltételeket együttesen elismerő jövedelmi viszonyok megteremtése a MÁV vezetőivel közös feladatunk.* A gazdálkodási nehézségek ellenére azonban már most meg kell húznunk a foglalkoztatási körülmények emberileg elfogadható határait a leginkább kifogásolt területeken.

A központi vezetőség tagjai az előterjesztést hallgatják

A negyvenórás munkahétről

Az 1985. évi terv a túlóráknak csak minimális csökkentését irányozza elő. *Szakszervezetünk határozott intézkedést sürget a mértéktelen, s részben szervezetlenségre visszavezethető túlórák számának csökkentésére.* Nem tűr halasztást azoknak a tartalékoknak a kiaknázása, amelyek a műszakon belüli veszteségidők, a várakozási idők, az önköltségi utak csökkentésével, az utazószemélyzet produktív óráinak növelésével hozhatók felszínre, mintegy megteremtve a tényleges munkaidő-csökkentés lehetőségét is.

Szakszervezetünk támogatja a vasút vezetőit a 40 órás munkahét bevezetésére irányuló törekvéseiben. A vasúti ipar és építőipar területén a munkaidő-csökkentés megvalósítását a jelenlegi jogszabály nem teszi lehetővé, az ennek feloldására irányuló kezdeményezéseink nem jártak eredménnyel. A közlekedésben, a több műszakos és folytonos munkarendben a 40 órás munkahét bevezetésének jogszabályi akadálya ugyan nincs, viszont egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy jelenleg ezen a területen a törvényes munkaidő csökkentése *nem eredményezné a ténylegesen munkában töltött idők rövidülését,* csupán a túlórák növekedésével a munkaidő szerkezete torzulna. A túlórák növekedése a keresetek növekedésére szolgáló pénzeszközök egy részét az idő, nem pedig a teljesítmények függvényében kötné le. Ez egyértelműen gyengítené a teljesítményarányos keresetek elérésére irányuló célkitűzéseinket. *Ezért itt is leszögezzük, hogy a MÁV-nál a 40 órás munkahét bevezetését sürgetőnek tartjuk, de mindezt csak a túlórák csökkentése és ezzel együtt a keresetek elért szintjének megőrzése mellett támogatjuk.* Ugyanakkor látjuk, hogy ezeket a MÁV önerőből nem képes megoldani.

A vállalati terv végrehajtására készített intézkedési terv a budapesti rendezőpályaudvarok munkaerőhelyzetének javítására a kirendelések további emelését szorgalmazza. Ez a kirendelések számos negatív hatása. következménye miatt nem fogadható el. *Szakszervezetünknek határozott törekvése a kirendelések megszüntetése.* Tekintettel arra, hogy teljes felszámolására jelenleg nincsenek meg a feltételek, keresni kell a kirendelések olyan formáját, ami az egyéni és a kollektív érdekeknek a jelenleginél jobban megfelel, továbbá a külső munkaerő foglalkoztatásának realizálása esetén a kényszerkirendeléseket feltétlenül csökkenteni kell.

1985-ben a korábbi évekhez viszonyítva a vasút bérintézkedéseihez kedvezőbbek lesznek a feltételek. A felhalmozódott problémákat a kormányzat elismerte, és a központi keresetszabályozási formában megállapított 5,5 százalékos mértéknél 1,5 százalékkal magasabb, *vagyis 7 százalékos adómentes keresetfejlesztést engedélyezett.* Ennek ellenére a vasutasok kereseti arányaiban tapasztalható feszültségek gyors és átfogó feloldásával a népgazdaság jelenlegi helyzetében nem számolhatunk. A megoldást reálisan *csak a következő években tartjuk elképzelhetőnek.* Célunk az, hogy a VII. ötéves tervidőszakra olyan szabályozók kerüljenek kidolgozásra, amelyek a vasutasoknak a népgazdasági átlagot *legalább 2 százalékkal meghaladó adómentes keresetnövelést biztosítanak.*

Egyértelmű, hogy a központi keresetszabályozási formába sorolt vállalatok — így a MÁV — esetében sem történhet meg követelmények nélkül az anyagi eszközök elköltése. Ez teljesítménybérezési rendszerünk továbbfejlesztését, a belső érdekeltség korszerűsítését követeli meg. Ezt szolgálják a hat kísérleti üzemfőnökségnél alkalmazott érdekeltségi rendszernek a hálózat egészére történő kiterjesztése, valamint az, hogy a keret *mintegy 20-25 százalékát a teljesítménybérezési rendszer korszerűsítésére javasoljuk fordítani,* elsősorban az utazószemélyzetnél és az elegyrendezői munkakörökben.

A vállalati terv 1 százalékos keresetfejlesztést is tartalmaz. Az ehhez kapcsolódó követelményrendszert úgy kell felállítanunk, hogy annak teljesítése a nyereség növelésén keresztül a MÁV adóviselő képességét biztosítsa. Az általunk elképzelt mechanizmusnak olyan modell felel meg, amely a béren kívüli keresetrészt a béreknél erőteljesebben kapcsolja a teljesítményekhez.

Javasoljuk, hogy mind a bérek, mind a béren kívüli keresetelemek növekedési üteme azonos legyen. A bérfejlesztésből az egyes fő tevékenységi körök (közlekedés, ipar, építés) *azonos mértékben részesüljenek,* és a szabályozás belső rendszere biztosítsa az egyes gazdálkodó szervek részére a vállalati teljesítményekhez, eredményekhez való hozzájárulás arányában a keresetek differenciálódását.

A követelményrendszert a bérszínvonal-szabályozás keretében tartjuk célszerűnek közvetíteni. Az ipar és építés területén a gazdálkodó egységek viszonylagos önállósága, és természetesen az ehhez kapcsolódó gazdálkodási felelősség növelésének a lehetősége miatt *a keresetszínvonal-szabályozási formát alkalmazhatónak tartjuk.*

Korszerűbb teljesítménybérezést!

A központilag indokolt kiemeléseket az adott tevékenységi kör részére megállapított bérnövekedés terhére javasoljuk végrehajtani. *Ez azt veti fel, hogy a rendelkezésre álló keretből központi tartalékot ne képezzünk,* az esetlegesen előre nem látható központi bérintézkedés az adózott keresetfejlesztés terhére történjen. Központi kiemeléseket, tehát az átlagosnál nagyobb bérnövekedést az irányítás szakmai színvonalának növelése érdekében a közlekedés területén kizárólag a közvetlen főosztályi irányítású önálló szervezeteknél, valamint a vezérigazgatóságnál, az építési tevékenység területén pedig a MÁVTI és a beruházási iroda esetében javasolunk.

Az utazószemélyzet túlórapótlékának, műszakpótlékának növelésére, az elegyrendezők és az utazószemélyzet teljesítménybérezésének továbbfejlesztésére, valamint a központi árintézkedések hatását mérséklő minimum 50 forint mindenkit érintő emelésére központi intézkedést tartunk indokoltnak. Az alaptevékenység színvonalasabb ellátása érdekében kiemelt bérfejlesztésben kellene részesíteni: *a külszolgálat idegenforgalmi és szállítmányozási munkatársait, a raktárnokokat, az állomásfőnököket, az oktató- és vezénylőtiszteket.*

Az utazószemélyzet műszakpótlékát 1984-ben saját elhatározásunk alapján központi forrásból rendeztük. A fix összegű műszakpótlékok 3 évenként esedékes felülvizsgálatára a Közlekedési Minisztérium részéről 1985-ben kerül sor. Az elképzelések szerint az utazószemélyzet 1981-től érvényes műszakpótlékát egységesen *1985. április 1-től 12 százalékkal tervezik növelni, és további 20 százalékos felső határ elérését engedélyezik.* A minisztérium tervezett módosítása az 1984-ben a MÁV utazószemélyzete részére megvalósított műszakpótlék-rendezéstől csak kis mértékben tér el, ezért bérkihatása sem számottevő.

Szakszervezeti szerveink fontos feladatának tekintjük, hogy aktív, érdekegyeztető szerepet vállalva, ne csak az elosztási folyamatok kialakításánál, az elosztási arányok meghatározásánál tevékenykedjenek, hanem a bérek és keresetek növelése előfeltételéül szolgáló teljesítmények is tárgyát képezzék munkájuknak.

A vállalati terv szociális tervfejezetében a szociálpolitikai és munkavédelmi célokra előirányzott összeg *elmarad a szükséges és indokolt igényektől. A létesítmények üzemeltetését és fenntartását csak az elmúlt évi szintnek megfelelően biztosítják,* a fejlesztési előirányzatok nagymértékű csökkentése miatt pedig a már folyamatban levő szociális beruházások fedezetén kívül újak indítására nem ad lehetőséget. Úgy érezzük, a gazdasági korlátok ellenére nem mondhatunk le a tervidőszak szociálpolitikai irányelveiben megfogalmazott *szinten tartási célkitűzésről.* Szükségesnek tartjuk a rendelkezésre álló erőforrások átcsoportosítását.

Nem engedhetjük meg, hogy az elmúlt években gyakran tapasztalt beruházási, kivitelezési átgondolatlanságok. szervezetlenségek miatt pénzeszközök ne kerüljenek felhasználásra, s ezzel tovább csökkenjenek a már egyébként is minimális lehetőségek. Amikor ezt mondjuk, ebben *saját munkánk gyengeségeiről is beszélünk.* A szociális létesítmények rendeltetésszerű üzemeltetésével, az emberileg elfogadható minimális követelmények biztosításával szükséges megakadályozni a jelenlegi állapotok további romlását.

Ebben a munkában szakszervezeti szerveink legyenek aktív segítői és ellenőrzői a gazdasági vezetőknek. Ez a szakszervezeti munkában kétirányú tevékenységet jelent. Egyrészt nagyobb igényességgel kell fellépnünk, hogy nagyobb odafigyeléssel, szervezettebb munkával emberi tartózkodásra alkalmas feltételeket biztosítsanak, másrészt a kollektívák mozgósításával el kell érni, hogy a dolgozók élet- és munkakörülményeik alakításának tevékeny részeseivé váljanak.

A munkavédelmi előirányzatok is csak szinten tartást tesznek lehetővé. A műszaki fejlesztés csökkenése miatt előtérbe kell helyezni azokat az eszközöket és módszereket, amelyek még a biztonságos munkavégzést biztosítják. A baleseteket előidéző emberi tényezők mérséklése érdekében tovább kell javítani a szakmai képzést, a begyakorlás színvonalát, minimálisra kell csökkenteni a szándékos kockázatvállalást, az

Gál László, a SZOT főtitkárhelyettese

egyes munkaműveletek elhagyásából és a technológiai előírások megsértéséből származó veszélyeket. A technológiák helyes kialakítása, a munkaműveletek megfelelő tervezése, olyan munka- és üzemszervezési intézkedések, amelyek maximálisan figyelembe veszik a biztonságot, önmagukban is biztosítják az ember védelmét. *E követelménytől semmilyen körülmények között nem lehet és nem is szabad eltekinteni.*

A GYSEV vállalati gazdálkodása, a nehezebb körülmények ellenére is kiegyensúlyozott. Széles körű tevékenysége, mint a szállítmányozás, vámraktározás, az idegenforgalom és a vendéglátás kedvezően hat az erdményességére. A GYSEV-nél jellemző gazdálkodási szemlélet, vállalkozói magatartás, eredményes üzletpolitika, az 1985: évi terv megalapozottságának teljesíthetőségének legfőbb biztosítéka.

A vállalat tevékenységi körének bővülésével együtt járó elkülönült érdekviszonyok megfelelő kezelése azt kívánja, hogy mind a szervezetet, mind pedig a munkamódszereket korrigálják.

Dr. Tóth László államtitkár

Az *Utasellátó Vállalat* tevékenysége döntő mértékben a személyszállításhoz kapcsolódó közhasznú szolgáltatás, és csak kisebb részben piacorientált vállalkozás. Ebben a körben a vállalat tevékenységét meghatározza a közforgalmú közlekedési vállalatokkal, elsősorban a MÁV-val való szoros együttműködés. *Ezt az együttműködést csak olyan kölcsönösen előnyös szerződések biztosíthatják, amelyek egyidejűleg az utazóközönség növekvő színvonalú ellátását is biztosítják.*

Az a megállapításunk, hogy a vállalat 1985. évi tervét a jövedelmezőség növelésére és a veszteségforrások csökkentésére való törekvés hatja át. A tervcélok között a termelési és az értékesítési tevékenység racionalizálása, kiegyensúlyozott munkaerő- és bérgazdálkodás, valamint a munkabiztonság, munkahelyi és szociális ellátás szinten tartásának lehetőség szerinti javítása szerepel. E feladatok eredményes végrehajtása *az eddiginél rugalmasabb, a fizetőképes kereslethez jobban igazodó üzletpolitikát, a gazdaságos működést szolgáló korszerű üzemeltetési formák gyorsabb elterjesztését feltételezi.*

Szakszervezetünk szükségesnek tartja, hogy a vállalat vizsgálja tovább az üzemegységek jövedelemérdekeltségét, olyan szervezési intézkedéseket foganatosítson, amelyek a veszteségeket csökkentik, a vállalat működésének hatékonyságát javítják. *Óvakodni kell azonban minden olyan változtatástól, amely nem szolgálja sem az utazóközönség érdekét, sem a vállalat dolgozóinak érdekét.*

Amikor az 1985-ös év vállalati terveivel kapcsolatos állásfoglalásunkat előterjesztjük, megerősítjük azt a korábbi felfogásunkat, hogy érdekvédelmünk és érdekképviseletünk eredményessége *döntően attól függ, hogy milyen mértékben tudjuk elősegíteni az érték- és jövedelemtermelést, a veszteségek csökkentését.* Ezért a termelést s a gazdálkodást segítő és befolyásoló tevékenységünket a már kialakult és bevált módszereink mellett újak alkalmazásával kívánjuk folytatni. Ezt szolgálják azok az erőfeszítéseink, amelyeket a munkamozgalmak, a munkaversenyformák eredményes működéséért tettünk és teszünk.

A korábbiaknál jobb kapcsolat teremtődött a teljesítmények és ezek erkölcsi, anyagi elismerése között. Nőtt az emberek, brigádok akaratának elképzeléseinek érvényrejutási lehetősége, csökkentek a verseny bürokratikus, formális elemei. *Azt kérjük a szakszervezet aktivistáitól, hogy segítsenek a munkahelyi légkört úgy formálni, hogy az mindenben támogassa a többletmunkát vállaló embert.* A munkahelyek gazdasági vezetői pedig teremtsék meg azokat a feltételeket, amelyek biztosítják a versenyvállalások teljesíthetőségét.

Öntevékenység a munkahelyeken

A vitában felszólalók többsége az üzemfőnökségek, illetve közvetlen szolgálati helyeik eredményeiről, gondjairól, a munkát segítő ötletekről, javaslatokról beszélt. Kiemelték a *kongresszusi munkaverseny* sikere érdekében kifejtett erőfeszítéseket, az ennek során született tervtúlteljesítéseket. *A munkaverseny belső tartalékokat szabadított fel, s a szocialista brigádok szinte minden területen élen járnak a munkában.*

A vitában felszólalt *dr. Tóth László* közlekedési minisztériumi államtitkár is.

Elmondotta többek között, hogy a beszámolót reálisnak, kritikusnak tartja. A Közlekedési Minisztérium támogatja a vasútnak a technikai szint megtartására irányuló törekvéseit, de *még sürgetőbbnek tartja a munkaerő-megtartó képesség javítását.* Ez ugyanis súlyosabb gond, mint a technikai avultság. A szakszervezet és a MÁV törekvéseit a minisztérium helyesli. Nagy előrelépésnek minősítette, hogy *az idén a vasút hétszázalékos bérfejlesztést hajthat végre,* a korábbi három helyett. A VII. ötéves tervben a MÁV kivételezett helyzetét meg kell szilárdítani, hiszen a vasút nem hasonlítható termelőüzemhez, ezért a szabályozókat is változtatni kell. *A nagyobb arányú állami támogatás nélkülözhetetlen.*

Az elavult szociális létesítmények és szolgálati helyek barátságosabbá, kulturáltabbá tétele nemcsak beruházás kérdése. Többet törődhetnének álluguk megóvásával, tisztaságával az ott dolgozó vasutasok és a helyi vezetők.

Gál László, a SZOT főtitkárhelyettese időszerű gazdaságpolitikai kérdésekről tájékoztatta a központi vezetőséget, majd szólt a múlt évi népgazdasági terv teljesítéséhez is nagy segítséget adó munkaverseny-mozgalom új vonásairól. Így egyebek között a brigádvállalkozási formák terjedéséről, amikor a brigád konkrét anyagi ellenszolgáltatás fejében vállalkozik a pluszmunkára. Ez a megoldás nagy lendületet ad a versenynek, hiszen a brigádok már nem az utólagos elismerésre törekednek.

A SZOT főtitkárhelyettese felidézve az ülés elején bemutatott film egy részletét — az áldatlan munkakörülményeket, a beázó tetőt —, kifejtette: elképzelhető, hogy a filmben látott vasutasok társadalmi munkában óvodákat, iskolákat építettek, lakóhelyük parkjait szépítették, csinosították, *saját környezetükre még sem fordítanak figyelmet.* A munkakörülmények megoldását elsősorban központilag kell megoldani, de *a vasutasok öntevékenysége is sokat javíthat a helyzeten.*

A vitában elhangzottakat *Tolnai Ildikó* titkár foglalta összse, majd a központi vezetőség elfogadta az előterjesztést. Ezután a testület — *dr. Juhász Zoltán* szóbeli kiegészítője után — szintén elfogadta a központi vezetőség, az elnökség, a MÁV-bizottság és -titkárság idei első félévi munkatervét, majd szakszervezetünk 1985. évi költségvetését. Ezután a ½ százalékos ÖTA idei költségvetése és ügyrendje került napirendre, s ezeket az előterjesztéseket szintén elfogadta a testület.

Negyven éve történt

A pesti pályaudvarokon megindul a vasútforgalom

A Székesfehérvár térségéből észak felé indított támadás eredményeként a fővárost a karácsony előtti napon a szovjet erők nyugat felől körülzárták. Jelentős német és magyar alakulatok harcoltak azonban a fővárostól keletre. Itt bontakoztak ki Budapest előtt a legelkeseredettebb harcok.

A hadtörténészek 1945. január 1-ben jelölik meg a Budapestért vívott harcok megkezdését, ám a főváros belső területeire csak hosszú és ádáz harcok árán verekedhette be magát a Vörös Hadsereg. A szovjet harcosok január 9-én érték el Rákosrendezőt. A németek mélyen tagolt védelmi rendszert alakítottak ki a szovjet támadással szemben, nemcsak az alkalmas épületeket, de a vasúti töltéseket, az egyes műtárgyakat is felhasználták védelmi harcukban. Így például a Mexikói úttal párhuzamosan vezető kétvágányú töltést is. Azon szerelvényeket sorakoztattak fel, s a kocsik mögé géppfegyverállásokat telepítettek. Így a szovjet és román csapatok csak nehéz küzdelmek és igen nagy áldozatok árán, *január 14-én érték el a Keleti pályaudvart, másnap pedig a Nyugatit.* Ugyanakkor hagyták el a németek a MÁV Igazgatóság Andrássy úti épületét is. A transportkommandatur tisztjeinek távozásuk előtt azonban még maradt arra idejük, hogy irodahelyiségeiket felgyújtsák.

Megalakulnak az üzemi bizottságok

Jóllehet a németek Budáról még folyamatosan lőtték a szovjet kézen lévő városrészeket, a már felszabadult pesti állomásokon egymásután jelentkeztek munkára a vasutasok. A kezdetben nehezen indult helyreállítási munkák fokozatosan szervezettebbé, összehangoltabbá váltak. A szovjet vasúti parancsnokság tisztjei már január végén a budapesti személypályaudvarok forgalmának újraindítását sürgették.

Az egyes szolgálati helyeken sorra alakultak meg, élükön legtöbbször régi munkásmozgalmi emberekkel, az üzemi bizottságok. Így lett például a Budapest-Keleti fűtőház első üzemi bizottsági elnöke idősebb *Tóth János* mozdonyvezető.

Az igazgatósági épület első szovjet parancsnoka, a Budapesten maradt vezetők közül, a rangidős főosztályvezetőt, *Zachariás Lászlót* bízta meg ideiglenesen a MÁV irányításával. Irodáját az óvóhely egyik helyiségében rendezték be. Érthető, hiszen ekkor még tartottak a belövések, s a német légitámadások veszélye is fennállt.

Amikor a pesti oldalon lévő utolsó német tűzfészkeket is felszámolták, s a harcok már Budán folytak, a pesti oldalon megjelentek az első újságok. A *Szabadság*, a *Népszava* számaiban a vasutak újjáépítéséről, a vasúti forgalom újraindításáról beszámoló cikkek kiemelt helyen láttak napvilágot. A kifosztott, éhező, fázó főváros lakosságának a vasúti forgalom újraindulása ígért élelmezést, tüzelőellátást.

A háború alatt a pécsi üzletvezetőség létszámába tartozott *Czipszer György* mérnök. Amikor a zsidók elhurcolásának veszélye már őt is fenyegette, a pécsi ferencesektől kapott szerzetesöltözékben, egy pályamester segítségével. átment a jugoszláv partizánokhoz. Amikor a Vörös Hadsereg az ország nagy területeit felszabadította már, s a magyar vasúthálózat helyreállításának átfogó irányításával történő munkáira sor került, Pécsről Budapestre hozták. Nyomban bekapcsolódott a MÁV Igazgatóság újjáépítő munkájába, s amikor az igazgatóságban is megszervezték az ideiglenes üzemi bizottságot, annak elnökévé választották. (Czipszer György, aki később *Csanádi Györgyre* változtatta nevét, a MÁV vezérigazgatója, majd közlekedés- és postaügyi miniszterként maradandót alkotott.)

„Gyógyszervonat" indul Budapestre

Az üzemi bizottságnak tevékenységéről számos irat, levéltári dokumentum tanúskodik. Ezekből arra lehet következtetni, hogy sok esetben a szakszolgálattal párhuzamos feladatot is végzett, ugyanakkor megállapítható, hogy a megindult újjáépítő munkának egyik motorja volt. A MÁV Igazgatóságnak címzett, a megalakulását bejelentő iratban, 1945. január 27-én, pontos helyzetjelentést is adott a Budapest körüli vasútvonalak állapotáról, az elvégzett, s az elvégzendő helyreállítási munkákról, megjövendölve: *mit végeznek el azokból a szovjet műszaki alakulatok, s mi a vasutasság feladata.*

Budapesten az ostrom hetei után általános volt a gyógyszerhiány. Február 1-én Szeged személypályaudvarán néhány gyógyszerrel rakott vasúti kocsi állt összesorozva, budapesti rendeltetéssel. A kalauzkocsiba egyenruhás férfi szállt fel: a jugoszláv partizánok öltözékét viselte, nyakában géppisztoly lógott. *Varga György* MÁV-intéző volt, aki 1944 nyarán az elhurcolás elől Jugoszláviába menekült, s a Petőfi brigád tagjaként harcolt a fasiszták ellen. Szabadságot kért, s akkor ért Szegedre, amikor a gyógyszervonat útját szervezték. *Varga György vállalta a vonat eljuttatását Budapestre.*

A bori rézbányából szabadult zsidó munkaszolgálatosok jórésze Szegeden várta, hogy hazaindulhasson. Közülük választotta ki embereit, a fékezőket. A vonatot egy szegedi mozdonyvezető továbbította. Kalandos utazásuk volt. Útközben légitámadás is érte őket, de a vonathoz adott szovjet légvédelmi kocsi gépágyújának tüze elűzte a támadót.

Február 4-én érkeztek Taksonyba. *Ország Dénes* állomásfőnök már szolgálatban fogadta a vonatot. Taksonyból tudtak Soroksárral beszélni. Gyors telefonváltások után az a döntés született, hogy a szállítmányt Soroksáron rakják ki.

Mire a vonat feljutott Soroksárig, már kézikocsik tömege várta a szállítmányt, s vitték a kincset érő rakományt a fővárosba. Február 5-e volt. A Duna jobb partján még folytak a harcok. Varga Gyula másnap jelentkezett szolgálatra. Az igazgatóságban működő szovjet parancsnokság, a Kossov-csoport mellé osztotta be.

Február 5-e a forgalom újraindításának fontos eseményét idézi. *Budapest-Nyugati—Vác* között megindult az első munkásvonatpár közlekedése. Elindult ugyanakkor egy vonatpár Budapest-Nyugati pályaudvar és az Istvántelki Főműhely között is. Ezeknek a vonatoknak a forgalomba helyezése a budapesti nagyüzemek termelésének megindítását is segítette.

A Budapest körüli vonalak, állomások, fűtőházak vasutassága is óriási erőfeszítéseket tett a vonatforgalom felvételéért. Főképp a hatvaniak igyekezetének köszönhető, hogy február 9-én *Aszód—Hatvan* között már napi két személyvonatpárt helyeztek forgalomba. Közlekedett a 401/402 és a 403/404 számú vonat. Alkalmi vonatokat is felhasználva, már Miskolcig is eljuthatott az, aki nagyon akart. *Hatvan és Miskolc között ugyanis már korábban létrejött a személyvonati kapcsolat.*

Február 13-án a Duna túlsó oldalán lévő városrészben is elcsendesedtek a harcok. A szovjet csapatok felszámolták az utolsó német állásokat is Budán. Ezen a napon Budapest-Nyugati pályaudvarról elindították Szolnokra a 628/a számú vonatot. *11 C, 4 B, 2 Cx, 1 Bn, 5 Cn, 1 D, 1 G kocsiból állott a szerelvény.* Az 1123 ülőhelyes vonaton 1825 utas zsúfolódott össze a jéghideg kocsikban. A 627/a számú vonatként visszafordított szerelvény Szolnokról 1091 ülőhelyen 1567 utassal érkezett vissza a Nyugatiba.

A miniszter rendelkezik

A kormány ekkor még Debrecenben tartózkodott. A kereskedelem- és közlekedésügyi tárcát az egyes minisztériumok elosztásakor a Kommunista Párt tölthette be, így azt a kommunista *Gábor József* kapta. A miniszter — telefonértekezés nem lévén — futárokkal igyekezett kapcsolatot teremteni a már felszabadult területek vasúti vezető szerveivel, s amint az lehetséges volt, Budapestre utazott. Február 12-én felkereste a MÁV Igazgatóságot, ahol Zachariás főtanácsos tájékoztatta az államvasutak helyzetéről. A miniszter a beszámoló után különböző döntésre váró ügyekben rendelkezett, személyi és hatásköri kérdésekben adott utasításokat, majd visszatért Debrecenbe. Ekkor már működött Budapest-Nyugati—Debrecen között futárposta, a minisztérium levelezéseinek továbbítására. *Február 15-én pedig a 628 számú vonattal megindult a rendszeres postaforgalom is Budapest s a kormány székhelye között.* A közlekedési miniszter májusig Debrecenből intézte a tárca ügyeit. A helyreállítási munkák előrehaladtával a vonatforgalmat más vonalakon is felvehették.

A német csapatok visszavonulásukkor felrobbantották a Kerepesi úton levő „százlábú" hidat, s a lezuhant hídtest Budapest-Keleti pályaudvar minden kijárati vágányát elzárta. A vasbeton hídtestet a vasutasok nem tudták eltávolítani, elemeit a szovjet csapatok robbantották fel. Közben a Keleti fűtőházban már javában folyt az ott rekedt mozdonyok javítása, s előkészítették a pályaudvaron maradt személykocsikból a szerelvényeket is. Amint a betontömböket, a törmeléket eltávolították a vágányokról, *február 17-én a Keleti és Gödöllő között megindult a 326/329, majd 22-én a 322/313 számú személyszállító vonatok közlekedése.*

Ezeknek a vonatoknak a közlekedtetése az újjáépítés, az üzemek munkájának újraindítása érdekében rendkívül fontos volt. A budapesti üzemek a munkaerő jelentős részét vidékről, ezekkel a vonatokkal kapták. Ugyanakkor azonban a budapesti állomások személyzete is — elsősorban az altiszti és a munkáslétszám — nagyrészt vidékről járt be szolgálatba, tehát a vonatok forgalomba helyezése a vasút újjáépítésének gyorsítását is szolgálta.

Lovas Gyula

(Folytatjuk.)

Milyen a jó főnök és az ideális beosztott?

Válaszoltak a szentesi körzeti üzemfőnökség vasutasai

Örök téma a munkahelyeken a vezetők és a beosztottak kapcsolata. Milyen az ideális főnök és milyen a jó munkatárs? Erre kerestem választ, de furcsa módon többen kitértek a beszélgetés elől.

A MÁV szentesi körzeti üzemfőnökségén január első napjaiban iktatták be új munkakörébe *Virágos Kis Imrét.* Az új üzemfőnök nyíltan beszélt azokról a gondokról, amelyek az emberi és munkakapcsolatokban léteznek főnök és beosztott között.

Első a biztonság

— Elöljáróban annyit, hogy nálunk a szolgálati magatartás szabályozott, a vasút biztonsága miatt. Ezen a területen vasfegyelmet követel a vezető a középvezetőtől és a rendelkezést végrehajtó dolgozótól. Aki nem hajtja pontosan végre az utasítást, az rossz beosztott. Ettől kicsit katonásabbak az emberi kapcsolatok is.

— Minden területen ilyen rideg a kapcsolat?

— Szó sincs erről! Számos kiváló közvetlen munkatársam van, akikkel meg tudom osztani a vezetés gondjait, velük a munkahelyi demokrácia rendszerében egészséges munkatársi kapcsolatom van. *A súrlódások akkor növekednek bajjá, amikor látom, hogy beosztottak és reszortosok között elvtelen összefonódások bontakoznak ki.* Az utasítások és vasúti szabályok meghatározzák, mit kell tenni a szolgálatban, ebben nincs helye a vitának és a személyes kapcsolatoknak. A végrehajtás hogyanjában már vannak különböző jó lehetőségek. Aki e kettősség szellemében végzi munkáját, azt jó dolgozónak tartom.

A szentesi üzemfőnök közvetlenül több mint húsz középvezetővel dolgozik, és beosztottja még további 18 középállomás vezetője is.

— Ha a vezető stílusát elfogadják, akkor nem a félelem diktálja az alkalmazkodást. Kérem, beszéljen a saját vezetői stílusáról.

— Régi vasutasnak számítok már, de a vezetői stílusom az utóbbi két évben alakult ki, ennyi idő alatt ismertem meg jobban mostani középvezetőimet, a közvetlen munkatársaimat. *Következetes ember vagyok. Kiadott rendelkezéseim végrehajtását mindenkin bevasalom.* Sok helyszíni ellenőrzést végzek, talán többet, mint kellene. Amikor mindent rendben találok, akkor azt mondom magamnak, hogy jók a beosztottaim, és ilyenkor vezetői stílusom helyességét látom visszatükröződni.

A bizalomról

— Ezek szerint nincsenek álmatlan éjszakái?

— Bizony vannak. Hiába dőlök le a heverőre az irodámban éjszaka, sokszor az jár a fejemben, hogy nem mindenkiben bízhatok meg. Nálunk is nagyon heterogén az összetétel. A vasúti munka pedig felelősségteljes. Ha az állomás felújításán a segédmunkás gondatlanságból összetöri a cserepet, nincs különösebb következménye. Annak sem, ha egy adminisztrátor helyesírási hibát vét. *Ám ha valaki a vasút biztonságát veszélyezteti, arra jobb nem is gondolni. A fegyelmezetlen dolgozók rossz beosztottak.* Még az a szerencsénk, hogy olyan törzsgárdánk van, amelyre mindig számíthatunk, szükség esetén a hanyag dolgozók helyett is elvégzik a munkát. Példaként említem azokat a mozdonyvezetőket, akik a motorvonatok hirtelen támadt kisebb hibáit maguk megjavítják, nem várnak a szerelőre.

— Az egymás közötti kapcsolat nálunk szorosabb, mint az üzemeknél vagy hivataloknál. Gyakran a kényszerítő körülmények diktálják a feladatot. Ha váratlanul hiányzik egy fontos beosztású dolgozó, akkor máris robog az értesítő gépkocsi, és a családi körből, szabadidőből rendelünk azonnal szolgálatba embereket. Akik mindig szolgálatkészek, azok a legjobb dolgozóim.

Lekrinczky Tivadar szentesi állomásfőnök arról beszélt, hogy vannak olyan dolgozók, akik úgy gondolják, örüljön a főnök, ha egyáltalán munkába állnak. Ilyenkor kényszerül a vezető a létszámhiány miatt megalkuvásra, és ekkor kerül ütköző közé a főnök-beosztott kapcsolat. *Hol van már az a szemlélet, amikor a mainál sokkal mostohább körülmények között is szívügye volt dolgozóinknak a vasút közös ügye . . .?*

A beosztottak — a másik oldalról — másképp látják a kérdést. A vezetőket többnyire a bonyolult és állandóan változó szervezeti és ügyviteli rendszeren keresztül bírálják.

Chemez Rezső mozdonyvezető így vélekedik a vezetésről:

— A helyi vezetés munkájában mi szervezetlenséget tapasztalunk. A magasabb elképzeléseket nem mindig igazolja a gyakorlat és ezt mi érezzük legjobban. A dolgozók az egymás munkáját keresztező középvezetők köré csoportosulnak, vagy a szolgálati függőség, vagy az egymástól elkülönült szervezeti tagoltság miatt, vagy haverságból. *Azt várjuk az üzemfőnökünktől, hogy legyen erős kezű vezető, fékezze meg a szakmai sovinizmust, döntései előtt szélesebb körből kérje ki a dolgozók véleményét is.* Vezetőink közgazdasági szemléletének az erősödését szeretnénk. Az értelmes rendelkezésekhez mindig partnerek vagyunk, és készen állunk a munka elvégzésére. A rossz vezetés visszahat a mi munkánkra is. *Mi is látjuk vezetőinket, nemcsak ők minket!*

Voltak, akik azt kérdezték tőlem, mondjam meg, hol van egy jó főnök? Egyikük így válaszolt helyettem: *„Csak a képzeletünkben létezik, a valóságban keressük, de nemigen lelünk rá. Olyan sok vezető dolgozik az üzemfőnökségen, hogy azt se tudjuk, melyikhez igazodjunk".*

Érdem szerint

Fabulya Pálné statisztikus úgy képzeli el a jó vezetőt, hogy tisztelik, nem félnek tőle, van tekintélye és igazságos, látja, ki dolgozik többet és ki kevesebbet, nem tesz érdemtelenül különbséget beosztott és beosztott között.

Egy szakszervezeti bizalmi az MSZMP KB kongresszusi irányelveiből olvasta fel válaszát.

„A vezető tevékenységét is a teljesítmény és a magatartás alapján kell megítélni. A leghatározottabban fel kell lépni a hatalommal való visszaélés mindenfajta megnyilvánulása ellen. Beosztásra való tekintet nélkül mindenkitől meg kell követelni a szocialista normák megtartását."

A csoportos beszélgetésben az érvényesülés hogyanjára legtöbben szó nélkül vállat vontak. Erről beszélni . . .?

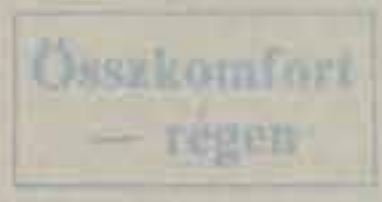
Fogas Pál

Összkomfort — régen

Nem tettem le a katonai esküt a Szálasi-kormányra, hanem megszöktem a hadseregből, és bujkáltam. Nem volt ez hőstett, csak a rádióban felolvasott Horthy-proklamáció — mint mindenkit — engem is elgondolkoztatott, s egyszerűen így döntöttem. Többedmagammal Budán, a Csalogány utca 12. szám alatti — postások és vasutasok által lakott — bérház óvóhelyén rejtőzködtem. Hogy mennyire nyújtott biztonságot a második világháborúban egy óvóhely, azzal kapcsolatban csak azt mondhatom: csupán véletlen, hogy élek.

Egyszer például a hajnali órákban hatalmas robajra ébredtünk az óvóhely előterében, ahol néhányan aludtunk. Az történt ugyanis, hogy egy húsz és feles gránát áttörte a falat. Szerencsére nem robbant fel. Valaki gyertyát kerített, s annak pislákoló fényénél bámultunk a földön heverő gránátra.

— *Ha ez itt felrobban, egyszerre ötvenen érkezünk a túlvilágra* — próbált kedélyeskedni valaki. Tréfálkozása azonban az ellenkező hatást érte el, mert kitört a pánik.



— *Nyugalom, emberek!* — szólalt meg közülünk *dr. Szilágyi Ernő,* vasúti jogtanácsos. — *Cselekedjünk higgadtan!*

— *Jó, jó, de mit tegyünk ezzel a lövedékkel?* — kérdezte *Kaszala István* postafelügyelő, akiről mindenki tudta, hogy Károly nevű testvére a repülősöknél szolgál.

A nagy tanakodás vége az lett, hogy óvatosan felemeltük a bedöglött gránátot, s kivittük a Duna-partra, egy gödörbe. Az óvóhely népe csaknem kezet csókolt nekünk ezért a „hőstettért", s nem sejtette senki, hogy egyszerűen csak féltünk a váratlanul érkezett „vendég"-től.

A nyilasok razziáitól azonban még jobban rettegtünk. Volt ugyanis az óvóhelyen néhány üldözött kommunista és zsidó, akiknek — velünk ellentétben — nem volt semmiféle hamis papírja. Rajtuk az segített, hogy a ház több száz literes vízmelegítő bojlerjának fedőlemezét leszereltük, s azon át bebújtattuk az embereket. Aztán nemcsak visszacsavaroztuk a tetőt, hanem szenet hánytunk a bojler elé is. Ha valaki elárulja a rejtekhely titkát, akkor sem sokan maradtunk volna életben.

Az élethez természetesen víz is kellett, ami nem folyt a csapokból. Akik viszont elmentek vízért, vagy egyáltalán nem tértek vissza, vagy legfeljebb csak sebesülten a golyózáportól. *Dr. Gallovits Tibor* orvos több embert mentett meg az óvóhelyen az elvérzéstől. Máskor babért, borsóért mentünk — hol ide, hol oda — életünk kockáztatásával. Az éhenhalást végül is megúsztuk, s ha mindehhez hozzáteszem, hogy lopott gépkocsi-akkumulátorból szűkösen világítani is tudtunk, még azt is ráfoghatjuk, hogy viszonylag „összkomfortosan" vészeltük át az ostromot.

Február 13-án érkeztek meg hozzánk a felszabadító szovjet katonák. Azóta élünk emberhez méltó életet . . .

Dr. Buru János

Irányítók dilemmái

Haragot ők nem akarnak...

Akiknek mindent tudni kell + Mellérendeltségi viszonyban Hét végén a legnehezebb + Végső esetben ki döntsön? Ők is voltak „vezér"-ek

A budapesti vasútigazgatóság épületének harmadik emeletén dolgoznak a *mozdonyirányítók*. Ezt a munkát vasúti jártasság nélkül nem lehet precízen végezni. Meg is kérdezem *Hegedüs Lászlót*, a mozdonyirányítók részlegvezetőjét, hogy kik lehetnek mozdonyirányítók.

— *Mindenekelőtt vontatási tisztképzővel kell rendelkezniök, és fontos követelmény a mozdonyvezetői szakvizsga is. Ezenkívül szempont még a mozdonyfelvigyázói gyakorlat.*

— A vontatási tisztképzőket már megszüntették.

— *Igen, de a technikusképzőben szerzett oklevelet egyenértékűnek tekintjük a tiszti végzettséggel.*

Az első, hangszigetelt helyiségben hárman dolgoznak. A hegyeshalmi vonal két menetirányítója mellett szünet nélkül szól a szolgálati rádió. A pókhálószerű *grafikonos* menetrendek a tehervonatok mozgását is rögzítik. A mozdonyirányító *Ocsovai Gábornak* csak a sarokban jutott egy zug, egyetlen telefonnal.

— Ez mire szolgál? — bökök az előtte fekvő, lepedő nagyságú papírra.

— *Ezen rögzítjük a hegyesi vonalon tartózkodó keletis, ferenci és győri gépeket, valamint azokat a vonatszámokat, amelyekhez terveztük őket. Figyelem az idegen, például a miskolci, a szolnoki vagy a nyíregyházi gépeket is. Tudnom kell azt is, hogy melyik gépnek mikor jár le a vizsgálati ideje, mikor megy javításra, revízióra. Ezeken kívül a hegyesi oldalban a személyzetirányítás is az én dolgom.*

— Van értelme a tehervonati mozdonyfordulók *előzetes* tervezésének, hiszen köztudott, hogy az elegyáramlás rapszodikus?

— *Sok értelme valóban nincs. Az a legritkább, ha egy gép arra a vonatra kerül, amire terveztük. Inkább csak tájékozódási alapul szolgál.*

— Most, hogy a hegyeshalmi oldalon is bevezették a cséemet, okoz-e személyzetirányítási szempontból gondot a tizenkét órában maximált mozdonyvezetői szolgálat?

— *Én is mozdonyvezető voltam, így a kollégákkal rugalmasan megoldjuk a gondokat. Egyszer ők segítenek engem, legközelebb meg én teszek eleget a kéréseiknek.*

Keskeny, félhomályos, folyosószerű szoba a „Dunántúlosok" helyisége. Itt csak a mozdony- és a személyzeti irányító dolgozik. Az ablak alatt ülő *Kerékgyártó László* füléhez szinte hozzánőtt a telefon, nem zavarjuk. *Szabó István* személyzetis helyette is elmondja teendőiket.

— A budapestin kívül két igazgatóság (a pécsi és a szombathelyi) mozdonyait, mozdonyvezetőit kísérjük figyelemmel, és persze *közvetlen kapcsolatot tartunk az egyes igazgatóságok irányítóival.*

— Alárendeltjei-e a vidéki mozdonyirányítók a budapestinek?

— *Nincs alárendeltségi viszony. A saját területén mindig az illetékes irányító dönt a gépek felhasználásáról.*

— Az ön mozdonyvezetői múltja előnyös-e az irányítói munkában?

— *Aki soha nem utazott, talán át sem érzi igazán a személyzet problémáit.* A legtöbb vitát mindig a hazamenetel okozza. A szombathelyieknek például nagyon rossz a közlekedésük. *Ha elrontjuk a váltást, lehet, hogy csak másnap reggel érnek haza.* A váltást úgy kell tervezni, hogy a vezér és az irányító között lehetőleg *ne legyen haragos viszony, mert az senkinek sem jó.*

A másik szobában a körvasúti menet-, valamint a tiszántúli mozdony- és személyzetirányítók vannak. A rádiók szünet nélkül szólnak.

— Közeleg az esti váltás, ráadásul a péntek a hét legfeszítettebb napja — magyarázzák a nyüzsgés okát *Török Mihály* és *Cseri József*, tiszántúli irányítók. — *Tizenöt olyan személyvonat van, ami más napokon nem közlekedik. Ezekre is gépet kell biztosítani.*

— Hány mozdony van a területükön szolgálatonként?

— *A miénk a hatvani és a szolnoki vonal. Harmincötnegyven géppel számolhatunk.*

A főirányítóknál már megtörtént a váltás. A telefont *Roseczky János* főmozdonyirányító kezeli.

— Mi a feladata a főmozdonyirányítónak? — kérdezem, amikor leteszi a kagylót.

— *Gyakorlatilag minden, ami a többi mozdonyirányítónak is feladata. Végső esetben engem keresnek meg, ha valamely ügyben a beosztott irányítók nem vállalják a döntést.* Rendelkezés szempontjából hozzám tartoznak a baleseti egységek is. A forgalmi főirányítóval közvetlen kapcsolatot tartok.

— Mi okozza a legtöbb gondot?

— *A gépre és a személyzetre várás. A hétvégek ilyen szempontból kritikus időszaknak számítanak. Itt nyomban érezzük, ha kevés a mozdony vagy a mozdonyvezető. Ilyenkor bizony sokkal nehezebb a dolgunk . . .*

Gerecsei Zoltán

Az országos parancsnoktól

Elismerés az üzemfőnökségnek

A hatvani Zalka Máté munkásőregység január 12-én Petőfibányán, a művelődési házban rendezte évzáró-évnyitó egységgyűlését. A munkásőrség országos parancsnoka, a hatvani körzeti üzemfőnökségnek — a testület megalakulása óta végzett kiemelkedő munkáért, támogatásért — díszoklevelet és -plakettet adományozott, amelyet *Farkas Sándor* megyei parancsnok adott át *Kovács Kálmán* körzeti üzemfőnöknek.

Ez a munkásőregység eddig hat alkalommal nyerte el az Egység Kiváló Szakasza címet, többen pedig, a kimagasló munkáért kaptak kitüntetéseket.

Sz. F.

Martfűi változások

Egy évtizeddel ezelőtt Martfűn az ipart még csak a Tisza Cipőgyár jelentette, ma pedig már ott a Növényolajgyár, s pár hónap múlva megkezdi a termelést az új sörgyár is. Ezek a változások milyen hatással voltak a vasútállomás munkájára? — kérdezem *Bérczi János* állomásfőnöktől.

— Az utóbbi években nálunk is sok minden történt. Átépítették az állomást, új iparvágány épült. A Növényolajgyár termelése ugrásszerűen megnövelte feladatainkat. Munkánk nagyságára jellemző, hogy a szentesi üzemfőnökség — ahová tartozunk — feladási teljesítményének 47 százalékát mi adjuk.

Összeállítás előtt az olajvonat

Megfiatalodott a vasútállomás

Martfűn 1980-ban fejeződött be az a nagyarányú fejlesztés, melynek eredményeként a korábbi két vágánnyal szemben ma öt van, a vágányok használható hosszát pedig 400 méterről 750-re növelték. Az állomást fényjelzős biztosítóberendezéssel szerelték fel. Megfiatalodott a felvételi épület is, amely a felújítás során két új váróteremmel bővült, külön jegypénztárhelyiséget és kényelmesebb munkahelyeket alakítottak ki, utastájékoztató berendezést szereltek fel.

— *Állomásunk helyiségeit naponta mintegy 700-an veszik igénybe* — folytatja az állomásfőnök. — Az utasok többsége ma is a cipőgyár dolgozóiból kerül ki, de az iparosodás, az urbanizációs folyamat hatására remélhetően emelkedik majd az utasok száma. Menetdíjakból évente mintegy 1,7—1,9 millió forint bevételünk van.

Áruszállításban a mérleg serpenyője egyértelműen a Növényolajgyár felé billen. Amióta az iparvágányuk megépült, azóta folyamatos a szállítás.

— *Talán menjünk ki a gyárba* — indítványozza Bérczi János. — *Érdemes megnézni az ottani pályaudvart.*

Gépkocsival indulunk a gyárba. A kapun gyorsan bejutunk, látszik, nem idegenek itt a vasutasok. A vágányok mellett egy különálló emeletes épület előtt állunk meg. Itt van a gyár vasúti részlege. Az épületbe belépve mintha egy mozdonyjavító csarnokba érkeznénk, oldalaknás vizsgálócsatornával ellátott, jól felszerelt „műhely", itt végzik a gyári tolatómozdonyok javítását is. Fent az emeleten *Böjti Péter*, a gyár vasútüzem-vezetője készségesen vállalkozik arra, hogy bemutassa ezt a hatalmas üzemet.

— Előbb nézzünk le az ablakból — javasolja. — Innen fentről jól áttekinthető a vágányhálózat.

S máris sorolja a legfontosabb adatokat:

— *A gyári „vasútállomásnak" 5 vágánya van, azok teljes hossza 5100 méter. Húsz kitérő és két 120 tonnás vágányhídmérleg került beépítésre. Saját, 33 tagú vasúti csapatunk és két A 28-as (M 32-es) tolatómozdonyunk van.*

A gyárban kétfajta olajos növény feldolgozását végzik: *a káposzta repcemagét és a napraforgómagét.* Az előbbié általában júniustól augusztusig tart, a napraforgómag feldolgozása pedig szeptembertől május végéig ad munkát. A mag közel 70 százaléka vasúton érkezik a gyárba. A kezdeti időszakban napi kirakási teljesítményük 15—18 kocsi volt, majd az ürítőberendezés korszerűsítése után háromszorosára növekedett. Jelenleg ötven kocsi az a mennyiség, amit folyamatosan tudnak üríteni.

— Naponta 1300 tonna napraforgómag feldolgozására van lehetőségünk. Mi nyersolajat állítunk elő, ami csak további feldolgozás után válik étolajjá. Az olaj döntő többsége nyugati piacra kerül. Vasúton mintegy 97 százalékát fuvarozzuk el, kétnaponta ezertonnás irányvonatokat küldünk, főleg Cooper kikötőbe, ahol aztán tankhajókba töltik át az olajat és folytatja útját Algír felé. De jut a holland, a svájci, az osztrák, a lengyel és a csehszlovák megrendelőknek is. A feldolgozás során kikerülő darát pedig szinte teljes egészében a tsz-ek, állami gazdaságok keverőüzemeibe szállítjuk.

Pályaudvar a gyár területén

— Milyen a kapcsolatuk a vasúttal?

— *Úgy érzem, jó. Rendszeresen megbeszéljük a munkát, ismerjük egymás gondját, baját. Mindennapos a kapcsolatunk az állomással, az itt dolgozókkal pedig szinte óránként konzultálunk. A vasút kiemelten kezeli a gyár szállításait.*

— Mi is úgy ítéljük meg, hogy jó az összhang a gyár és a vasút között — kapcsolódik a beszélgetésbe *Sziki Ferenc* kereskedelmi hivatalnok. — Folyamatosan rakodnak, lehet rájuk számítani. Eredményesen vettek részt az előszállításban is. 1983 harmadik negyedévétől pedig megállapodást kötöttünk a visszterhes 7 napos kocsimegrendelésre.

— Megérte? — kérdezem a vasútüzem-vezetőtől.

— *Igen. Általában 800 tonna napi igényünkre 500-at igazol vissza a vasút, s ezt a mennyiséget teljesíti is.*

— Akkor nincs gond?

Elmosolyodik.

— *Hát azért a kocsik műszaki állapota nem mindig a legjobb.* Aztán előfordul az is, hogy a berakóállomások a kocsik ajtajaihoz a rinfúzalapokat nem helyezik el.

A beszélgetést a földszinten, a kereskedelmi hivatalnok irodájában folytatjuk.

— Mennyi árut szállítottak el?

A választ Sziki Ferenc adja meg:

— Idén november végéig 10 802 kocsiban 241 ezer 744 tonna mag és más áru érkezett, feldolgozás után pedig 8064 kocsiban 257 ezer 30 tonna olaj kerül feladásra.

— Milyen a gyár rakodási készsége?

— *Eddig 6,2 millió forint kocsiálláspénzt számoltunk fel.*

Meglepődöm e magas összegen. Böjti Péter siet magyarázattal:

— Sajnos az elmúlt év februári rendkívül rossz időjárás bennünket sem került el, jócskán merült fel kocsiálláspénz — nem a mi hibánkból. Októberben pedig a napraforgó megkésett betakarítása miatt egyszerre olyan mennyiségű kocsi érkezett, melyet maximális kapacitás mellett sem tudtunk kiüríteni. Volt olyan nap, amikor 100 kocsi futott be.

A fuvaroztatókkal jó az együttműködés

Az állomásra visszatérve a többi fuvaroztatóról az állomásfőnök elmondotta, hogy a Tisza Cipőgyár részére bőr és más gyártási alapanyag, valamint energiahordozók érkeztek, feladásra leginkább a cipők kerültek. *November első felében 32 húszlábas konténerben is adott fel a gyár cipőt a Szovjetunióba.* A Héki Állami Gazdaság címére jelentős mennyiségű cukorgyári melléktermék és műtrágya, a rákóczifalvai Rákóczi Mgtsz takarmánykeverőjébe pedig alapanyagok érkeztek. Folyamatosan érkezik az áru a TÜZÉP-nek is. November végéig több mint 318 ezer tonna áru érkezett és mintegy 273 ezer tonnát indítottak útnak.

Feltétlen szót érdemel a Tisza Cipőgyár rakodási készsége. A gyáriak az ötnapos munkahét bevezetése után egy vgmk-t hoztak létre azzal a céllal, hogy a hétvégeken se álljanak a teli vagonok. Kezdeményezésük sikeres volt, októberben például a címükre érkezett kocsik mindössze 1,06 százalékát rakták ki késedelmesen.

Nem szóltunk még a legfiatalabb üzemről, a sörgyárról, melynek építéséhez az elmúlt két év alatt több mint 150 vagon építőanyag, söder és vasszerkezet érkezett. A gyár elkészült és várhatóan 1985 második negyedévében megkezdi a termelést.

Bérczi János állomásfőnöktől megtudom azt is, hogy az állomás 37 dolgozója, élükön a Gagarin szocialista brigáddal 1984-ben 404 óra társadalmi munkát végzett. Parkosítottak, rózsakertet varázsoltak az állomásra, ügyelnek a rendre és a tisztaságra. Méltán érdemelték ki az *Élenjáró Szolgálati Hely* címet.

Gellért József

Eladó a menetjegyem

Adhattam volna címnek: Amikor megterveztem hosszú utazásomat!

Hévízre készülődtem. Vonattal, mert szerintem az a legkényelmesebb. Az ember nem gubbaszt az ülésen, mint egy autóbuszban. Ha elmacskásodnak a lábai, sétál egyet, ha megéhezik, megszomjazik, felkeresi a büfét. Halaszthatatlan fiziológiai szükségletei esetén sem kell meghúzni a vészféket, arra is van fülkécske.

Szóval én hiszem, hogy hosszú utazásra a vonat a legkényelmesebb.

Kényelmesnek kényelmes, de az állomásokon — ne szépítsük a zord valót — áttértek a ridegtartásra, már bocsánat a profán hasonlatért. Az új kelenföldi állomás, már ami eddig elkészült belőle, kimondottan szellős, lévén a peronoknak csak teteje. Balatonszentgyörgyön szerencsére nem kellett sokat rostokolni a nemzetközi expressz magyar utasok számára kijelölt zsúfolt vagonjának folyosójáról leszállva. Az a néhány perc sem volt kellemes. A kis helyiérdekű motorvonat gyorsan eljutott Keszthelyig. Ott azonban — újabb meglepetésként — húsz perc múlva indult a helyközi, hévízi autóbusz. A mindenre elszánt, havasesőben vergődő utasok, persze haláltmegvető bátorsággal vetették magukat a taxikra, s a legfürgébbek — érdekes, hogy valamennyien nyugdíjas korúak — elcsaklizták a fuvarokat. Ázva, fázva jutottam a hévízi Bányász Üdülő melengető menedékébe.

Mindezt nem azért mesélem, hogy sajnálatot keltsek magam iránt, bár akkor őszintén sajnáltam magamat. Nem is azért, hogy Hévízre tartó embertársaimat elriasszam a vonatközlekedéstől. Csupán igazolni szeretném, hogy miért szálltam fel a néhány napos téli pihenő végeztével egy üdülő előtt várakozó autóbuszra, mely egyenesen — különbuszként — Tatabányára indult.

Ezért nem használtam fel a Tatabányán váltott retúrjegyet, mely a bélyegzés szerint egy hónapig érvényes. Máskor is megtörtént, hogy halaszthatatlan teendők miatt jegyemet nem használtam fel. Ilyen alkalmakkor azon az állomáson, ahol váltottam, kellő kezelési költség levonása után, annak rendje, módja szerint visszaváltották.

Nem úgy most. Beóvatoskodtam a tatabánya-alsói vasútállomásra és kezdtem elmagyarázni az állomásfőnöknek — az ember kezdje a fejnél, nem igaz — kérésemet.

— Szó sem lehet róla! — mondta tömören.

— Miért nem? — csodálkoztam okkal a korábbi visszaváltásokra élénken emlékezve.

— Mert a hévízi vasútállomáson nem igazoltatta, hogy a visszaúthoz érvényes jegyet nem veszi igénybe.

— A vonatom nem Hévízről indult, s különben a jegy érintetlen . . . — kezdtem, de a főnök közbevágott:

— Nem érünk rá ilyesmivel foglalkozni!

Tatabánya-Alsó állomásfőnöke bizonyára azért nem adott hitelt szavamnak, mert úgy vélte, hogy esetleg három vonaton utazva (két átszállás) egyetlen jegyvizsgáló sem kérte a jegyet.

Tessék mondani: ha kétszázötven kilométeren keresztül többszöri átszállással utazom, és egyetlen kalauzzal sem találkozom, azért nem a MÁV, hanem az utas felelős?

Mondtam: tegyük fel, mert hiszen bizonyíthatóan Volán-autóbusszal közlekedtem, bár az onnan való igazolást, ezek után joggal hiszem, aligha fogadja el tőlem a MÁV.

Marad egyetlen megoldás. Jegyem még érvényes visszafelé. Elutazom Hévízre és visszatérek vele. Vagy eladom valakinek. Így legalább nem vész el az érték. Mert ha érvényes, akkor értéket képvisel, kétség nincs felőle.

Különben úgy kell nekem! Miért akarok előretekintő és alapos lenni, előkészíteni egy hosszabb utazást?

(Kádár)

Utasbosszantó

Szerencséjük azoknak az utasoknak, akik a Nyugati pályaudvarról január 28-án 8 órakor induló, Budapest—Nyíregyháza között közlekedő gyorsvonaton utaztak, hogy az időjárás kicsit enyhére fordult. Így is kellemetlenül érezték magukat, Ceglédig, mivel a vonatot nem fűtötték. Igaz, hogy elő volt fűtve, de ez édeskevés lett volna Nyíregyházáig.

Már Kispest után arra lettünk figyelmesek, hogy egyre több utas teríti vállára télikabátját. Arra a kérdésünkre, hogy miért nem fűtik a vonatot, a jegyvizsgáló nem tudott választ adni. Váltig állította, hogy Nyíregyházáról jövet a fűtés tökéletesen működött.

Cegléden, a gyorsvonat első menetrendszerű megállóhelyén megoldódott a rejtély. Eszerint a Nyugati pályaudvar illetékes műszaki kocsiszolgálati dolgozója az első és második kocsik fűtési kábelét elmulasztotta összekapcsolni. A V43 1330 psz. mozdony vezetőjének elmondása szerint ő amikor a fűtést ráadta a szerelvényre, figyelmeztette a kocsivizsgálót, hogy a műszer nem mutat semmit, őt azonban „hidegen hagyta" a közlés. Így lett hideg a szerelvény.

(pásku)

Új rendszer a gazdálkodásban

Jobb munkára ösztönzik a járműjavítókat

A járműjavító üzemek szakszervezeti bizottsága az üzemek 1985. január 1-től érvényes új gazdálkodási rendszeréről tárgyalt. Az ülés után *Gecse Alfréddal*, a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási főosztálya üzemgazdasági osztályának vezetőjével, a SZOT tagjával és *Révai Sándorral*, a szakszervezeti bizottság titkárával összegeztük a gazdálkodási rendszer legfontosabb jellemzőit, s közösen kerestük a választ az ezzel kapcsolatos információs kérdésekre.

— Voltak, akik úgy értelmezték a járműjavítók önállóságát, hogy ezután a javítási, fenntartási munkából csak azt végzik el a MÁV-nak, GYSEV-nek, Utasellátó Vállalatnak, ami számukra kifizetődő, s szabad kapacitásukat más vállalatoknak végzett jövedelmezőbb tevékenységgel kötik le.

— *Ez és a hasonló nézetek tévesek* — mondja Gecse Alfréd. — *A járműjavítók fő profilja ezután is a vontató- és vontatott járművek javítása, fenntartása, a szükséges alkatrészek gyártása marad*, amit ezután is a MÁV vállalati szervezeti keretei között végeznek. A vasúthoz kapcsolódó kötelezettségeiket, terveiket továbbra is az irányító vezérigazgatósági főosztályok a járműjavító üzemek szakszervezeti bizottságával egyetértésben határozzák meg.

Alapvető változás, hogy az eddigi darabszám és normaóraterv helyett az üzemek gyártó-, javító-, fenntartómunkájukat *ezután előkalkulált, nyereséget tartalmazó árak alapján végzik*. Az viszont valóban igaz, hogy a MÁV, GYSEV, Utasellátó Vállalat részére végzett javítási, fenntartási munkák maradéktalan elvégzésén túl az eddigieknél nagyobb mértékben vállalkozhatnak külső megrendelések alapján szerelési, fenntartási, gyártási munkák elvégzésére, s ezen keresztül eredményeik javítására, természetesen csak akkor, ha lesz szabad kapacitásuk. A bevétel és a költségek különbségéből számított nyereségből az érvényes pénzügyi és gazdasági szabályozók figyelembevételével osztatlan alapot képezhetnek saját céljaik finanszírozására.

— Ez egyben azt is jelenti, hogy az üzemek által végzett munkáknál meghatározott árrendszer fog érvényesülni?

— Igen. Az eddigi fajlagos órák helyett meghatározott javítási, tevékenységi technológiát tartalmazó egységárak, fajlagos költségek lesznek. Ez alól csak a vasúti üzemvitel során megsérült úgynevezett balesetes járművek esetén tesznek kivételt, amelynek költségeit utókalkulációs alapon állapítják meg. *Eddig gyakran előfordult, egy-egy sérült jármű olykor több száz napig, sőt évekig az üzemek tárolóvágányain vesztegelt, mert a járműjavítók a profiljukba tartozó járműfenntartási és javítási munkákra betervezett normaórákon túl csak egy bizonyos határig voltak érdekeltek a sérült járművek helyreállításában.* Emiatt a forgalom járművek tucatjait indokolatlanul hosszú ideig volt kénytelen nélkülözni. Ezen a kedvezőtlen helyzeten a most bevezetett gazdálkodási rendszer remélhetőleg változtatni fog.

Tovább folytatva a kérdésben szereplő árrendszer vázlatos ismertetését elmondom, hogy minden javítási nemnek, járműtípusnak elkészültek a szűkített önköltségi szinten számított alapárai, melyhez a már kimunkált fajlagos költségzónáknak megfelelő egyéb költségek is hozzáadódnak. Ezzel kell gazdálkodni az üzemeknek. Előfordulhat olyan eset, hogy egyes járműtípusoknál a költségkereten belül tudják elvégezni a munkát az üzemek, de ebben az esetben is — mint minden járműjavítási, -fenntartási tevékenység esetében — az üzem garanciát vállal arra, hogy a jármű a ráfordított munka után a következő javítási ciklusig forgalombiztosan üzemelni fog.

Ehhez meg kell azt is jegyezni, hogy az eddigi minőségi követelmények helyett mennyiségileg veszik majd át a javított járműveket. *Növekszik tehát a gépészeti átvevő szerepe*, s természetesen ezzel együtt az üzemi minőségellenőrző osztályok felelőssége is.

— Sokak számára furcsának tűnhet, hogy a minőség helyett a mennyiség kerül előtérbe. Tartalmaz-e olyan szigorításokat az új ösztönzési rendszer, hogy valóban üzemképes, forgalombiztos járművek kerüljenek ki az üzemekből?

— *A minőség még látszólagosan sem kerül fontossági sorrendben a mennyiség mögé.* Már említettem, hogy az üzemeknek meghatározott időre garanciát kell vállalniuk a javított járműért, sőt azon túl, gyakorlatilag a következő javítási ciklusig is, ami az üzem vezetőinek anyagi érdekeltségében érvényesítve lesz. *Ezenkívül a tisztességtelen haszon szerzésére vonatkozó törvények is szigorú korlátot szabnak az üzemeknek.* Ha olyan árat alkalmaznak, amelyek mögött nincs konkrét munka, vagy például különböző alkatrészeket drágábban tüntetnek fel a költségekben, s így akarják eredményeiket javítani, *tisztességtelen haszonhoz jutnak.* Ha ezt az üzem saját hatáskörben veszi észre, akkor az egységár ötszörösét fizeti büntetésként. Ha nem az üzemben fedik fel a mulasztást, akkor a büntetés a tízszeresére növekszik, sőt ennél is nagyobb lehet. Tehát nem érdemes kockáztatni.

Az elmúlt években egyébként elég gyakran előfordult, hogy a vontatási átvevők a járműveket a futópróba után átvették, de azok pár napon belül garanciális javításra visszakerültek az üzembe. Ettől függetlenül teljesítményként elszámolták az üzemek, s a járművek apró kis garanciális javítás miatt olykor túl hosszú ideig nem álltak a forgalom rendelkezésére. Ez most már nem lehetséges, mert eleve kizárja a szigorítás.

— Közismert, hogy 1985-ben a MÁV-nál is változik a jövedelemszabályozás. Ezen belül milyen változás lesz a járműjavító üzemeknél?

— A gazdálkodó egységeknél az évi teljesítmény alapján kimutatható nyereségrészesedésből az általános közgazdasági szabályozással megegyező, adó jellegű elvonásokat kell alkalmazni. A teljesség igénye nélkül említem, hogy a központi döntések alapján városi és községfejlesztési hozzájárulást — ami az eredmény 13 százaléka lenne — a MÁV-hoz hasonlóan a járműjavító üzemek sem fizetnek. A lineáris nyereségadónál is kedvezményeket kap a vasút — benne a járműjavító üzemek is —, amelynek mértéke a 35 százalék helyett 25 százalék nagyságrendű. *A munkaerővel való ésszerűbb gazdálkodásra ösztönöz majd a keresetnövekményi adó. Eddig ilyen nem volt.* Ez is szigorú korlátozást jelent, mivel egy adott, adózás nélküli szint fölött a szakszervezeti bizottságok egyetértésével növelhetik ugyan az üzemek a keresetszintjüket, de például 1 százalékos keresetnövelés esetén 200 százalékos adóbefizetési kötelezettségük lesz, illetve ennél nagyobb növelési szándék esetén még magasabb adókötelezettséggel kell számolni. Tehát körültekintően kell mérlegelni, megéri-e az üzemnek, illetve vizsgálni, hogy mi az a munka, ami kevesebb létszámmal is elvégezhető.

Változás még az is, hogy a béralap terhére kifizetett költségeken túl az osztatlan alap terhére kifizetett minden keresetet, például nyereségrészesedést, szocialista brigádelismeréseket, kiváló dolgozó címekért fizetett pénzeket is figyelembe kell venni az adózás szempontjából. Ezeken túlmenően a járműjavítók 3 százalékos vagyonadót is fizetnek.

— Felmerülhet a kérdés, mi szükség van arra, hogy egy szakszervezeti bizottság, az alapszervezeti és középirányító szb-k titkárai az új szabályozási és gazdálkodási formákat ilyen részletesen ismerjék?

— Ahhoz, hogy az szb-k érdekvédelmi, érdekképviseleti funkciójuknak — gyakorlatilag a tagság elvárásainak — eleget tehessenek, termelést, gazdálkodást segítő tevékenységük eddigi, többnyire a bér jellegű juttatások elosztására koncentrált szemléletét sürgősen meg kell változtatni — mondja Révai Sándor. — *Folyamatosan és érdemileg kell a helyi ösztönzőrendszerek kimunkálásában részt venniük, a legcélravezetőbb gazdálkodási utakat a gazdasági vezetéssel és a pártszervezettel közösen megkeresni.* Ez azonban csak egyik oldala a kérdésnek. A másik, hogy a dolgozókkal naponta meg kell tudni értetni: mit, miért, hogyan végezzenek, miért fontos, hogy betartsák a technológiai és munkafegyelmet. Elkerülhetetlen, hogy a szakszervezeti bizottságok is szorgalmazzák a munkakörök összevonását. Itt említem meg, hogy volt olyan üzemünk, ahol javaslatot tettek az alkalmazotti munkakörök összevonására, s mikor erre a felsőbb szervektől is biztatást kaptak, véleményüket megmásítva mondták *„nem vitázunk mi senkivel, inkább maradjon úgy, ahogy van"*. Ez a szemlélet a szigorúbb gazdálkodási feltételek között nem lehet életképes.

Az az ellentmondásos állapot sem tartható sokáig, hogy a fizikai létszám nagymértékben csökkent, de az alkalmazottaké nem. Az szb-knek fontos szerepük lehet annak megértetésében, hogy az átcsoportosításra kerülő dolgozók ne személyes támadásnak, hanem a saját és az üzem érdekeit egyaránt szolgáló ésszerű szervezési lépésnek tekintsék a sorra kerülő intézkedéseket.

Van ezen túlmenően egyéb, halaszthatatlan agitációs feladatuk is a szakszervezeti bizottságoknak, tisztségviselőknek. Az osztályvezető is beszélt arról, hogy vagyonuk után — melybe az anyag- és alkatrészkészlet, valamint az állóeszközök is beletartoznak — 3 százalék adót fizetnek a járműjavítók. *Nem mindegy tehát, milyen készlettel gazdálkodnak az üzemek*, ezért célszerű a felesleges készletektől megszabadulni. A műszaki és anyaggazdálkodási szakemberek által a „majd jó lesz még valamire" szemlélet alapján évekig mentegetett anyagokat, eszközöket bátrabban kell értékesíteni, selejtezni. S nem lehet azt csinálni, mint eddig, hogy több évre elegendő készletet is rendeltek azzal a felkiáltással, hogy *„biztos, ami biztos, elfér a raktárban"*. Magyarán szólva, meg kell tanulniuk folyamatosan a takarékosabb, precízebb gazdálkodást.

Orosz Károly

A munkavédelmi helyzet javulása is igazolja

A balesetek megelőzhetők

A szakszervezetünk illetékességi területéhez tartozó vállalatok üzemi baleseti helyzetének legtöbb mutatója 1984-ben — az Utasellátó Vállalatot kivéve — nagymértékben javult. Ez is azt tükrözi, hogy a munkavédelmi helyzet javítására hozott szakszervezeti határozatok és állásfoglalások a fő irányokat, célokat, feladatokat helyesen határozták meg, és a végrehajtásban szakszervezetünk is tevőleges szerepet vállalt. A felelős beosztású vezetők azonosultak minden kezdeményezéssel, és ennek megfelelően hozták meg a szükséges intézkedéseket.

A munkavédelem eszközrendszerét is célszerűbben és hatékonyabban alkalmaztuk, mint az előző években. Ide tartoznak például a munkavédelmi szemlék, a munkavédelmi oktatás, továbbképzés, vizsgáztatás, a munkavédelmi ellenőrzések, amelyek elősegítették a munkafegyelem, azon belül a technológiai munkabiztonsági előírások érvényesülését. *1984-ben több tízezer dolgozó — vezető és beosztott — tett ismétlődő munkavédelmi vizsgát.* A vizsgára felkészítő oktatások bővítették munkavédelmi ismereteiket, s ráterelték figyelmüket a biztonsági előírások megtartásának fontosságára.

Mit mutat a statisztika?

De mit mutatnak az összehasonlító üzemi baleseti adatok?

A MÁV-nál a halálos munkabalesetek száma néggyel csökkent. A GYSEV-nél és az Utasellátónál halálos és csonkulásos munkabaleset nem fordul elő. 1984-ben kevesebb volt a 3 napon túl gyógyuló munkabalesetek száma is. A MÁV-nál közel 3, a GYSEV-nél több mint 20 százalékos a csökkenés. Jelentős mértékben csökkent a balesetekből eredő kiesett munkanapok száma.

Egy-egy vállalat munkabiztonsági helyzetének fontos mutatója az ezer dolgozóra jutó munkabalesetek száma. E vonatkozásban is csökkenő tendencia mutatható ki. Jellemzőül: a MÁV-nál ez az érték 19,03-ról 18,5-re, a GYSEV-nél 12-ről 8,9-re mérséklődött. *(Az Utasellátónál 10,8-ról 11,7-re növekedett az esetek száma).* Évek óta nem sikerült megállítani a munkába menet és jövet bekövetkezett úti üzemi balesetek számának emelkedését. Mindhárom vállalatnál az úti üzemi balesetek száma növekedett. Az összes baleseten belüli arányuk 20 százalék fölött van, ami jóval nagyobb az országos átlagnál.

A baleseti okok alig változtak

A baleseti okok, okozati összefüggések vállalatonként eltérő képet mutatnak. Az Utasellátó Vállalatnál a vendéglátói, kereskedelmi tevékenységre jellemző balesetek fordulnak elő, *például csúszás, botlás, forrázás*. Előfordulnak persze olyan esetek is, hogy a mozgószolgálat dolgozói a vonaton tolatás, hirtelen fékezés, váltón történő áthaladás közben elesnek és ennek következménye a baleset. A GYSEV-nél, ahol a munkabalesetek száma alacsony, a technológiai fegyelem megsértéséből, egyedi esetben az új munkaerő gyakorlatlanságából következik be baleset. A MÁV-nál többnyire személyi közlekedés, mozdony, személy- és teherkocsik javítása, kézi és gépi anyagmozgatás, sík- és gurítódombos tolatás, valamint fa- és vasipari gépekkel végzett munkák közben történik baj. Az okok sok esetben a munka feltételeinek hiányosságait mutatják.

A dolgozók megsértik a biztonsági előírásokat, a munkairányítók elhanyagolják ellenőrzési kötelezettségeiket, eltűrik például, hogy beosztottaik ne viseljék az egyéni védőeszközöket, kihagyjanak munkaműveleteket. *Gyakori az ittasságból eredő baleset*, és ezek rendszerint súlyosabb kimenetelűek. Nem ritkán közreható ok a munka szervezettségének alacsony színvonala.

Az önértékelésre szükség van

A MÁV-nál szembetűnő a munkaerőmozgás: *évente 15—16 ezer dolgozó vállal munkát.* Az új dolgozók kiképzése hiányos. Ezenkívül a balesetek egy részénél — különösen a kulcsfontosságú munkakörökben — kimutatható a túlóráztatás negatív hatása is.

Tárgyilagosan meg kell állapítani, hogy a baleseti okok évekre visszamenőleg alig változnak. Éppen ezért feladataink között továbbra is meghatározónak tekintjük: *az elegyrendezési, tolatási munkák szabálytalanságainak felszámolását.* Javítanunk kell a munkairányítás szakmai, munkavédelmi színvonalát. Meg kell követelni a kollektív szerződésben biztosított pihenőidők betartását. Továbbra is meghatározónak tartjuk a munkakörülmények tervszerű javítását, az éves munkavédelmi tervek végrehajtását. A dolgozók biztonságos magatartásának befolyásolása érdekében jobban kell hasznosítanunk a munkavédelmi oktatások, agitáció és propaganda nyújtotta lehetőségeket.

Indokoltnak tartjuk a balesetmegelőzés érdekében feltárni és megszüntetni a munkavédelem területén tapasztalható érdekkülönbségeket, a vezető és a beosztott, a gazdálkodó szervezetek és a felügyeletet ellátó szervek között. Szükség van a végrehajtás szintjén alapos önértékelésre, a munkaszervezési mulasztások okainak feltárására.

A vázolt feladatok meghatározása, illetve azok végrehajtása *csak úgy lehet eredményes, ha ezek komplex műszaki, szervezési, egészségügyi, jogi, közgazdasági, agitációs és propagandatevékenység szerves részeként jelennek meg.* Ezek szintetizálása nagyon fontos munkavédelmi feladata szakszervezeti szerveinknek. Az 1984. évi üzemi baleseti helyzet alakulása azt igazolja, hogy következetes munkával lehet eredményt elérni.

Pásku Jenő

NAPIRENDEN

a személy- és áruszállítás

Aktíváértekezlet a budapesti igazgatóságon

A budapesti vasútigazgatóságon január 24-én tartották meg a hagyományos, év eleji nagy aktíváértekezletet, amelyen részt vettek a körzeti üzemfőnökségek gazdasági, párt- és tömegszervezeti vezetői. *Tongori Imre* igazgató vitaindítójában egyebek között elmondta, hogy az igazgatóság tavaly csaknem 82 millió utast szállított. Ez 500 ezerrel több a tervezettnél.

Az igazgatóság területén dolgozó vasutasok 1984-ben többet tettek az ésszerűbb, a takarékosabb és a kulturáltabb utazás érdekében. A négy nagy fővárosi személypályaudvaron (a Keletiben, a Nyugatiban, a Déliben és Józsefvárosban), valamint Komárom és Hegyeshalom állomásokon bevezették a több nyelvű utastájékoztatást.

Az áruszállításban a tervezett 31,7 millió tonna helyett 30,7 millió tonnát továbbítottak, amely 96,9 százalékos teljesítménynek felel meg.

Az igazgatóság idei áruszállítási terve 30,9 millió tonna. A terv teljesítése érdekében még jobb együttműködést, információs kapcsolatot alakítanak ki a fuvaroztatókkal.

A MÁV Budapest-Ferencváros Körzeti Üzemfőnökség felvételre keres,

megfelelő végzettséggel, gyakorlattal rendelkező:
munkavédelmi,
munkaügyi,
számviteli,
üzemgazdasági
ügyintézőket
és nappalos főrendészt.

A munkakörök betöltéséhez a 13944/1982. számú Vezérigazgatói Utasításban előírtak szükségesek. (Megjelent 1982. évi 30. számú MÁV Értesítőben)

Bérezés: iskolai végzettség, képzettség és gyakorlat figyelembevételével, megegyezés szerint.

Jelentkezés: 1097 Budapest, Fék utca 6. A személyzeti és munkaügyi vezetőnél, vagy a központi Munkaerő Felvételi Irodán, Budapest, Keleti pályaudvar (Cinkotai kapu) Telefon: 145-010, naponta 8—15 óráig.

István alig mert rágondolni, hogy negyvenesztendős korban új lelket, új érzéseket, fiatalos fogékonyságot, alkalmazkodási készséget nem lehet önteni senkibe.

A túlzásba vitt karácsonyi ajándékozás is erre mutat. Mindenkinek vesz, hoz valamit, és jobban örül az ajándékozásnak, mint az, aki kapja. A testvérei nem viszonozzák a figyelmességet, de ezt természetesnek tartja. A benne élő túlzott ragaszkodást mutatja ez is, amelyből kiderül: az otthonában töltött java életét érzi igazinak, abban magabiztos, szabad; a felnőtté válással járó új világban, környezetben idegen maradt.

István elolvasta a másik levelet is, amelyet a múlt év nyarán írt:

„Kedves, jó Apám!

Nem azért írok a gyárba, mert kettőnkre tartozó panaszom volna. Éppen fordítva van. Úgy érzem, elértem mindazt, amit egy nem halló, negyvenöt éves ember egyáltalán várhat az élettől. Különösen olyan ember, mint én, aki jó tíz esztendeje a világról úgyszólván még semmit sem tudott.

A szanatórium újonnan épült szállójában önálló lakásom van: szoba, előszoba, beépített szekrénnyel és fürdőszobával. Véglegesen a gondnokságra kerültem, a leltárral foglalkozom, május elsejétől közvetlenül a vezető gondnokhoz tartozom. Szerteágazó, bonyolult munkát bíztak rám. A fizetésem kétezerötven forint lett.

A főorvos úrnak nagyon sokat köszönhetek, ő segített és rajta keresztül aztán több pártfogóra találtam. Most már nem szégyellem leírni, hogy valami megváltozott bennem, jobb érzéssel vagyok az emberek iránt. Mindig féltem tőlük, minden rossz forrása csak az ember lehet. Ebben a hitemben annak idején Dosztojevszkij segített. Igaz, soha nem lázongtam sorsom ellen, akkor sem, amikor nevetség és gúny tárgya voltam és már alig bírtam cipelni nyomorult kis életemet. Megerősítettem magam; szerencsétlen lettem, kötelességem elviselni a lenézést, megalázást azért, hogy néha kapjak egy csöpp irgalmat.

Az utóbbi két esztendőben azonban néhányan (különösen a főorvos, a vezetőgondnok, János bácsi, az öreg könyvelő és mások is) annyi jót tettek velem, hogy engedett bennem a gyűlölet határát súroló ellenszenv, az ember (az egészséges ember) iránt. Minden egyéni érdek nélkül küszködtek, vesződtek velem, tanítottak, hogy ne legyek kiszolgáltatott, megalázott helyzetű azért, mert süket vagyok. Tudom, hogy ma ritkaság az ilyesmi, azért tartom olyan sokra. Ők segítették elő, hogy valamelyest oldódott bennem az alacsonyabbrendűségem érzete; talán már nem vagyok az a riadt, menekülésre kész, aki voltam, amikor a szanatórium kapujában elváltunk és én itt maradtam.

Kedves, jó Apám! Bocsásson meg, de nem tudom visszafogni belső megrendülésemet, pedig úgy vigyázok a leírt szavakra. Csak én tudom, mivel tartozom Apámnak. Az első esztendőben — őszinte leszek — szinte megvetettem, mert azt hittem, elrúgott magától. Most már látom, hogy a javamat akarta szolgálni: kemény sziklatermészete mögött tiszta, mély emberi érzés .munkál. Az én süket testemben vergődő lélek ezt már gyerekkoromban megérezte, és ez az akkori elfordulás — úgy érzem — most már teljesen elmúlt. Tudom jól, hogy mindent Apámtól kaptam: a kínlódás esztendőiben a bátorítást, hogy mindenképpen muszáj élni, pedig akkor legbelsőbb barátom volt a halál. Az életmuszájhoz segítséget adott, a nehéz esztendők vergődését, kínlódását végigcsinálta velem, hogy felnőtt legyek, írni, olvasni, gondolkozni tudjak. Legyen áldott minden lépése, édes, jó Apám!

Tavaszon, nyáron gyakran járom a Lövéreket. Esténként leülök a fák alá a gyöpre és nézem a hatalmas, csillagos égboltot. Olyan sok, szép és igaz gondolatot érzek a fejemben, hogy abból talán tíz regény is kitellene.

Ne mosolyogjon rajtam: esténként én mindig üzenek haza a csillagokkal. Apámnak, Anyámnak és a testvéreimnek. Mindegyőjüknek megvan a csillaga; ott ragyognak fölöttem. Üzenek velük és azután, amikor újra eljövök az erdőaljra, megkérdezem a csillagokat, hogy átadták-e az én elgondolt, hosszú leveleimet?

Olyankor mindig otthon vagyok a házunk előtt, a diófa alatt, ülök a kis sámlin. Nagyon jó otthon lenni; tartozni, belül tartozni valahová. Lehet, hogy furcsállja majd ezeket a sorokat, de ne vegye úgy, hogy bennük a lelkem fájdalma mutatja magát. Én csak azt érzem — és egyre jobban érzem —, hogy az embernek tartoznia kell

Elolvasta a levelet és meg volt elégedve a fogalmazással; tapintatosan írt és mégis elmondott mindent. Azután megkérte a csicsergő ápolónőt, hogy adja postára.

*

— Hallod, Magdi? — lökdöste az alvó asszonyt a férje.

Az fölriadt, hirtelen azt sem tudta, hol van, csak amikor az álom fölengedett, akkor szólalt meg:

— Lajos, megbolondultál?

— Csiiitt . . ., figyelj!

— Mi az?

— Anyád. Dúdolgat meg beszélget.

Csönd volt.

— Lajos, te részeg vagy. Mikor jöttél haza? Nem is hallottam.

— Részeg a nyavalya!

Erzsébet asszony a másik szobában aludt a gyerekekkel. Este érkezett, mert másnap Istvánt kiadják a klinikáról. Megbeszélték, hogy a délelőtti vizit után bemennek érte, Magdi egy órára elkéredzkedik a munkahelyéről. Idejönnek Lajosékhoz, ebédet készítenek és este elmennek taxival.

„Kis Iluskám, mi bajod van,
Arcod mért oly halovány.
Napjaid oly búsan telnek
Kicsi szíved fáj talán"

Kiugrottak az ágyból, világosságot gyújtottak. Erzsébet hangosan énekelt a sötét szobában. Ült a heverőn, egyik lábán harisnya, a másikon papucs. Amikor meglátta Magdit, nevetve feléje fordult és azt mondta, hogy „lányom, nekem nem tetszik ez a bál".

Magdi reszketett és ijedtében azt kérdezte, hogy „miért nem tetszik, anyuka?"

Mert olyan semmi-legények vannak itten, hogy csak kétszer kértek föl táncolni.

Tovább énekelt, majd hirtelen abbahagyta és azt mondta, hogy nemsokára itt van november tizenkilencedike, a névnapja és szerinte egy nagy vacsorát kéne rendezni. Tizenkét tyúkot vágni, öt-hat kiló disznóhúst hozzá, Magdi sütné a rétest . . .

— Itt rendeznénk nálatok, egybenyithatnátok a két szobát. Csak apátokat sajnálom, hogy ezt nem érhette meg, de majd a fényképét kitesszük az asztal közepére, hogy azért lássa ezt a nagy cécót. Ha élne, úgyis megtiltaná.

— Anyuka! De hisz Apuka él!

— Jaj, lányom . . . hát két esztendeje múlt, hogy eltemettük.

— Teremtő úristenem, hát mit tettél velünk! — tört ki a zokogás a remegő asszonyból és belekapaszkodott Lajosba.

— Magdi, te bőgsz, amikor ilyen nagy dologra készülünk?

— Anyuka, feküdjön le szépen — próbálkozott Lajos.

Na, még csak az volna szép. Megyek ki a tyúkokért. De azt megmondom már most, hogy a József feleségét nem hívom meg, mert egyszer nagyon megbántott.

— Józsefnek nincsen felesége, Anyukám.

— Ennek a lánynak elment az esze! Hát engem sértett meg vagy téged? Nekem mondta, hogy „nem bírom az ilyen anyósokat" vagy neked?

A két gyerek is fölébredt. Átrakták őket a szülők helyére, rájuk csukták az ajtót. Lajos elszaladt az éjszakai orvosügyeletre. Fiatal, kezdő orvos jött, sokáig tanácstalanul beszélgetett Erzsébet asszonnyal és közben azt kérdezte:

— Megütötte a fejét a néni mostanában?

— Meg, fiam. Úgy hanyattvágódtam a padláson dióteregetés közben, hogy elájultam. Azóta is sajog a fejem, itt, hátul — mutatott a tarkójára.

— Egy injekciót adok — szólt az orvos —, ettől elalszik és szépeket álmodik.

Távozóban azt mondta, hogy reggel vigyék el az ideggyógyászati szakrendelésre, mert ez komoly dolog.

Onnan az idegsebészetre küldték, ahol különböző vizsgálatokra került sor. Az orvosok megállapodtak abban, hogy agyműtétre van szükség. Az ütés következtében ugyanis két helyen vérömleny nyomja az agyat. Ez deformálja a gondolkodást és ha nem avatkoznak be, súlyosabb következmények is előállhatnak.

István, amikor megtudta, nyomban határozott:

— A műtétet nem szabad halogatni!

Odacsődült az egész család. A lányok vörös szemmel jártakkeltek és úgy bolondoztak, tréfáltak az anyjukkal, mintha az volna a legnagyobb gond, hogy újabb gyerekes kérdéseket eszeljenek ki a mama szórakoztatására. Inkább ők beszéltek állandóan, csak az anyjuk ne jusson szóhoz.

István azonnal elment onnan, Zoltán fia hazavitte autóval. Bottal járt-kelt, megetette a tyúkokat, malacot, estére bezárta őket, s azután leült a szokott helyére a konyhában és olvasott reggelig. Amikor kivilágosodott, kiengedte a szárnyasokat, szemet szórt nekik, friss vízzel felöntötte a cserépitatót és darás-korpás keverékkel a hízó vályúját.

Fölvette az utcai ruháját és elindult gyalogosan a városba. Az idegsebészetre ment. A főorvost kereste, de még nem érkezett meg. Leült az ajtaja előtt levő fehér padra és várt. A reggel beérkező orvosnak sok dolga akadt, csak dél körül jutott ideje Istvánra.

— A feleségem ügyében jöttem — kezdte, és elmondta az előzményeket, a vizsgálat eredményét.

A főorvos azonnal emlékezett, bekérte a leleteket és már mondta is:

— Csak a műtéti megoldás segít.

— Milyen mértékű kockázat ez?

— Egy közönséges injekció is kockázat. Mi már nagyon sok műtétet csináltunk elég jó eredménnyel. Itt csak az okoz gondot, hogy idős — hatvan éven felüli — betegről van szó.

István tanácstalanná vált.

— Nézze! Ezzel a sérüléssel nem lehet nagyobb veszély nélkül élni. Az agyburok és a koponyacsont között két helyen is vastag vértömeg van. Azt csak a koponyacsont megfúrásával lehet onnan eltávolítani.

A főorvos látta az öregember vergődését.

— Ezek általában sikeres műtétek. A beteg a műtét utáni órában visszanyeri eredeti gondolkodását, karakterét, mert felszabadul az agy a külső nyomás alól.

— Akkor csinálják meg, főorvos úr! A műtéti jegyzőkönyvet aláírom.

A következő héten, péntek délelőtt valamennyien a kórház előtt ácsorogtak. István is ott volt. Ezen a napon a családból senki nem dolgozott. Hol az egyik gyerek settenkedett föl egy húszasért, hol a másik. Délután egy óra tájon Zoli jött le a hírrel:

— Sikerült! Anyuka bent van már a kórteremben!

Sírva nevettek valamennyien, István úgy állt közöttük, mint egy kőszobor.

Harmadnapra meglátogatták. Panaszkodott a fejkötés alól, hogy mi lesz vele, mert teljesen kopaszra nyírták.

— Panaszkodott? — kérdezte István a hír hallatán.

— Panaszkodott.

— Akkor minden rendben van. Ez már megint a régi anyátok — s a nyomaték kedvéért nagyot húzott a zsebéből előkerült csatosból.

A gyerekek naponta bejártak és olyan vidáman beszélgettek, mintha nem a sebészeten, hanem a városligetben lennének. Egyszer István is föllátogatott.

— Na, Bötke, mi a panasz?

(Folytatjuk)

Siklós János

JÓZSEF

4

valakikhez. Olyan láthatatlan kötelékekkel, amelyek szeretetet hordoznak, mert szeretet nélkül nem élhet az ember. Énrám a szeretet forrása onnan buzog, a mi kis házunkból. Süket vagyok, öregedőfélben járok, aligha nyílik meg számomra a szeretetnek az az újonnan kélő szép és gyönyörű forrása, amely fölemel és boldoggá tesz; hiszen olyan sok az egészséges, fiatal férfi, hogy én már nem remélhetek.

Úgy tartson számon, Apám, hogy lelkemben, gondolataimban, segítségemmel, jóakaratommal én mindig otthon vagyok. Óvja isten minden bajtól és írjon többször, ezután majd gyakrabban járok haza. Nem tudom, jó könyveket küldtem-e?Az én könyvtáram szépen gyarapodik.

Elnézését kérem a hosszú levélért, de úgy ömlött belőlem a gondolat, hogy nem tudtam visszafogni. Nagyon sok szeretettel, fia:

József"

Leejtette karját a levéllel együtt a paplanra. Szemüvege mögül, kétoldalt lecsurrant a könnye. Elaludt. A délutáni vizit ébresztette föl. Az orvos megnézte a lábát és tréfásan ezt mondta:

— Jó lesz még ez a láb, öregúr! Meghagyjuk, mert mégis jobb két lábon járni!

— Csak nem volt ilyen szörnyű gondolata, doktor úr?

— A láb a szörnyű, nem a gondolat. Reméljük, rendbe jön és két hét múlva bottal hazaballaghat.

— Köszönöm.

A reggeli ágyúlövést szisszenés nélkül állta. Az orvos nem is hagyta szó nélkül. Nem válaszolt. Ahhoz, hogy beszéljen, nem volt ereje, kedve, mert az ágyúzás fölért egy jó közepes műtéttel.

Vizit után a csicsergő ápolónő behozta a borítékot, levélpapírt. István egy tollat kért tőle és félig fölülve, a vastag boríték hátán, megírta Józsefnek, hogy kórházba került:

„Kedves Fiam!

Mi jól vagyunk mindnyájan. Vártam, hogy vasárnap hazalátogatsz, bár tudom, hogy nem olcsó mulatság.

Az otthon körül rendben van minden. A malacot hizlalóra fogtuk. Anyád úgy tervezi, hogy újév után levágjuk.

Az idő eddig kedvező volt, most kezd őszre fordulni. Október vége, itt van az ideje.

Nekem meg a jobb lábam vacakol, az orvos megnézte és Anyád — tudod, milyen hicchucc természetű — addig regnált szegény orvoson, amíg az, hogy megszabaduljon tőle, beutalt a klinikára. Ott meg azt mondták, hogy mi az istent akar itt egy egészséges ember. A napokban, alighanem eltanácsolnak innen.

Jelezzed majd, mikor jössz. Üdvözöl:

Apád"

Sárvári Erzsébet

A mozdonyvezető

Gépe alá ezüstkígyók síklanak,
melyek valahol összesimulnak.
Kerekek kattognak, ívben síkoltanak,
szilajon peregnek, csattognak.
A dohogó motorzajban
vagy a kazán mellett, forróságban
nem hallja, hogy nyári estben
a tücskök vígan ciripelnek.
Keze, lába mindig moccan,
ahogy a masina teste dobban.
Bőrén tompa olajos illat
és reflex a mozdulat:
sapkája alá tűri a hajat.
Szemében jelzők fénye csillan.
Épp csak érzi: a táj elsuhan,
télen őz és nyúl fut a hóban.
Ősszel a köd jön alattomban
és beburkolja vonatát halkan,
az pedig előre fúrja magát
a tejfehér alagútban.
Ha zsengén tombol a tavasz
mozdonyára lila orgonát vagy
szép fehéret mosolyogva akaszt.
Este, délben, éj közepén, hajnalban
már karikás, vörös szemmel, borostásan
hazaér — táskájában savanyú a kenyér —
zsibbadt háttal, lábbal, karral:
áttörli munkatársát gyengéden olajjal
és utána jegyzi el testét az álommal.

Idegenforgalmivezető-képzés a MÁV Tisztképző Intézetben

Újszerű tanfolyam indult a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet szervezésében. Neve: *Idegenforgalmi továbbképző tanfolyam.* Célja, hogy a MÁVTOURS részére a szakembereket továbbképezze. A hallgatók tisztképzőt végzett vasutasok, többnyire nők.

Mint ismeretes, a MÁV 1985. január 1-től kezdte meg idegenforgalmi tevékenységét. Ehhez szükséges ismeretekkel azonban az érdekeltek még nem rendelkeztek. A képzési terv a vasúti szakmai ismeretek mellett figyelemmel volt a személyi adottságokra, a készségre, s a rátermettségre. A 34 hallgató orosz és német nyelv tanulása mellett először találkozott olyan tantárggyal, mint az idegenforgalom gazdaságtana, az utazási irodák vállalati gazdaságtana, emberi és közösségi kapcsolatok, közlekedés és idegenforgalom, reklám-propaganda, reklámlélektan, vasúti kereskedelempolitika, vasúti személydíjszabás és üzletpolitika, vasúti idegenforgalom el- és leszámolása, vasúti személyfuvarozás technológiája és üzemi gyakorlat.

Megismerkednek a hallgatók az idegenforgalom információs rendszerével, a piaccal, a szükséglettel és kereslettel, az árak szerepével, értékelésük nehézségeivel, az idegenforgalmi politika és gazdaságpolitika összefüggésével, a vasúti idegenforgalmi célokkal.

Ismereteik kibővülnek az utazási és túrafajták, útiprogram és költségvetés, értékesítés és lebonyolítás szabályaival. Megtanulják az emberi kapcsolatok és közönségkapcsolatok törvényszerűségeit: az empátiát (beleélés), a kommunikáció fogalmát, a mimika, a gesztusok, a tekintet szerepét utaztatásnál. Elsajátítanak új viselkedésmintákat, magatartási és viselkedési stílusokat. Megtanulják a személyiségtípusokat és azok kezelését, az illemtant, a vevő-eladó viszonyt. Tanulnak a környezet szerepéről (rend, tisztaság), vevőtípusokról, protokollról.

Érdekes, új, gyakorlati továbbképzésről van szó. Arról, hogy a hazai és nemzetközi turistákat már felkészülten, színvonalasan fogadják.

Természetesen vasúti ismeretanyag is bőven szerepel a tantervben. Megismerik a MÁV új kereskedelempolitikáját. Ennek lényege: *az utas vendég!* Vendég, akit várni kell, aki elé kell menni, akit meg kell becsülni az utazás kezdetétől annak befejezéséig.

Szabó Béla

Magas kitüntetést kapott a tízszeres kiváló szakasz

A budapesti vasútigazgatóság tízszeres kiváló munkásőrszakaszát eddigi tevékenysége alapján a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatával tüntették ki. Január 25-én ünnepélyes külsőségek között adták át a VIII. kerületi munkásőr-zászlóalj évzáró gyűlésén.

Markotányos Imre, a szakasz parancsnoka elmondta, hogy 28 évi munka eredményeként kapták meg ezt a kitüntetést. Ez idő alatt egyetlen alkalom sem volt, hogy ne végezték volna el a reájuk bízott feladatot. Az alegység tagjai a vasúti szolgálati helyeken is — kivétel nélkül — felelősségteljes posztokon dolgoznak, s ugyanakkor a társadalmi munkában, a tanulásban is élenjárnak. *(Huszonkilenc fő közül tizennégyen rendelkeznek felsőfokú végzettséggel.)*

A szakaszparancsnok otthonukban is rendszeresen meglátogatta beosztottjait. Ilyenkor egy szál virággal fejezte ki a ház asszonyának azt a többletmunkát, amelyet férje helyett végzett, míg ő a munkásőrségben volt.

A budapesti vasútigazgatóság munkásőrszakaszának fáradhatatlanul dolgozó parancsnokát *Markotányos Imrét* és helyettesét, *Árti Ferencet* a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany, illetve ezüst fokozatával tüntették ki.

(Séra)

Kommunista műszak

A szombathelyi épület- és hídfenntartó főnökségnél a közelmúltban kommunista műszakokat szerveztek, amelyeken a főnökség mind a tizenhárom építésvezetősége részt vett. 352-en összesen 2665 órát dolgoztak. *Veszprémben* például kerítést építettek, *Sárváron* hidat javítottak, *Szombathelyen* gyalogos felüljárót építettek. A kertészek az állomások környékét szépítették.

Munkájuk ellenértékét, 56 775 forintot, nyugdíjas-találkozók szervezésére, idősek szociális helyzetének javítására és kulturális célokra fordítják.

Új szakosztályok alakultak

A MÁV Repülő Klub évadzáró közgyűlése

A BVSC székházának klubtermében tartotta évzáró közgyűlését a Vörös Csillag Érdemrenddel kitüntetett Magyar Honvédelmi Szövetség MÁV Repülő és Ejtőernyős Klubjának több mint kétszáz tagja.

Rödönyi Károly nyugalmazott miniszternek, a klub elnökének megnyitó beszéde után *Barcs László* klubtitkár értékelte az elmúlt évi eredményeket, és beszélt a legfontosabb tennivalókról.

A klubtitkár kiemelte, hogy a tagok aktívan vettek részt az MHSZ különböző rendezvényein, bemutatóin, a honvédelmi napokon, s többek között hozzájárultak a május elsejei felvonulás, az augusztus 20-i budapesti honvédelmi nap látványosabbá tételéhez, sőt a XIII. motoros műrepülő világbajnokság előkészítésében és lebonyolításában is segítettek. A tagság sok társadalmi munkát végzett. A nyáron többek között felújították a hangárokat, megkezdték a klubhelyiség belső tatarozását.

Országos szinten is kiugró teljesítmény, hogy a vitorlázórepülők tavaly 7031 felszállásból 3515 órát töltöttek a levegőben. Ez idő alatt 225 magassági, 38 időtartam és 256 távolsági teljesítményt repültek. Ez utóbbiak összege 41 000 kilométer volt, azaz több mint az egyenlítő hossza! Emellett 21 B, 15 C vizsga született, s hatan teljesítették az ezüst-, hárman az arany-, egy sportoló *(Vértes Róbert)* pedig a gyémántkoszorús jelvényhez előírt feltételeket. Az MNK versenyben 10 teljesítményrepülő ért el helyezést. Közülük *Levajsics Károly* szerepelt a legjobban (országos szinten 6. lett), s ezzel megnyerte a klubversenyt. *Szabadi István* a Kohász Kupán, *Fehérvári Tamás* a Budapest-bajnokságon nyert ezüstérmet, s rajtuk kívül még jó néhányan értek el figyelemre méltó eredményeket. Tíz sportoló I., kilenc pedig II. osztályú minősítést kapott a versenyeken nyújtott teljesítményével. Itt kell megemlíteni azt is, hogy 1985-ben — amikor a klub éppen fennállásának 55. évfordulóját ünnepli — ők rendezhetik a soron következő vitorlázórepülő Budapest-bajnokságot.

Az ejtőernyős szakosztály — amelynek tagjai közé tavaly is több vasutas fiatal lépett — összesen 2572 ugrást teljesített. Sportolóik közül az ejtőernyős csoportban 25, a tusa csoportban 16 szerzett minősítést, s 21-en teljesítették a különböző FAI vizsgák feltételeit. Közülük *Rácz Béla* 1, *Nagy Zoltán* és *Zslebics Gyula* 2 gyémántkoszorús szintet ért el. Felkészültségüket, tudásukat dicséri, hogy a szakosztály három tagját meghívták a válogatott keretbe. A különböző versenyeken elért győzelmek és dobogós helyezések közül kiemelkedik Nagy Zoltán Csehszlovákiában elért sikere, ahol nemcsak a versenyt nyerte meg, hanem hibátlan teljesítményével FAI rekordot állított fel az éjszakai célba ugrás kategóriában.

A sárkányrepülő szakosztály szintén új csúcsot állított. *Hlács Ferenc,* a szakosztály vezetője az elmúlt év áprilisában 4150 méteres országos magassági rekordot ért el Hlamot-Tornádó típusú motoros sárkányával, s eredményére nemzetközileg is felfigyeltek. Év közben tovább folytatták a légi vontatás technikájának gyakorlását, csiszolását, s ma már a vontatmány biztonsággal tud akár ezer méter magasra is emelkedni. Az idei év célkitűzéseinek megvalósítása szempontjából fontos, hogy Hlács Ferenc gépébe a korábbinál lényegesen nagyobb teljesítményű motort szereltek — a próbarepülések már igazolták a várakozást —, s az elmúlt hónapokban hozzákezdtek négy hasonló típusú motoros sárkány építéséhez, amelyek még ez év első felében elkészülnek.

Az elmúlt hónapokban újabb három szakosztály alakult: a motorosrepülő *(Gittinger Péter* vezetésével), az oldtimer (szakosztályvezető: *Pálinkás György*), és a hőlégballon szakosztály (*Oross János* irányításával).

A beszámolót követően *Bodonczy Jánosné,* gazdasági vezető ismertette a klub elmúlt évi költségvetését és gazdálkodását az idei terveket, majd hozzászólások következtek.

Az évzáró közgyűlésen részt vett *Szepesi József* ezredes, az MHSZ repülőfőnöke, főtitkárhelyettes, aki egyebek között megemlítette, hogy maga is régi vasutas családból származik, ezért közel áll szívéhez a MÁV Repülő Klub kollektívája. Rödönyi Károly, a klub elnöke jutalmakat adott át a legeredményesebb társadalmi aktivistáknak.

Büki Péter

Jubileumi versenyben

Jól dolgozik a Latinka Sándor MHSZ-klub

A mátészalkai körzeti üzemfőnökség dolgozói a korábbi évek jó gazdasági eredményein kívül jól működő honvédelmi klubjukra is büszkék lehetnek. A közelmúltban a *Hámán Kató* rendezvénysorozat országos vetélkedőjén diadalmaskodtak. Az MHSZ Élet hasábjairól szereztünk tudomást újabb sikerükről. A *„Hogyan készülünk hazánk felszabadulása 40. évfordulójának megünneplésére"* című pályázat 65 „befutott" résztvevője közül első lett a Latinka Sándor MÁV Honvédelmi Klub. A sikerhez vezető munkáról beszélgetünk *Szabó Menyhért* klubtitkárral.

— *Évek óta rendszeresen, naprakész programot adunk a klub tagjainak,* igazodva az MHSZ főtitkári intézkedéséhez, a városi vezetőség feladattervéhez, a munkahelyi feladatokhoz és a most folyó kongresszusi és felszabadulási versenysorozathoz. Az elmúlt év októberében megtartott rendezvényünkön például Mátészalka és környékének felszabadulásáról mondták el emlékeiket a vasutas szemtanúk.

— A Honvédelmi Kupa lövészverseny idei első fordulóját február 23-án rendezzük. A lövészet előtt előadást tervezünk a szovjet fegyveres erők napja tiszteletére. *„A szovjet hadsereg szerepe Magyarország felszabadító harcaiban"* címmel. Az előadások célja, hogy a 130 fős klubtagság történelemismerete bővüljön, hazafias és internacionalista érzelme erősödjön.

A klubalbum több évre visszamenőleg dokumentálja munkájukat. Ápolják névadójuk emlékét, a klubzászló és a 10 éves tagságért járó emléklap is érzelmi kötődésük szimbóluma.

— *A fiatalok sorkatonai szolgálatra való felkészítésével is sokat foglalkozunk* — folytatja a klubtitkár. — Az elméleti és gyakorlati lőismereteket lövészetek alkalmával sajátítják el a fiatalok. Hogy a laktanyai életről is legyen fogalmuk, *Nyírbátorban* voltak látogatáson, ahol megnézték az igen gazdag csapatmúzeumot. Több éve segítjük a Gépészeti Szakközépiskola honvédelmi nevelő munkáját is.

A klub vezetősége vállalta, hogy a tavasszal megrendezendő kongresszusi és felszabadulási munkaverseny-sorozat vetélkedő anyagát elkészíti és a sikeres szereplés érdekében a szocialista brigádvezetőket egy *szatmár-beregi kirándulásra viszi el lehetőséget teremtve arra, hogy megismerjék e táj természeti, történelmi és irodalmi nevezetességeit.*

A kötetlen beszélgetés alkalmával azt is megtudtam, hogy a Latinka-emlékeket tovább kutatják, kapcsolatot akarnak teremteni a kaposvári Latinka Sándor Múzeummal. Az összegyűjtött dokumentumokat felszabadulásunk 40. évfordulóján szándékoznak bemutatni a város közönségének.

Zsoldos Barnabás

Beszámoló Debrecenben

Mérlegen a tömegsport

Január elején tartotta beszámoló évi ülését a Debreceni MÁV Igazgatóság testnevelési és sportbizottsága. Az ülésen részt vett *Kulcsár József* vasútigazgató és *Harangi Albert,* az MSZMP MÁV üzemi bizottságának titkára.

A bevezető szavak után *Tóháti Ferenc,* a bizottság elnöke ismertette az 1984. évi munkát, értékelte a különböző sportágak eredményeit, melyek egy részét a XI. közlekedési ifjúmunkás napok rendezvényein érték el. Itt született meg a női kézilabdacsapat első, az asztalitenisz férfi és női csapatának második helyezése is.

Külön kiemelte a beszámoló a kispályás labdarúgócsapat és a természetjáró szakosztály sikereit. A labdarúgócsapat az országos igazgatósági kispályás bajnokságon 2. helyezést ért el, egyedül a miskolci igazgatóság csapatától szenvedett vereséget. A játékosok közül *Sáfrány Sándor* bizonyult a legjobbnak, ő kapta meg a „gólkirály" címet. Az igazgatóság csapatai közül a Zenekari Főnökség lett az első.

A természetjáró szakosztály tagjai 1984-ben 32 túrán 783 kilométert tettek meg. Az Országos Vasutas Szakszervezeti Kupa éjszakai tájékozódási csapatversenyén harmadik helyezést értek el.

Az 1985. évi tervek ismertetése előtt a résztvevők megemlékeztek *Papp Mária* („Patics") női kézilabdázó sporttársukról, aki hosszú, súlyos betegség után 1984-ben, 38 éves korában elhunyt. „Patics igazi ellenfélre talált, amellyel szemben nem segített sem a tehetség, sem az elszánt hit " — mondta meghatottan Tóháti Ferenc.

Az ülés az 1985. évi tervek ismertetésével, oklevelek és jutalmak átadásával ért véget.

(dobos)

Üzemi épületből ökölvívócsarnok

Új ökölvívó sportcsarnokkal gazdagodott a PVSK. Január 18-án *Busch Károly,* a pécsi igazgatóság helyettes vezetője adta át az új létesítményt. Megjelent az ünnepségen *Halmai Árpád,* a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára és *Orosz Ottó,* a megyei Testnevelési Sporthivatal elnöke is.

Matis Géza, a PVSK elnöke elmondotta, hogy nagy szükség volt már erre a csarnokra, hiszen korábban a cselgáncs- és ökölvívó szakosztály sportolói — mintegy kétszázan — egy teremben edzettek. Az új ökölvívócsarnok egy régi üzemi épület átalakításával született. A kaposvári épület- és hídfenntartó főnökség pécsi részlegének szakmunkásai, valamint a szolgálati főnökségek szocialista brigádjai és a sportolók társadalmi munkával építették a csarnokot. Az építkezés kilenc hónapig tartott. A brigádok és sportolók összesen 3500 óra társadalmi munkát végeztek.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest VI. kerületi kétszobás, 53 négyzetméteres félkomfortos, gázfűtéses, udvari tanácsi lakásomat 3 vagy két plusz két félszobás külön bejáratú, összkomfortos, komfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet 8—16 óráig a 220-660/83 mellék, vagy a 30-07 telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „VIII. házban" levő kétszobás, 96 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat kizárólag tanácsi lakásra. Vidéki lakás és minden megoldás érdekel. Cím: Budapest VIII. ker., Kerepesi út 5. V. ép. fszt 4., vagy 11—13 óra között a 340-495 telfonszámon.

Elcserélném két szoba komfortos, 42 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat 2,5-3 szobásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Darabos, 41-61/36-75-ös telefonszámon 8—16 óra között.

Elcserélném Budapest X. kerületben levő kertes MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet 14—18 óra között a 161-664-es telefonszámon.

Elcserélném törökbálinti kétszobás, komfortos, nagyméretű első emeleti, kertes MÁV-bérlakásomat miskolci vagy Miskolc környéki tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Sürgős, minden megoldás érdekel. Telefon: 01 56-11, vagy 684-079 Kovácsné.

Elcserélném tatabányai kétszobás, összkomfortos tanácsi lakásomat hasonló budapestire, MÁV-bérlakás is lehet. Érdeklődni lehet munkaidőben a 45-32-es telefonszámon, Szebeni Andrásné.

Elcserélném a Budapest, Landlertelepen levő egy plusz félszobás, 67 négyzetméteres, loggiás, OTP-öröklakásomat hasonló méretű örök-, vagy bérlakásra Budán I., II., III. kerület előnyben. Megtekinthető délután 5-től, szombat, vasárnap egész nap. Cím: Plesz Antal, 1155 Budapest, Rákos út 96. I. 10. Telefon napközben 887-700.

Elcserélném Budapest XV. ker., MÁV-telepi egyszobás, komfortos lakásomat tanácsira, MÁV-dolgozóval. Vagy a lakást plusz börzsönyligeti nyaralómat kisebb családi házra. Budapest környéki, vidéki is érdekel, Várhegyiné, 1154 Budapest, Csanádi György u. 9/3.

Elcserélném Ács állomáson levő MÁV-bérlakásom — amely nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba, pincéből áll és egy zárt veteményeskert tartozik hozzá — Budapesthez közelebb, bármely főútvonalon, vagy Budapesten levő másfél vagy kétszobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné, Ács 2941 Vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném Miskolc Avas-déli, egy plusz két félszobás, 56 négyzetméteres, összkomfortos tanácsi bérlakásom budapesti vagy gödöllői hasonló bérleményű lakásra. Lehetőleg lakótelep környékire. Cím: Magyar Mária, Miskolc, II., Bokányi Dezső u. 36. sz. 2/5.

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: 39,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
85—663. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

— **Tiszta szolgálati hely.** A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség 1984-ben is meghirdette a tiszta szolgálati hely akciót, amelyhez csatlakoztak a főnökséghez tartozó szakaszok is. Kál-Kápolnán, a VII. mozgó gépesített szakasz brigádjai élenjártak a tisztasági versenyben, ezért a főnökség vezetői dicséretben részesítették a szakaszt.

— **Ki minek mestere?** A szombathelyi épület- és hídfenntartó főnökség szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére Ki minek mestere? vetélkedőt rendeztek a fiatalok részére. Hét szakmában negyvenkilencen versenyeztek. A legeredményesebb fiatalok között 8200 forint jutalmat osztottak ki. A legjobb három versenyző „A szakma ifjú mestere" címet is megkapta.

— **Bizalmitestületi ülés.** A közelmúltban tanácskozott a hatvan—salgótarjáni pft-főnökség szakszervezeti bizottságának bizalmitestülete a hatvani csomópont nagy oktatótermében. Kerepesi Pál pft-főnök tájékoztatta a résztvevőket az elmúlt évi gazdasági eredményekről, és ismertette az idei feladatokat.

— **Fotókiállítás.** Február 5-én fotókiállítás nyílt a szolnoki vasutasok művelődési központjában. Polónyi István, a szolnoki járműjavító dolgozója tehetséges amatőr fotós. A megyei művelődési és ifjúsági központ Jászkun fotóklubjának tagja. Most hatvan alkotását tekinthetik meg az érdeklődők.

— **Veteránok klubja.** A miskolci vasutasok veteránok klubja idei első összejövetelét január 28-án tartotta a vasútigazgatóság kultúrtermében. Hernádi István igazgató tájékoztatta a klub tagjait az igazgatóság elmúlt évi eredményeiről és az idei tervekről.

— **Nagyobb biztonság.** A tapolcai vasútállomáson a közelmúltban leszerelték a régi, karos kijárati jelzőket, és helyettük korszerű fényjelzőket állítottak üzembe. Az állomás déli végén lévő két, tekerős útátjáró sorompót is megszüntették. Ezentúl félkaros fénysorompó védi az erre közlekedők biztonságát.

— **Nyugdíjasok köszöntése.** A záhonyi üzemigazgatóság gépesített rakodási főnökségének vezetői a közelmúltban ünnepséget rendeztek az elmúlt év második felében nyugdíjba vonult 38 vasutas tiszteletére. Sipos István üzemigazgató-helyettes és Szabó Lajos, a főnökség helyettes vezetője méltatta több évtizedes helytállásukat, áldozatos munkájukat. A szakszervezeti bizottság pénzjutalmat és emlékplakettet adományozott valamennyiüknek.

— **Külpolitikai fórum.** Új esztendő a külpolitikában címmel sikeres előadást tartott Vértes Éva, a Magyar Rádió külpolitikai főmunkatársa január 29-én Szegeden, a vasutas művelődési házban. Az előadáson ott voltak a szakszervezeti és a pártpropagandisták is.

Felhívás

A debreceni ÉHF szocialista brigádjai április 4-e, hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére kiállítást rendeztek. Kérik mindazokat, akik részt vettek Debrecen állomás helyreállításában, a vasút újjáépítésében, s erről fényképes vagy írásos dokumentációs anyaggal rendelkeznek, a kiállítás idejére bocsássák rendelkezésre. Cím: MÁV ÉHF, 4024. Debrecen, Irinyi utca 20. Telefon, üzemi: 03-2726, városi: 14 056. Nagy Béláné.

Hatvani sportolók sikere

A közelmúltban rendezték Heves megyében a felnőtt asztalitenisz-bajnokságot, amelynek legjobbjai a hatvani Kinizsi Vasutas Sportklub versenyzői voltak. A nők mezőnyéből *Ács Erzsébet, Nagy Éva* és *Kocsis Cecília,* a férfiak közül pedig *Mellay Tamás* és *Karácsony Tibor* emelkedett ki.

A FERROGLOBUS ajánlata

Ha családi és hétvégi ház építéséhez vagy barkácsoláshoz vasárura van szüksége, telepeinken mindent megtalál. A FERROGLOBUS Vas és Acél TEK. V. viszonteladó telepei megtalálhatók az ország minden pontján:

Alföldi Tüzép 201. telep
Szeged, Rókus pu.
6724 Tel.: 62-15260
Bács-Kiskun m-i SZÖVTEK V.
Kiskőrös, Alkotmány u. 3.
6200 Tel.: 276
Bp-i TÜZÉP 27. sz. telep
Budapest, Árpád út 166.
1042 Tel.: 694-906
(Kizárólag csöveket forg.)
Bp. és Vidéke MÉH V.
Cegléd, Külső Jászberényi út
2700 Tel.: 20-11661
Debreceni Anyagbeszerző Társulás
Debrecen, Diószegi út 36.
4001 Tel.: 52-17458
DUNAKER 25. sz. Vastelep
Dunaújváros, Verebély u. 4.
2400 Tel.: 25-18335
Észak-Magyarországi MÉH V.
Gyöngyös, Bornemissza u. 5.
3200 Tel.: 37-12293
Salgótarján, Fülemüle u. 11.
3100 Tel.: 32-14389
Északdunántúli MÉH V.
Székesfehérvár, Rácz u. 5.
8000 Tel.: 22-15335
Északdunántúli TÜZÉP V.
Győr, Mészáros u. 1.
9002 Tel.: 96-20499
Csorna, Vasút sor
9300
Kaposvár és Vidéke ÁFÉSZ
Kaposvár, Szokolaberek
7400 Tel.: 82-14096
Kápolna és Vidéke ÁFÉSZ
Kál, Főút-alsó 7—9. 7. sz. bolt
3350 Tel.: 7
Kápolna, Szabadság tér 2.
3355 Tel.: 83
12. sz. csőtelep
Kelet-magyarországi MÉH V.
Nyíregyháza, Kállói út 2.
4400 Tel.: 42-11119
Kelet-magyarországi TÜZÉP V.
Fészek Áruháza
Szolnok, Piroskai u. 8.
5000 Tel.: 56-13241
Komfort Iparcikk Ker. V.
Veszprém, Házgyári u. 7.
8200 Tel: 80-11131
Rozmaring Mezőgazdasági Tsz
Budapest, (Solymár)
Patakhegyi u. 83.
1028 Tel.: 165-460
Szabolcs-Szatmár m-i Iparcikk Kereskedelmi V.
Nyíregyháza, Orgona u. 26.
4400 Tel.: 42.10071
SZIGMA Iparcikk Ker. V.
Baja, Keleti ipartelepi út
6500 Tel.: 12-336
Universal Kereskedelmi V.
Békéscsaba, Berényi u. 139.
5600 Tel.: 66-28177
Vértesalja ÁFÉSZ
Környe, Vasútáll.
2851 Tel.: 8
Zala megyei Iparcikk Ker. V.
Zalaegerszeg, Hock J. u. 94.
8901 Tel.: 92-14398

A FERROGLOBUS
a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. FEBRUÁR 28.

Nőnapi gondolatok

A tavasz első virágaival őket köszöntjük, a nőket, a lányokat, asszonyokat, az édesanyákat, a családi fészek melengetőit, létünk felét, társunkat az életben, társainkat a munkában.

Az elkoptatott frázisok helyett a nőnapon vessünk számot azzal az úttal, amíg a magyar nők eljutottak a mához. Nézzük meg, hogy a gyakran ismételt fogadkozásaink ellenére mit mulasztottunk, mi az, amit még tennünk kell a valós egyenjogúságért.

A felszabadulást követően, a demokratikus fejlődés első évtizedeiben új jelenség volt a női foglalkoztatás erős felfutása. 1949-ben 29 százalékot képviseltek az összes foglalkoztatottak között. 1969-ben már 41,4 százalékot, abszolút számokban 1,9 milliót. Ma pedig a munkavállalóknak csaknem a fele nő.

A vasúton különösen az 1960-as évek közepén gyorsult meg a foglalkoztatásuk, amikor a férfimunkaerő-tartalékok kimerültek. A MÁV-nál 1950-ben még csak 7600 volt a női dolgozók száma, az összes foglalkoztatottak 6 százaléka 1968-ban a dolgozóknak 16, 1974-ben 20,8, 1980-ban 23,9 százaléka volt nő. Ma pedig minden negyedik vasutas asszony, leány. *Napjainkban a vasút működése elképzelhetetlen a munkájuk nélkül.* A női munkaerő különösen a vidéki, más foglalkoztatási lehetőséget nem kínáló területeken fordul a vasút felé.

Számuk növekedése egyre élesebben veti fel a technikai fejlődés és a szociális ellátás ellentmondásait. A kedvezőtlen munkakörülmények náluk súlyosabban esnek latba, biológiai adottságaik, anyai funkcióik miatt a károsodásuk nagyobb lehet.

A nők beáramlása a vasúthoz igen gyors volt, de a különböző állománycsoportokban nagyon egyenlőtlenül ment végbe. A munkásállomány- csoportban a legnagyobb számban a betanított és segédmunkások között találhatók nők, holott ez legtöbbször nehéz fizikai munkával és kedvezőtlen munkakörülményekkel jár. A forgalmi dolgozók között az alacsonyabb kvalifikációt igénylő tevékenységeknél találjuk őket nagyobb számban. *Főleg személypénztárosi, naplózó, kocsifelíró, kezelő, árupénztáros, fuvardí-számfejtő munkakörökben dolgoznak. Jelentős a számuk a jegyvizsgálók között is.*

A nők számának további növekedését a vasútnál korlátozza az éjjel-nappali munka, a balesetveszély, a kedvezőtlen munkakörülmények, a szociális ellátás elmaradottsága.

Az utóbbi években igen sok történt a korábbi bérarány-talanság felszámolásáért. A tisztképző tanfolyamon, egyéb tanfolyamokon számuk emelkedik, de korántsem a számarányuknak megfelelően. Az 1983-ban szaktanfolyamot végzett 9301 dolgozóból még mindig csak 1030 volt nő.

Az MSZMP XIII. kongresszusának irányelvei mindennél kézzelfoghatóbban vázolják a tennivalókat: „A nők egyenjogúságának érvényesítésében további eredményeket értünk el, de nem lehetünk elégedettek. Sokrétű feladataik ellátása jelentős terheket ró rájuk. Szakmai előrejutásuk és jövedelmük esetenként indokolatlanul elmarad a férfiakétól. Változatlanul kevés nő tölt be vezető munkakört. Ezért fokoznunk kell erőfeszítéseinket, hogy társadalmi és gazdasági eszközökkel könnyítsünk a nők összetett gondjain, a gyermekneveléssel, az anyasággal, a háztartással, a munkavállalással, a családban elfoglalt szereppel és közéletiséggel együtt járó terhein. *A nők egyenlő esélyeinek érvenyesülését szakképzettségük, politikai és általános műveltségük növelésével is elő kell segíteni.*"

A nőnapi köszöntés, a szál virág átnyújtása csak akkor lesz szívből jövő, ha ezek szellemében dolgozunk.

Ülést tartott az értelmiségi szakbizottság

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő értelmiségi szakbizottság legutóbbi ülésén megvitatta a végzett munkát, értékelte a vasutas értelmiség jelenlegi helyzetét, valamint a helyzetének javításával összefüggő feladatokat.

A szakbizottság megállapította, hogy bár az értelmiségi alkalmazottak helyzete a vasútnál gyökeresen nem változott meg, mégis több pozitív irányú folyamat indult meg az elmúlt években. A *MÁV kollektív szerződés* évenkénti módosításával javultak az anyagi-erkölcsi elismerés lehetőségei. Egyes, kimondottan értelmiségi munkakörökben is új ösztönzési rendszer került bevezetésre. Napirendre került a nyelvtanulás és az egyéni továbbképzés pénzbeli jutalmazása is. Az országos lehetőségekkel szinkronban — bár szabályozottabban — a vasutas értelmiség is részt vesz az új vállalkozási formák kialakításásban, ezzel jövedelmi, családalapítási, lakásszervezési viszonyait is javítani tudja. Ugyanakkor jelentős a fiatal értelmiségiek bekapcsolódása az ötletek, találmányok, újítások kidolgozásába és bevezetésébe, továbbá az új, korszerű technológiai eljárások, műszerek, géprendszerek meghonosításába.

Fontos szerepük van ezen kívül napjainkban a kongresszusi, felszabadulási munkaverseny szervezésében és lebonyolításában a szolgálati helyeken, valamint ehhez kapcsolódóan a felszabadulási évfordulók tartalmas megünneplésére irányuló folyamatokban.

Az értelmiségnek a jövőben is vezető, irányító szerepet kell vállalnia a vasút előtt álló nehéz feladatok megoldásában — hangsúlyozták a szakbizottsági ülés résztvevői.

Nemcsak a mának épült

Kelenföldön befejeződött a rekonstrukció első szakasza

Pintér István, a beruházási iroda vezetője jelentést tesz a miniszternek

Fővárosunk felszabadulásának 40. évfordulóján, február 13-án, Budapest-Kelenföld állomás korszerűsítésének befejezése alkalmából ünnepélyes átadásra került sor. A megjelentek között volt *dr. Maróthy László,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *dr. Békési László,* az MSZMP budapesti bizottságának titkára, *dr. Szatmári István,* az MSZMP XI. kerületi bizottságának titkára, *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója, *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára, a főváros politikai, társadalmi és gazdasági szervezetének több képviselője, valamint a vasút számos szakembere.

A megjelenteket *Tongori Imre*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője üdvözölte. Ezt követően *Pintér István,* a beruházási iroda vezetője tett jelentést a miniszternek. Elmondotta — a többi között —, hogy a kitűzött határidőre készültek el az Állami Tervbizottság által 1976-ban jóváhagyott beruházási javaslatban szereplő létesítmények. A megvalósításra 1,8 milliárd forintot fordítottak. A korszerű állomási vágányhálózat kialakításához mintegy 30 hektárnyi többletterületre volt szükség, amely 280 kertes családi ház kisajátítása útján volt csak biztosítható. A szanálás három évet vett igénybe.

A régi pályaudvar vágányhálózata az egyre növekvő vonatforgalom gyors, zavartalan és biztonságos lebonyolítására egyáltalán nem volt alkalmas. Az állomás szűk átbocsátóképessége miatt gyakori volt a személyszállító vonatok feltartóztatása a bejárati jelzőknél. A forgalom lebonyolítására különösen fékezőleg hatott a ferencvárosi és Déli pályaudvari irányok szintbeni keresztezése,

(Folytatás a 3. olalon)

Februárban sem enyhült a tél szigora. Éjszakánként nem ritka a mínusz 15—20 fokos hideg sem. Mint képeink is bizonyítják, ilyen körülmények között a vasutasoknak nagy erőfeszítéseket kell tenni a zavartalan szállítás érdekében

(Laczkó Ildikó felvételei)

Átgondolt szervezés a jó eredmények titka

Számvetés a szentesi építési főnökségnél

A jubileumi munkaverseny első szakasza a MÁV Szentesi Építési Főnökségnél is lezárult. A vasútépítők a megemelt 31,8 vágánykilométeres korszerűsítési tervet 41,8 kilométerre teljesítették. Ezzel jelentős szerepet vállaltak abból a feladatból, amely a MÁV-nak év közben nagyobb mérvű pályakorszerűsítést tett lehetővé a rendelkezésre bocsátott, felemelt pénzügyi keretből.

A többletmunkában terven felül elvégezték a *Mezőtúr—Nagylapos* vonalszakasz átépítését. A 9,6 kilométer állomásköz hézagnélküli kivitelben került átkötésre a fővonalra engedélyezett sebességgel, úgy, hogy nem maradt hátra utómunka. Az építés gyorsításához fontos vasútüzemi érdek fűződött, mert a *Szajol—Lökösháza* nemzetközi fővonal legkritikusabb szakasza épült át. A *Szentes—Szegvár* vonalon két kilométer helyett 6,3 kilométert építettek át korszerű hézagnélküli pályává.

A szentesi vasútépítők a jubileumi munkaversenyben kiemelten fontosnak tekintették a kocsiforduló gyorsítását. Ezért nagy gondot fordítottak a zúzottköves, bányakavicsos szerelvények kapacitásának jobb kihasználására. A szerelvények mozgatását éjjel, nappal figyelemmel kísérték, így lehetővé vált, hogy az egyik nap beraktott szerelvényt másnap kiürítették, a harmadik nap pedig már ismét a bányában rakodhatott. Ezzel bizonyították, hogy *a kocsiforduló gyorsítása nemcsak a forgalmi és vontatási dolgozókon múlik.*

A kiemelten fontosnak megállapított munkákat határidő előtt elvégezték és azokon 12,5 százalékos költségmegtakarítást értek el. Gazdaságos munkáltatásukban benne van az a saját kezdeményezéssel évek óta folyó átgondolt *szervezés,* amely a hatékony munkát is tükrözi.

A MÁV nagyobb bevétele érdekében 18 millió forint értékben végeztek idegen felek részére iparvágány-építést. Szabad gépkapacitásukat is jól hasznosították, amelyből kétmilliós árbevétel származott.

A vágányzárak mindig kritikus pontjai a pályaépítésnek. A szentesiek nagy gondossággal szervezték ezt a munkát, és valamennyi vonalon jelentős vágányzári megtakarítást értek el. Az engedélyezett vágányzáraknak csak a 75 százalékát vették igénybe, és így kevésbé lassították a vasútüzem forgalmát.

A jubileumi munkaverseny eljárási szabályzata szerint, az első szakaszban, *a termelési célkitűzésekért szerezhető 150 pontból 144-et szereztek a szentesi építési főnökség dolgozói.* A kiemelkedő eredmények között említendő, hogy növekedett a teljesítménybéres munkák aránya, és csökkent a túlórák száma. A személy- és vagyonbiztonság megóvásában is erősödött a szentesiek pozíciója.

Az építési főnökség hatékony agitációval már a verseny korai időszakában sikeresen mozgósított a részvételre. A dolgozók 74 százaléka és valamennyi szocialista brigád részt vesz a nagy versenyben. A munkahelyeknek és a versenyző brigádoknak *konkrét ajánlásokat tettek a legfontosabb munkákra.* Az ajánlásokat elfogadták és teljesítették.

A szocialista és munkabrigádok eddigi munkáját a napokban értékelték. Legjobb eredményt a *Makarenko—Baross,* az Állami-díjas *Dózsa—Műszaki* és a *Korvin—Béke* komplex szocialista brigádok érték el. Ezek a brigádok a termelési eredményekért és a brigádéletért az eljárási szabályzat szerint *a megszerezhető 150 pontból 145-148-at szereztek.*

A brigádok eredményén kívül a verseny első szakaszában a szentesi építési főnökség a speciális mutatók alapján — a baleseti helyzettel, valamint a mozgalmi és társadalompolitikai eredményekkel — az eljárási szabályzat szerint 412 ponttal kezdte a nagy verseny második szakaszát.

Fogas Pál

Vasutas-pártértekezletek

Az elmúlt hetekben a MÁV területén is megtartották a vezetőségválasztó pártértekezleteket. Több mint kétszáz alapszervezet kommunistái ültek össze, hogy megvitassák a legutóbbi öt évben végzett munkáról szóló beszámolót, állást foglaljanak a Központi Bizottság kongresszusi irányelveiről, és megválasszák új pártbizottságaikat. A legnagyobb vasúti pártbizottságok értekezletein a vasutas-szakszervezet vezetői is részt vettek. Az alábbiakban néhány pártértekezlet legfontosabb megállapításaiból, értékeléséből közlünk összefoglalót.

A vasútnak jövője van

A MÁV Vezérigazgatóság február 9-én tartott pártértekezletén jelen volt *Borbély Sándor*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a Munkásőrség országos parancsnoka is. *Nagy Károly*, a pártbizottság titkára szóbeli kiegészítőjében beszélt a vasúti vezetők felelősségéről, arról, hogy az utóbbi időben a gazdasági vezetők 40-50 százaléka cserélődött. Rátermettségük, politikai felkészültségük megfelelő, ennek ellenére néhányuknál határozatlanság is mutatkozott a fontosabb intézkedések során. Többségük alkalmazkodott a gazdasági helyzet szigorúbb követelményeihez, mások csak nagyobb erőfeszítéssel tudnak eleget tenni a követelményeknek.

A pártbizottság ösztönözte, bátorította a minőségi munkát és a fegyelmet követelő vezetőket. Követelmény volt, hogy csak olyan személyek tölthessenek be vezetői funkciót, akik képviselni tudják a párt politikáját, magas fokú szakmai ismeretekkel és irányítói képességgel rendelkeznek.

A Vezérigazgatóság pártbizottsága — tekintettel arra, hogy a vállalati gazdálkodás feltételei napjainkban bonyolultabbá váltak —, kiemelten foglalkozott a vasút érdekeltségi rendszerével, a szervezeti kérdésekkel és a személyszállítással. Nagyobb figyelmet szenteltek a meggyőzésnek, az alkotó légkör érvényesítésének. A pártbizottság titkára felhívta a figyelmet arra is, hogy a jövőben a területi vasúti vezetőknek öntevékenyebbnek és kezdeményezőbbnek kell lenniük.

Nagy Károly ezután arról beszélt, hogy a beruházások állami támogatása az utóbbi években mérséklődött, majd 1982-től gyakorlatilag megszűnt. Az egyre szigorúbb szabályozók, a csökkenő szállítási teljesítmények, valamint a tervezettnél magasabb anyag- és energia-áremelések miatt a VI. ötéves tervi elképzelések nem valósultak meg. Az önfinanszírozás sem funkcionált eredményesen. A MÁV a veszteségek csökkentése érdekében korszerűsítette az energiafelhasználás struktúráját.

A vasúti gazdálkodási egyensúly helyreállítása csak fokozatosan lehetséges. A lemaradás pótlásához a kormányzat gazdasági intézkedésekkel nyújt segítséget. *A MÁV-nak a jövőben közüzemi jellegű, nyereségérdekeltségű gazdálkodást kell folytatnia.* Tovább kell folytatni a vasút belső szervezeti és érdekeltségi rendszerének fejlesztését.

A szállítási teljesítményeket kedvezőtlenül befolyásolta a munkaerőhiány. 1980 és 1983 között 6.5 százalékkal mérséklődött a teljes munkaidőben foglalkoztatottak száma. Ezen belül a kulcsfontosságú munkakörökben dolgozók létszáma 11,7 százalékkal csökkent. Ez a tény, és a rapszodikus szállítások akadályozták a szállító kapacitás kihasználását, lassult az elegyfeldolgozás. A vasút a létszámcsökkentést munkaerő-átcsoportosítással, a fejlesztések révén elérhető munkaerő-kiváltással és munkaszervezés érdekében tett intézkedésekkel igyekszik ellensúlyozni.

A MÁV VI. ötéves tervében szerepelt a kereseti viszonyok megőrzése, és olyan munkaerőgazdálkodás folytatása, amely hatékonyabban segíti az alaptevékenységet. Négy év alatt a vasutasok jövedelme — a népgazdasági főágazatokhoz viszonyítva — csökkent. A nyolcszázalékos jövedelemlemaradás csökkentette a munkaerő-megtartó képességet. A vasutasok többségének jövedelme időhöz, nem pedig teljesítményhez kötődik. Lassú az előrehaladás a differenciált érdekeltségi rendszer elterjesztésében.

A középtávú szociálpolitikai terv szintentartást tűzött célul. Az árváltozások és a költségvetési juttatás csökkenése miatt a fejlesztés a tervezett szint alatt maradt.

Felszólalt a pártértekezleten Borbély Sándor is. Megköszönte a lehetőséget, hogy az MSZMP képviseletében jelen lehet a tanácskozáson, *és tolmácsolta a Központi Bizottság, valamint Kádár János üdvözletét, jókívánságait.* Egyben megköszönte a magyar vasutasok XII. kongresszus óta végzett munkáját, helytállását, majd így folytatta:

— A központi bizottság értékeli, hogy az irányítás fejlesztése közben, különösen 1984-ben sokat tettek a hatékonyság javításáért, és jó eredményeket értek el a vállalati gazdálkodás területén is. *A magyar vasutastársadalom nem vizsgázott rosszul az elmúlt években,* s ebben nagy szerepe van a Vezérigazgatóság kommunistáinak is. Az írásos beszámoló hűen tükrözi a kritikus és önkritikus légkört, a jobbítás szándékát. A vasútnak jövője van.

Borbély Sándor ezután beszélt a kongresszusi irányelvek fontosabb megállapításáról, a dolgozók párt iránti bizalmáról.

A vitában felszólalt *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára is. Bevezetőjében leszögezte, hogy a pártbizottság beszámolója a vasutasok helyzetének, szociális körülményeinek megítéléséről teljesen megegyezik a szakszervezet értékelésével.

A vasút technikai, technológiai színvonala, mint az köztudott, elmarad a követelményektől. Sajnos nem javult a munka szervezettsége és a munkahelyi ellenőrzések sem eléggé hatékonyak. Az elnéző magatartás, a szigorú felelősségre vonás hiánya üzemi baleseteket is előidézett.

Tolnai Ildikó ezután a szociális fejlesztések és beruházások rangsorolásáról beszélt. Rámutatott: a szűk anyagi lehetőségek ellenére olyan beruházás is megvalósult, amely nincs kihasználva. A ferencvárosi kétezer adagos üzemi konyha kihasználtsága például alig több, mint 50 százalék.

A középszintű vezetőknek és a szakszervezeti funkcionáriusoknak a jövőben kezdeményezőbbnek kell lenni. Meg kell keresni azokat a lehetőségeket, együttműködési formákat, amelyek a Vezérigazgatóság kommunistáival együtt az egész vasúton szemléletet és magatartást formálhatnak. *A szakszervezet és a Vezérigazgatóság pártbizottsága között az évek során eredményes munkakapcsolat alakult ki.* Ezt a kapcsolatot a jövőben is ápolni kell.

Nagy Károly szóbeli kiegészítőjét tartja
(Lackó Ildikó felvétele)

Korszerűbben gazdálkodnak

A záhonyi üzemigazgatóság pártbizottságának értekezletén *dr. Juhász Zoltán* titkár képviselte a vasutas-szakszervezetet. *Gerőcs Istvánnak*, a pártbizottság titkárának szóbeli kiegészítője is meggyőzően bizonyította a körzet vasutasainak gondjait, eredményeit. A gazdasági munkáról szólva például *rámutatott, hogy az utóbbi időben előtérbe került a gazdálkodás korszerűsítése.* A szervezeti változások összhangban vannak ugyan a követelményekkel, de még sok a tennivaló. Tavaly az üzemigazgatóságon is átszervezés történt, létrehozták az osztályokat. A technikai korszerűsítést példázza az új darabáru-átrakó, a számítástechnikai rendszer, az eperjeskei darupálya és a fedett kocsiátrakó. Felújították a záhonyi vontatási telepet, felépült az új tengelyátszerelő, új szociális létesítményeket adtak át Záhonyban és Eperjeskén. Folyamatban van Záhonyban a kézi átrakócsarnok építése és Tuzsér, Záhony között a vágány-korszerűsítés.

Az átrakó körzet dolgozói az elmúlt öt esztendőben eleget tettek a követelményeknek, teljesítették a terveket. Mindezt bizonyítja az is, hogy kétszer nyerték el a *Kiváló üzemigazgatóság* címet, és átvehették a KGST-országok szakszervezetei által alapított *A nemzetközi munkaverseny élenjáró kollektívája* kitüntetést is. 1980. január 1. és 1984. december 31. között 62 és fél millió tonna áru lépett be a határon, és majdnem 20 millió tonna áru hagyhatta el az országot. Az elmúlt öt esztendőben csökkent a tranzitáruk, stagnált az import és dinamikusan nőtt az export mennyisége.

A pártbizottság titkára ezután beszélt még a szocialista munkaverseny-mozgalom helyzetéről, az ideológiai és propagandamunkáról, a tömegszervezetekkel való kapcsolatról.

Kritikus beszámoló

A miskolci vasúti pártbizottság értekezletén *Radványi Géza* titkár elemezte szóbeli kiegészítőjében az elmúlt öt esztendő eredményeit, a vasútigazgatóság kommunistáinak munkáját, erőfeszítéseit a termelés és az élet egyéb területein.

Részletesen ismertette többek között azokat a tényezőket, amelyek kedvezőtlen helyzetbe hozták a vasutat, és szólt fogyatékosságainkról. A kevesebb áru miatt látszólag szállítási kapacitástöbblettel rendelkezett az igazgatóság, mégis évente mintegy ötvenezer kocsit nem tudtak a kért időpontra a fuvaroztatók rendelkezésére bocsátani. Romlottak a munka minőségének paraméterei is. Növekedett a kocsiforduló-idő és az idegen kocsik tartózkodási ideje. Kedvezőtlen a vontató- és vontatott járművek kihasználása, és a személyzet vezénylésének hibái feszültségeket okoztak. A kíméletlen rakodás és a technológiai előírások megsértése miatt naponta ezer kocsi várt javításra.

A miskolci vasutasok pártértekezletén jelen volt és felszólalt *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is. Pártunk központi bizottsága üdvözletének tolmácsolása után beszélt többek között aktuális gazdaságpolitikai kérdésekről, a szakszervezet tennivalóiról és a vasút helyzetéről. Ez utóbbival kapcsolatban *rámutatott, hogy az utóbbi évtizedekben egyre jobban kiéleződött a munkaerőhiány okozta feszültség a MÁV-nál.* 1965-től 35 ezerrel csökkent a létszám, amit technikai fejlesztéssel nem lehetett pótolni. Jelenleg a 132 ezer vasutasból évente 21 ezer fluktuál. Feszültségek forrása továbbá az ipari termelés ütemtelensége, a szomszédos vasutak nem egyenletes teljesítő képessége, a fegyelmezetlenség, a technológiai előírások megsértése.

A főtitkár beszélt a vasutasok munka- és életkörülményeiről, a nyugdíjasok helyzetéről és a legfontosabb gazdasági-politikai tennivalókról.

Jobb munkamegosztást

— A zuglói vasutas kommunistáknak fontos dátum a mai nap — kezdte szóbeli kiegészítőjét *Ficzere János*, a pártbizottság titkára. — 1980. február 5-én tartottuk előző pártértekezletünket, s az akkor megválasztott pártbizottság most öt év munkájáról, eredményeiről ad számot.

A következőkben emlékeztetett arra, hogy 1981. július 1-én alakult meg a rákosrendezői körzeti üzemfőnökség. Az átszervezéssel együtt járó munkában aktívan vettek részt a pártbizottsághoz tartozó pártszervezetek kommunistái. Megállapította, hogy a Vezérigazgatóság, az igazgatóság és a körzeti üzemfőnökség közötti munkamegosztás nem elég egyértelmű, hiszen olyan gyenge teljesítményekért is a KÜF-nek kell felelnie, amelyek más szinteken hozott operatív intézkedésekkel hozhatók összefüggésbe.

Kiemelte a szocialista brigádok áldozatkészségét, a munkaversenyben és a közéletben betöltött szerepét, majd részletesen elemezte a pártbizottság politikai irányítása alá tartozó hét gazdasági egység, közel ötezer tagja körében végzett politikai, propagandamunkát, a 28 pártalapszervezet kommunistáinak törekvéseit, gondjait.

Az ülésen részt vett és felszólalt *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára.

K. S.

A jó bizalmi tudja

Kinek mi fáj

Debrecenben megkérdeztem *Szőlősi Miklós* vonatvezetőtől, hogy neki ki a szakszervezeti bizalmija, vagyis a saját problémáival ő vajon kihez fordul?

Meghökkent. Ugyanis Szőlősi Miklós a Debreceni Körzeti Üzemfőnökség utazó személyzetének — mintegy 240 embernek — a főbizalmija. De hamar kikerekítette a választ:

— *Én a magam dolgában még egyetlen ajtón se kopogtattam.*

— Csak nem azt akarja ezzel mondani, hogy egy főbizalminak nincsenek személyes problémái?

— Nem. De ha volt személyes gondom, azt észrevették — valakitől megtudták — az szb-tagok, vagy a titkár, és ha lehetett orvosolták.

— És ön honnan tudja meg, hogy a 240 ember közül kinek mi fáj?

— *A tíz bizalmin és azok helyettesein keresztül.*

— Ez nagyon hivatalosnak tűnik.

— *Miért? Hiszen azért van a bizalmihálózat.* A bizalmiak együtt élnek, dolgoznak munkatársaikkal. Ők tudják — tudniuk kell —, hogy kinek mi a gondja, panasza. Sőt én vigyázok is rá, hogy a bizalmiaknak tekintélyük legyen. A napokban is jön hozzám egy kolléga, s mondja: — *Te, Miklós, főbizalmiként talán jobban el tudnád intézni ezt és ezt.* Mondom neki, hogy a te bizalmid hamarabb és jobban intézkedhet, mint én. Az más kérdés, hogy ha a bizalmija nem tud segíteni, akkor természetesen megpróbálom én. A szakszervezeti demokráciát én így tanultam.

— Milyen ügyek, problémák kerülnek mostanában egy főbizalmi asztalára Debrecenben?

— Elsősorban a bérezéssel kapcsolatos témák, ezenkívül szociális ügyek, de legtöbb gondunk általában a túlórázásokkal van. Mert nálunk például az utazószemélyzet létszámából is hiányzik 150 ember. Mi, öreg vasutasok azt mondjuk, hogy a vonatoknak ennek ellenére is mennie kell, mire a fiatalok úgy érvelnek, hogy az emberi teljesítőképességnek is van határa. Persze igazuk van. Abban is, hogy a kollektív szerződés szerint törvényesen enynyi és ennyi szabadnap jár, de nagyobbrészt ezeken a napokon is túlórázni kénytelenek. Ráadásul a vasútnál a túlórát korántsem fizetik úgy, mint más vállalatoknál.

— És mindezekre mit tud mondani a szakszervezeti bizalmi, aki maga is túlórázik, feláldozza a szabadnapját. Sőt, akinek őrködni kellene a kollektív szerződés betartásán.

— *Mit modhatnék?* tárja szét karját a főbizalmi — *Türelmes szóval csak az emberségre appelálhatunk . . .*

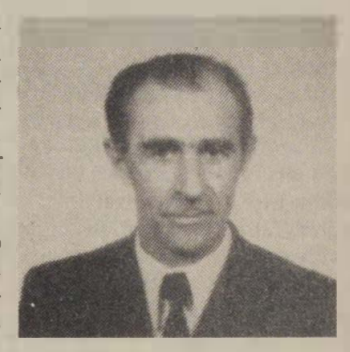
— Nagy szavak.

— De igazak, és aki ezt megérti, a jobb holnap reményében teszi a jelenlegi követelményeknek megfelelően a dolgát. Mert ez is érdekünk.

Dávid József

Társadalmi tisztsége:

A műszaki, gazdasági bizottság vezetője



Már törvényszerűnek tűnik, hogy aki jó dolgozó a munkahelyén azt a mozgalomban is az élenjárók között tartják számon. Így van ez a szombathelyi *Pungor Máté* esetében is. A körzeti üzemfőnökség állóeszközgazdálkodója kiemelkedő szakszervezeti munkájáért már megkapta a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát. Legutóbb a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntették ki eredményes munkájának elismeréséül.

— Mikor került a vasútra? — kérdezem tőle a munkahelyén.

— *1945. szeptember 12-én vettek fel.* Heten jelentkeztünk, négyünknek sikerült . . . A vontatásnál szénkezelőként kezdtem. Később voltam mindenes munkás, kazánkovács és lakatos . . .

— Hogyan kezdődött munkás „karrierje"?

— Polgári iskolát végeztem. Így 47-48-ban félig kézbesítői, félig irodai munkával bíztak meg — válaszol mosolyogva. — Ennek során kerültem közelebbi kapcsolatba az emberekkel. Megismertem mindenkit és engem is ekkor fogadtak be igazán. 1949—50-ben a MÁV pénzügyi és számviteli rendszerének a kidolgozásával maradtam véglegesen az irodában, illetőleg a raktárban.

Pungor Máté három gyermek édesapjaként élt a nagy lehetőséggel: *leérettségizett, majd terv- és statisztikusi képesítéseket szerzett.* Elvégezte a tisztképzőt, utána a Marxizmus—Leninizmus esti egyetemet.

— Mikor lett a szakszervezet tagja?

— *Munkába lépésem után azonnal. 1948-ban egy beteg bizalmit helyettesítettem. Azóta van valamilyen megbízatásom.* Ez általában pénzügyi, gazdasági és termelési feladatokkal függ össze. 1952-től a vontatási főnökség számvizsgáló bizottságának az elnöke voltam. A körzeti üzemfőnökség megalakulásáig, majdnem 20 évig a szakszervezeti bizottság termelési felelőse tisztét töltöttem be. *Jelenleg a műszaki, gazdasági bizottság vezetője vagyok.*

— Miből áll a feladat?

— Az szb mellett egy öttagú bizottságot vezetek. A műszaki fejlesztés az ismert körülmények miatt megtorpant. A gazdaságosság körében keressük a lehetőségeket, próbálunk előbbre lépni. Sok fiatal munkás és értelmiségi is segít ebben . . .

Megtudtuk, hogy Pungor Máté majd egy évtizeden keresztül párt- és szakszervezeti oktatásokat vezetett. Később e tanfolyamok szakmai felügyeletével és ellenőrzésével is megbízták.

Sz. Jakab István

Kelenföldön befejeződött a rekonstrukció első szakasza

(Folytatás az 1. oldalról)

a fogadóvágányok elégtelen mennyisége és hossza, az elavult pályahálózat, valamint a korszerűtlen állomási biztosítóberendezés. Az állomáson megálló személyszállító vonatok részére öt vágány szolgált két utasperonnal, amelyeket csak a síneken keresztül lehetett megközelíteni. Ennek következménye volt a halálos és csonkulásos balesetek viszonylag magas száma.

Az új pályaudvar vágányhálózatát úgy alakították ki, hogy az a mai és a jövőbeni igényeknek egyaránt megfeleljen. Az állomás végein létesített párhuzamos lyrák, a különböző kihúzó vágányok, valamint a Déli és a ferencvárosi pályaudvar felé közlekedő vonatok szintbeni keresztezésének kiküszöbölésére tervezett műtárgy megépítésével az egy időben lebonyolítható vonatmozgások száma nagymértékben megnövekedett. Ezeknek a vonatmozgásoknak a balesetmentes irányítását szolgálja *a Dominó 70. típusú biztosítóberendezés, amely a MÁV vonalhálózatán üzemeltetettek közül a legkorszerűbb.* A rendelkező forgalmi szolgálattevő munkáját megkönnyíti az úgynevezett panorámatábla, amely a biztosítóberendezésbe bekötött fogadóvágányok, jelzők és kitérők pillanatnyi szabad vagy foglalt helyzetét mutatja. A vonatforgalomnak havazások idején is zavartalan fenntartását biztosítja az elektromos váltófűtés. Az új pályaudvaron egyidejűleg hat személyvonat fogadására van lehetőség. *A vágányok között három utasperont alakítottak ki, 400, illetve 500 méter hosszban, perontetős megoldással.* A balesetmentes személyi közlekedést a nyolc méter szélességű, 213 m hosszú utasaluljáró szolgálja. Ez a vasútüzemi célokon kívül lehetővé teszi az Etele tér és az Őrmezői lakótelep közötti biztonságos közlekedést is. Ez utóbbi funkció megvalósítása érdekében vállalta a Fővárosi Tanács a beruházási költség egy részének a finanszírozását.

A rekonstrukció nagyságára jellemző: több mint egymillió köbméter földet mozgattak meg, 43,6 km vágányt és 120 csoport kitérőt fektettek le, a biztosítóberendezés kiépítéséhez 100 km-nyi különböző keresztmetszetű kábelt fektettek le, a megbízható üzemet 25 ezer különféle jelfogó biztosítja, tíz nagyméretű és hét kisebb műtárgyat építettek. Az állomás területét hét 45 m fénypontmagasságú nátriumgőz lámpákkal ellátott torony világítja meg.

A beruházási iroda vezetőjének jelentése után *Urbán Lajos* közlekedési miniszter elismerő szavakkal nyugtázta a rekonstrukció jelentőségét, majd megadta az engedélyt az üzembe helyezésre. Ezután kitüntetések átadására került sor. A kormány- és miniszteri kitüntetéseket Urbán Lajos, a vállalatit pedig *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgató adta át a kiemelkedő munkát végzett dolgozóknak. *Dr. Kosztyu Tibor,* a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség vezetője és *Pintér László* a Munka Érdemrend arany fokozatát kapta. Kiváló munkáért kitüntetést kapott *Csontos Endre,* a budapesti vasútigazgatóság osztályvezető-helyettese, *Sipkovits Lajos* ügyintéző, MÁV Vezérigazgatóság. Miniszteri Dicséretben részesült *Szőke István,* (TBÉF). Öten vezérigazgatói dicséretet, tízen Kiváló Dolgozó kitüntetést kaptak.

Kelenföldön a fejlesztés ezzel nem ért véget. A beruházás második ütemében új utascsarnokot és raktárakat építenek.

Urbán Lajos átadja a kitüntetést dr. Kosztyu Tibornak
(Laczkó Ildikó felvétele)

Bizalmi küldöttek tanácskozása

Napirenden a kollektív szerződés módosítása

Budapest-Kelenföld körzeti üzemfőnökségnél január 23-án testületi ülést tartottak a bizalmiak küldöttei. Napirenden szerepelt a MÁV kollektív szerződés és a vasútigazgatósági, illetve az üzemfőnökségi (helyi) függelék, valamint a szociális és munkavédelmi tervek 1984. évi végrehajtásáról szóló beszámoló, továbbá a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete Gy. 37-1199/1984. számú javaslatának megvitatása a kollektív szerződés 1985. évi módosításával kapcsolatban.

A beszámolót és a kollektív szerződés módosítására vonatkozó javaslatot a bizalmiak és az érintett vezetők már korábban megkapták, hogy a csoportjukkal megbeszéljék az abban foglaltakat. Az írásos anyaghoz *Pásztor Imre* üzemfőnök fűzött kiegészítést.

Mind az írásbeli előterjesztésből, mind a kiegészítésből kitűnik, hogy nem javult az üzemfőnökség létszámhelyzete. A ki- és belépők száma 800 volt. A gazdasági erdményeket tükröző 13 üzemgazdasági mutató részben túlteljesítésről, másrészt lemaradásról tanúskodik.

Dr. Mészöly Ferenc, a szakszervezet területi szb-titkára hozzászólásában köszönetet mondott a kelenföldi KÜF dolgozóinak az 1984. évi helytállásért. Megemlítette, hogy a kocsikiegyenlítési feladatokat nemcsak az üzemfőnökségen, hanem az egész igazgatóság területén nehéz teljesíteni. A szakszervezeti szervezettségen van még mit javítani, egyébként a szakszervezet is keresi a 40 órás munkahét bevezetésének lehetőségeit.

Becző Árpád elmondta: a szocialista brigádmozgalom helyi fellendítéséhez szükséges, hogy a brigádokat rendszeresen tájékoztassák arról, hogy vállalásaikat miként teljesítették. Ezért javasolta a munkaverseny negyed-, vagy félévenkénti értékelését. Ez a feladat a szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetés közös munkája kell hogy legyen.

Czibere József az ellen szólt, hogy a teherkocsik gyakran fuvarlevél nélkül érkeznek meg a Déli pályaudvarra. Emiatt is nő a kocsitartózkodási idő.

A dolgozók hozzászólásaira *Sutyor László,* a vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai főosztályának képviselője és Pásztor Imre üzemfőnök válaszolt.

A bizalmi testület egyhangúlag elfogadta az előterjesztéseket. A kollektív szerződés 1985. évi módosításával kapcsolatban *Koszta László* javasolta az utazószemélyzet utánfizetési jutalékának emelését. A pénztárkezelői jutalékot is jobban a teljesítményhez kellene igazítani. *Gergely Sándor* és *Takács Miklós* a munkahelyi pótlékkal kapcsolatban tett javaslatot.

*

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségnél is tanácskoztak a bizalmi küldöttek. A megjelenteket Bognár Gyula, szbtitkárhelyettes üdvözölte, majd Rácz Alpár üzemfőnök terjesztette elő a beszámolókat. Az előterjesztést a bizalmi testület tagjai megvitatták és elfogadták. Ezután *Szeder János* szbtitkár előterjesztésében értékelték az üzemfőnökség vezetőjének és helyetteseinek éves tevékenységét is.

A bizalmi testület egyhangúlag elfogadta az előterjesztést, majd a szakszervezet választott testületeinek és munkabizottságainak első félévi munkatervezetét tárgyalta és fogadta el.

Józsi bácsi

Nyugdíjas-búcsúztatót tartottak a debreceni építési főnökségen. Szépen terített asztal, finom vacsora, 1-1 cserép virág és még egy 1000 Ft-os boríték is várta az 1984. évben nyugdíjba vonuló dolgozókat.

A hivatalos részt befejező két hamiskás hangulatú *Heltai* vers, no meg a jó bor feloldotta a hangulatot, és ahogy az már lenni szokott, az asztaloknál mesélni kezdtek a régi szép időkről, egykori kollégákról.

Ott hallottam a következő történetet. Az egyik felépítményes építésvezetőségen dolgozó, nevezzük úgy, hogy *Józsi bácsi,* igen szerette a sört. Előfordult nemegyszer, hogy eltűnt munkaidő alatt és hol itt, hol ott találtak rá édes kettesben egy-egy (?!) sörös üveggel. Amúgy jó kolléga volt, nem is volt vele baj, tudott dolgozni is, ha a munka úgy kívánta. Csak hát a sör volt a gyengéje. Mondogatták is neki a többiek elégszer, hogy *„ne itt igyál Józsi, mert rajtavesztesz egyszer"*, de ő nem sokat törődött vele.

Egyszer azután megtörtént a baj! Az építési igazgató kint járt a területen, abba a helyiségbe is benézett, ahol Józsi bácsi egy félig már üres sörösüveg mellett könyökölve elmélkedett a világ folyásáról.

Az igazgató felelősségre vonta, úgy, ahogy illett, és berendelte másnap fegyelmi tárgyalásra. Józsi bácsi elkeseredetten védekezett: *„Tegnap meg sem tetszett hallgatni! Csak nem képzeli főnök elvtárs, hogy én iszom!? Azt a fél üveg sört az egyik kollégám bízta rám, hogy őrizzem meg, amíg elvégzi a dolgát, nehogy valaki ellopja!"*

G. G.

Túlterhelt határállomás

Bírja-e Biharkeresztes?

Az ötezer lakosú Biharkeresztesen talán csak két kiemelkedő építmény hívja fel magára a figyelmet. Az egyik a református templom, a másik a volt *Tiszavidéki Vasút* állomásának típusépülete. A vasútállomás nem terjedelmes, hiszen mindössze négy vonatfogadó és három, vonatösszeállításra szolgáló vágánya van. A határállomási jelleg azonban alapvetően meghatározza a vonatforgalmat. Erről és a biharkeresztesi vasutasok 1984. évi munkájáról tájékoztat *Gyökös Lajos* állomásfőnök, valamint helyettese, *Bodnár Imre.*

Vonatok, ha itt találkoznak

— Biharkeresztesnek a legfőbb feladata a határforgalom lebonyolítása a MÁV és a CFR viszonylatában. A személyszállításban mind a kilépő, mind a belépő forgalomban 350—350 ezer utast számoltunk. A múlt év novemberéig belépett 1382 tehervonat 63 775 kocsival, míg az országot 1489 vonat 51 115 kocsival hagyta el. Ebből talán látható, hogy szűk keresztmetszetéhez viszonyítva az állomás terhelése igen nagy. A felmerülő szabad kapacitást az irányítás vonatelterelésekkel igyekszik kihasználni. A ránk nehezedő nyomás különösen nyáron erős, amikor naponta négy pár, menetrend szerinti, és jónéhány turistavonat is érkezik. A kilépő és belépő vonatok Biharkeresztesen találkoznak, ami két vágány egyidejű elfoglalásával jár. Ez értelemszerűen csakis a teherforgalom hátrányára történhet.

Egészséges versenyszellem

— Vonat-összeállítással is foglalkozik az állomás?

— Igen, a belépő elegyet irányvonatokra bontjuk szét. Külön válogatjuk a *sturovói* és a *szolnoki* kocsikat, valamint a *püspökladányi* elegyet. Ezen kívül áprilistól októberig TEEM-vonatokat indítunk *Ferencvárosba.* A tolatási munkákat saját, háromtagú csapatokkal és egy M62-es, nagyteljesítményű mozdonnyal végezzük. *Bevezettük a tolatás rádiós irányítását.* Sajnos, egy román vállalat ugyanezen a hullámsávon dolgozik, ráadásul, ha megszólalnak, még Püspökladányban is vehető az adás. Tudomásunk szerint *a posta már tárgyal a románokkal.* A közeljövőben remélhetőleg a rádiózás is zavarmentes lesz.

— Beszéljük a *helyi* teherforgalomról!

— Tizenegy hónap adatait figyelembe véve 2275 kocsiba 79 643 tonna árut raktunk be. A tervünk 70 500 tonna volt. Így a föladási tervteljesítés 110 százaléknak felel meg. A föladást zömmel a *Gabonaforgalmi Vállalat* búzája, kukoricája képezte, amely egyaránt ment belföldre és exportra. A közeli *kavicsbánya* a kecskeméti házgyárnak szállíttatott nagyobb mennyiségű kavicsot. Ez is hozzájárult az évi árutonnatervünk teljesítéséhez. Leadásban 1656 kocsi, 70 ezer tonna körüli áru érkezett. Tranzitforgalomban még csak 1984. három-negyedévi adatait tudom megadni, ám ezek az egész évre nézve biztatóak. A tervünk importtonnában 80 ezer volt. Ehelyett a tény 82 580 tonna, a teljesítés 103 százalékos. A tranzittonnánk, ami lényegében a pénzt hozza a vasútnak, 85 900 tonnára sikerült. Ez 107 százalékos teljesítésnek felel meg. Novemberben azonban már csökkent a tranzitforgalom.

— Mi lehet ennek az oka?

— Véleményünk szerint ebben közrejátszott a még mindig tartó és a környező országokat is érintő *kedvezőtlen gazdasági helyzet,* aminek hatására csökkent az üzletkötések száma. Ez érvényes tőkés és szocialista országokra egyaránt. Befolyásoló tényező, hogy évvége lévén, *a legtöbb partner már teljesítette szerződéses kötelezettségeit.*

— A román vasutasokkal milyen a kapcsolatuk?

— *Kapcsolataink az utóbbi hét-nyolc évben nagyon jónak mondhatók.* Azóta itt is, a túloldalon is megváltozott a vezetés. Mi más alapokon közeledtünk egymáshoz. *Állandósult a két határállomás közötti verseny, amit tavaly az első félévben mi nyertünk. Az egymás közötti verseny jó hatással van a forgalom zökkenőmentes lebonyolítására.*

— A külföldre irányított kocsiknál a műszaki és egyéb követelmények jóval magasabbak, mint belföldi forgalomban. Mi az önök tapasztalata e téren?

— A hazai rendezőpályaudvarokról érkező kocsiknál sok olyan gond van, amelyre valóban kellene már megoldást találni. Gondolok itt *ólomhiányra,* kisebb-nagyobb *sérülésekre,* amelyek javítást igényelnek. A gépekkel rakott kocsikon — nyilván a gurításos rendezés miatt — *gyakori a rakományelcsúszás.* Tavaly például 2700 esetben kellett rakományt igazítani. Üres kocsiknál még rosszabb a helyzet. Az OPW-s szerelvényekben közlekedő vagonoknak 30-35 százalékát utasították vissza a nem megfelelő műszaki állapotuk miatt.

— Van-e Biharkeresztesen kocsijavító műhely?

— Igen. Kisebb javításokat, hegesztéseket, féktuskó- és hordrugócserét a helybeli kocsiszolgálat megcsinálja. A nagyobb munkákat Püspökladány végzi. *Az igazi probléma a rakományigazításoknál kezdődik.* A súlyos gépek megmozdításához minden esetben Debrecenből kell darut kérni, ez pedig rettenetesen *drága a vasútnak.* Az utóbbi negyedévben csak a felhasznált kötözőszer — drót, ék, szeg stb. — huszonhyolcezer forintba került, de húszezren alul egyik negyedévben sem volt . . .

— Helyi forgalomban mekkora az állomás vonzáskörzete?

— *Hat község üzemei, szövetkezetei számítanak ránk. Az említett Gabonaforgalmi Vállalaton kívül itt rakodik a Pestvidéki Gépgyár helyi egysége, a Debreceni Szolgáltató Vállalat betonüzeme, a MÉH Vállalat, az Állami Gazdaság, a téesz.* Leadási forgalomban ugyanezek a cégek érdekeltek, rajtuk kívül a TÜZÉP az, amelyikhez jelentős mennyiségű áru, tüzelő- és építőanyag érkezik.

— A kocsiigényléseknek mennyire tudnak eleget tenni?

— Körülbelül kilencvenöt százalékban tudjuk biztosítani a kért kocsikat. Többnyire a román vasútról belépő üres kocsikat tudjuk odaadni a rakodó feleknek. Belföldről nem tudnánk számukra elegendő vagont biztosítani.

Férfimunka

— Hány vasutas dolgozik Biharkeresztesen?

— Biharkeresztes létszámkerete 132, ebből jelenleg *tizen hiányoznak.* A kulcsfontosságú munkakörökben — mint váltókezelő, kocsirendező, forgalmi szolgálattevő — teljes a létszám. Nem ilyen jó a helyzet az ólmozó-bárcázói beosztásban. Hogy erre nincs jelentkező, azt megértjük, hiszen *háromezer forintnál többet még műszakpótlékkal együtt sem lehet megkeresni, ez pedig — tudjuk mindannyian — nagyon kevés.* Nőket sem tudunk alkalmazni, mert az ólmozó-bárcázói munkakörhöz tartozik a rakományok igazítása is, ami itt kifejezetten *férfimunka.* A távlati célunk az, hogy a fiatal vasutasokból olyan gárdát képezzünk, amelyet bárhol, bármilyen munkakörben alkalmazni tudunk.

Gerecsei Zoltán

Brigád a kézi átrakóban

Süvít az északi szél. Havat kavar, ámbár a hőmérő higanyszála most „csak" —5 fokig süllyedt. De mértek itt az idei tél folyamán mínusz 27-et is. Akkor is ment a munka. Itt nincs, nem lehet megállás. Éjjel nappal, hétvégeken ünnepnapokon folyik az áruk átrakása. Nagyobb részüket gépekkel mozgatják, de van olyan, amit csak kézi erővel lehet átrakni. Óriási nagyüzem ez, ahol a körzet állomásain több ezer vasutas szorgoskodik. E népes gárdából 105-en a legmostohább és legveszélyesebb munkakörülmények között dolgoznak. Ők a kézi átrakók. *Illyés András* főművezető kalauzolásával hozzájuk igyekszem.

A kézi átrakó 13. vágányán hosszú kocsisor. A vagonok oldalán halálfej jelzi, hogy a kocsi mérgező áruval rakott. A kézi talicskákon négy-öt papírzsák: fero-mangán. Az emberek arcán védőmaszk.

— Ez az A/7-es, úgynevezett méregátrakó brigád — mondja a kísérőm, és hozzáteszi: az összes kézi átrakó brigád közül az egyik legkülönb. *Hricz István* brigádvezetővel az élen — *Zahar Péter, Karáfi László, Smiga Tibor* és *Földesi Sándor* — több mint tizenöt éve dolgoznak ezen a nagyon nehéz és veszélyes helyen, eléggé mostoha körülmények között.

— Hogy bírják?

Az emberek száját szorosan fedi a védőmaszk, ezért kísérőm mondja el, hogy rendszeres orvosi felügyelet alatt vannak.

— No, de az időjárás viszontagságai, most például ez a szörnyű tél, meg a sok cipekedés . . .

— *Hát bizony a napi 12 órás műszakban egy-egy ember 500—600 mázsát is megemel, de értik a fogásokat.* Néha előfordul egy-egy ínhúzódás, derékrándítás, de ezt valósággal röstellik. Az itt dolgozók nem szeretnek betegállományban lenni.

— Csak rúgó, harapó „árut" ne küldjenek a szovjetek — szól, amint leveti álarcát az egyik átrakó.

A többiek mosolyognak, aztán ugyancsak a kísérőm mondje el, hogy gyakori a Szovjetunióból a ló szállítmány is, ami hazánkon keresztül Olaszországba megy. Azokat is át kell rakni, etetni, itatni az állatokat, s bizony ezek a pacik nem valami szelídek. A múltkor az egyik ló beleharapott a brigádvezető hátába, s ezért az ugratás, mert a humor még az ilyen nehéz körülmények között sem hiányzik.

Hricz István átrakó brigádja egyébként nemcsak a legmegbízhatóbb, hanem — teljesítményükből adódóan — a legtöbbet kereső munkacsoport is. Amíg más átrakók 8-10 ezer forintokat keresnek meg egy hónapban, ők 14-15 ezret visznek haza.

Dávid József

Negyven éve történt

Légiblokád Nyugat-Dunántúlon

Már 1944 novemberében német tábori vasúti altisztek járták végig a Nyugat-Dunántúl katonai rakodásra megfelelő rakodóval rendelkező állomását, rakodóhelyét. A torzított helyszínrajzokba bejelölték az azokhoz vezető utakat, gondosan megjelölve azok burkolatát, a fő közlekedési úttól való távolságát. A helyszínrajzok fénymásolatait minden illetékes parancsnokság megkapta.

A közvetlen vasúti forgalmi és műszaki intézkedések is megkezdődtek, hogy előkészítsék a csapatok és a felszerelés szállítását. Február 3—4-én német—magyar vegyesbizottság utazta be a *Veszprém—Pápa—Csorna—Sopron* vonalat, hogy a fűtőházi és főképp vízvételezési lehetőségeket felülvizsgálja. Ezt követően a csornai fűtőház területén német építőalakulat megkezdte egy új 50 köbméteres víztartály építését. Február 5-én megkereste a GySEV soproni üzletigazgatóságát a Feldeisenbahn-kommando (F. E. K.), s bejelentette, hogy egy német hadnagyot kíván a forgalmi csoportba helyezni, s német forgalmi szolgálattevőt vezényelnek a soproni magyar forgalmi szolgálattevő mellé, majd német telefonista számára kért helyet a távírdába, ahova akkor már betelepültek a magyar forgalomirányítók is.

Rendelkezik az üzletvezetőség

Február 6-án a 105-ös Vp (vonalparancsnokság) közölte a GySEV forgalmi osztályával, hogy „nagyobb megmozdulás" részére a több száz kocsival leállított *Eszterháza—Celldömölk* közötti vonalat szabaddá kell tenni, a győri vonalon pedig a leállított vonatok átcsoportosításával biztosítani kell minden állomáson a keresztezési lehetőségeket. Hasonló előkészületek történtek a budapesti üzletvezetőség még kezében lévő vonalain, s a szombathelyi üzletvezetőség hálózatán is.

A német F. E. K. *Szombathelyen, Veszprémkülsőn* és *Zalaszentivánban* a forgalmi és vontatási szolgálat központi irányítására felállította menetirányító szerveit, a Zugleitungokat. A veszprémi és zalaszentiváni mellé egy-egy németül beszélő tisztviselőt rendelt az üzletvezetőség, Szombathelyen pedig három forgalmi tisztviselővel a német Zugleitung mellé felállította a „Forgalomirányító Szolgálat"-ot. A szombathelyi üzletvezetőség épületében egymás mellett volt a német és magyar irányítók szobája. Ezen felül az üzletvezetőség Győrszabadhegy, Pápa, Celldömölk, Sárvár, Porpác, Szombathely, Körmend, Sopron Déli, Bük, Rábamolnári, Zalaszentiván, Veszprémkülső, Ajka, Devecser, Boba, Ukk, Zalaegerszeg és Csorna állomásokon — fordulószolgálatba — ügyeleteseket léptetett szolgálatba. Az erről intézkedő 1945. február 9-én kelt üzletvezetőségi rendelet megszabta az ügyeletesek feladatait:

„*Hangsúlyozzuk, hogy az eredményes szolgálat feltétele a német vasúti katonai szervekkel való szoros és baráti együttműködés. Ezt az együttműködést azonban a felügyeleti szolgálatot végző alkalmazottaink hivatottak biztosítani, akik illetékes német szervekkel tárgyalják meg a szükséges intézkedéseket és annak alapján adják ki rendelkezéseiket, amelyek mindig egyezzenek meg a német katonai szervektől saját közegeik részére kiadott utasításval.*"

Február 6-án megnyitották a felvonulással kapcsolatos mozgások segítésére épített Győr GySEV és a Győr MÁV közötti összekötő vonalat. valamint az azon épített Győr Déli rakodóállomást. Ezt Győr MÁV elsősorban menekült vasutasokkal népesítette be.

Amikor a német hadvezetés előkészítette a tavaszi offenzíváját, ugyanakkor számolt annak esetleges sikertelenségével, s azzal, hogy tavasszal ismét vissza kell vonulniok a szovjet erők elől. Ezért jól rejtett, a főútvonalaktól távol lévő erdőkbe hatalmas lőszerkészleteket halmozott fel, folytatva a már korábban kialakított ilyen gyakorlatát. Így például a GySEV győri vonalának Kapuvár, Endréd, Fertőboz állomásaira nagy mennyiségű lőszert irányítottak, s a lakosság erre igénybe vett fogataival szállíttatta a német hadvezetés a tárolóhelyekre. A nagyobb állomások rakodóit nehéz páncélosok rakodására is alkalmassá tették. Ugyanakkor hatalmas méretű védővonal, záró rendszer kiépítését rendelték el, nagyjából a határ vonalában a hegyektől a Dunáig. Ide a már végsőkig legyengült munkaszolgálatosok mellett a lakosság munkaerejét vették igénybe.

1944. február 7-én megindultak a „Pfeil", azaz „Nyíl" fedőnevű vonatok Hegyeshalmon, Sopron Délin és Sopron GySEV állomásokon keresztül. Amíg volt rájuk magyar mozdony, addig a belépő állomáson mozdonyt cseréltek. Ha nem volt, vagy várni kellett volna, Reichsbahn-mozdony és -személyzet továbbította azokat a magyar vonalakon is. Két nap múlva már érkeztek vissza az üres szerelvények. Óriási mozgás indult meg a Bakony térsége felé a vasútvonalakon. A vonatok jelentős része Veszprémkülsőn rakodott ki, de a térség többi állomását is felhasználták kirakáshoz.

Megkezdődnek a bombázások

A szövetségesek február 4—11. között megtartott krími konferencián egyeztették terveiket, s ennek nyomán, amint azt az időjárási viszonyok is lehetővé tették, az amerikai hadászati légierő ismét bekapcsolódott a magyarországi hadműveletekbe. Február 13-án délelőtt 11 óra körül egy amerikai kötelék bombázta a celldömölki pályaudvart. Február 15-én *Wiener Neustadt, Marz-Rohrbach, Mattersburg* állomásokat és a Bécs környéki vasúti célpontokat bombáztak. Két napra megállt a Wiener Neustadt—Sopron Déli vonalon a forgalom, s csak a helyreállítás után indulhattak megint a vonatok. A GySEV forgalmi osztályának vezetője, *Egész Kálmán* már nem győzte beírni naplójába az egymást érő riadók időpontját, annyi volt.

Február 21-én hat gép Sopron GySEV állomást bombázta. Jóllehet az állomásra csak 9 bomba esett, az átmenő forgalom 24 órára megszakadt. A vasúti berendezéseket súlyos kár érte: *4 bomba eltalálta a mozdonyszereldét, elpusztult a felső vízház.* A mozdonyszerelde épülete ráomlott a javítás alatt álló mozdonyokra, újabb károkat okozva azokban. A forgalom, a feltorlódott vonatok sürgető követelésére a helyreállítás azonnal megindult, s egész éjjel villanyvilágítás mellett folytatódott.

A hadvezetés számolva a légitámadásokkal, a felvonulás útvonalára már előre vasútépítő alakulatok vonatjait irányította. Ide magyar munkásszázadokat is vezényeltek, a MÁV pedig megerősítette, létszámban növelte a már korábban felállított „*mozgó osztálymérnökségeit.*"

A németek a magyar vasúttól még fokozottabb teljesítményt követeltek a hadiszállítások érdekében. A polgári forgalom igényeit például egyáltalán nem vették figyelembe.

Március 4-én az amerikai légierő öt hullámban támadta Sopron vasúti berendezéseit, s mintegy 4 km hosszú szőnyegbombázással verte vegig Sopron mindkét pályaudvarát. Az állomáshoz vezető utcában álló üzletigazgatósági épület egyik szárnyát is bombatalálat szabta le. A Sopron GySEV állomásra dobott bombák a vágányzatot valósággal felszántották. Ugyan a győri vonalnak az állomás előtt lévő hídját a bombák nem találták el, a hídra vezető töltést azonban súlyosan megrongálták.

A vasutat főképp járműkár érte: 3 mozdony, 4 motorkocsi, 60 különféle vasúti kocsi pusztult el, egy sor kisebb jelentőségű berendezés mellett tönkrement a fordítókorong és használhatatlanná vált a szénfelvonó, több szakaszon is megrongálódott a vízdarukhoz vezető csővezeték.

A MÁV berendezéseit Sopronban 280 bomba becsapódása tette használhatatlanná. A Déli pályaudvaron nyolc mozdony, két motorkocsi, több mint kétszáz vasúti kocsi, 4000 vágányfolyóméter, a fűtőház, a kereskedelmi és forgalmi berendezések pusztultak el.

Mindkét állomáson azonnal megkezdték a mentést, s a helyreállítást. A pusztítás méreteire jellemző, hogy jóllehet Sopron GySEV állomáson március 5-én 2000 ember dolgozott a helyreállításon és a romok eltakarításán, s a következő napokban is nagyjából ugyanekkora volt a létszám, mégis csak március 9-én haladt át az első vonat.

Sopron után Hegyeshalom

A németek a „Tavasz ébredése" offenzívát március 6-án, a kitűzött időpontban megkezdték. A csapatok utánpótlása, elsősorban az üzemanyag-utánpótlás még gurult, amikor március 8-án az amerikai légierődök több hullámban bombázták Hegyeshalom állomást.

A bécsi *Hadtörténeti Levéltár* négy darab, március 8-án készített felvételt őriz a hegyeshalmi állomásról. Ezek tanúsága szerint egyetlen összefüggő roncstömeg borította a vágányokat, illetve azok helyét. A rendezőben, bombatölcsér bombatölcsérbe ért. A rommá bombázott fűtőházat meg sem lehetett közelíteni, az oda vezető vágányokat felszántották a bombák. Több mozdony maradt a romok alatt. Két villamos mozdony is súlyosan megrongálódott.

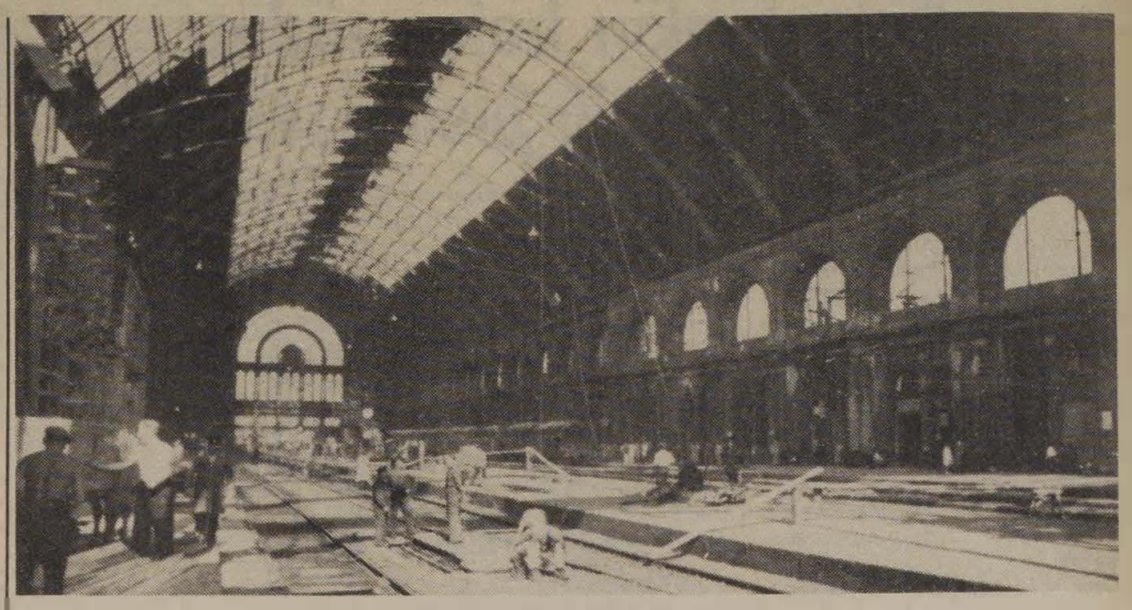
A német és magyar helyreállító alakulatok már csak az áthaladást igyekeztek a rendezőben is biztosítani. Ezek helyreállításáig a Transportkommando kénytelen volt utánpótlási vonatait kerülő irányon továbbítani, ami azok futását jelentősen lelassította. Ezért érezhetően megnövekedett Sopron állomás forgalma Ebenfurth felől.

A front közelében a kirakodási helyeken a németek szállítmányai ellen a szovjet légierő gépeit vetették be. Amint a megvert, az összeomlott offenzívában kifulladt ellenség üldözése során a front egyre nyugatabbra került, *a nyugati országrészek fölött is a szovjet légierő vette át a szerepet.* Tevékenységükre jellemző, hogy március 25. és 29. között Szombathely állomást 5 légitámadás érte. Jóllehet ezek kisebb méretűek voltak, mint az amerikai támadások, eredményességüket a Kriegstagebuch des Heeresgruppa Süd március 26-i bejegyzése is bizonyítja:

„. . . a 6. tábori hadsereg parancsnoka, Balck azonban jelenti. hogy a szombathelyi vasútállomás bombázása miatt a megerősítésül kapott 1. népi hadosztálynak csak egy zászlóalja érkezett be, a többi elakadt. . . "

Lovas Gyula

(Folytatjuk)



Az újjáépülő Keleti pályaudvar

Jubileumi megemlékezés

A főváros felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából február 14-én ünnepséget tartottak a budapesti vasútigazgatóságon. A jubileumi megemlékezésen mintegy kétszázötvenen vettek részt.

Az ünnepséget *Pady Géza*, a pártbizottság titkára nyitotta meg, majd *Nagyrónai László* igazgatóhelyettes méltatta Budapest felszabadulásának történelmi jelentőségét. Egyebek közt hangsúlyozta, hogy a 40 évvel ezelőtt történt eseményekre emlékezve kettős küldetést teljesítünk. Egyrészt őszinte hálával emlékezünk a felszabadító hősökre, másrészt figyelmeztető mementóként idézzük a múltat, gyermekeinknek és unokáinknak tanulságul, akik szerencsére nem élték át azokat a borzalmakat, szenvedéseket, amelyeket a hitleri fasizmus zúdított az emberiségre, köztük ránk magyarokra is.

Nagyrónai László ünnepi beszéde után, az évforduló alkalmából, huszonhat vasutast részesítettek *Igazgatói Dicséretben,* amelyet *Tongori Imre* vasútigazgató adott át.

A kitüntetettek között akadtak, akik a kritikus időket a budapesti szolgálati helyeken vészelték át, mint például *Juhász Rafael,* aki 1944-ben szegődött a MÁV-hoz pályamunkásnak Józsefvárosba.

— Én vidékről, Tápiószecsőről jártam a munkahelyemre — emlékezett vissza. — Igen siralmas idők voltak azok. *Nem volt élelem, sem víz, de annál több munka várt ránk.* Mindent kézi erővel kellett elvégeznünk: a romok eltakarítását, az épületek és a pálya rendbehozatalát. Gépekről, akkor még álmodni sem mertünk. Külön nehézséget okozott a hazautazás. Akkoriban „G" kocsiban, vagy ahogyan nevezték: „bocipullmanban" utaztunk. Gyakran csak a tetőn jutott hely. Egyszer a Keletiből a Százlábú-híd alatt áthaladva az egyik kollégámat lesodorta a híd tartópillére és szörnyethalt. Munkahelyet azóta sem változtattam: jelenleg a Keletiben raktárnokként dolgozom, de már nem sokáig, mert négy hónap múlva nyugdíjba megyek . . .

Nemes József Nagyváradról került a Nyugatiba forgalmi szolgálattevő gyakornoknak, közvetlen a főváros felszabadítását követő napokban.

— A vonatkísérő laktanyába szállásoltak el — idézi a múltat. — Ebben nem volt sok köszönet, mert előfordult, hogy egy adott időben több utazó személyzet érkezett vidékről és át kellett adni a fekhelyet. Ilyenkor vagy meghúztam magam a pályaudvar valamelyik csendesebb zugában vagy átmentem a Keletibe hátha ott akad egy fekhely. *A munkaidő 24 óra szolgálatból és 48 óra pihenőből állt. De mi szabadidőben a Margit-híd újjáépítésén is dolgoztunk.* Az élelmiszer-ellátmányunkról jobb nem is beszélni. Olyan leveseket osztottak a ceglédi váróteremben, hogy használni kellett belőle az 5-10 szemnyi babot vagy lencsét.

Az első hetekben mindent kellett csinálni. Egyszer a csodának köszönhető, hogy megmaradtam. A kilences raktár végén takarítottunk, ahol mellettem ferobbant egy ott hagyott gránát. Hogy, hogynem csak a légnyomás dobott odébb, egyébként egyetlen karcolás sem volt rajtam.

A munkán kívül külön harcot folytattunk a feketézőkkel, akik néha orosz katonaruhában garázdálkodtak a pályaudvaron. Szót érdemel a fizetésünk is. Nekem például 950 ezer adópengő volt a heti keresetem. De mire megkaptam, már egy villamos átszállót sem adtak érte, mert a jegy már egymillióba került.

Szép Imre 1944-ben került a MÁV-hoz Biharnagybajomban. Pályamunkásként kezdte, most kocsiirányító Rákosrendezőn.

— Én a főváros felszabadítását követő időben Füzesgyarmaton vonatkísérőként teljesítettem szolgálatot — vall magáról. — Csak később kerültem Rákosrendezőre, ahol akkor már nagyjából konszolidálódott a helyzet. Azért voltak még nehézségek. Nekem egyetlen nagy problémám volt, az is csak a külsőmmel: szőke voltam, s ennek következtében egyik-másik szovjet katona szőkött németnek nézett. A csomóponton hosszú éveken át szakszervezeti bizalmiként tevékenykedtem.

Séra Sándor

Kiürítés után

Benépesítők a front mögött

Lakitelek állomáson vagyunk, és — mint a mellékelt fotón látható — derűsen tekintünk a szovjet fényképészre. Az időpont *1945. február vége.* Európa nagy részén, így tehát még hazánkban is háború dúl, de itt már hónapok óta elnémultak a fegyverek. Akkor hát hogyan is került össze — ilyen békés, szinte családias együttlétben — ez a kis csoport? Ezt szeretném most elmondani.

Menjünk vissza időben néhány hónapot. Mint tudjuk, Szeged 1944 októberében felszabadult. Csakhogy a nyilas kormány és a náci hadvezetés intézkedései nyomán az országnak ezen a részén is elnéptelenedtek, kiürültek az állomások és a szolgálati lakások. Ez történt a kiskunfélegyháza—szolnoki vonal *Alpár, Lakitelek, Kécske* állomásain is.

Ekkor én *Jászszentlászlón* voltam forgalmi szolgálattevő, s ott ért a felszabadulás 1944. október végén. Nyomban hozzáláttunk a megrongált, felrobbantott vagy bombáktól sérült pályarészek, távíró- és távbeszélővonalak helyreállításához. A helyben lakó és az Erdélyből menekült vasutasokkal együtt kezdtük meg az újjáépítést. Nem parancsolt akkor nekünk senki, mégis dolgoztunk szívesen, önként és önzetlenül. Hittünk abban, hogy a lerombolt

A barátságot ez a fotó is őrzi

ország újjáépítését a mi kis helytállásunk is előbbre fogja vinni.

Amint telefonálni tudtunk, jelentettük Szegedre munkánk eredményét, a Jászszentlászlón levő menekültek névsorát és képzettségét. Csakhamar meg is érkezett hozzánk a MÁV Üzletvezetőség forgalmi és kereskedelmi osztályának megbízottja, és közölte velünk, hogy a kiskunfélegyháza—szolnoki vonal állomásait *sürgősen be kell népesíteni.* Mivel azonban a tél küszöbén voltunk, a családos kollégák nem mertek vállalkozni az azonnali utazásra. Kaptak is rá engedélyt, hogy később mehessenek. Emlékszem egyébként, hogy a Nagyváradról érkezett *Pálházi József* Lakiteleket, a Körösgyéresről menekült *Zódi Antal* pedig — tetszése szerint — Kécskét vagy Alpárt választhatta szolgálati helyéül.

A megbeszélésen én is jelen voltam, s megemlítettem, hogy Lakitelek állomást jól ismerem, hiszen ott töltöttem nemrég a gyakornoki időmet. Ráadásul nőtlen, 21 éves, független ifjú vagyok, tehát ha kell, azonnal indulhatok. Kaptam is azonnal írásos rendelkezést a Szegedi ÜV megbízottjától.

Kapusok szolgálatban

Örökös nyüzsgés, cipekedés, hangoskodás színhelye a győri vasútállomás várócsarnoka. Az induló és érkező vonatok ontják a tömeget. Nagy az utazási kedv és az utazási muszáj. Ki turistaként országot járni megy a pályaudvarra, ki naponta a munkahelyére, majd onnan hazaviteti magát a szerelvényekkel.

— Gyorsvonat indul Budapest-Keleti pályaudvarra a második vágányról. A vágány mellett tessék vigyázni!... Személyvonat érkezik Hegyeshalomból a harmadik vágányra... Gyorsvonat indul Szombathelyre az ötödik vágányról... — hirdeti a hangszóró.

Két karszalagos, egyenruhás férfi sétál a tömegben. Ha piros díszes karszalagjuk nem kiabálná, akkor is tudná mindenki: *ők a mozgó informátorok,* a felvilágosítást adók. Sokak közül ezúttal *Kövecses Imre,* aki éppen ma „jubilál": huszonkilenc éve viseli a MÁV egyenruháját, és *Kis Tar Imre,* aki „öregebb" a társánál, mert ő, úgymond: ott született a sínek között, és több mint harminc esztendeje elkötelezett embere az örökös zakatolásnak, az utazóközönségnek, újabban az információk adásával...

— Személyvonat indul Hegyeshalomba az első vágányról...

— *És Szombathelyre honnan, mikor indul? Az imént nem hallottam jól a bemondást. Jaj, aranyos lelkem, mondja már meg, mert, ha délelőtt oda nem érek, kétségbe esik a fiam* — mondja és kérdi egyszerre egy idős asszony, aztán nagyokat lihegve a kérdezett lábai elé teszi csomagjait. Úgy tűnik, megbízik benne, és már mondja is, hogy miért:

— *Ejnye, de formázza a fiamat, lelkem. Szakasztott, mintha ő volna.*

A vasutas elmosolyodik. Tetszik neki ez a nem várt bók, aztán készséggel magyarázza, mikor, honnan, milyen vonat indul Szombathelyre, nehogy távol maradjon, vagy elkéssen a családi találkáról.

— *Azt mondják, újabban mozi is van a pályaudvaron. Hol?* — kérdi egy harminc év körüli fiatalember, aki a következő pillanatban azt is elújságolja, hogy kedves katonapajtása miatt maradt le a vonatról, most aztán strázsálhat itt délutánig, mert közben vonata van ugyan a faluja felé, de autóbusz-csatlakozása nincsen. Inni nem szeret, csavarogni még úgyse, *inkább beül mozizni.*

Ha van idejük, igen közlékennyé válnak az emberek. Karszalagosunk megadja az információt: mikor, mit láthat.

— Megnézheti majd az „Amerikai barát" című francia—NSZK filmet, az „Édenkert a sikátorban" és „Az ifjúság édes madara" című amerikai filmet, de csak este tíz órakor — sajnos.

Ezt egyébként a falragasz is jelzi, de jobb megkérdezni azt, aki élőszóban ad felvilágosítást. A plakát mellett ott van egy fölírás is, amely *a könyvtárba csalogatja az utasokat*... Van egy másik is, az pedig az *Arany János Művelődési Ház* gazdag műsorát ajánlja azoknak, akik várakozásra kényszerülnek.

A kultúrát hirdető falragaszoktól nem messze egy férfi „kulturálatlankodik" — *ittasan.* Zaklatja az utasokat, inzultálja a nőket. A „kapus" odalép, szelíden karon fogja, és udvariasan kitessékeli. Meglepő, hogy a pityókás belátja: *a vasutasnak van igaza.*

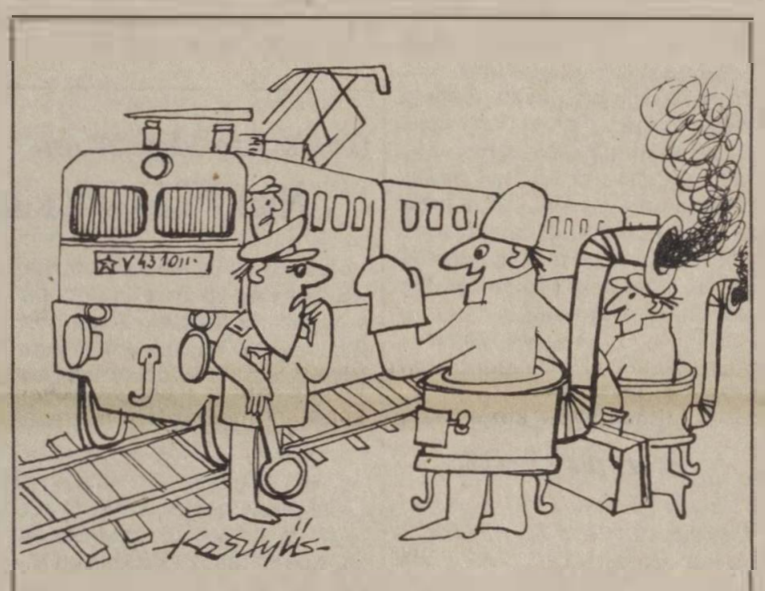
A két egyenruhás „informátor" nem volt mindig kapus. Kövecses Imre abból a huszonkilenc évből, amit a MÁV-nál eltöltött, huszonhetet kint, a forgalomban élt meg, mert *térközőr* volt. Ezt az egykori beosztását olyan büszkén közli, akárha azt mondaná: ő volt az állomásfőnök. De megbetegedett, leesett a vérnyomása, rendetlenkedett a szíve. A MÁV szigorú egészségügyi szabályai pedig nem engedélyezik ilyen állapotban a térközőri teendők ellátását.

Kis Tar Imre *kocsirendező* volt. Ő is megbetegedett. Kikezdte az idegeit a mindig feszült szolgálat. Egyszer, amikor véget ért a hosszú szolgálat, csak sóhajtani tudott, aztán *összeesett*... Munkahelyéről, a rendező pályaudvarról vitte el a mentő. „Idegkimerülés" — mondta az orvos, és többé nem lehetett kocsirendező. Ma mindketten kapusok.

Beosztásukkal jár, hogy gyakorta ők ülnek be az „információs" irodába, és készségesen adnak felvilágosítást telefonon vagy személyesen, ha a két fiatal kolléganő: *Komáromi Istvánné* és húga, *Vidáné Mervó Mária* nincs ott.

A fiatalasszonykáké is szigorú szolgálat. Szünet nélkül hívják őket az érdeklődők telefonon: mikor, hova indul személy- vagy gyorsvonat, és mikor, hova érkeznek meg.. Ha álmukból fölébresztenék őket, akkor is könyv nélkül fújnák a menetrendet.

Sindulár Anna



— **Nem akarjuk az utat végig fagyoskodni!**
— **Jó, jó, de hol kapnak szenet?**

(Kesztyüs Ferenc rajza)

Nehéz napok Nyíregyházán

Helytállás zord időben

Darával kevert havat hord a szél a Nyíregyháza állomás rendezőjében. A kocsimester ma már másodszor váltott cipőt. *Mátyás Ferenc* az órájára néz. Hamarosan vége a szolgálatnak. Ismét eltelt egy hideg nap azokból, amelyek a legjobban megviselik, próbára teszik a kint dolgozó embereket.

Seprőt, lapátot a kézbe...!

— Az előbb egy gyorstehervonatot állítottam össze: három „dobással" ötvenhárom kocsit. Tudja, ilyenkor még a saru fogása is más, s a fékutat sem úgy választja az ember mint máskor. Vigyázni kell arra is, hogy ne kerüljön hó a tömlőkbe felrakáskor — magyarázza a kocsimester, akin látszik a törődöttség, a fáradtság. — Persze, volt már nehezebb napunk is ezen a télen. Még az ünnepek előtt, amikor éjféltájban le kellett állnunk a gurítással, mert eltömődött a váltó. *Aki élt és mozgott, mindenki seprőt, lapátot, kaparót vett a kezébe.* Hajnalra aztán végre fellélegezhettünk, az átmenő vonatoknak nem kellett már vesztegelniök a jelzőknél. Azóta már a január és a február is próbára tett bennünket...

— Kapnak-e forró teát?

— Az idén dupla adag jár, s bizony jólesik, amikor átfagy az ember.

— *Megbízható, szorgalmas vasutas. Több is elkelne belőle. Tizennégy éve van a MÁV-nál* — jegyzi meg csendesen *Dóka Vidor,* a körzeti üzemfőnök gazdasági helyettese, amikor elköszönünk a kocsimestertől.

— Milyen gondokkal küzdenek?

— Az elmúlt esztendőben sem csökkentek munkaerőgondjaink. Háromszázötvenen léptek be, de *majdnem ugyanennyien mentek el tőlünk.*

— *Sikerült-e ilyen feltételek mellett teljesíteni a tervet?*

— *Csak túlórázással, a nyugdíjasok foglalkoztatásával, a nem teljes munkaidős fiatalkorúak beállításával sikerült teljesíteni a tervet.*

A nagy- és kisvasúton

— Ez bizony azt is jelenti, hogy a dolgozóknak kevés az idejük, kevesebbet tudnak törődni a mozgalmi élettel, önműveléssel — jegyzi meg *Csujna János* szb-titkár.

— Gondjaink ellenére már novemberben teljesítettük áruszállítási tervünket, hasonlóképpen a menetdíjakét is, ami az elmúlt esztendőben meghaladta a 140 millió forintot — folytatja az üzemfőnök-helyettes. — Gondot okozott a keskeny nyomközű vonalak áruforgalmának lebonyolítása, hiszen napi átlagban 30 kocsit kellett átraknunk, s ehhez *a gépi kapacitás szűkösnek bizonyult.* A szezonban csak egy, esetenként két T—174-es rakodógép dolgozott. Az alkalmi munkaerő pedig minimális volt.

— Tudták-e megfelelően fűteni a kisvasúti vonatokat?

— *Ötven tonnával kevesebb tüzelőanyag érkezett Tatabányáról, s ráadásul a minősége is gyenge volt.* A gyors intézkedések hatására azonban a vonatok néhány kivétellel fűtve közlekedtek a legzordabb időjárásban is. *Külön elismerés illeti a műszaki kocsiszolgálatot,* amelynek tagjai a vízelfagyások megszüntetésében is jeleskedtek.

Körültekintően, baleset nélkül

— Hogyan értékeli az üzemfőnökség a vállalatok szállítási fegyelmét?

— A fuvaroztatók sajnos, a korábbi évekhez hasonlóan ismét novemberben, decemberben igényelték a legtöbb kocsit. Mi mindent megtettünk annak érdekében, hogy az exportküldeményeket soron kívül továbbítsuk. Azoknak a vállalatoknak az áruját azonban, amelyek nem időben igényeltek vagont, nem tudtuk gyorsan elszállítani. Nehezítette a kocsiellátást az is, hogy területünkön *naponta 5-12 vonatot kellett feloszlatni.*

— Az idei hideg tél próbára teszi a vasutasokat, de a lehetőségekhez képest fokozottabban gondoskodunk a szabadban dolgozókról — mondja az szb-titkár. — *Minkenkinek kiadtuk a védőruhát, mindenki kap forró teát, és gondoskodtunk arról is, hogy a melegedők valóban melegek legyenek.* Felhívtuk a forgalomnál dolgozók figyelmét, hogy óvatosabban, körültekintőbben végezzék munkájukat. Eddig szerencsére még nem történt baleset.

(valkó)

Pályamunkások télen

Debrecenben a nagyállomás mögött, a konténerpályaudvar közvetlen szomszédságában a II-es főpályamesteri szakasz emberei szorgoskodnak a vágányok között. Ki csákánnyal, ki lapáttal, ki egy erős vasszerszámmal, a váltókat tisztítják.

— Kik ők?

Szabó István fiatal szakaszmérnök otthonosan köszönget, s csak annyit mond: „a mieink". Aztán nevén nevezi az övéit: *a gépesített, mozgó egység.*

— *Vigyázz!* — dördül egy kemény hangú figyelmeztetés.

Tolatnak. Az M31-es tartalék robog el mellettük. A figyelő, árgus szemmel ügyel. Mégcsak a kezét sem csapkodja a bőrt pirosra maró hidegben. Régi embere lehet a MÁV-nak.

A kaparóvassal szépen aláfaragják a jeges csomókat. Jól meghúzzák vele a nyomcsatornát, s aztán a hegyes végű kézicsákány, majd a vesszőseprű nyalábja következik. Egyszerű, primitív elhárító eszközök, vajon nincs más?

— Hogyne volna! A hóolvasztó. Nagy lángot bocsát a sínközre, de rá is fagy menten az olvadék — adja értésemre a munkavezető. — Utána vehetjük elő a glikolt.

— Szóval, nem is olyan gépesített ez a mozgó egység? — fordulok a mérnökhöz, ő közben a váltók működését ellenőrzi.

— *Vigyázz?* — kiált megint a figyelő. (Az M31-es négy kocsival közeledik.)

A mozgó szakasza szétrebben, majd folytatják a munkát.

Egy Gabi nevezetű, ormótlan bakancsos legény annyira feldühödött az aprólékos csákányozgatáson, hogy valóságos huzatot csinál a váltó alá.

Az előmunkás békésen korholja:

— *Azért ne rontsd el azt, ami jó!*

Délben felváltva ebédelnek. A szociális körülmények elkeserítőek. Az még hagyján, hogy a pályamunkáscsapat két turnusban fér az ebédlőbe. Rohanó, tempós kanalazás ez, nem ebédelés. Az étel üzemi, a közelből hozatják.

A nyírlugosiak a pihenőszobában ülik körül az asztalt, már az edény alját zörgetik.

— Elég volt?

Az adagot se nem sokallják, se nem keveslik, azt se mondják, hogy otthon jobbat esznek.

— Mi volt az első fogás?

— *Tésztaleves.*

Társai kiegészítik a válaszolót:

— *Csontlevest ettél, gyári tésztást.*

— Mióta vasutas?

— Egy hónapja.

— S azelőtt?

— Pásztor voltam.

— Vasutas szeretne lenni?

— Az, igen.

Szalai Csaba

Váltótisztítás közben

Másnap reggel *Huszta* és *Rengei* pályamester csapata pályakocsival elvitt Kiskunfélegyházáig, onnan azonban csak gyalogosan haladhattam tovább, mivel Szolnok irányába akkor még semmilyen vasúti közlekedés nem volt. Különben is legbiztonságosabb volt a vágányok között haladni, s így legalább meggyőződhettem a pálya állapotáról is.

Alpár állomáson teremtett lelket sem találtam. Miután megszemléltem az őrhelyeket és a felvételi épületet, begördült az átmenő fővágányra az Sz. Cs. V. (a Szeged—Csanádi Vasút) motorkocsija, rajta a szovjet vasúti parancsnok és kísérete. Igazoltam magam a Jászszentlászlón kapott dokumentummal, s magyarázgattam, hogy Lakitelek állomás „benépesítésére" megyek. A parancsnok barátságosan kezet nyújtott, majd együtt vizsgáltuk meg az állomás vágányhálózatát, aztán a motorvonattal elvittek engem Lakitelek állomásra. A parancsnok azt is megígérte, hogy hamarosan meglátogat, aztán tovább mentek Szolnok felé.

Ott álltam tehát egyedül az elhagyatott állomáson. *A forgalmi iroda feltörve, a menetjegyek kiszórva a földre, a távírógépek és a tárcsás védőjelző berendezése megrongálva.* Telepiszkítva minden helyiség, még a szolgálati lakás is. A váltók, kereszteződések, vágányok közeit a szél behordta szeméttel, lombbal. A tépelődés azonban hiábavaló.

Szállást gyorsan találtam magamnak a már régebbről ismert, kedves *Koncz néninél.* Úgy fogadott, mintha a fia lettem volna. S elterjedt a híre, hogy megjöttem, és *üzemképessé kellene tenni a vasútállomást.* Jöttek is már másnap a kollégák, barátok, ismerősök, köztük több pályamunkás. Nagy örömünkre az állomás úgynevezett „kéziszertára" különös módon, teljesen ép állapotban megmaradt. Nem törték fel, nem hiányzott belőle semmi. Az a helyiség ugyanis, amelyben tartották, a különálló W. C.-épület hátsó felében volt, mintha az is az illemhelyhez tartozna. Volt tehát bélyegző, nyomtatvány, minden szükséges kellék. Rendet raktunk, pár nap alatt még a védőjelzőket is üzemképessé tettük, csak a távírógép és a telefon nem működött, amíg a hiányos vezetékeket nem pótoltuk a vonalon.

Állomásunkon három irányból — Szolnok, Kiskunfélegyháza és Kecskemét felől — várhattunk vonatot. Az első szerelvény — hadiszállítmány szovjet katonákkal, fegyverekkel — Szolnokról érkezett. *Utánpótlást vitt Kecskemét térségébe.* A vonat parancsnoka örült jelenlétünknek, mert — mint mondta — eddig a vonal egyetlen állomásán sem láttak vasutast. Mindenütt maguknak kellett ellenőrizni még a váltókat is. Kaptunk tőle kenyeret, szalonnát, cukrot és sót, ami nagy kincs volt abban az időben.

Ezt a vonatot hamarosan követte a többi. A már korábban ismert szovjet vonalparancsnok is — ígéretéhez híven — meglátogatta állomásunkat. Munkánkat dicsérte, s élelemről szintén gondoskodott. *Tan Gyula* bácsi volt állomásunk tolmácsa, de már nélküle is értettük egymást a szovjet katonákkal. Nyelvi nehézségünk csak a vidéket megszálló román hadsereg őrjáratával volt.

Időközben — 1944. december 8-án — Jászszentlászló állomásra megérkezett a Szegedi MÁV Üzletvezetőség írásos rendelkezése a „benépesítés" további foganatosítására. Ennek értelmében családostól azonnal indult Lakitelekre állomásfőnöknek Pálházi József és váltóőrnek *Telek Lajos.* Útjuk bevagonírozva 1945. január 2-ig tartott.

Ezt követően jött meg hozzánk *Nyikolaj Piszkov* szovjet vasúti főnök, s vele a fényképen is látható szovjet váltóőr, akit mi mindannyian csak *Papának* neveztünk. Oda rendelték ezenkívül *Nagy Lászlót* forgalmi szolgálattevőnek és *Berta Mihályt* második váltóőrnek. Ezzel — az akkori idők szavával élve — be is fejeződött a *benépesítés* Lakitelek állomáson.

A munka tehát már jobban megoszlott, de így is 24-24 órás szolgálatot teljesítettünk. A vonatforgalom irányítása egyébként tele volt abban az időben igen sok, úgynevezett *rendkívüli eseménnyel.* Mivel az ország más részein még háború dúlt, minden vonat rakománya sürgős volt, akár a frontra ment, akár onnan jött. S mi hiába végeztük nagy-nagy gonddal, körültekintéssel a szolgálatot, a vonatok menesztését — tudva az ellenkező irányból érkező szerelvényekről is — nemegyszer a vonat katonai parancsnoka döntötte el, hogy mikor induljanak. Ilyen esetekben, ha a vonatok a *nyílt vonalon* találkoztak, az a szerelvény tolt vissza a másik elől, amelyiknek a szállítmánya a rajta utazó vonatparancsnok szerint *kevésbé volt sürgős.*

Bizony, ellenkezett mindez az akkor érvényben levő 25-ös forgalmi utasítással és szeretve tisztelt oktatóm: *Rohonyi Lajos* felügyelő szigorú tanításával, de a hadi követelmények mások. *Fokozott figyelemmel azért mégis sikerült mindvégig balesetmentesen dolgozni.*

Közben szoros barátság alakult ki a szovjet katonákkal, mindenekelőtt a moszkvai Nyikolaj Piszkovval és a taskenti Papával. Ők kerítettek február végén egy fényképészt, aki a mellékelt képeket készítette rólunk. Addig és még azután is de sokszor kérdezgettük egymástól:— *Kagda bugyet mir? Mikor lesz béke?*

És eljött végre az a nap is. A község akkori katonai parancsnoka — egy szovjet őrnagy — és Nyikolaj Piszkov néhány vasutas kolléga részvételével vadászatot rendezett a közeli erdőben, hogy estére vendégül láthassák a község lakosait. Az asszonyok sütöttek, főztek, jöttek a cigányzenészek, és *hajnalig tartó mulatsággal köszöntöttük a várva várt békét.*

Dinnyés József

Hanyagságból, fegyelmezetlenségből

Milliós károk a vasút számlájára

Február 6-án a társadalmi tulajdon védelme volt a témája annak az értekezletnek, amelyet a Keleti pályaudvar kultúrtermében rendezett a MÁV Vezérigazgatóság katonai főosztálya. A vasút tűzvédelmi felügyelői, rendészeti vezetői, a közös vagyon védelmezői kaptak itt tájékoztatást arról, hogy mennyi kár, veszteség keletkezett az elmúlt évben a vasút területén, és mik a legfontosabb teendők.

Kovács János, a katonai főosztály társadalmi tulajdonvédelmi csoportjának vezetője elemezte a vagyonvédelem helyzetét. Bevezetőjében leszögezte, hogy a vasúti tulajdonban keletkezett károk az előző évekhez képest növekedtek. *Az elmúlt esztendőben a kár értéke megközelítette a 400 millió forintot.* Ha ezt a veszteséget a MÁV nagy értékű, sok milliárdos állóeszközéhez, és a naponta szállított árutömeg értékéhez hasonlítjuk, talán már nem is tűnik olyan soknak. Persze, ez nem vigasztal senkit, hiszen az a cél, hogy a legkevesebb veszteséggel dolgozzunk.

Sok az árukár

Gondjaink egyik oka többek között, hogy a rendező pályaudvarokon lazult a technológiai fegyelem. Az utasítástól eltérő munka miatt (kíméletlen gurítás, tolatás, saruzás) például ötször annyi árukár keletkezik, mint amennyi a dézsmálásokból származik. Sok szolgálati helyen, a technológiai előírások megszegése folytán bekövetkezett kárt a vezetők — attól való félelmükben, hogy ezért nem kapnak prémiumot, jutalmat — elhallgatják, nem jelentik.

Nem elenyésző az a veszteség sem, amelyet szintén hanyagság, felületesség okoz. A határállomások kocsiátvevői gyakran megdézsmált, feltört, rossz műszaki állapotban lévő vagonokat is átvesznek. Azokat persze a másik ország határállomása visszaküldi, és az árukárért nekünk kell fizetni.

A technológiai fegyelem, a biztonság megsértésével hozható összefüggésbe az egyre terjedő italfogyasztás. Tavaly 3600 vasutas ellen indítottak eljárást mert az ellenőrök szolgálatukban ittasságot állapítottak meg.

A nagyobb pályaudvarok környékén zugkimérések működnek. Ezeken a helyeken a vasutasok hitelben vásárolnak, a számlát fizetéskor rendezik.

Az áruszállítás során keletkezett kár tavaly 70 millió forint volt, tízmillióval több, mint 1983-ban. A tárgyi balesetek 155 millió forintjába kerültek a MÁV-nak. A késedelmes szállítás, felárak, bírságok 200 millió forint kiadással jártak. A fuvarozott árukban keletkezett törésekért, sérülésekért 14 milliót fizettünk. A gondatlan gépi rakodás következtében 36 millió forint értékű kár keletkezett a vagonokban. A személykocsik berendezéseiben felelőtlen, garázda személyek hétmillió forint kárt okoztak.

Megduplázódott az úgynevezett áruszóródásból keletkezett kár értéke is. Ez a vagonok technikai állapotának és a hanyag munkának a következménye. A szállítás közben elhullott állatokért 2,3 millió forintot kellett kiadni. A vagonokból összesen 15 millió forint értékű árut loptak el.

Négylábú segítők

Ezek a számok is bizonyítják, hogy a MÁV legtöbb vesztesége a fuvarozás során keletkezik. Ezért a vasút vezetői a technológiai fegyelem megszilárdításán kívül *a rendészetet szeretnék hatékonyabb szervezetté kovácsolni.* A legtöbb tolvajlás, kártevés ugyanis a nagyobb rendező pályaudvarokon fordul elő. Tavaly 419 alkalommal értek tetten tolvajokat a rendészek. Majdnem hétezer alkalommal avatkoztak be kártevési folyamatokba, és így *tizenegymillió forint értékű anyagot, árut mentettek meg az eltulajdonítástól, a pusztulástól.*

A vezérigazgatóság a rendészek munkáját őrkutyák alkalmazásával igyekszik hatékonyabbá tenni. Tizenhárom körzeti üzemfőnökséghez telepítettek már idomított kutyákat. Ez év októberéig pedig valamennyi körzeti üzemfőnökség, rendező pályaudvar területén elhelyezik a négylábú segítőket. Ettől az intézkedéstől az árudézsmálásból származó kár lényeges csökkenését várják. A BM kutykakiképző iskolájában „tanult" kutyák — szakképzett vezetővel — rendkívül hatásosak a tolvajok ellen. *A miskolci rendezőben és Záhonyban már több éve járőröznek kutyákkal a rendészek, és az eredmény nagyon biztató.* Lényegesen kevesebb a kocsifeltörés, a dézsmálás. Az idomított kutyák a szervezett bandákat is lefegyverzik. Eddig már ötven kutyát állítottak a vasút szolgálatába.

Tűz a mozdonyon

A tűzvédelmi helyzetről szólva az előadó megállapította, hogy az kedvező, amely a vasút hatvanöt hivatásos tűzvédelmi szakemberének és az önkénteseknek az érdeme. Az elmúlt esztendőben 25 ezer hibaforrást, szabálytalanságot észleltek és szüntettek meg, amelyek tüzet okozhattak volna. A kocsik, mozdonyok állapota tűzvédelmi szempontból mégis aggasztó. Tavaly hatszor annyi, veszélyes anyagot szállító vagon hibásodott meg, mint 1979-ben.

Az elmúlt esztendőben 146 tűzeset történt a vasúton. A kár hat és fél millió forint, amely az állóeszköz értékéhez és a szállított árutömeghez képest nem jelentős. *Négymillió forint értékű tűzkár a budapesti igazgatóság területén keletkezett. Itt volt a legtöbb mozdonytűz is.* A tüzek hatvan százaléka egyébként mozdonyon keletkezett, amely vontató járműveink elhanyagolt állapotára utal. A mozdonytüzek „csak" félmillió forint értékű kárt okoztak. Azért csak ennyit, mert *a mozdonyszemélyzet önfeláldozó és szakszerű közbelépése meggátolta a tűz nagyobb arányú pusztítását.*

Kaszala Sándor

Vandálok

A MÁV számtalan intézkedésével arra törekszik, hogy az utasok kényelmesebben, kulturáltabban utazhassanak. Terveiben előírja az utazás színvonalának emelését. Érthetetlen azonban, hogy egyes utasok a törekvéseket semmibe veszik, és rongálják a vasúti személykocsikat, a várótermek berendezéseit. Utazásaim alkalmával nem egy esetben tapasztalom, hogy fővizsgáról kijött vasúti kocsik ülését ismeretlen tettesek felvágják, a hamutartókat, szemétgyűjtőket „saját tulajdonba" veszik át, ezért a szemét, a hulladék az ülés alá, illetve az ülésre kerül. A kocsik peronján, a W. C.-ben a falra különféle „jeleket" és feliratokat vésnek. Ez láthatóan szándékos rongálás. *Vajon miért, mitől e barbárság?*

Egyeseknek — úgy látszik — kellemes időtöltés az is, hogy a várótermek padjaira, hirdetőtábláira, a falra különféle szavakat, a jó ízlést sértő, megbotránkoztató feliratokat karcolnak. Ilyen jelenséggel találkoztam például Tárnok állomás várótermében. (Megjegyezni szeretném, hogy az állomás felvételi épületének külső és belső felújítása a közelmúltban történt meg.) Sáros állomás várótermében egy „kezdő költő" versei találhatók. Érd-felső mh-en az illemhely berendezését ismeretlen tettesek vandál módon összetörték.

Mikor követhetik el tetteiket a rongálók? A járműveken, a várótermekben mindig van utazó, utazni szándékozó ember. Talán mi, vasutasok vagyunk figyelmetlenek, közömbösek, vagy a velünk utazó utasok? Nem tudom. Azt viszont igen, hogy a rongálások nyomát el kell tüntetni, az ellopott vasúti berendezést pótolni kell, a hibát ki kell javítani. Nagyon sokat költünk a károk megszüntetésére. Erre nem gondolnak a rongálók és károkozók?

Kertész István

Önkéntes határőrök

Győrben két éve alakult meg a vonatszemélyzet tagjaiból álló önkéntes határőrcsoport. Eredményesen segítették a BM-határőrség munkáját. Ezt állapította meg a január 29-én tartott értekezletén az illetékes parancsnokság, s ezért jutalmat adott át a legjobbaknak, majd vendégül látta a vasúti csoportot.

Kézihajtányon

Az utolsó vonalbejárás

Ezekben a napokban, pontosabban február 28-án megy nyugdíjba *Vasas József* főpályamester, a berentei főpályamesteri szakasz vezetője. Utolsó vonalbejárását a már szintén nyugdíjazott hajtókával tette meg.

— Mióta dolgozott a MÁV-nál?

— *Több mint 44 éve, vagyis 1940 júliusában vettek fel Bánrévén pályamunkásnak.*

A pályamesteri tanfolyamot 1948-ban végezte el, utána Szuhakálló—Mucsonyba került. Hamarosan önálló szakasz kezelését bízták rá. Hatáskörébe tartozott sok kilométernyi pályarész Albertteleptől Feketevölgyig, Kazincbarcikától Rudabánya—Vasérctelepig. Gyakran rendkívüli feladatokkal is meg kellett birkóznia, de szakmai tudására mindig számíthattak a vasút vezetői. Ott volt 1954-ben a nagy dunai árvíznél, az eger—putnoki vonal föld- és sziklaomlásainál, a rudabányai pályacsúszásnál, a Sajó áradásainál, ahol 1974-ben a hidat sodorta el a megáradt folyó. Helytállását megannyi kitüntetéssel ismerték el.

— *Semmi rendkívülit nem tettem, csak a kötelességemet teljesítettem* — jegyzi meg szerényen. — Örülök annak, hogy a munkatársaim megértették a törekvésemet. A mai fiatalokban is látom a szakmai igyekezetet és az új technológiák iránti fogékonyságot. Ezért nyugodtan adom át a stafétabotot az utánam következőknek.

Husonyica Gábor
Kazincbarcika

Családias légkörben

Nyugdíjas-búcsúztató a Keletiben

Nyugdíjas-búcsúztatót tartottak február 16-án a Keleti pályaudvar kultúrtermében. Ez alkalommal harmincöt mozdonyvezető, vontatási lakatos, jegyvizsgáló, vontavezető köszönt el a vasúttól.

A Keleti KÜF jó munkaköri légkörére jellemző, hogy az óriási terem megtelt vendégekkel. Ott voltak az üzemfőnökség társadalmi és gazdasági vezetői is.

Az elmenőktől Siska Imre, a vontatási üzemegység helyettes vezetője köszönt el a munkatársak nevében. Rövid beszédében felidézte azt a történelmi időszakot, amelyben ez a korosztály kezdte a vasúti szolgálatot. De ezek az emberek a technikai korszakváltásokkal is lépést tudtak tartani... Befejezésként nemcsak az elmenő kollégáknak, hanem a feleségeknek is megköszönte, hogy megértésükkel, gondoskodásukkal segítették férjüket a vasúti munka ellátásában.

Az ünnepi szavak, jó kívánságok elhangzása után ízletes vacsora következett, majd minden nyugdíjba vonulónak — szép gesztussal — a fiatal munkatársak helyükbe vitték az ilyenkor szokásos ajándékokat, amelyet a Keleti KÜF szocialista brigádjai kommunista műszakokon keresett pénzből vásároltak meg.

(séra)

A celldömölki vasutas munkásőröknek

Oklevél és emlékplakett az országos parancsnoktól

Fennállása óta első ízben kapta meg az Élenjáró Egység megtisztelő kitüntetést a munkásőrség celldömölki városi egysége. A január 26-i ünnepi egységgyűlésre a Kemenesaljai Művelődési Központ színháztermében került sor. Az elnökségben foglalt helyet *Borbély Sándor*, az MSZMP Központi Bizottságának a tagja, a Munkásőrség országos parancsnoka, *Molnár István*, az MSZMP Vas megyei Bizottságának titkára, *Takács József*, megyei parancsnok. Ott voltak a helyi párt- és tanácsi vezetők, továbbá a város gazdasági egységeinek, közöttük a vasút képviselői is.

Az egységgyűlésen az országos parancsnok a helyi üzemek, vállalatok, intézmények közül a körzeti üzemfőnökséget díszoklevéllel és emlékplakettel járó kitüntetésben részesítette.

Celldömölkön jelenleg 24 vasutas tagja van a testületnek. Munkájukkal, helytállásukkal kiérdemelték a város és a fegyveres testület vezetőinek a megbecsülését.

Az üzemfőnökség részére adományozott kitüntetést Borbély Sándor adta át *Bálint Sándor* üzemfőnöknek. Ugyancsak az országos parancsnoktól vehette át a Kiváló Munkásőr kitüntetést *Tánczos Imre* mozdonylakatos, a Kiváló Rajparancsnok elismerést *Berecz Endre* asztalos és a 20 éves Munkásőri Szolgálatért Emlékérmet *Koller László* vonatvezető.

Sz. J. I.

Szakmunkások vetélkedője

A szegedi Épület- és Hídfenntartó Főnökség 12 építésvezetőségéről 41 szakmunkás versengett január 31-én Szegeden, a vasutas művelődési házban. A harminc éven aluli fiatalok vetélkedőjében 17 szakma képviseltette magát. A résztvevőknek szakmájukkal kapcsolatos tudnivalók mellett számot kellett adniok politikai, ifjúságpolitikai és munkavédelmi kérdésekben való jártasságukról is. A vetélkedő győztese: *Tóth László* festő (2. építésvezetőség, Békéscsaba). 2. *Turi József* villanyszerelő (6. építésvezetőség, Makó); 3. *Apró Ferenc* asztalos (1. építésvezetőség, Baja).

A MÁV Budapest-Ferencváros Körzeti Üzemfőnökség felvételre keres,

megfelelő végzettséggel, gyakorlattal rendelkező:
munkavédelmi,
munkaügyi,
számviteli,
üzemgazdasági
ügyintézőket
és nappalos főrendészt.

A munkakörök betöltéséhez a 13944/1982. számú Vezérigazgatói Utasításban előírtak szükségesek. (Megjelent 1982. évi 30. számú MÁV Értesítőben)

Bérezés: iskolai végzettség, képzettség és gyakorlat figyelembevételével, megegyezés szerint.

Jelentkezés: 1097 Budapest, Fék utca 6. A személyzeti és munkaügyi vezetőnél, vagy a központi Munkaerő Felvételi Irodán, Budapest, Keleti pályaudvar (Cinkotai kapu) Telefon: 145-010, naponta 8—15 óráig.

A FERROGLOBUS ajánlata

Ha családi és hétvégi ház építéséhez vagy barkácsoláshoz vasárura van szüksége, telepeinken mindent megtalál. A FERROGLOBUS Vas és Acél TEK. V. viszonteladó telepei megtalálhatók az ország minden pontján:

Alföldi Tüzép 201. telep
Szeged, Rókus pu.
6724 Tel.: 62-15260
Bács-Kiskun m-i SZÖVTEK V.
Kiskőrös, Alkotmány u. 3.
6200 Tel.: 276
Bp-i TÜZÉP 27. sz. telep
Budapest, Árpád út 166.
1042 Tel.: 694-906
(Kizárólag csöveket forg.)
Bp. és Vidéke MÉH V.
Cegléd, Külső Jászberényi út
2700 Tel.: 20-11661
Debreceni Anyagbeszerző Társulás
Debrecen, Diószegi út 36.
4001 Tel.: 52-17458
DUNAKER 25. sz. Vastelep
Dunaújváros, Verebély u. 4.
2400 Tel.: 25-18335
Észak-Magyarországi MÉH V.
Gyöngyös, Bornemissza u. 5.
3200 Tel.: 37-12293
Salgótarján, Fülemüle u. 11.
3100 Tel.: 32-14389
Északdunántúli MÉH V.
Székesfehérvár, Rácz u. 5.
8000 Tel.: 22-15335
Északdunántúli TÜZÉP V.
Győr, Mészáros u. 1.
9002 Tel.: 96-20499
Csorna, Vasút sor
9300
Kaposvár és Vidéke ÁFÉSZ
Kaposvár, Szokolaberek
7400 Tel.: 82-14096
Kápolna és Vidéke ÁFÉSZ
Kál, Főút-alsó 7—9. 7. sz. bolt
3350 Tel.: 7
Kápolna, Szabadság tér 2.
3355 Tel.: 83
12. sz. csőtelep
Kelet-magyarországi MÉH V.
Nyíregyháza, Kállói út 2.
4400 Tel.: 42-11119
Kelet-magyarországi TÜZÉP V.
Fészek Áruháza
Szolnok, Piroskai u. 8.
5000 Tel.: 56-13241
Komfort Iparcikk Ker. V.
Veszprém, Házgyári u. 7.
8200 Tel: 80-11131
Rozmaring Mezőgazdasági Tsz
Budapest, (Solymár)
Patakhegyi u. 83.
1028 Tel.: 165-460
Szabolcs-Szatmár m-i Iparcikk Kereskedelmi V.
Nyíregyháza, Orgona u. 26.
4400 Tel.: 42.10071
SZIGMA Iparcikk Ker. V.
Baja, Keleti ipartelepi út
6500 Tel.: 12-336
Universal Kereskedelmi V.
Békéscsaba, Berényi u. 139.
5600 Tel.: 66-28177
Vértesalja ÁFÉSZ
Környe, Vasútáll.
2851 Tel.: 8
Zala megyei Iparcikk Ker. V.
Zalaegerszeg, Hock J. u. 94.
8901 Tel.: 92-14398

A FERROGLOBUS
a MÁV egyik legnagyobb szállítatója

Az asszony fölfogta a célzást és csöndesen felelt:

— Nincsen panaszom Olyan jók az én gyerekeim, hogy nem is lehetne semmilyen panaszom.

— Hűj, akkor tégedet nagyon jól megoperáltak!

— Nem hiszem, hogy gúnyolódásra alkalmas hely a kórterem.

— Dehogy gúnyolódom, de gyerünk is ki innen.

A jószágokra, a házra, lakásra került a beszélgetés lánca. Meg a tisztaságra, mert Magdi minden másnap takarít. Erzsébet kérte az urát, legalább arra legyen figyelemmel, hogy az a szegény asszony estig dolgozik, ellátja a gyerekeket, azután kiszalad a fenébe, a város szélére, hogy az apját is rendben tartsa.

Egy jó órát elüldögéltek, beszélgettek a folyosón azon a fehér padon, ahol három hete István a főorvost várta. A szokástól eltérően, búcsúzóban az öregember kétszer is megsimogatta felesége fehér, keskeny arcát.

— Apuka, vigyázz magadra, majd igyekszem haza én is — köszönt el tőle az asszony, utoljára.

Még egy hét megfigyelési időt szabtak az orvosok. Erzsébet járt-kelt, úgy segédkezett az ápolónőknek, mintha azért tartanák ott. Csak estére húzódott az ágyba. A betegek megszerették, mindenki Erzsike nénije lett. Az orvosok tréfálkoztak vele.

Az elbocsátó cédulát a főorvos adta át. Déltájban behívatta a szobájába és leültette. Elmagyarázta a diagnózist, a műtétet és személyes örömét is kifejezte, hogy így beszélgethetnek. Búcsúzóul az asszony megkérdezte:

— Mennyit fizessek, főorvos úr? Tudom, mi az illendőség, bár mi nem vagyunk tehetős emberek.

— Asszonyom, maga semmit sem fizet!

— Azért mégis, főorvos úr — és egy ezer forinttal teli borítékot akart a köpenyzsebébe csúsztatni.

A főorvos elhárította. További jó egészséget, hosszú életet kívánt neki és elkísérte az ajtóig.

— Főorvos úr, ha nem sértene meg, hozhatnék-e karácsonyra néhány üveg zölddiót?

Nagyon finom befőtt.

A főorvos meglepődött, azután mosolyogva válaszolt:

— Hát, azt bizony szívesen venném és már előre is nagyon köszönöm.

Zoltán bement az anyjáért. Felöltözve, összepakolt holmival várta már a folyosón. Karon fogta és két ápolónő kíséretében levezette a lépcsőn. Kinyitotta az autó ajtaját és Erzsébet jobb lábbal belépett a kocsiba. A következő pillanatban visszatántorodott. Az autó mellé, a földre csúszott.

Az ápolónők visszaszaladtak, beteghordók jöttek gyorsan és fölvitték a folyosóra. A főorvos odament, letérdelt a hordágyon fekvő beteg mellé. Csak néhány másodpercig vizsgálta, nézte, azután fölállt, szó nélkül bement a szobájába.

A nővérek sírtak, a beteghordók egy fehér lepedővel leterítették és elvitték onnan. Zoltán állt mint a szélütött, nem fogta fel, hogy mi történt, csak nézett egyik nővérről a másikra.

— Menjen a főorvoshoz! — mondta valamelyik.

A főorvos ajtaja be volt zárva. Zoltán hiába kopogtatott.

Siklós János

József

5

— Tüdőembólia, műtét után ... csak az lehet — motyogta az egyik ápoló.

Lassan azután széjjelszéledtek, mindenki ment a maga dolga után. Zoltán nem tudta hogyan került le az autóhoz, hogyan ért el a lakásukra, csak amikor kezében az anyja csomagjával belépett az előszobába és a felesége rideg, kérdőre vonó hangon megkérdezte, hogy ezeket miért hozta ide, akkor ordított föl eszelősen, mint akit váratlan áramütés ért.

— Anyám meghalt!

*

Esős őszi hetek ülték meg a várost, csontig érő, nyirkos hideg bujkált a házak között. Későn virradt és korán sötétedett, az emberek tekintete is magára vette a természet komorságát. A karácsonyi készülődés hozott egy kevés változást. Nagyobb lett a mozgás az üzletekben, boltokban meg a piacon.

István alig mozdult ki a házból. A temetés óta nem ment a gyárba, a két utcával beljebb lévő magánborbélyt sem keresteti meg. Napjában háromszor megetette a hízót, kétszer az aprójószágot. A káposztás dézsát az eresz alatt hagyta, ezen az őszön üresen maradt, pedig nagyon szerette a savanyú káposztát.

József minden második héten hazajött, fizetésének majd a felét elutazgatta. Alig maradt valami kis ideje, mert szombat este későn érkezett és a vasárnap délivel már indult is visszafelé. Mikor otthon volt, a testvérek nem jöttek el. Mostanában azért gyakrabban megfordultak a régi házban. Magdus önként magára vállalta a heti nagytakarítást meg a kismosást. A többiek inkább beszélgettek és mindig hoztak Istvánnak enni-innivalót, dohányt meg szivart.

— Te, Lajos — hozakodott elő egy este Magdi —, én nem szívesen járok haza. Meghalt annak a háznak mindene.

— Igazad van, de rendet tartani mégis muszáj.

— Vagyunk többen is, de egyik se megy.

— Szóljál nekik.

— Nem szólok én. Ha maguktól nem érik föl ésszel ...

— Akkor meg hiába panaszkodsz.

— Megfigyelted, soha nem beszél anyukáról.

— Nem akarja az emlékeket felidézni.

— Ugyan, egész életükben veszekedtek. Soha nem illettek egybe.

— Éppen ez az. Mit mondjon? Rosszat nem akar, jót meg nem tud.

— De hát egy élet után?

József végül egyetlen megoldást talált: otthagyni Sopront és hazajönni.

— Arról szó sem lehet — intette le István, amikor először szóba hozta.

— Öregségére nem maradhat ennyire magára, apám.

— Velem ne törődj. Intézd a magad sorsát.

— Kapnék én talán itthon is valamilyen munkát.

— A biztosat a bizonytalanért nem szabad elhagyni.

— Apám, sajnálom magát meg a házat, kertet, mindent, ami itt van.

István nem válaszolt.

— Apám, így elpusztul.

— Ne félts te engem.

Belülről pedig azt kívánta, hogy bár vissza se menne a fia.

— Féltem, nagyon is féltem.

— Itt vannak a többiek.

— Itt vannak, de csak a maguk családi gondjai mögött juthat hely magának.

December derekán József a végleges elhatározását közölte:

— A hónap végén leszámolok.

— Hogyhogy?

— Elmondtam mi történt és azt is, hogy apám magára maradt. Megértették. Igaz, azt is mondták, hogy őszintén sajnálnak. Úgy gondoltam, hogy majd itt keresek valamilyen munkát. Szépen rendben tartom a házat, tavasszal meg kicsinosítom a kertet.

— Néhány gyümölcsfát akartam ültetni az ősszel, de elmaradt.

— Majd jövőre.

— Két cseresznye, két körte meg három meggy hiányzik. Kiöregedtek ezek is.

József azzal utazott vissza Sopronba, hogy most már véglegesen eljön onnan. Apját arra kérte, hogy a karácsony estéjét töltse Lajoséknál. Útközben Magdinak is szólt és vele is közölte, hogy fölmondta az állását. A húga közömbösen fogadta a bejelentést.

A fia hazaérkezése után valamivel mozgalmasabb lett István élete. A disznót a szőrmók-Csányi szúrta le, földolgozta és estére József mindegyik testvérének elkészítette a kóstolót. Másnap széjjelhordta, hogy kedveskedjen nekik. Megköszönték, beszélgettek vele. Zolinak elmondta, hogy milyen szépen rendbe hozza a házat, új bútorokat vesz, bevezeti az artézi vizet ...

— Miből, bátyám?

— Spóroltam. Odaadtam apánknak, de nem fogadta el. Azt mondta, hogy „ezt te kerested, te rendelkezzél vele".

— Mennyit spóroltál?

— Ötvenkétezer forintot.

— Ez komoly pénz!

József boldog volt, amiért a testvére megdicsérte.

Harmadnap elvitte füstre a kolbászt s a disznósajtot. Nagy bevásárlást csinált a boltban és tömött garabolyokkal érkezett haza. Mindent elrakott a helyére, úgy, ahogyan az anyjától látta. Vacsorát készített, azután elmondta tervét az apjának. István sokáig hallgatott.

— A te dolgod, fiam. A tiédben vagy, de a helyedben én nem herdálnám a pénzt. Ráérsz rendezkedni majd akkor, ha már én is elmentem.

— Ugyan apám, ne mondjon ilyeneket! Nem magamnak akarom én, hanem apámnak meg a testvéreimnek. Azt szeretném, hogy amikor kijönnek, érezzék jól magukat. Terített asztal várja őket és úgy beszélgessünk, mint régen.

— Hol kapsz munkát? Azt kellene megnézni. Az az ember, aki akkor segített, két esztendeje nyugdíjas.

— Munkát? Igen, arra szükség lesz ...

— Nem ismerem az új vezetőket. Majd meglátod, milyen rossz az, amikor az ember sokáig él. Minden ismerőse, barátja kidől mellőle, és egyszer csak azon veszi észre magát, hogy egyedül van a sokadalomban.

— Ezt én nem értem.

— Majd megérted. Zolival kell majd beszélnünk. Minden vezető ember lakását kimázolta már néhányszor.

— Másként nem megy?

— Sajnos fiam, nem megy. Vagy protekció vagy pénz.

— Nagy baj ez.

— Nagy. Sokan megváltoztak.

(Folytatjuk)

Kiss Attila — Vasútállomás

Ádám Tamás

Tavaszi reggelek

Hadd igyanak szememűből
örök reményt a fecskék
metszett virággal koccintunk
s elmúlatjuk a tavaszt
elkötjük gondolatainkat
hadd vágtassanak
kígyóbűvölőt játszik a reggel
nedves ajkak rúzsszegényen
közöttük szőlővesszö feszül
szétrobbannak a rügyek

Németh István

Mit csináljak

Kívülről tudom életünk
elutazzuk és kiálmodjuk
táncol rajtunk valami
szép
de csak kísér
akár a sínek egymást
amik sohasem érhetnek
össze
utak meg mindig vannak
rajta megyünk tilosokkal
gyönyörszínű szabadokban
a végállomásig

Utazás '85

Változatlanul nagy az érdeklődés az Utazás nemzetközi idegenforgalmi kiállítás iránt. A hazai kiállítók mellett 20 országból jelezték részvételüket utazási irodák, légitársaságok. A szocialista országok utazási irodáin kívül az Osztrák Idegenforgalmi Hivatal valamint Törökország, Franciaország, Görögország, Spanyolország, Jugoszlávia hasonló intézménye is képviselteti magát. A finn utazási irodák és Málta már állandó vendégnek számít, Kuba viszont idén első alkalommal ajánlja idegenforgalmi látványosságait a magyar utazóknak.

Az Utazás '85 kiállítás idén 6 napig, március 22-től 27-ig tart nyitva a kőbányai vásárvárosban. Az utazási irodák 20-40 százalékos kedvezménnyel kínálják belföldi programjaikat akkor, ha az utazni vágyók a kiállítás helyszínén jelentkeznek. Sok eseményt ajánl a hat nap a szabad idő hasznos eltöltéséhez. A kereskedelmi vállalatok kedvezményes vásárt hirdetnek és nonstop program lesz a kiállítás nagyszínpadán a 16-os pavilonban.

Az Utazás '85 kiállítással egyidőben ismét megrendezik a veterán autóstalálkozót.

Technikusképzés Szombathelyen

A művelődési miniszter 16/1984. sz. rendelete alapján az 1985/86. tanévtől a műszaki szakközépiskolákban nappali tagozatos technikus- és szakmunkásképzés kezdődik.

A vasút szakemberszükségletéhez kapcsolódóan, *Szombathelyen, a Sávária Közlekedésgépészeti Szakközépiskolában* vasútgépész ágazaton történik a tanulók műszaki szakközépiskolai képzése. A jelentkezési lapokat az általános iskola küldi meg a szakközépiskoláknak A jelentkezők vasútorvosi vizsgálaton vesznek részt. Az iskola tanulója csak az lehet, aki egészségileg alkalmas. A felvételek elbírálásánál, az általános iskolában magyarból, történelemből, matematikából és fizikából kapott érdemjegyeket, valamint a tanulók jellemzését veszik figyelembe. Jogos igény esetén a felvételt nyert vidéki tanulók kollégiumi elhelyezését biztosítják.

A felvételt nyert tanulók I. és II. osztályban azonos közismereti, szakmai elméleti és gyakorlati tantárgyakat tanulnak. A II. osztály végén választhatnak a tanulók, hogy tanulmányaikat a szakközépiskolai vagy a technikusi ágon kívánják folytatni. A technikusi ágra történő felvételt külön vizsga alapján bíráljuk el.

A szakközépiskolai ágon a hátralévő képzési idő 2 év, *tehát összesen 4 év.* A IV. tanév végén a tanulók szakmunkásoklevelet és szakközépiskolai képesítő oklevelet kapnak, amelyek alapján munkát vállalhatnak vagy továbbtanulhatnak felsőfokú oktatási intézményekben.

A technikusi ágon tanulók hátralévő képzési ideje 3 év, *tehát összesen 5 év.* A IV. év végén közismereti tantárgyakból érettségi vizsgát, az V. tanévben — csak szakmai elméleti és gyakorlati tantárgyakat tanulnak — *a tanév végén technikusi képesítő vizsgát tesznek.*

A munkaviszonyban állók technikusi képzése is megkezdődik. Mivel az 1985 szeptemberében induló képzésben csak 5 év múlva végeznek vasútgépész-technikusok, változatlan formában történik a már munkaviszonyban álló dolgozók technikusi képzése. *A vasutgépésztechnikus-képzésre közvetlenül felvehetők azok, akik a közlekedésgépészeti szakközépiskolák vasútgépész ágazatán kaptak szakközépiskolai érettségi bizonyítványt.* A technikusi vizsgára felkészítő tanfolyam egyéves. A jelentkezők általános (például: politikai, vezetési, munkajog) szakmai elméleti és gyakorlati ismereteket sajátítanak el.

Akik más középiskolai végzettséggel és szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkeznek, azoknak először különbözeti vizsgát kell tenniük. A sikeres különbözeti vizsga után folytathatják csak technikusi tanulmányaikat. *Így az ilyen végzettséggel rendelkezők képzési ideje gyakorlatilag két év.* A képzés tanfolyam-jellegű és önköltséges. A költségeket a munkáltató részben vagy egészben átvállalhatja.

Az iskola mindkét képzési formában területi beiskolázást folytat, tehát nappali tagozatára és a felnőtt-technikus-képzésre is elsősorban a Dunántúlról várja a jelentkezőket.

(Cím: *Sávária Közlekedésgépészeti Szakközépiskola, Szombathely, Hadnagy u. 1. Telefon: 94/12-362)*

MÁRCIUS 22—31.

Budapesti Tavaszi Fesztivál

Az idei esztendő egyik legrangosabb kulturális eseménysorozata ismét a *Budapesti Tavaszi Fesztivál.* Bár nevében budapesti, immár ötödik esztendeje országos érdeklődésre tart számot. A fesztivál zenei eseményeire, színházi bemutatóira, kiállításaira tízezrek utaznak a fővárosba. Sokan azért bosszankodnak, mert a fesztivált megelőző hetekben, napokban már nem jutnak egy-egy érdekesnek, egyedinek ígérkező rendezvény jegyeihez. Mivel minden évben nehéz jegyhez jutni, megkerestük az IPV rendezvényfőosztályának vezetőjét, *Kiss Imrét,* hogy tájékoztassa olvasóinkat: a Budapesti Tavaszi Fesztivál jegyeit mikor, hol és hogyan lehet megvenni?

— A zenei rendezvények, a színházi bemutatók, sportesemények jegyeinek elosztását február 13-án kezdtük. *A fesztivál ugyanis március 22-én kezdődik és március 31-én ér véget.* Mivel néhány rendezvény iránt az érdeklődés sokkal nagyobb, mint a termek befogadóképessége, a koncertek jegyeinek körülbelül 30 százalékát az előadást megelőző 3-4 nappal, a helyszínen árusítjuk.

Vidéken az idegenforgalmi hivatalok és az utazási irodák kirendeltségei foglalkoznak a jegyértékesítéssel úgy, hogy az általuk meghirdetett programokhoz igényelnek az érdeklődők számának megfelelően jegyeket a Tavaszi Fesztivál jegyirodájától, amely ugyanott található, ahol a központi jegyiroda, Budapesten, a Népköztársaság útján. Az egyéni érdeklődők is ideküldhetik megrendeléseiket.

— A közönségszervezőket kikapcsolják a fesztivál jegyeinek eladásából?

— *Erről szó sincs. Ám a 10 napos rendezvényre az eddigi tapasztalataink alapján sokkal nehezebben kapnak jegyet, mint az egész évi egyéb programokra.* A 10 nap, 100 helyszín, 1000 esemény szlogennel meghirdetett rendezvénysorozatra 140—142 ezer jegyet hozunk forgalomba. A jegyek nagy tömege, az események rövid időtartamra koncentrálása megkívánja, hogy jól szervezzük meg a jegyértékesítést.

Itt szeretném még elmondani — mert ez is gyakran szóbakerül —, hogy a fesztivált nem a külföldiek, hanem a hazai közönség számára rendezzük. Bizonyítja ezt az is, hogy az összes jegynek mindössze 10 százalékát ajánljuk az utazási irodákon, az idegenforgalmi hivatalokon keresztül nyugat-európai, tengerentúli és a szocialista országok érdeklődői számára.

Turistahíradó

A Lokomotív Természetbarát Egyesület 1985-ben első ízben hirdeti meg a *„LOKOMOTÍV 424"* elnevezésű teljesítménytúrát, melynek követelménye: 4 óra alatt 24 km-es táv gyalogos leküzdése. Ezzel a vasutas turisták olyan erőfelmérő és találkozási lehetőséget kapnak, amelyet más szakmák turistái által hirdetett teljesítménytúráktól eltérően, a viszonylag „rövid" távú és intenzív menettempó jellemez.

Az 1985. május 18-án megrendezésre kerülő teljesítménytúrára a részletes kiírást a vasutassportklubok természetbarát szakosztályai közvetlenül megkapták. Érdeklődni és jelentkezni március közepéig nálunk lehet, a kiírásnak megfelelően.

*

Április elején folytatódik a Tanácsköztársasági emléktúra sorozat. Április 21-én rendezik meg az immár hagyományos tavaszi országos túravezetői és tájékozódási versenyt. 50 km-es teljesítménytúrákat rendeznek 21-én Zemplénben a Mogyoróska—Sátoraljaújhely útvonalon; 27-én pedig az Óbánya—Szekszárd útvonalon Tolna és Baranya dombjai között.

FELFELÉ A LEJTŐN

A BVSC-ben a fejlesztendő sportágak közé sorolják az atlétikát

Egykor szebb napokat látott a BVSC atlétikai szakosztálya. Olyan világhírű versenyző futott a vasutas színekért, mint például *Kazi Aranka.* Az utóbbi években gyengélkedik a sportok királynője a Szőnyi úton. A Magyar Atlétikai Szövetség 1980-as döntése szerint a B kategóriából a C-be sorolta a szakosztályt.

— Azért élünk, s úgy tetszik erőre is kapunk — magyarázza *dr. Balázs Ákos,* ügyintéző elnök. — Kétségtelen, klubunkban mostanában az atléták a gyengébbek közé tartoznak. Tizenegy szakosztályunkból csak ők és a labdarúgók C kategóriásak. A vasutas társadalom a BVSC versenyzőitől kimagasló eredményeket vár, nem lehet ez másképpen az atléták esetében sem. *Úgy érzem, ha nem is túl gyorsan, de néhány éven belül ismét hallatnak magukról.* Ami a versenyzőket és az edzőket illeti, rajtuk nem múlik. Akár már holnap ismét a B-be tartozhatnánk. Ám, ha a létesítményekről esik szó . . . Tény, hogy azokkal nem büszkélkedhetünk. De . . . Remélem hamarosan erről is múlt időben beszélhetünk. A Tatai úton, ez év végére, jövő év elejére készül el a felújított, nagy viadalok rendezésére is alkalmas atlétikai pálya, a kiszolgálóhelyiségekkel együtt. Az elnökség a fejlesztendő sportágak közé sorolja az atlétikát, *s azt a segítséget, amit a vasutas-szakszervezettől kapunk, jó teljesítményekkel kell meghálálniuk az ugróknak, a futóknak, a dobóknak.*

Kóczián László, technikai vezető kimutatást vesz elő.

— 1981-ben a 92 atlétikai szakosztály közül a 39. helyet szereztük meg, s 33 olimpiai pontot gyűjtöttünk. Egy évvel később is 39. lettünk, de 9 ponttal kevesebbet sikerült csak elérni. 1983. volt a mélypont, 56. hely és mindössze 6 ötkarikás pont, míg tavaly végre elindultunk felfelé, a 34. helyen kötöttünk ki, 17 olimpiai ponttal. Amíg 1982-83-ban egyetlen első osztályú versenyző sem atlétizált nálunk, addig az elmúlt esztendőben már három ilyen minősítésű sportolónk volt: *Horváth Emőke, Ladányiné Schaffer Antónia* és *Tóth József,* mindegyikük hosszútávfutó. A C kategória miatt nem nagyon tolonganak hozzánk, de a Volán hosszútávfutóit mi vettük át, Ladányiné pedig a VOSÉ-ből érkezett.

Szölősné Patinszki Andrea vezető edző is reménykedik:

— Eredetileg arról volt szó, hogy már a hetvenes évek közepén a Tatai útra költözhetünk. Most már mindegy, nagyon örülünk, hogy nemsokára ott edzhetünk, versenyezhetünk. *Ma még talán nem is tudjuk, milyen sokat jelenthet majd a 120 méteres 4 sávos futófolyosó. Minden bizonnyal a gyerekek is szívesebben jönnek majd oda, mint a Szőnyi úti pályára.* Mostanában az olimpiai csarnokban és termekben gyakorolunk. Mintegy százhatvanan vagyunk, 9 edző, köztük négy főállású foglalkozik az atlétákkal. A VI. és a XIV. kerületi általános iskolákkal tartjuk a kapcsolatot, a terézvárosiak nálunk tartják az úttörő-olimpiai versenyeiket. Ebben az évben mi rendezhetjük meg az országos kismaratoni bajnokságot, október 12-én, a hagyományos Kazi Aranka emlékviadalra pedig augusztus 18-án az Újpesti Dózsa pályáján kerül sor. Már idén, de 1986-ban mindenképpen szeretnénk túlszárnyalni tavalyi eredményeinket, amikor az OB-n *Fejér Géza* diszkoszvetésben lett második, Ladányiné a maratoni távon szerzett ezüst érmet, gyaloglócsapatunk, *Dalmati János, Márton Attila, Pokrovenszky József, Tolnai Tibor,* 50 kilométeren harmadik, 20 kilométeren negyedik helyen végzett. *Elias Ponce,* chilei futó pedig az országos ifjúsági bajnokság 3000 méteres számában negyedikként ért célba.

Őri B. Péter

Honvédelmi klubközgyűlés

A jubileumi év jelentőségéről beszélt *Bárány Gyula,* a miskolci járműjavító honvédelmi klubjának titkára azon a közgyűlésen, amelyet február 8-án *Siklósi László,* a szakszervezeti bizottság titkára nyitott meg.

Tartalmas évet zárt a honvédelmi klub. Gyümölcsöző volt a kapcsolat a XIV. számú miskolci általános iskolával, a Zrínyi Ilona gimnáziummal, amelyek számára képzést, lövészetet, elméleti és gyakorlati oktatást tartottak.

A klub tagjainak száma 101.

A honvédelmi klub mellett a lövészklub eredményessége is kiváló volt. 1984-ben a női és férfilövészcsapat 9 versenyen összesen 35 díjat nyert. A női csapat négy első, három második, két harmadik dobogós helyet harcolt ki. A férfiak két első, négy második és három harmadik helyezést értek el. Egyéniben a lövészklub versenyzői három első, hét második és hét harmadik helyezést szereztek. Pisztolyversenyen a férfiak csapatban egy első és két második, míg egyéniben egy első és egy harmadik helyezést értek el.

A társadalmi munkában is kivették részüket. *Folyamatosan karbantartották a MÁV Csokonai utcai lőteret, az üzemi pincelőteret és a Nyéki István-tónál lévő lőpavilont.* Segítséget nyújtottak a két klub tagjai egy rádióbázis megépítéséhez, valamint a 101. számú Szakmunkásképző Intézet lőterének létrehozásához. A rendbehozott lőterek szolgáltatták a feltételeket a Forradalmi Ifjúsági Napok, a vasutasnap és más események alkalmából rendezett versenyekhez, melyeken közel 500-an vettek részt.

Eredményes négy évet zárt a Nagykanizsai MÁV NTE

Közel száz versenyző vett részt a *Nagykanizsai MÁV NTE* vezetőségválasztó közgyűlésén, melyen az elnökség számot adott az eltelt négy évben végzett munkáról s az elért eredményekről. *Schauta Károlynak,* a MÁV NTE elnökének előterjesztésében kitűnt, hogy a klub a nehéz körülmények ellenére is megfelelt a versenysport, az utánpótlás-nevelés és a tömegtestnevelés követelményeinek.

A kiemelt szakosztályok: a női és férfikosárlabda, a vívó, a súlyemelő és a labdarúgó dicséretben részesültek. Fejlődött a szakosztályi munka a cselgáncsozóknál, a motocrossozóknál és a sakkozóknál. Visszaesés tapasztalható viszont a birkózóknál és az ökölvívóknál. Három fő- és tizenkilenc mellékfoglalkozású edző munkálkodik a tíz szakosztályban, melyek közül egy B, hat C és három D kategóriás.

Az elmúlt négy évben szépen fejlődött, jelenleg az NB I-ben szerepel, a női kosárlabdacsapat. A férfiak az NB II élvonalába tartoznak. Eredményes munkát végzett a vívószakosztály. Fegyelmezett, folyamatos munka jellemezte a súlyemelőket. Sajnálatos, hogy tavaly *Simon Imre* nem tudta teljesíteni az I. osztályos szintet. Ugyanakkor dicséretes, hogy a 27 tagú gárdából heten szerepeltek a magyar bajnokságon. A labdarúgók 4 év alatt kétszer nyertek megyei bajnokságot, egy évet a területiben töltöttek.

A cselgáncsszakosztályt korábban majdnem megszüntették, aztán a Gábris-tanítványok bizonyítottak: valamennyi korcsoportban eljutottak az országos bajnokságra, illetve az úttörőolimpiára. A kis létszámú ökölvívó-szakosztályban a legfőbb feladat az utánpótlás-nevelés. A birkózóknál a kezdeti gyenge időszak után sikeres volt a tavalyi év: *Kovács László* úttörőolimpiai bajnok lett. Motocrossban egyenletes a fejlődés. *Lutár* I. osztályú, *Bolla* ifjúsági aranyjelvényes sportoló lett.

Az elnök ismét *Schauta Károly,* a két elnökhelyettes *dr. Izsák József* és *Gumilár Jenő* lett. Az egyesület ügyvezető elnökévé *Kiss Lászlót* választották.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Hasznot-hajtó szervezési intézkedés. (Folytatása a 38. függőlegesben.) 13. Afrikai állam. 14. Becézett női név. 15 . . . Samuel (1791—1872) a távíró feltalálója. 16. Ázsiai főváros. 17. Fuvola. 19. Puszi. 20. . . . cing, táncterem. 21. Közlekedési Építő Vállalat. 22. Csúnya. 24. Vajon ír? 25. Európai nép. 26. Csapás (latin). 29. Idősebb, rövidítve. 30. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 31. Latin semmi. 32. Spanyol folyó. 34. Amerikai beltenger. 36. Kövér. 38. Nem engedélyezem. 40 . . . Buster, amerikai filmkomikus. 41. Római 51. 42. Névcsere, szókép a nyelvészetben. 43. Eper fele. 45. Törökben és görögben megegyezik. 47. Lakoma. 48. Szeszes ital. 49. Becézett Ágnes. 50. S-sel a végén a van ellentéte. 52. Gyermekbénulás elleni csepp. 54. Szovjet folyó fordítottja. 55. Vissza: nem hátrány. 57. Ipari növény. 58. Nem volt irigy. 59. Adatokra alapozott tudomány. 61. Tudnom. de keverve. 62. Írogat. 64. Vízinövényszövedék.

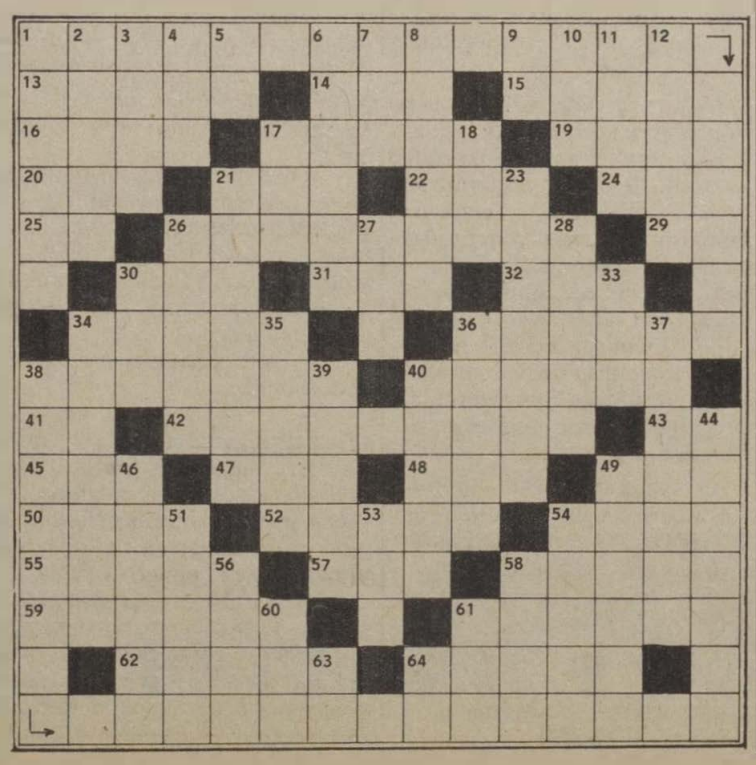
Függőleges: 1. Marokkói kikötőváros. 2. Becézve vörös bor. 3. Kemény, fekete fa. 4. Halfajta. 5. Hangtalanul van. 6. . . . izmus, Luigi Galvani felfedezése. 7. Végek nélkül károg. 8. Ciánt és nitrogént tartalmazó szerves csoport. 9. Úgymint. 10. Kenderből nyerik. 11. A gyerekeknél van ilyen gyűlés. 12. Hőfürdő Mezőkövesd mellett. 17. Nem egész. 18. Teniszműszó. 21. A miniszterek összessége. 23. Barátaim. 26. Égéstermék. 27. Béke, oroszul. 28. Az iszlám egyik ágazatának követője. 30. Van, de megfordítva. 33. A 26. függőleges közepe. 34. Követelések átutalása készpénzfizetés nélkül. 35. Nemezcsizma. 36. Zimony. 37. Állóvíz a Szovjetunióban. 39. Erkölcs, erkölcsi szabály. 40. Kínai tartomány. 44. Festmény, festészet. 46. Nem tegezik, nem magázzák. 49. A nap istene az egyiptomiaknál. 51. Ádám (1811—1866) a Lánchíd építője. 53. A szabadságharc hadvezére. 54. Adakoztál. 56. Vissza: kikkel, de végek nélkül. 58. Nem sajnálná. 60. Testrész fordítottja. 61. Kérdőszó. 63. Éneklő hang. 64. Ház szélei.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 38. függőleges.

Beküldési határidő: március 15. A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Alacsony hatékonyságú vagy veszteséges tevékenység

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 2. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Pecze Jánosné, Záhony, József A. u. 19., Balogh Józsefné, Sásd, Rákóczi út 38., Reggel Sándor, Cegléd, Kölcsey tér A. IV/12., Kiss Mária, Celldömölk, Kossuth u. 15/b 1. 3., Bognár Zoltán, Miskolc, II. Petneházi u. 12. I. 1.



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: 39,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
85—905 Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

— **Vidám farsang.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban vidám farsangi estet rendeztek, amelyen 150 vasutascsalád vett részt. Felföldi Anikó és Körmendi Vilmos zenés, szórakoztató műsora után a határőrség zenekara gondoskodott a jó hangulatról.

— **Szb-ülés.** A hatvani körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban ülést tartott, amelynek napirendjén szerepelt az elmúlt évi gazdasági eredmények értékelése és az idei legfontosabb teendők megvitatása. A testület ezen kívül munkavédelmi és szociális kérdéseket is tárgyalt.

— **Kiállítás.** A győri nagy váróteremben érdekes vasúttörténeti kiállítást rendeztek. Az érdeklődők megismerhetik többek között a vasútépítés régi és új eszközeit, szerszámait, a század eleji egyenruhákat, menetrendeket, távközlési eszközöket. A kiállítás anyagát nyugdíjas vasutasok, gyűjtők adták kölcsön.

— **Meghívó szb-titkároknak.** A budapesti területi szakszervezeti bizottság február 6-án tanácskozásra hívta a főváros és környéke tizenkét nagyobb fuvaroztató vállalatának — köztük a Csepel Művek, a Ferroglobus, az Oroszlányi Szénbányák, az Országos Érc- és Ásványbányák — szb-titkárait. A vendégeket dr. Mészöly Ferenc, a területi bizottság titkára köszöntötte, majd Józsa Károly vasútigazgató-helyettes ismertette a budapesti igazgatóság munkáját, gondjait. Az szb-titkárok hozzászólásaikban kifejtették, hogy a jobb együttműködés érdekében a szállíttató és a szállító vállalatok szakszervezeti szerveinek is erősíteni kell a kapcsolatot.

— **Teadélután.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubjának tagjai részére teadélutánt rendeztek. A Tapolcai 5-ös számú Általános Iskola kisdobosai műsorral szórakoztatták a nyugdíjasokat.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesületének szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyugdíjas-találkozót rendezett az egyesület Baross téri székházában. Vendégül látták a megjelenteket és ajándékkal is kedveskedtek nekik.

— **Vasutas véradók.** A hatvani csomóponton február 6-án rendezték az év első önkéntes véradónapját, amelyen hetvenöten összesen 30 liter vért adtak térítésmentesen a városi kórház vérellátó állomásának. A legtöbb véradó a hatvan—füzesabonyi pft főnökségtől és a vasutasóvodából érkezett.

— **Borverseny.** A dombóvári vasúti csomóponton a bortermelő vasutasok borversenyt rendeztek. A zsüri elnöke a dombóvári kertbarátok körének vezetője volt. Harminckét borfajtát minősítettek. A győzelmet Csapó Ede mozdonyvezető ottonell muskotály borával szerezte meg. A verseny után a kertbarátok körének vezetője a borok kezeléséről tartott előadást.

— **Korszerűsített szociális épület.** A közelmúltban átadták az isaszegi I-es főpályamesteri szakasz felújított szociális épületét. A felújítást a miskolci ÉHF 11-es építésvezetőség végezete. A főpályamesteri szakasz dolgozói társadalmi munkával segítették a mielőbbi átadást.

Halálozás

Február 7-én, 73 éves korában meghalt Orosz József nyugalmazott főfelügyelő. 1937-ben lépett a KPM elődje, a Kereskedelemügyi Minisztérium szolgálatába. A felszabadulás után a KPM sajtóosztályán dolgozott, majd 1954-től a MÁV Vezérigazgatóság sajtóhivatalában tevékenykedett. Másfél évtizedig a Vasút című lap társszerkesztőjeként tisztelték és becsülték a kollégák. Szorgalmas külső munkatársa volt a Magyar Vasutasnak is. 1971-ben történt nyugdíjazása után sem szakadt meg vele a kapcsolat. Tíz évig rendszeresen bejárt mindkét lap szerkesztőségébe, és jó szervezőkészséggel segítette a munkát.

Február 15-én családtagjai, elvtársai, barátai kísérték utolsó útjára a Rákoskeresztúri új köztemetőbe.

— **Köszönetnyilvánítás.** Január 17-én meghalt férjem, Koblinger Jenő nyugalmazott mérnök-főtanácsos. Február 9-én volt a temetése. Ezúton fejezem ki köszönetemet azoknak az elvtársaknak, barátoknak és ismerősöknek, akik részvétnyilvánításukkal együttérzésüket fejezték ki.

Özv. Koblinger Jenőné

LAKÁSCSERE

Elcserélnénk a metró Klinikák megállójához közeli, első emeleti szobakonyha-fürdőszobás, gázfűtéses, 27 négyzetméteres, felújított tanácsi lakásunkat MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon munkaidőben: 38-35 vagy 12-17. Cím: Budapest IX., Lenhossék u. 15. I. 8.

Elcserélném szegedi két- és félszobás MÁV-bérlakásomat 1,5 vagy 2 szobás budapesti hasonlóra, vagy tanácsira. Érdeklődni a 01-14-50 telefonszámon.

Elcserélném Budapest VI. kerületi kétszobás, 53 négyzetméteres félkomfortos, gázfűtéses, udvari tanácsi lakásomat 3 vagy két- plusz két félszobás külön bejáratú, összkomfortos, komfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 8—16 óráig a 220-660/83 melléken, vagy a 30-07 telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a VIII. házban levő kétszobás, 96 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat, kizárólag tanácsi lakásra. Vidéki lakás és minden megoldás érdekel. Cím: Budapest VIII. ker., Kerepesi út 5. V. ép. fszt. 4., vagy 11—13 óra között a 340-495 telefonszámon.

Elcserélném kétszoba-komfortos, 42 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat 2,5-3 szobásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Darabos, 41-61/36-75-ös telefonszámon 8—16 óra között.

Elcserélném Budapest, X. kerületben levő kertes MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet 18—20 óra között a 161-664-es telefonszámon.

Elcserélném törökbálinti kétszobás, komfortos, nagyméretű első emeleti, kertes MÁV-bérlakásomat miskolci vagy Miskolc környéki tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Sürgős, minden megoldás érdekel. Telefon: 01-56-11 vagy 684079, Kovácsné.

Elcserélném tatabányai kétszobás, összkomfortos tanácsi lakásomat hasonló budapestire, MÁV-bérlakás is lehet. Érdeklődni lehet munkaidőben a 45-32-es telefonszámon. Szebeni Andrásné.

Elcserélném a Budapest, Landler-telepen levő egy- plusz félszobás, 67 négyzetméteres, loggiás, OTP-öröklakásomat hasonló méretű örök- vagy bérlakásra Budán, I., II., III. kerület élőnyben. Megtekinthető délután 5-től, szombat, vasárnap egész nap. Cím: Plesz Antal, 1155 Budapest, Rákos út 96. I. 10. Telefon napközben 887-700.

Elcserélném Budapest XV. ker., MÁV-telepi egyszobás, komfortos lakásomat tanácsira, MÁV-dolgozóval. Vagy a lakást plusz börzsönyligeti nyaralómat kisebb családi házra. Budapest környéki, vidéki is érdekel. Várhegyiné, 1154 Budapest, Csanádi György u. 9/3.

Elcserélném Ács állomáson levő MÁV-bérlakásom — amely nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba, pincéből áll és egy zárt veteményeskert tartozik hozzá — Budapesthez közelebb, bármely főútvonalon, vagy Budapesten levő másfél vagy kétszobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné, Ács 2941, Vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném Miskolc, Avas-déli, egy plusz két félszobás, 56 négyzetméteres, összkomfortos tanácsi bérlakásom budapesti vagy gödöllői hasonló bérleményű lakásra. Lehetőleg lakótelep környékire. Cím: Magyar Mária, Miskolc II., Bokányi Dezső u. 36. sz. 2/5.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. MÁRCIUS 14.

Köszöntjük az MSZMP XIII. kongresszusát!

Március 25-én összeül a Magyar Szocialista Munkáspárt XIII. kongresszusa. A pártkongresszus, amely minden időben kiemelkedő jelentőségű esemény a párttagok és a pártonkívüliek életében egyaránt, rendkívül nehéz időszak mérlegét fogja megvonni. A világgazdasági válság, a cserearányok kedvezőtlen alakulása, a hidegháborús hisztériakeltés az imperialista körök részéről megtörte azt az egyenletes gazdasági fejlődést, amely a konszolidáció óta eltelt éveket jellemezte hazánkban.

A XII. pártkongresszus mértéktartó, előrelátó politikájának helyességét mutatja, hogy a nehézségek dacára arról adhat számot a tanácskozás: *a népgazdaság egyre jobban igazodott az intenzív gazdasági fejlődés követelményeihez, gazdálkodásunk rugalmasabbá vált.* A kongresszus által kitűzött legfőbb gazdaságpolitikai célok teljesülnek. Bővültek és korszerűsödtek a szocializmus anyagi-műszaki alapjai, pozitíven változott népgazdaságunk egyensúlyi helyzete, javult a fajlagos anyag- és energiafelhasználás.

A hónapok óta tartó előkészületek során a vasutas pártszervezetek taggyűlésein, küldöttértekezletein is számba vették az elmúlt ciklus munkáját, megvitatták a kongresszusi irányelveket. Az irányelvekben kirajzolódnak a jövő távlatai: *a következő időszakban a gazdasági fejlődés élénkítésével, jobb gazdálkodással, a teljesítmények növekedésével lehet és kell megalapozni az életszínvonal emelésének, az életkörülmények javításának feltételeit.* Az irányelvek közvetlenül hozzánk, vasutasokhoz is szólnak. A párt azt várja tőlünk, hogy javítsuk az utazás körülményeit, a szállítás feltételeit, emeljük szolgáltatásaink színvonalát, növeljük a szállítás gazdaságosságát.

A kongresszus akkor ülésezik, amikor már csak néhány nap választ el bennünket hazánk felszabadulásának 40. évfordulójától. *Lezáródik egy szakasza a pártkongresszus és a felszabadulási évforduló tiszteletére indított munkaversenynek.* E versengésben újszerű feltételekkel részt vesz a vasutas dolgozók túlnyomó többsége is. S bár az elképzelteknél sokkal nagyobb nehézségekkel kellett megküzdeni a téli hónapokban, a mennyiségi teljesítmények alaposan elmaradtak, a dolgozókollektívák, mindenekelőtt a szocialista brigádok a minőségi mutatók javításával, gazdaságosabb munkával kívánják a lehetőségekhez mérten pótolni a teljesítménykieséseket.

Ez a szándék összetalálkozik a SZOT elnöksége március 1-i ülésén megfogalmazottakkal, mely szerint a szakszervezeti tagok, aktivisták egyetértve a kormány kérésével, a rendkívüli hideg időjárás okozta termeléskiesés pótlásához és a károk helyreállításához a munkaszervezés javításával, munkaidő-átcsoportosítással igyekeznek megteremteni a tőlük telhető feltételeket.

Az irányelvek leszögezik, hogy a párt igényli a szakszervezetek részvételét a politika kimunkálásában és megvalósításában. Ezt azzal szolgálják legjobban, *ha erősítik érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenységüket,* mert ez egyik feltétele a dolgozók eredményes mozgósításának a kötelezettségek fegyelmezett teljesítésére. Erre a jövőben igencsak szükség lesz.

A pártkongresszus nemcsak a számvetés, hanem az előremutatás, a feladatra orientálás fóruma is. A magyar nép — köztük a vasutasság — felfokozott várakozással tekint a kongresszus tanácskozása és határozatai elé. Azt várjuk, hogy utat mutasson a nehézségek, az akadályok leküzdésére, szabjon reális perspektívát a jövő szempontjából. Annak biztos tudatában, hogy a kommunisták tanácskozása ezeknek az elvárásoknak megfelel, *mi vasutas dolgozók, eredményes munkát kívánva köszöntjük a Magyar Szocialista Munkáspárt XIII. kongresszusát!*

Folytatják a versenyt

Február 12-én Szombathelyen, a Haladás Művelődési Házban tanácskozásra gyűltek össze a járműjavító-üzem szocialista brigádvezetői. A múlt évi termelési tapasztalatokról *Baranyai László* igazgató számolt be. Mint mondotta: 1984 második felében a termelési célkitűzéseket a gyártási feladatok kivételével 108,7 százalékra teljesítették. A gazdálkodási költségcsökkentési célkitűzéseket is jelentősen túlteljesítették. A javítási idők a jó munkaszervezés eredményeként 13,6 százalékkal csökkentek a tervhez viszonyítva. Az eszközkihasználás javult, a termelékenység 3,2 százalékkal nőtt. Az árbevételi tervet az üzem 112,7 százalékra teljesítette, jelentős volt az importanyag-kiváltás és az energiamegtakarítás.

A tanácskozás jóváhagyta az 1984. évi második kommunista műszak bérének felhasználásáról szóló beszámolót, mely szerint a befolyt összegekből lakástámogatásra 83 ezer Ft-ot fordítanak, a szocialista brigádklub rendezvényeit 30, a nyugdíjasklub támogatását és a rászorultak segítését 50, valamint az ifjúsági alap bővítését 20 százalékban határozták el. Hasonló elosztást javasolt a tanácskozás az 1985. évi kommunista műszakok bevételének hasznosítására is.

A kongresszusi munkaverseny 1985. évi folytatásához, az új gazdálkodási követelményeket figyelembe véve, az üzem további vállalásokat tett az első félév tervteljesítéséhez. Felszabadulásunk 40. évfordulója méltó megünneplését is elhatározták a tanácskozás résztvevői. Az üzem 40 éves fejlődésének bemutatására kiállítást rendeznek. A jubileumi vetélkedőt az osztályok április 30-ig rendezik meg. Ezen a brigádok 5 tagú csapatokkal vehetnek részt, és a legjobb 10 csapat kerül az üzemi döntőbe. Az első három helyezett csapatból választják ki azt a tíztagú csoportot, amely az országos döntőn képviseli a szombathelyi járműjavító-üzemet.

Február sem kedvezett a vasúti áruszállításnak

A MÁV 7 millió 712 ezer tonna árut és 18 millió 700 ezer utast szállított

A vasút februári áruszállítási teljesítményét, a népgazdaság más ágazataihoz hasonlóan, a kedvezőtlen időjárás határozta meg. A fagyveszélyes tömegáruk fuvarozása például a minimálisra csökkent. Kivételt képeztek ez alól a szilárd energiahordozók, melyek szállítása az energiaellátás folyamatosságát biztosították.

Ilyen körülmények között

a vasút februárban csak 7 millió 712 ezer tonna árut szállított.

Ezzel a bázishoz képest 85,8, a tervhez viszonyítva pedig 87,6 százalékos teljesítést ért el. A lemaradás abszolút mértéke 1 millió 90 ezer, illetve 1 millió 269 ezer tonna. Az árutonna-kilométerben kifejezett áruszállítási teljesítmény a bázishoz és a tervhez viszonyítva egyaránt 89 százalékosan alakult.

Jelentős lemaradás a belföldi, az import és a tranzit áruforgalomban volt. Belföldi viszonylatban 4 millió 602 ezer tonna került a vasúton feladásra,

ami 81,5, illetve 88,3 százalékos teljesítést jelent.

A behozatali forgalomban az elszállított tonna mennyisége 86,1 és 82, a tranzitforgalomban 95,1, illetve 84,5 százalékos volt.

Kedvező volt az exportáruszállítás. A kivitelre került áruk mennyisége a bázist 5,4 a tervezettet pedig 8 százalékkal haladta meg.

Az alacsony belföldi szállítások következtében kedvezőtlen volt a kocsiigényes áruforgalom is. Vasúti kocsikba 5 millió 939 ezer tonna árut raktak be,

amely a tavaly februárinak 81,1, a tervezettnek pedig 86,4 százaléka.

Az áruszállítás minőségi mutatói februárban részben kedvezően, másrészt kedvezőtlenül alakultak. A zord időjárás következtében az elegymozgás lelassult. A kocsiforduló időértéke

a bázishoz viszonyítva 12,6 százalékkal, a tervhez képest 21,9 százalékkal növekedett.

Jelentősen — több mint 50 százalékkal — csökkent a vasúti rakodásokhoz ki nem állított kocsik mennyisége. Meg kell jegyezni, hogy ez nagy részben a fuvaroztatói igények csökkenésének következménye volt. Nagymértékben növekedett a géprevárások eseteinek száma is, ami az elegymozgás lelassulásának további bizonyítéka. A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása, a napi hasznos futásteljesítmények alapján az elmúlt hónapban kedvező volt.

Előzetes adatok szerint a vasút februárban

18 millió 700 ezer utast szállított, amely 101,6 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

A személyi szállítás minőségi mutatói közül a menetrendszerűség a bázisidőszaknál lényegesen kedvezőtlenebb volt. Elsősorban a nemzetközi gyorsvonatok közlekedésében mutatkoztak jelentős, az időjárás okozta késések.

A MÁV 6,2 napi bérnek megfelelő év végi részesedést fizet

A MÁV az előző évek gyakorlatának megfelelően 1984. évre is előirányozta az év végi részesedés kifizetését. A teljesítmények alapján *6,2 napi bérnek megfelelő összeg kifizetésére kerülhet sor.*

Ez az előző évihez viszonyítva, napokban kifejezve, 2,2 nap csökkenést mutat, abszolút összegben vizsgálva azonban a csökkenés alacsonyabb, mivel az egy napra eső bér emelkedett.

Az év végi részesedés felosztása az 1981—85. évi *MÁV kollektív szerződés* 9. sz. melléklete IV. fejezetében rögzítettek alapján történik.

Az egységeknél a kifizethető összeg két részből tevődik össze: *50 százalék állandó és 50 százalék változó keretből.* Az állandó keretrészből az egységek korrigált bérkeresetük arányában, míg a változó keretrészből a gazdálkodásuk eredményessége függvényében részesülnek.

A kiérdemelt év végi részesedés a gazdálkodás értékelése során feltárt hiányosságok alapján csökken. Ilyen csökkentő tényezők: a baleseti károk. az anyagkészlet, s a jóléti keret, valamint a jutalmazási keret, önköltségi terv stb. túllépése.

A jogosító és csökkentő tényezők egyenlegeként jelentkező év végi részesedés összege kerül a dolgozók részére felosztásra bérük és szolgálati idejük figyelembevételével.

Az év végi részesedést március végén fizetik.

Ülést tartott az elnökség

Február 28-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület első napirendi pontként meghallgatta *Koszorus Ferenc* főtitkár tájékoztatását szakszervezetünk elmúlt évi nemzetközi tevékenységéről, a szocialista és a kapitalista országok vasutasszakszervezeteivel való kapcsolatokról, valamint az idei tervekről. Az elnökség napirendjén szerepelt még az 1985. évi SZOT- és vállalati üdülőjegyek elosztásával kapcsolatos előterjesztés, valamint a gyermeküdültetés elmúlt évi tapasztalatainak és az idei devizamentes csereüdültetési megállapodásoknak, továbbá a belföldi üdültetési lehetőségeknek a megvitatása. Az előterjesztéseket az elnökség egyhangúlag elfogadta.

Munkásgyűlés Szegeden

A felszabadulás 40. évfordulója, valamint a XIII. pártkongresszus időpontjának közeledtével megélénkült a szocialista munkaverseny a szolgálati helyeken. A szegedi munkásgyűlésről — amelyen újabb vállalásokat tettek a vasutasok — és a jubileumi versenyben máshol született felajánlások teljesítéséről az 5. oldalon számolnak be lapunk tudósítói.

A kapacitás megduplázódott

Záhonyban üzembe helyezték a tengelyátszerelő csarnokot

Újabb létesítménnyel gazdagodott a záhonyi átrakókörzet. *December 13-án kezdődött meg a próbaüzem annál a tengelyátszerelő csarnoknál, amelyet alig két év alatt építettek meg.* A közel kétszázmillió forintos beruházás lehetővé teszi, hogy mind több árut széles nyomtávú kocsikban továbbítsanak a megrendelőknek, s a magyar exportárukat a gyártónál rakják be, így kiküszöbölik a sérülésveszélyes átrakást.

A tengelyátszerelő a MÁV Tervező Intézet elképzelései szerint épült meg, több kivitelező összehangolt munkájával. A körzetben évek óta tevékenykedő Kelet-magyarországi Állami Építőipari Vállalat készítette a csarnokot, valamint a kiszolgálóvágányokat. Egyszerre öt széles kocsi felemelésére képesek azok a portálemelők, amelyeket a szombathelyi járműjavító gyártott és helyezett üzembe. A megemelt kocsiszekrények alól a forgóvázakat a nógrádi szénbányák által gyártott padlóba süllyesztett vontatóberendezéssel húzzák ki s a tárolótéren a Ganz-MÁVAG által gyártott darukkal mozgatják. (Ennek jelentősége a régi tengelyátszerelőhöz képest, hogy megszűnt a nehéz fizikai munka a tengelypárok mozgatásánál.) A munka irányítását az egyes gépkezelők között kialakított rádióösszeköttetés biztosítja. Az új tengelyátszerelővel a kapacitás duplájára nőtt Záhonyban a kiszolgálószemélyzet lényeges növelése nélkül.

L. B.

Vasutasnők, vasutasfeleségek

A 75. nemzetközi nőnap jó alkalom arra, hogy felidézzük azoknak a vasutasnőknek, vasutasfeleségeknek az emlékét, akikről a vasutas-munkásmozgalom történetével kapcsolatban eddig oly kevés szó esett.

Igaz, a magyar munkásmozgalom sokáig túlnyomórészt a férfiak mozgalma volt, s még hangsúlyozottabban volt az a vasutasmozgalom. *A vasút igen kevés nőt foglalkoztatott,* s hiányoztak közülük a hazai munkásmozgalomban domináló szakmunkások is. A MÁV Szolgálati és Illetményszabályzat szerint a takarítónői, kocsitisztítónői minőségben alkalmazott munkásnőkön kívül csupán a menetjegyek rendezésére, a személy- és poggyászpénztár kezelésére, számadás vezetésére, írógépkezelésre, egyéb irodai teendőkre, távirda- és telefonszolgálatra alkalmazhatók nők. A nők munkásmozgalomhoz csatlakozását a szokásos nehezítő tényezőkön kívül (a gyermeknevelés, a háztartás gondja, a beidegzettség, hogy a politika a férfiak dolga stb.) a szocialista vasutasmozgalom rövid legális és hosszú féllegális, illetve illegális időszakai még bonyolultabbá tették. Mindennek ellenére akadtak, akik megtalálták az utat a munkásmozgalomhoz.

A mozgalomban

Már az 1918. januári békesztrájk idején voltak olyan vidéki városok, ahol a *Landler Jenő* vezette vasutasmozgalom központjának értesítése alapján mondták ki a munkabeszüntetést. 1918. június 20-án, a MÁV-gépgyári sortűz után a miniszterelnökség „fontos hadviselési érdekből" teljes hírzárlatot rendelt el. A vasutasok szervező bizottsága azonban gondoskodott arról, hogy a budapesti és környékbeli gyárak bizalmi férfiainak általános sztrájkot proklamáló határozatáról tudomást szerezzenek a vidéki üzemek munkásai is. Az ügyészség jelentése szerint a sztrájkot a központ emberei terjesztették ki vidékre, s szinte nyomon lehetett követni a sztrájk kitörésének idejét, mert egybeesett a vonatok menetrendszerű beérkezésének idejével. Kihasználva azt a körülményt, hogy a megfigyelés férfiakra irányult, a központ utasításainak vidékre juttatásában ekkor fontos szerepet kaptak a *Magyar Vasutas* szerkesztőségében dolgozó kezelőnők. Egyikük, Landler titkárnője, a 22 éves *Székely Margit* — akinek apja főkalauz volt —, ősszel *Miklós Imrének,* a MÁV Északi Főműhely sajtóbizalmijának, a Kommunisták Magyarországi Pártja főműhelyi szervezete alapító tagjának lett a felesége. *Czitrom Zsófia* pedig az ellenforradalom győzelme után részt vett a szociáldemokrata ellenzéki mozgalomban és az 1925-ben alakult legális forradalmi munkáspárt, az MSZMP tevékenységében.

A nők természetesen helyet kaptak az 1918 végén legálisan megalakuló *Magyarországi Vasutasok Szövetségének vezetőségében.* Az irodakezelők, állomásfelvigyázók, állomáselöljárók, kezelőnők és távírászok szakosztályának vezetőségébe négy kezelőnő került, köztük *Hámán Kató.* A szakszervezeti MÁV igazgatósági (ma: Vezérigazgatóság) helyi szervezetének vezetőségébe hat kezelőnőt választottak, köztük *Mendl Irmát.* S minden nagyobb szolgálati hely szakszervezeti vezetőségében dolgozott egy-egy kezelőnő vagy munkásnő.

Megtorlás

Az első magyar munkáshatalom megdöntése után az ellenforradalmárok bosszút álltak azokon, akiket a Tanácsköztársaság meggyőződéses híveinek ismertek. Álljon itt néhány példa. A MÁV Igazgatóság nődolgozói közül a főtisztviselők ellenforradalmi szervezkedésének leleplezésében játszott szerepe miatt a budapesti törvényszék öt és fél évi börtönbüntetésre ítélte *Glasz Alajosné, Bugár Irén* 45 éves takarítónőt, s kétévi fegyházbüntetésre ítélte *Sterbak Mária* 27 éves kezelőnőt. Elbocsátották *Mendl Irma* 25 éves kezelőnőt, mert „a kommunizmus eszméivel azonosította magát" és *Róna Jolán* 28 éves kezelőnőt, mert „nagy kommunista, gyűlésekre járt, dicsekvőleg állította, hogy az egész családja kommunista".

Székely Margit

A szegedi Központi Vasúti Leszámoló Hivatalból „veszedelmes kommunista" megbélyegzéssel bocsátották el *Enyedi Etelka* 34 éves, *Buczkó Dezsőné* 31 éves, *Soltész Etelka* 24 éves, *Szamos Józsefné* 24 éves és *Őrlőssy Ilona* 21 éves kezelőnőt. Az utóbbi annak a *dr. Valentiny Ágoston* elbocsátott vasúti hivatalnoknak a felesége lett, aki vezető szerepet játszott a szegedi szociáldemokrata mozgalomban és az 1944 decemberében alakult Ideiglenes Nemzeti Kormány igazságügyminisztere volt.

A Tanácsköztársaság alatti magatartása miatt törölte a MÁV a létszámból *Mayer Györgynét* Bp. Lipótváros állomás, *Magyar Klárát* Szeged állomás, *Turi Magitot* Nagykőrös állomás és *Szász Vilmosnét* Monor állomás pénztárkezelőnőjét.

Voltak, akik a megtorlás, az üldözés ellenére később is vállalták a dolgozók ügyének szolgálatát. Hámán Kató a forradalmi munkásmozgalom vezérkarába került. A Nyugati pályaudvar másik pénztárkezelője, a verseci születésű *Vörnle Ivánka* illegális pártmunkát végző férjével, *Sikorszky Lajos* irodakezelővel, a KMP alapító tagjával Budapesten bujkált a Tanácsköztársaság megdöntése után, 1920. január 22-én sikerült Bécsbe szökniük, 1921-ben pedig a jugoszláviai Pančevóban telepedtek le. Ivánka egy híres ügyvéd irodistája, majd a kor parancsszavára partizán lett és a jugoszláv népfelszabadító küzdelem utolsó órájában férjével együtt *hősi halált halt.*

Vasutasfeleségek

A vasúti szolgálat egész embert és szilárd családi hátteret követelt. Szólnunk kell róluk is, akik ezt a hátteret biztosították. A vasutasfeleségek gyakran éjfélre készítették a reggelit és délre a vacsorát, csomagolták a családfőnek a táskába az útravalót, amibe az utazók magukkal vitték a családi tűzhely melegét is, jó szóval várták vissza őket, nevelték a gyerekeket, művelték a „háztájit", a pályaőrök asszonyai helyettesítették vonalbejáráson levő férjüket, kezelték a sorompót, jelzőlámpával fogadták a vonatot... A munkásmozgalomban részt vevők asszonyaira fokozott terhek nehezedtek: *ők teremtettek kedvező feltételeket a férfiak küzdelméhez.* Ők, akik csupán azt tudták biztosan, hogy párjuk igaz ügyet szolgál, de konspirációs okokból esetleg nem is sejthették, mikor miért kockáztatja a családfő létalapjukat, a biztos munkahelyet.

Emlékeznünk kell rájuk is, akik aggódó, de megértő társként rokonszenveztek a dolgozók felszabadításáért folyó küzdelemmel, hűségesen kitartottak a letartóztatott, az igazságtalanul meghurcolt férfiak mellett, s szükség esetén maguk is bekapcsolódtak a harcba. Mint *Temesvári Gyuláné,* a murakeresztúri állomás gépfelvigyázójának özvegye, aki a hazaszeretetnek és a hűségnek nagyszerű példáját adta. A visszavonuló német csapatok 1945-ben aláaknázták Murakeresztúr állomáson a szivattyúház kazán- és gépházát. Felrobbantását Temesváriné akadályozta meg: *élete kockáztatásával, idejében elvágta a vezetéket.*

A nemzetközi nőnap alkalmából őket, a szerény, öntudatos vasutasasszonyokat — akik közül néhányan egy küzdelmes életút vége felé tartva még közöttünk vannak — szívből köszöntjük.

Gadanecz Béla

„Köszönet a szakszervezetnek az itt töltött szép napokért"

Látogatás Vonyarcvashegyen, az időszakos szociális gondozóban

A vonyarcvashegyi vasutasüdülő időszakos szociális gondozójának lakói ezen a téli délelőttön még a reggeli utáni „szieesztát" tartják. Az egyik társalgóban újságokat olvasnak, kártyáznak, sakkoznak és beszélgetnek. Az utóbbiakat szólítom meg.

— Honnan jöttek? — kérdezem az első asztalnál ülőket.

— *Özv. Berkes Imréné* vagyok Székesfehérvárról — válaszol előbb a gyengébb nem képviselője. — A férjem volt vasutas, hosszú éveket vonatkezelőként utazott. Most, hogy egyedül maradtam, odaszoktam a MÁV-nyugdíjasok klubjába. Ott ajánlották ezt a lehetőséget.

Mindent megkapnak

— *Dénes Vince* vagyok Gyékényes állomásról — így a másik. — Anyagos, majd fegyelmis voltam. Már 3 éve pihenek. A vonyarcvashegyi beutalást az alacsony nyugdíjamon kívül azért is megkaptam, mert aktív koromban több szakszervezeti funkciót is betöltöttem...

— Hogyan érzik magukat?

— *Panaszunk csak az időjárásra lehet* — mondják mindketten. — Egy-két gyalogtúránk a zord idő miatt elmaradt. Más minden nagyon jó! Képzelheti, milyen figyelmesség az, hogy névnapján, születésnapján mindenki kap egy üdvözlőlapot és egy szelet csokoládét. Nemcsak nagy értékekkel lehet felejthetetlen örömöket szerezni...

A következő tereférére egy asszonykoszorú közepébe ülök. Véleményüket jegyzetelem. *Horváth Józsefné* Budapestről jött. Az Utasellátó Vállalatnál 1970-ig, nyolc éven keresztül büfésként utazott.

— Bejártam az egész országot. Sajnos nyugdíjas járandóságom nem éri el a havi 2500 forintot. A közelmúltban halt meg a férjem. Ügyeit intéztem a szakszervezetben. Ott javasolták ezt az ingyenes üdülést. *Hatvan éven felül értem meg, hogy „nagyságos asszony" lettem...* Itt mindent megadnak...

Helyeslően és vidáman mosolyognak a többiek. Majd az itteni tapasztalatokkal már rendelkező szegedi *Móra Vincéné* veszi át a szót:

— A férjem jogán 1981-ben már voltam itt. Szerencsére most újra sikerült ide kerülnöm. Külön öröm, hogy most *Dorogi Sándornéval,* a sógornőmmel jöhettem. Tudja mit írjon meg? Azt okvetlenül, hogy itt kivétel nélkül mindenki rendes hozzánk!

A szegediek összetartanak. A következő asztaltárs *Sánta Vilmosné* is onnan utazott a Balaton északi partjára.

— Szegény férjem 4 éve halt meg. Nehéz munkakörökben dolgozott: váltókezelő, fűtő volt és utazott is. Úgy érzem most hálálja meg a vasút az áldozatos munkáját.

— Ezt ne hagyja ki — sétálnak hozzánk egy idős hölggyel többen. — Hangosan kérdezzen tőle, mert rossz a füle! Különben a legegészségesebb közöttünk.

— *Váczi Józsefné* vagyok Budáról — mutatkozik be a beajánlott. — A férjem volt vasutas. Harminc éve halt meg. *Én most 95 éves vagyok.* Nagyon jó az ellátás, és mindenki figyelmes hozzánk...

Havonta 80 nyugdíjas

— Tudunk-e még valamit mondani? — kérdezi a vonyarcvashegyi vasutas időszakos szociális gondozó irodájában *Szőnyi Istvánné* üdülővezető és *Cser Palkovics Ildikó* kultúros.

— Egy-egy szezonban hányan tudják igénybe venni a szociális gondozót? — fordulok Szőnyi Istvánnéhoz.

— Az év hét hónapjában üzemelünk így. Nyáron családos üdültetést végzünk. Havonta 80 nyugdíjas vasutast vagy -özvegyet tudunk fogadni. Beutalásokról a középszervek döntenek. A beutaltak egy hónapon keresztül, a teljes ellátáson kívül még pizsamát, törülközőket is kapnak, hogy az idős embereknek minél kisebb csomaggal kelljen utazni.

— Mekkora a személyzet?

— A 30 tagú személyzetet 2 szakképzett ápolónő és egy részfoglalkozású orvos egészíti ki. Egész éjjel van egészségügyi felügyelet. Van házipatikánk is a legszükségesebb gyógyszerekkel.

— És a szabad idő? — kérdezem Cser Palkovics Ildikót.

— *Szinte minden napra esik valamilyen szervezett program.* Indítunk kirándulásokat a környéken kívül Tapolcára és Keszthelyre. Minden csoportnak van ismerkedési és búcsúestje. Meglátogatnak bennünket műsoraikkal a tapolcai vasutasok Batsányi János Művelődési Központjának a tagjai is. Legnagyobb sikere a Pávakörnek van. Több ismeretterjesztő előadás, vetítés van történelmi, földrajzi és egészségügyi témákban. Lehívjuk fórumra az ÖTA képviselőjét is Budapestről. A negyvenes évfordulóra is készülünk alkalomhoz illő előadásokkal és programokkal...

Az ellátás kitűnő

— Sok napilapot, képes újságot, folyóiratot láttam a társalgóban. A beutaltak rendelik?

— *Nem! Költségvetésünkből fedezzük a 30 napi és a 20 képes hetilapot, folyóiratot.* Nagy sikere van a Magyar Vasutasnak is. Van egy 1200 kötetes könyvtárunk. Több televíziónk, rádiónk, magnónk és lemezjátszónk kínál kellemes időtöltést és kikapcsolódást.

Belelapoznak a sűrűn teleírt vendégkönyvbe. Néhány bejegyzés a teljesség igénye nélkül: *„Köszönet a szakszervezetnek az itt töltött szép napokért." „Örök hála dr. Gallé Tibor doktor úrnak." „Itt mindenki nagyon rendes." „Finom és bőséges az étkezés."*

Az utóbbinak személyesen is utánanéztem. A konyhán *Bandur Józsefné* szakácstól érdeklődöm.

— Mi lesz a mai ebéd és vacsora?

— Rizsleves, másodikként lehet választani: vegyes pörköltet, lencsefőzeléket sült oldalassal vagy milánói makarónit. A sort mindenki számára túrós bukta zárja. Vacsorára székelyes húst vagy felvágottat, sajttal és teával kínálunk.

A sütőkemencénél *Csóka Lajos* cukrász serénykedik.

— Mit készít? — kérdezem.

— *120 buktát...*

— Mindennap van tészta?

— A hét négy napján készítek édes vagy kelt tésztákat. A többi napokon gyümölcsöt adunk.

Elcsúcsúzom. Az egyik társalgó már üres. A másikban még szól a rádió. Néhányan a könyvekbe temetkeznek. Sokan kisétáltak már a tó partjára. Gyönyörű a téli Balaton.

Sz. Jakab István

Főnővérhelyettes a szülészeten

Egyik ismerősünk hosszú ideig kényszerű „lakója" volt a MÁV-kórház szülészeti-nőgyógyászati osztályának. Feleségemmel gyakran meglátogattuk. Mondhatni, hogy magánügy. Valóban az. S mégis, miért az efféle kitárulkozás? Oka nem kisebb, mint az emberek szeretete, tisztelete. Látogatásaink alkalmával egyszerűen nem lehetett nem felfigyelni egy egészségügyi dolgozóra, aki kedves, szeretetteljes segítőkészséggel viselte gondját betegeknek, látogatóknak egyaránt.

Tóth Károlynéval, a betegfelvétel részlegvezetőjével — mert róla van szó — az osztály előcsarnokának egyik csendes részében beszélgettünk munkájáról, életéről.

— Eredetileg én szülésznő vagyok — mondta. — Amikor 1971-ben Vácott eredményes érettségi vizsgát tettem, egyetlen vágyam az volt, hogy felvételt nyerjek a budapesti *Vámos Ilona* szülésznőképzőbe. A család nagy örömére, sikerült. Emlékszem, talán nagymamám volt a legboldogabb, hiszen ő már a harmincas évek elején szülésznő volt. Hosszú időn keresztül velük laktunk. Az együtt töltött évek és a szülésznői hivatásról hallott sok szép történet nagy hatással volt rám. Akkor még, 17-18 évesen, csak ösztönszerűen voltam kíváncsi, hogy milyen különbség lehet több kilométeres gyaloglás után — háznál, nem mindig a legsterilebb körülmények között — életre segíteni egy kis emberkét, vagy a mai korszerű, jól felszerelt kórházakban. Most már tudom, hogy napjainkban *milyen felelősségteljes, szép hivatás a mienk. Így még nagyobb tisztelettel gondolok a nagymamámra és szülésznő társaira.*

A múlt idézgetése közben a tanulóévekre terelődik a beszélgetés. Látom, hogy szinte újból átéli azt a csodálatos érzést, amelyet a szülőszobás gyakorlat során élt át, midőn először segített életre egy kisfiút.

— Minden megnyilvánulása azt sugallja, hogy rajongásig szereti hivatását. Akkor mégis miért ez a pályamódosítás?

— Nemcsak én vagyok ezzel így. Valamennyiünket hatalmába kerít ez a megfoghatatlan érzés. Aki csak egyszer is életre segített egy kis emberpalántát... Egyébként én nem nevezném pályaváltásnak azt, ami velem történt. Csupán arról van szó, hogy éveken keresztül a *minden szülésnél bennem is megjelenő anyai érzések, vágyak 1977-ben beteljesültek:* kisfiunk születését követően, a gyesről visszatérve nem tudtam vállalni a váltott műszakot, *így kerültem jelenlegi munkakörömbe,* ami azt is jelenti, hogy a régi kollégákkal továbbra is együtt dolgozhatom, s ugyanakkor végzettségemtől sem idegen ez a feladat.

A műtőn kívüli kezeléseknél ő is közreműködik, melyben a betegeket részesítik. Naponta sokan megfordulnak náluk, szinte hazánk minden részéből, hiszen a MÁV-kórház *központi rendelőintézet is,* és ez az egyetlenegy ilyen osztálya. Ágika — ahogy a betegek szólítják — találkozik elsőként a szorongásokkal, kétségekkel vívódó, gyógyulásokra várókkal. Több alkalommal akaratlanul is szemlélője voltam annak, hogy kedvessége, türelme milyen nyugtatólag hatott a betegekre.

— Lehet, hogy ez az idegeneknek feltűnik, de *nekem ez a természetes, én ilyen vagyok.* A magam módján igyekszem megkönnyíteni a nehéz perceket, feloldani a lelki konfliktusokat, amelyek ilyenkor felfokozottan jelentkeznek a betegeknél, a vizsgálatra váróknál...

A betegek mondták, hogy mindig van hozzájuk egy-egy kedves szava, amivel igyekszik a betegségükről elterelni a figyelmüket. Nemhiába osztályvezető főnővér-helyettes. Amikor az osztályon belüli építkezések folytak, úgy irányította az ott dolgozó katonákat, mint egy vérbeli parancsnok. Amikor vizsgáló szobában hibásodott meg a fűtőtest, szinte természetes, hogy ő intézkedett. Egyébként is nehéz felsorolni, hogy mennyire szerteágazó tevékenységet folytat. És mégis mindig kedves, szolgálatkész. Pedig hát Tóth Károlynénak is megvannak a mindennapos gondjai. Azt hiszem elég, ha csak annyit mondok, hogy otthon is *építkeznek.*

A családi tervek, gondok közepette arra is van energiája, hogy tovább képezze magát. Jövőre a marxista egyetemen szeretne tanulni.

Vetési Imre

Sivó Emil kitüntetése

Szakszervezetünk titkársága február 15-én fogadta *Sivó Emilt,* a Thália Színház ügyvezető igazgatóját, akit nyugdíjba vonulása alkalmából az Elnöki Tanács a Munka Érdemrend arany fokozatával tüntette ki

A bensőséges ünnepségen *Koszorús Ferenc* főtitkár szakszervezetünk elnöksége nevében mondott köszönetet azért a segítségért, amely megalapozta a Thália Színház és szakszervezetünk több évtizedes jó kapcsolatát, az alkotó együttműködést, majd átadta a vasutasszakszervezet ajándékát, s a 40. évfordulóra készült emlékplakettet a díszoklevéllel.

Sivó Emil sokat tett a két szervezet tevékenységének összehangolásáért, a vasutasok művelődéséért. Gyakori vendége volt a művészeti propagandabizottság rendezvényeinek, kerekasztal-beszélgetéseinek. Tanácsaival segítette a vasutas művészeti propagandisták munkáját.

Bizalmi testületi ülés Dombóvárott

Számvetés a munkáról

A dombóvári üzemfőnökségnél bizalmi testületi ülésen vitatták meg a kollektív szerződés 1984. évi végrehajtásáról, a munkavédelmi és szociális tervek teljesítéséről készült, valamint a kollektív szerződés módosításának tervezetével kapcsolatos beszámolót, *Harangozó László* üzemfőnök előterjesztése alapján.

Az előterjesztésből kitűnt, hogy az üzemfőnökség dolgozói — a továbbra is fennálló munkaerőgondokat leküzdve — *alapvető szállítási feladataiknak eleget tettek.* Javult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége, kedvezően változtak a kulturált utazáshoz szükséges feltételek.

A teherkocsik javításában kiemelkedő eredmény született: *a tervezett 7239 teherkocsi helyett 8910 teherkocsi javítása készült el.* Ez a teljesítmény nagymértékben segítette elő a fuvaroztató felek kocsiigényléseinek kielégítését is. Általában javult a mozdonyok üzemkészsége, de az M62 és az M40 sorozatú mozdonyoknál ez nem egészen érte el a tervezett szintet.

A létszámhiány ellenére csökkent a felhasznált túlórák száma. A 4,2 százalékos csökkenés a körültekintőbb vezénylés és az önkéntes különmunka keretébe tartozó mellékfoglalkozások eredménye. A dolgozók 1984-ben önkéntes túlmunkára 258, önkéntes különmunkára pedig 160 esetben kötöttek szerződést. Szívesen vállaltak közülük többen az évi fizetett szabadságok időtartamára is jövedelemkiegészítő tevékenységet a vasútnál. Igen figyelemre méltó, hogy az üzemfőnökség 74 szocialista brigádjának 786 tagja több mint harmincezer óra társadalmi munkát is végzett.

Az üzemi baleseti helyzet a gyakorisági és súlyossági mutatók tanúsága szerint javult. A munkatevékenységgel összefüggésbe hozható 24 baleset közül 11 üzemen belüli közlekedés során következett be, s technológiai hiányosságból mindössze egy üzemi baleset történt. Az üzemszemlék eredményessége és a megvalósult beruházások kihasználásával a munkabiztonsági feltételek további javulása várható.

A szociális terv végrahajtásáról szóló beszámoló részleteiben vizsgálta a nő- és népesedéspolitikai, az ifjúságpolitikai határozatok végrehajtását, valamint a munkakörülmények javítására tett intézkedések eredményeit.

A hozzászólók, főként az utazó személyzet tervszerűtlen és gazdaságtalan foglalkoztatása ellen emeltek szót. A kollektív szerződés idei módosítási tervezetének megvitatása után a testület a 24 órás szolgálatra vezénylés lehetőségét elutasította, az utazók teljesítménybérezésére tett javaslatok közül pedig a menettartam-díjazás mellett foglalt állást.

Végezetül a bizalmi testület elfogadta a szakszervezeti bizottság által előterjesztett véleményezést a gazdasági vezetők munkájáról.

Kiváló vöröskeresztes alapszervezet

A MÁVTI Vöröskereszt-alapszervezetének tevékenységét tavaly az V. kerületi Vöröskereszt-szervezete „A Kiváló vöröskeresztes Munkáért" kitüntetés bronz fokozatával ismerte el.

Az alapszervezet évente három alkalommal sikeres térítésmentes véradónapokat szervez. Az elmúlt évben csatlakoztak *„a Vöröskereszt az öregekért"* mozgalomhoz is, és a központi csekkszámlára 34 ezer forintot fizettek be. A nők részére — a MÁV-kórházzal közösen — megszervezték a rákszűrő vizsgálatokat. A többszörös véradókat évente egyszer a MÁVTI igazgatója pénzjutalomban részesíti. A véradómozgalomban elért eredményekért a tervezőintézet megkapta az Országos Véradó Központ dicsérő oklevelét is.

Pályázati felhívás

Az ENSZ által meghirdetett ifjúság nemzetközi éve alkalmából 1985. november 4—30. között a bulgáriai Plovdivban kerül megrendezésre az

Ifjú feltalálók világkiállítása,

amelyen 1945. január 1. után született feltalálók, feltaláló közösségek vehetnek részt. A kiállítás magyar főbiztosa, az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság elnöke a műszaki haladás gyorsítását szolgáló találmányok széles körű bemutatása érdekében

pályázatot hirdet

a világkiállításon való részvételre.

A pályázatra egyének, közösségek és vállalatok jelentkezhetnek, ha szabadalmazott, vagy szabadalmaztatás alatt álló magán- vagy szolgálati találmánnyal rendelkeznek. Nevezni lehet még olyan új, megvalósítható, szabadalomképes gondolattal is, amelynek oltalmi eljárása még nem kezdődött meg. Kollektívák esetében az a feltétel, hogy a feltalálók kétharmada megfeleljen az életkori követelményeknek.

A pályázati anyagnak tartalmaznia kell:

— a feltaláló nevét, személyi számát, szakképzettségét, munkahelyét és lakcímét;

— a találmány iparjogvédelmi helyzetét és annak adatait.

A találmány legfeljebb 10 oldal terjedelmű leírását, funkcióit, a szükséges ábrákat, fényképeket, továbbá azt a kitöltött nevezési lapot, amelyet az érdeklődők az Országos Találmányi Hivatalnál, az MTESZ megyei szervezeteinél és a KISZ területi bizottságainál vehetnek át, illetve levélben is kérhetik ezektől a szervektől.

A pályázatokat a következő jeligére és címre kell eljuttatni 1985. április 15-ig:

Ifjú feltalálók világkiállítása, Országos Találmányi Hivatal, Budapest, 1054 Garibaldi u. 2. (tel.: 124-400)

Bobrovszky Jenő főosztályvezető.

A hazai eredményhirdetésre 1985. május 31-ig kerül sor. A következő díjakat lehet nyerni:

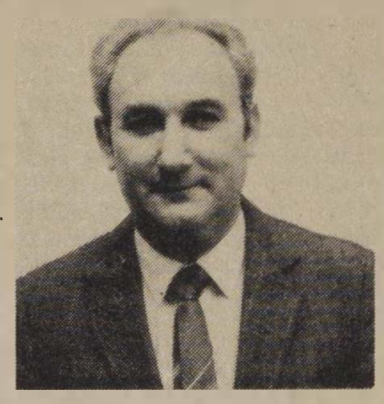
első díj	**50 ezer forint,**
két második díj	**40-40 ezer forint,**
három harmadik díj	**30-30 ezer forint.**

A világkiállításon való részvételre nem javasolt pályázatokat az Országos Találmányi Hivatal 1985. június 15-ig visszajuttatja a feltalálóknak. A beérkezett pályázatok közül a világkiállításon történő bemutatásra alkalmas találmányok kiválasztását az ezzel megbízott szakértői bizottság végzi.

Utasok és utasellátás

Beszélgetés dr. Sebes Miklós vezérigazgatóval

A fogyasztói árak emelkedése miatt manapság nehéz napokat élnek át a vendéglátóipari vállalatok. A magasra szökött étel- és italárak hatására alaposan megcsappant a honi vendégek száma. Különösen szembeötlő ez a téli hónapokban, amikor gyér az idegenforgalom. Ilyenkor a közlekedési eszközöket is kevesebben veszik igénybe, mint nyáron. Következésképpen az Utasellátó Vállalatnak sem könnyű a helyzete. Azért sem, mert az utas vendég, akit ki kell szolgálni, méghozzá egyre színvonalasabban. Hogyan tesz ennek a követelménynek eleget a vállalat? Erről beszélgettünk dr. Sebes Miklóssal, az Utasellátó vezérigazgatójával.



— A növekvő fogyasztói árak hogyan hatnak az Utasellátó gazdálkodására?

— Az elmúlt időszak árintézkedései a vendéglátóipar egészét kedvezőtlenül érintették, vállalatunknál is negatív hatást gyakorolt az utasok számának csökkenése. A helyzet alapos elemzése után több intézkedést tettünk a gazdaságos üzemelés biztosítása érdekében. *Az eddigi hagyományokhoz híven változatlanul mérsékelt árpolitikát folytatunk.* Utasvendégeinkre csak a vállalat többletköltségeit hárítottuk át. A vevőkör szélesítése érdekében gazdagabb választékot biztosítunk, s növeltük az alacsonyabb árfekvésű ételek arányát. Ahol termelőkapacitásunk lehetőségei a jelentkezett igényekkel találkoztak, közétkeztetési szolgáltatást is biztosítottunk, elsősorban a vasutas dolgozók részére.

Intézkedéseink hatására vendéglátóipari üzletágunk forgalma kedvezően alakult: *1984-ben kereken 600 millió forint ételforgalmat bonyolítottunk le,* 7,3 százalékkal többet, mint az előző évben. Ezen belül a saját termelésű ételforgalom 10 százalékkal volt magasabb.

Fejlődésünket azonban gyakran gátolják külső körülmények, melyek közül csak egy példát kívánok megemlíteni, nevezetesen a mozgószolgálati kocsik problémáját. *Ez év január 10-én a 29 étkezőkocsiból 21, a 31 hálókocsiból 23, a 28 fekvőkocsiból 22 volt javításon, és emiatt 15 járat elmaradt.* Márpedig a vendéglátásban — a dolgok rendjénél fogva — az egyik napon elmaradt szolgáltatást később nem lehet pótolni. Akit ma nem tudunk kiszolgálni, az holnap nem jön vissza elfogyasztani a tegnapi ebédet. Nem beszélve arról, hogy a járatkiesések nagymértékben rontják a vállalat, de a MÁV hírnevét is.

— Az Utasellátó Vállalat, az ismert nehézségek ellenére is elért eredményei alapján sokszor kapott miniszteri vagy annál magasabb elismerést. Folytatódik-e az idén is ez a sikersorozat?

— 1984. év elején — a vállalat életében második alkalommal — úgy tettük egységeink, dolgozóink részére közzé évi komplex tervünket, hogy egyidejűleg elkészítettük és kiadtuk a hozzá szorosan és szervesen kapcsolódó intézkedési tervet is. Nemcsak azt határoztuk meg tehát, hogy *„mit és menynyit"*, hanem azt is, hogy *„ki és hogyan"*. Ily módon biztosítottuk a tisztánlátást, megteremtettük a tervek teljesítésének személyi feltételeit is. A végrehajtás időszakában ehhez még jelentős tényezőként jelentkezett a felszabadulási és kongresszusi munkaverseny, szocialista brigádjaink tevékenysége. Mindezek együttes hatására elmozdultunk az 1982-es mélypontról. Bár a végleges adatokat csak a most összeállítás alatt álló évi mérleg számai alapján fogjuk megismerni, a kép kedvező.

Az áruforgalmunk értéke 2644 millió forint, ami 287 millió forgalomtöbbletet jelent, és 12,2 százalékkal haladja meg a bázisév adatát. Ezen belül a kiskereskedelmi tevékenység 18,2, a vendéglátó üzletág ételértékesítése 7,8, szolgáltatásai 8,7 százalékkal növekedtek. A növekedés mértéke mindkét üzletágban magasan meghaladja az országos átlagot.

Üzletpolitikai, áruforgalmi és gazdálkodási intézkedéseink együttes hatására *a nyereség várhatóan meghaladja a 90 milliót,* és ezzel erősen megközelítjük a 100 milliós bűvös határt, amelyet egyébként a vállalat 36 éves fennállása alatt eddig csak egy ízben (1976-ban) tudtunk átlépni.

Mivel az egyéb paraméterek sem kedvezőtlenek, úgy vélem, hogy az elmúlt év teljesítményei alapján nyugodt lelkiismerettel nyújthatjuk be pályázatunkat a *Kiváló Vállalat* cím elnyeréséért.

— Az utasok gyakran és joggal panaszolják, hogy az állomások éttermeiben, de főként a vonatok bisztróiban többnyire drága italokat, külföldi söröket árusítanak. Mi ennek az oka? Ez vállalati érdek, vagy a személyzetnek több így a haszna?

— Az utasok is érzik és tudják, ha összehasonlítást tesznek más vendéglátóipari vállalatok, éttermek áraival, hogy *az Utasellátó Vállalat árai az országban kialakult átlag osztályos áraknál jóval alacsonyabbak.* Erre mi büszkék vagyunk, ez tudatos árpolitikánk része. Természetesen ezzel nem azt akarom mondani, hogy egyes egységeinknél nem történhetett vagy történik meg, hogy rossz üzlet- és árpolitikát folytatnak, a magasabb árfekvésű ételeket szorgalmazzák és az olcsóbb ételek választékát csökkentik. *Ez rossz üzletpolitika, ami ellenkezik a központi szándékkal, de a vendégek érdekeivel is.*

A félreértések elkerülése végett szeretném még elmondani, hogy az árut nem az értékesítő személyzet szerzi be, hanem az illetékes vállalati középirányító szerv. *Tehát szó nincs és nem is lehet arról, hogy „a személyzetnek több így a haszna".* A központosított árubeszerzés ismeretében egyébként nyugodtan állíthatom, hogy olcsóbb italokkal, belföldi sörökkel kellő mennyiségben rendelkezünk. Az viszont igaz, hogy a mozgószolgálati járatokon nem értékesítjük a legolcsóbb Kőbányai sört. Ez azonban nem a magasabb árbevétel érdekében történik. Tudott dolog, hogy a Kőbányai sör szavatossági ideje 8 nap. Ebből néhány nap eltelik, mire az áru raktárainkba kerül. Így hamar lejár a szavatossági ideje.

— A napi sajtóban mintha megszaporodtak volna a panaszok a vállalat szolgáltatásai miatt. Különösen az ételszolgálatnál fordulnak elő olyan esetek, hogy gyakran becsapják az utasokat. Mi erről a véleménye? Hogyan járnak el azokkal szemben, akik megszegik a vendéglátás legalapvetőbb szabályait?

— A kérdésben a „mintha" szót húznám alá, mivel az határozza meg a nagyságrendet. Természetes, hogy az újságokban és és egyéb kommunikációs eszközöknél az kerül előtérbe, amikor a kedves utas joggal vagy jogtalanul felháborodik, tollat ragad és ír. Ezek a levelek, figyelmeztetések nagyon sok segítséget jelentenek a vállalat számára. *Sok olyan szabálytalanságra is rájövünk, ami nem volt ismert számunkra. Ezekben az esetekben szigorú vizsgálatot indítunk és intézkedünk.*

Tevékenységünkkel kapcsolatban az elmúlt évben összesen 646 panasz merült fel, melyeket a törvényes határidőn, 30 napon belül kivizsgáltunk. Közülük 365 panasz volt indokolt. Ez gyakorlatilag annyit jelent, hogy átlagosan az év minden napján egy jogos panasz merült fel. Nem kívánom a mundér becsületét védeni, de ehhez az is hozzá tartozik, hogy naponta mintegy 1100 értékesítő egységünkben közel 5000 dolgozónk gondoskodik az utasok ellátásáról. Ezek a számok azt mutatják, hogy a leírtak ellenére sem emelkedett a panaszok száma, inkább a dicséretek száma nőtt. Ez a jellemző a sajtóban a munkánkról írt cikkekben is. Természetesen mi ezzel nem lehetünk elégedettek. Ezért is rögzítettük a felelősségre vonásokat a fogyasztói érdekvédelemben. Ez mutatkozik meg a múlt évi 164 felelősségre vonásunknál is. Sajnálatos, hogy dolgozóink között is van olyan, aki megfeledkezik magáról. Ugyanakkor örvendetes: kezd kialakulni egy olyan légkör, hogy maguk az üzem dolgozói vigyáznak a kollektíva becsületére és ítélik el a magukról megfeledkezőket.

— Ismerve a vállalat nehéz helyzetét, milyenek a kilátások, elsősorban a dolgozók bérezését, másrészt a fejlesztéseket illetően? Milyen mértékű lesz az idei bérfejlesztés? Mennyit fordítanak szociális és jóléti célokra?

— Az elmúlt évben a központi bérszabályozási rendszer 2,7 százalékos bérfejlesztést biztosított részünkre. Ezzel indultunk neki az évnek. Devizabevételünk kedvező alakulása, a hálózatfejlesztés és a teljesítmények növekedése elismeréseként engedélyezett korrekciók alapján végül is mintegy 7 százalékos bérfejlesztést hajthattunk végre. *Ebben az évben a központi keresetszabályozás 5,5 százalékos keresetnövekedést biztosít adómentesen.*

Köztudott, hogy a vállalat dolgozóinak a bére alatta van a szakmai átlagnak, és ez már évtizedek óta így van. Az 1984. évi átlagjövedelmünk nem haladja meg az 53 ezer forintot, amely nagyon sok túlórát is takar, és egy olyan munkaidő-beosztást, amely majdnem a nap és éjszaka minden óráját magában foglalja. A szakmán belül egyedül az országban mi vagyunk megtalálhatók éjfél után és már hajnalban. Mozgószolgálati dolgozóink folyamatos munkája gyakran a két napot is meghaladja. Hadd tegyem ehhez hozzá: a legtöbb egységünkben igen rosszak a munkakörülmények. Ezért tartjuk jogosnak dolgozóink azon igényét, hogy *szükség lenne olyan központi intézkedésre, ami ezt az áldozatos és hallatlan nehéz körülmények között végzett munkát a bérek szempontjából is helyére tenné.* Ez viszont nem 5,5 százalékos emelést feltételez.

A szociális ellátás költségeinél 1985. évi komplex tervünkben mérsékeltebb növekedést határoztunk meg. Erre a célra 46,5 millió forintot tervezünk felhasználni. Ez 1,2 millió forinttal haladja meg a bázisév tényszámát és a szabályozóváltozások hatását tekintve jelentős eredménynek tekintjük, de nem tartjuk elégségesnek.

— Mit tervez a vállalat az utasellátás, a szolgáltatások színvonalának javítása érdekében? Ebben a törekvésben hogyan teszik még érdekeltebbé a vállalat dolgozóit?

— Ellátási tevékenységünk fejlesztésére irányuló elképzeléseinket, terveinket átfogóan a következők szerint lehet megfogalmazni:

— minőségileg tovább javítani, mennyiségileg szélesebb körben biztosítani az utasvendégek utazás előtti, alatti és utáni ellátását;

— újabb tevékenységek bevezetése az utazóközönség, a közlekedésben dolgozók, valamint a lakosság érdekében;

— kedvezőbbé tenni, elsősorban a vasút, s a közlekedési vállalatok dolgozóinak közétkeztetési, közszükségleti cikkekkel való ellátási igényei kielégítésének lehetőségét;

— folyamatosan szélesíteni a bel- és külföldi idegenforgalom résztvevőinek komplex ellátását, ennek keretében létrehoztuk az Utas Tours szervezetünket;

— elérni, hogy mindezek együttes hatásaként az Utasellátó Vállalat tevékenysége úgy váljon még jelentősebb tényezőjévé a jó társadalmi közérzet biztosításának, hogy egyidejűleg a jövedelmezőségünk növekedjék, dolgozóink közérzete és helyzete javuljon, a népgazdasággal szembeni kötelezettségeinket maradéktalanul teljesítsük.

— A vállalat vezetése az évi célkitűzések megvalósításában hogyan támaszkodik a szakszervezeti szervekre? Milyen a kapcsolat a vszb-vel? Milyennek ítéli a szakszervezet termelést, gazdálkodást segítő tevékenységét?

— A vszb és a vállalat szakvonali vezetése közötti kapcsolat kifogástalan, jellemzője a kölcsönös megbecsülés és tiszteletben tartás, egymás munkájának szilárd elvi alapokon nyugvó elvtársi segítése, támogatása. Lényegében ugyanezt állapíthatom meg a szakszervezeti alapszervek és a partner gazdasági vezetők kapcsolatát illetően is.

A vezető testületek kapcsolata determinálja a gazdasági és a mozgalmi tevékenység együttműködését a vállalaton belül minden szinten és valamennyi munkafázisban, amely éppen olyan szoros együttműködésre kész, mint felső szinten. *A kérdés fontosságát és súlyát azzal tudnám érzékeltetni, hogy területünkön 12 szakszervezeti alapszervezet, 25 főbizalmi és 280 bizalmi tevékenykedik.*

Nem lenne teljes a kép, ha nem szólnék a szakszervezeti funkcionáriusok példamutatásáról. Már hagyomány nálunk, hogy funkciókba — nem véletlenül — olyan dolgozók kerülnek, akik a szakmai feladatok ellátásában is az élen járnak. Nem jelentéktelen tényező a szakszervezeti szervezettség nagyságrendje sem, ami vállalatunknál 97 százalék. Ennek jelentőségét abban látom, hogy dolgozóinkat — nagyon kevés kivétellel — nemcsak a gazdasági és erkölcsi felelősség, hanem mozgalmi felelősség is terheli a munkafeladatok optimális ellátásáért.

Ha az elmondottakon túl még figyelembe veszem a Vasutasok Szakszervezetével kialakult hatékony és eredményes együttműködést, a tárgyilagos segítőkészséget, akkor nyugodtan állapíthatom meg, hogy a szakszervezeti munka ténylegesen egyik meghatározója a vállalat eredményes működésének.

Visi Ferenc

Negyven éve történt

Mindenütt barbár pusztítás

A németek már január 12-én felismerték, hogy a budapesti ostromgyűrűt Bicske és Esztergom irányából nem tudják áttörni. Ezért páncélos erőiket Székesfehérvár irányába átcsoportosították, s így a Dunántúl északi sávjában március közepéig nagyobb harcokra nem került sor. A személyvonatokat azonban ennek ellenére is csak Komáromig és Komáromtól közlekedtették. A magyar vasutasok a vonalon csak Almásfüzítőig szolgáltak, az Almásfüzítőn túli állomásokon német vasutas katonák voltak szolgálatban. Az egész vonal forgalmának német irányítója, katonai vezetője egy *Janke* nevű százados volt, aki Győrben székelt. Neve még ma is rossz emlékeket ébreszt a vonalon akkor szolgált vasutasokban.

A vonalon három nagy fűtőházba: *Komáromba, Győrbe* és *Hegyeshalomba* is egy-egy német műszaki alakulat vonatját, a Feldeisenbahn, illetve a Todt-szervezet műhelyberendezéssel is ellátott szerelvényét állították. A komáromi vonat 35 kocsiból állt. A vonathoz tartozó alakulatban voltak lakatosok, villanyszerelők, hegesztők.

Győrtől Hegyeshalomig

Jóllehet, a személyvonatok forgalma 1944/45 telén a minimálisra korlátozódott, a hadiforgalom vonatjainak továbbítása kimerítette a fűtőházak utazószemélyzetét. Emiatt gépcsere nélkül, az érkezett német gépekkel továbbították a katonavonatokat, s a visszatérő üres szerelvényeket is. Úgy igyekeztek beosztani a személyzetet, hogy a német mozdonyszemélyzethez lehetőleg magyar vonatkísérőket osztottak be, vagy fordítva, hogy legalább valamelyiknek legyen vonatismerete. A torlódások idején rengeteget ácsorogtak a vonatok engedélyre várva vagy jelzőnél szabad bejáratra várva, ami a személyzetet jobban kifárasztotta, mintha vonatjával utazott volna.

Maguk az állomások a téli hónapok harcai során kevés kárt szenvedtek, szokatlan módon éppen a fronttól távollévő Komárom kapott egy alkalommal ágyútüzet. 1945. január 7-én, amikor a németek Bicske térségében igyekeztek még feltörni a Budapest körüli ostromgyűrűt, az ott védekező erők tehermentesítésére a Garam mellől indított támadás éle — egy, talán húsz páncélosból álló él — átrohanva a német vonalakon, megközelítette Észak-Komáromot.

Győr állomás az 1944-es bombázások után megtépázottan élte át a telet. *Itt székelt a német vonalparancsnokság, a német és magyar menetirányítók, s a városban helyezkedett el a Gestapo is.* Ennek tisztjei is rendszeresen ellenőrizték a forgalmat, az állomásokon folyó munkát. A városnak az egyik, az állomáshoz közeli házában a német vonatkísérők számára laktanyát rendeztek be.

A vonal nyilaskézen maradt harmadik városának állomása, Mosonmagyaróvár továbbra is viszonylag csendes életet élt, de egyre inkább megtelt menekültekkel. A mezőgazdasági akadémián, a várban települt meg az igazgatóság menekültjeinek egy része, s a városban még egy sor kormányhivatal, minisztériumi részleg szállt meg. Itt rendezkedett be a rádió is, mely a „végső győzelem" ígéretével és hamis híreivel igyekezett erősíteni a nyilas hatalom kezében maradt országrész lakosságát. A magát Nemzetvezetőnek titulált *Szálasi Ferenc* 1945 februárjában „országjárást" tartott. Megjelent a hegyeshalmi vasútállomáson is. A forgalmi irodában kellett felsorakozniok érkezésére a szolgálati ágak vezetőinek. Elhangzott a kérdés:

— *Van-e valami problémájuk?* — majd a választ jóformán nem is várva, kezet fogott a felsorakozottakkal, és elment. Mit is mondhattak volna problémáikról Szálasinak és az őt kísérő nyilas tábornokoknak, pártvezetőknek? Csupa gond vette őket körül, s állandó életveszély. A *„Mari néni"*-nek becézett szovjet zavarórepülők egész éjszaka a levegőben voltak, s a legkisebb felvillanó fényre ledobták bombáikat.

Csak ne a birodalomba!

A vasutasok közül kevesen engedtek a nyilas tagtoborzásnak, s még kevesebben váltak őszinte híveikké. Nyílt ellenállásra ugyan nem kerülhetett sor, azonban a nyilasokkal, de főképp a németekkel szemben rossz volt a hangulat. Főképp az ország kirablása keserítette el a személyzetet. *A komáromiak, győriek, hegyeshalmiak látták, mi érkezik fuvarlevél nélkül, vagy csak kísérőlevéllel a határszélre a kiürített területekről, s hogyan igyekeznek azt a német irányítószervek kiküldeni a Birodalomba.* Győri átmenesztők, visszkeresők ezekből a küldeményekből a rendeletek ügyes alkalmazásával igyekeztek minden itthon felhasználható nyersanyagot, készárut a helyi üzemekbe juttatni, a helyi hatóságoknak átadni, annak ellenére, hogy azok gyakran vonakodva vették át azt, ami eredetileg nem nekik szólt. *„Bárhova, csak ne a Birodalomba!"* jelszóval dolgoztak: *Kecskeméti Lajos, Józsa László, Mérei Jenő* és társaik, akkori győri raktárnokok, átmenesztők, visszkeresők.

Hagyomány volt Győrben, hogy a vasutasok megünneplik március 15-ét. Mindig az állomás fiataljainak feladata volt a műsort összeállítani nemzeti ünnepünkre. 1945. március 15-én is megtartották az ünnepélyt, de a nyilasok kisajátították: *géppisztolyos, karszalagos pártszolgálatosok vonultak a műsor előtt a terembe, s adtak díszőrséget az Árpádsávos zászlókkal díszített szónoki emelvény két oldalán.* A nyilasgyűléssé átszervezett ünnepély bizarrságát csak fokozta a műsor: az egyik fiatal tisztviselőjelölt, Gyóni Géza *„Csak egy éjszakára"* című versét szavalta a zászlók és pártszolgálatosok között, s a márciusi ifjakat állítva példaképül, kitartásra biztatott az ünnepi szónok, a városból érkezett egyik nyilas vezető.

Két nappal az ünnep után, 1945. március 17-én a 46. szovjet hadsereg Bicske térségéből nagy erőkkel indította meg támadását a vele szemben beásott, a hegyeshalmi vonalat is lezáró német erők ellen. A támadás meghatározott célja az volt, hogy Tata irányában támadva áttörjenek a Vértesen, majd elérve a Dunát, körülzárják az Esztergom térségében lévő német és magyar csapatokat. A mélyen tagolt német védelmet csak nehéz harcok során sikerült áttörni. A Vörös Hadsereg egységei 19-én 13 órára érték el Tatatóvárost, 20-án benyomultak Tatabányára, majd 21-én elérték a Dunát. *Bezárult a gyűrű, ugyanakkor Budapesttől már Almásfüzítőig szabaddá vált a Hegyeshalom felé vivő vasútvonal.*

A visszavonuló németek Almásfüzítőről az utolsó tartálykocsit is elvitték, minden csepp üzemanyagot elszállítottak. Komárom-Déli állomás saját géppel menekítőszerelvényt indított. A nyilas vezetők parancscsal akarták kényszeríteni a személyzetet a németországi áttelepülésre. Sokan engedelmeskedtek a parancsnak, s felültek a nyilas propagandának, mely szerint, ha bejönnek az oroszok, mindenkit megölnek.

Felszólították a személyzetet Győrben is a menekülésre, az áttelepülésre. Akik jelentkeztek, azoknak kijelölték helyét a szerelvényben, elosztva a kocsikban a családokat. Berakodott *Laki Kálmán* állomásfőnök is, s megindult a városból a menekülők sora. Ez a vonat azonban már nem érte el Hegyeshalmot.

A front előtt azokon a vonalszakaszokon, melyek a közút közelében vezettek, a robbantást végző műszaki alakulat az országúton vonult nyugat felé, és sorra robbantotta fel a jegyzékbe foglalt műtárgyakat.

Ács állomás német vasutasai 26-án este 8 órakor hagyták el az állomást. A vonat, amely 424-es mozdonnyal közlekedett, egymás után szedte fel a szentjánosi, a szentiváni Feldeisenbahn alakulatok kocsijait is. Utánuk már a robbantóké volt a vonal.

Földön pusztító repülőbombák

A győri személypályaudvar körül súlyos harcokat vívtak a visszavonuló német csapatok hátvédei és a szovjet egységek. A harc során kiégett a felvételi épületnek addig még épen maradt része. *A németek gondosan előkészítették a fűtőházak robbantását is.* Így elpusztították a két fűtőházi épületet, felrobbantották a szivattyúház gépeinek egy részét, a víztornyokat, használhatatlanná tették a bal oldali fordítót, és megrongálták a másikat. Mindezt „tökéletessé" tették az állomási vágányzatban végzett robbantásokkal, majd a Rábán lévő hidak felrobbantásával.

A német utóvédek keményen harcolva vonultak vissza *Öttevény,* majd *Lébény-Mosonszentmiklós* állomások mellett. Így a műszaki alakulatoknak a vonal állomásain volt idejük bevégezni ördögi feladatukat. Lébény-Mosonszentmiklós állomáson még arra is maradt idejük, hogy két, ott leállított villamos mozdony hajtórúdjai közé robbanóanyagot rakva, használhatatlanná tegyék azokat.

A legsúlyosabb pusztítást *Horvátkimle* állomáson végezték. Repülőbombákkal elpusztították az alállomás épületét, a villamos berendezéseket. Repülőbombát helyeztek el a forgalmi irodában a biztosítóberendezés rendelkező készüléke alá is. Az állomásfőnököt és családját azzal küldték le az állomás pincéjébe, hogy „csak a készüléket" semmisítik meg. Mire feljöttek, semmijük sem maradt: *amijük az épületben lakásukban volt, mindenük elpusztult.*

A szovjet csapatok nehéz harcok után, április 2-án rohammal vették be *Mosonmagyaróvárt,* majd még aznap *Hegyeshalmot is.* Mire a szovjet erők odaértek, már a március 8-i légitámadás után ideiglenesen helyreállított berendezéseket is használhatatlanná robbantották a visszavonulók, akik értelmetlen pusztításvágyukban felrobbantották a három súlyos légitámadás után is épen maradt több emeletes gabonaraktárat.

Hegyeshalom valóságos roncstemető volt. Öt német katona ment végig a vonalon. Maguk előtt tolták a robbanóanyaggal rakott pályakocsit, s robbantgatták a szabad bal vágány síneit, meg a jobb vágányon álló kocsikat. Repülőgépek roncsai, menekülők ingóságai, katonai felszerelések, elhurcolt áruk pusztultak a nyílt vonalon. A robbantások miatt hamarosan a földön feküdt a leszakadt felső vezeték, összekuszálódott a leesett telefon- és távíróvezeték drótja. A visszavonuló fasiszták pusztítása nyomán ebben a térségben is megbénult a vasút.

Lovas Gyula

(Folytatjuk.)

A MÁV Vezérigazgatóságon kiállítást rendeztek azokból a plakátokból, amelyek a Nagy Honvédő Háború idején jelentek meg a Szovjetunióban

Záhonyban értékelték az újítási versenyt

A záhonyi üzemigazgatóság a múlt év novemberét ötlethónapnak nyilvánította. Ennek keretében valamennyi főnökségen ötletnapot tartottak.

Különösen jól sikerültek a műszaki szolgálati helyeken rendezett ötletnapok. A pályafenntartási főnökségen 53, a gépesített rakodási főnökségen 53, a vontatási főnökségen 47, a biztosítóberendezési fenntartási főnökségen 36 ötletet adtak be, javasolva a jobb munkamódszereket. Elismerésre méltó a vontatási főnökség szakszervezeti és KISZ-bizottságának tevékenysége.

A szakszervezeti bizottság a legjobb munkavédelmi ötletadót, a KISZ-bizottság a legötletesebb fiatalt külön díjban részesítette.

A gépesített rakodási főnökségen a kézi átrakóban az átrakómunkásoknak külön ötletnapot rendeztek, ahol saját munkájuk könnyítésére tehettek javaslatokat.

Az üzemigazgatóságon 228 ötletet nyújtottak be, amely 30-cal több az előző évinél. Ebből 136-ot fogadtak el. Az elbírálók újításnak minősítettek 60 ötletet, ez 20-szal több az előző évinél. Az ötletekért kifizetett díj: *37 800 Ft, 12 000 Ft-tal több a bázisnál.*

Az újítási verseny értékelése a versenykiírásban meghatározott pontértékek alapján történt. Figyelembe vették a versenyidőszakban beadott és bevezetett újításokat.

Kiemelten értékelték a feladattervi, a munka- és környezetvédelmi, az energia- és import-, valamint a létszám-megtakarítást eredményező újításokat, továbbá a gazdasági eredménybizonylatolt újításokat.

A verseny anyagi fedezetéül a MÁV Vezérigazgatóság a központi versenyjutalom-keretből 10 800 Ft-ot, az üzemigazgatóság a prémiumtartalék-keretből pedig 30 ezer forintot biztosított.

A versenyben összesen 144 újítási javaslatot adtak be. Ebből újításként 79 javaslatot fogadtak el. Értéke: *917 519 Ft.*

A pályafenntartási főnökség versenyben beadott 144 javaslatából 66-ot fogadtak el. 34 ötlet újításnak minősült.

A bázishoz viszonyítva lényegesen javult a gépesített rakodási főnökség újítótevékenysége. Ezzel szemben visszaesett a vontatási főnökség versenyben való szereplése. Annak ellenére, hogy korábban jól szervezett ötletnapokról számolhattunk be, a versenyben csupán 10 újítási javaslatot nyújtottak be, és újításként 5-öt fogadtak el.

Az üzemigazgatóság területén lévő valamennyi állomásfőnökség a versenyben passzív volt, mert egyáltalán nem vagy csak kevés újítással neveztek be.

Az elbíráló hellyel rendelkező szolgálati helyek közötti versenyben az első helyezést (79 pont) *a biztosítóberendezési fenntartási főnökség szerezte meg.* Tízezer forint pénzjutalomban részesült. Második helyezést ért el a pályafenntartási főnökség 78,5 ponttal. A versenykiírás szerinti összeget megemelve 9 ezer forint pénzjutalomban részesült. A harmadik lett a gépesített rakodási főnökség 36 ponttal, a versenykiírás szerinti összeget megemelve 7 ezer forint jutalomban részesült.

Az újítási elbíráló hellyel nem rendelkező szolgálati helyek közötti versenyben egyedül a szertárfőnökség tett eleget a versenyfeltételeknek. Így a kiírás szerinti első helyezettnek járó 5 ezer forint pénzjutalomban részesült.

Az egyéni újítók közötti versenyben, a versenykiírás feltételeinek megfelelően, első helyezést ért el *Fagyas Miklós,* a biztosítóberendezési fenntartási főnökség csoportvezetője, 2562 ponttal. Második helyezést ért el *Szabó Pál,* a BFF csoportvezetője, 1897 ponttal. Harmadik helyezett lett *Comba Sándor,* a GRF tmk csoportvezetője, 1520 ponttal.

Az üzemigazgatóság a tszb-vel egyetértésben, kiemelkedő újítási tevékenységük alapján *Deák Mihály* vontatási tmk-lakatosnak, *Hárs Dénes* GRF karbantartó-művezetőnek, *Ábel Zoltán* BFF biztosítóberendezési műszerésznek élenjáró kitüntetést adományozott.

Dr. Gyóni Béla

„Hazádnak rendületlenül . . ."

Vékony, nyúlánk, fiatalos. Alig hinni róla, hogy nyugdíjas, pedig már hatodik esztendeje megérdemelt pihenőjét élvezi. Azt mondják róla: *„tevékeny, buzgó, egy percig sem tud meglenni tétlenül. Hosszú éveken át sportolt, a fiatalok nevelője volt . . ."* Éppen ezért lep meg a hallgatagsága. Amitóta tudja, hogy a negyven évvel ezelőtti vasúti történések érdekelnek, csak hallgat. Már a harmadik cigarettát szívja és még mindig nem beszél . . . Aztán megszólal.

Huszonnégy évesen

— *Ha lehetne, kitörölném az életemből . . .* és ne haragudjék, annyi mindent kellene elmondanom, hogy azt sem tudom hol kezdjem. Ha a felszabadulás szó elhangzik, egyre gyakrabban tör rám a háborús élmény. Mert ezek nélkül hogyan is lehetne értékelni a csendet, a nyugalmat, a békességet. A békét . . . Hogyan lehetne értékelni az izgalommal várt jövőt, ha az ember nem tudná: voltak nehéz napok is, kilátástalan hetek, hónapok. És tessék elhinni: *most jobban félek a háborútól, mint akkor.* Most már át tudom gondolni, értékelni . . . Akkor ilyesmire nem volt idő. Az előírt szigorú feladatok teljesítése közben egyik pillanatról a másikra dönteni kellett . . . Pedig még csaknem gyerek voltam. Huszonnégy éves és forgalmista: rendelkező forgalmi szolgálattevő, majd ügyeletes tiszt, itt a győri pályaudvaron. Dirigáltak itt németek s nyilasok . . . A posta épülete romokban, a vasút épületei romokban. Azt mondta akkor nekem egy idősebb győri polgár: *„miért nem szabotáltok fiam? Miért nem futtattok összse két szerelvényt?"* Hogyan lehetett volna azt megtenni? Hogyan?! Kinek a lelkiismerete bírta volna elviselni, elrejteni azt, hogy szántszándékkal halálba küldi a kollégáit? Akkoriban az is nagy szó volt, ha valaki rossz, a kegyetlen, a gyötrő körülmények ellenére meg tudta őrizni a nyugalmát . . . Ha ember tudott maradni az embertelenségben és becsülettel helytállt a munkájában.

— Mi jut eszembe hirtelen a negyven évvel ezelőtti győri pályaudvarról? Mindannyiszor ugyanaz: a menekültek sokasága, akik nem tudták miért, akik nem tudták hová, csak menekültek. Akik itt ültek órákat vagy naphosszat a peronon, gyermekestől, hogy utol ne érje őket a front . . . Mentek a kilátástalanságba. Elegük volt a bombázásból, a harctéren elveszített szeretteik gyászhíréből, gyászából, a kukoricakásából, a rühességből, a facipőből. Itt aludtak étlen, szomjan, mosdatlanul a pályaudvaron, és a vonatok nem mentek, nem jöttek, vagy mert nem volt csatlakozásuk.

Romok mindenütt

A MÁV Igazgatósága ideiglenesen Horvátkimlén volt. Ugyan, dehogy volt. Nem volt már azokban a napokban, az utolsó órákban gazdája a szerelvényeknek. Innen, a pályaudvarról is sokan elmentek. Mi hárman, győri fiatalok: *Tóbiás Béla* (a vasutas-szakszervezet kultúrosztályáról ment nyugdíjba), *Csiba Ferenc* (akinek az apja is vasutas volt: mozdonyvezető), és én összebeszéltünk. Megfogadtuk: *nem megyünk sehová.* Jöjjön, aminek jönnie kell. Itt maradunk. A vonatra, a forgalom lebonyolítására mindig szükség lesz. Csak már vége legyen ennek a káosznak. Elszántak voltunk, lelkesek . . . Ma már mindez talán nevetségesen hangzik, mert aki azt át nem élte, föl nem foghatja, mit jelentettek azok a hónapok, napok, órák, amelyek nehezen, lassan fogytak. Volt perc amikor a hatvan másodperc huszonnégy órának tűnt, de mi fiatalok voltunk. Akkor még frissen visszhangzott bennünk Vörösmarty Szózata: *„Hazádnak rendületlenül / Légy híve oh magyar; . . . / Áldjon vagy*

Dunakeszi állomás hétköznapjai

Asszony a főnöki poszton

Koledich Antalné Verőcemaroson volt forgalmi szolgálattevő, majd 1983 őszén — miután elvégezte a tisztképzőt — lakóvárosában, Dunakeszin megbízták az állomás vezetésével. Ezzel megelőzte férjét „rang"-ban, hiszen ő „csak" főnökhelyettesként szolgálja a vasutat egy másik állomáson: Veresegyházon.

— Jól van ez így — jegyzi meg mosolyogva a főnökasszony —, hiszen a családban, ahol három gyermek nevelése a feladatunk, nem az számít, hogy a munkahelyen mi az apu vagy az anyu beosztása. Máskülönben amióta a férjemmel együtt vezető munkakört töltünk be, a vasút végképp bevonult lakásunk falai közé. Rendre hazavisszük a szolgálati hely gondjait, s nemritkán együtt próbálunk megoldást találni azokra . . .

Amikor nincs pardon . . .

— Milyen gondok, problémák adódhatnak Dunakeszin? — kérdezem.

— Ma ez, holnap az, szóval mindig van valami. Amikor ide helyeztek, *mindjárt el kellett bocsátani három váltókezelőt és egy forgalmi szolgálattevőt a társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett bűncselekmény miatt,* s bizony azóta sem jött még a helyükre senki. Egyébként sem volt betöltve a megszabott, 33 főnyi létszám, így képzelhető, hogy mennyi helyettesítés, túlmunka jut egy-egy emberre. Különösen ha még meg is betegszik vagy szabadságra megy valaki közülünk . . .

— De látom, hogy a rákosrendezői körzeti üzemfőnökség viszonylatában — ahová Dunakeszi is tartozik — itt működik a legmodernebb, *Domino 71* elnevezésű, állítóközpontos biztosítóberendezés — mutatok a nemrég üzembehelyezett készülékre, amelynél most készíti a vágányutat *Nagy Imre* forgalmi szolgálattevő a Rákospalota—Újpestről „Dunai 3-as forda"-ként érkező 51 066 számú tolatótehervonatnak.

— Ez csakugyan nagyszerű berendezés — helyesel a főnök-nő. — Ha jól tudom, az egész országban még csak három van belőle. Egyelőre még próbaüzemeltetjük mi is, egy kirendelt műszerész hétfőtől péntekig tartó felügyelete mellett. Az esetleges meghibásodást jelentenünk kell a Budapesti Igazgatóság V. osztályára . . .

Közben megérkezik a fordavonat. *Rózsa Mihály* vonatvezető szavaiból az derül ki, hogy Dunakeszi állomást a vonatkíséreti létszámhiány nehézségei is sújtják.

Kellene a köszönöm

— *Gyakran nincs ember, s emiatt rendre elmaradnak a kiszolgáló menetek.* Halmozódik, torlódik a visszamaradt elegy. Most is tele az állomás harmadik, hetedik és nyolcadik vágánya rendezni való kocsikkal, nem számítva az iparvágányokat.

A fuvaroztatókkal — a Dunakeszi Konzervgyárral, a Hűtőiparral, a Tüzéppel, a Pest megyei Építőipari Vállalattal, a Sütőiparral, a PIÉRT-tel, a TERIMPEX-szel, a VEGYÉPSZER-rel és a többi vállalattal, — ide számítva a járműjavítót is — igen jó a vasutasok kapcsolata.

— Az év első hónapjában 192 vagont raktak meg nálunk 3731 tonna áruval — mondja Koledich Antalné. — Ugyanakkor 252 kocsiban 4829 tonna érkezett Dunakeszire. A személyszállítási bevételünk 681 448 forintot tett ki, ami az előző év hónapjaihoz képest némi csökkenést mutat.

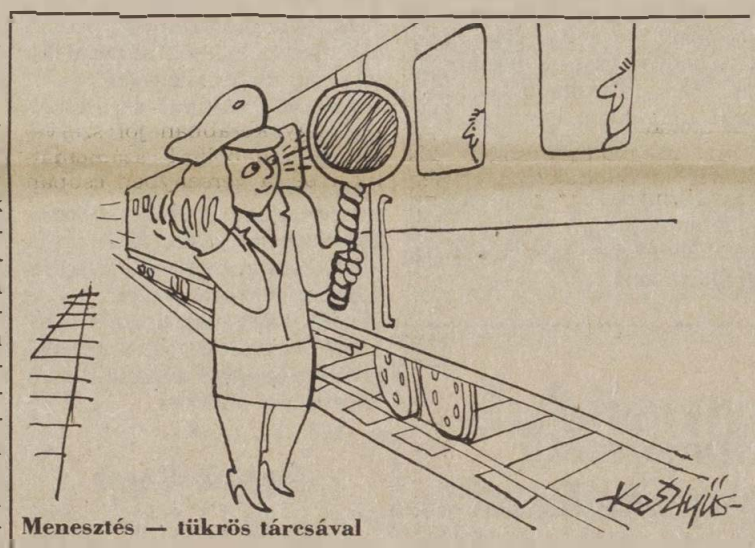
Szóval van itt munka, tennivaló elég, mégsem panaszkodik senki. Igaz, rosszul esett, hogy a vasút vezetői részéről egy „köszönöm" se hangzott el a társadalmi tulajdon ellen vétők leleplezése után, de megtette ezt a városi rendőrkapitányság vezetője, aki még a jutalmazásról sem feledkezett meg.

Jó az irány

— De nehogy félreértés legyen: *nem vagyunk a vasút mostohagyerekei* — jegyzi meg *Belasics Józsefné*, az állomás párttitkára, a segédhivatali teendők ügyintézője. — Mióta új főnöknőnk van, hideg- és melegvizes zuhanyozó, ízléses, végig csempézett mellékhelyiség, öltöző, felújított irodahelyiségek állnak a dolgozók rendelkezésére. Különösen a kereskedelmi szolgálat munkakörülményei javultak sokat, de már készül a felvételi épület teljes rekonstrukciójának a tervrajza is.

Roszik Lajosné szakszervezeti főbizalmi és *Kristóf Lászlóné*, a nemrég alakult Barátság szocialista brigád vezetője is sok kedvező változásról számolt be, alátámasztva és kiegészítve a hallottakat. De vonatom érkezése miatt búcsúznom kellett, s ők is siettek — az első negyedévi termelési tanácskozásra. Biztosra vehető azonban, hogy munkája, újabb eredményei révén hírt ad még magáról ennek a „női vezetésű" állomásnak a kollektívája.

Radnai Ketykó István



Menesztés — tükrös tárcsával

Egy irányvonathoz egy mozdonyt!

Sok tartalék rejlik a munka jobb szervezésében

Mészáros András vezérigazgató-helyettes az 5. számú *Közlekedési Közlönyben* őszintén és tárgyilagosan vázolta a vasút helyzetét. Hangsúlyozta, hogy sem létszámban, sem műszaki fejlesztésben nem várható gyors és lényeges változás, ellenben *a munka jobb, pontosabb szervezésével sokat segíthetünk önmagunkon.*

Az irányvonatok képzése és továbbítása is a munka jobb szervezését szolgálja, hiszen elősegíti a rendező pályaudvarok tehermentesítését, gyorsítja a kocsifordulót, lehetőséget nyújt arra is, hogy a rendeltetési helyen az árut fogadó partnerek idejében felkészülhessenek a kocsik kirakására. Csakhogy a várt gazdasági előnyök sokszor elvesznek, mert *a rosszul szervezett munka miatt az ígért, rendesen útnak indított irányvonat több napos késéssel érkezik meg.* S mivel az irányvonatok rakományát zömmel a Volán vállalatai kezelik, a MÁV tervszerűtlenné teszi azok munkáját is. Ilyenkor mondják, hogy *„a vasút nem szavahihető partner, hiszen nem teljesíti azt sem, amit önmaga javasol"*

Csak egyetlen példát említek: Tállya-Kőrakodón február 6-án Kunszentmárton rendeltetéssel 26 nagy raksúlyú kocsiban útnak indítottak egy zúzottkő-szállítmányt a Közúti Igazgatóság címére, a 7. számú Volán kezelésében. Az irányvonat azonban csak Mezőzombor állomásig jutott el, majd ott várt továbbításra február 9-ig, miközben a Volán több alkalommal is kereste, sürgette a szerelvényt.

Ám nem ez az egyedüli példa, amely a sok reklámmal beharangozott előszállítási kampányt is komolytalanná teszi.

S vajon mi lenne a megoldás az ilyen esetek megelőzésére?

A legjobb volna, ha a feladási állomástól a célállomásig egy oda vezényelt mozdony továbbítaná az irányvonatot. Ha ugyanis 300 kilométer átlagtávolságot és 60 kilométeres utazási sebességet veszünk figyelembe, akkor a vonatnak öt óra alatt a célállomáson kell lennie. De legyen ez az idő a várakozásokkal együtt hat óra, akkor sem telhet el 5-6, vagy jobb esetben 3-4 nap, mint jelenleg. Ha pedig a rendeltetési — vagy az első rendező — állomáson előre összeállított vonat várja visszaútban a gépet és személyzetét, annak a szerelvénynek a továbbítása is beleférne az engedélyezett szolgálati időbe. *A vasút érdeke így találkozhatna a dolgozók egyéni érdekével is.*

Vannak persze látszólagos ellenérvek is. — Nem biztos — mondhatja valaki —, hogy az irányvonat útvonalán a pálya végig villamosított.

— A válasz: *a megfelelő váltómozdony közbeiktatása csupán szervezés kérdése.*

— De közrejátszhat a személyzet hiányos vonalismerete.

— *Ez is csak szervezés kérdése.*

— Na és a körzethatár?

— *A jó szervezés ezt is áthidalja!*

S mondhat mindezen kívül bárki bármit, a helyes választ a munka jobb szervezésében feltétlenül megtalálhatjuk. Az ebben rejlő tartalékokat kell jobban kihasználnunk. Különben az irányvonatok rakodására és továbbítására is érvényes az a régi mondás, hogy elvész a vámon, amit megnyerünk a réven. Több évtizedes szolgálatom tapasztalatai alapján javaslom tehát, hogy valósítsuk meg: *Egy irányvonathoz egy mozdonyt!*

Nagy Elemér
áruirányító
Szolnok

Újabb brigádvállalások, kongresszusi műszakok

A szegedi körzeti üzemfőnökség dolgozói február 21-én a vontatási telep dízelmozdonyjavító csarnokában munkásgyűlés keretében értékelték az elmúlt évi munkát, az idei tennivalókat és a munkaversenymozgalom eredményeit — tudósít Gellért József.

Lóki Béla üzemfőnök elmondotta, hogy az üzemfőnökség 1600 dolgozója tavaly a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny szellemében dolgozott. Személyszállítási bevételi tervüket 101,7 százalékra teljesítették, ami 1,2 millió forint többletbevételt eredményezett. Több intézkedést tettek a szolgáltatások színvonalának javítása érdekében. Áruszállítási tervüket túlteljesítették. Tovább javult a konténeres szállítás aránya, emelkedett a hétvégi és ünnepnapi rakodások száma. Jelentős mennyiségű árut irányvonattal továbbítottak a címzetthez. Jobb kihasználással közlekedtek tehervonatjaik, vontatási szakszolgálatuk pedig valamennyi versenytényezőt túlteljesítette. Eredményes volt anyag- és energiagazdálkodásuk is, hiszen 9,2 millió forintot takarítottak meg. Az üzemfőnökség területén működő 50 szocialista brigád élen járt a gazdasági feladatok teljesítésében, a kommunista és társadalmi munkaakciók szervezésében. Tavaly több mint egymillió forint értékű társadalmi munkát végeztek.

Idén legfőbb feladatuk a 2,62 millió fizető utas és a mintegy 910 ezer tonna áru elszállítása, a szolgáltatások színvonalának további javítása, a rendelkezésre álló eszközök gazdaságosabb kihasználása, a költség- és bevételi tervek teljesítése.

A beszámolót követően egymás után kértek szót a szocialista brigádok és a munkáskollektívák képviselői, akik felszabadulásunk 40. évfordulója és a közelgő pártkongresszus tiszteletére újabb munkafelajánlásokat tettek. *Cseh Ferenc* a motorműhely dolgozói nevében szólalt fel. Elmondotta: vállalják, hogy a vontató járművek futójavítására fordítandó időt közel kétezer órával csökkentik, s javítják a mozdonyok üzemkészségét. Vozár János mozdonyvezető társai nevében ígéretet tett arra, hogy 0,5 százalékkal csökkentik az energiafelhasználást, a szolgálatképtelenségek számát 10 százalékkal mérséklik, továbbá márciusban és áprilisban ezer szolgálati órával többet teljesítenek. A kocsiműszak dolgozói 40 személykocsi futójavítását, 40 teherkocsi exportvizsgálatát, továbbá újabb 40 személykocsi külső és belső nagytisztítását vállalták. A rakodógép-karbantartó műhely dolgozói az évforduló tiszteletére 40 konténer javítására és 140 méter kerítés építésére tettek vállalást. A KÜF szocialista brigádjainak tagjai személyenként 40 óra társadalmi munkával kívánnak hozzájárulni a felajánlásokhoz.

A munkásgyűlésen részt vett és felszólalt *Tóth Imre* vasútigazgató-helyettes, aki többek között szólt az igazgatóság területén kibontakozott munkaverseny-mozgalom eredményeiről, majd bejelentette, hogy az igazgatóság egész területén március és április hónapban *„kongresszusi műszak"*-ot tartanak. A munkafelajánlásokat, a főnökségek és brigádok tevékenységét, eredményeit rendszeresen értékelik.

A *miskolci* igazgatóság területén 14 000 vasutas, ezen belül 643 szocialista brigád tett megvalósítható többletvállalást a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben. A vállalások teljesítését vizsgálva ilyen megállapításokra jutunk: *1984-ben a miskolci térség vasutasai a fuvardíjbevételt 105,7 százalékra teljesítették.* Jelentős eredményeket értek el a személyszállítási bevételek növelésében is, hiszen *az 529,7 millió forintos tervet 62,6 millió forinttal túlteljesítették.*

Az *„Egy brigád — egy tiszta szerelvény"* elnevezésű akció keretében a miskolci igazgatóság területén 600 személykocsi rendkívüli mosására, tisztítására került sor. Ezenkívül meghirdették a dolgozók az *„Egy kommunista műszakot a kulturált utazásért"* elnevezésű mozgalmat is, amelyben a részt vevő brigádok 103 személykocsin végeztek ablaktisztítást és rozsdátlanítást. Az éves költséggazdálkodás csökkentése érdekében vállalt egyszázalékos megtakarítás haszna nem kevesebb, mint 25 millió forint.

Kelenföldön — ahol a körzeti üzemfőnökség 1983. évi munkájával már kiérdemelte a kiváló címet — szintén jó eredményeket hozott a jubileumi munkaverseny. *Kertész István* tudósítása szerint a szocialista brigádmozgalom résztvevői 1984-ben 3613 óra társadalmi munkát végeztek. Ebből 2433 órát — kommunista műszak résztvevőiként — az utasterek, személykocsik tisztítására, valamint a Déli pályaudvar új kocsijavító műhelyének berendezésére, illetve vízvezeték-szerelésre fordították.

A *székesfehérvári* körzeti üzemfőnökségnél — írja *Tunyogi Tibor* — a jubileumi munkaverseny résztvevőinek helytállása következtében *javult az ipartelepek kiszolgálása,* ezenkívül észrevehetően meggyorsult a Székesfehérvár—Pusztaszabolcs közötti vonal állomásain a helyi elegy kezelése.

A *debreceni építési főnökség* dolgozói által a jubileumi munkaversenyben elért sikereket *Dévényiné dr. Gulyás Gabriella* levele méltatja. Többek között megírja, hogy nagymértékben javultak a vágányzári, illetve felépítménycserés teljesítmények. Több nagy jelentőségű munkánál rövidítették a befejezési határidőt, közben az Ohat—Pusztakócs—Görögszállás közötti hídépítés során 18,3 százalékos költségmegtakarítást is elértek. Vállalták Debrecen város vezetőinek kérésére, hogy a vidámpark látogatói által kedvelt kisvasutat — amely már egy éve nem üzemeltethető — újra használhatóvá teszik. Ennek érdekében *140 fiatal pályaépítő 8800 óra társadalmi munkát „ajándékozott a városnak" a felszabadulás 40. évfordulójára.*

Tóth Lajosné tudósítása szerint *Gátér* állomáson László Sándor brigádja vízmelegítőt vásárolt a községi általános iskola részére. A kultúrház felújításánál pedig a kőművesmunkában segédkeztek, az állomáson végzett sok-sok társadalmi munkájukat nem is számítva.

verjen sors keze: / Itt élned, halnod kell . . ."

És megérték a felszabadulást, a boldog órát, hogy életben maradtak. Viseltes volt ugyan a ruhájuk, a kabátjuk, a cipőjük, de tele voltak tenniakarással, pedig a pályaudvaron minden romokban hevert. A sínek fölszaggatva, a szivattyúház, a fűtőház romokban, a Baross-híd fölrobbantva, a felső vezeték leszaggatva . . . Az állomásépület tetőzete a földön. Csak a forgalmi iroda és még néhány helyiség, meg a vasutasok öltözője volt épségben, már amennyire épségben lehetett a többszöri bombázás és ágyúzás után.

Csákány, kalapács, kiskocsi, — ez volt akkoriban a módi, nem a indítótárcsa. Mert ahhoz, hogy az élet megindulhasson, előbb el kellett takarítani a romokat . . .

Ugyan ki emlékezik már erre . . .? Ma, amikor pillanatonként suhannak át az autók a Lenin-hídon . . .? Csak azok emlékeznek, akik végigélték, végigszenvedték, átvészelték ezt az időszakot.

Vasutas dinasztia

Békés Ferenc nyugalmazott MÁV-főfelügyelő annyi időt szolgált a vasúton, amennyi idős a szabadságunk: *40 évet.* Apja is vasutas volt. Előbb Győrött, majd Budapesten, a Keleti pályaudvaron szertárfőnökként dolgozott. Édesapjának bátyja szintén vasutas volt: Öttevényen állomásfőnök. A gyökerek persze ennél is mélyebbre nyúltak. Már a nagyapa is vasutas volt: a GySEV-nél állomás-elöljáró. Volt kitől örökölni, eltanulni azt, hogy mire, miért kell esküdni, miért, kihez kell hűnek maradni, még akkor is, ha minden kötél szakad . . .

— Küzdelmes, de nagyon szép volt a nap, amikor újra kezdtük az életet és a munkát — folytatja. — Nem volt erő, amely minket megakadályozhatott volna az újjáépítésben. És ahogy teltek a napok, úgy tűntek el a romok. Jöttek a régi kollégák, és segítettek. Nagy élmény volt a számomra, amikor az első munkásvonatok megérkeztek Mosonmagyaróvárról, Veszprém és Sopron felől. A pályaudvarra még nem tudtak bejönni, mert a fölrobbantott hidak még ott hevertek mindenütt a vágányokon, de az embereket az érdeklődésük már odahozta. Aztán ők is segítettek. Az első vonat, amelyik Győrből Budapestre indult, egy szovjet sebesültszállító vonat volt. A felszabadult országban a MÁV-tól első feladatomat 1945. június 1-én kaptam: *menetirányító lettem.* A szovjet menetirányítókkal együtt dolgoztam.

Mérföldkő . . .

Békés Ferenc hivatali munkája csakugyan ekkor kezdődött. Társadalmi buzgalma azonban már előbb hajtotta a munkára. Május 1-én több társával együtt megalakította az 1912-től élő, létező — de a háború alatt megsemmisült — *Dunántúli Atlétikai Clubból a MÁVDAC-ot,* amelynek ő maga is sokáig focistája volt. Azelőtt is focizott: 1934-től. Amikor „kiöregedett" — 1952-ben — akkor sem hagyta el a fiúkat. Huszonöt éven át volt a MÁVDAC társadalmi elnöke. Ahogy azonban az aktív sportot abbahagyta, felvett egy másik stafétabotot: *a közéleti tevékenységet.* Városi, majd megyei tanácstag lett és buzgólkodott városszépítési és városrendezési ügyekben, 1950-től a tanácsok megalakulásától 1975-ig, huszonöt éven át.

A huszonötös szám a MÁV-nál is emlékezetes mérföldkő az életében: 1947-től 1972-ig rábízták a fiatalok nevelését, fölkészítését a vizsgákra. Oktatótiszt volt. Pedagógiai érzékét másutt is kamatoztatta. Győrött, a Bercsényiben; a Vasútforgalmi Szakközépiskolában tanított évekig. Ezt a hajlamot a fia is örökölte, aki ma 29 éves és testnevelő tanár. A családban még egy pedagógus van: a felesége. Testnevelést és történelmet tanít a révfalui általános iskolában.

Ma jobbára hobbijának hódol: *kertészkedik és horgászik.* Marcal-parti kertjében kora tavasztól késő őszig mindazt megtermeli, ami a konyhára kell. És amikor horgászik, kedvére élvezi a csendet, a nyugalmat, a nyugdíjat, a zavartalan életet . . .

Sindulár Anna

Mit kell tudni

a gyermekgondozási díjról

Március elsején a népesedéspolitika egyik jelentős intézkedéseként hatályba lépett a társadalombiztosítási ellátás új formája, a gyermekgondozási díj. Ez az intézményrendszer fokozott anyagi támogatást biztosít a gyermeket vállaló családok részére és folyamatosan kerül bevezetésre. Most csak az egy éven aluli gyermeket nevelő anyák, egyedülálló apák vehetik igénybe.

A gyermekgondozási díj alapvetően abban különbözik a gyermekgondozási segélytől, hogy ez utóbbi fix összegű segély és gyermekenként jár, míg a gyermekgondozási díj a keresethez igazodó, magasabb szintű, táppénzszerű ellátás, s független a gyermekek számától.

A jogosultság feltételei

A gyermekgondozási díj *jogosultsági feltételei azonosak a gyermekgondozási segélyre való jogosultság feltételeivel.* A szülési szabadság, terhességi-gyermekágyi ' segély lejárta után gyermekgondozási díjra jogosultságot szerezhet a munkaviszonyban álló dolgozó, az ipari szövetkezet tagja, bedolgozó, mezőgazdasági szövetkezeti tag.

Ezúttal csak a munkaviszonyban álló dolgozókat érintő szabályokkal foglalkozom. A munkaviszonyban álló dolgozó gyermekgondozási díjra akkor jogosult, ha a terhességi-gyermekágyi segélyét olyan 270 napi biztosítási idő alapján kapta, amelyben munkaideje átlagban a törvényes munkaidő felét elérte és a gyermek gondozása céljából fizetés nélküli szabadságot vett igénybe. A munkaviszony megszűnése után (passzív jogon) a jogosultság akkor áll fenn, *ha a gyermek a munkaviszony megszűnését követő 42 napon belül, illetve ha a gyermek táppénz, baleseti táppénz folyósítása alatt vagy ennek megszűnését követő 28 napon belül született.* Fennáll a jogosultság akkor is, ha a gyermek gyermekgondozási segély folyósítása alatt születik.

Amennyiben a gyermekgondozási díjat az egyedülálló apa igényli, a jogosultság feltételével neki kell rendelkeznie. Gyermekgondozási díj az örökbefogadó, a mostoha- és a nevelőszülőnek is jár. Ilyen esetekben a jogosultsághoz szükséges feltételekkel az örökbefogadás, illetőleg a gondozásba vétel időpontjában kell rendelkeznie.

A gyermekgondozási díjra való jogosultság elbírálásánál, ha olyan eset merül fel, hogy a gyermekgondozási díjat igénylő biztosításban töltött ideje munkaviszonyban, ipari szövetkezeti tagsági viszonyban, és mezőgazdasági szövetkezeti tagként eltöltött időből áll, akkor ezeket az időket egybe kell számítani. Egybeszámításnál a mezőgazdasági szövetkezetben közös munkában töltött minden napot háromnapi munkaviszonynak kell tekinteni.

A gyermekgondozási díj táppénzszerű ellátás. Ebből következően a táppénzt, a terhességi-gyermekágyi segélyt, gyermekgondozási díjat *azonos szabályok szerint kell kiszámítani.* Alapja tehát a gyermekgondozási díjnak a nyugdíjjárulékkal csökkentett (nettó) kereset.

A gyermekgondozási díjra jogosult anya *terhességi-gyermekágyi segélyét a napi átlagkeresetnek megfelelő összegben kapja.* A gyermekgondozási díj megállapításának ez az alapja, ha azt közvetlenül a terhességi-gyermekágyi segély letelte után folytatólagosan veszi igénybe. Ez esetben gyermekgondozási díj címén a napi átlagkereset 75 százaléka jár, ha a biztosítás megszakítás nélkül két év óta áll fenn, egyéb esetben 65 százalék. Ha a gyermekgondozási díj igénybevétele a terhességi-gyermekágyi segély megszűnése után nem folytatólagosan történt, vagy azt egyedülálló apa igényli, akkor a gyermekgondozási díj összegét a táppénzre vonatkozó szabályok szerint kell megállapítani. Vagyis a nyugdíjjárulékkal csökkentett keresetet kell figyelembe venni s annak 75 vagy 65 százaléka lesz a gyermekgondozási- díj összege.

Mennyi lehet a napi összeg?

A jogszabály meghatározza a gyermekgondozási- díj legkisebb és legnagyobb napi összegét. E szerint a gyermekgondozási- díj legkisebb összege nem lehet kevesebb az öregségi nyugdíj legkisebb összegének — 1985-ben 2250 forint — harmincad részénél s nem lehet több ennek kétszeresénél, ami 1985-ben 4500 Ft. *Így a napi összeg 1985-ben nem lehet kevesebb 75 forintnál s nem lehet több 150 forintnál.* Ha azonban a terhességi-gyermekágyi segély napi összege az öregségi nyugdíj legkisebb összegének harmincad részénél kevesebb, gyermekgondozási díj címén ez az összeg jár.

Annak viszont, aki a munkaviszony megszűnése után részesül gyermekgondozási segélyben s e segély folyósítása alatt szül, terhességi-gyermekágyi segélyre nem jogosult, de gyermekgondozási díj neki is jár. Ez esetben a gyermekgondozási díj összege 1985-ben napi 75 forint.

Gyermekgondozási díj — kivéve azokat a napokat, melyre terhességi-gyermekágyi segély nem jár — *minden naptári napra jár.*

A megállapított gyermekgondozási díjhoz a havi 310 forint összegű általános bérpótlék, illetőleg a gyermekgondozási segélyben részesülőket megillető árkompenzációs kiegészítés nem jár.

A gyermekgondozási díjat igényelni kell. Az igényt a társadalombiztosítási feladatot ellátó szolgálati főnökségen, illetőleg a központosított sport- és kultúrintézmények dolgozói a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóságnál kell bejelenteni.

Gyermekgondozási díjat igényelhet minden anya (egyedülálló apa), *akinek a gyermeke 1985. március elsején első életévét még nem töltötte be.* Ennek megfelelően igényelheti az is, aki szülési szabadság után visszament dolgozni és az is, aki gyermekgondozási segélyt vett igénybe. Azokat az anyákat, egyedülálló apákat, akik 1985. március első napján egyévesnél fiatalabb gyermek gondozása címén gyermekgondozási segélyben részesülnek, a gyermekgondozási díj igénybevételének lehetőségéről az illetékes ügyintézőnek tájékoztatni kell. Előfordulhat, hogy a gyermekgondozási segélyben részesülő a gyermekgondozási díjra való igényét később jelenti be, akkor a március 1. után felvett gyermekgondozási segélyt a gyermekgondozási díj összegébe be kell számítani.

Bármikor megszakítható

A gyermekgondozási díjat minden naptári napra havonta utólag kell folyósítani a munkabérek fizetési napján, azok végelszámolásakor. Így első esetben a március hóra járó gyermekgondozási díj április első felében kerül kifizetésre.

A gyermekgondozási díj társadalombiztosítási szempontból jogszerző idő és így a nyugdíjba is beleszámít.

Folyósítással kapcsolatos tilalmat a jogszabályok a munkavégzés, a hatósági engedélyhez kötött kereső tevékenység folytatása esetére szabnak meg.

A gyermekgondozási díj folyósítását az igénybe vevő szülő kérésére bármikor meg lehet szakítani. A megszakítás több ízben is történhet — s a gyermek egyéves koráig bármikor újra igénybe vehető. A gyermekgondozási díjat igénybe vevő anya a gyermek egyéves koráig azonban gyermekápolási táppénzt nem igényelhet. Ez alól kivétel azonban az az eset, ha a gyermekgondozási díjat munkába állás miatt szakították meg. Ez esetben a gyermekápolási táppénzt a táppénzre vonatkozó általános szabályok szerint kell folyósítani.

A gyermekgondozási díj bevezetése nem jelenti a gyermekgondozási segély megszűnését, az arra vonatkozó szabályok továbbra is hatályban maradnak. Ez azt jelenti, hogy a gyermekgondozási díj lejárta után a gyermekgondozási segély a gyermek hároméves, súlyosan fogyatékos gyermek esetében hatéves koráig *a jogosultság ismételt elbírálása nélkül igénybe vehető.*

A gyermekgondozási díj társadalombiztosítási ellátás. Így ezzel kapcsolatos jogviták a társadalombiztosítási tanácsok, illetve a VTT területi albizottságai hatáskörébe tartoznak, beleértve a jogosultság feltételeit is.

A gyermekgondozási díj a betegségi, anyasági ellátás körébe tartozik, s így az egyéb betegségi és anyasági ellátáshoz hasonlóan méltányossági alapon lehet kérni. Az ilyen kérelmek elbírálására — vasutak területén, beleértve az Utasellátó Vállalatot, sport- és kultúr-, valamint egyéb intézményeket — a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság vezetője jogosult.

Dr. Bordi István

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi közéleti munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

Dolgozók Lapja

A dorogi városi KISZ-bizottság küldöttgyűlése tavaly májusban úgy határozott, hogy a város KISZ-esei a Dorogi Szénbányák Vállalat által már nem használt homokszállító vasutat az Úttörőszövetség megalakulásának 40. évfordulójára úttörővasúttá alakítják át.

A bánya engedélyt adott az úttörővasút tervezett kialakításához, és a városi tanács is támogatja a kezdeményezést. A MÁV Tervező Intézet KISZ-bizottsága vállalta a vonalon található két fénysorompó teljes felújítását, a homokvasút nyugdíjas mozdonyvezetői örömmel kapaszkonának újra a mozdonyra, a csillebérciek kiképeznék az úttörővasutasokat, a börzsönyi úttörővasúttól kapnának, ha nem is új, de felújítható kocsikat a dorogiak.

A kisvonat tavasztól őszig közlekedik majd, a kocsikban egyszerre 80 utas fér el. A 13,5 kilométeres út menetideje egy óra lesz, öt megállót terveznek, s a vonal áthalad alagúton is.

Tolna megyei Népújság

A hidas-bonyhádi állomásfőnök számára emlékezetes nap volt 1944. december 29-e. Ezen a napon, pontosan egy hónappal Pécs felszabadulása után, neki, az akkor tizenhat éves *Keszthelyi Ferenc* műszerészinasnak *Krancz Pál*, a Magyar Kommunista Párt kerületi szervezetének titkára a Tímár utcai párthelyiségben átadta a tagsági igazolványt.

Negyvenhétben, augusztus 13-án lépett be a MÁV-hoz távírdaműszerésznek. Ott hamarosan felfigyeltek a fiatal, a munkában és a mozgalomban egyaránt tevékeny fiatalemberre, először négyhónapos tisztképző előkészítő tanfolyamra küldték, majd negyvenkilencben részt vett az első, egyéves vasúti tisztképző tanfolyamon. Szigetvárra került forgalmistának. Tanfolyamot végzett tanfolyam után és természetesen állandóan volt pártmunkája. Vezetőségi tag. Ötvenhétben részt vett a munkásőrség megszervezésében, hatvanegyben került jelenlegi munkahelyére. Párttitkár három évig, majd propagandistamunkával bízta meg a pártszervezet. Oklevelek és a Lenin Emlékplakett bizonyítják, hogy példamutatóan végezte pártmunkáját. Hetvenötben nevezték ki Hidas—Bonyhád állomásfőnökének.

Nógrád

A Nógrád megyei napilap hasábjain jelent meg *dr. Máté László* gyáregységi igazgató alábi köszönő levele:

„A Ganz-MÁVAG Acélszerkezeti Gyár mátranováki gyáregysége 1984. évi gazdasági tevékenységének eredményes megvalósítása, a félmilliárdos készáru gyártása rendkívül nagy erőfeszítéseket jelentett a kollektívánk számára, amelyen belül 270 millió volt az expotfeladat.

Szervezeti egységünk ebben az évben többek között 100 forgóvázat és több mint 5 vasúti hidat gyártott Egyiptom, illetve a Vietnami Demokratikus Köztársaság megrendelésére.

Exportfeladatunk sikeres teljesítéséhez, munkánk eredményességéhez jelentős megértést, *elvtársi segítséget nyújtottak a Magyar Államvasutak kommunistái, vezetői és munkáskollektívái* abban, hogy a hidak acélszerkezeteihez 60, a vasúti forgóvázak szállításához 28 vagont biztosítottak, kellő ütemességgel a határidőben történő teljesítéshez."

Petőfi Népe

Az elmúlt hetekben, sőt hónapokban szinte valamennyi sajtópublikációban bő teret kapott a vasutasok kiemelkedő, áldozatos munkája a szokatlanul kemény tél okozta nehézségek leküzdésében. A Bács-Kiskun megyei napilapban például „Fagyban, hóban helytálltak" címmel összeállítás jelent meg a vasutasokról. Ebből idézünk egy portrét:

„Géplakatosnak tanult 1969-től vasutas. Elsőként a bugaci kisvonatra osztották be. Nemsokára áthelyezték a kecskeméti állomásra. 1972-ben Miskolcon gőzmozdonyvezetői vizsgát tett. Két év múlva dízel-, majd 1980-ban villanymozdony-vezetővé képezték. Családos. Felesége vákuumkezelő és csomagoló egy kecskeméti üzemben.

Vázlatosan ennyit a harmincöt esztendős *Nagy Mihályról*, akinél a mozdonyvezetői állás nem csupán foglalkozást jelöl. Munka- vagy inkább őrhely az télen a havas, jeges sínek fölött, ahol nehéz megpróbáltatás az éjszakai-nappali szolgálat, nem úgy, mint nyáron. Dermedtek a váltók; szinte meggémberedtek a pálya menti vonóvezetékek, a fékek is lustábban tapadnak a kerekekre, mint máskor.

A villamos áramon és az olajon kívül mi az, ami ilyen komisz időben is mozgásban tartja a tengelyeket? A vasutas(ok) helytállása és felkészültsége."

Csongrád megyei Hírlap

Néhány évvel ezelőtt készült el Hódmezővásárhelyen az Éva utcában a modern kultúrház, amelynek földszinti helyiségében a vasutas-szakszervezet kapott helyet.

A szakszervezet szép nagy tanácsterme üléseken, megbeszéléseken kívül kisebb műsoros előadásokra is alkalmas, szükség esetén mozgatható válaszfallal ketté lehet osztani. A kisebb klubteremben a nyugdíjas vasutasokon kívül a vasutas eszperantó csoport is hetenként tart összejövetelt. Az eszperantistáknak kisebb könyvtáruk is van: az itt található folyóiratok és külföldi kiadványok tájékoztatást adnak a mozgalom életéről. A tagok bemutatják levelezéseiket, képeslapjaikat, amelyek mindig sok új érdekességet hoznak. A vasutas eszperantó csoport tanfolyamait is itt tartja.

Összeállította
Hegedüs Ferenc

CIKKÜNK NYOMÁN

Amikor az átmenesztő nem jogosult intézkedésre

A *Magyar Vasutas* február 14-i számában megjelent *„Eladó a menetjegyem"* című írással kapcsolatban az alábbiakat közlöm:

Nem vitatom, hogy a cikk szerzője, Kádár Péter a 260 kilométeres, 33 százalékos, visszaútra érvényes menetjegyet nem használta fel, ezért a menetdíj árának visszatérítésére az intézkedést megtettem. Megállapítottam továbbá, hogy az újságíró ebben az ügyben teljesen illetéktelen személyhez, állomásunk átmenesztőjéhez fordult, tehát nem az állomásfőnökkel beszélt, amint leírta. Ezt a tévedését az ügy kivizsgálása során Kádár Péter elismerte, s azért személyesen elnézést kért. A hibáztatható dolgozót udvariatlan magatartásáért felelősségre vontam, s kioktattam arról, hogy ne adjon felvilágosítást az utasoknak olyan ügyben, ami nem rá tartozik, hanem irányítsa őket az állomás intézkedésre jogosult vezetőihez.

Tömöri Sándor
főtanácsos,
Tatabánya-Alsó állomásfőnöke

Igaz szívvel, emberséggel

Köszönet a jászapáti Radnóti Miklós brigádnak

Harmincnégy éves, egyedül élő rokkant vagyok. Szülésznőnek készültem, de iskolai tanulmányaim befejezése után közúti baleset következtében deréktól lefelé megbénultam. Azóta is tolókocsihoz vagyok kötve. A szüleim már meghaltak, a nővérem Pesten lakik. Én Jászapátin élek.

1981-ben eljött hozzám *Szalkári Kálmán*, a füzesabonyi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegysége jászapáti kirendeltségének mozdonylakatosa, a *Radnóti* brigád vezetője. A kollektíva nevében felajánlotta segítségét, támogatását, amit a brigád tagjai hamarosan tettekkel is bizonyítottak. Lakásomtól a főútig salakkal terítették le az utcát, hogy Hycomat Trabantommal esős időben is tudjak közlekedni. Ezenkívül felújították a tolókocsimat, kijavították a konyhám padlózatát, és új kerítést is emeltek.

Ez év február 3-án a szélvihar leszakította a garázsom tetejét, és a lakóház fedelét is megbontotta. A brigád azonnal a segítségemre sietett, és helyreállította a vihar okozta károkat.

A Radnóti Miklós brigád minden tagjának (megérdemlik, hogy ideírjam nevüket: *Szalkári Kálmán, Makkos László, Zagyi József, Benkocs Ferenc, Bagi István, Kakusovszki Pál* és *Sinkó Káli Imre*) ezúton mondok köszönetet az önzetlen segítségért, a lelkiismeretes patronálásért.

Gyenes Katalin
Jászapáti

A MÁV Budapest-Ferencváros Körzeti Üzemfőnökség felvételre keres,

megfelelő végzettséggel, gyakorlattal rendelkező:
munkavédelmi,
munkaügyi,
számviteli,
üzemgazdasági
ügyintézőket
és nappalos főrendészt.

A munkakörök betöltéséhez a 13944/1982. számú Vezérigazgatói Utasításban előírtak szükségesek. (Megjelent 1982. évi 30. számú MÁV Értesítőben)

Bérezés: iskolai végzettség, képzettség és gyakorlat figyelembevételével, megegyezés szerint.

Jelentkezés: 1097 Budapest, Fék utca 6. A személyzeti és munkaügyi vezetőnél, vagy a központi Munkaerő Felvételi Irodán, Budapest, Keleti pályaudvar (Cinkotai kapu) Telefon: 145-010, naponta 8—15 óráig.

Hidegre fordult az idő. Egyik napról a másikra huszonöt fokot ugrott a hőmérő higanyszála, keményre fagyott a föld, a hószállingózás is elmaradt.

— Ez a láb megérzi az idő változását — tapogatta István a jobb lábát.

— Kihívom az orvost — ajánlkozott a fiú.

— A fekete fenét! Majd elmúlik.

Így ment ez néhány napig.

József erőltette az orvost, de az apja nem engedte. Vizes borogatást rakott rá, de attól még jobban fázott a hideg láb. Amikor Magdi meglátta, elszaladt a körzeti orvoshoz. Először Józsefet szidta; mindenféle bambának, málészájúnak nevezte, az apját meg vén makacs embernek. István nem utasította rendre. A körzeti orvos most nem hozta magával tréfálkozó kedvét, vagy attól veszítette el, amit látott. Megismétlődött az őszi kép, csak most József szorgoskodott a fehérneműs szekrény és a betegágy körül. Csönd ülte meg a szobát; a beteg arcvonásai megváltoztak, a fájdalom olyan elviselhetetlenné vált számára, hogy belenémult. A fia nyelvét meg a rémület tartotta fogva. Körülményesen összepakolta a szükséges tárgyakat, előkészítette a beteg városi ruháját és szó nélkül segített az öltözködésben.

A mentő késett. István azt mondta, hogy körülnézne az udvaron meg a kertben. A görbe botra és fiára támaszkodva kibicegett az udvarra, benézett a fűrészporos kamrába, azután az üres ólba. Megállt a ház végénél, szemügyre vette a kertet. Lábon állt a töretlen kukorica, fagyos, fonnyadt körték hevertek a fa alatt, a földben maradt paradicsomkórók félrebillenve kémlelték a környéket. Az üstházat ellepték a száraz, elrothadt falevelek.

— Majd, ha javul az idő, rendbeteszem a kertet — próbálkozott József.

István nem figyelt rá. Hideg, csípős szél fújt északnyugatról; zizegve verődtek egymáshoz a vékony, fagyos faágak.

— Hideg van, menjünk be — mormogta István, inkább csak magának.

Leült az ágy szélére, a padlót nézte, azután szólt, hogy a virágokat meg kellene locsolni. József azonnal ugrott, és hozta a kis kézi locsolóval a vizet.

— Zárd el a kányha alatt a cugot, úgy lassabban ég a tűz.

Megérkeztek a betegszállítók. Az utazás Istvánt még szótlanabbá és közömbösebbé tette. József némán kísérte. Megvárta, amíg az apját elhelyezik, azután összepakolta a fölösleges holmikat.

— Estefelé bejövök.

Naponta kétszer is felkereste az apját. Előkerültek a gyerekek, és befőttet, narancsot, almát hoztak. Magdi két új pizsamát vett, és az éjjeliszekrény aljába rakta. Állandóan azt kérdezte:

— Mit enne legszívesebben, apuka?

István nem kívánt semmit. Fájdalma annyira fokozódott, hogy abbahagyták az ágyúlövést is. Most már halkan nyöszörgött.

Józsefet a főorvoshoz hívták. Ott közölték vele, hogy nem várhatnak tovább, a lábat combtő alatt le kell venni, mert fellép egy általános szepszis. A beteg helyett írja alá a beleegyezést. József annyira megijedt, hogy önkéntelenül mondta ki:

— Nem írom alá!

— Három nap múlva meghal az apja. Olyan szenvedésekkel, hogy azt még nézni sem lehet.

— Majd a testvérem — dadogta.

Zoltánt nem érte otthon. A felesége eligazította: „A színház igazgatójának a lakását festik a Klauzál utca öt alatt." Ott megtalálta. Kockás ingben, festékes nadrágban, fején papírzacskósapkában állt a létra tetején, és arany girlandot húzott a tükörplafonon.

— Na, mi az, József? Tán segíteni jöttél?

— Nagy baj van, apánknak le akarják vágni a lábát.

— Mit akarnak? — kászálódott le a létráról.

— Különben meghal.

— Ki mondta?

— A főorvos.

Zoltán ledobta a rossz nadrágot, inget, és csak annyit vetett oda a többieknek: „Csináljátok, rögtön jövök!" Autóba ült, maga mellé vette Józsefet. A főorvost nem találták. Zoltán az osztályos orvossal beszélt, aki ugyanazt mondta, amit a főorvos Józsefnek.

— Beleegyezem. Aláírom.

Bevezették egy irodába, és aláírta a jegyzőkönyvet. Utána Józsefhez fordult és megkérte: „Azt mondd majd, amit én mondok. Figyelj rám!" A bátyja intett, hogy érti. Csöndben nyitották ki az ajtót. István félig lehunyt szemmel feküdt az ágyon, csak a szeme rebbent annak jeléül, hogy látja a fiait.

— A másik szobát?

— Csináltam egy jó sarkot a szerszámoknak a fűrészporos kamrában. Megszűnik az a lomtár, ami ott van.

— Mi szükség van erre a rendezkedésre?

— Úgy gondoltam, apámé lesz az új szoba. Szépen kipingáltatom, bebútorozom.

— Várjál vele, amíg hazamegyek. Majd én kipadolom.

— Kipadolja?

— Ki. Úgy veszem észre, használt az érműtét.

— Az érműtét?

— Az.

József érezte, hogy vizes mindkét tenyere, a haja tövében az idegesség izzadtsága gyöngyözik.

— Jól van apám, ha így gondolja!

Valami apróságot, badarságot beszélt még összevissza és elköszönt. Alig várta, hogy kiérjen a betegszobából.

A következő látogatás alkalmával József harmadmagával lépett a kórterembe, Zoltánnal és Lajos sógorával. Az öreg mogorván fogadta őket, köszönésüket nem viszonozta. Körülállták, és egymástól véve a szót, mindenféle zagyvaságokat beszéltek az időjárásról, a piktormunkáról, arról, hogy Lajos Wartburgra fizetett be, Péter egyetemre megy majd, Rozi férjét Irakba vezényelik, a basszrai olajmedencébe megy két évre fúrómesternek, hogy otthon betonnal kellene leönteni a speizot, mert poros minden, és beállítani egy jégszekrényt . . .

Az öreg, anélkül, hogy fölnyitotta volna a szemét, csöndesen azt mondta:

— Ma reggel kötöztek először. Levették a jobb lábamat.

A levegő megfagyott. Nem állhattak elő a megdöbbenés színlelésével, azt sem akarták mondani, hogy tudják. József keze remegett, zsebre rakta. Elsőnek Lajos motyogott, valami életbiztatót akart mondani:

— Majd egy jó tolókocsit veszünk.

— Nem volt más választás, a haláltól mentették meg — folytatta Zoltán valamivel komolyabban.

István nem szólt semmit.

— Segítek én, apám . . . mindenben segítek — dadogta a süket József.

— Menjetek szépen haza — mondta az apjuk.

— Pihenjen apám, holnap majd bejövünk — búcsúzott rekedt, fáradt hangon Zoltán.

Lajos még aznap este visszament, de István nem figyelt rá. Lehunyt szemmel feküdt. A többiek is naponta látogatták, szóltak, beszéltek hozzá, de minden kérdés válasz nélkül maradt.

József szinte egész nap bent volt a kórteremben. Megengedték, mert senkit sem zavart, a csonkolás óta István egyedül volt a betegszobában. A nővér ugyanúgy vitte vissza az ételeket, ahogyan hozta. Kínálta a beteget, de hiába. A vizitek alkalmával az orvosok faggatták, nézegették, minden eredmény nélkül, nem méltatta figyelemre őket.

Egy hét után Józsefnek azt mondta az osztályos orvos, hogy mesterséges táplálással fönntarthatnák a beteget, de nincs értelme. Molnár István eldöntötte: nem akar élni tovább.

— Igen, látom én is.

— Kemény, mint a vas. Így hal meg, zokszó nélkül — közölte megfigyelését az orvos.

— Érdemes volna megis megpróbálkozni, hátha megváltoztatja a szándékát.

— Nézze, én megtehetem, de csak a kínlódását nyújtom meg. És hát mégiscsak közelebb van a kilencvenhez, mint a nyolcvanhoz.

Végül az orvos fölöslegesnek ítélte a beavatkozást. Az operáció után, a tizenkettedik napon István úgy halt meg, ahogyan egész életében élt. Hangtalanul, bezárkózottan; erős jellemű, nagy egyéniséghez méltón; saját elhatározásából fejezte be életét, szépen, észrevétlenül.

Siklós János

JÓZSEF

6

— Rosszul van, apám? — kérdezte Zoltán halkan, gyengéden.

István intett a fejével.

— Meg kellene operálni ezeket az ereket. Nem ajánlották az orvosok?

Újra csak a fejével jelezte, hogy nem javasolták.

— Majd beszélünk velük! Jó?

István bólintott, de lehet, hogy ez annyit jelentett, számára már teljesen mindegy.

— Jobbulást kívánok! Holnap bejövünk.

Lábujjhegyen mentek ki a kórteremből.

— Nincs magánál teljesen, annyi morfiumot nyomhattak bele, hogy azt sem tudja, hol van — állapította meg Zoltán.

— Rossz előérzetem van — folytatta József. Hozzátette még, hogy persze, a narkotizált állapot nem mérvadó, ha ezeket a borzasztó erős injekciókat nem kapja, és a hatásuk elmúlik, egészen más lesz.

— Akkor a fájdalomba őrül bele.

— Milyen kiszolgáltatott az ember!

— Gyere, ne filozofáljunk, mert rengeteg a dolgom. Hazavigyelek?

— Ne. Gyalog megyek.

— Holnap délután gyere. Bemegyünk.

József lassan ballagott a széles sugárúton. Összekeveredett benne a világ, és magában már elföldelte az apját. Otthon sem találta a helyét, pakolt, rendezkedett, olvasott, de olyan lassan haladt az idő, hogy nem bírta kivárni a reggelt. Egy józan, ép gondolat nem született a fejében. Az egyik pillanatban azon tűnődött, hogy mit szól az apja, ha leveszik az egyik lábát. A másik pillanatban meg töprengett, hogy majd ketten, az apjával építenek egy nagy tyúkólat, és baromfitenyésztésbe kezdenek.

Másnap, ebéd után az apjukhoz mentek. A műtét utáni kábulat még tartott. Szó nélkül nézték a frissen műtött, alvó beteget. Nem a műtét kimenetele aggasztotta őket, hanem a találkozás; apjuk hogyan fogadja, és egyáltalán, elviseli-e a lába elvesztését?

Harmadnapra István fájdalmai csökkentek. Beszédesebb lett.

— Mi újság otthon? — kérdezte, és az ágy mellett álló székre mutatott, mert József úgy állt ott, mint akit odaragasztottak.

— Semmi különös. Minden a régi.

— Hát te mivel foglalkozol egész nap?

Nem talált értelmes választ, mert azt nem mondhatta, hogy „merő idegbaj minden órám, amíg nem látom, milyen hatást vált ki a megcsonkítás".

— Kipadoltatom a másik szobát.

Fazekas Lajos

Gyümölcsöskert a világ is

A fa lombja az ablakon beint:
gyümölcsöt kínál, s büntetlenül
már enyém az Éden — ott: a kert,
s a béke, a béke itt belül.

Szemem tükrébe emberi arcok
tekintenek, a fényből jönnek
felém és szétnéznek lombjaim közt,
s örülnek az ajándék-gyümölcsnek.

Adok almát sóvárgó gyereknek,
mert arcán mosoly lesz és öröm.
— Gyümölcsöskert a világ is,
ember vagyok, s van hozzá közöm.

Bartis Ferenc

Magány

Szerelmes újra a park,
fehér-hó-illata kábít.
A Nap már messzire haladt;
árnyékom kinyúlva kúszik
utánam. Félnek a lombok.
Magányom bár nem is sikolt:
játssza a vidám bolondot.

Jubileumi évkönyv

Jubileumi, huszonötödik évkönyvében számol be 1983. évi munkájáról a Vasúti Tudományos Kutató Intézet most megjelent kötete, amelynek szerkesztője *dr. Nagy József*, a műszaki tudományok kandidátusa, címzetes egyetemi docens. A kiadvány tömören ismerteti az egyes kutatási témák, a kutatásigényes operatív, illetve szabványosítási feladatok művelési eredményeit. Ennek során beszámol az eredmények hasznosításában való közreműködésről, a hazai és nemzetközi tudományos kapcsolatokról. Bemutatja az intézet egyéb tudományos tevékenységét, szakmai információs munkáját, ismerteti a társadalmi tudományos kapcsolatokat, ezek jellemzőit és feltárja a szervezeti, gazdasági helyzetet.

Az intézet tárgyévre előirányzott témáinak alapjai — mint korábban is — a közlekedés egészének és a vasúti közlekedés fejlesztési koncepcióiban gyökereztek, de gerincét képezték a különböző állam- és vasútközi, valamint a kutatóintézetek közötti közvetlen műszaki-tudományos együttműködési megállapodásaiban foglalt feladatok is.

Az évkönyv tucatnyi önálló tanulmányt közöl, foglalkozik a könyvtári és dokumentációs munkával. A „Függelék" tartalmazza a munkatársak szakirodalmi tevékenységének, valamint a kutatási jelentések és a szolgáltatások jegyzékét.

A tanulmányok sorából — természetesen fontossági sorrendre tekintet nélkül — megemlítjük a sajtó szempontjából is figyelmet érdemlő dolgozatot, amely „A vasúti szakirodalmi információs rendszer kiépítése és feladatai" címmel jelent meg *dr. Horváth Tiborné* tollából. A szerző — változatos fejtegetések után — kutatási eredményeként megállapítja, hogy a MÁV-nak nem autonóm rendszer létrehozásával, hanem a nemzetközi adatbázisokhoz kapcsolódva kell kiépítenie saját szakirodalmi információs rendszerét.

Az évkönyvet orosz, német, francia és angol nyelvű rövid összefoglalás egészíti ki.

H. K.

Alapfok után középfokon

Román nyelvoktatás Békéscsabán

Sikeresen fejeződött be az alapfokú román nyelvvizsgára felkészítő tanfolyam a békéscsabai körzeti üzemfőnökségen. A múlt év januárjában kezdődött tanfolyamon 160 órai nyelvoktatás után december 27-én és 28-án Budapesten az Állami Nyelvvizsga Bizottság előtt 13 vasutas jelent meg, hogy számot adjanak román nyelvtudásukról.

A vizsgára elkísérte őket *Kozma Tivadar* a gyulai román nyelvű gimnázium tanára, aki a felkészülési időszakban is nagy odaadással segítette a tanfolyam hallgatóit. A nyelvleckéket saját felolvasásával és magyarázó szöveg közbeiktatásával magnószalagra vette, amit mindenki megkapott, hogy az otthoni tanulás alkalmával se maradjanak segítség nélkül, és a helyes kiejtés rögződjön. Megkönnyítve ezzel a munka melletti — igazán nem könnyű — nyelvtanulást.

A vizsgák eredményeinek ismeretében januárban tartották Békéscsabán a tanfolyam záró ünnepségét, ahol jelen volt többek között *Balogh József* a szegedi vasútigazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályvezető-helyettese és *Valkó Pál* üzemfőnök.

A sikeresen vizsgázó 9 dolgozónak pénzjutalmat, a felkészítő tanárnak ajándék csomagot adtak át.

A tanfolyamzárás egyben a középfokú nyelvvizsgára felkészítő tanfolyam megnyitója is volt. E tanfolyamon a Curtici magyar-román közös határállomáson szolgálatot teljesítő dolgozók közül 12-en folytatják a tanulást és vállalták a középfokú román nyelvvizsga letételét.

Zacharidesz Jánosné

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

Munkáskáderképző tanfolyamon való részvételre, az 1985/86-os 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.

Célja, hogy a fizikai munkás, művezető vagy technikus munkakörben dolgozó — már jelenleg is valamilyen társadalmi funkciót betöltő (bizalmi. főbizalmi, szb-tag, szocialista brigádvezető, KISZ-vezető stb.) — a szakszervezeti munkához kedvet, elhivatottságot érző munkások számára elméleti — politikai — gyakorlati alapot nyújtson. Ismerjék meg a hallgatók társadalmunk politikai, ideológiai és gazdasági céljait, ezen belül a ma fő feladatait, s azok gyakorlati megvalósításának útjait, módszereit. A tanfolyam egésze tegye képessé a résztvevőket a szakszervezeti mozgalomban való különböző tisztségek ellátására.

A tanfolyam résztvevői korszerű formában feldolgozzák az ML esti középiskola tananyagát és elsajátítják a szakszervezeti alapismereteket, melyről bizonyítványt kapnak. Az új ismeretek elsajátítása mellett a tanfolyam elősegíti a politikai-mozgalmi munkához szükséges készség, munkastílus és munkamódszer megismerését és gyakorlását, olyan vezetői készségelemek kialakítását, melyek a mozgalmi munka végzéséhez nélkülözhetetlenek.

A tanfolyammal kapcsolatos egyéb tudnivalók:

A tanfolyam helye: *Balatonfüred SZOT Oktatási Intézet.*

A tanfolyam ideje: *1985. október 21.—1986. március 14.*

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 1985. 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 továbbküldik a szakmai központnak, ha a pályázó kérelmét az szb nem támogatja.

A pályázatokat a SZOT és az iparági-ágazati szakszervezetek illetékesei bírálják el. A döntésről 1985. szeptember 25-ig a pályázók értesítést kapnak.

SZOT Oktatási Intézet Igazgatósága Balatonfüred

Turistahíradó

A Lokomotív Természetbarát Egyesület február 23-án tartotta vezetőségválasztó közgyűlését. *Szabó Rózsa* ügyvezető elnök értékelte az 1984-es túraévet. Az 1982-ben alakult egyesület taglétszáma 223 fő. Tavaly 201 túrán vettek részt, hárman ezüst, tizenegyen bronz, tizenhárman ifjúsági minősítést szereztek. Az egyesületben 32 vizsgázott túravezető tevékenykedik.

A versenysport mellett sok jelvényszerző túrán vettek részt, és teljesítették az *Eisenach—Budapest* Nemzetközi Barátság Hegyitúra első 150 km-es szakaszát. Az elmúlt évben 11 autós—gyalogos túrát rendeztek, a vízi túrázók pedig a dunai Szörkő-szigetre vezettek vízi tábort.

Az egyesületnek hatvanhat 16 éven aluli sportolója van, akik 3 önállóan túrázó gyermek-, illetve serdülőcsoportban tevékenykednek.

Az 1984-ben alakult tájékozódási futó szakcsoport *Rácz Márton* okleveles sportoktató, edző, versenybíró vezetésével 64 alkalommal ért el minősítő eredményt, melyek alapján 7 fiatal lett az év végén minősített tájfutó versenyző. A Lokomotív TE bejegyzett tájfutó egyesület lett.

A csapateredmények közül kiemelkedő volt a „C" fokozatú budapesti váltóbajnokságon elért fiú 3., és leány 2. helyezés. Egyénileg kiemelkedő volt *Rácz Kinga,* aki „C" fokozatú körzeti egyéni bajnok és a budapesti „B" fokozatú bajnokság 2. helyezettje lett.

Az 1983-ban a Bőszobi-völgyben kapott, elhagyott cselédházból az év végére lakható, fűthető kulcsosházat alakítottak ki, melyben a társadalmi szervektől kapott anyagi támogatás és a tagok társadalmi munkája mellett meghatározó volt a BTSH támogatása. Az egyesület a SZOT által kiírt pályaépítő akció keretében *25 ezer forint értékű pályadíjat nyert.*

A Magyar Természetbarát Szövetség 1984-ben több évtizedes természetbarát tagságuk elismeréseképpen 40 éves emlékjelvényét adományozta *dr. Vizkelety Lászlónak, Weidlich Adolfnak* és *Zsadányi Imrének,* 25 éves emléklapot kapott *Jankovich Erzsébet, Horváthné Hernádi Anna* és *Nagy Sándor.*

A múlt évben végzett kiváló társadalmi munkájáért az OTSH-tól kapott emlékérmet *Hosszú Gáspár* és *dr. Vizkelety László.* A BTSH-tól elismerő oklevelet kapott *Horváth József.*

Buskó András

Télen is zavartalan a felkészülés

Szombathelyen joggal büszkék a Haladás sportlétesítményeire

A jó eredmények eléréséhez nemcsak tehetség, szorgalom szükséges, hanem az is, hogy a versenyzők megfelelő körülmények között gyakorolhassanak, készülhessenek a viadalokra. A *Szombathelyi Haladás* sportolói nem panaszkodhatnak: létesítményhelyzetük kiváló.

— Pályáink, termeink 1983. január 1-e óta a szombathelyi épület- és hídfenntartási főnökség kezelésébe kerültek — mondja *Török Péter,* a Haladás ügyvezető elnöke. — Úgy érzem, nagyon jó helyre, hiszen mindenben segítségünkre vannak. Azzal büszkélkedhetünk, hogy az országban talán a mi stadionunk talaja az egyik legjobb minőségű. A Kondics utcai sporttelepen a két salakos mellett hamarosan elkészül a füves edzőpálya is. Ugyanitt található a dobók birodalma, *Németh Pál* mesteredző vezetésével dolgoznak a már országhatáron túl is híres kalapács- s a tehetséges diszkoszvetők. *Vidáék* olyan messzire hajigálták a kalapácsot, hogy a kerítést mintegy hat-nyolc méterrel tovább kellett helyezni. Mi lennénk a legboldogabbak, ha nemsokára ismét rövidnek bizonyulna ez a terület.

Vas megye reprezentatív egyesülete tavaly augusztus 20-án szép ajándékot kapott. A Haladás sportolói ezen a napon vehették birtokukba a 66 x 24 méteres, korszerű munkacsarnokot. Oda költözhettek a birkózók, az atléták, a labdajátékok képviselői. Sokat nyertek a labdarúgók is, ideális feltételek mellett, helyben alapozhatnak. Az 1985-ös tavaszi szezonra már ott készültek.

— *Külön termük van a súlyemelőknek, a vívóknak, az ökölvívóknak* — folytatja Török Péter. — Ezeken kívül még teniszpályák teszik teljessé létesítményeinket. A jó feltételeknek nemcsak a versenyzők örülnek, hanem a vasutasok is, akiknek rendszeresen megrendezzük a Haladás tömegsport kupát. Mondanom sem kell, mennyire népszerű. A lányok-asszonyok, a fiúk-férfiak nagyon sok számban mérhetik össze erejüket, próbálhatják ki ügyességüket.

Természetesen Szombathelyen is a foci a legnépszerűbb. Tavaly ősz óta különösen, hiszen a Haladás a középmezőnyben végzett, s a tavaszi rajt is sikerült. Ez nemcsak a játékosok igyekezetét, hanem a szakemberek jó munkáját is dicséri. Elég, ha csak *Török Péterre, Rátkai László* vezetőedzőre, *Szöllősi Emil* létesítményvezetőre, *Halmosi Zoltán* gondnokra, *Iszak Sándor, Kajári Viktor, Szarka Zoltán* edzőkre gondolunk. Egyáltalában nem lényegtelen az sem, hogy a csapat 75—80 százaléka saját nevelésű. Fiatal a gárda, 23 év az átlagéletkor. A szurkolók is kedvelik az együttest, 6—8 ezren drukkolnak rendszerint a csapat hazai mérkőzésein, persze ha neves gárda a vendég, nem ritka, hogy kétszer annyian váltanak jegyet.

— *Tervezzük a Rohonci úton a világítás bevezetését.* Ha elkészül, pénteken este, vasárnap délután, vagy este szeretnénk fogadni ellenfeleinket — magyarázza az ügyvezető elnök. — A nézők is szívesebben jönnének ezekben az időpontokban a mérkőzésekre, mint most, amikor mindig szombaton délután rendezzük a találkozókat.

A vasi sportegyesület eddig sem volt adós a sikerekkel, a jó eredményekkel. Vezetői és versenyzői igyekeztek s igyekeznek a jövőben is meghálálni azt a sok segítséget, amit a vasutastársadalomtól kapnak.

Őri B. Péter

A Szegedi VSE sikerévei

Az egyesület fennállása óta a legeredményesebb négy évet zárta — összegezték az 1981—84-ben végzett munkát a Szegedi Vasutas SE tagjai és vezetői a február 21-én megtartott vezetőségválasztó közgyűlésükön.

A siker elsősorban annak köszönhető, hogy a négy évvel korábban kitűzött célokat teljesítették. Nagymértékben javult létesítményellátottságuk, elkészült az új központi épület, amelyben valamennyi szakosztály önálló öltöző- és fürdőhelyiségekkel rendelkezik, magas szintű edzési és versenyzési lehetőség valósult meg, ami elsősorban a birkózókat érintette kedvezően. Ebben az épületben található az egyesület sportirodája, tanácsterme, sportszállója, amelyhez büfé és szauna is tartozik. Márciusban átadják rendeltetésének az ülőhelyi lelátó alatt létesült súlyemelőcsarnokot. Változott a szakosztályi összetétel, szervezettebbé vált az utánpótlás nevelése, eredményes volt a tömegsportmunka is. Az SZVSE ma Csongrád megye második legeredményesebb egyesülete.

A beszámoló foglalkozott az egyes szakosztályok munkájával, eredményeivel is. Az atlétikai az egyik legeredményesebb szakosztályuk. *73 minősített versenyzővel rendelkeznek, és 42 nemzetközi, 58 magyar bajnoki pontot szereztek.* Hagyományosan jól szerepeltek a gyaloglók, a dobók, a közép- és hosszútávfutók. Tavaly hét válogatott atlétájuk volt. Legeredményesebbek: *Visnyei Márta* középtávfutó. *Bolgár Tamás* gerelyhajító és *Saskői Alfonz* diszkoszvető.

Birkózószakosztályuk B kategóriás. A szakosztály eredményei — az atlétákhoz hasonlóan — döntően befolyásolják az egyesület eredményességét. Fejlődésük ugrásszerű. Erre utal, hogy amíg 1981-ben 34 bajnoki pontot szereztek, addig tavaly 89-et. A birkózók közül kitűnik *Péter István,* aki 1983-ban világbajnoki 4. helyezett, 1984-ben a budapesti Barátság versenyen szintén 4. helyezett volt.

A valaha szebb napokat megélt labdarúgó-szakosztály legjobbjai ma a területi bajnokságban játszanak. A sakkozók az OB II-ben versenyeznek.

Új szakosztály 1984-től a súlyemelőké. Ők most az alapfokról indulnak, de feltételeik biztatóak. A tájékozódásifutó-szakosztály egyenletesen fejlődött, 58 minősített versenyzőjük van és a vasutas egyesületek között a 2. helyen állnak. Utánpótlásuk lassan beérik, s a következő években már egy-két korcsoportban felzárkózhatnak a hazai élmezőnyhöz.

Az egyesület a versenysport színvonalának emelése mellett a tömegsporttal is kiemelten foglalkozott. Igen sikeresek voltak az *Edzett ifjúságért* mozgalom sporteseményei, valamint a különböző ünnepek alkalmával rendezett bajnokságok.

Az egyesület elnökének ismét *Sajtos Péter* igazgatóhelyettest, ügyvezető elnöknek pedig *Halász Antalt* választották meg.

G. J.

Honvédelmi nevelőmunka a miskolci építési főnökségnél

A minap értékelte az 1984-ben végzett munkát az MHSZ MÁV Miskolci Építési Főnökség Honvédelmi klubja. Mint *Hajdú Zoltán* klubtitkártól megtudtuk a korábban elég gyakran változó klubtanács személyi összetétele stabilizálódott, rendszeressé váltak a titkári értekezletek, ami munkájuk minőségét is kedvezően befolyásolta. Tovább fiatalodott a klubtagság.

Tavaly több mint 1200-an vettek részt a klub által szervezett Honvédelmi kupa lövészversenyeken. Ezekhez versenydíjként a szakszervezeti bizottság könyveket adott, s a lebonyolítás költségeihez a társadalmi szervezetek is hozzájárultak. Sajnos tovább azért nem tudtuk a résztvevők számát növelni, mert több kispuska lőszert nem kaptunk, s lőfegyvereink, különösen a légfegyverek állapota pedig egyenesen siralmas. A múlt évben a nagyüzemi összetett honvédelmi versenyen csapatunk első helyezést ért el, s a szakszervezeti bizottsággal közösen mi rendeztük meg az építési főnökségek és -üzemek országos lövészversenyét is.

— Tartalékos honvédelmi csapatunk is első helyezést ért el az üzemi versenyen. Elbizakodni azonban nincs okunk. A munkában ugyanis — különösen a rádiós klubban — csak egy kisebb létszámú aktív közösség vesz részt. Nekik köszönhető, hogy a kicsit túlméretezett évi feladatterv 24 pontjából 17-et teljesítettünk — tájékoztatott a klubtitkár.

Az MHSZ-klub házatáján ezekben a napokban nincs holtszezon. Az általános honvédelmi ismereteket a városi MHSZ-szervezettel együttműködve, főként a sorkötelesek és a Miskolci 100. sz. Szakközépiskolában tanulók körében sikerült körültekintő szervező munka eredményeként, terjeszteniük. Mint a beszámoló taggyűlésen elhangzott hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára megrendezik a klub eredményeiről, munkájáról szóló kiállítást az építési főnökség központjában.

O. K.

Jubileumi lövészverseny

Az MHSZ VIII. kerületi vezetősége a főváros felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére baráti találkozóval egybekötött lövészversenyt rendezett. A nagyszabású versenyen, amelynek rendezésével a budapesti vasútigazgatóság és a Keleti pályaudvar honvédelmi klubját bízták meg, mintegy százhúszan vettek részt. A versenyt a Keleti pályaudvar pincelőterén bonyolították le.

Az eredményhirdetést baráti találkozó követte, melyen részt vett *Tongori Imre* vasútigazgató, *dr. Mészöly Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára, *Pady Géza,* az igazgatóság pártbizottságának titkára.

A történelmi eseményről *Vass János,* az MHSZ VIII. kerületi titkára emlékezett meg, majd kiosztotta a díjakat. Az erre az alkalomra alapított vándorserleget az MHSZ VIII. kerületi vezetőségének csapata nyerte. A vasutasok a harmadik helyen végeztek.

S. R.

HÍREK

— **Brigádvezetők tanácskozása.** Szocialista brigádvezetők tanácskoztak a közelmúltban a hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökségen. Értékelték az elmúlt évben végzett munkát, a kongresszusi munkaverseny eddigi eredményeit, és meghatározták a legfontosabb teendőket.

— **Derűs farsang.** Karcag állomáson 1981-ben alakult meg a Barátság klub, amelynek tagjai többségében nyugdíjasok. Kéthetenként tartanak különféle rendezvényeket. Legutóbb, február 4-én derűs farsangi estét rendeztek, amelyre meghívták a szolnoki, a törökszentmiklósi és a kisújszállási testvérklubok tagjait is.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A kecskeméti körzeti üzemfőnökségen február 15-én ünnepséget rendeztek a közelmúltban nyugdíjba vonult 58 vasutas részére. Hegyesi Mihály szb-titkár köszöntő szavai után Petrák Mihály körzeti üzemfőnök méltatta több évtizedes helytállásukat, vasutashűségüket, majd valamennyiüket vendégül látták.

— **Társkereső klub.** A Törekvés Művelődési Központ (1101 Budapest, Könyves Kálmán krt. 25.) társkereső klubot szervez vasutasok részére. Várják azoknak a nőtlen vasutas férfiaknak a jelentkezését, akik a klub rendezvényein részt szeretnének venni. A jelentkezők levélben írják meg a pontos lakcímet, életkort és a foglalkozást is.

— **Találkozó.** A MÁV Tisztképző 1943/44-ben végzett hallgatói részére március 30-án, 8 óra 30-kor találkozót rendeznek az intézet Luther utca 3. szám alatti épületében. A részvételi szándékot levélben közöljék dr. Varsányi Lajossal. Cím: 4026 Debrecen, Garai u. 22.

— **Kiállítás.** Tapolcán, a MÁV oktatási főnökségen kiállítást rendeztek a pályafenntartás, a vontatás, a forgalom és kereskedelem, valamint a távközlő szakszolgálatok munkájáról. Az érdekes kiállítást a környék iskoláinak pályaválasztó fiataljai is megtekintik majd.

— **Emléktúra.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség Lenin szocialista brigádja — névadójuk halálának 51. évfordulója tiszteletére — emléktúrát rendezett a zempléni hegyekbe, amelyen a főnökség több brigádja is részt vett. Megtekintették többek között a Magas-hegyen kiépített sípályát, és szánkóversenyt is rendeztek.

— **Családi est.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének dolgozói február 23-án családi estet rendeztek a Kodály Zoltán Művelődési Ház nagytermében.

A több mint százötven vasutast és hozzátartozóját a diszkótoros vacsora után Szunyogh László mozdonyvezető és zenekara szórakoztatta.

— **Munkavédelmi vetélkedő.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség vezetői a fizikai szocialista brigádok részére munkavédelmi vetélkedőt rendezett. A győzelmet a szerencsi I-es főpályamesteri szakasz Kandó Kálmán szocialista brigádja szerezte meg. Az első három helyezett brigád pénzjutalmat kapott.

— **Ausztrália vasútjai.** Ezzel a címmel tartott diavetítéssel egybekötött előadást a KTE tapolcai szervezete rendezésében dr. Vaszary Pál, a Győri Műszaki Közlekedési Főiskola tanára a tapolcai Batsányi János Művelődési Központban. Ugyancsak a KTE szervezte dr. Gátay Szilárd műszaki főtanácsos előadását is, aki a vasúti mozdonyokról beszélt a hallgatóknak.

Lakáscsere

Elcserélnék Budafok-Háros vasútállomás területén lévő 100 négyzetméter alapterületű, 3 szobás, komfortos, MÁV-bérlakást hasonló tanácsi lakásra. A házhoz nagy kert — termő gyümölcsfákkal — és gazdasági udvar tartozik. Budaiak előnyben. Érdeklődni lehet egész nap a 386-801-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest VI. kerületi kétszobás, 53 négyzetméteres félkomfortos, gázfűtéses, udvari tanácsi lakásomat 3 vagy két plusz két félszobás, külön bejáratú, összkomfortos, komfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet 8—16 óráig a 220-660/83 melléken, vagy a 30-07 telefonszámon.

Elcserélném Bp.-Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" levő kétszobás, 96 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat kizárólag tanácsi lakásra. Vidéki lakás és minden megoldás érdekel. Cím: Budapest VIII. ker., Kerepesi út 5. V. ép. fszt. 4., vagy 11—13 óra között a 340-495-ös telefonszámon.

Elcserélném két szoba, komfortos, 42 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat 2,5-3 szobásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Darabos, 41-61/36-75-ös telefonszámon 8—16 óra között.

Elcserélném Bp.-Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" lévő kétszobás, 56 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi vagy magánrendelkezésű lakásra. Vidéki is érdekel. Érdeklődni lehet munkaidőben a 119-106 vagy 10-73/255-ös melléken, Hortobágyiné.

Elcserélnék Budapest, Füredi úti lakótelepen levő másfél szobás, I. emeleti lakást és 1 szobás, komfortos, földszintes, Népstadionnál levő öröklakást családi házra. Kizárólag Budapest területén. Mindkét lakásban telefon. Érdeklődni kizárólag este 7 óra után a 640-355-ös telefonszámon.

Elcserélnénk a metró Klinikák megállójához közeli, első emeleti, szobakonyha, fürdőszobás, gázfűtéses, 27 négyzetméteres, felújított tanácsi lakásunkat MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon munkaidőben: 38-35 vagy 12-17. Cím: Budapest IX., Lenhossék u. 15. I. 8.

Elcserélném Budapest X. kerületben levő kertes MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet 18—20 óra között a 161-664-es telefonszámon.

Elcserélném törökbálinti kétszobás, komfortos, nagyméretű első emeleti, kertes MÁV-bérlakásomat miskolci vagy Miskolc környéki tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Sürgős, minden megoldás érdekel. Telefon: 01-56-11 vagy 684-079, Kovácsné.

Elcserélném tatabányai kétszobás, összkomfortos tanácsi lakásomat hasonló budapestire, MÁV-bérlakás is lehet. Érdeklődni lehet munkaidőben a 45-32-es telefonszámon, Szebeni Andrásné.

Elcserélném a Budapest, Landler-telepen levő egy plusz félszobás, 67 négyzetméteres, loggiás, OTP-öröklakásomat hasonló méretű örök- vagy bérlakásra Budán I., II., III. kerület előnyben. Megtekinthető délután 5-től, szombat, vasárnap egész nap. Cím: Plesz Antal, 1155 Budapest, Rákos út 96. I. 10. Telefon napközben 887-700.

Elcserélném Budapest XV ker., MÁV-telepi egyszobás, komfortos lakásomat tanácsira. MÁV-dolgozóval. Vagy a lakást plusz börzsönyligeti nyaralómat kisebb családi házra. Budapest környéki, vidéki is érdekel. Várhegyiné, 1154 Budapest, Csanádi György u. 9/3.

Elcserélném Ács állomáson levő MÁV-bérlakásom — amely nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba, pincéből áll, és egy zárt veteményeskert tartozik hozzá — Budapesthez közelebb vagy Budapesten levő másfél vagy kétszobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné, Ács 1941, vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném Miskolc, Avas-déli, egy plusz két félszobás, 56 négyzetméteres, összkomfortos tanácsi bérlakásom budapesti vagy gödöllői hasonló bérleményű lakásra. Lehetőleg lakótelep környékire. Cím: Magyar Mária, Miskolc II., Bokányi Dezső u. 36. sz. 2/5.

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: 39,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
85—1132. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM — ÁRA: 1,50 FORINT — 1985. MÁRCIUS 28.

Négy évtized

Negyven év egy ember életében út a munkába lépéstől a nyugdíjig, az ifjúságtól az élemedett korig. Egy ország életében négy évtized jelentősége attól függ, mit hozott a nép, a nemzet számára. A mögöttünk levő negyven év többet jelent haladásunk szempontjából, mint korábbi évszázadok, netán évezredek. 1945. április 4-e az újkori magyar történelem legjelentősebb dátuma, egy új korszak kezdetének hajnala.

Ha visszaidézzük, hogy a Horthy—Szálasi uralom egy kifosztott, megtizedelt, rombadöntött országot hagyott ránk örökül, akkor láthatjuk igazán a ma valóságát teljes értékében. Hiszen először el kellett takarítani a romokat, hogy hozzákezdhessünk az újjáépítéshez, megindulhasson az élet, s csak azt követően lehetett szó arról, hogy egy elmaradott, félfeudális, dzsentri Magyarország helyén *egy szocializmust építő néphatalom jöhessen létre.*

A háború alatt a közlekedésen belül a vasút szenvedett a legtöbbet. A 70 000 járműből 48 800 került külföldre. Az itthon maradtak nagy része használhatatlan állapotban volt. 1945 tavaszán 213 gőzmozdony, 150 személy- és 1900 teherkocsi volt üzemképes állapotban. Elpusztult a vágányhálózat 36, az épületek 28 százaléka, 1064 híd és áteresz, valamennyi Duna- és Tisza-híd.

Telefon- és távíró-összeköttetés még sehol, *de 1945. február 5-én a Nyugati pályaudvarról elindult Vácra az első munkásvonat.* S ez már az élet jele, a tenni akarás diadala volt. Március 25-én — tehát a felrobbantás után három hónappal — üzembe helyezték a provizórikus Déli összekötő vasúti hidat. Volt idő, amikor csupán ez a híd jelentette az összeköttetést a főváros két része között.

1945 nyarán a vasút teljesítménye csak 17 százaléka volt az 1938 évinek. 1950 végén már több volt a személy- és a teherkocsi, mint 1937-ben. 1948-ban az üzemképes mozdonyok száma meghaladta a háború előttit. Öt év alatt az utasszállítás az utolsó békeévinek több mint kétszeresére, az áruszállítás is csaknem kétszeresére emelkedett.

A vasút fejlődéséről, a vasutasok négy évtized alatti munkájáról számot adni, kötetekre menne. Álljanak itt a leglényegesebb számok. *1938-ban a MÁV 25 millió tonna árut és 75 millió utast szállított. 1984-ben a teljesítmény 120,3 millió tonna, illetve 235,6 millió utas volt.* S ha már négy évtizedről adunk számot, akkor jegyezzük meg, hogy az áruszállítási teljesítmény csúcsa 1978-ban volt, amikor az elszállított árumenyiség 134 millió tonna volt. A személyszállításban a hatvanas évek végén elértük az évi 400 milliót. Azóta a világgazdaságban elmélyült válság, a hazai motorizáció, valamint egyéb okok miatt bekövetkezett a visszaesés. Érdemes megemlíteni azt is, hogy a vasutasok létszáma 1964 óta — amikor is csaknem elérte a 168 ezret — 38 ezer fővel csökkent.

A vasút modernizálása, a dolgozók szociális ellátása és munkakörülménye az elmúlt évtizedekben nagy változáson ment keresztül. A villamosított vonalak hossza meghaladja az 1700, a hézag nélküli pályáké az 5000 kilométert. A 100 kilométernél nagyobb sebességre méretezett vonalhossz 3300 kilométer. A MÁV vonalain gyakorlatilag megszűnt a gőzvontatás.

Évente mintegy 35 ezer dolgozó, illetve családtag veheti igénybe az üdülést. A SZOT-üdülők mellett ilyen célt szolgál a 70 vállalati üdülő és hétvégi pihenő. A 10 bölcsőde, 22 saját kezelésű óvoda mellett a tanácsi óvodákban 6500 vasutasgyermeket tudnak elhelyezni. Öt nevelőotthonban a férőhelyek száma 950. Évente 2000 tanuló részesül ösztöndíjban. A MÁV kezelésében levő lakások száma eléri a 13 ezret. 1985-ben 200 millió forinttal segíti a vasút dolgozói lakásproblémájának megoldását. *A hatodik ötéves tervre előirányzott szociális kiadás 32 százalékos túlteljesítése várható.* Az üzemi étkezést 41 ezer tényleges és nyugdíjas veszi igénybe. 24 művelődési intézmény, 21 klub és 32 önálló könyvtár szolgálja a kulturális igények kielégítését. A fiatalok — akik a létszámnak, mintegy 31 százalékát jelentik — számos vasutas-sportegyesületben találnak testedzési lehetőséget. A dolgozók egészségügyi ellátását a kórházak és rendelőintézetek mellett 226 üzemorvos végzi.

Ma már a 40-45 éves, életük delén levők is csak tankönyvekből, elbeszélésekből ismerhetik a kizsákmányolást, az elnyomást, a jogtalanság és a nyomor Magyarországát, a háború borzalmait. Április 4-e emlékeztesse őket is azokra, akik étlen, szomjan, pénznek nevezett bankjegyekért, vagy éppen társadalmi munkában dolgoztak a romok eltakarításán ott, ahol ma gyönyörű lakótelepeink, hídjaink, utcáink, tereink, pályaudvaraink, üzemeink állnak.

Amit ma egy mondattal elintézünk, mindaz kemény küzdelem, áldáz harc eredménye. A földosztás, a bányák, a bankok, a nagyipar államosítása, a forint bevezetése, az iskolák államosítása, az alkotmány elfogadása, az ellenforradalom utáni konszolidáció, a mezőgazdaság szocializálása, az anyagi-technikai bázis megteremtése, a gazdaságirányítás új rendszerének bevezetése, a világpolitikai válság okozta nehézségek leküzdése, külön-külön is korszakos jelentőségű esemény.

Társadalmunkban az emberek megítélésének alapja a munka, valamint a szocialista közösséghez való viszony, egyszóval, a magatartás. Ez előrehaladásunk egyik követelménye, záloga. De még jócskán akad visszahúzó erő. Vannak — sajnos nem is kevesen — akiket a harácsolás szenvedélye fűt, akik nem munkával, hanem ügyeskedéssel, nemegyszer törvényeink megsértésével igyekeznek könnyű jövedelemre szert tenni. Ezek ártalmatlanná tétele, megfékezése is szaporítja gondjainkat. Mindennapi teendőnk a negatív jelenségek visszaszorítása, a törvények megtartása és megtartatása, a közélet tisztaságának megóvása, következetes harc a hatalommal való visszaélés, a személyi összefonódások, a protekció, a korrupció ellen.

Felszabadulásunk ünnepét csak néhány nappal előzte meg az MSZMP XIII. kongresszusa, amely értékelte a négy évtizedet és megszabta az elkövetkezendő esztendők legfontosabb feladatait. Ez úgy foglalható össze, *hogy aktív, tudatos részvétel a gazdasági építőmunkában, következetes kiállás a szocializmus ügye mellett.*

Legnagyobb nemzeti ünnepünkön akkor ünnepelhetünk legméltóbban, ha értékelve a múltat, a jövőbe tekintve azon munkálkodunk, hogy tetteinkkel az elődökhöz méltóan szolgáljuk népünk további felemelkedése, a társadalmi haladás, a világbéke ügyét.

Felszabadulási és kongresszusi munkaverseny

A vasutasok teljesítik versenyvállalásaikat

Lapunkban rendszeresen hírt adunk a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyhez csatlakozott szocialista brigádok, munkahelyi kollektívák többletvállalásairól. Ezúttal a Jászkiséri Építőgép-javító Üzem, a Záhonyi Üzemigazgatóság, a Celldömölki Építési Főnökség és Tótkomlós állomás vasutasainak kezdeményezéseiről, pótfelajánlásaik megvalósításáról tájékoztatjuk olvasóinkat.

A Jászkiséri Építőgép-javító Üzemben a közelmúltban értékelték az elmúlt évi gazdasági eredményeket és a jubileumi munkaverseny első szakaszát — írja Rideg Istvánné. Az igazgató jó eredményekről számolhatott be az üzem dolgozóinak. 1984-ben teljesítményük értéke elérte a 368 millió forintot, a várható nyereségrészesedés pedig egymillió 340 ezer forint lesz.

Határidő előtt, kifogástalan minőségben végezték el a gépek főjavítását. A majdnem négymillió forintot érő túlteljesítés *a termelési osztályon dolgozó 14 szocialista brigád jubileumi munkaverseny-felajánlásának köszönhető.* Az alkatrészellátást is sikerült folyamatosabbá tenni. A devizáért beszerezhető alkatrészek egy részét helyben gyártották. Ez a munka 80 millió forint dollár-, és 9,5 millió forint rubelelszámolású importot pótolt. *Az idén 112 millió forint értékű importpótlást terveznek a szocialista brigádok.*

A felépítmény-karbantartó gépláncoknál dolgozó kollektívák a jubileumi verseny keretében elsősorban a felépítménykarbantartó gépek, kitérő-aláverők és egyéb vágányépítő gépek kapacitásának növelését, a vágányzárak idejének csökkentését vállalták. Tavaly az egy üzemórára jutó teljesítményt a bázishoz viszonyítva 5,9 százalékkal növelték a pályafenntartási munkák során. A versenyben kiemelkedő eredményeket ért el a termelési osztály *Puskás Tivadar,* valamint az üzemeltetési és szervizosztály *Zalka Máté* szocialista brigádja.

Az üzem — a MÁV jubileumi munkaverseny-eljárási szabályzata szerint — a termelési eredmények növeléséért tavaly az elérhető maximális 150 pontot szerezte meg. A hagyományos munkaverseny-mozgalomban a MÁV-ipari üzemek között is az első helyen állnak.

Az üzem kollektívái az idén 4525 vágánykilométer vasúti pálya fenntartási munkáinak elvégzését vállalták. Együttműködés keretében tervezik egy importhelyettesítő gép, az úgynevezett *08—16 típusú Plasser* vágányszabályozó elkészítését is. Ezenkívül vállalták még 175 különféle vasúti gépjármű gyártását, illetve főjavítását. A szocialista brigádok újításokkal, anyag- és energiatakarékossággal igyekeznek tovább javítani a termelési eredményeket.

A Záhonyi Üzemigazgatóság átrakóhelyein, szolgálati főnökségein — a jubileumi munkaverseny sikere érdekében — február 23-tól minden szombaton dolgoznak a szocialista és munkabrigádok — írja tudósításában Pöhacker Attila. Szabad idejüket áldozzák azért, hogy a Szovjetunióba menő exportszállítmányok minél előbb átlépjék a határt. Március 3-ig 44 szocialista brigád 261 tagja 59 normál kocsiból 43 szélesbe 1820 tonna árut rakott át. Az ezért járó 32 ezer forintot szociális célokra fordítják.

Március 23-án, pártunk XIII. kongresszusa tiszteletére *a szovjet és csehszlovák vasutasokkal együtt kommunista műszakot tartottak.* Bekapcsolódtak a műszakba a község kirendeltségeinek, üzemeinek dolgozói is. *A bevételt a moszkvai Világifjúsági Találkozóra fordítják.*

A kongresszusi munkaversenyhez csatlakozott 345 brigád elsősorban a Szovjetunió és Magyarország közötti árucsereforgalom gyorsítását tűzte célul. Ennek köszönhetően a tavalyi terveket kimagaslóan teljesítették. Többek között túlteljesítették a szállítási, rakodási és a személyszállítási terveket. 7,9 százalékkal csökkentették a normál, 24,4 százalékkal pedig a széles kocsik tartózkodási idejét. Ez utóbbi egymillió 200 ezer rubel bevételt eredményezett.

(Folytatás a 3. oldalon.)

Április 1-től

Béremelés a MÁV-nál

Az elmúlt évben, mint arról már több fórumon számot adtunk, az Állami Tervbizottság megvizsgálta a vasút helyzetét és jogosnak, megoldandónak ismerte el az eszközállomány *szintentartásának,* a vasutasok élet- és munkakörülményei *javításának* igényét. A felhalmozott munkáltatási problémák — a népgazdaság lehetőségeihez igazodó — csökkentése érdekében ezért a kormányzat a MÁV dolgozói részére 1985-re a központi keresetszabályozási formában megállapított 5,5 százalékos mértéknél 1,5 százalékkal magasabb; összesen tehát 7 százalékos — *adómentes* — keresetfejlesztést engedélyezett.

Az 1985. évi keresetek alakulásának lehetőségeiről a vasutasokat —a szabályozás megjelenése után — tájékoztatták, a szükséges bérintézkedések rendező elveit, főbb irányait pedig szakszervezetünk központi vezetősége az 1985. januári ülésén határozta meg.

Lényeges eredménynek tekintjük, hogy a bérintézkedések módot adnak a keresetszint 7 százalékos növelésén kívül *további — mintegy 80 millió forint felhasználásával járó — egyszázalékos átlagbérnövekedés elérésére.* A vasútigazgatóságoknál ennek 50-50 százalékban feltétele a tervezett, illetve terven felüli bevételek (szállítási teljesítmények) elérése és az önköltségterv szinten tartása.

(Folytatás a 3. oldalon.)

A Közlekedési Minisztériumban rendezett nőnapi ünnepségen Onozó György miniszterhelyettes köszöntőjét mondja. Részletes beszámoló a 2. oldalon (Laczkó I. felv.)

Brigádok kezdeményezték

Pótolják a tél okozta veszteséget

Az idei hosszú, hideg tél sok munkahelyen nehezítette a termelést, gátolta a tervek teljesítését. A lemaradások pótlása népgazdasági érdek. A nagy hideg sokszor lehetetlenné tette a vasúti pályépítést is.

Az építési főnökségek szakszervezeti bizottsága a közelmúltban tanácskozást rendezett, amelyen tájékoztatta a főnökséghez tartozó *Április 4.* és *Felszabadulás* szocialista brigádok vezetőit arról, hogy az idén mik a legfontosabb teendők, és milyen lemaradást okozott a hosszú tél. A debreceni építési főnökség Április 4. Szocialista Brigádjának vezetője, *Péczeli János* kezdeményezésére a jelen levő brigádvezetők javasolták, hogy az építési és pályafenntartási főosztály közvetlen irányítása alá tartozó főnökségek és üzemek szocialista brigádjai — hazánk felszabadulása 40. évfordulója tiszteletére — szervezzenek kommunista szombatot a tél okozta termeléskiesés pótlására.

Az építési és pályafenntartási főosztály — a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben — támogatja a kezdeményezést, és reméli, hogy a felhíváshoz több szocialista brigád csatlakozik majd.

KITÜNTETÉSEK

a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából március 7-én ünnepséget rendeztek a Közlekedési Minisztériumban és a MÁV Vezérigazgatóságán. A minisztériumi ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *dr. Tóth László* államtitkár, *Koszorús Ferenc* a vasutas-szakszervezet, *Moldován Gyula* a KSZDSZ főtitkára.

Onozó György közlekedési miniszterhelyettes köszöntötte a tárcához tartozó szakmák nődolgozóit, majd kedves szavakkal méltatta helytállásukat a közlekedésben. Beszéde után Urbán Lajos miniszter adta át a *Kiváló Vasutas,* a *Kiváló Munkáért* és a *Miniszteri Dicséret* kitüntetéseket.

A MÁV Vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen *Nagy Károly,* a pártbizottság titkára köszöntötte az ünnepség résztvevőit, köztük *dr. Juhász Zoltánt,* a vasutas-szakszervezet titkárát. Ezután *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes mondott beszédet. *A Vezérigazgatói Dicséret* elismerést *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója adta át.

A nemzetközi nőnap alkalmából — kiemelkedő szakvonali és társadalmi munkájuk elismeréseként — a közlekedési miniszter a

Urbán Lajos közlekedési miniszter átadja a kitüntetéseket (Laczkó Ildikó felv.)

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: Bedi Józsefné kocsitakarító csop. vez., Zalaegerszeg KÜF; Bodrogi Károlyné fegyelmi vizsgálónak, Miskolc KÜF; Jándi Józsefné szertárfőnöknek, Bp. Nyugati KÜF; Komáromy Elemérné részlegvez., Bp. MÁV Építési Főn.; Oblatt Lászlóné forg. részlegvez., Bp. MÁV Szállítmányozási Iroda; Paiger Vincéné rakt. kez., Pécs Szertárfőn.; Somogyi Mihályné forg. szolg. tevőnek, Szentes KÜF; Tóth Dánielné ügyint., Debrecen Igazg. Üzemirányító Központ.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Balla Lajosné távgépíró-kez., Szolnok KÜF; Bátor Béláné ügyint., Pécs Vasútig.; Csidei Lajosné anyagkiadót, Szombathely Jj. Ü.; Csikós Istvánné pol. munkatársat, Vasutasok Szakszerv. Rákosrendező KÜF szb.; Dia Árpádné csop. vez., Vasutas Biztosító Egyesület; Drozdik Lászlóné vizsg. főkalauzt, Kecskemét KÜF; Eszes Istvánné vez. asszisztenst, Szeged MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Győrfi Józsefné termelésirányítót, Bp. MÁV Helyelosztó és Inform. Közp.; Homoly Józsefné váltókez., Kazincbarcika KÜF; Horgas Julianna vonatfelvevőt, Dombóvár Üzemfőn.; Keresztesi Miklósné számvit. vez., Bp. MÁV TBÉF; Kiss Péterné ügyint., Bp. Vasútig.; Kondics Antalné bölcsődevez., Szombathely MÁV Bölcsőde; Kovács Lajosné vont. naplózót, Nagykanizsa KÜF; Major Károlyné oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Nagy Erzsébet konyhai kisegítőt, Debrecen KÜF; Perge Jánosné laktanyaügyeletest, Füzesabony KÜF; Pózner Béláné raktárnokot, Záhony Üzemig.; Réczi Tamásné üdülési csop. vez., MÁV Alk. Első Biztosító és Segélyegy.; Rákász Józsefné titkárnőt, MÁV Vezérig.; Stancsics Lajosné segédmunkást, Győr Pft. Főn.; Szabó Lajosné ügyint., Debrecen Vasútig.; Tóth Györgyné daruvez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Tóth Istvánné csop. vez., Vasutasok Ált. Bizt. Egy.; Tóth Jánosné takarítónőt, Bp. Keleti KÜF; Vágó Lászlóné rakt. kez., Bp. Keleti Szertárfőn.; Windisch Edéné titkárnőt, Bp. Vasúti Tud. Kutató Int.

MINISZTERI DICSÉRET

elismerésben részesítette: Baracskai Sándorné távközlő munkást, Pécs MÁV BBFF; György Lászlóné szakácsnőt, Hatvan KÜF; Gyurácz Irén ügyint., MÁV BVKH; Juhász Ferencné ügyint. Szeged MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Imre Lászlóné rakt. kez., Bp. Déli Szertárfőn.; Kertész Kálmánné diszpécsert, Landler Jenő Jj. Ü.; Koltai Gáborné állomásfőn. helyettest, Bp. Nyugati KÜF; Mészáros Sándorné munkást, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Torma Jánosné kocsitakarítót, Szombathely KÜF; Veress Mihályné szakácsnőt, Nyíregyháza KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

elismerésben részesítette: Asztalos Lászlóné ügyint., Bp. MÁV Számvit. Főn.; Balogh Jánosné szakácsnőt, Bp. Keleti KÜF; Berencz Istvánné ügyint., Szeged Vasútig.; Bodrogi Jánosné raktárost, Kaposvár MÁV Nevelőotthon; Bokor Mária anyagkiadót, Győr Szertárfőn.; Borlai Ipolyné külsős rakt. kezelőt, Dorog Szertárfőn., Csapó Györgyné takarítónőt, MÁV ÜGH; Csatári Gyuláné személy- és árupénztárost, Bp. Nyugati KÜF; Csáki Jenőné agit-prop. biz. vez., Vasutasok Szakszerv. Ter. szb, Záhony; Csonka Vincéné szakácsot, Szeged KÜF; Dancs Ernőné raktárnokot, Záhony Üzemig.; dr. Debreczeni Katalin ügyint., Bp. Vasútegészségügyi Ig.; Dobai Sándorné betan. munkást, Székesfehérvár Jj. ü.; Drétyovszki Jánosné takarítónőt, Vác Pft. Főn.; Egyed Antalné csop. vez., Vasutasok Ált. Bizt. Egy.; Filotás Józsefné vonatvez., Nagykanizsa KÜF; dr. Garainé dr. Kováts Júlia jogsegélyszolg. vez., Vasutasok Szakszerv. Ter. Szaksz. Biz. Pécs; Gazdik Józsefné rakt. kez., Debrecen Ig. Osztószertárfőn.; Gódor Károlyné tagdíjszámfejtőt, MÁV Első Bizt. és Segély Egy.; Gorgyán Jenőné vill. szerelőt, Szolnok Jj. Ü.; Gyulyás Istvánné távgépíró-kez., Szombathely MÁV BBFF; Horváthné Hartyáni Katalin vez. óvónőt, Székesfehérvár MÁV Napköziotthonos Óvoda; Iliás Gyula Kálmánné pályamunkást, Sopron Pft. Főn.; dr. Imrédy Gyuláné folyamatszervezőt, Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Kanczel Gyuláné dr. szem. vez., Bp. MÁV Gépészeti, Technológiai és Anyagvizsg. Ü.; Keresztes Zsigmondné pályamunkást, Kiskunhalas Pft. Főn.; Kiss Lajosné szakácsot, Debrecen MÁV Gondnokság; Korpády Istvánné gazd. vez., Szombathely MÁV Ter. Eü. Közp.; Kotcauerné Bór Katalin csop. vez., Vasutasok Bizt. Egy.; Kovács Jánosné óvónőt, Záhony MÁV Napköziotthonos Óvoda; Könczöl Ferencné kertész csop. vez., Bp. MÁV Épületfennt. Főn.; Kőszegi Józsefné rakt. kez., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Kővári Imréné oszt. vez., Miskolc Jj. Ü.; Lakner Jánosné raktárnokot, Bp. Ferencváros KÜF; Laposa Istvánné anyaggazdálkodót, Zalaegerszeg Pft. Főn.; Martonné Orbán Júlia ügyint., Dombóvár Üzemfőn.; Márton Kálmánné takarítónőt, Celldömölk MÁV Építési Főn., Mészáros Andrásné ügyint., Cegléd KÜF; Mikecs Imréné takarítónőt, Debrecen MÁV BBFF; Nyári Istvánné gondnokot, Szerencs KÜF; Oláh Istvánné számlaellenőrt, Debrecen MÁV Számvit. Főn.; Óra Gyuláné ügyvit. dolg., Vasutasok Ált. Biztosító Egy.; Papp Jánosné pályamunkást, Pécs Pft. Főn.; Pinczés Imréné ügyint. Debrecen Vasútig.; Pityi Gyuláné gondnokot, Dunakeszi Jj. Ü.; Sandi Jánosné raktárnokot, Pécs KÜF; Soltész Józsefné ügyint., Miskolc Számvit. Főn., Steczák Bertalanné titkárnőt, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Szablics Sándorné vill. lakatost, Északi Jj. Ü.; Szabó Istvánné takarítót, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Szabó Jánosné ügyint., Záhony Üzemig.; Szeder Mihályné mosómestert, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Szegedi Jánosné raktárkez., Füzesabony Szertárfőn., Torbik Lászlóné ügyint. Bp. Vasútig.; Tóth Istvánné keresk. tartalékost, Rákosrendező KÜF; Vincze Józsefné munkást, Miskolc MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Vízkeleti Györgyné takarítónőt, Bp. MÁV Magasép. Főn.; Végh Katalin ügyint., Debrecen MÁV Építési Főn.; Vukovári Erika ügyint., MÁV Vezérigazgatóság.

Szakszervezeti aktivisták nőnapi kitüntetése

A nemzetközi nőnap alkalmából, a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkája elismeréséül, a

Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

kitüntetésben részesült Verba Ferec, a Vasutasok Szakszervezete záhonyi területi szakszervezeti bizottság titkára. A

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatát

kapta: Németh Ágnes, a Vasutasok Szakszervezete politikai munkatársa; Lukács Tiborné, a Vasutasok Szakszervezete miskolci területi szakszervezeti bizottság nőbizottságának vezetője, a MÁV ÉHF. 10. sz. házkezelőség házgondnokságának vezetője.

A kitüntetéseket március 7-én a SZOT-ban rendezett ünnepségen Gáspár Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT elnöke adta át.

Adatok az idei költségvetésből

Mire fordítjuk a szakszervezeti tagdíjakat?

Szakszervezetünk 1985. évi gazdálkodásában fő követelmény továbbra is az, hogy az anyagi eszközök felhasználása hatékonyan segítse elő a politikai célkitűzések megvalósítását. Az elnökség azt a feladatot állította elénk, hogy valósítsuk meg a tagság igényeinek magasabb szintű kielégítését, valamint a közép és felsőbb irányító szervektől kapott támogatás mérsékeltebb takarékosabb felhasználását.

A tagság igényeinek magasabb szinten történő kielégítése érdekében, *1985. január 1-től a tagdíjbevétel 50 százaléka az alapszervezetek alaprészesedése* — az eddigi 45 százaléka helyett. A nyugdíjas csoportoknál, valamint a tanulói szb-knél — az előző évekhez hasonlóan — a tagdíjbevétel 100 százaléka megmarad alaprészesedésnek.

Az idén 222 tényleges alapszervezet, 69 önálló nyugdíjascsoport, 6 tanuló-alapszervezet, 13 középirányító szakszervezeti bizottság és a központ készített költségvetést. Az 1985. évi költségvetésünkben az előző évekhez viszonyítva *mintegy 6 millió forintos bevételi kieséssel számolunk a központnál,* egyrészt a 2 millió forintos állami támogatás megvonásából adódóan (a munkavédelem és a társadalombiztosítás átszervezése folytán), másrészt az alapszervek részére biztosított 50 százalékos részesedés miatt (4 millió). Ennek következtében *ez évi költségvetésünket 3 millió 262 ezer forint deficittel terveztük,* ami az elavult központi telefonhálózat teljes felújításából, valamint a választási költségeknek a tartalékalap terhére történő elszámolásából adódik. Nyilvánvaló tehát, hogy a középszervi és központi költségvetések bizonyos tételeit jelentős mértékben csökkentettük, illetve a takarékossági szempontokat meszemenően figyelembe vettük.

Tervezett tagdíjbevételünk 1985-ben *83 millió forint.* Ebből az alapszervezetek alaprészesedése 43,3 millió forintot tesz ki. Ezen felül a központi alapból a nyugdíjasok temetési segélyére további 3,4 millió forintot juttatunk. Ez azt jelenti, hogy a tagdíjbevétel 56 százalékát közvetlenül visszajuttatjuk az alapszervezeteknek. Középszerveink működésére 8,5 millió forintot biztosítunk, mely a tagdíjbevétel 10 százaléka.

A 21 millió 11 ezer forint központi felhasználás az összkiadás 22 százalékát teszi ki, míg a SZOT-nak járulékként, valamint közös beruházások és egyéb közös költségek (iskolaközpontok, szakmaközi szervezetek, tanuló-alapszervezetek támogatása) fedezetére 12 millió forintot utalunk át. A szociális, kulturális és sportcélokra 8,1 millió forintot biztosítunk.

Az alapszervezetek a rendelkezésükre bocsátott tagdíjrészesedéssel a tagság, illetve bizalmi testület által jóváhagyott költségvetés alapján gazdálkodnak. Legfontosabb feladat a gazdálkodásban, hogy tagdíjtervüket maradéktalanul teljesítsék, mert csak így lesz meg a tervezett mozgalmi és ügyviteli költségek fedezete. Kiadásaik közül segélyekre 30 millió 438 ezer, kulturális kiadásokra 11 millió 536 ezer, sportcélokra 1,5 millió forintot terveztek.

Dr. Keresztes István

Tanácskoztak a bizalmi küldöttek

Kiegyensúlyozottan, egyenletesen dolgozik a szombathelyi igazgatóság

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság és a bizalmi küldöttek testülete február 21-én tartotta együttes ülését. A tanácskozáson a szombathelyi vasútigazgatóság 1984. évi terveinek a teljesítését és az idei célkitűzéseket vitatták meg. A napirendi pontok között szerepelt a kollektív szerződés módosítása, a munkavédelmi és szociális terv teljesítése és a munkavédelmi tevékenység értékelése. A testületi ülésen részt vett *Koszorús Ferenc* főtitkár és *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese.

Kapronczai János vasútigazgató beszámolójában a személyszállításról szólva elmondotta, hogy tavaly a Nyugat-Dunántúlon 369 vonattal közlekedett több, mégis kevesebb volt a késés. Délután új gyorsvonatot indítottak Szombathelyről a fővárosba. Jobb kapcsolatot teremtettek Győr és a Balaton között.

A szombathelyiek az áruszállításban is jó eredményeket értek el. Tavaly 14 százalékkal kevesebb vagont igényeltek a vállalatok, mégis 2 százalékkal többet raktak be mint 1983-ban.

Kiemelkedőek a gazdálkodási eredmények is. A kísérletképpen bevezetett ciklusrendszerű javítás *106 millió forintos megtakarítást jelentett.* A gyenge kihasználtságú hétvégi személy- és tehervonatok leállításával 7050 mozdonyórát takarítottak meg a hozzájuk kapcsolódó kiadások csökkentése mellett. A szerényebb lehetőségek mellett is folytatják a pályakorszerűsítéseket és megkezdik a szombathelyi vasútállomás rekonstrukcióját.

A vitában felszólalók — *Meggyes Mihály* és *Kőhalmi Vilmos* Szombathelyről, *Homanovszky József* Pápáról, *Páti László* Zalaegerszegről, *Horváth Margit* Veszprémből és *Farkas László* az igazgatóságról — beszámoltak arról, hogy mit tettek és mit szándékoznak cselekedni a felszabadulási és a kongresszusi munkaverseny keretében a tervek sikeréért.

A kollektív szerződés módosításával kapcsolatban *Horváth Tibor* szombathelyi mozdonyvezető elmondotta, hogy az igazgatósági menetirányító és mozdonyirányító munkától vár többet, hogy kevesebb legyen a szerelvények leállítása. *Iglódi Károly,* a szombathelyi ÉHF szb-titkára a munkások munkahelyi körülményeinek a javulásáról számolt be. *Horváth Margit,* a veszprémi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a titkára a 75.§ módosítását kérte a nődolgozók és a korkedvezménnyel nyugdíjba vonulók számára.

Péterfalvi István, a szombathelyi KÜF szb-titkára örömmel nyugtázta, hogy a szakszervezet nem támogatja a kirendeléseket. Területükön a forgalmi utazók és a kocsirendezők 50 százaléka hiányzik! Ilyen nehéz helyzetből kell Budapestre 15 dolgozót biztosítani.

Az egész igazgatóság területén dolgozó szombathelyi villamosműhely jobb bérezését sürgette *Kelemen József* főbizalmi. *Liptai János,* az igazgatóság oktatási ügyintézője az iskolát végzettek jutalmazása ügyében kért szót. *Kránicz Ferenc* szombathelyi mozdonyvezető a technikusminősítő elismerésének a rendezését kérte.

Szemők Béla vezérigazgató-helyettes dicsérte a szombathelyi igazgatóság munkáját. Mint mondotta: *kiegyensúlyozott, egyenletes munkát végeznek.* Nagyfokú nálunk az önállóság, a felelősségérzet és az ésszerű kockázatvállalás.

A szombathelyiek 1978 óta tartó egyenletes munkáját méltatta *Koszorús Ferenc* főtitkár is. Elmondotta, hogy a szakszervezet — a vezérigazgatóság vezetőivel közösen — milyen erőfeszítéseket tesz a vasút munkájának elismertetése érdekében. Ugyanakkor rámutatott: *a munkához nekünk vasutasoknak kell megteremteni a feltételeket.* Javítani kell például az üzemvitelt, a szervezést és az anyag- és alkatrészellátást. Jobban ki kell használni a munkaversenyben rejlő lehetőségeket is.

Ezután a testület véleményezte az igazgatóság vezetőjének és helyetteseinek 1984. évi tevékenységét. Végezetül a területi szakszervezeti bizottság a kollektívák kitüntetési javaslatainak a felterjesztéséről döntött.

Sz. J. I.

Hűség a vörös sapkához

Somogyi Mihályné, Tótkomlós állomás forgalmi szolgálattevője azok közé a kevesek közé tartozik, akik elmondhatják magukról, hogy vasúti pályafutásuk alatt végig egy munkakörben dolgoztak.

Somogyiné eredetileg a tanácsnál dolgozott, de gondolt egyet, s barátnőjével együtt kérte felvételét a vasúthoz. Ez még 1951 nyarán történt. Lakóhelyén, Tótkomlóson került a vasút szolgálatába. Három hónap múlva beiskolázták Szegedre, az első női forgalmi tanfolyamra. Itt hat hónap alatt elsajátította a legfontosabb forgalmi és kereskedelmi ismereteket.

1952. január 1-én Pitvaros állomásra helyezték. Előbb gyakornok, majd az önállósító megszerzése után forgalmi szolgálattevői beosztásban dolgozott 21 éven keresztül. S amikor Tótkomlóson megüresedett egy hely, haza kérte magát.

Kezdetben 24/24-ben szolgált, aztán jött a 12/24, majd volt olyan időszak is, amikor minden második éjszaka munkába kellett mennie. Közben ott volt a család is. Amikor kislánya született még nem volt gyes, a szülési szabadság mellé öt hónap fizetés nélkülit vett ki, hogy legalább az első hónapokban együtt legyen a kicsivel. Aztán ismét kezébe vette a menesztőtárcsát és fogadta, indította a vonatokat.

— *Szeretem a munkámat, nem tudnám magamat elképzelni más munkaterületen* — mondja őszinte meggyőződéssel. — A nyugdíjazásig még három évem van, remélem, végigszolgálhatom. Hogy miért tartom szépnek ezt a munkát? Azért, mert változatos, s egész embert kíván. Amikor elmenesztek egy vonatot, tudom, hogy milyen óriási értékekért vagyok felelős.

Somogyiné 1959-től szakszervezeti bizalmi. Ebben a tisztségben mindig talált alkalmat arra, hogy munkatársaival törődjön, hogy a hozzá fordulókon segítsen.

— Jó érzés tudni, hogy megbíznak bennem. Leginkább üdülőbeutaló és segély ügyben keresnek fel a munkatársaim, de jöttek hozzám tanácsot kérni más ügyekben is. Ha kellett, a szakszervezeti bizottságnál is eljártam az érdekükben.

Tagja a *Gagarin* nevét viselő szocialista brigádnak. A többiekkel együtt kiveszi részét a társadalmi munkaakciókból, a brigád közösségi programjából. Mint idősebb kolléga pedig segíti a fiatal pályakezdőket a szakma elsajátításában. Példamutató munkájáért korábban *Kiváló Dolgozó,* majd *Miniszteri Dicséret* elismerést kapott. Most a nemzetközi nőnapon a *Kiváló Vasutas* kitüntetést vehette át a közlekedési minisztertől.

Gellért József

Együttes ülés a tanulóknál

A szombathelyi 405-ös számú Ipari Szakközépiskolában és Szakmunkásképző Intézetben a tanulói szakszervezeti bizalmi testület, az intézeti KISZ-bizottság és a szülői munkaközösség a félévi tanulmányi eredmények ismeretében együttes ülést tartott. Elsőnek *Simon István* igazgató ismertette a félévi tanulmányi eredményeket, amelyek nem javultak, de nem is romlottak. A 2,76 százalékos lemorzsolódási arány pedig változatlanul az országos átlag alatt maradt.

Kölkedi István szakoktató, főbizalmi, a felszabadulási és kongresszusi munkaverseny most lezárult első szakaszának eredményeiről számolt be. A tanulók több mint 50 százaléka, 97 csoportban kapcsolódott be a munkaversenybe.

A vasutasok teljesítik versenyvállalásaikat

(Folytatás az 1. oldalról.)

Az idén tovább javult az áruátrakás termelékenysége, a rakodógépek kihasználtsága. A bázishoz képest — a növekvő teljesítmények mellett — 7,6 százalékkal csökkent az energiafelhasználás. A felajánlások teljesítésének hatására 90 millióval csökkent az önköltség.

A brigádok szabad idejükben segítik a környező termelőszövetkezetek őszi betakarítását is. Tavaly a szabolcsi almaszüreten 2131 vasutas vett részt, és több mint 12 ezer órát dolgozott.

Sz. Jakab István a Celldömölki Építési Főnökségen járt. Mint tudósításában írja, a kongresszusi munkaverseny keretében a Celldömölki Építési Főnökség 22 szocialista és munkabrigádja (a létszám 60 százaléka) vállalt többletmunkát. Felajánlásaik nagy részét határidő előtt megvalósították. Nyolc nappal határidő előtt fejezték be például *Bakonyszentlászló* és *Veszprémvarsány* között az 5,5 kilométer hosszú vágányfelújítást. Egy héttel előbb lettek készen a *Devecser* és *Tüskevár* közötti hézagnélküli pálya építésével. A főnökség dolgozói négy hónap alatt építették fel a celldömölki HM-telep 300 adagos konyháját, amelynek beruházási értéke hárommillió forint. A terveket a *Széchenyi István* műszaki szocialista brigád készítette.

A főnökség brigádjai ugyancsak határidő előtt fejezték be *Herend* állomás oldalrakodójának a betonozását is.

Gellért József tudósítónk arról számolt be, hogy *Tótkomlós* állomás dolgozói is sikeresen zárták az elmúlt esztendőt. Áruszállítási tervüket 117,04 százalékra teljesítették. 1983-hoz viszonyítva lényegesen több gabonát, kukoricát és élőállatot továbbítottak. A kocsik átlagos tartózkodási idejét 1,19 órával, míg a kocsiállásos órák számát 919-cel csökkentették. A vállalt húszszázalékos anyag- és energiamegtakarítást 40,4 százalékra teljesítették.

A kis létszámú állomás *Gagarin* brigádja nemcsak a gazdasági munkában ért el kiemelkedő sikereket. Részt vettek környezetük szépítésében, a parkosításban, a szolgálati helyek festésében. Ezen kívül több éve patronálják a község szlovák nyelvű általános iskolájának 5. osztályos tanulóit, az óvodában parkosítottak, hintákat, padokat festettek.

Béremelés a MÁV-nál

(Folytatás az 1. oldalról.)

Hasonló jellegű a MÁV ipari üzemeinél és építési főnökségeinél alkalmazott érdekeltségi rendszer működése is.

Az adózott bérfejlesztésnek a vállalati tervhez, illetve az azt meghaladó bevételekhez (nyereséghez) kötése azért szükséges, mert *ennek és adójának fedezetét csak ebből, tehát eredményesebb munkával lehet megteremteni.*

Szükségszerű követelmény azonban az is, hogy az adómentesen végrehajtandó bérfejlesztés — ahol mérhető, vagy becsülhető — tényleges munkaráfordításokat takarjon, ösztönözzön a munka jobb megszervezésére, a meddő idők és a mértéktelen túlórák csökkentésére.

Az érintett dolgozók körében megvitatásra kerültek a teljesítményarányos bérkiáramlás ösztönzésére tervezett intézkedések: például az elegyrendezők teljesítménybérezésének bevezetése, az üzemvitel utazó dolgozói, valamint a fenntartási dolgozók teljesítménybéreinek növelése. A teljesítménybérek ugyanis jobban ösztönöznek a munkaidő kihasználására, a nagyobb teljesítményre.

Az 1985. évi bérfejlesztési lehetőség arra is kötelez, hogy *orvosoljunk több jogos sérelmet, amelyeket szakszervezetünk alap- és középszervei évek óta sürgettek.* Érdemi intézkedésre a szűkös bérfejlesztési lehetőségek miatt az elmúlt években nem kerülhetett sor. Ilyen volt többek között az utazók túlórapótléka. Az állomás fordulószolgálatos dolgozóival azonos túlóradíjazásuk *átlagosan személyenként mintegy másfél százalékos bérfejlesztést igényel.* Ennél jóval magasabbak a bérfejlesztési lehetőségek, ezért *az utazóknál* — ezt a részt kötelező bérfejlesztésnek tekintve is — *marad lehetőség differenciált alapbérfejlesztésre is.*

Kötelező bérfejlesztést csak — a SZOT és a Minisztertanács ajánlásának megfelelően — az idén életbeléptetett központi ár-intézkedések ellensúlyozására kell adni. Ez minden dolgozó részére 50 Ft feltétel nélküli béremelést jelent.

A tervezett, illetve a terven felüli vállalati eredményhez kötött bérfejlesztés a dolgozók véleménye alapján is kellő differenciálást biztosít az egyes kollektívák között. Ezért központilag csak egy-két, különösen nagy bérfeszültséget kimutató gazdálkodó egységet kell kiemelni, *az adózott bérfejlesztés rovására is.*

A gazdálkodó egységek azonos mértékű bérfejlesztése mellett egyes felmérések, valamint a kollektív szerződés módosítására érkezett javaslatok alapján néhány réteg kiemelése indokolt. Ezekben a kérdésekben azonban — az egyéni bérfejlesztés végrehajtása során — *helyben kell dönteni.*

A szakszolgálatok között csak nagyon indokolt esetben javasolunk differenciálást. Szükségesnek tartjuk azt is, hogy a vasútigazgatóságok központjaiban végrehajtandó béremelés egyezzen meg a külszolgálatok átlagával.

A MÁV az 1985. évi bérfejlesztést — központi vezetőségünk állásfoglalása alapján — *április 1-től hajtja végre.*

Dr. Palásti József

Az idén bővítik a szolgáltatásokat

Mérlegen a szegedi vasútigazgatóság munkája

A szegedi igazgatóság elmúlt évi munkáját és az idei tennivalókat összegezték azon a tanácskozáson, amelyet a közelmúltban tarottak Szegeden, az igazgatóság központjában.

Lovász Lázár vasútigazgató beszámolójában elmondotta, hogy tavaly 20,2 millió utast szállítottak, s bevételi tervüket 3 százalékkal túlteljesítették. Hozzájárult ehhez az is, hogy 5 százalékkal nőtt a gyorsvonatokon utazók száma, egyre többen vették igénybe üzletpolitikai kedvezményeiket. Várakozáson felüli sikert aratott az igazgatóság épülete mögött tavaly megnyitott ideiglenes menetjegypénztár, amely 7 hónap alatt közel 4 millió forint bevételt hozott. Ennek egyharmada a nemzetközi jegyeladásból származott. A békéscsabai menetjegyirodának pedig 7,4 millió forint bevétele volt.

Az áruszállítási tervet önhibájukon kívül nem tudták teljesíteni, 818 ezer tonna lemaradással zárták az évet. Ez elsősorban a bányakavics-, továbbá a tranzit- és importszállítások csökkenésére vezethető vissza. Igaz, a korábbiakhoz viszonyítva 45,6 százalékkal csökkent a tárgynapon ki nem állított kocsik száma, de ezzel sem elégedettek, idén tovább kívánják mérsékelni ezt az arányt.

Előszállítási szerződést 14 vállalattal kötöttek. A 20 lábas konténerekre vonatkozó új kezdeményezés — miszerint az előszállítás ideje alatt az SZKP-forgalomban nem számoltak fel használati díjat — eredményes volt, hiszen a konténerek darabszáma másfélszeresére, a feladott súly pedig két és félszeresére nőtt. Az igazgatóság áruforgalmának mintegy felét iparvágányokon bonyolítják le, a MEFA-pályázat keretében évente 3-4 új iparvágány épült.

A munkaverseny-mozgalomról szólva az igazgató elmondotta, hogy területükön több mint ötszáz szocialista brigád dolgozik, amelyek többsége bekapcsolódott a felszabadulás 40. évfordulója és a XIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenybe. Önként vállalt többletfelajánlásaik nagyban segítették az igazgatóság előtt álló feladatok megvalósítását. A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV vezérigazgatója által meghirdetett országos vasutasnapi szakmai és politikai vetélkedőre 396 szocialista brigád nevezett be.

Idén, 20,1 millió utas elszállítását tervezik és tovább bővítik szolgáltatásaikat. A már korábban meghirdetett üzletpolitikai kedvezmény mellett a Szegedi Szabadtéri Játékokra, a Gyulai Várszínház előadásaira, és a BNV-re is terveznek kedvezményt. Felkeresik a nagyobb vállalatokat, üzemeket és ajánlják a vasúti utazást, az üdülőkben és az iskolákban idénypénztárakat nyitnak. Bekapcsolódnak a MÁV idegenforgalmi és szállítmányozási munkájába, *Szegeden* körzeti, *Békéscsabán* és *Kecskeméten* területi irodát nyitnak. Kecskemét és Bugac között az igényeknek megfelelően, szervezett csoportok részére közlekedtetik a bugaci nosztalgiavonatot, ugyancsak Kecskeméten az év második felében új menetjegyiroda nyílik. Célkitűzésekkel ösztönzik a helyes szolgáltatói magatartást. Több mellékvonalon új vonatpárokat állítanak forgalomba.

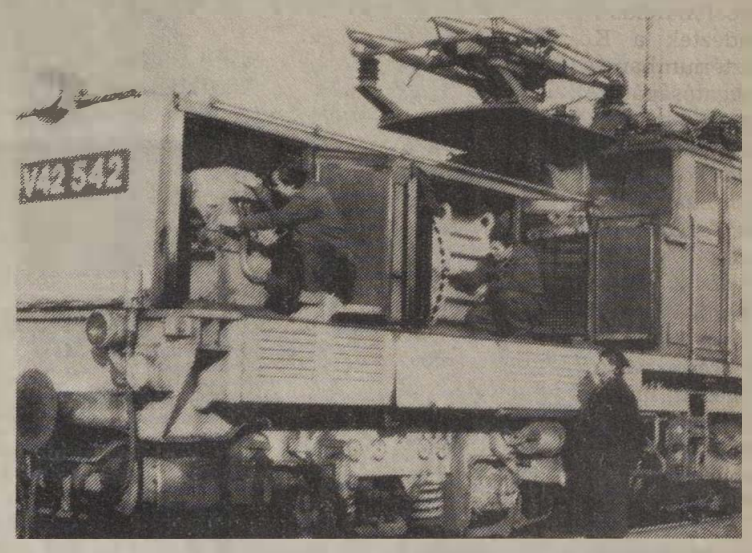
Áruszállítási tervük 10,5 millió tonna áru elszállításáról szól, ebből 6,5 millió tonna a kocsigényes áruk mennyisége. A rendkívül zord, hideg időjárás nem kedvezett az előszállításnak, ennek ellenére szorgalmazzák. A vállalatokkal való szoros együttműködéstől azt remélik, hogy a Szovjetunióba irányuló ipari, nem szezonális áruk mintegy felét az év első részében szállítják el. Javítani kívánják az üzemi munka színvonalát, szervezettségét. Elsősorban a rakodóhelyek kiszolgálására, a kocsiforduló-idő csökkentésére, a fordavonatos továbbításra, a hét végi rakodások szervezésére, a korszerű fuvarozási módok részarányának növelésére törekednek. Célul tűzték ki a járművek kihasználásának, üzemkészségének javítását, a gazdálkodás hatékonyságának fokozását.

A Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja

Bláthy Ottó a névadójuk

Újításra, többletmunka vállalására mindenkor készek

A miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének *Bláthy Ottó brigádja* 1963-ban alakult, akkor, amikor Miskolcon is megjelentek az első villanymozdonyok. A brigád tagjai szerelők, akik sokat tettek a brigádmozgalom fejlesztéséért is. Szakmai-politikai felkészültségük, közéleti tevékenységük legfényesebb elismerése *A Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* kitüntetés volt 1982-ben. Most a kongresszusi munkaversenyben való példamutató részvétel köti le minden energiájukat.



A brigád két tagja munka közben (Szabados György felv.)

Tizenhárman

Udvarhelyi Flórián, a brigád egykori alapítója és első vezetője így emlékezik a múltra:

— Először nyolctagú volt a brigád, később tizenheten lettünk. Szorgalmasan dolgoztunk, tanultunk. Rendszeresen végeztünk társadalmi munkát, kollektívánk eközben igazi közösséggé kovácsolódott. Teltek-múltak az évek, sokan nyugdíjba vonultak közülünk, vagy más beosztásba kerültek. 1977-től a *Tóth József* vezetésével dolgozó brigádnak jelenleg tizenhárom tagja van.

Tóth József kitűnő villamosipari szakember. Kevés szavú, határozott egyéniség. *Ványai Miklós* művezető is elismerően beszél a kollektíváról és vezetőjéről:

— Ezekben az emberekben lehet bízni. Amit megígérnek, biztosan teljesítik. A brigádban villanyszerelők, lakatosok, esztergályosok, hegesztők dolgoznak. *Telepi László* és *Boda Béla* például esztergályos. A gyakori alkatrészhiányt saját készítésű alkatrészekkel enyhítik . . .

Mint később megtudtam, itt mindenki mestere a szakmájának. *Kavecsánszki István* többek között a relék, kontaktorok javításában profi. Ha ilyen alkatrész hiányzik, a régiek felújításával gondoskodik az utánpótlásról. *Batta Zoltán* a forgórészek specialistája. A dízelmozdonyokhoz is ért. Nagyon sok fiatal sajátította el tőle a szakma fortélyait.

Megyeri Kati „mozdony-közelben”

A brigádban dolgozik *Megyeri Katalin* mozdonyszerelő is.

— Vasutas dinasztiából származom — mondja. — Édesapám, a bátyám és a sógornőm is vasutas. Gyermekkori álmom volt, hogy mozdonyvezető leszek, de sajnos nők még nem vezethetnek mozdonyt. Elvégeztem a villamosipari szakiskolát, és hogy a mozdonyok közelében lehessek, ide kértem magam. E közösség tagjai segítettek a beilleszkedésben, sokat tanultam tőlük. Örülök, hogy tagja lehetek ennek a brigádnak.

A kollektívában hat kitüntetett újító is van. *Majorossy Rezső*, a KÜF műszaki főnökhelyettese a hat újító érdemeit sorolja: — *Ványai Miklós* újítása például lehetővé tette, hogy huszonhat V 43-as villanymozdony (vonókészülékének rugóhiánya miatt) nem vált üzemképtelenné. Hazai alapanyagból, más célra készített rugó átalakításával pótolta a hiányzó alkatrészt. *Horváth Gábor* a francia licenc alapján készült fokozatkapcsoló karbantartását ésszerűsítette. Újítása felkeltette a licencet készítő cég figyelmét is.

A brigád áldozatvállalását számtalan példa bizonyítja. Tavaly, december 23-án például az egyik V 43-as motorja elromlott. A *Bláthy brigád* két tagja — egy harmadik szerelővel — kilencórai munkával, szabad időben üzemképessé tette a mozdonyt. *Ha ők nem szorgoskodnak, csak tíz nap múlva lett volna üzemképes a gép . . .*

Egy kis különmunka

Hárommillió forint megtakarítást eredményezett a Bláthy brigád másik vállalkozása, miután egy V 42-es mozdony elektromos berendezése zárlat miatt összeégett. Az ilyen gépek javítását az Északi Járműjavítóban végzik. A sok egyéb munka miatt ott azonban másfél évig is eltarthat a javítás. Az őszi forgalomban nagy szükség lett volna erre a mozdonyra, ezért külön munkabrigádot alakítottak, és egy másik brigáddal közösen vállalták a nagy munkát. Egy hónap alatt sikerült üzemképessé tenni a mozdonyt.

A miskolci vontatási üzemegység 32 szocialista brigádja közül 18 brigád — köztük a Bláthy is — nevezett a vezérigazgatóság által hirdetett vetélkedőre. Remélik, hogy sikeresen versengenek, hiszen van sok tapasztalatuk. A MÁV-nak eddig is több millió forintot takarítottak meg szakértelmükkel, önfeláldozásukkal, újításaikkal.

Csorba Barnabás

A megállóhelyet senki sem fűti?

Ütött-kopott a Zalaegerszegtől néhány kilométerre fekvő Bocfölde megállóhely épülete. A váróterem még ennél is elhanyagoltabb, az erre tévedt idegen azt is hihetné, hogy itt már a vonatok sem állnak meg. A külső hőmérsékletnél alig van néhány fokkal melegebb az ajtón belül, pedig van ám kályha, de azt már nehéz lenne megmondani, hogy a körülötte szétszórt hamu tavalyról származik-e? Pedig megállnak itt a vonatok és munkanapokon utas is akad bőven — állítja az épület szolgálati lakásában élő Szekeres Istvánné.

— Naponta hatvanannyolcvanan utaznak Zalaegerszegre és Lenti felé. Mióta megszűnt a jegykiadás, nincs aki rendben tartaná a várótermet. Azaz lenne, mert a vejem Zalaegerszegen pályamunkás, én viszont egész nap itthon vagyok a gyerekekkel, az időmbe beleférne a fűtés, takarítás. Már egyszer felajánlottam, hogy néhányszáz forintért elvállalom, de a mai napig sem kaptam rá választ. Pedig azt hiszem, így mindenki jól járna . . .

(geresesi)

Az idén is folytatják . . .

Egy kiváló brigád „ütemterve”

A debreceni ÉHF 57 szocialista brigádja közül méltán a legelismertebb a II. sz. építésvezetőség *Május 1.* szocialista brigádja.

— Hogyan, mivel érték el a munkatársak és vezetők megbecsülését, amit *a MÁV Kiváló Brigádja* cím elnyerése is fémjelez?

Talán nincs is olyan munkahely, iroda, üzemi épület, óvoda, bölcsőde, ahol ez a 14 tagú asztalosbrigád ne dolgozott volna, vagy munkaköréből adódóan, vagy társadalmi munkában, a legteljesebb elismerés mellett. A jubileumi munkaverseny meghirdetése után *Szabó János* brigádvezető elsőként jelezte a brigád csatlakozási szándékát. Vállalásaikkal nagy segítséget nyújtottak ahhoz, hogy az ÉHF kiemelt munkái határidőre elkészüljenek.

Tevékenységük sokrétű: készítenek madáretetőt a Hortobágyi Nemzeti Parknak, szocialista szerződés keretében segítik a Vasutas Képzőművészeti Kört, iskolákat patronálnak. Természetesen társadalmi munkában. Az elmúlt évben 741 óra társadalmi munkát végeztek.

— A „kiváló” cím kötelez — mondja Szabó János, mikor munkájukról beszélgetünk. — Meg az az igazság, hogy nem akarunk ennél a kitüntetésnél megállni! *Mondtam a fiúknak, hogy ez az eredmény csak egy állomás a brigád életében.* Nagyon összeszokott társaság a mienk, értjük egymást. Minden tennivalót megbeszélünk, és közösen határozunk, természetesen az ÉHF érdekeit figyelembe véve. Célunk az is, hogy mind a Kiváló Főnökség pályázaton, mind a jubileumi munkaversenyben eredményesen szerepeljünk. A nyírábrányi felvételi épület asztalosmunkáival kezdjük idei társadalmi munkánkat, ami körülbelül 150—200 órát tesz ki. Lassan a szellemi vetélkedő anyagával is foglalkoznunk kell, mert szalad az idő. A vetélkedőig még egy kommunista műszakot is beütemeztünk március végén, ezt a főnökség hirdette meg a jubileumi hónap keretében. Brigádtagjaink között van munkásőr, önkéntes rendőr is. Szóval unatkozni nem fogunk ebben az évben sem, de ha minden jól megy, a jubileumi munkaverseny fáradalmait a moszkva—leningrád—tallini úton fogjuk kipihenni — természetesen együtt.

Nagy Ildikó

Negyven éve történt

A helyettes főnököt vezetővé léptetik elő

Nagykanizsa 1944—45 telén tele volt menekültekkel. Ezek egy része már 1944 késő őszén érkezett: először a szegedi üzemvezetőség területéről jöttek, majd követték őket a pécsiek. A menekült vasutasok egy részét szolgálatra is beosztották, mások csak fizetésük felvételére jelentek meg az állomáson. Amikor nyilvánvalóvá vált, hogy a szovjet csapatok napokon belül Nagykanizsát is elérik, gyorsan szervezni kezdték az áttelepülést Németországba. A pécsi üzletvezetőség Nagykanizsára menekült részlegének vezetője volt az áttelepülés leghangosabb agitátora. Biztatta a személyzetet, hogy mindenki pakoljon be az elkészített szerelvénybe és településen át a bi.rodalomba. Keszthelyről is érkezett egy vasutasokkal és családtagjaikkal teli szerelvény Arató állomásfőnök vezetésével.

Két bátor vasutas

Nagykanizsán azonban a törzsszemélyzetből kevesen hajlottak a rábeszélésre. *Szakács Lajos* állomásfőnök is inkább Pötrétére, az egyik szomszédos faluba ment, amikor helyzete az állomáson tarthatatlanná vált. Családját már előre oda helyezte el a légitámadások elől.

A szombathelyi üzletvezetőség 105-ös üzemszázada, mely néhány napja a kiürítési forgalom segítésében még a csáktornyai vonalon tevékenykedett, beérkezett ugyan Kanizsára, de a szerelvényekkel teli állomásról hamar a szombathelyi vonalra vitték vonatjukat, s kiállt Újudvar-Olajrakodóra. Nagycsütörtökön Balatonszentgyörgy és Keszthely térségéből Kanizsára érkezett a 106-os üzemszázad is, szerelvényét a murakeresztúri oldalon lévő csonkavágányra állították le. A század emberei ezt az éjszakát még szerelvényükben töltötték, de aludni már nem lehetett, Somogy felől Kanizsáig hangzott az ágyúzás.

Március 30-án még dolgoztak a kanizsai fűtőházban. A lakatosok és a melléjük beosztott mozdonyvezetők a kilőtt mozdonyok kazánjait igyekeztek hegesztéssel használhatóvá tenni. A fűtőházba telepített németek már aláaknázták a fordítókorongokat.

Március 31-én a németek folytatták a robbantások előkészítését, miközben szerelvényük menetkészen várta a szovjet és bolgár csapatok közeledtét. A fűtőház kerékpársüllyesztőjébe lerakták a tányéraknákat, az azokhoz vezető drótokat pedig bevezették a kovácsműhelybe, ahonnan induktorral, villamos gyújtással szándékoztak robbantani. *Kiss József* mozdonyvezető és *Türő József* lakatos már előző nap hegesztés közben is figyelték a németeket. Kiss József még katonaideje alatt megtanulta az aknák szerelését. Amikor a németek ebédelni mentek, villámgyorsan elvágták a süllyesztőhelyiségen keresztül lefektetett vezetékeket, s a vágások fölé rakták a vezetékek rögzítésére rájuk tett téglákat. Kiss József kiszedte az aknákból a gyutacsokat, s egymás után 12 tányéraknát adogatott ki a süllyesztőből Türőnek, majd azokat a hulladék alatt elrejtették. Aztán sietve eltűntek.

Késő délután Kiss József mozdonyvezetőnek gépre kellett ülnie, s egy német katonákkal rakott vonattal Szombathely felé küldték. Vonatját azonban Rábamolnári állomáson légitámadás érte. Kiss József otthagyta szolgálatképtelen mozdonyát és fűtőjével együtt gyalog elindult Kanizsára. Április 1-én értek haza. Ahogy a vasúti töltésen táskájukkal a kezükben haladtak, látták, amint az orosz katonák közelítik a várost, a németek pedig az ellenkező oldalon vonultak a határ felé, s a dombokról lövöldöztek visszafelé.

Az ép vágányokat végig felszaggatták

Nagykanizsáról Murakeresztúrig kétvágányú volt a pálya. Az egyik vágányt még a télen leállított vonatokkal foglalták le, a kocsik egy részében lőszer volt. A visszavonuláskor a kocsikat felgyújtották. Azok sorra felrobbantak, letarolva fát, bokrot, füvet, s pusztítva mindazt, ami a párhuzamos vágányból még megmaradt. A németek visszavonulásuk előtt ugyanis azt egy vágánytépő ekével felszabdalták. Valahol a kanizsai jelzőn kívül kezdte a gép ördögi munkáját, s haladt Murakeresztúr felé.

A balatoni vonalon német utászok végezték el a rombolást. Komárvárosból kiindulva, maguk előtt tolva robbanóanyaggal megrakott pályakocsijukat, robbanóanyag-csomagjaikat karmantyúk segítségével rákapcsolták a váltók csúcssínjeire, a különböző berendezésekre, a műtárgyakra, s végig felrobbantottak mindent. Ezzel a módszerrel tették tönkre a Nagykanizsa állomáson még épségben maradt vágányokat és váltókat, s robbantották szét az állomáson állt kocsik nagy részének, mintegy 300 kocsinak a csapágyait. Ekkor robbantották fel a budapesti vasútvonal fölötti közúti hidat, annak darabjai a Nagykanizsa állomás előtti mély bevágásba hullottak, s elzárták a vasúti pályát. Hasonlóképpen robbantották végig a gyékényesi vonal műtárgyait és sínszálait is, de így tettek a szombathelyi vonalon végigmenő robbantók is.

Április 2-án reggel 7 óra körül jelentek meg a szovjet előőrsök a budapesti vonal mentén. Ekkor Nagykanizsán már teljes csend volt, harci zaj már sehonnan sem hallatszott. *Nagy Rezső* állomásfőnök-helyettes két, vele egy utcában lakó vasutassal bement az állomásra. A felvételi épület előtt *Miksits Antal* főtiszt, meg *Vrestyák Emil*, akiket a Délvidék elfoglalása után helyeztek Kanizsára, egy orosz tiszttel tárgyaltak. Meglátva a helyettes főnököt, Miksits bemutatta a tisztnek. Néhány perc múlva megjelent ott *Márton István* fűtőházi váltóőr is. Elmondta a főnökhelyettesnek, hogy mint tolmács szerepel a tisztek mellett. Márton 17 évig élt a Szovjetunióban, ahol tökéletesen megtanult oroszul. Az első világháborúban került fogságba, megnősült, és Ukrajna egyik falujában ragadt. Mikor a harmincas években a Szovjetunióban nehezebbek lettek a viszonyok, családjával hazatért, s vasutas lett. Az egyik tiszt a tolmács útján mondta a helyettesnek, hogy 10 órakor jelenjenek meg a főnöki irodában, mert oda érkezik *Ripkov* alezredes, a dunántúli szovjet vasúti alakulatok parancsnoka.

Az alezredes pontos volt. Bementek a főnöki irodába. Pár percig tanácskoztak, majd a következőket fordította Marton István:

— *Nekünk azonnal vezetőre van szükségünk. Vállalja az állomás helyreállításának irányítását és vezetését? Tízperc-nyi gondolkodási időt adok!*

— *Igen — feleltem.*

— *Ön lesz itt a vezető. Én minden nap délelőtt 10 és délután 16 órakor idejövök, ön is hívja össze a főnököket és a tőlem kapott parancsokat közölje velük.*

Ezután felállt, kezet fogott velem, megköszönte, hogy vállaltam a vezetést, majd bemutatta helyettesét, Kuzmin őrnagyot, akitől a további részletes feladatot megkapom, aztán eltávozott.

Kuzmin azonnal hozzákezdett a legsürgősebb teendők felsorolásához. Közölte, hogy három napon belül egy, öt napon belül legalább két olyan vágányt kell helyreállítani az állomáson, amelyen a Gyékényes felől érkező és Szombathely felé induló vonatok közlekedhetnek a német erők üldözésére szállított csapatokkal és utánpótlással. Lerajzolta, miképpen lehet a robbantott átereszek, kis hidak helyébe gyorsan ideiglenes áthidalást építeni.

Az állomás és a vonalak helyreállítására munkacsoportokat alakítottak a kanizsaiak. Ezek felváltva éjjel-nappal dolgoztak, s fokozatosan haladtak előre a vonalakon. A szovjetek a polgári lakosságból is százakat irányítottak a vasúti helyreállító munkára: talpfát hordtak, s egyéb, szakismeretet nem kívánó munkát végeztettek velük.

Lassan helyreállt a forgalom rendje

Legelőször a Szombathely felé vezető vonalat lehetett használhatóvá tenni, azon volt a legkevesebb a rombolás. A bevágásba zuhant híd roncsainak eltávolítása után gyorsan helyreállították a másik vonalat Balatonszentgyörgyig. Utolsónak sikerült a kanizsai vasutasoknak, meg a velük dolgozó szovjet műszaki alakulatoknak használhatóvá tenni a vonalat Murakeresztúr—Gyékényes felé. Ott azonban csak az egyik vágányt állították helyre. A másik vágány anyagát, a kávégyári vágányokat és váltókat felszedték, s az így nyert anyaggal javították ki a Murakeresztúr—Zágráb vonalat, s pótolták ki a Balaton déli partján vezető pálya síneit.

A felszabaduláskor a kanizsai fűtőházban csak a két mozdony maradt épségben, melyeket a németek a fordítókba löktek. Ezek kiemelése volt a vontatásiak első feladata.

Minden járműre szükség volt. A szovjet műszakiak megtalálták a Déli Vasút idejéből még Kanizsán maradt sínautóbuszt. Vele húzatták a kanizsai állomáson a helyreállításkor felhasznált sínszálakat a beépítés helyére.

Amikor a forgalom megindult, s a fűtőház is megkezdte rendes üzemét, benépesítették az állomást és a fűtőházat is szovjet személyzettel. Mellettük azonban mindenütt ott szolgáltak a magyar vasutasok. A magyar állomásszemélyzetnek éjjeli szolgálatra kellett belépniök. *Csaba Lajos* főtiszt elsők között vállalta a nehéz feladatot, s a felszabadult Kanizsán ő volt az első magyar szolgálattevő. Az első Kanizsára befutott vonat pedig egy sebesültszállító szerelvény volt. Aztán újabbak jöttek, s mentek tovább. *Fokozatosan helyreállt a forgalom rendje.* Az első személyszállító vonatot Zalaszentiványig közlekedtették a kanizsaiak. A 3-4 kocsival közlekedő vonat után hamarosan megindultak a személyvonatok a budapesti és a gyékényesi vonalon is.

Nagykanizsa vasutassága a nehéz időkben példás helytállással dolgozott. A bombázások, a hadiforgalom, majd az újjáépítés feladataival megbirkózott vasutasok nagy része már nincs közöttünk. Akik még élnek, elérzékenyülve emlékeztek a negyven évvel ezelőtti eseményekre.

Lovas Gyula

A szemtanúk emlékeznek

„Romokból építettük újjá a vasutat”

1944. október derekán a felszabadító szovjet hadsereg Debrecen felé közeledett. Vámospércstől néhány kilométerre lángolt a front.

A kis vasútállomáson két mozdony nélküli szerelvény vesztegelt. Az egyiket német SS-katonák vitték volna tovább, a másikban hat-hétszáz munkaszolgálatos, deportált várta — valami csoda folytán — sorsa jobbra fordulását.

Az állomásfőnök már elmenekült. Két ember tartott szolgálatot, egy váltókezelő és egy fiatal forgalmista: *Pásti István.*

Utasítás érkezett az *Érdmihályfalván* székelő katonai parancsnokságról, hogy a mozdony, amit küldenek, a deportáltak szerelvényét vontassa tovább.

A fiatal, húszéves forgalmista élete legnagyobb dilemmája elé került, hiszen amikor a deportáltak megtudták, hogy a mozdony az ő szerelvényük továbbítására érkezik, mindent elkövettek, hogy a forgalmistát a javukat szolgáló döntésre bírják.

Nem kellett sokáig rimánkodniuk. *Pásti István, az érkező mozdonnyal az SS-szerelvényt továbbította,* noha tisztában volt azzal, hogy az életével játszik.

Jött is a dörgedelmes fenyegetés Érdmihályfalváról, de a forgalmista azzal vágta ki magát, hogy egy SS-tiszt pisztolyával kényszerítette, hogy az ő szerelvényüket továbbítsa.

Pásti István két napig élt abban a tudatban, mint a halálraítéltek, hiszen az emberség diktálta hősies tette minden pillanatban kitudódhatott volna. Végül a harmadik nap hajnalán Vámospécsre is megérkeztek a felszabadítók.

— *Ha visszagondolok a negyven év előtti eseményre* — mondja a most már deres hajú nyugdíjas vasutas —, *még most is hevesebben ver a szívem.*

Az életét kockáztatta azért, hogy több száz ember megmeneküljön.

Pásti István a háború utáni években különböző posztokon szolgált, majd évtizedekig *Vaja-Rohod* állomás főnöke volt. Onnan ment nyugdíjba. Ifjúkori hőstettével soha sem kérkedett.

*

— Debrecen 1944. október 19-én szabadult fel — meséli *Kiss János* vasutas. — Én 26-án jelentkeztem szolgálattételre. A Hortobágy felől még ide hallatszott az ágyúk dörgése, de aki életben maradt, úgy cselekedett ahogy én. Hol kezdjük el a munkát? Csak néztünk egymásra. Aztán november 13-án rendelkezést kaptam *Barta* főmérnöktől, hogy másnap *dr. Garandi Sándor* irányításával — aki az üzemigazgatóság egyik főosztályának vezetője volt — induljak el egy benépesítő vonattal Tiszacsege felé.

— Miért éppen erre a kis szárnyvonalra?

— Mert jött ránk a tél, s a már felszabadult borsodi szénmedencétől reméltük, hogy lesz tüzelő, és a mozdonyokat is be tudjuk fűteni.

— Egyáltalán volt üzemeltethető mozdony ezekben a napokban Debrecenben?

— Hát... akadt egyetlenegy, a fűtőház Gizikének becézett, egy csatlós kis csühügője. Ez kapaszkodott az ablak nélküli, éppen csak gurulni tudó kis szerelvénybe. De a felrobbant pályatestek miatt ezzel is csak Tiszacsegéig jutottunk. „Gizikét” bizonyára már régen beolvasztották...

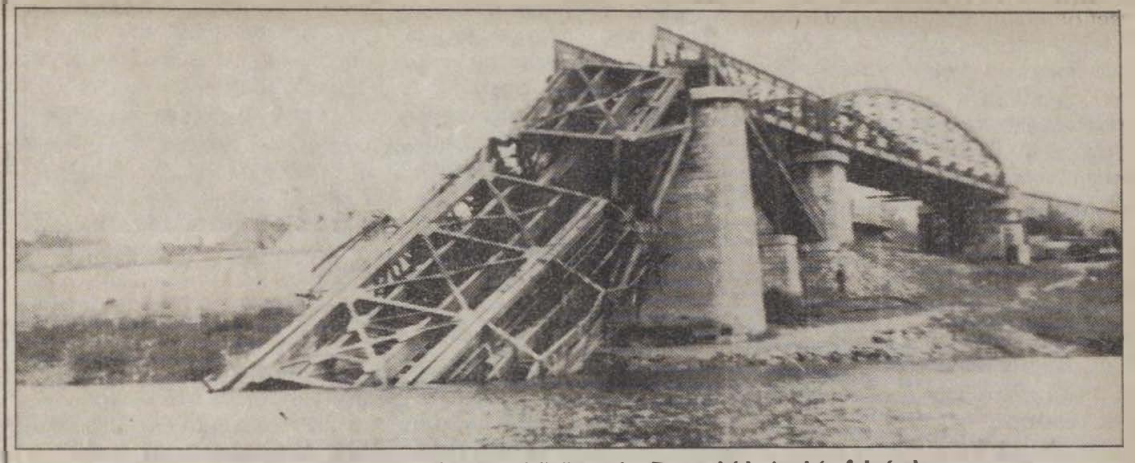
— *Gyalog, meg katonai járműveken mentünk tovább* — folytatta. — *A szovjet parancsnokság ellátott minket papírokkal.* Ámbár volt eset, hogy a frontkatonáknak ez sem számított. A Tiszánál még folytak a harcok és befogtak minket is „robotra”. Megfordultunk elhagyott lövészárkokban is, ahol még ott voltak a temetetlen halottak... A tízoldalas jelentés állomástól állomásig, részletesen beszámol a szörnyű pusztításról, amit a háború végzett.

A társaságnak nemcsak az volt a feladata, hogy a vasúti vonalak és berendezések használhatóságát felmérje, hanem az is, hogy a vasutasokba lelket öntsön.

— *Úgy néztek ránk kollégáink* — már akire rátaláltunk —, *mintha a másvilágból érkeztünk volna.* Mindenütt felszaggatott sínek, felrobbantott hidak, átereszek, kiégett állomásépületek, kifosztott raktárak. Azt elmondani sem lehet, milyen siralmas állapotban volt a vasút. Azzal bíztattuk az embereket, hogy lesz itt élet, csak hozzá kell kezdeni a romok eltakarításához, az újjáépítéshez. Én erre — társaimmal együtt — büszke vagyok. Ezért a különleges szolgálatért külön elismerést nem kaptam, de nem is vártam, hiszen ezt tette akkor a háború utáni romos országban ezer és ezer vasutas.

— Ma a korszerű biztonsági berendezésekkel felszerelt vonalainkon villany- és dízelmozdonyok robognak. Lassan már a nyugdíj felé közeledő kollégáink is csak könyvből vagy a még élő szemtanúktól tudják, hogy romokból született újjá Debrecenben is a vasút.

Dávid József



A felrobbantott északi összekötő vasúti Duna-híd. Archív felvétel

Szabó Béla

KETTEN MARADTAK

Györgyfalvy Károly mozdonyvezető lassú léptekkel haladt az utca felé. Mellette a felesége és kislánya. Az asszony mostanában mindig kikísérte férjét ha az szolgálatba indult.

— Holnap, ha hazajövök megmetszem a szőlőt — mondta csendesen.

— Nem lesz ez korai? — kérdezte az asszony.

— Dehogy korai! Megszűntek már a fagyok...

A kapuban megállt. Nézte a kislányt, amint kavicsokat gyűjt a felhintett úton.

— Aztán vigyázzatok magatokra — mondta búcsúzóul és azzal kilépett az utcára.

Felesége még nézte egy ideig távolodó alakját.

*

Györgyfalvy szolgálatban pontos, amúgy rátarti, kissé gőgös ember hírében állt. Soha egy perc késés, korábbi lelépés. Ez a kínos pontosság irritálta a többieket. Nem szerették különösebben, noha irigyelték. — A rend... a rend a lelke... — szokta mondani —, ám a mondatot nem fejezte be. Mintha csak eddig tartott volna.

A fűtőházban gondosan megvizsgálta a gépet. A kenőnyílásokat feltöltötte olajjal. A csavarokat utánhúzta. A keresztfejhúzó éken szorított. Pillantást vetett a vízállásmutatóra, végül szétnyitotta a tűztér ajtaját. Szítóvassal igazított a tűzön.

Ezúttal tolatós tehervonattal indult. A váltókon kiérve nézte amint a sínek a távolban találkoznak. Mozdonya öreg volt. Ha valahol várakoztak, mindig talált rajt javítanivalót. Kezébe vette a kalapácsot, a kulcsot és a gyapotot. Ezek voltak az eszközök, melyek segítségével a tömítéseket igazította. Igaz ami igaz, értette a dolgát. Ha meghúzta a szabályzót vonata mindig mozdult. Pedig túlsúlyokat is vállalt.

Fűtője kopasz, sovány ember volt. Mélyen ülő szemekkel nézett a lángokba, ha szenet dobott a tűztérbe. Györgyfalvy nézte, amint szítóvasazza a tüzet, aztán vizet szívat. Nem szólt soha semmit. Nyáron átizzadt az inge. A verejték előbb hátának közepén jelent meg, aztán elöntötte a mellét is. Iszonyú erős cigarettát rágott. A csikk mindig ottragadt szájának szegletében.

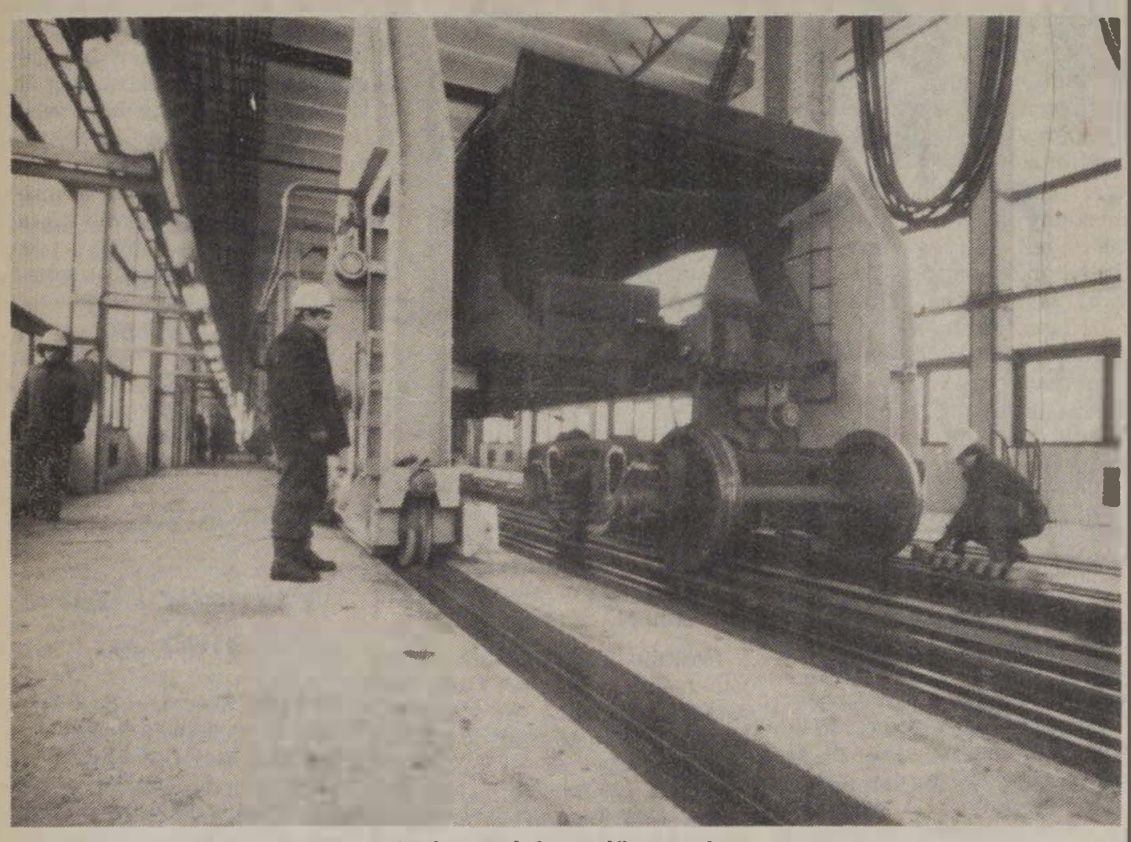
A háború sokáig elkerülte ezt a nyugat-dunántúli tájat. Gyakran látta, amint a bombázók vadászgépek kíséretében elhúztak az égen. Az utóbbiak olyannak tűntek, mint apró rovarok. Néha alig látszottak, de fáradhatatlanul rótták a köröket. Aztán mintha játszanának, zuhantak a magasból, majd felhúztak és tovább köröztek.

Györgyfalvy gondolatai otthon jártak. Noha láthatóan a pályát figyelte. De gondolatban már metszette a szőlőt. Egy pillanatra felrémlett az asszony és a gyerek arca, úgy ahogy az udvarban elbúcsúztak. A zaj felerősödött, amikor az első hullám elhúzott felettük. Nem nézett a kötelék után, mert a távoli útátjáróhoz lovas szekér közeledett és látszólag nem akart megállni. Előbb füttyjelzést adott, majd kezét a fékezőcsapra tette és ráfékezett... Amint a szekér megállt, feloldotta a féket és mehettek tovább.

Váratlanul vadászgépek csaptak le rájuk. Néhány sorozatot adtak le és tovatűntek. A hirtelen fékezésre a vonat megtorpant, ettől a tűztér ajtaja kivágódott. A megcsúszott tűz kizúdult az ajtón. A vadászgé-

Záhonyban a vándorzászló

Debrecenben értékelték a határforgalmi munkaversenyt



Az új tengelyátszerelő csarnok

Több mint húszéves múltra tekint vissza a nemzetközi határforgalmi munkaverseny a szovjet és magyar vasutasok között. A múlt év második felének eredményeit értékelték március 14-én Debrecenben, s meghatározták a soron következő feladatokat. Szovjet részről *M. Ny. Grabszkij*, a lvovi vasútigazgatóság vezetője és *F. M. Tomcsuk*, a szakszervezeti bizottság elnöke, magyar részről *dr. Simon József*, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai főosztályvezetője és *dr. Szabó Miklós*, a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályvezetője, az elnökség tagja írta alá a jegyzőkönyvet.

Az ünnepségen dr. Simon József hangsúlyozta, hogy a vasút felső vezetése elégedett a záhonyi kollektíva munkájával, az eredményekhez hozzájárul a nemzetközi verseny is. M. Ny. Grabszkij arról szólt, hogy megnövekedtek a szállítási feladatok, ami még jobb együttműködést kíván. Így az év első részében eddig több volt a magyar exportáruk mennyisége, azonban a terv teljesítéséhez még fokozni kell a tempót.

A munkaversenyről *Rigó Zoltán* üzemigazgató tett jelentést. Eszerint a szovjet árukat zavartalanul fogadták, a kilépő áruk mennyisége 210 ezer tonnával meghaladta az eredeti tervben előirányzottakat. *A dolgozók sikereket értek el a költségek csökkentésében*, az energiamegtakarításban, javították a munka hatékonyságát. Az egyes szolgálati helyek közötti versenyben a záhonyi és eperjeskei állomások, a záhonyi vontatási, rakodási és biztosítóberendezési főnökségek bizonyultak jobbnak, míg szovjet részről a csapi pályafenntartási főnökség és kocsiszolgálat ért el jobb eredményeket. A magyar fél a széles nyomtávú kocsik tartózkodási idejét átlagosan fél nappal csökkentette, a mozdonyok várakozási ideje is tíz perccel rövidült, a személyforgalom menetrendszerűsége tíz százalékkal javult.

A csarnok kihúzóvágánya

Az elért eredmények alapján *a vándorzászlót a záhonyi üzemigazgatóság nyerte.* A szovjet vasutasok a magyar partnernek is köszönhetik, hogy a megnövekedett mennyiséget kisebb zökkenőkkel fogadták — mondta *A. D. Fedcsenko*, az ungvári aligazgatóság vezetője.

Bejelentették, hogy a XIII. pártkongresszus tiszteletére március 23-án Záhonyban szovjet és csehszlovák vasutasok részvételével kommunista műszakot tartottak, aminek a bevételét a Világifjúsági Találkozó megrendezésére utazó KISZ-delegációnak ajánlják fel.

A határforgalmi munkaverseny vándorzászlóját *Rigó Zoltán* üzemigazgató és *Verba Ferenc*, a területi szakszervezeti bizottság titkára vette át.

Testvérlapunk, a Gudok szerkesztősége juttatta el lapunknak az alábbi cikkeket, melyekben a hazánk felszabadításában a Vörös Hadsereg katonájaként részt vett két szovjet vasutas idézi fel emlékeit.

Megbízható, igaz barátok

Magyarország felszabadításában a 3. ukrán front soraiban vehettem részt. Akkor a negyedik gárdaezred katonai összekötő szerveinek tisztje voltam. Szolgálati feladatainkból adódóan állandó összeköttetésben és együttműködésben álltunk a magyar vasutasokkal, akik segítségünkre voltak a helyreállításban, majd később a vasutak működtetésében.

Velünk együtt éjt nappallá téve dolgoztak, a bombázások és sortüzek idején szállították a fegyverzet-utánpótlást, az élelmiszert, vitték a sebesülteket.

1945. január 18-án a fasiszta csapatok megpróbáltak kitörni a körülzárt Budapestről. Áttörték védelmi vonalunkat és előrenyomultak Dunapentele irányába, ahol a dunai átkelőhelyünk volt. Kórházaink, élelmiszerraktáraink veszélybe kerültek.

Január 19-ének éjjelén kaptuk a parancsot, hogy biztosítsuk a sebesültek átszállítását Bátaszékre és a tartalék hadfelszerelést vonatokon szállítsuk el a veszélyeztetett zónából Érd és Nagytétény állomásra.

Pusztaszabolcs állomáson, ahol csapatunk állomásozott, *nagyon megtetszett nekünk az állomás kivételesen nyugodt és fegyelmezett vezetőjének a fellépése.* Kérésünkre ő irányította Aba-Sárkeresztúr, Börgönd és Seregélyes állomásokat is, ahol nekünk nem voltak képviselőink. Sikerült evakuálnunk minden sebesültet.

Eszembe jut a mozdonyvezető is, aki ezen az éjszakán a sebesültekkel megrakott vonatot Bátaszékre vezette. Másodiknak indult el a vonat. 15-20 perccel az első után. Az első vonatnak sikerült átjutni Cecén, de az ellenséges tankok elállták az utat. A magyar mozdonyvezető gyorsan cselekedett, visszavitte a vonatot Sárbogárdra és az esetet jelentette nekünk. Aztán parancsunkra sikeresen továbbment Pusztaszabolcsra, majd később Ercsibe, ahonnan a sebesülteket átszállították a Duna bal partjára.

Miután sikeresen teljesítettük a feladatot és elszállítottuk a sebesülteket, a hadfelszerelést és az élelmiszer-tartalékot, eltávoztunk Pusztaszabolcsról. Az állomásfőnök azonban nem jöhetett el velünk, mert nem akarta otthagyni családját. De tartotta a telefonkapcsolatot elvtársainkkal az utolsó percig, s még értesített minket arról, hogy a fasiszták az állomáson vannak. Többet nem találkoztunk vele. Amikor újra visszatértünk Pusztaszabolcsra, *a vasutasok elmesélték, hogy a hitleristák agyonlőtték, mert segített nekünk.* Mennyire sajnálom most, hogy nem tudom a nevét.

Egyszer megjelent nálunk egy idősebb korú vasúti mérnök, *Horváth* (Így nevezte magát), a Közlekedési Minisztériumból. *„Segíteni akarok önöknek”*, — mondta, és közölte, hogy Budaörs állomáson vannak megjavított mozdonyok, amiből nekünk nem volt elegendő. De ezeket nem volt olyan egyszerű megszerezni: *az állomást az ellenség lőtte.* S ekkor Horváth mérnök nagy álhatatosságról és bátorságról tett tanúbizonyságot. *„Az lesz a legjobb, ha tüzéreik is lőni kezdik az állomást, s mi azalatt kihozzuk a mozdonyokat”* — javasolta. S így is tettünk. A tüzérség támadása alatt Horváthtal és néhány mozdonyvezetővel kihoztunk négy mozdonyt, s meg kell mondani, nem mindennapi módon tettünk szert rájuk.

1945. április 1-én vettük be Sopront. A város igen romos állapotban volt. Vasúti kocsik százai hevertek a síneken, szétroncsolt vezetékek, lerombolt állomási épületek, s nem volt vízellátás sem. Ám nagyon gyorsan meg kellett indítani a vasúti közlekedést.

A magyar vasutasokkal együtt dolgoztuk ki a tervet és a csomópont helyreállításának menetrendjét. Másnapra megkezdődött a munka — több mint 400 vasutas vett részt benne. Két nap múlva megnyílt az út *Eisenstadt* és *Wienerneustadt* felé.

Ezen a napon fordult hozzánk a Vöröskereszt azzal a kéréssel, hogy az Eisenstadt melletti koncentrációs táborból kiszabadult foglyokat, magyar állampolgárokat szállítsuk Budapestre. Összeállítottunk egy szerelvényt, a kijavított személyszállító vagonokból. Szavakkal nehéz kifejezni azt az elismerést és hálát, amelyet a szovjet katonákkal szemben tanúsítottak a fasiszta elnyomók alól való felszabadításért.

A háború véget ért, de mi még egy évig együtt dolgoztunk a magyar vasutasokkal. S mindenütt igaz barátokkal találkoztunk.

D. Glejzer
t. alezredes, nyugdíjas mérnök

Harc a Sashegyen

Minden évben azon a napon, amelyen Budapest a német fasiszta megszállók alóli felszabadulásának évfordulóját ünnepli, *Vaszilij Pavlovics Nabocsenko* címére üdvözlő sorok érkeznek a Magyar—Szovjet Baráti Társaság főtitkárától.

Budapesten súlyos harcok voltak. Az ellenség elkeseredetten védekezett. Az 1077-es ezred a Sashegyen megtelepedett ellenséget támadta, de hiába. Végül Nabocsenko századának sikerült kiűznie a németeket két házból, s beékelődni az ellenség védelmi gyűrűjébe. A fasiszták nem akartak beletörődni a két fontos pozíció elvesztésébe, ezért egymást követték ellentámadásaik.

Nabocsenko ügyesen szervezte a védelmet, s a németek minden arra irányuló próbálkozása, hogy visszaverjék a szovjet harcosokat, kudarcot szenvedett. Az egyik lélegzetvételnyi rövid pihenő idején a zászlóalj helyettes politikai biztosa, *Nyikolaj Bobkov* főhadnagy telefonált:

— Nabocsenko, mi van nálatok?

— Tartom magam.

— Átmegyek hozzátok segíteni.

— Jobb lenne, ha várnál sötétedésig, Bobkov elvtárs! Most nagyon veszélyes . . .

— Várni veszélyesebb. Hamarosan ott leszek!

A romok között Nabocsenko hamarosan felismerte a búvóhelyről előrekúszó helyettes politikai biztost és gépfegyveres csapatát. A harcosoknak körülbelül húsz métert kellett megtenniük a nyílt terepen. Az első, a második és a harmadik katona sikeresen át is jutott . . . De a politikai biztos helyettesének nem sikerült. Az ellenséges lövedék az egyik legbátrabb tisztet találta el. Nyikolaj Jefimovics Bobkov, Nabocsenko százados karjaiban halt meg. Három nap múlva, amikor a század a harmadik ház bevételéért harcolt, Nabocsenko is súlyosan megsebesült. Hatodszor a háború alatt. S az akkor a táboriba szállított Nabocsenko nem tudhatta meg, hogy harcostársát, a zászlóalj politikai biztosának helyettesét, *N. Bobkovot halála után a Szovjetunió Hőse címmel tüntették ki.*

Sok évvel azután Budapesten találkozott újra a nevével, amikor magyar barátai meghívására a városba érkezett. Arany betűkkel szürke gránitba vésve látta meg nevét az elesett szovjet katonák emlékművén. N. Bobkov, a Szovjetunió Hőse. Mesélték, hogy az obeliszket nemrégen emelték. Korábban Bobkov neve csak az elesett szovjet hősök nevei között szerepelt. A Magyar—Szovjet Baráti Társaság aktivistája, *Kreisz Magda* a háború hőseinek felkutatása során talált rá Bobkovra, felkereste hazánkban négy fiát, akiket meghívtak Budapestre. Egyikük, Vlagyimir, családjával együtt részt vett az obeliszk felavatásán.

*

A lvovi háború és munka hőseinek múzeumában az egyik kiállítóvitrinben látható *G. Csebotarev* könyve: *„A béke katonái”*. A szerző könyve sok lapját szentelte Budapest felszabadításának. Az egyik oldalon két fotó látható: *V. Nabocsenko századosi egyenruhában és V. Nabocsenko vasutas formaruhában.* Vaszilij Pavlovics ma a lvovi utasszolgálat vezetője. A front napjai, a magyar földön végigküzdött harcok — az ezredtársak és barátok — emlékezetében és szívében örökké élnek.

E. Goncsarenko
közlekedésirányító mérnök

pek közben visszafordultak és újból támadtak. Nyomjelzős lövedékeik sűrűn koppantak a fémfelületen. A szitává lőtt gépből ömlött a gőz és a füst.

— Meneküljünk — kiáltotta Györgyfalvy. — Fűtője azonban már nem hallotta hangját. Ott feküdt eltorzult, összeégett arccal a szerkocsi szénterén. Borzalmas látvány volt. A mozdony és a mögötte levő vagonok lángra lobbantak. Maga sem emlékezett rá hogyan menekült meg abból a szörnyűségből, mert még mielőtt elhagyhatta volna a mozdonyt, elveszítette eszméletét . . .

*

A két embert furcsa helyzetben találták a mozdonyon. Az egyik halott volt. A másik alig mozdult.

Györgyfalvy mozdonyvezető hónapokig élet és halál között lebegett. A sovány ember megöregedett, szinte aggastyánná vált. A kórházban órákon át ült maga elé meredten, szótlanul.

— Sétáljunk kicsit Karcsi bácsi — kérte az ápolónő és karja alá nyújt. Szó nélkül engedte, hogy vezessék. Semmi nem érdekelte. Több helyen érte találat, és csak erős fizikumának köszönhette, hogy életben maradt, s ha lassan is, de felépült.

Fodor Viktor zárfékező, aki gyakori látogatója volt a kórházban, sokszor mondta el a tragikus történetet:

— Amikor a vadászgépek elmentek, recsegve, ropogva égett minden. Előre szaladtam, hogy megnézzem mi történt. A mozdonyvezető fejjel lefelé, élettelenül lógott a mozdonyról. Amikor a fűtőhöz fordultam, megdöbbenve láttam eltorzult arcát. A vezért nagy nehezen leemeltem a gépről, aztán ahogy tudtam futottam az első őrházhoz. Segítségért kiáltottam a telefonba. Nem akarták elhinni mi történt. Előbb a mentő érkezett, aztán egy segélymozdony jött értünk . . .

Györgyfalvy nem értette miről beszél a fékező, még mindig bambán maga elé nézett.

— Karcsi bácsi hall engem? — kérdezte tőle.

— Ketten maradtunk életben. Ketten . . . érti? Ketten!

Egy reggel azonban váratlanul felderengett benne minden.

— Miért vagyok bekötözve? — kérdezte, és értetlenül nézett körül.

— Megsebesült. Tudja, amikor a vonatot megtámadták a gépek.

— Mikor volt ez?

— Két hónapja — mondták neki.

— Az asszony mikor volt itt? — kérdezte a környezetétől. Senki nem válaszolt. Elfordultak mintha nem hallották volna a kérdést.

És amikor a fia érkezett látogatóba váratlanul megkérdezte:

— Ki metszette meg a szőlőt?

— Ne törődjön a szőlővel apám. Majd lesz valahogy. De ha akarja majd én rendbe teszem . . .

— Anyátok jól van? — kérdezte egy későbbi találkozásnál.

— Jól. Most már jól — felelte a fia.

— És a kicsi?

— Ő is — válaszolta.

— Nézd mivé lettem — mutatta elvékonyodott karjait és fonnyadt, sovány lábait.

Amikor már nem lehetett elodázni, hogy az asszonyt is lássa, a fia magára vállalt mindent.

— Apa, ne várd anyát és a kicsit se.

Györgyfalvy kétségbeesetten nézett a fiára.

— Csak nem?

— De igen!

— Melyikük?

— Mind a kettő! Azon a napon találták el a házunkat, amikor a te vonatodat. Semmink nem maradt . . . — mondta a gyerek és szemei megteltek könnyel.

— A pincében voltak?

— Igen, a pincében!

— Uramisten! Mit tettem én, hogy ennyire sújtasz! — ismételgette zokogva, mígnem mély álomba merült . . .

Mementó

Téli felkészülésből: elégtelen!

Hatvan óra tanulságai

Földgázkorlátozást léptettek életbe február 11—15. között a miskolci nagyüzemekben, a lakossági igények kielégítése érdekében. Ennek megfelelően a miskolci járműjavító is az eredetileg szükséges gázmennyiségnek csupán a 15 százalékát kapta. Érintette a korlátozás a helyi vasútigazgatóságot is, hiszen a járműjavító gáztüzelésű kazántelepe látja el gőzzel a miskolci szolgálati főnökségek fontosabb létesítményeit.

Gyakorlatilag tehát *fűtés nélkül maradt mintegy 300 000 légköbméternyi épület,* beleértve az építési főnökség, az ÉHF, a pft-főnökség, a körzeti üzemfőnökségi kocsiműszak irodáit, műhelyeit, a szociális épületet, annak nagykonyháját, ebédlőjét, orvosi rendelőjét, valamint a lakásokat. Tekintettel a rendkívüli — mínusz 15-20 fokos — hidegre, a vasút illetékes vezetőinek intézkednie kellett. Meg is tették nyomban!

Két főveseték

A történtek jobb megértéséhez tudni kell, hogy az említett létesítmények fűtőberendezéseit az úgynevezett II. számú vezeték táplálja gőzzel, míg az MVSC-sporttelep fedett csarnokát, irodáit, továbbá a vonatkísérők szociális épületét és a BFF műhelyeit az I. számú vezeték látja el energiával. Ezek az épületek igen nagy területen szétszórva helyezkednek el, amit azért említünk, hogy érzékeltessük: *a terület óránként 6-7 tonna gőzt igényel,* most viszont a megmaradt gázmennyiség csupán arra volt elegendő, hogy meg lehessen akadályozni a vezetékek elfagyását.

A miskolci vasútigazgatóság — a novemberi hasonló esetből okulva — már kidolgozott egy intézkedési tervet az ilyen korlátozások esetén követendő eljárásra. Eszerint az I. számú vezetékre — annak táplálására — egy gőzmozdonyt kell csatlakoztatni, a II. számú vezeték ellátását pedig az úgynevezett előfűtő telep veszi át. Az előzetesen megfogalmazott elvek, tennivalók szerint a rendkívüli helyzetre minden érintett szerv fel volt készülve, a megvalósítás mégis váratlan akadályokba ütközött.

— Hogyan lehetséges ez?

Galibák minden vonalon

— Nézzük csak sorjában! Az előfűtő telepen ugye három mozdonykazán van, amelyek közül egy folyamatosan üzemel, és a személykocsi-javító fiókműhelyt látja el gőzzel. A második és a harmadik kazánt tehát be kellett gyújtani, de rögtön kiderültek a felkészülési fogyatékosságok: *kevés a tárolt szén a három kazánhoz* — pótlására az adott körülmények között gondolni sem lehetett —, ami szén rendelkezésre állt (berentei, köves, alacsony fűtőértékű), nem felel meg a kazánok normális üzemeltetéséhez, ezenkívül nem volt létszám — kellő fizikai erővel és vizsgával rendelkező dolgozók —, akik a fűtést, a szén előkészítését és a salakozást is végezhették volna.

Ez azonban mind semmi! A begyújtási kísérletnél kiderült, hogy a két kazán tömítési és egyéb hibák miatt használhatatlan. Le kellett állni, javítani, majd ismét begyújtani. Aztán mire nagy nehezen megindult volna a gőzszolgáltatás, zavar keletkezett — a víztoronyban levő elfagyások miatt — a tápvízellátásban. Amikor ott is mindent sikerült rendbe hozni, kiderült az újabb galiba: az előfűtő telep gőzelosztójában olyan csőszűkítés van, amely lehetetlenné teszi, hogy teljes kazánnyomás jusson a vezetékbe.

Az I. számú vezetékhez sem sikerült simán gőzmozdonyt szerezni. A Füzesabonyból odavezényelt gőzös indulás előtt kisiklott, majd segélykocsi ment érte. Hiába emelték be és vontatták óvatosan 30 kilométeres sebességgel Miskolc felé, mert a forgalom — amit előre is be lehetett volna kalkulálni — félreállította más vonatok elől. Pótlására Vámosgyörk térségében vettek le egy gépet valamelyik tehervonatról, de megérkezése után azt kellett tapasztalni, hogy fűtési csövei több helyen elfagytak . . .

Mire kialakult mindkét ágon a folyamatos gőzszolgáltatás, a korlátozást feloldották. Az így eltelt 60 óra tanulságait azonban le kell vonnunk.

— *Melyek ezek a tanulságok?*

— Először is: a földgázszolgáltatást az illetékes szervek ne a legváratlanabb időpontban (a mi esetünkben éjjel, 23 óra tájban) kezdjék el korlátozni. Aztán: az előfűtő telepi kazánokat felváltva kell üzemeltetni, hogy mindig megfelelő, üzemkész állapotban legyenek. A tárolóhelyen legyen mindig elegendő szén! Álljanak rendelkezésre az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen emberek! (Eleve tisztázva azt is, hogy honnan vezényelhetők.) S általában: *a téli forgalmi intézkedési terv szerves része legyen az ilyenkor követendő eljárás!* Mert — amint látjuk — az energiakorlátozás lehetősége nem üres „fenyegetés", hanem olyan valóság, amire körültekintően fel kell készülnünk.

Papp Gábor
Miskolc,
MÁV Igazgatóság

Megjegyezzük

Csak ennyit ér...?

A közvélemény nálunk már jó ideje egyetért azzal, hogy részesüljön kiemelt anyagi megbecsülésben, aki teljesítményével — akár egy sokat érő ötlettel vagy példamutató helytállással — hozzájárul a társadalom anyagi jólétéhez, gyarapodásához. Nem csupán arra gondolok, hogy a bűvös kocka feltalálójától vagy egy-egy sikeres termék kigondolójától senki sem sajnálja a milliókat. Elég az is, ha észrevesszük, hogy az utóbbi években megnőtt a kitüntetések, jutalmazási összegek, pályadíjak értéke is, amit mindenki természetesnek tart és helyesel.

Háborog viszont bármelyikünk önérzete, amikor arról értesül, hogy irigységből, szakmai féltékenységből vagy akáresak az élet, a mai szokások és követelmények nem ismerése miatt méltánytalanul bírálják el valakinek a helytállását.

Ezek a gondolatok egy konkrét eset kapcsán jutottak eszembe. Történt ugyanis, hogy egyik kollégánk, Márkus Miklós püspökladányi mozdonyvezető, Pilis állomáson súlyosnak ígérkező balesettől és emberi tragédiák bekövetkezésétől mentette meg január 11-én este egy nemzetközi gyorsvonat utasait, illetve a MÁV-ot, a népgazdaságot. A vonat szabályos menesztése ellenére a derék mozdonyvezető arra lett figyelmes, hogy a mellette levő szerelvény az állomásból vele azonos vágányra jár ki. Gyorsfékezést alkalmazott, s mire a csikorgó, szikrázó kerekek végre megálltak a biztonsági határjelzőn belül, a másik vonat már mintegy tíz kocsival kibúzott előtte a fővonalra.

Fölösleges tovább ecsetelni a történteket, elég az hozzá, hogy a katasztrófa elhárítása és a másik szerelvény visszatolása után a 372—1 számú nemzetközi gyorsvonat folytatta útját Budapest felé, majd néhány nap múlva — az ilyenkor szokásos jegyzőkönyvezés és kihallgatások befejeztével — Márkus Miklós mozdonyvezető 1500 forint jutalmat kapott.

Igen, csak ennyit! Vagyis nem többet, mint amennyit két-három évtizeddel ezelőtt adtak egy-egy ilyen alkalommal.

Varga Gyula
mozdonyvezető

A beteg gyerekekért

A szegedi igazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályán működő *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigád tagjai évek óta patronálják a szegedi *Gladics József* utcai nevelőotthont, ahol 240 testi és szellemi fogyatékos gyermeket ápolnak. A kocsiirányítók brigádja nemcsak társadalmi munkával, hanem jelentős anyagi támogatással is segíti az intézet lakóit. Most egy nemes kezdeményezést indítottak útjára. Felhívással fordultak a város többi vasutas szocialista brigádjához, hogy a gyermekotthon orvosi műszer-ellátottságának javítása céljából szervezzenek gyűjtést. Eddig 20 brigád ajánlotta fel segítségét. A Rákóczi brigád tagjai szeretnék, ha ez az önzetlen segítség kiterjedne a megye, sőt Dél-Alföld egész területére is, s az itt tevékenykedő vasutas-kollektívák csatlakoznának a felhíváshoz. A segíteni szándékozóknak *Drágity Tamás,* a KSZO 6. csoportjának dolgozója ad felvilágosítást a 06 13-41, 13-42-es telefonon.

— g —

ARANYOS ÖREGEK

Meghitt ünnepségre került sor március második szombatján Vácott, a Köztársaság úti házasságkötő teremben.

Rusznyák Margit és *Alpári József* az anyakönyvvezető előtt megismételték az „igen"-t, ami 50 évvel ezelőtt hangzott el, ugyancsak ebben a városban.

Az anyakönyvvezető köszöntője, s a félszáz virágból álló csokor átnyújtása után a dunakeszi járműjavító kamarakórusa énekelt *Szakál Lászlóné* vezetésével.

Alpári Józsi bácsi 1939-ben került a MÁV-hoz. Volt fűtő, segédmunkás, végül kezelőgépész a Kandó-féle villamos mozdonyokon. Szereti az éneket, 27 évig énekelt a dunakeszi kórusban, melynek tagjai ezért tisztelték meg az aranylakodalmat ünneplő házaspárt.

Harmincnégyen jöttek el a vác-deákvári, Bottyán utcai barátságos otthonba, az aranylakodalmat követő családi összejövetelre. Köztük az ünnepelt házaspár két fia, két menye és három unokája. Utána beutalóval Bükfürdőre utaztak, egy felejthetetlen családi ünnepség emlékével.

Papp Rezső

Tapolcai nyugdíjasok

A tapolcai vasutasok nyugdíjas csoportja a közelmúltban tartotta beszámoló taggyűlését. *Bödör József* elnök tájékoztatta a jelenlévőket az eddig végzett munkáról, a szociális tevékenységről, majd ismertette a legfontosabb feladatokat, teendőket.

A 319 tagú csoportból tavaly 17-en haltak meg. Az idősebb nyugdíjasok a taggyűlésen visszaemlékeztek azokra a felszabadulást követő hónapokra, amikor a tapolcai vasutasok a balatoni vonalat építették újjá. Csajág és Akarattya között például a németek teljesen megsemmisítették a pályát. Az akkori önfeláldozó, lelkes — szinte ingyen dolgozó — vasutasoknak köszönhető, hogy rövid időn belül a balatoni vonalat is be lehetett kapcsolni az ország „vérkeringésébe".

Bognár Károly

Negyvenkét esztendő a vasút szolgálatában

Várkonyi István előmunkás 42 évet töltött a vasút szolgálatában. 1943-ban pályamunkásként kezdte a szolgálatot Kál-Kálpolnán, majd 1948-ban előmunkás lett a pft szilvásváradi VI-os számú szakaszánál. Azóta ebben a beosztásban tevékenykedett a közelmúltban történt nyugdíjazásáig.

Várkonyi István több évtizedig vett részt a szakszervezeti munkában. Különféle tisztségekben dolgozott, legutóbb főbizalmiként tevékenykedett. Ő vezette a hattagú Petőfi szocialista brigádot is. Lakóhelyén, Nagyvizsnyón az MHSZ honvédelmi klub titkári tisztségét töltötte be. Kiemelkedő társadalmi-gazdasági tevékenységét több kitüntetéssel, köztük A Szakszervezeti munkáért oklevéllel ismerték el.

Szűcs Ferenc

Jazzkoncert Szolnokon

A szolnoki vasutasok művelődési házának jazzklubja a közelmúltban koncertet rendezett, amelyen a kőszegi kvintett lépett a közönség elé. A tehetséges fiatal jazzmuzsikusokból álló együttes (*Kőszegi Imre* vezetésével) nagy sikert aratott a vasutasközönség előtt.

A rendezők ötletét dicséri, hogy a vendégek terített asztalok mellett hallgathatták a koncertet. A klub tavaly novemberben alakult, és máris nagy népszerűségnek örvend Szolnokon. A klub következő rendezvényén az érdeklődők *Miles Davis* koncertjét tekinthetik meg videomagnóról.

Koós Zoltán

Farsangi bál Kelebián

Kelebia állomás KISZ-szervezete és szocialista brigádjai – a *Zrínyi Ilona* brigád kezdeményezésére — farsangi bált szerveztek a nyugdíjasok részére. A megjelenteket *Asztalos Sándor* állomásfőnök köszöntötte, majd a KISZ-fiatalok virággal kedveskedtek a nyugdíjasoknak, ezután megvendégelték őket.

Kelebián ez volt az első ünnepélyes nyugdíjas-találkozó.

Sutka István

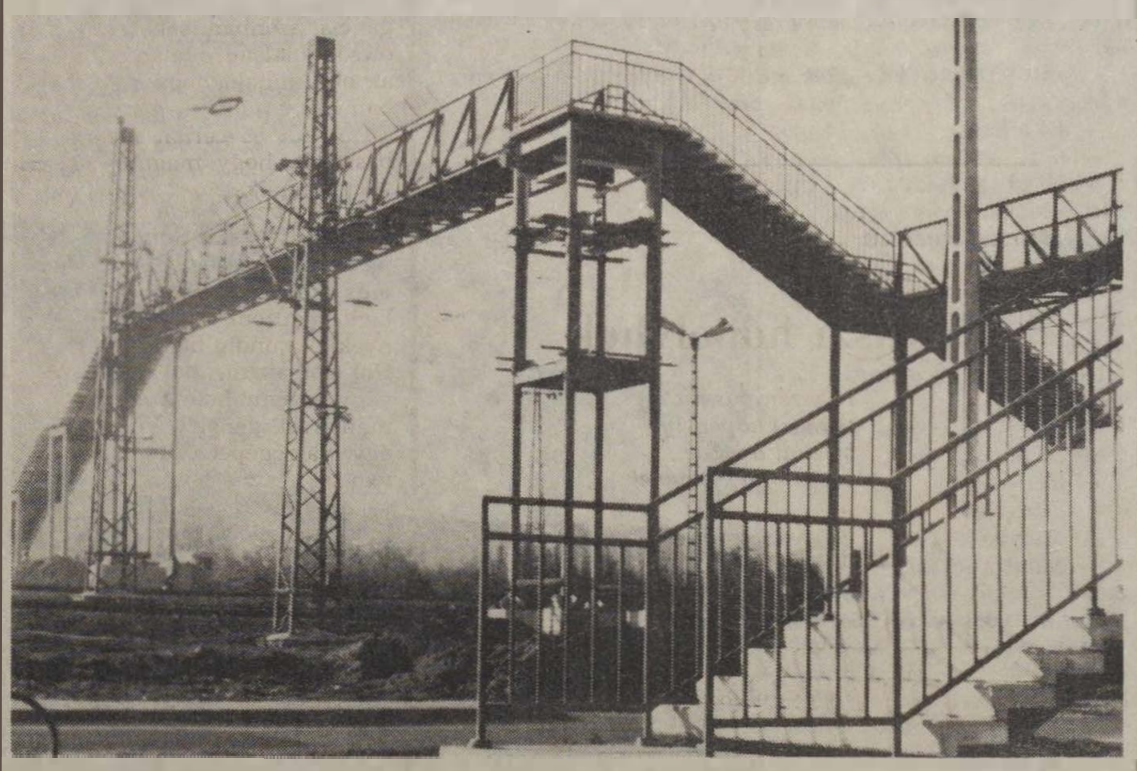
A gyerekek javára

Mi van a batyuban?

Március 2-án sokan tették fel egymásnak ezt a kérdést, a hatvani körzeti üzemfőnökség *Gundel* szocialista brigádja által szervezett vidám, zenés batyus bálon. Az est színfoltja a férfiszépségverseny, táncverseny és tombola volt, de különösen ez előbbi aratott nagy tetszést a gyengébb nem körében. A hajnalig tartó mulatságon mindenki jól szórakozott.

A rendező brigád a bevétel egy részét a Battonyán épülő SOS gyermekfalura ajánlotta fel. A brigádtagok jutalma pedig kétnapos kirándulás.

Berta Edit



Miskolc—Gömöri pályaudvaron (a város felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából) átadták a gyalogos-felüljárót, amelyet társadalmi összefogással készítettek. A pályaudvar két oldalán lévő üzemek dolgozói most már balesetveszély nélkül juthatnak el munkahelyükre
(Szatmári János felvétele)

A MÁV Budapest-Ferencváros Körzeti Üzemfőnökség felvételre keres,

megfelelő végzettséggel, gyakorlattal rendelkező:
munkavédelmi,
munkaügyi,
számviteli,
üzemgazdasági
ügyintézőket
és nappalos főrendészt.

A munkakörök betöltéséhez a 13944/1982. számú Vezérigazgatói Utasításban előírtak szükségesek. (Megjelent 1982. évi 30. számú MÁV Értesítőben)

Bérezés: iskolai végzettség, képzettség és gyakorlat figyelembevételével, megegyezés szerint.

Jelentkezés: Budapest, Fék utca 6. 1097 A személyzeti és munkaügyi vezetőnél, vagy a központi Munkaerő Felvételi Irodán, Budapest, Keleti pályaudvar (Cinkotai kapu) Telefon: 145-010, naponta 8—15 óráig.

Siklós János

JÓZSEF

Az apa halálának hírére a megrendülés másképpen jelentkezett Józsefnél és a testvéreinél. Nem az foglalkoztatta, hogy magára maradt, hanem az emlékek megőrzése. Mindent oltalmazni, ami az apjáé volt. Nemcsak a házat, a kertet, a személyes holmikat, hanem a tárgyakat is. Úgy érezte, ez méltó kettőjük viszonyához, amelyből ő mindig csak kapott.

Megvalósította nagy terveit: rendbehozta a kertet, a Szögi szomszéd segítségével megmetszette a fákat. Beszerezte a szükséges vetőmagvakat; három kotlót ültetett; kipakolta a belső szobát, de az apjától maradt szerszámokat gondosan elcsomagolta a fűrészporos kamrába; deszkát vásárolt és padoltatott; a konyhát, meg a spájzot beboríttatta szép kőkockával; egy szobagarnitúrát vásárolt; az artézi vizet bevezettette az udvarra.

A régi szobában mindent úgy hagyott, ahogy az apja életében volt. Előszedte a fényképeket a szekrény aljából és bekereteztette, azután szépen, ízlésesen elhelyezte a régi szoba fehér falán. Nagyon sok fényképet fölrakott, legtöbbet azokból, amelyek az apjáról készültek. Még a fekete, zsíros szélű, öreg kalapot is megőrizte, a bevetett ágy tetejére tette. A kis sámlit — ezt az egy darabot — átvitte az új szobába, mert sajátjának érezte, esténként azon ülve olvasott.

A szobából végül is egy kis múzeumot alakított ki; amelyben apja élete, emléke nézett rá, bármerre fordult benne. A tavasz derekára, mire virágba borult a kert, elgondolásai valóra váltak.

A többiekben a megrendülés másképpen jelentkezett. Olyan erős ürességet teremtett bennük a szülők elvesztése, hogy menekültek a rájuk emlékeztető tárgyaktól. Nemcsak Magdi fogalmazta meg, hogy elveszett a háznak a lelke, odavan minden ereje, a többiek is így érezték. Üressé, értéktelenné vált számukra minden ott, ahol felnőttek. Minden emlék a szülőkhöz kötődik, azok pedig már nem várják, nem fogadják őket. Akkor meg miért menjenek oda? Sírni, emlékezni? Értelmetlenség ez, amely csak fájdalmat okoz.

Zoltán jött el egyszer a házépítkezés, -újítás heteiben. Erősen kapatos volt és nagyon szomorú. Nem gorombáskodott Józseffel, nagyon is finoman beszélt vele.

— Hová megyek én ezután, amikor már nem bírom cipelni a terhemet? Itt értettek meg engem. Anyám, szegény . . . de sokat sírtunk mi együtt, József, te azt nem is tudod.

— Én mindig meghallgatlak téged.

— Jaj, édes, jó bátyám, úgy panaszkodni én senkinek sem tudok, ahogyan anyámnak panaszkodtam, mert vigasztalni sem tud úgy senki, mint anyám.

József tanácstalanul nézett rá. Zoltán észrevette magát.

— Van valami kis ennivalód?

— Van. Kolbász, szalonna, ecetes paprika.

Bekészítette az ételt és azután arról beszélt, hogy ha mindennel egyenesbe jön, akkor meghívja a testvéreit. Úgy tervezi, hogy itt lesznek egész nap, majd Sántáné asszony segít az ebédfőzésben, mindenki itt ebédel és egész délután beszélgetnek az udvaron, a nagy diófa alatt.

— Ezt először beszéljük meg — intette az öccse.

— Persze, megbeszéljük, hogy mindannyiotoknak jó legyen.

Zoltán egészen lehangolódott, még akkor is révetegen bámult Józsefre, amikor az a készülő múzeumi szobát mutogatta.

Még egy megjegyzést tett, amikor elindult:

— Ne öljél pénzt semmibe!

— Miért?

— Nem éri meg.

— Ugyan, ne beszélj, Zoltán! A szüleink hajléka nem éri meg?

— Az övéké volt ez és nem a miénk.

— Hát, ez az én otthonom is. Itt velük élek most is. A tárgyak, képek, ajtók, kilincsek, udvar és minden az ő eméküket hordozza.

— Jól van, bátyám, elmegyek. Tőlem építkezhetsz, engem nem zavar.

József nem sokat értett a megjegyzésből, befejezte, amit eltervezett. Amikor készen volt a kert, az udvar, a ház, sorra járta a testvéreit, de mindenkinek éppen más dolga volt. Gyanútlanul járt a nyakukra és hívogatta őket. Már harmadszor kísérletezett, amikor Béla öccse azt mondta, hogy menjenek át Magdihoz.

Megkeresték Magdit. Otthon voltak, Rozi is náluk tartózkodott.

— Éppen jó — szólt köszönés helyett Béla.

A két lány meglepődött. Lajos pedig kiment a konyhába és magára csukta az ajtót.

— Üljetek le!

Kínosan feszengtek, azután József újra előadta, hogy milyen szép otthont és emlékmúzeumot épített. Percekig sorolta, hogy mi mindent gyűjtött össze a régi szobában. Mindig úgy érzi, ott járkálnak körülötte a szülei.

Magdi sírt.

— József, figyelj rám! — kezdte az öccse. — Mi soha nem megyünk ki oda.

— De hát miért?

— Jaj, ne folytassátok! — szólt rájuk Magdi.

— Hallgass! Az a ház, kert meg minden, ami ott van, közös. Nem te rendelkezel fölötte!

A süket még mindig nem értette a testvérei szándékát.

— Nem akarok én rendelkezni, csak szépíteni.

— Ne szépíts te semmit! Azt a házat eladjuk.

— Mit csináltok?

— Eladjuk, hogy az emléke se maradjon.

— Eladjátok? Azt, ahol én lakom?

— El, mert az mindnyájunké!

— Nem a pénzért — próbálta enyhíteni a helyzetet Magdi.

— A pénzért is! Nekem arra is szükségem van.

— Béla! Odaadom a megtakarított pénzem maradékát.

— Nem a pénzről van szó — sziszegte mérgesen Rozi. — Az emlékek közösek, azt egyvalaki nem sajátíthatja ki. Nincs joga hozzá!

— Nekünk csak szomorúságot okoznak az emlékek — mondta a másik lány.

József ült közöttük és lehajtott fővel hallgatott. Magdi megsajnálta:

— Nem ellened vagyunk, bátyám, de érts meg minket is!

Rozi folytatta:

— A rád eső részt megkapod. Visszamehetsz Sopronba, vagy itt is elhelyezkedhetsz és közöttünk maradsz.

József fölállt. Lassan körülnézett és köszönés nélkül elment.

— Borzasztó ez — sóhajtott Magdi. — Jaj, én nagyon félek.

— Ne sóhajtozzatok! A papa kedvence azt hitte, hogy most ő a papa.

Május végén Béla megjelent egy idegen emberrel. Körbevezette a szobákban, a konyhát, spájzot megmutatta, fölvitte a padlásra, azután elmentek. Józsefnek éppen csak köszöntek. Néhány nap múlva, szombat délután Béla újra eljött, Ildivel, Magdival, Rozival. A lányok nézegették a szobákat és József múzeumában néhány apróságot összeszedtek.

— Ezeket elvisszük emlékbe. Legalább ennyi maradjon meg róluk.

József nem válaszolt.

— Írd alá az adásvételi szerződéshez szükséges papírt!

— Miért kell aláírnom? — szólalt meg a süket testvér.

— Mert örökös vagy. A többiek aláírták.

Aláírta, s azután hátrament a kertbe. Szóltak, hogy mennek, zárja be a kaput, de József nem jött elő.

Este meggyújtotta a villanyokat mindenütt, kinyitotta az ajtókat és sétálgatott körbe, konyhából a szobába, szobából a konyhába. Azután a kis sámlit kivitte a diófa alá és üldögélt a sötétben. A lakásban mindenhol égtek a villanyok.

Vasárnap korán reggel csöngettek Zoltán lakásán.

— Zoli! Egy ember keres — zavarta föl álmából Lola.

— Ki az?

— Nagyon sürgős, azt mondja.

A kis Sánta, a végszomszéd állt az ajtóban.

— József fölakasztotta magát a diófára — súgta.

— Meghalt?

— Meg. Ott a rendőrség is. Leterítették egy rossz kabáttal . . .

Vége

A múlt és jelen építészeti stílusa a Nyugati pályaudvaron
(Laczkó Ildikó felvétele)

Urbán Lajos látogatása a Mechwart Szakközépiskolában

A Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézetbe látogatott *Urbán Lajos* közlekedési miniszter. Kíséretében volt *dr. Szatmári István* és *dr. Császtvay Istvánné* az MSZMP XI. ker. Bizottságának első titkára, illetve titkára.

Fogadásukra megjelent *Váczi István*, az iskola igazgatója, *Vajnai Sándor* igazgatóhelyettes, *Erzsiák János* gyakorlati oktatásvezető, *Vargáné Verbényi Etelka* a pártalapszervezet titkára, a tanulóifjúság képviseletében *Gidai Gabriella* IV. E. és *Hovanecz Miklós* II. E. osztályos tanulók, akik a vendégeknek Mechwart-pólót adományoztak. Ezt követően Váczi István adott tájékoztatást az iskola jelenéről, terveiről. Elmondta, hogy jelenleg az iskolának 750 tanulója van, és ebből 550 a négyéves, érettségit adó, 200 pedig a hároméves szakmunkásképzésben vesz részt. Az iskola évente mintegy 300 vasutas szakembert bocsát ki a nappali, az esti-levelezős, illetve a technikusminősítő tagozaton, hat szakon, illetve szakmában. Nagy eredménynek számít, hogy a továbbtanulásra jelentkezők mintegy 60-70 százalékát fel is veszik. Ezt követően Váczi István a jövőre induló technikusképzésről beszélt.

Urbán Lajos miniszter érdeklődött a végzős diákok elhelyezkedésével kapcsolatban. Mint ahogy elmondta, szükségesnek tartja, hogy a MÁV megfelelően támogassa, illetve segítse a képzés tárgyi feltételeinek megteremtését. Végül a vendégek megtekintették az építés alatt lévő Dominó 70 típusú biztosítóberendezést, valamint az ország egyik legnagyobb terepasztalát.

ifj. Mészáros András

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete a 35. vasutasnap tiszteletére, ebben az évben is megrendezi Budapesten a vasutas képzőművészek 35. országos kiállítását. A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok, valamint családtagjaik vehetnek részt: *festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, érmekkel 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: *1985. június 13.* Cím: *Vasutas Képzőművészeti Iskola, Budapest, 1081 Népszínház u. 29.*

A beérkező alkotásokat hivatásos művészekből álló szakbizottság zsürizi és tesz javaslatot a díjazásra. A határidő után érkező műveket nem zsüriztetjük. A díjak odaítélésénél előnyben részesülnek azok az alkotások, amelyek a felszabadult, újjáépült országunkat, népünk élet- és munkakörülményeit a legkifejezőbben ábrázolják. A díjak a következők:

Festészet:	I. díj	3500 Ft
	II. díj	3000 Ft
	III. díj	2500 Ft
Grafika:	I. díj	1500 Ft
	II. díj	1000 Ft
Szobrászat:	I. díj	3500 Ft
	II. díj	3000 Ft
	III. díj	2000 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:	2500 Ft

A díjak átadására a kiállítás megnyitásakor kerül sor.

Vasutasok Szakszervezete

Bíró László

Történelem

Őrültek háborúját
jártam

Átütött részeg
repesz

Szögesdrót között
háltam

Sem tető
sem eresz

Élek milliónyi fejfa
fekete szégyenében

Bartis Ferenc

Tavaszi hópelyhek

Fehéren pusztít a
tavaszi hópehely,
belehal ő is, de
egyre hull, ünnepel.
(Álruhás tavasz ez:
megkésett legelső
derült ég, fakadás,
távolba tekintés . . .)

Hullnak a pusztító
hópehelyvirágok
s én csillagvirágot
akarok szórni a
fiam homlokára!
S hiába . . . hiába . . .

Hasznos elfoglaltság

Szabás-varrás tanfolyam

A vasutas-szakszervezet békéscsabai művelődési házában nagy sikere van a szabás-varrás tanfolyamnak. Nem véletlen, mivel a nők, a divat és a kulturált öltözködés elválaszthatatlanok egymástól. Az elegancia azonban sohasem volt olcsó mulatság, s talán ez lenne az oka annak, hogy napjainkban egyre többen vesznek kezükbe tűt és cérnát meg szabászollót, hogy maguk készítsék el ruháikat.

— *A pénz nem mellékes szempont* — szól *Simon Jánosné* vasutasfeleség —, *de azért más is közrejátszott.* Én büfében dolgozom, s a fehér köpenyekkel mindig bajban voltam. Hol felhajtani, hol leengedni vagy bevenni kellett, s ez annyi utánjárást igényelt. Vettem hát egy varrógépet. Ám ha már van, akkor mást is csinálhatok rajta. Hát így kezdődött. És most már elég szépen varrogatok.

— Nekem se kellett sok rábeszélés — mondja *Kiss Sándorné,* aki gyesen van otthon a második gyermekével. — Láttam, hogy az előző tanfolyamon a barátnőm mennyit tanult, és milyen sok szépet csinált azóta. Eddig is varrtam a gyerekeknek egyszerűbb holmikat, most meg már ez a szoknya is, ami rajtam van, a saját „gyártmányom".

A tanulás az alapfogalmakkal kezdődött, ebből is a legelső a mértékvétel volt, kinek menynyi a derék-, csípő-, és mellbősége stb. S aztán egyik foglalkozásról a másikra szaporodtak a méretarányosra lekicsinyített rajzok a munkafüzetben, és a piciben kivágott, majd fölragasztott szabásminták ugyanott. A többféle szoknya, ruha, blúz, nadrág tudománya.

Most látják ennek a hasznát, hogy komolyan hozzáfogtak varrni. Mindkét családnál van kinek. Az eredmény meglepően jó. Talán nem is meglepetés, hisz ők ketten tanfolyamelsők voltak.

— *A 13 nekünk szerencsés szám* — jegyzi meg Simonné — *nemcsak a 13 foglalkozás miatt, de pont ennyien tanultunk együtt.* S hogy ma már szinte mindenki varr, az abból is látszik, hogy minden korosztályú volt köztünk. Diáklányoktól nagymamákig, akik az unokáknak akarnak kedveskedni. És mindenkit hajtott a tanulás vágya. Érthető. Nekem tavaly egy ruhát 550 forintért varrtak meg, a két, igen jó helyre szóló színházbérlet meg 560-ba került. Egyetlen ruhán meg lehet spórolni az árát és akkor a többit még nem számoltam. Ez bizony nagy hajtóerő.

Vass Márta

Az egyesületi rangsorban előbbre lépett a BVSC

Dr. Balázs Ákos megnyitja a közgyűlést (Laczkó Ildikó felv.)

A sportegyesületek ezekben a hetekben tisztújító közgyűléseken adnak számot az elmúlt években végzett munkáról. A legnagyobb vasutas sportegyesület, a BVSC, március 11-én tartotta közgyűlését a BVKH—Skála Metró konferenciatermében. Az eseményen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *dr. Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes, *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese, *Schmitt Pál*, az OTSH elnökhelyettese.

A közgyűlést *dr. Balázs Ákos*, a BVSC ügyvezető elnöke nyitotta meg, majd *Maráz Béla* elnök adott szóbeli kiegészítőt az egyesület írásos beszámolójához.

A számok mindennél többet mondanak. A fennállásának hetvenötödik évfordulójára készülő BVSC 1983-ban a sportegyesületek rangsorában a hetedik helyre lépett előre. A korábbi 633 ponttal szemben 791-et gyűjtött. Mindez érthetően megszabta az 1911-ben alakult sportegyesület közgyűlésének jó hangulatát.

A tekintélyes fővárosi vasutasklubban jelenleg 12 szakosztály működik — ezek közül a legfiatalabb a karatézóké. *A BVSC-nek 1159 sportolója van*, közülük 192 a felnőtt versenyző. A klub legeredményesebb, A-kategóriás szakosztályai: az asztalitenisz, a birkózó, az úszó, a vívó és a vízilabda. A sportolókat 71 edző — ebből 29 főfoglalkozású — irányítja.

A legutóbbi négyéves ciklusban a BVSC sportolói több kiemelkedő eredményt értek el. *Pap Jenő* 1982-ben egyéni párbajtőr-világbajnok lett, az asztaliteniszezők megnyerték a Vásárvárosok Kupáját, a vízilabdázók a KEK-ben a döntőig jutottak. A szakosztályok tagjai közül hat a nemzetközi kategóriába tartozik, 49 első osztályú, 44 pedig aranyjelvényes. Az összkép azt mutatja, hogy a BVSC ismét fellendülőben van. A tavaly csaknem 20 millió forinttal gazdálkodó egyesületnek kitűnően helytálltak a létesítményellátottsága. Alig néhány év alatt új klubházat avattak — benne birkózóteremmel —, teniszcsarnokot, elkészült a Tanács körúti vívóterem is, befedték az 50 m-es uszodát.

A legjobbakat a B-kategóriás kerékpár, műugró, női röplabda és tenisz, a C-kategóriás atléta és labdarúgó, végül a D-kategóriás karateszakosztály követi.

A beszámolót követő vitában edzők, szakvezetők és bázisszervek képviselői, köztük Schmitt Pál és Koszorús Ferenc kértek szót. Az OTSH elnökhelyettese egyebek között elismeréssel beszélt a létesítményhelyzetről. Ugyanakkor arra hívta fel a figyelmet, hogy a BVSC vezetői és sportolói kövessenek el mindent azért, hogy megbecsüljék, rendszeresen karban tartsák az edzőtermeket, az uszodát, s a különböző sportpályákat.

Koszorús Ferenc főtitkár is az egyesület kiemelkedően jó létesítményhelyzetét emelte ki. Hangsúlyozta, hogy a bázisszervek vezetői és a sportszerető vasutasok most azt várják az egyesülettől, hogy sportolói a korábbi hírnévhez méltóan szerepeljenek mind a hazai, mind a nemzetközi versenyeken.

A vitában elhangzottakra Maráz Béla adott választ, majd megválasztották a 21 tagú elnökséget és az egyesület vezetőit. A BVSC új elnöke *Szemők Béla* lett, *dr. Balázs Ákos* maradt az ügyvezető elnök, *Bánhidi László* és *Zsiga Imre* pedig az ügyvezető elnökhelyettes.

A sílövő OB-n

Remekeltek a GyVSC fiataljai

A Magyar Síszövetség megbízásából — sorrendben negyedszer — ismét a Gyöngyösi Vasutas SC rendezte meg a légfegyveres sílövő országos bajnokságot ifi II., serdülő I. és II. korcsoportokban. Galyatetőn jól előkészített pályán hét egyesület közel 100 sportolója küzdött az érmes helyezésekért. A kitérőgyári színekben versenyző fiatalok az előző évekhez hasonlóan ismét kitűnően helytálltak, hat arany-, négy ezüst- és két bronzérmet nyertek!

A GyVSC sportolói közül a serdülő II. korcsoportban versenyző *Vasziljevics Márk* két egyéni bajnokságot nyert. Négy és három kilométeren (ez utóbbi sprintszám) bizonyult a legjobbnak. A két serdülő I. korcsoportban. *(Lassu, Morvai, Kiss, Juhász)* és a serdülő II-ben *(Vasziljevics, Barna, Toldi, Pásztor)* a csapatbajnoki cím, valamint ilyen összeállításban a két korcsoport 4×3 kilométeres váltószám aranyérme is Gyöngyösre került.

A fiatal, tehetséges gárdát *Vasziljevics András* és *Édes János* edző készítette fel.

(szigetváry)

Budapesten és Miskolcon

MHSZ honvédelmi klubközgyűlések

A budapesti vasútigazgatóság MHSZ honvédelmi klubja március 14-én tartotta közgyűlését. *Pady Gézának*, az igazgatóság pártbizottsági titkárának megnyitója után *Móricz Dezső* klubtitkár számolt be a múlt évi eredményekről, majd ismertette az idei terveket. Mint mondotta; az 1984. év az igazgatósági MHSZ-életben felülmúlta a korábbi évek eredményeit. A klub létszáma mintegy negyven fővel növekedett. Ezzel párhuzamosan javult a klub minőségi tevékenysége is. A négy éve működő női lövészszakcsoport például a budapesti MHSZ-klubok között még ma is egyedülálló. Az országos, a fővárosi, a VIII. kerületi versenyeken a férfiakkal együtt több esetben az első három között végeztek.

A klub aktivistái színvonalasan szervezték meg az általuk patronált ezerkétszáz hallgatóból álló *Bem József Óvónőképző Szakközép Iskolának* és a négyszáz diákot számláló *Pia-rista Gimnáziumnak* a lövész-, valamint honvédelmi versenyeit.

Az elmúlt évben 22 rendezvényt szerveztek. Ezek közül kiemelkedtek a KISZ-felszabadulási kupa és a fegyveres erők napjára rendezett lövészversenyek, amelyeken az igazgatóság dolgozói közel háromszázan vettek részt. A klubon belül ugyancsak sikeresen működött a tartalékos szakosztály, amely minden alkalommal színvonalasan rendezte meg az évi előírt tanfolyamokat.

A titkár ezután az idei terveket ismertette. Mint hangsúlyozta, arra törekszenek, hogy növeljék a tagság létszámát. Különös tekintettel a jubileumi évfordulóra, az MSZBT-vel a győzelem napja tiszteletére közös lövészversennyel egybekötött ünnepséget rendeznek, amelyen magyar és szovjet katonákkal együtt az igazgatóság dolgozói is részt vesznek.

A beszámolót követően új klubtanácstagokat választottak, majd jól dolgozó aktivistákat jutalmaztak. A budapesti, és a kerületi klubtitkári elismerések mellett az igazgatóság vezetősége nevében *Nagyrónai László* igazgatóhelyettes és Móricz Dezső klubtitkár tárgyi és pénzjutalmakat adott át.

*

A miskolci épület- és hídfenntartó főnökség MHSZ honvédelmi lövészklubja február 27-én tartotta éves közgyűlését, melyet *Lengyel László*, az MHSZ-klub elnöke nyitott meg. A megnyitót követően *Madaras Bertalan*, a klub titkára megtartotta az 1984-re meghirdetett szocialista munkaverseny célkitűzéseinek teljesítéséről szóló beszámolóját. Elmondta, hogy ha kiemelkedő eredményekkel nem is büszkélkedhet a lövészklub, összességében mégis tartalmasnak mondható a tagság munkája. Ezt igazolja a különféle versenyeken, vetélkedőkön való rendszeres részvétel, az általános iskolások honvédelmi ismereteinek biztosítását célzó oktatások és lövészetek, valamint az MHSZ-szinten teljesített társadalmi munkaórák számszerűsége.

Ezt követően a hozzászólásokban két MHSZ-brigád tett felajánlást a Csokonai úti lőtér helyiségeinek tisztasági festésére és a gyomirtás, valamint parkosítás elvégzésére.

HÍREK

— **Munkásgyűlés.** A szombathelyi Járműjavító Üzemben a forradalmi ifjúsági napok alkalmából munkásgyűlést rendeztek, amelyen részt vett Ladó Miklósné, a városi KISZ-bizottság titkára is. Bogáti Ferenc, az üzem 2-es KISZ-alapszervezetének titkára mondott beszédet, majd Ladó Miklósné átadta a KISZ KB által adományozott oklevelet az üzem KISZ-szervezetének.

— **Disznótoros vacsora.** A hatvan-füzesabonyi pályafenntartási főnökség kál-kápolnai VII-es gépesített mozgó főpályamesteri szakaszának dolgozói a családtagokkal együtt rendszeresen szerveznek találkozókat, hangulatos baráti esteket. Legutóbb a brigádok által nevelt hízót vágták le, és disznótoros vacsorát rendeztek, amelyen ötvenen vettek részt.

— **Baráti találkozó.** A közelmúltban Rosztov megye fiataljainak egy csoportját fogadta a szombathelyi járműjavító. A baráti találkozóra érkezett fiatalokat Első József üzemi KISZ-titkár köszöntötte, majd Antoni Alfonz főmérnök, az MSZBT üzemi tagcsoportjának elnöke tájékoztatta a vendégeket az üzem eredményeiről, a fiatalok munkahelyi és szociális körülményeiről.

— **Fórum.** Somoskőújfalu állomás KISZ-alapszervezete a közelmúltban fórumot rendezett, amelynek témája az ifjúságpolitikai határozatok végrehajtása volt. A kérdésekre Piroska József, a hatvani körzeti üzemfőnökség szb-titkára és Sztánicz János állomásfőnök válaszolt.

— **Felszabadulási vetélkedő.** Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére a szolnoki körzeti üzemfőnökségen vetélkedőt rendeztek a szocialista brigádok és a KISZ-alapszervezetek részére. A vetélkedő csapatoknak hazánk politikai, gazdasági, társadalmi és kulturális fejlődésével kapcsolatos kérdésekre kellett válaszolniuk. A győzelmet a vontatási üzemegység Dinamika szocialista brigádja szerezte meg. Második a Jendrassik György (vontatási), harmadik pedig a Törekvés (forgalmi) ifjúsági brigád lett.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** Március 7-én tartotta beszámoló taggyűlését a Dunakeszi Járműjavító Üzem önálló nyugdíjascsoportja. Deák József elnök köszöntötte a megjelent száz nyugdíjast, majd ismertette az elmúlt évben végzett munkát és a legfontosabb feladatokat. A taggyűlésen megjelent és felszólalt Bősz József, a járműjavító üzem szb-titkára is.

Halálozás

Súlyos betegség következtében, 61 éves korában meghalt Kováts József MÁV-főfelügyelő, a záhonyi üzemigazgatóság nyugalmazott vasútforgalmi ügyintézője. 1942-ben lépett a MÁV szolgálatába Beregszász állomáson. Különböző beosztásokban dolgozott, Katonatelepen tíz évig állomásfőnök volt. A záhonyi üzemigazgatóságtól ügyintézőként vonult nyugdíjba. Munkásságát több kitüntetéssel ismerték el. Temetése március 1-én volt a vásárosnaményi temetőben.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Kiadást növelő, de elkerülhető tényezők. (Folytatása a 15. függőlegesben.) 13. Hivatali helyiség. 14. Idegsejtnek az ingerületet továbbító nyúlványa. 15. Férfihang. 16. Körút rövidítése. 18. Vissza: gondozó. 19. Sok helységnév vége. 20. Erőgép. 22. Sütőmányfajta, névelővel. 23. Albán pénz. 24. Város a Duna mentén. 26. Zorba mássalhangzói. 27. Névelő. 28. Nyelvbotlás. 29. Somogy megyei helység. 31. Állóvíz. 32. Kirándulás. 33. Festékek alapanyaga. 35. Bolt. 37. Irén tulajdona. 38. Hírközlő berendezés. 40. Kanavász része. 41. Nem szűk. 43. Ilyen veréb is van. 44. Ez évi. 46. Alma, némely vidéken. 48. Szám, latinul. 50. Május idegen nyelven. 52. Madagaszkár szigetén élő állat. (ék. hiány) 54. Nyakra valót. 55. . . . -hamva sincs már. 56. Kétszeresen becézett női név. 58. . . . rogén, elem. 60. Sertéshús. 62. Hatalmas kürt.

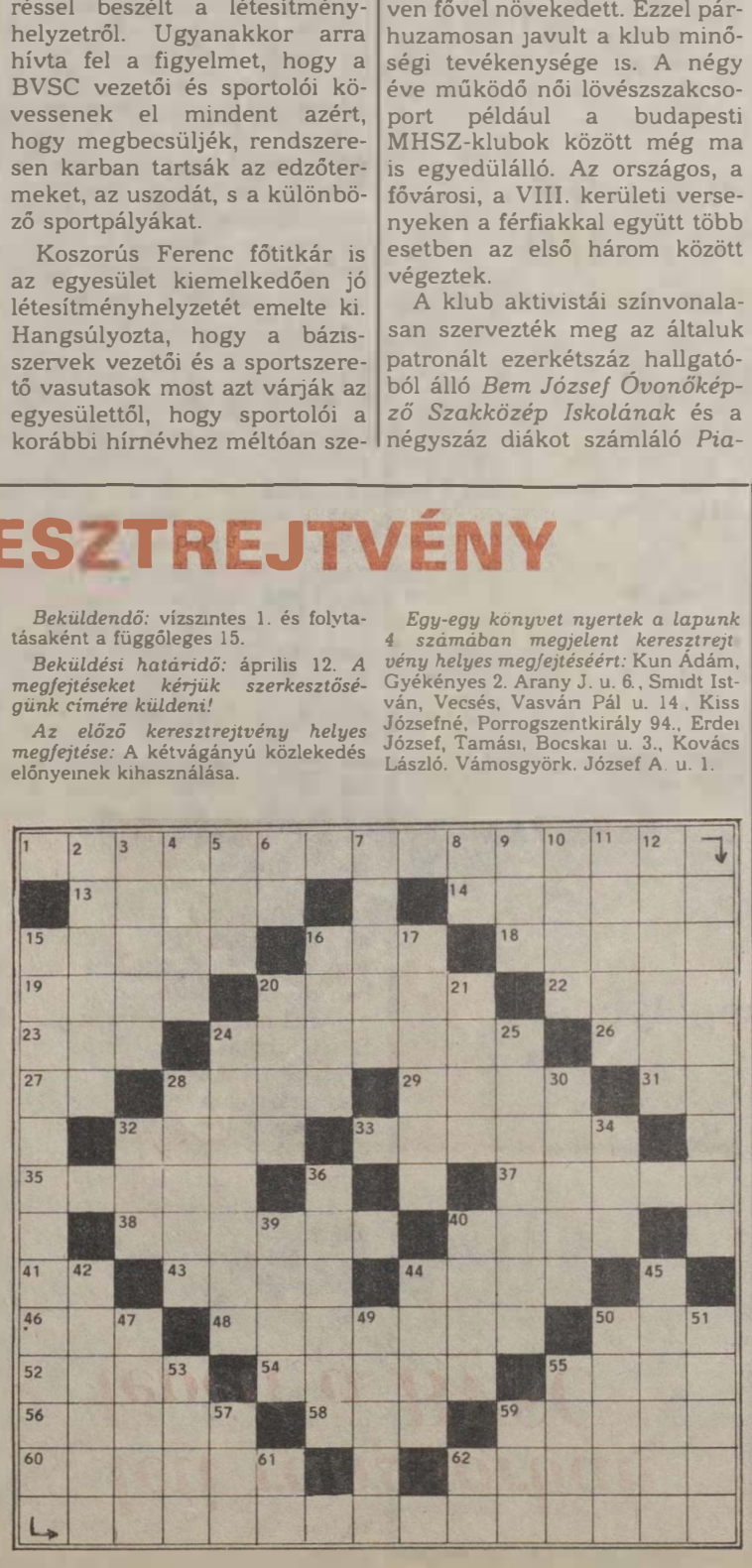
Függőleges: 2. Partot ér a csónakkal. 3. Attila legkisebb fia. 4. Magyar családnév. 5. Kevert dér. 6. Éneklő hang. 7. Nem ereszti el. 8. Bent közepe. 9. Görög összetételekben új. 10. Mértani test. 11. . . . kópia. vizeletvizsgálat. 12. Színes helyszíni tudósítás. 16. Autonóm terület a Szovjetunióban. 17. Olasz város. 20. Bolondozás. 21. Fordított szláv férfinév. 24. Utazócsoport a sivatagban. 25. Belga város. 28. Itt volt egyszer kutyavásár. 30. A költészet egyik ága. 32. . . . aj, vízi jármű. 34. Személyi lap első rovata. 36. Gonosz szellem a perzsa mitológiában. 39. A hónap közepe a rómaiaknál. 40. Nyerő kártyát. 42. Ő nem megy el. 44. Akta. 45. Jó, oroszul. 47. Kávémárka. 49. Hibát ejtett az írásban. 50. . . . Geraes, brazíliai állam. 51. Havasi emberek. 53. Tettre kész. 55. Merre? 57. Állami bevétel. 59. Erdei állat. 61. Fémes elem. 62. Téli csapadék.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 15.

Beküldési határidő: április 12. *A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!*

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A kétvágányú közlekedés előnyeinek kihasználása.

Egy-egy könyvet nyertek a lapunk 4 számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kun Ádám, Gyékényes 2. Arany J. u. 6., Smidt István, Vecsés, Vasvári Pál u. 14., Kiss Józsefné, Porrogszentkirály 94., Erdei József, Tamási, Bocskai u. 3., Kovács László, Vámosgyörk, József A. u. 1.



LAKÁSCSERE

Elcserélném szegedi két és fél szobás MÁV-bérlakásomat 1.5 vagy 2 szobás budapesti hasonlóra vagy tanácsira. Érdeklődni a 01-14-50-es telefonszámon.

Elcserélném egy szobà két félszobás összkomfortos, 67 négyzetméteres Rákos úti MÁV-bérlakásomat másfél szobás, összkomfortos tanácsi lakásra. Budapest XIV., XV., XVI. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet Árvainé 35-78, 228-842 telefonszámon

Elcserélném 68 négyzetméteres kisvárdai MÁV-bérlakásomat budapesti hasonlóra, MÁV-dolgozóval. Cím: Prókai Miklós, 4600 Kisvárda, Baross G. u. 2. I. 2.

Elcserélném Mezőkovácsháza felső megállóhelyen levő két szoba, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén hasonló MÁV vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Cím: Kanász Antal. Mezőkovácsháza felső megállóhely, 6800.

Elcserélném Bp. Rákos úti 1,5 szobás, 47 négyzetméteres (sötétkonyhás) MÁV-bérlakásunkat 2,5-3 szobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni a 699-639 telefonszámon egész nap.

Elcserélném budapesti IX. kerületi két szoba komfortos, két családnak is alkalmas 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat debreceni hasonlóra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 471-970/105 mellék, vagy a 69-68, 69-05 telefonszámon, Ujvárosiné.

Elcserélném Karcag központjában levő kétszobás, erkélyes, 54 négyzetméteres, gázfűtéses tanácsi lakásomat, budapesti vagy Budapest környéki hasonló tanácsi, esetleg MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 02 11-58 vasúti telefonszámon.

Elcserélném Budafok-Háros vasútállomás területén lévő 100 négyzetméter alapterületű, 3 szobás, komfortos, MÁV-bérlakást hasonló tanácsi lakásra. A házhoz nagy kert — termő gyümölcsfákkal — és gazdasági udvar tartozik. Budaiak előnyben. Érdeklődni lehet egész nap a 386-801-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest VI. kerületi kétszobás, 53 négyzetméteres félkomfortos, gázfűtéses, udvari tanácsi lakásomat 3 vagy két plusz két- félszobás, külön bejáratú, összkomfortos, komfortos MÁV-berlakásra. Érdeklődni lehet 8—16 óráig a 220-660/83 melléken, vagy a 30-07 telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" lévő kétszobás. 56 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi vagy magánrendelkezésű lakásra. Vidéki is érdekel. Érdeklődni lehet munkaidőben a 119-106 óráig a 220-660/83 melléken, Hortobágyiné.

Elcserélnék Budapest, Füredi úti lakótelepen levő másfél szobás, I. emeleti lakást és 1 szobás, komfortos, földszintes, Népstadionnál levő öröklakást családi házra. Kizárólag Budapest területén. Mindkét lakásban telefon. Érdeklődni kizárólag este 7 óra után a 640-355-ös telefonszámon.

Elcserélném a metró Klinikák megállójához közeli, első emeleti, szobakonyha. fürdőszobás, gázfűtéses, 27 négyzetméteres. felújított tanácsi lakásunkat MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon munkaidőben: 38-35 vagy 12-17. Cím Budapest IX., Lenhossék u. 15 I. 8.

Elcserélném törökbálinti kétszobás, komfortos, nagyméretű első emeleti, kertes MÁV-bérlakásomat miskolci vagy Miskolc környéki tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Sürgős. minden megoldás érdekel. Telefon: 01 56-11 vagy 684-079, Kovácsné.

Elcserélném Budapest XV. ker., MÁV-telepi egyszobás, komfortos lakásomat tanácsira, MÁV-dolgozóval. Vagy a lakást plusz börzsönyligeti nyaralómat kisebb családi házra Budapest környéki, vidéki is érdekel. Várhegyiné, 1154 Budapest, Csanádi György u. 9/3.

Elcserélném Ács állomáson levő MÁV-bérlakásom — amely nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba, pincéből áll, és egy zárt veteményeskert tartozik hozzá — Budapesthez közelebb vagy Budapesten levő másfél vagy kétszobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné, Ács, vasútállomás, felvételi épület, 1914.

Elcserélném Miskolc, Avas-déli, egyplusz két félszobás, 56 négyzetméteres, összkomfortos tanácsi bérlakásom budapesti vagy gödöllői hasonló bérleményű lakásra. Lehetőleg lakótelep környékire. Cím: Magyar Mária, Miskolc II., Bokányi Dezső u. 36. sz. 2/5

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1088 Budapest VI. Benczur u. 41
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1964 Bp VIII. Rákóczi út 54
Telefon 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre, 39.— forint
Egyszámlaszám MNB — 11 850
85—1390 Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM — ÁRA: 1,50 FORINT — 1985. ÁPRILIS 11.

ÁPRILIS 16-ÁN

Budapesten tartja ülését a vasutas ágazati bizottság

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének vasutas ágazati bizottsága *április 16-án Budapesten ülésezik.* A rendezvény házigazdájának szakszervezetünket kérték fel. A tanácskozáson résztvevő osztrák, csehszlovák, francia, lengyel, magyar, NDK és szovjet vasutas-szakszervezetek küldöttei a nemzetközi szövetség IX. nemzetközi szakmai konferenciájára való felkészülés jegyében az alábbi témákat tárgyalják meg: a VIII. nemzetközi szakmai konferencián elfogadott akcióprogram vasutasokra vonatkozó fejezetének módosítása; a vasutas ágazati bizottság előző szakmai konferencia óta végzett munkájának, eredményeinek az értékelése; a távlati munkaterv kidolgozása; megemlékezés a fasizmus felett aratott győzelem negyvenedik évfordulójáról.

A szervezettség erejével...

Negyven esztendeje, hogy a felszabadulás a vasutasoknak is meghozta a szervezkedés szabadságát. Azok a küzdelmek, amelyeket a vasutasok folytattak osztályharcos szervezetük engedélyezéséért, csak két ízben — akkor is csak néhány éves időszakra — jártak sikerrel. Az 1921. december 22-én aláírt Bethlen—Peyer paktum megvonta a vasutasok szervezkedési jogát, megtiltotta, hogy politikai párt tagjai lehessenek. Csak 1945-ben nyílt lehetőség a vasutas-szakszervezet megalakítására.

A Szakszervezeti Tanács támogatásával 1945. április 22-én vasutas-nagygyűlést hívtak össze a Sportcsarnokba, ahol kimondták a *Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezetének megalakulását.* Megválasztották az ideiglenes vezetőséget, amely november 24-ig, az I. kongresszusig irányította a mozgalmat. A hajósok április 29-én mondták ki csatlakozásukat.

Az új szakszervezet semmiféle szervezeti formát nem örökölt. Keresnie kellett az utat a szervezkedés jogától eddig megfosztott vasutasok szívéhez, eszéhez, szervezetbe tömörítéséhez. A szervezet erejét kezdettől gyengítették a frakciós harcok, a pártok versengése befolyásuk növeléséért. Ezek a nehézségek csak emelik az értékét annak az erőfeszítésnek, amelyet a szakszervezet kifejtett, egyrészt a dolgozókról való gondoskodásban, másrészt az újjáépítésre mozgósításban.

Kezdetben a szakszervezet csak a legminimálisabb támogatást tudta adni tagjainak. Elsősorban az élni akarás hozta a dolgozókat a munkahelyekre. De tény, hogy *a romeltakarításban, az újjáépítésben a vasutasok az első sorokban meneteltek.* A háború vérzivatara után az élet jelzése volt egy-egy mozdony sípjának megszólalása.

A szakszervezet eredményes tevékenységét rövidesen olyan tények mutatták, mint *10 000 pályamunkás kinevezése, 12 000 idénymunkás állandósítása,* az éjjeli pótlék kiterjesztése, a tanulók bérének rendezése, a baleseti járulék emelése, a nyugbérpénztár és a nyugdíjintézet összevonása, az inflációs időben természetbeni juttatások biztosítása. 1947 júniusában szülészeti, majd csecsemő- és gyermekosztállyal bővült a központi kórház. Márciusban nyílt meg a szakszervezet központi könyvtára, novemberben indult első útjára a *kultúrszerelvény.* A sportközpont 1946 januárjában, a központi énekkar pedig még korábban megalakult.

Az 1947 decemberében tartott II. kongresszus úgy fogalmazott, hogy a szakszervezetnek *a demokrácia iskolájává kell válnia,* a vasutas-szakszerűség és -fegyelem iskolájává, s egyidejűleg képviselnie kell a dolgozók minden jogos gazdasági, kulturális, politikai érdekeit. 1950-től a közelmúltig közmegelégedésre ellátta a társadalombiztosítás ügyintézését, valamint a munkavédelmi törvények, rendeletek, óvó rendszabályok betartása feletti felügyeletet kezelte, s kezeli ma is a vasutasok *Önkéntes Támogatási Alapját.*

Az ellenforradalom zavart okozott az emberek gondolkodásában is. Szerencsére *az MSZMP útmutatásával hamar túlléptük a zűrzavar korszakát.* A konszolidáció idején egy év alatt 15 százalékos béremelésben részesültek a vasutasok. Jelentős eredménye volt a szakszervezet munkájának az is, hogy *az ötödik ötéves terv során a vasutasok fizetése az országos átlagot meghaladta,* s némi megtorpanás után 1985-ben ismét a korábbiaknál nagyobb arányban emelkedik a munkabér.

A szakszervezet ma, híven az előzőekhez, *eredményesen képviseli a dolgozókat, védi érdekeiket, kezdeményezi élet- és munkakörülményeik javítását.* Mozgósítja a tagságot a tervek végrehajtására, szervezi és segíti a szocialista munkaversenyt. Részt vesz az üzemi demokrácia gyakorlati megvalósításában. Nevelő, oktató tevékenységet fejt ki a dolgozók szocialista tudatának, műveltségének és életmódjának növelése, szocialista gondolkodású emberré formálása érdekében. Ellenőrzi a tagok jogainak betartását, megvalósulását.

Akik ott voltak a szakszervezet létrehozásánál, akik elkezdték munkával írni a történelmet, azok már szinte kivétel nélkül nyugdíjaséveiket élik vagy végleg eltávoztak körünkből. *Az ő munkájuk, lelkesedésük adjon erőt a ma és a holnap aktivistáinak. Kísérje siker mindazok fáradozását, akik önzetlenül munkálkodnak dolgozó társaikért.*

A négy évtizedes út nem volt zökkenőmentes. Biztató jelek, eredmények, kudarcok egyaránt váltakoztak rajta. De a mához eljutva, fenntartás nélkül mondhatjuk: *nem volt hiábavaló a 40 év munkája.*

ÁLLAMI DÍJASAINK

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa határozata alapján hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából *Állami Díjat* kapott a Budapest-Ferencváros Körzeti Üzemfőnökség Béke MHSZ szocialista brigádja. Tagjai: *Németh József* brigádvezető, tolatásvezető; *Angyalossy Gyula* váltóőr; *Bagi Sándor* tolatásvezető; *Kocsó Ottó* tolatásvezető: *Sándor Ferenc* tolatásvezető; *Varga János* váltóőr; a ferencvárosi állomás forgalmi feladatainak eredményes megoldása érdekében végzett több évtizedes kiemelkedő munkájuk elismeréséül, megosztva.

Kommunista műszakok

Vasutasok a kitűzött célokért

A záhonyiakkal együtt dolgoztak a szovjet és csehszlovák kollégáik

A MÁV különböző szolgálati helyein a szocialista és munkabrigádok folyamatosan teljesítik a kongresszusi és jubileumi munkaversenyben tett vállalásaikat. Több csomóponton az elmúlt hetekben kommunista szombatokat is szerveztek.

A *záhonyi* határkörzetben március 23-án, az MSZMP XIII. kongresszusa kezdete előtti szombaton kommunista műszakot tartottak. Ezen a napon *mintegy kétezer dolgozó, köztük a csehszlovák Ágcsernyő, a szovjet Bátyu, Csap és Ungvár vasutasai is az átrakó körzetben serénykedtek.* A fő cél az volt, hogy az exportra készített áruk — élelmiszerek, cipők, italok és más fogyasztási cikkek — mielőbb elhagyják az országot. A kézi átrakóban száz alkalmi brigád dolgozott.

Az egyik csoport például 79 normál kocsiból különböző fogyasztási cikkeket rakott széles kocsikba, más brigádok 60 normál kocsit töltöttek meg a Szovjetunióból érkezett árukkal.

A szovjet vasutasok küldöttségét az ungvári aligazgatóság vezetője, *Andrej Fedcsenko* irányította. A csehszlovák vasutasok képviselői *Torjai Jánosnak,* az ágcsernyői összüzemi pártbizottság titkárának vezetésével érkeztek. Valamennyien munkaruhát öltöttek, és *együtt dolgoztak záhonyi kollégáikkal.*

A többi szolgálati helyen is serénykedtek a brigádok. Záhony állomás dolgozói például a személykocsikat tették szebbé, a szertáriak földmunkát végeztek, a kocsijavítóban szokásos műszak szerint dolgoztak. A rakodási főnökség kollektívái a műhelyt takarították, míg a pályafenntartásiak vágányokat szabályoztak. Részt vettek a rendkívüli műszakon a *debreceni építési főnökség* III. számú építésvezetőségének munkásai is. Ők a Záhony és Tuzsér közötti vágányépítésen dolgoztak, kitérőt cseréltek.

A kommunista műszak résztvevői 12 ezer órát teljesítettek. Az ezért járó mintegy 120 ezer forintot a *VIT-alapra* fizetik be. A műszak utáni nagygyűlésen *táviratot fogalmaztak meg, és a XIII. kongresszus küldötteinek címeztek.* Tudatták benne a záhonyi határkörzet március 23-i kongresszusi műszakja eredményeit.

A Lenin születésnapján szervezett hagyományos kommu-

(Folytatás az 5. oldalon)

Export-import konferencia Záhonyban

Növelik az átrakást a széles kocsikba

Megnőtt a Szovjetunióba irányuló exportáruk mennyisége, azonban a szállításban így is fennakadások lehetnek az őszi csúcsban. Ennek megelőzésére szervezte a záhonyi üzemigazgatóság március 20—21-én azt az export-import konferenciát, amelyen a termelő és külkereskedelmi vállalatok mintegy száz szakembere vett részt.

A tanácskozást *dr. Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes nyitotta meg. Kiemelte, hogy az év végi szállítási csúcs hosszú idő óta visszatérően kedvezőtlenül hat az exportfeladatok teljesítésére. Éppen ezért be kell látni, hogy a termelési folyamat a szállítással zárul, a maga esetenként szűk kapacitásával. Ezért szorosabb kapcsolatot szükséges kiépíteni a termelőnek a fuvaroztatókkal, hogy az áru időben eljusson rendeltetési helyére. Sajnos 1985 sem indult jól ebből a szempontból, hiszen mintegy százezer tonnás elmaradás van a tervezetthez képest, miközben 3-4 ezer rakott vasúti kocsi vesztegel a hálózaton a fogadási készség problémái miatt.

A múlt évi export-import szállításokról *dr. Iványi Árpád,* a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője tartott tájékoztatást. Elmondta, hogy a cserearányromlás miatt 1970-hez képest a negyedével több árut kell szállítani a Szovjetunióba. A magyar—szovjet vasúti szállításoknál módosulás következett be, hiszen hiába épült ki a záhonyi körzetben évi 18 millió tonna áru fogadására képes átrakókapacitás, ha ennél kisebb mennyiség érkezik. *Az idén várhatóan közel kétmillió tonnával kevesebb lesz a belépő mennyiség a múlt évinél.* Tavaly 4,1 millió tonnával csúcsot értek el az árukilépésnél. Ezt csak úgy tudták megoldani, hogy fokozták a magyar területen a széles kocsik megrakását. Így az exportszállítmányok 42 százaléka már széles nyomtávú vagonokban hagyta el az országot.

Az idei szovjet—magyar export és import tervfeladatok teljesítéséhez szükséges intézkedésekről *Petrás Pál,* a Külkereskedelmi Minisztérium szállítási osztály vezetője beszélt. Véleménye szerint a mennyiségi növekedés mellett a közlekedési infrastruktúra fejlesztése elmaradt a fogadó állomásokon.

(Folytatás az 5. oldalon)

Ülést tartott az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége március 29-én — lapzártakor — ülést tartott. Az első napirendi pont keretében, az 1984. évi eredményeik alapján kiváló kitüntetésben részesülő szolgálati helyek munkájának értékeléséről készült előterjesztés került az elnökség elé. A testület elfogadta a Közlekedési Minisztérium előterjesztését. Eszerint hat vasúti szolgálati hely részesül *kiváló* cím, kettő pedig oklevél elismerésben.

A *MÁV Kiváló Főnökség* kitüntetésben részesülő szolgálati helyek száma tizenöt. A *MÁV Élenjáró Főnöksége* elismerésben tíz főnökség részesül. A szocialista brigádok közül százhúsz érdemelte ki a *MÁV Kiváló Brigádja,* tizenegy a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* címet. A vasútigazgatóságok teljesítménye alapján a *MÁV Kiváló Igazgatósága* címet a debreceni, a *MÁV Élenjáró Igazgatósága* elismerést a budapesti és a szombathelyi vasútigazgatóságnak ítélték oda. Az erről szóló vezérigazgatói előterjesztést a vasutas-szakszervezet MÁV-bizottsága hagyta jóvá. *(A kitüntetésben részesülő szolgálati helyek és brigádok névsorát lapunk következő számában közöljük.)*

Kiállítás

A magyar közlekedés 40 éve

A Közlekedési Múzeum *A magyar közlekedés 40 éve* címmel kiállítást rendezett hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére. A közlekedési ágazatok fejlődését bemutató kiállítást *dr. Tóth László* közlekedési minisztériumi államtitkár nyitotta meg április 3-án 11 órakor a múzeum időszaki kiállítási termében, amelyet április végéig tekinthetnek meg az érdeklődők.

Kitüntetések április 4. alkalmából

Dr. Nagy Ervin közlekedési miniszterhelyettes átadja a kormánykitüntetést Annus Istvánnak, a szegedi igazgatóság osztályvezetőjének

Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója a Kiváló Munkáért kitüntetést ad át Bencsik Lajos nagykanizsai vonatvezetőnek
A kitüntetettek névsorát lapunk 3. oldalán közöljük
(Laczkó Ildikó felvételei)

Szakszervezetünk újjászületése

Negyven éve alakult meg a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete

A felszabadult országrészben a vasutas-szakszervezet első helyi csoportja 1944. október 15-én Makón alakult meg. Ezt követte még októberben a szegedi és a hódmezővásárhelyi; novemberben a békéscsabai, az orosházi, a szolnoki; decemberben a kiskunhalasi, a kecskeméti; 1945 januárjában a debreceni, a kiskunfélegyházi és a pilisi helyi szervezet megalakulása.

E vasutas helyi csoportok megalakításában kiemelkedő szerepe volt a szocialista vasútmozgalom két ismert szegedi harcosának, az akkor 58 éves *Kazi Ferencnek* és a 65 éves *Olejnyik Józsefnek*. Mindketten vasutascsaládból származtak, s az 1910-es évektől vettek részt a *Landler Jenő* vezette illegális vasutasmozgalomban. 1918—1919-ben vezetőségi tagjai voltak a Magyarországi Vasutasok Szövetsége szegedi helyi csoportjának. Olejnyik a szövetség titkára és a szociáldemokrata párt szegedi szervezetének elnöke is volt akkor. A Tanácsköztársaság megdöntése után mindkettőjüket elbocsátotta a MÁV, de ők továbbra is tagjai maradtak a szociáldemokrata pártnak és a vasasszakszervezetnek.

Kazi Ferenc, aki Szeged felszabadulásakor a Magyar Kommunista Párt tagja lett és Olejnyik József — miután a Szociáldemokrata Párt megbocsátotta 1936-os elpártolását, és visszavette tagjai sorába — a munkásegység jegyében, s az 1918—1919-es Magyarországi Vasutasok Szövetsége példájára kezdtek hozzá a vasutas-szakszervezet újjászervezéséhez. Jelentős segítséget nyújtott a helyi csoportok munkájához az a tájékoztató, amelyet a Szegedi Vasutasok Szabad Szakszervezetének megalakulásáról és szervezeti felépítéséről szétküldtek.

Új idők új szellemében

Abban olvasható többek között, hogy „A Szabad Szakszervezetek Bizottságával megállapodtunk a következő irányelvekben:

A vasutas rangra, nemre és korra való tekintet nélkül, a nyugdíjasokkal együtt szervezkedik, illetve tömörül a Vasutasok Szabad Szakszervezete keretében. Nem forgácsolja szét az erejét, mert a MÁV alkalmazottainak együttesen kell megvívni nagy harcát az új idők új szellemében.

Megválasztja a vezetőséget, választmányi tagokat lehetőleg úgy, hogy abban minden kategória képviselve legyen.

Megválasztja a Szabad Szakszervezetek Bizottságába a kiküldötteit, 2-3 személyt, akik ott a vasutasok szabad szakszervezetét képviselik.

Megválasztja taggyűlések keretében kategóriánként a bizalmi férfiakat, 25-30 tag után 1-et, vagy ha egyes kategóriákban kevesebben vannak 25-30-nál, akkor is 1-et.

A már megválasztott bizalmiakat összehívja összbizalmi ülésre, kioktatja a teendőkre, meghallgatja jelentéseit az egyes kategóriák helyzetéről.

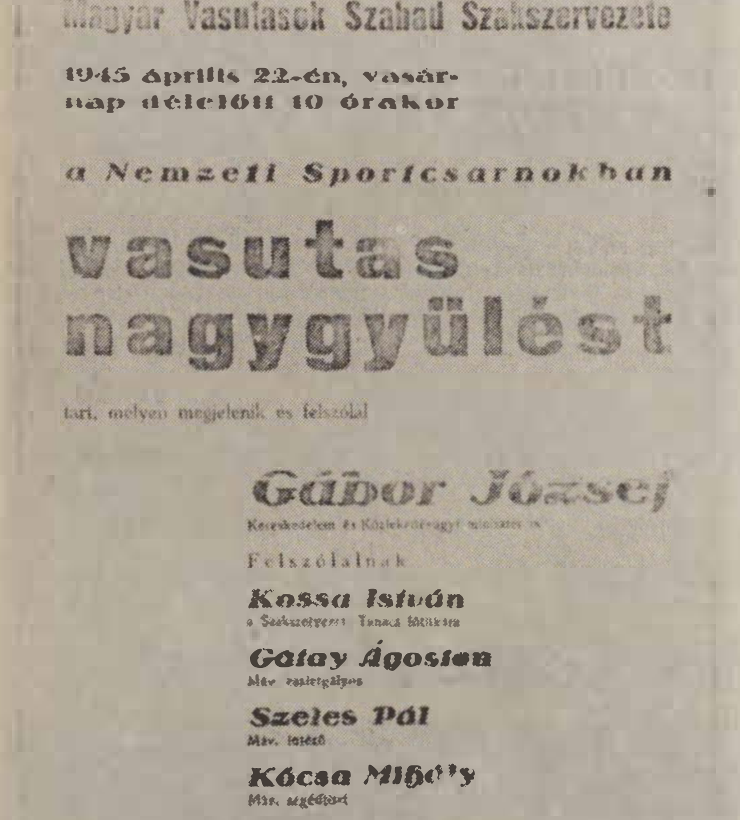
(A 6., 7. és 8. pont a beíratási és tagsági díjakról és azok felhasználásáról tájékoztat.)

A vezetőség minden héten egyszer választmányi ülést tart, ahol az összes aktuális kérdéseket és problémákat tárgyalja.

A szakszervezeti vezetőség 1944. december 16-án javaslatot tett az üzemvezetőséggel való elvi együttműködésre: *„Mondja ki az üzemvezetőség és a Vasutasok Szabad Szakszervezetének együttes ülése, hogy az üzemvezetőség minden szociális ügykörbe vágó rendeletet és intézkedést csak a szegedi vasutasok szabad szakszervezetének vezetőségével egyetértően ad ki. E célból a Vasutasok Szabad Szakszervezetéből háromtagú bizottságot delegál, amely az értekezleteken részt vesz, egyenrangúan tárgyal, vagy esetleg vitás kérdésekben szavaz és minden rendeletet vagy intézkedést, amelyhez előzőleg hozzájárult, aláírással hitelesít.”*

Szegeden már 1945. február 24—25-én megtartották a Vasutasok Szabad Szakszervezete délkerületi küldöttértekezletét, amelynek résztvevői 11 városból 5400 vasutas szakszervezeti tagját képviselték. A tanácskozás jelentőségét növelte, hogy *akkor a szegedi központhoz igazodtak a felszabadult országrész vasutasszervezetei.* A jegyzőkönyv így örökítette meg a szegedi ideiglenes központ munkájából adott titkári jelentést.

„A szakszervezet megalakulásának nehéz és minden gátló akadályt leküzdve ma már ott tartunk, hogy *a tényleges vasutasság 99, nyugdíjasok cca. 50 százaléka be van szervezve.* A teljesen rommá bombázott műhelyeink, pályatesteink, fűtőházaink mellett még nagy nehézségekkel kell megküzdenünk, mert az elmenekült üzletvezetőség tagjai elvittek másfél millió pengőt, és mi itt maradtunk egy fillér nélkül. *Mindent elkövettünk, hogy az orosz parancsnokságtól pénzt tudjunk szerezni.* Jártunk Aradon, Orosházán, Kecskeméten, Szolnokon, némelyik helyen kétszer is. Ígéretet kaptunk, de pénzt nem. *Két hónap múlva jöttünk rá, hogy mi a hetedik ukrán hadsereghez tartozunk, s csak Tolbuhin marsallnak van joga nekünk fizetést adni.* Sem teher- sem személyforgalom nem volt, végre nagynehezen megengedték, hogy a már felszabadult vonalrészeken a tehervonatokhoz csatolva személyforgalmat is bonyolítsunk le, de mikor már számottevő összeget tett volna ki a forgalomból befolyt jövedelem, akkor ismét betiltották. *Végre sikerült két ízben a kommunista párt és a szegedi szakszervezeti bizottság főtitkárának közbenjárására a városból kétszer 200-200 ezer pengőt kapni*, amiből 140 db ezerpengős bankjegy volt. Emiatt újra kezdődött a kálvária, a pénzt nem tudtuk felváltani, a vasutasság végső kétségbeesésében már az üzletvezetőség elé akart felvonulni. *Végre kaptunk pénzt, pár százezer pengőt az oroszoktól, amiből az órabéreket és az elmaradt november havi fizetéseket rendeztük. A nyugdíjasoknak is jutott 50-100 pengő előleg.”*



Együtt, de önállóan!

Míg a Tiszántúlon és a Duna—Tisza közén önálló vasutas-szakszervezet alakításán munkálkodtak, a felszabaduló fővárosban a Villamos és Helyiérdekű Vasúti Alkalmazottak Országos Szövetségének *Tóth Mihály* köré tömörült vezetői valamennyi közlekedési és szállítási dolgozót egy szervezetbe, a Magyar Szállítómunkások Szabad Szakszervezetébe kívánták tömöríteni. Február 19-én ennek megfelelően alakult meg a tizenkilenc tagú ideiglenes intéző bizottság, melyben kilenc fő képviselte a vasutasokat. *Pánti Béla, Tőkés Lajos, Tréfás Ferenc, Balatoni Pál, Rákosi Elemér, Koó István, Nagy Illés, dr. Stingli Kálmán.* A központ a VOGE Kenyérmező utca 6. alatti székházában kezdte meg működését.

A szegedi kerületi értekezlet szeretettel fogadta ugyan a Szállítómunkás Szakszervezet képviselőit, de *az önálló szervezkedés mellett foglalt állást.* A vasutasok országszerte a szegediek álláspontját támogatták. A szállítómunkások is tiltakoztak önálló szakszervezetük beolvasztása ellen. Április 19-én a Szakszervezeti Tanács is úgy döntött, hogy a tervezett nagy szállítómunkás szövetségből három önálló — vasutas, közlekedési és szállítómunkás — szakszervezet alakuljon. Április 22-én a budapesti Nemzeti Sportcsarnokban megtartott vasutas-nagygyűlés hatezer résztvevője kimondta a *Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezetének* megalakítását.

A nagygyűlésen közfelkiáltással megválasztották a szakszervezet ideiglenes vezetőségét. Elnök: *Király Géza;* társelnök: *Szeles Pál, Pánti Béla;* főtitkár: *Kócsa Mihály;* titkár: *Lelovits József;* jegyző: *Sárosi Albin;* pénztáros: *Varga György;* pénztárellenőr: *Szoboszlai Jenő, Varju Gyula.*

Az 1945. május 15-i összvezetőségi ülésen az előbbieken kívül jelen volt: *Antal József, Balázs Zoltán, Bencze Endre, Csapó Rezső Ferenc, Csilling N. Erdész József, Erős István, Ferk Ferenc, Gátai Agoston, Harmat László, Harmati Sándor, Kiss Sándor, Khogler Viktor, Magyar Sándor, Nagy István, Petényi Pál, Rákosi Elemér, Risztics Szvetozár, Szalkai János, Szepesi Béla, dr. Szücs Zoltán, Vétek Sándor, Végh Sándor, Zsák László.*

Király Géza (SZDP) elnöki megnyitójában a tanácskozás történelmi jelentőségét hangsúlyozta, és kérte a vezetőséget, hogy az egyéni sérelmeket hagyják az ajtón kívül. „Tudjuk nagyon jól, hogy a vezetőség a két uralkodó párt (!) tagjai közül került ki. Vegyük irányelvül, hogy egy vágányon haladjunk, hagyjuk a pártszempontokat kívül, és csak mint szakszervezet működjünk.”

Kócsa Mihály főtitkár (MKP): „Ma összejöttünk, hogy lerakjuk a magyar vasutasok szabad szakszervezetének alapkövét. Az a vezetőség, mely előttünk itt működött, a körülmények mostohasága folytán nem tudott rendszeres munkát kifejteni. Fel akarom hívni a pártokat az együttműködésre, amely igenis az első cél, és a legfontosabb is. Nem lehet célunk, hogy a szakszervezeten belül egyes pártok bizonyos dolgokat kisajátítsanak maguknak, és munkánk abban merüljön ki, hogy a két párt háromfelé dolgozzon, mert abban az esetben magunk alatt vágjuk a fát. Egy célunk van: Magyarország újjáépítése és a reakció teljes likvidálása, mint végcél. *Első és a legfontosabb célunk a vasúti munkásság életnívójának felemelése és szakszervezetünk kiépítése. Ha ezt a célt mindkét párt maga elé tűzi, akkor együttműködésünknek nem lesz akadálya.”*

Bejelentette, hogy a hajósok a vasutas-szakszervezethez kívánnak csatlakozni. A vezetőség a szakszervezet nevét a *Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetére* változtatta, majd elfogadták az alapszabályokat.

A debreceni fűtőház helyi csoportja sérelmesnek találta, hogy a vontatási dolgozók nincsenek képviselve a szakszervezet vezetőségében, és ennek következménye a sérelmes fizetési tervezet. Ezért felhívták a budapesti fűtőházak helyi csoportjait: *válasszanak egy mozdonyvezetőt és egy fűtőt, akik a vezetőségben képviselik a vontatási személyzet érdekeit.* A Bp. Keleti, és Északi és a Ferencváros fűtőház, valamint a Keleti Műszak képviselői július 7-én a szakszervezet helyiségében megtárgyalták a debreceniek javaslatát, és a július 20-i értekezletükön megválasztották a mozdonyvezetők képviselőjeként *Kamuti Jenőt* (Keleti fth.), a fűtők képviselőjeként pedig *Kiss Józsefet* (Északi fth.).

A debreceniek kezdeményezése ösztönözte a vezetőséget, hogy a vasutasokat négy szakosztályba szervezze. A hajós, a hálókocsi- (Waggon Lits) és a MÁVAUT szakosztály mellett létrejött a vontatási, a forgalmi, a műhelyi és a pályafenntartási szakosztály. Mellette működött a kulturális és oktatási, a női és ifjúsági szakosztály. Élükön titkárok állottak. Kialakult tehát a vasutas-szakszervezet szervezeti felépítése.

A közlekedési nehézségeken kívül hátráltatta a szervezést, hogy a szakszervezetnek a pénz- és papírhiány következtében nem volt saját lapja. Ezért a vezetőség kezdetben a MÁV hivatalos lapjában tette közzé felhívásait és közleményeit. A szakszervezeti lap anyagi feltételeinek megteremtéséhez néhány szakszervezeti vezető példamutató áldozatvállalása is hozzájárult. Az újjáépítésben különösen kitűnt munkásokat 1945. szeptember 29-én *Gerő Ernő* kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter a Sportcsarnokban rendezett ünnepségen megjutalmazta. *A kitüntetettek közül Gáti Ágoston, Pánti Béla és Sári Antal a fejenként kapott 15 000 pengőt a Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja alapjának adományozta, amelynek első száma 1945 decemberében jelent meg.*

1945-ben a vasutas-szakszervezet újjászervezésében a mozgalom ifjú, 1945-ös harcosai — *Gyócsi Jenő, Pusztai Ferenc, Tölgyes Lajos, Tőzsér Ernő, Tőzsér Géza, Varga György* és mások — mellett ott voltak azok a zömmel vasúti műhelyekben dolgozó ipari szakmunkások, akik az ellenforradalom éveiben csatlakoztak a munkásmozgalomhoz: *Buzgó János, Ferk Ferenc, Gáspár Sándor, Gátai Ágoston, Kócsa Mihály, Medgyes Géza, Pálmai István, Pánti Béla, Sáros Jenő, Tusa Lajos, Wendrei Ottó* és mások. A központban, a vasúti műhelyekben és a nagyobb vidéki csomópontokon fiatalos lendülettel kapcsolódtak be a munkába a vasutasmozgalom veteránjai is, az 1918—1919-es Magyarországi Vasutasok Szövetségének élő vezetőségi tagjai és aktivistái: *Hegyesi Lajos, Mészáros Kálmán, Sári Antal, dr. Stingli Kálmán, Szeles Pál, Török László,* Pécsett *Lefkovics Ernő,* Székesfehérvárott *Sütő Ferenc,* Dombóváron *Bernát János* és mások. S ott volt *Lukács Gyula,* az Északi Főműhely egykori munkása, aki 1902-től aktívan részt vett a szocialista munkásmozgalomban, valamint *Pászty Károly,* az 1906—1908-as vasutas-szakszervezet, a Vasúti Munkások Országos Szövetségének központi titkára is.

Méltóan a harcos múlthoz

Az újjászervezés munkáját a szakszervezet 1945. november 24-i kongresszusa zárta le, amely megválasztotta a vezetőség tagjait. Elnök: Király Géza; alelnökök: Pászty Károly és Lukács Gyula; főtitkára: Gyócsi Jenő; titkár: Lelovits József; jegyző: Sámuel Sándor; pénztáros: Szilágyi János; pénztári ellenőrök: Szoboszlai Jenő, Balázs Zoltán; szakosztályi titkárok: kultúr- és oktatási titkár: *Rózsavölgyi Béla,* hajózási: *Zsengeri Ferenc,* forgalmi: *Kovács József,* pályafenntartási: *Boboti Béla,* műhelyi: *Végh Lajos,* Wagon Lits: *Khogler Viktor,* vontatási: *Tarafás István,* MÁVAUT: *Balczer István,* ifjúsági: *Fazekas József,* nőtitkár: *Ormos Jánosné.*

Területi titkárok: Budapesten *Gáspár Sándor,* Pécsett *Herczegh István,* Debrecenben *Fehér László,* Miskolcon *Aradi Péter,* Szombathelyen *Káldi István,* Szegeden *Székelyhidi József.* Vezetőségi tagok: *Csillag Antal, Nemes István, Miltényi István, Császár Imre, Sáros Jenő, Prokits Mátyás, Wendrei Ottó, Kádár Lajos, Horváth Viktor, Pigner Gyula, Kiss József, Hosszú Ferenc, Gulyás Kálmán, Fábry Béla, Váradi Károly, Román György, Schvorbauer Lajos, Váradi Sándor* és *Ugrai Eszter.* A felügyelő bizottság tagjai: *dr. Szűcs Zoltán, Bonyár Zoltán, Kiss László, Varjú Gyula* és *Zsák László.*

A kongresszust értékelve *Kossa István, a Szakszervezeti Tanács főtitkára — a Szabad Vasutasok és Hajósok Lapjának első számában megjelent írásában — megállapította: dicséretes, hogy a vasutas-szakszervezet csaknem teljesen kiheverte az új szervezet elkerülhetetlen gyermekbetegségét, s megindult az egészséges, harcos szakszervezeti élet soraikban.* Aztán így folytatta:

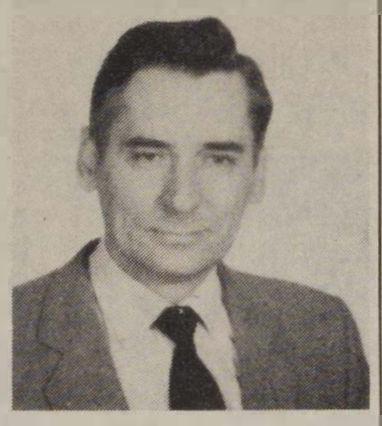
„Persze hogy aránylag ilyen nagy és gyors volt a fejlődés, annak megvannak az igen nyomós okai. Ezek közül elsősorban hivatkoznom kell arra a harcos múltra, amelyre a Horthy-fasizmust megelőző időkből büszkén tekinthet vissza a magyar vasutasság. Az a hősi harc, forradalmi lendület, mely oly jellemzője volt a régi vasutas-szakszervezetnek, nem múlt el nyomtalanul. Lelkesítő, hősi hagyományai ott éltek a vasutasok között.

Az új vezetőség nagy feladatainak legelsője tehát, hogy a Horthy-fasizmus szolgalelkűvé nevelt vasutasait a hősi, harcos múlthoz méltó, öntudatos vasutasokká nevelje, akik a magyar szakszervezeti mozgalomnak megint elsővonalbeli harcosai legyenek. A magyar vasutasok a legjobb úton haladnak, hogy a legnagyobb magyar vasutas — Landler Jenő — méltó tanítványaiként a hazaépítés, a munka hőseinek hadseregévé váljanak . . . *Ehhez nyújt nagy segítséget a most újra meginduló Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja, melyben bátran kell felvetnie a vasutasság kérdéseit, melynek tanítani, irányítani kell a szervezet tagjait és amely az összekötő kapocs legyen a tagok és a központ között.”*

Három vasutasnemzedék öntudatos és elkötelezett tagjainak áldozatos, önzetlen munkája nyomán született újjá a vasutasok harmadik legális szakszervezete. Hetvenötezres taglétszámával 1945 decemberére — a földmunkások és a vasasok után — a harmadik legnagyobb szakszervezet lett.

Írta és összeállította:
Gadanecz Béla

Felmentés — kinevezés



Március 15-én — *Urbán Lajos* közlekedési miniszter és *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, valamint a vasút gazdasági és társadalmi vezetőinek jelenlétében — *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója, *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettest nyugdíjba vonulása miatt felmentette beosztásából, és egyidejűleg *dr. Várszegi Gyulát* műszaki vezérigazgató-helyettessé nevezte ki.

Dr. Várszegi Gyula 1935-ben született. A mozgalmi munkába fiatalon kapcsolódott be, számos ifjúsági és pártfunkcióban tevékenykedett. Az ellenforradalom idején részt vett a budapesti XVII. kerületi pártház fegyveres őrségében és a munkásőrség szervezésében.

Az állami építőiparban 1954 és 1964 között különféle műszaki beosztásokban dolgozott. Ezt követően hét évig az MSZMP Budapest V. kerületi és az MSZMP Budapesti Bizottsága munkatársa volt. 1972-től a METRO Közlekedésfejlesztési és Beruházási Vállalat igazgatója volt.

A MÁV új műszaki vezérigazgató-helyettese politikailag és szakmailag egyaránt képzett, széles körű ismeretekkel rendelkezik.

Ötödször került Záhonyba a KISZ KB vándorzászlaja

Évek óta kimagasló mozgalmi munkával hívják fel magukra a figyelmet a záhonyi átrakókörzet fiataljai. A több mint kétezer harminc éven aluli vasutas háromnegyede KISZ-tag. A szervezetben végzett munkájukat eddig ötször ismerték el a legmagasabb kitüntetéssel, a KISZ Központi Bizottsága vándorzászlajával.

Március 21-én a fiatalok képviselői ünnepi nagygyűlésen találkoztak Záhonyban. Az eseményen részt vett Mészáros András, a MÁV vezérigazgatóhelyettese, Bánóczi Gyula, a megyei pártbizottság titkára, valamint az üzemigazgatóság párt-, gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői. Ünnepi beszédet *Rusznák András,* az üzemi KISZ-bizottság titkára mondott, megemlékezett a Tanácsköztársaság kikiáltásáról, a KISZ zászlóbontásáról, a fiatalok előtt álló feladatokról. Végül *Nyitrai István,* a KISZ Központi Bizottság titkára átadta a vörös vándorzászlót Rusznák Andrásnak, az üzemi KISZ-bizottság titkárának.

Érdemes feleleveníteni azokat a tetteket, amelyekért a záhonyi fiatalok újra kiérdemelték a magas elismerést. Olyan munkásfiatalokat nevelnek, akik képesek magasabb feladatok ellátására, közülük 219-en már a párt tagjai. Rendszeresen vállalnak védnökséget. Így a számítástechnika elterjesztése, a záhonyi automatizált információs rendszer sikeres bevezetése felett vállalt védnökséggel értek el sikert. A vágányfékek javítására a biztosítóberendezési fiatalok dolgoztak ki technológiát, szervezték meg a pótalkatrészek gyártását. A vontatásnál a vörös revíziónak nevezett akcióban a mozdonyok tavaszi és őszi átvizsgálását végzik el társadalmi munkában.

Kiveszik a részüket a fiatalok a nemzetközi munkaversenyből is. A csapi Komszomol-bizottsággal és a csehszlovákiai Ágcsernyő ifjúsági szervezetével rendszeres a kapcsolat. A vasutas ifjúmunkás napok sorozatában a múlt évben a targoncavezetőknek és a forgalomban dolgozóknak nemzetközi vetélkedőt is szerveztek. A *Szakma ifjú mestere* és a *Ki minek mestere* szakmai-politikai vetélkedőn évente több mint háromszázan vesznek részt. Rendszeresen ott vannak a társadalmi-munka-akciókban, most a VIT-alapra szerveznek kommunista műszakokat.

L. B.

Kitüntetések a forradalmi ifjúsági napok alkalmából

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából kiemelkedő gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréseként a közlekedési miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Csillik Ferenc edzőmestert, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Csontos Tibor dízellakatost, Sopron Vont. Főn.; Hajnal János dízelszerelőt, Székesfehérvár KÜF; Opauszki János csop. vez., Békéscsaba KÜF; Szeretva István utazó felvigy., Miskolc KÜF; Végh László állomási tartalékost, Debrecen KÜF.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kapott: Ácsné Varajti Ildikó ügyint.. MÁV Vezérig.; Balogh Tibor műszerész, Szolnok MÁV BBFF; Demeter István kocsivizsg., Záhony Üzemig.; Harasztovics Imre vonatvez., Kaposvár Üzemfőn.; Hámori Győző mozd. vez., Hatvan KÜF; Józsa János szerkezetlakatos, Debrecen Jj. Ü.; Kiss Sándor mozd. vez., Kiskunhalas KÜF; Laziczka Gábor ügyint., Bp. MÁV Épületfenntartó Főn. A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Asztalos László pályamestert, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Bendik József vonatvez., Nyíregyháza KÜF; Berényi István asztalost, Bp. MÁV Építési Főnökség; Cselovszki Jánosné keresk. részlegvez., Bp. Nyugati KÜF; Csép Mihály gépkocsivez., Bp. Keleti Szertárfőn.; Dávid István dízelszerelőt, Szombathely Jj. Ü.; Fábián Edit bérelszám. ellenőrt, Bp. Számvit. Főn.; Felföldi István mozd. vez., Dunaújváros Üzemfőn.; Gera János kőművest, Szeged MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Gönczi László üzemeltetésvez., Bp. MÁV Számítástech. Ü.; Horváth István meo-vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Imri Jánosné gondozónőt, Bp. Vasútig. Benczúr utcai bölcsőde; Kakukk András lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Keszei István forg. szolg. tevőt, Tapolca KÜF; Kincses László kőművest, Bp. MÁV Jobbparti Épületfenntartó Főn.; Kóródi Sándor munkavez., Miskolc MÁV Pft. Főn.; Lendér Mária rakt. kez., Bp. Nyugati Szertárfőn.; Magyar László ügyint., MÁV Vezérig.; Makkai Imre munkást, Vác Szertárfőn.; Masa László lakatos csop. vez.; Bp. MÁV TBÉF; Monori Csaba vont. technológust, Kecskemét KÜF; Németh István pályamunkást, Pápa Pft. Főn.; Oláh József vill. mozd. vez., Győr KÜF; Oszlár József pol. munkatársat, Vasutasok Szakszerv. Bp. Közp. Hivatalok és Intézmények szb.; Papné dr. Vagaday Ildikó ügyint.; Bp. MÁV Anyagell. Ig.; Papp József gépkocsivez., Bp. Ferencváros KÜF; Patocskai János vonatmenesztő térfelvigy., Pécs KÜF; Pál Lajos csop. vez., Bp. Máv Jobbparti BBFF; Pongrácz Antal áruirányítót, Mátészalka KÜF; Sebő Gábor gazd. pol. tanácsadót, Északi Jj. Ü.; Simon István Imre hegesztőt, Záhony Üzemig.; Sulykos Albert üzemmérnököt, Bp. MÁV Tervező Int.; Tóth Gáborné segédművez., Miskolc KÜF.

KITÜNTETÉSEK *hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából*

Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából április 2-án a Közlekedési Minisztériumban és a MÁV Vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen adták át a kitüntetést a munkában hosszú évek óta kiemelkedő eredményt elért vasutasoknak. A minisztériumban rendezett ünnepségen megjelent *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára. A kitüntetéseket *Urbán Lajos* közlekedési miniszter adta át.

A MÁV Vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen jelen volt *dr. Murai György,* a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára. *Nagy Károlynak,* a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottsági titkárának köszöntője után *dr. Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes adta át a kitüntetéseket.

Április 3-án a MÁV Vezérigazgatóságon adták át a miniszteri kitüntetéseket. Az ünnepségen megjelent *dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet titkára. *Szemők Béla,* általános vezérigazgató-helyettes ünnepi beszéde után *dr. Bajusz Rezső,* A MÁV vezérigazgatója adta át a kitüntetéseket.

Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából — kiemelkedő gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

ÁPRILIS NEGYEDIKE ÉRDEMREND

kitüntetésben részesítette: Annus István oszt. vez., Szeged Vasútig.; Bíró János polg. véd. ügyint., Debrecen Vasútig.; Czimma János MÁV-nyugdíjast, Miskolc Vasútig.; Deák Zoltán vasútig.-helyettest, Debrecen Vasútig.; Derdák Tivadar irodavez., Bp. MÁV Tervező Int. Hársvölgyi István üzemfőn.-helyettest, Tapolca KÜF; Hegedüs Imre távközl. műszerészt, Debrecen MÁV BBFF; Imre László munkavez., Bp. MÁV Építési Főn.; Korcsogh Ernő áll. tartalékost, Rákosrendező KÜF; Kovács Lajos MÁV-nyugdíjast, Szombathely Jj. Ü.; Kovács László ügyint., Bp. Vasútig.; Körösztös György váltókez., Bátaszék Üzemfőn.; Michanek József MÁV-nyugdíjast, Landler Jenő Jj. Ü.; Peredi Ferenc ácsot, Győr Pft. Főn.; dr. Pethes Imre szakoszt. vez. h., Sári Antal ügyint., Somodi Kálmán ügyint., MÁV Vezérig.; Szabó Ferenc raktárnokot, Záhony Üzemig.; Szabó Istvánné rakt. kez. Bp. MÁV Jobbparti Épületfenntartó Főn.; Tancsik Lajos MÁV-nyugdíjast, Pécs Vasútig.; Tóth József lakatos csop. vez., Bp. MÁV TBÉF; Vinnai László vonatkez., Miskolc KÜF; Bónis Lajos oszt. vez. GYSEV Ig., Oroszváry László GYSEV vezig.

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Boros András mozd. vez., Debrecen KÜF; dr. Dezső Béla főmunkatársat, MÁV Vezérig.; Ficzere János függ. párttitkárt, Rákosrendező KÜF; Jákfalvi János tmk-csop. vez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Kovács Sándor motorszerelő csop. vez., Zalaegerszeg KÜF; László József asztalos csop. vez., Bp. MÁV Balparti Épületfenntartó Főn.; Nagy Károly pályamestert, Kisújszállás Pft. Főn.; Oláh Gyula csop. vez, Záhogy Üzemig.; Szabó István vízvez. szerelő csop. vez., Bp. MÁV Jobbparti Épületfennt. Főn.; Varasdy Mátyás főmunkatársat, MÁV Vezérig.; Varga József csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Zidarics György lakatost, Pécs MÁV BBFF.

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Fekete József raktárnokot, Vésztő KÜF; Gál Sándor igazgatóh., Miskolc Vasútig.; Házlinger Ferenc kőműves csop. vez., Kaposvár MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Kenderesi István főn. vez., Celldömölk Osztószertárfőn.; Kiri István termelésirányítót, Szeged KÜF; László Béla motorvez., Pécs KÜF; Mezei Mátyásné rakt. kez., Miskolc KÜF; Németh Ferenc oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Pintér Ferenc munkavez., Celldömölk MÁV Építési Főn., Pivon Klára motortekercselő csop. vez., Bp. Keleti Vill. Fennt. Főn.; Sárközi István vagon- vasszerkezeti lakatost, Záhony Üzemig.; Simon Lászlóné ügyint., Bp. MÁV Nyugdíj Igazg., Cs. Spisák Jánosné vizsg. főkalauzt, Miskolc KÜF; Szakács József gyárrészlegvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Takó Gyula csop. vez., Szolnok KÜF; Tellér András motorszerelőt, Bp. Ferencváros KÜF; Tóth József vill. szerelő csop. vez., Dombóvár MÁV Építési Főn.; Zöld Ferenc munkavez., Debrecen Pft. Főn.

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Altfatter Jenő térfőn., Bp. Ferencváros KÜF; Antal János vonatvez., Bp. Keleti KÜF; Aradszki György vill. járműszerelőt, Békéscsaba KÜF; Bagi László csop. vez., Bp. MÁV Hídép. Főn.; Bátyi Ferenc főn. vez., Záhony Üzemig.; Bognár Irén jegyvizsg., Zalaegerszeg KÜF; Dévai József művez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Farsang Vendelné raktárnokot, Szombathely KÜF; Gáspár István áll. főn., Kiskunhalas KÜF: Jókai János oszt. vez. h., Pécs Vasútig.; dr. Kalász Ferenc csop. vez., Nagykanizsa KÜF; Kostyó László raktárnokot, Záhony Üzemig.; Nagy Alfréd oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Nagy József lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Nagy Józsefné rendelőint. főnővért, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Nemes Lajos alvázlakatost, Debrecen Jj. Ü.; Ózse Béla építésvez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Pajor István műszerészt, Bp. MÁV Jobbparti BBFF; Papp Albert lakatos csop. vez., Bp. MÁV TBÉF; Pusztai János kocsilakatos csop. vez., Hatvan KÜF; Radványi Géza párttitkárt, Miskolc Vasútig.; Sisak Marcellné forg. szolg. tevőt, Szeged KÜF; Szabó Lászlóné takarítónőt, Debrecen MÁV Gondnokság; Takács Imréné kertész szakmunkást, Kaposvár MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Tamás Istvánné könyvkötő csop. vez., Bp. MÁV Jegynyomda Főn.: Tolnay Györgyné oszt. vez. h., Bp. MÁV BVKH; Vas Sándor oszt. vez. h., Szeged Vasútig.; Vigh Mihály kocsilakatost, Szolnok KÜF; Zombori Ferenc ügyint., MÁV Vezérig.

A közlekedési miniszter

EÖTVÖS LORÁND-DÍJAT

adományozott: Fehér Mátyás titkárnak, Bp. MÁV Számítástechnikai Ü.; dr. Unyi Béla mérnök főtan., Bp. Vasúti Tud. Kutató Int.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címben részesítette: Bobkó Károly hegesztőt, Miskolc Jj. Ü.; Bókai Lajos mozd. vez., Dombóvár Üzemfőn.; Csikász László körzeti fuvarozásszervezőt, Kazincbarcika KÜF; Cziotka András mozd. vez., Nyíregyháza KÜF; Dósa László csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Elek István csop. vez., MÁV Vezérig.; Horváth Lajos vill. szerelő csop. vez., Nagykanizsa KÜF; Kovács József szertárfőn., Bp. Ferencváros Szertárfőn.; Kulcsár József vasútig., Debrecen Vasútig.; Laczkó Sándor építésvez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Lelesz Miklós jegyvizsg., Bp. Nyugati KÜF; dr. Lővei Ferenc igazg. h., MÁV Nyugdíj Igazgatóság; Márton János váltókez., Záhony Üzemig., Mosóczy Endre oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Nedvig József kocsivizsg. lakatost, Bp. Kelenföld KÜF; Simon János vill. szerelőt, Szombathely Jj. Ü.; Sparing László főn. vezetőt, Szombathely MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Szabadkai József művez., Északi Jj. Ü.; Tóth Mihály kitérő lakatost, MÁV Terézvárosi Pft. Főn.; Tómács János tolatásvez., Füzesabony KÜF; Valkó Pál üzemfőn., Békéscsaba KÜF; Nyegota Imre kocsirendező, Ferencvárosi KÜF; Pauló János tolatásvez., Ferencvárosi KÜF; Puskás Imre váltóőr, Ferencvárosi KÜF; Tóth VII. Imre, tolatásvez., Ferencvárosi KÜF.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Balogh Ferenc asztalos csop. vez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Bencsik Lajos vonatvez. Nagykanizsa KÜF; Borcsiczky Károly üzemvez. főmérnököt, Bp. MÁV Gépészeti Techn. és Anyagvizsg. Ü.; Borsándi István anyaggazd., Szeged KÜF; Burkus Valéria szerelvényátvevőt, Győr KÜF; Csendes László szolg. főn., Veszprém KÜF; Csontos János tolatásvez., Püspökladány KÜF; Fábián II. József kocsilakatos csop. vez., Dombóvár Üzemfőn.; Fekete József szolg. főn., Bp. MÁV Terézvárosi Pft. Főn.; Ferkovics Tibor lakatost, Záhony Üzemig.; Földi István ig. h. Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Halász József hidász főépítésvez., Miskolc MÁV Építési Főn.; Hidvégi Ottóné ügyint., Bp. MÁV Épületfennt. Főn.; Iványi József előmunkást, Kecskemét Pft. Főn.; Jeges Ferenc vasbetonszerelőt, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Kasza János lakatost, Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Krajcsir József lakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Kovács János tolatásvez., Gyékényes Üzemfőn.; Kovács Józsefné ügyint., Vasutasok Szakszerv. Debrecen Ter. Biz.; Kun Sándor lakatos csop. vez., Szentes MÁV Építési Főn.; Lakatos Ferenc kitérőgondozót, Székesfehérvár Pft. Főn.; Merkei László dízelmotor-szerelőt, Kaposvár Üzemfőn.; Murár Ferenc vill. lakatos csop. vez., Északi Jj. Ü.; Paáll Tibor ügyint., Pécs Vasútig.; Papp Gábor mozd. segédkez., Szerencs KÜF; Perlaki Zoltán művez., Miskolc MÁV BBFF; Polgár Gyula csop. vez., Székesfehérvár KÜF; Sipos István üzemig. h., Záhony Üzemig.; Sóskuti János vez. váltókez., Rákosrendező KÜF; Stellin Sándor rendészt, Mátészalka KÜF; Szabó György ügyint., MÁV Vezérig.; Szabó István csop. vez., Bp. Vasútig.; Szakos József csop. vez., Celldömölk KÜF; Tasnádi Ferenc főpályamestert, Pécs Pft. Főn., Tóháti Ferenc István ügyint., Debrecen Vasútig.; Váradi László motorszerelőt, Szentes KÜF; Végh Sándor előmunkást, Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Zádori Sándor bognárt, Miskolc Jj. Ü.; Zwierczyk Béláné ügyint., Bp. MÁV Számvit. Főn.; Zsemle Józsefné fűrészgépkez., Dombóvár MÁV Fatelítő Főn.; Molnár Ferenc váltóőr, Győr GYSEV áll.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Barta Ferenc keresk. oktatótisztet, Debrecen KÜF; Csitáry Tibor ügyint., Bp. MÁV Jobbparti BBFF; Dávid János száll. rakodómunkást, Szombathely Osztószertárfőn.; Demeter Ernő kalapácsvezetőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Fodor József előmunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Földi Béla mérlegszerelő csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Füle Imre ügyint. csop. vez., Szeged Vasútig.; T n János vonalgondozót, Miskolc Pft. Főn.; Hódi István vill. szerelő csop. vez., Szeged KÜF; dr. Irás Mátyás oszt. vez. főorvost, Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Kecskés Ferencné fénymásolót, Bp. MÁV Tervező Int.; Kocsis István géplánc-vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Lakatos Józsefné pol. munkatársat, Vasutasok Szakszerv.; Lovász László műszerész csop. vez., MÁV Balparti BBFF; Medve Sándor műsz. szerkesztőt, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Medgyes István előmunkást, Szolnok Pft. Főn.; Skoda József esztergályost, Szombathely MÁV TBÉF; Soltész Imre gurításvez.. Záhony Üzemig.; Szabó László oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Szabó László oszt. vez. h., Miskolc Vasútig.; Szegedi Jakab lakatos csop. vez., Bp. Keleti KÜF; Takács László mozd. vez.. Bp. Ferencváros KÜF; Urbán Vilmosné raktárkez., Pusztaszabolcs Szertárfőn.. Wekerle Gyuláné ügyint., Bp. Vasútig., Fábián László kocsirend.. Csorna állomás, GYSEV.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Asztalos László menetirányító részlegvez., Szeged Vasútig.; Bagdi Éva ügyint., MÁV Vezérig.; Bartha József felsővez. szerelőt. Szajol MÁV Vill. Vonalfőn.; Bártfai János fizikai csop. vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Benkő János technológust, Szombathely MÁV BBFF; Béres József betan. munkást, Szombathely MÁV BBFF; Bodnár István dízelmozd. vez., Záhony Üzemig.; Bogdán György váltóőrt, Gyékényes Üzemfőn.; Bordi Sándorné főmunkatársat, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Boros István ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.; Borsos László kocsivizsg. lakatost, Püspökladány KÜF; Bódis Jenő vill. művez., Balassagyarmat KÜF; Bőcsi János gyártáslakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Bukszár István asztalost, Miskolc MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Csajági Lászlóné oszt. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Csongrádi György vonalgondozót, Szekszárd Pft. Főn.; Danka József lakatos csop. vez., Komárom KÜF; Demcsák Ervin építésvez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Dér Ferencné rakt. kez., Bp. Nyugati Szertárfőn.; Dér József röntgentechn., Bp. MÁV Egészségügyi Ell. Főn.; Détári Mihály tolatásvez., Cegléd KÜF; Dobó József kocsimestert, Rákosrendező KÜF; Domán Péter tud. főmunkatársat, Bp. Vasúti Tud. Kutató Int.; Fagygyas Miklós műszerészt, Záhony Üzemig.; Fedecsku László munkavez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Feldmüller József mozd. segédkez., Békéscsaba KÜF; Flamich Margit ügyvit. alk., Vasutasok Szakszerv.; Font Árpád főépítésvez., Dombóvár MÁV Építési Főn.; Fóris Sándor vill. gépszerelőt, Északi Jj. Ü.; Galambos Imre vonalgond., Dombóvár Pft. Főn.; Godó János mozd. vez., Füzesabony KÜF; Göttlinger Istvánné személypénztárost, Bátaszék KÜF; Habony József irányító művez., Szolnok Jj. Ü.; Hajnal Sándorné takarítónőt, Záhony Pft. Főn.; Hidegkuti Ferenc áruátadó-átvevőt, Szerencs KÜF; Holics István váltókez., Kecskemét KÜF; Horváth Károly esztergályost, Székesfehérvár Jj. Ü.; Hruskár József külsős rakt. kez., Komárom Szertárfőn.; Huszár István pályamunkást, Dunaújváros Pft. Főn.; Jakovics István gépkez., Tapolca Pft. Főn.; Joó Kálmán rakod. irányítót, Szeged KÜF; Józsa János vonalkez., Sopron Pft. Főn.; Kardos János munkavez., Zalaegerszeg Pft. Főn.; Kasuba János lakatos csop. vez., Bp. MÁV Hídép. Főn.; Kádas András váltókez., Kazincbarcika KÜF; Kálócz Józsefné főszakácsot, Pécs KÜF; Kiss János vonalgondozót, Mátészalka Pft. Főn; Kiss János oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Kiss István üzemvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Kovács András műszerész csop. vez., Bp. Keleti Vill. Fenntartási Főn.; Kovács Jánosné ügyint., Záhony Üzemig.; Kovács Tibor áll. főn. h., Bp. Nyugati KÜF; Kőműves József dízelmozd. vez., Veszprém KÜF; Kugler József előmunkást, Miskolc MÁV Építési Főn.; Lancsák Gyula ügyint., Bp. MÁV TBKF; Lubiczki József pályamunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.; Lukács József ügyint. Bp. Vasútig.; Magyar Sándor főpályamestert, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Major József felsővez. szerelő csop. vez., Tatabánya-Alsó Vill. Vonalfőn.; Marcsik Sándor szerelő-lakatos csop. vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Máji Mihály vonalgond., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Moldoványi János rakt. vez.. Püspökladány szertárfőn.; Nacsa István állomásvez., Vésztő KÜF; Nagy István lakatost. Szolnok MÁV BBFF; Nemes Lajosné ügyint., Bp. MÁV Számvit. Főn; Németh József ügyint., MÁV Vezérig.; Nyilas Lajosné munkaügyi vez., Ebes MÁV Vill. Vonalfőn.; Oláh István gyártásvez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Orbán János targoncavez., Székesfehérvár Szertárfőn.; Papp Lajos pályamunkást, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Pál Lajosné rakt. kez., Tapolca Szertárfőn.; Pánovics II. Alajos dízelmotor-szerelőt, Kaposvár Üzemfőn.; Pásztor Imre körzeti üzemfőnököt, Bp. Kelenföld KÜF; Pető István hegesztőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Pécsi Ádám váltókez., Kiskunhalas KÜF; Pirgi János rakt. munkást, Dombóvár MÁV Igazg. Osztószertárfőn.; Povázsai Lászlóné ügyint., Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Póta Iván marást, Szolnok Jj. Ü.; Ress Lajos kárpitost, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Ritecz János főmenetirányítót, Pécs Vasútig.; Sikur Mihály előmunkást, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Simonits József lakatost, Szeged KÜF; Somogyi Lajos gondnokot, Bp. Oktatási Főn.; Süveges István művez., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Szabadszállási István előmunkást, Kiskunhalas Pft. Főn.; Szabó Béláné takarítónőt, Bp. MÁV BVKH; Szabó János művez., Kiskunhalas Vill. Vonalfelügy.; Szalai Valterné belső ellenőrt, MÁV Landler Jenő Orsz. Osztószertárfőn.; Szeder János szb-titkár. Székesfehérvár KÜF; Szekér Károly vill. szerelőt, Szombathely Vasútig. Házgondnokság; Szepesi András kovácsot, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Szeri Gergely munkavez.. Bp. MÁV Hídfenntartó Főn.; Szécsi János váltókez., Szentes KÜF; Szigetvári László elektrikust, Miskolc MÁV Vill. Vonalfőn.; Szilágyi István házfelügyelőt, Rákospalota MÁV Óvoda és Bölcsőde; Takács József csop. vez., Szombathely Számvit. Főn.; Tégen László felsővez. szerelőt, Landler Jenő MÁV Vill. Vonalfőn.; Tóth Károly mozd. felvigy., Hatvan KÜF; Vekety Sándor esztergályost, Bp. MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Vincze József állomásfőn., Miskolc KÜF; Vincze Mihály kazánfűtőt, Nyíregyháza MÁV Vill. Vonalfőn.; Viola Ferenc mozd. irányítót, Bp. Vasútig.; Veréb István hegesztőt, Szolnok Jj. Ü.; Werner Gyuláné keresk. hivatalnokot, Dunaújváros Üzemfőn.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából, a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkája elismeréséül, az

Április Negyedike Érdemrend

kitüntetésben részesült dr. Szabó Miklós, a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztály vezetője.

Munka Érdemrend ezüst fokozat

kitüntetésben részesült: Volosinovszki János, a Vasutasok Szakszervezete debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára; és Szabó Pál vonatvezető, szb-elnök, pécsi körzeti üzemfőnökség.

Munka Érdemrend bronz fokozat

kitüntetésben részesült: Major András, a Bp. Ferencvárosi körzeti üzemfőnökség raktárnoka, szakszervezeti főbizalmi.

A kitüntetéseket április 3-án a SZOT-ban és a parlamentben rendezett ünnepségen vették át.

Nagyüzemi munkásként

Negyven év az Északiban

Negyven éve lépte át a MÁV Északi Járműjavító Üzem kapuját *Merényi László* címfestő.

— *Cserni Imre műhelyében tanultam a mesterséget.* Ő mondta, hogy dolgozzam minél több kis cégnél. Mikor majd annyi gyakorlati tudásra teszek szert, hogy megismerem a szakmának nemcsak a szépségét, hanem az árnyoldalát is, akkor döntsem el merre induljak el az életben. Így hát 1945-ig kisiparosoknál cégtáblákat festettem.

Az üzemben kezdetben a járműfényezés és az azt követő betűíró munka ellátása — a mozdonyokra, teherkocsikra feliratok készítése — volt a feladata.

— *Kezdetben kézi erővel dolgoztunk, később már fújtuk a festéket* — mondja. — Átszervezés után a teherkocsik elkerültek az üzemből. Munkám is változott. Mozdonyfordító korongokat, állomási víztartályokat, irodai bútorokat, állomási páncélszekrényeket festettem. Ma már mozdonyok fényezése, dekorációs díszítő elemek festése a feladatom.

— Milyen volt akkor az üzem, és milyennek látja ma?

— *A mai fiatalok, a most felszabaduló szakmunkástanulók el sem tudják képzelni a különbséget. Csak egy példa. Ma étkezdénk van változatos étrenddel, ki-ki választhat kedve szerint. Munka után lezuhanyozunk, átöltözünk. Akkor vödörből mosdottunk. A kovácsműhelyben átforrósítottuk a vasat, és az melegítette fel a hideg vizet.*

— A műhely „gyártmányszerkezete" is változott — folytatja. — Ez a részleg kapta meg a jelzőberendezések gyártását. Az egyre erősödött versenymozgalom hatására hamarosan naponta egy gőzgép került ki a műhelyből. Aztán jött a dízelesítés . . . De nemcsak az üzemi munkában, hanem az ország újjáépítésében is kivettük részünket. Például a Déli összekötő vasúti híd építéséhez az üzemből is önkéntesek mentek

Merényi László munka közben **(Tuttó Tibor felvétele)**

ki dolgozni, hogy a fahíd a Dunáról minél hamarabb eltűnjön.

— *Pezsgő kulturális élet volt a Törekvésben.* Női és férfi énekkar, fúvószenekar, színjátszó társulat működött. Jómagam is játszottam a zenekarban, az ütőhangszereken. Festettem a díszleteket a színjátszóknak, és magam is szerepeltem a darabokban.

— Mit adtak elő?

— A zenekar a Rákóczy-indulótól a *Kék Duna* keringőig szinte mindent játszott. A színjátszók általában zenés darabokat, operetteket (Pl. *Csárdáskirálynő, Sybill*) és népszínműveket adtak elő. De játszottuk a *Légy jó mindhalálig* című regény színpadi változatát is. Sajnos a résztvevők kiöregedtek, utánpótlás nem volt, az egykor jól működő együttesek széthullottak, ma már csak az emlékük van meg.

De nemcsak a kulturális életben, hanem az üzemi pártmunkában és a lakóhelyi tanácsi munkában is kivette részét.

— 1948-ban bevonultam katonának. A határvidékre kerültem. Politikai bizalmi lettem. Innen küldtek őrsparancsnoki iskolára. 1950-ben megalakultak a tanácsok. Szentgotthárdon tanácstagnak választottak. Ott szereztem tapasztalatokat a tanácsi munkában. Közben leszereltek, és 1951-ben visszakerültem Pestre. De feleséget is hoztam magammal, akit ott, a határvidéken ismertem meg. Néhány évvel később a véletlen úgy hozta, hogy lakóhelyemen a VIII. kerületben ismét megválasztottak. 1958-tól 10 éven át képviseltem lakótársaim érdekeit a tanácsban.

— Én 1945-ben beléptem a pártba, de 1957-ben, a tagrevízió idején vidéken dolgoztam kiküldetésben. Mire hazaértem, az újrafelvétel lezárult. 1961-ben vettek fel ismét. A következő évben megválasztottak alapszervezeti titkárnak, s az is maradtam egészen mostanáig. Közben az elmúlt 10 évben az üzemi pártbizottságnak is tagja voltam. De végeztem pártmunkát a VIII. kerületben is: *1962—1966 között lakókörzeti titkár voltam.* Közben arra is mindig szorítottam időt, hogy tanuljak. Így végeztem el az ML esti egyetemet.

— Mivel tölti szabadidejét?

— *Szeretek olvasni, fényképezni, grafikákat rajzolni. Számomra ez jelenti a pihenést.*

— Család?

— Feleségem az Állami Könyvterjesztő Vállalatnál dolgozott. Ő már nyugdíjas. Egy lányunk van, titkárnőként dolgozik a SZOT Levéltárában.

— Az idén nyugdíjba megy. Hogyan tovább?

— Kicsit pihenni szeretnék, aztán majd meglátjuk.

Merényi László munkája elismeréséül 1984-ben megkapta a *Munka Érdemrend* arany fokozatát.

Székelyhidi Ferenc

Vörös vándorzászlót kapott a debreceni KISZ-bizottság

Kiállítás és ünnepi nagygyűlés az állomáson

A KISZ Központi Bizottsága a debreceni üzemi KISZ-bizottságnak — kiemelkedő munkája elismeréseként — *Vörös vándorzászlót* adományozott. Az átadási ünnepség március 22-én volt Debrecen állomás nagy oktatótermében.

A zászlóátadási ünnepség előtt került sor az üzemi KISZ-bizottság, valamint az épületés hídfenntartó főnökség szocialista brigádjai által rendezett kiállítás megnyitására az állomás nemdohányzó várótermében. A hazánk felszabadulásának 40. jubileuma és a KISZ zászlóbontásának 28. évfordulója tiszteletére rendezett kiállítás — amelyet *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgatóhelyettese nyitott meg — a vasút- és az ifjúsági mozgalom fejlődését mutatja be. Az érdeklődők láthatták többek között Debrecen állomás helyszínrajzát, amelyen megjelölték a második világháborúban ledobott több mint száz bomba helyét. A szakmai jellegű tablókon bemutatták egyebek között a korabeli szolgalakásokat, kemencéket és a kútházak rajzait.

Dr. Szórádi Sándor átadja a vándorzászlót Tóth Ferencnek

A kiállítás megnyitása után, délután három órakor kezdődött az ifjúsági nagygyűlés, amelyen megjelent *dr. Szórádi Sándor,* a KISZ KB titkára, *Szemők Béla* vezérigazgató-helyettes és *Koósné Török Erzsébet,* a megyei KISZ-bizottság első titkára. Tóth Ferencnek, az üzemi KISZ-bizottság titkárának megnyitója után dr. Szórádi Sándor mondott ünnepi beszédet. Méltatta többek között a vasutasok munkásmozgalmi hagyományait, az igazgatóság KISZ-fiataljainak tevékenységét, majd átadta *Tóth Ferencnek* a Vörös vándorzászlót.

A mozgalomban és a gazdasági munkában élenjáró fiatalok kitüntetést kaptak. Az ünnepi gyűlés után a Bocskai Néptánc és a Délibáb együttes adott műsort.

Nagy Ildikó

42 év után

Vallomás a hivatásról

Rövid hajú, fekete bőrdzsekis férfi ül velem szemben, *Katona Gyula,* Révfülöp állomás év elején nyugdíjba vonult állomásfőnöke.

— Naponta jártam ide, erre az állomásra szolgálatot teljesíteni — mondja. — Minden nap friss fehér ing, egyenruha. Csak itt harminckét éven át . . .

Eltűnődik. Kinéz az ablakon. Talán arra gondol, hogy valamikor a tapolcai vasutasházak egyikéből gyakran loholt az állomásra egy nyúlánk kisfiú. Apja vonatkísérőként, zárfékezőként dolgozott 30 éven át. A kisfiú sokszor elkísérte, ha rövid útra indultak, például az uzsai bányákhoz. Pár év múlva ez az emberke — nagyon fiatalon — már önálló szolgálattevőként dolgozott. Egykori kollégái be-benyitnak most az irodába, ahol beszélgetünk. *„Gyula bácsi . . ."* — szólítják meg volt főnöküket, s néhány apró dolgot beszélnek meg vele. Aztán újra kettesben vagyunk.

— Ne is haragudjon, de én nem tudom Gyula bácsinak szólítani, hiszen nyugodtan letagadhatna tíz évet az életkorából.

Elneveti magát.

— *Mások is megkérdezték, hogy kedvezménnyel mentem-e nyugdíjba. Pedig 42 évet töltöttem a vasútnál* . . . Tudja, a pontos, kiegyensúlyozott dolgokat szeretem az életben. A vasút rendet, fegyelmet követel, ez egyezik minden tekintetben az elvemmel. Régen nehéz volt ide kerülni, ma viszont „jobb" munkahely után néznek a fiatalok.

Katona Gyula főfelügyelői rangban vonult nyugdíjba. Helytállását számos kitüntetéssel ismerték el.

— *Mindig emberségesen igyekeztem vezetni, irányítani* — mondja, mintegy hitvallásként önmagáról, a munkájáról. Az állomásfőnökhöz bárki oda mehet segítségért, tanácsért, jó szóért.

Egy kedves emléket idézünk fel. Nyár, rekkenő kánikula. A Budapest felé haladó gyors épphogy elhagyta a kijárati jelzőt, amikor egy kilenc-tíz éves kisfiú sírva futott be a főnöki irodába.

— *Lemaradtam . .* — hüppögte — *Kazincbarcikára mennek a többiek. Én pedig . . .*

Görcsösen szorította magához szatyorszerű táskáját.

— *Mi lesz ve-e-lem?*

Az állomásfőnök se szó, se beszéd gyorsan beültette személygépkocsijába a srácot, s már pörögtek is a kerekek a forró aszfalton. Zánkánál utolérték a vonatot.

Felhangzik az állomási utastájékoztató szignálja. Katona Gyula ösztönösen felkapja a fejét. Rám néz, mégis tudom, hogy a bemondó hangjára figyel. Aztán folytatja:

— Mit is mondjak az utasokról? Én velük is jól kijöttem. Igaz, néhányan megpróbáltak átejteni fel nem használt jegyekkel, meg egyéb trükköket is „bedobtak", de nem ez a jellemző. Többen vannak azok, akik itt utasként fordultak meg, viszont az állomáson túl a község, a település érdekében cselekvő társadalmi munkások ők is, velem együtt.

— Elfáradt?

— Nem. Ha helyettesíteni kell, bármikor átjövök . . .

Az ablak felé fordul. Gondolja, nem veszem észre, hogy egy pillanatra másképpen csillan meg szemében a fény . . .

Mátételki András

A munkásmozgalom mártirja

Száz éve született Polai János

Polai Ferenc földműves és *Varga Júlia* második fia, János 1885. április 1-én született Kiskanizsán. 1906. szeptember 1-én lépett a Déli Vasút szolgálatába, s a legnagyobb magyarországi fűtőházának fiókműhelyében lett kazánkovács és a munkásmozgalom harcosa.

A nagykanizsai vasúti csomópont dolgozói úttörő szerepet játszottak Zala megye munkásmozgalmában. 1896-tól sokan olvasták ott az osztrák szociáldemokraták lapját, a *Der Eisenbahnert.* Polait élénk szakszervezeti élet fogadta. 1906. május 24-én megalakult a Vasúti Munkások Országos Szövetségének nagykanizsai csoportja. Egymást követték itt a déli vasútiak országos gyűlései is. 1907 elején passzív rezisztenciával ők vívták ki a magyarországi vasutak történetében az első kollektív szerződést.

A vasutas-szakszervezetet 1908 végén feloszlatták, de a vasutasok illegális szociáldemokrata szervezkedése folytatódott. Polai is részt vett benne. A meleg tekintetű, kackiás bajuszú, szókimondó fiatalembert hamar megszerették társai. Az első világháború előtti években műhelybizalmi. 1910. február 20-án annak az országos nyilvános gyűlésnek a tisztikarába választották, melyen a déli vasútiak egy jogvédelmi egyesület megalakítását szorgalmazták. *„Nagykanizsai fűtőházi kazánkovács"* aláírású irodalmi szárnypróbálgatását a *Magyar Vasutas* szerkesztősége „nehéz kezekkel papírra vetett forradalmi üzenet"-ként jellemezte 1914 júniusában. Egy hónappal később pedig Polai a Magyar Vasutas zászlaja melletti kitartásra buzdított a lapban, mert ha ezt nem tesszük, „ha eljő a döntő harc, akkor a győzelem nem a mi számunkra fog teremni".

Családja aggodalommal figyelte aktív részvételét az üldözött vasutasmozgalomban. 1909-ben kötött házasságot gyermekkori szerelmével, földijével, *Berke Rozáliával.* Apósa, *Berke József* a Déli Vasút nagykanizsai állomásán teljesített váltóőri szolgálatot. Özvegye 1962 őszén így emlékezett azokra az időkre: „Édesapám gyakran mondogatta: *A Jani még ráfizet erre.* De hiába beszéltünk neki. Ebben a kérdésben nem hallgatott sem miránk, sem a főnökére, aki könnyebb munkát, magasabb bért és pénzjutalmat ígért, ha nem vállalja a bizalmi tisztséget és otthagyja a szocialistákat. Megingathatatlan volt."

A kanizsai vasutasok Polai vezetésével egyre aktívabban vettek részt a háborúellenes mozgalmakban. Munkabeszüntetésüknek nagy jelentősége volt az 1918-as januári békesztrájk idején, mert zavarta az olasz hadszíntér szempontjából fontos vonalak forgalmát. Nagykanizsán azonnal csatlakoztak az általános politikai tömegsztrájkhoz a fűtőházi fiókműhely munkásai, a napibéres alkalmazottak, sőt a kinevezett forgalmi dolgozók is. A mozdonyvezetők és a mozdonyfűtők csatlakozását pedig csak a sztrájk lefújása akadályozta meg. *Dr. Hamburger Jenő,* a kanizsai pártszervezet akkori elnöke Polainak éppen azt a felismerését méltatta, mely szerint a műhelymunkásság a mozdony- és vonatkísérő személyzet nélkül vajmi keveset érhet el, s ezért mindent megtett e rétegek megnyerése érdekében.

1918. december 15-én az újra legálissá váló vasutas-szakszervezet, a Magyarországi Vasutasok Szövetségének helyi csoportja őt választotta titkárává. Polai az elsők között szorgalmazta a KMP helyi szervezetének megalakítását. A Tanácsköztársaság idején a dolgozók bizalmából tagja lett a városi, a járási és a megyei munkástanácsnak. *A vasutasok élén helytállt a murai fronton.* Az általa vezetett vasútbiztosító őrség eredményesen harcolt a csempészek és a feketézők ellen. A lakásügyek intézőjeként hadat üzent a lakbéruzsorának, s mielőbb emberhez méltó körülmények közé kívánta juttatni a hajléktalanokat. Április 19-től a nagykanizsai forradalmi törvényszék vádbiztosaként védte a munkásmozgalom törvényes rendjét az ellenforradalmárokkal szemben. S közben dolgozott a felnőttoktatási, valamint a sétatér kibővítésén munkálkodó bizottságban is.

A Tanácsköztársaság megdöntése után letartóztatták. A halálos ítélet indoklása szerint *„Polai János volt a proletárdiktatúra és a kommunizmus leglelkesebb híve és támasza Nagykanizsán és környékén."* Súlyosbító körülménynek számított, hogy „a tárgyalás során a megbánás és a megtérés legcsekélyebb jelét sem mutatta". Dolgozótársai azonban éppen ezt méltányolták. Dühöngött a fehérterror, de ők a javítóvágányon álló kocsiban ke-

gyelmi kérvényt írtak az igazságügy-miniszternek:

„Polai János kazánkovácsot, nagykanizsai lakost, munkatársunkat a nagykanizsai büntető törvényszék f. évi október 19-én halálra ítélte . . . Aluliírottak nevezett munkatársai, akik őt évek hosszú sora óta ismerjük, tudjuk, hogy jó munkás, hű magyar állampolgár, jó férj és jó családapa, kérjük Kegyelmes Urat, hogy nevezettnek kegyelmet adni méltóztassék . . ." A kanizsaiak már augusztus derekán elhatározták, hogy kiszabadítják Polait és letartóztatott társait. A katonai parancsnokság azonban tudomást szerzett a tervről, és megakadályozta a megvalósítását. Ítélethozatal után katonai karhatalommal erősítették meg a fogházőrséget, de a vezető államügyészt ez sem nyugtatta meg. Kérte az igazságügy-minisztert, hogy ha az ítélet nem lenne azonnal végrehajtható, adjon utasítást Polai János elszállítására, mert ő „itt a fenyegető közhangulat miatt fogva nem tartható". Az ítéletet 1919. november 1-én végrehajtották.

Polai János emlékét kegyelettel őrzi az utókor.

Gadanecz Béla

Katona Gyula (jobbról) és utódja Kardos Ferenc

Negyven éve történt

A pontonhíd a Dunán

A szovjet hadvezetés 1945 elején megkezdte a tavaszi nagy offenzíva előkészítését. A Vörös Hadsereg Dunántúlon harcoló csapatait meg kellett erősíteni, ezért a dunai átkelőhelyeken folyamatosan nagy mennyiségű hadianyagot szállítottak a Dunántúlra és új egységeket vezényeltek a készülő támadás kiindulási körzeteibe. A szovjet hadvezetés a közúti szállítás mellett az átrakás nélküli vasúti szállítás megteremtését is elhatározta. Ez megvalósítás esetén megkönnyíthette és meggyorsíthatta a szállítást. Ehhez Baján már a télen megkezdték a műszaki előkészületeket. Sokáig nem értették a munkára vezényelt bajaiak, hogy a szovjet műszakiak milyen célból veretik velük a Duna-part talajába a hatalmas vörösfenyő cölöpöket.

1945 kora tavaszán derült ki a munka célja. Amikor jégmentes lett a víz, *egy napon a Dunán önjáró pontonok sokasága jelent meg, bennük hidászokkal.* A pontonok derekán keresztben gerendák voltak elhelyezve, s azokra már előre megépített vasúti pálya szakaszai. Az érkezett első pontonokat a parton levert cölöpökhöz kapcsolták, s ahogy csatlakozott az újabb ponton, gyakorlott kezek már hevederezték a keresztbe fektetett síneket. Hamarosan újabb és újabb pontontest és pályadarab került a helyére. A már összerakott pontonsort a Duna-híd pilléreihez kötötték vastag drótkötelekkel, s több pontont a mederfenékhez is lehorgonyoztak.

A szovjet hadvezetés a hajóhíd megépítésére a bajai Dunahíd roncsaitól délre, talán 25—30 méterre talált helyet. Itt ugyan a vasúti pálya magas töltésen vezetett a régi hídra, s a túlparton is az ártéri területeken magas töltésen vitt tovább, ráadásul az ártéri töltésben is 4 kisebb híd ugyancsak fel volt robbantva. Baja állomásról a nyílt vonali elágazáson keresztül azonban már volt vasúti pálya, ami levitt a Duna-partra, igaz, a nagy esésben fekvő pálya vontatási gondot is okozott. Volt ugyanakkor már a túlsó oldalon is egy nyílt vonali elágazás, melyből a Dunáig vezető vágányt még a németek építették meg. Nem volt mellékes az a szempont sem, hogy Bajától a frontvonal már meglehetősen messze volt, így a német repülők esetleges támadásának kevésbé volt kitéve, mint például a dunaföldvári átkelőhely közúti forgalomra épült hídja.

A magyar vasutasok feladata volt a csatlakozó bajai Duna-parti vágánynak és a túlparti Dunafürdő megállóhely melletti ideiglenes vágánynak a pontonhídhoz csatlakoztatása és megfelelő kiképzése. Ugyancsak a vasút feladata lett a csatlakozó vágányrésznek a Duna vízszintjéhez való folyamatos igazítása: *süllyesztése vagy emelése.*

A híd elkészültekor a forgalom irányításában már a magyar vasutasság is részt vett. Baján magyar forgalmi szolgálattevő dolgozott, és forgalmi szolgálattevőket rendeltek a pontonhíd két végére is. A pontonhídon a vonatforgalmat sajátságosan, a rendkívüli körülményekhez s a biztonság szempontjaihoz igazítva szabályozták.

A pontonhíd alaphelyzetben nyitva állt, azaz a már szabaddá tett hajózóútvonal helyéről egy pillérköznyi önjáró ponton félreállt. Amikor Baja vagy Bátaszék a bajai szovjet menetirányítóval egyetértésben vonatot akart a hídon át közlekedtetni, a szándékolt indítás előtt egy órával értesítette a hídnál levő szolgálattevőket, akik az értesítést továbbították a híd szovjet kezelőinek. Ekkor a különválasztott pontonokat beúsztatták helyükre, a vágányok sínszálait összehevederezték, a pontonokat rögzítették: *s a híd a vonatforgalom számára máris kész és szabad volt.*

A híd kezelésére, a hídon keresztül közlekedő vonatok forgalmának szabályozására *„Végrehajtási utasítás"* is készült. Ez a legapróbb részletekig szabályozta a vonatforgalmat a pontonhídon. A csatlakozó magas töltésekről a pontonhídig a szerelvények mindkét irányból könnyen legurultak. Azonban a túloldalon a pontonhídról a csatlakozó vágányra, majd onnan a töltésre vezető erős emelkedőben fekvő vágányon *már csak előfogattal vagy tológéppel lehetett felvinni a vonatokat.* Erre a feladatra a bajai fűtőházhoz egy 56 sorozatú mozdonyt állomásítottak.

A *„Végrehajtási utasítás"* előírta, hogy a hídra járó vonat élén közlekedő gép két nyitott kocsit toljon maga előtt, az egyik félig, a másik egészen terhelésig legyen kővel megrakva. Így mire a mozdony ér a hídra, a pontonok már kellő súllyal le vannak terhelve, s merülésük biztosítja a vonat alatt a híd nyugodt fekvését.

A hídon rövid, 10—15 kocsiból álló vonatokat közlekedtettek. A nagyobb vonategységeket több részben vitték át. A személyzet begyakorolta feladatát, s a látszólag bonyolult forgalmi rendszer jól működött. Annyira, hogy már a kővel rakott kocsikat el is hagyták, nélkülük is merültek a pontonok a mozdony súlya alatt.

A frontra induló utánpótlás vonatjai gurultak át a hídon. Ellenirányból üres szerelvények, majd a tavaszi nagy offenzívák után sebesülteket és hadifoglyokat szállító vonatok közlekedtek. A háború befejezése után, 1945 nyarán a hazatérő csapatok szállításakor a hídon vonat vonatot ért.

A pontonhidat a polgári forgalom számára nem nyitották meg, de azért vasutasaink néhány kocsit — ha úgy adódott — hozzácsaptak valamelyik szovjet szerelvényhez. s így azok rövid úton átjutottak a Dunán. Időnként, ha Szeged villanytelepén már az utolsó kocsi szén is elfogyott, s a villamosok is leálltak, engedélyezték, hogy a pécsi szénmedencéből a város számára indított szénvonat a pontonhídon keresztül jöhessen át a Dunán. Óriási időnyereséget jelentett ez, hisz megtakaríthatták vele a budapesti hatalmas kerülőt.

Jávor Imre, Ignátz Antal forgalmistaként élték át ezeket az eseményeket. *Bácskai József* hídőrként szolgálta akkor fiatal éveit. *Besser István* előmunkás pályamunkásként dolgozott a csatlakozópálya igazításán.

Senki sem tudja ma már, hogy mikor ment át a pontonhídon az első vonat. *Békei Géza,* egykori bátaszéki mozdonyvezető sem, pedig ott találkozott az első bajai mozdonyvezetővel, aki a pontonhídon jött át a Dunántúlra. *Tolnai Béla* volt a mozdonyvezető.

— Hogyan jöttél át a Dunán? — kérdeztem, mire ő így válaszolt:

— *Az oroszok megépítették a pontonhidat!*

Később már Békei Géza is járt mozdonnyal a hídon, amikor lőszeres vonatot vitt a frontra. Neki is, akár a többi kollégájának, kissé bizonytalan érzése támadt, amikor a pályatest alatt közvetlenül csobogott, locsogott a Duna. A pontonhíd azonban jól szolgált.

A szovjet hadvezetés 1946 novemberében szétszedette a pontonhidat. Története a felszabadító harcok és a magyar vasút történetének egy apró, de fontos eseménye, közös múltunk egy darabja.

Lovas Gyula

Vas megye székhelyéről

Vonattal utaztak a küldöttek az MSZMP XIII. kongresszusára

Már befejezte munkáját a XIII. pártkongresszus. Mégis szükségesnek tartjuk közzé tenni Sz. Jakab István tudósítónk írását arról, hogy Vas megye küldöttei milyen körülmények között utaztak Budapestre, vasúton. Ennek emlékét őrzi az alábbi tudósítás.(A szerk.)

Március 24-én fellobogózták a szombathelyi vasútállomást. A 905-ös számú gyorsvonat mozdonyán és a felvételi épületen nagy betűs transzparens: *„Köszöntjük a XIII. pártkongresszus küldötteit."* Ezzel a vonattal utaznak a kongresszusra a Vas megyei küldöttek és meghívottak. Felkapaszkodom a vezetőállásra. *Horváth VIII. István* fiatal mozdonyvezetőtől kérdezem.

— Párttag?

— Nem. Úgy érzem, hogy a párt politikája is kifejeződik abban, hogy pártonkívüli vezeti a mozdonyt. A kijelölés talán nem volt véletlen.

— Büszke?

— *Képzelheti!*

— Lesz-e késés?

— Rajtunk nem múlik!

Időközben megérkeznek a vendégek. A küldöttség vezetőjét, *Horváth Miklóst,* a megyei pártbizottság első titkárát és a többieket *Kapronczai János* vasútigazgató fogadja, és kíséri a kijelölt kocsihoz. Van még időm szót váltani az egyetlen vasutas vasi küldöttel, a 27 esztendős *Debrei István* mozdonyvezetővel.

— Nem lesz furcsa a mozdony helyett termeskocsiban utazni?

— *De igen. Biztosan nem veszik rossznéven majd küldött társaim, hogy egy állomásközben felmegyek a vezérállásra.*

— *Fel akar szólalni a kongresszuson?*

— *Igen. Ha nem kapok szót, írásban adom le a mondanivalómat.*

— *Miről akar beszélni?*

— *A vasút, a vasutasok általános gondjairól, a műszaki fejlesztésről, a munkaerőhelyzetről, erőfeszítéseinkről a személy- és áruszállításról.*

Horváth Lajos, a megyei pártvégrehajtó bizottság tagja, a szombathelyi városi pártbizottság első titkára meghívottként utazik e fontos tanácskozásra. Vele is szót váltok.

— A küldöttek vonaton való utazását a MÁV elismerésének tekinthetjük?

— *Egyértelműen. Utazhattunk volna külön autóbusszal is. Megyénkben nagyon fontos szerepe van a vasútnak, közel áll hozzánk.* A városi pártértekezletünkön is kitettek magukért a vasutasok. Bátrak, őszinték és nyíltak voltak. Személy szerint is kötődöm a vasúthoz, hiszen családom több tagja dolgozik a MÁV-nál.

Búcsúznak a küldöttek. Elindul a menetrend szerinti gyorsvonat, a külön kocsijában ülő küldöttekkel. Délután telefonon beszéltem a Déli pályaudvar egyik felelős vezetőjével. *A 905-ös szombathelyi gyors pontosan megérkezett a végállomásra.*

Sz. Jakab István

Vasutasok a kitűzött célokért

(Folytatás az 1. oldalról)

nista műszakon, április 20-án Csapon és Bátyun találkoznak majd ismét a magyar vasutasok szovjet kollégáikkal, a csehszlovák műszak pedig április 13-án lesz.

Több igazgatóságon az elmúlt napokban értékelték a kongresszusi munkaverseny eddigi tapasztalatait. A *szegedi* igazgatóságon például a jubileumi munkaversenybe a brigádok 76 százaléka kapcsolódott be. A verseny értékelésének könnyítése érdekében az igazgatóság egységes pontrendszert dolgozott ki.

A verseny első szakaszát a közelmúltban értékelték. Ennek alapján a körzeti üzemfőnökségek versenyében *358 ponttal Kecskemét lett az első, második Vésztő, harmadik Szeged.*

A műszaki szakszolgálat területén 358 ponttal a *kiskunhalasi villamos vonalfőnökség* kollektívája volt a legeredményesebb. Őket a szegedi BFF és a kiskunhalasi pft-főnökség követi. *A szertárfőnökségek versenyében a Szeged-rendezői osztószertár-főnökség dolgozói 372 pontot értek el, ami a szakszolgálatok között is kiemelkedő eredménynek számít.*

A verseny további kiszélesítése, a konkrét célok meghatározása érdekében az igazgatóság központjában a közelmúltban tanácskozást tartottak, amelyen a szolgálati főnökségek munkaverseny-ügyintézői és a partner szakszervezeti tisztségviselők vettek részt. Az eddigi eredmények értékelése után meghatározták a legfontosabb feladatokat is. A többletvállalások teljesítését segíti az igazgatóság azzal is, hogy — a tszb-vel egyetértésben — *áprilisban a vasútigazgatóság egész területén kongresszusi műszakot hirdettek.* Az eredményeket tíznaponként értékelik.

A *budapesti* igazgatóság területén kibontakozott munkaversenyhez a múlt év december 31-ig *913 brigád 9777 tagja csatlakozott.* Az ehhez kapcsolódó szakmai és politikai vetélkedőkre 759 brigád nevezett be.

1984 második felében, a kongresszusi és felszabadulási versenyben az üzemfőnökségek közül *első lett Ferencváros, második Rákosrendező, harmadik pedig Győr.* A pályafenntartásiak közül szintén a ferencvárosiak állnak az élen. Utána Vác, majd Budapest—Angyalföld következik. *A szertárfőnökségek közül a Keleti a legjobb.* Második Vác, harmadik pedig Rákosrendező lett.

A *nyíregyházi* körzeti üzemfőnökségen is értékelték a munkaverseny eddigi részeredményeit. A versenyhez a körzetben *38 állomás és vontatási üzemegység* kollektívája csatlakozott. Nyolcvan szocialista brigád 650 tagja vállalta, hogy az egymillió 150 ezer tonnás szállítási tervet egy százalékkal túlteljesítik. Ezt a vállalást *túlszárnyalták.*

Kiemelkedő eredményeket értek el a *nyíregyházi, a kisvárdai, a baktalórántházi és a tiszalöki állomás kollektívái.*

A szocialista brigádok a vagonok tartózkodási idejének 0,5 százalékos csökkentését is vállalták. Ennek eredményeként több kocsi jutott a fuvaroztatóknak, és három százalékkal csökkent a kocsiállási idő is.

A személyszállítási bevételi tervet 4,9 százalékkal sikerült túlteljesíteni, amely hétmillió forint többletbevételt jelent. A körzet vasutasai félszázalékos villamosenergia- és gázolajmegtakarítás elérésére is tettek vállalást, amit szintén sikerült teljesíteniük. Ebben kiemelkedő szerepük volt a mozdonyvezetőknek és a kisegítő személyzetnek. Ezért összesen 742 ezer forint jutalmat kaptak.

A MÁV Szállítmányozási Iroda dolgozói 1984. augusztus 4-én csatlakoztak a jubileumi munkaversenyhez. Vállalásaik szorosan illeszkednek a MÁV üzletpolitikai elképzeléseihez, a vasúti szolgáltatási kör bővítéséhez. Vállalásaik között szerepel többek között a nagykonténeres áruforgalom növelése, a futásfelügyeleti, tájékoztató szolgáltatás kiszélesítése, az *Intercontainer-forgalom* racionalizálása, a vámtevékenység bővítése.

A verseny első szakaszát eredményesen zárták. A dolgozók csatlakoztak a jubileumi vetélkedőhöz is. Az egyes témakörökön belül a versenyzőknek elsősorban olyan kérdésekre kell felkészülniök, amelyek kapcsolódnak munkájukhoz, a szakmai színvonal emeléséhez.

A felépítményi munkák gépesítésének 40 éve

Az MSZMP XIII. kongresszusa, valamint hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére a MÁV Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási főosztályán a *„Felépítményi munkák gépesítésének 40 éve"* címmel kiállítást rendeztek. A kiállítást *Zombori Ferenc* a főosztály pártszervezetének titkára nyitotta meg. Beszédében elmondta, hogy az építési és pályafenntartási szakszolgálat gépesítésének megindítása az 1940-es évek végén, röviddel a felszabadulás után kezdődött. Elsőként importból a svájci *Matisa* cégtől szereztünk be 4 aláverő gépet, majd ezt ágyazatrostáló gépek és további újabb típusú aláverő gépek beszerzése követte.

A hazai pályafenntartási gépgyártás kezdete 1955-től számítható. Kezdetként 1955 és 1957 között az Északi Járműjavító Üzemben, majd 1957 óta a MÁV Gépjárműjavító Üzemben folyik kisgépgyártás, melynek feladata a nehéz fizikai munka csökkentése.

A nagyteljesítményű gépek hazai kifejlesztése az 1960-ban tervezett *Buda* típusú aláverő gép és a *Csaba* típusú ágyazatrostáló gép gyártásával kezdődött. Az építési és pályafenntartási munkák gépesítése 1970-ig a hazai gépgyártás, 1970-től az import útján történő beszerzés a jellemző.

A szakszolgálathoz tartozó munkagépek és közúti járművek állaga, darabszám és teljesítmény vonatkozásában mintegy megtízszereződött. Így például a teljesítményük 21 000 kW-ról az eltelt időszak alatt 230 000 kW-ra nőtt. Ebbe bele tartozik az a mintegy 360 db nagyteljesítményű gép és jármű is, melyeknek közel a fele hazai, azaz MÁV-terméknek tekinthető. Ez azt is jelenti, hogy a kezdeti évi néhány száz kilométeres gépi fenntartási kapacitással szemben ma már — ha szükséges — *a géppark akár 6000 km vasúti pálya évenkénti gépi fenntartási munkáinak elvégzésére is képes.*

Az így megnövekedett gép- és járműparkhoz szükséges megfelelően kvalifikált személyzet biztosítása párhuzamosan, folyamatosan történt. A kezdetbeni néhány fős gépkezelői létszám ma már több mint 1000 főre tehető.

A munkagépek járművek üzemeltetésének, karbantartásának, javításának ellátását ma már nemcsak a kezdeti két üzem, illetve főnökség, hanem korszerűen kialakított és felszerelt öt gépállomás és egy közben létesült új üzem is végzi.

Az eltelt 40 év hasznos tanúságai, tapasztalatai útmutatást nyújtanak a következő évekre évtizedekre is, hogy a pályaépítés és fenntartás nehéz fizikai munkáját teljes egészében gépesíteni lehessen és hogy a magyar vasúthálózat pályaállapota a vele szemben támasztott követelményeknek mindenkor meg tudjon felelni és a vonatok biztonságos, gyors közlekedését, az utasok kényelmes utazását biztosítsa.

Karaus Lajos

Export-import konferencia Záhonyban

(Folytatás az 1. oldalról)

Változtak egyes szállítási irányok is, hiszen korábban nem számítottak olyan mérvű élőállat-, hús- és gabonaexportra, mint ami tavaly megvalósult. *A feszültségek feloldásának egyik módja, hogy ütemesebbé váljon a szállítás.* Az év első felében — a Gazdasági Bizottság határozatának megfelelően — az ipari termékek 55 százalékát szükséges ahhoz elszállítani, hogy a nagy tömegű szezonális mezőgazdasági termékek — alma, gabona, konzervek — szállítása zavartalan legyen az őszi csúcsban. Gondot okoz, hogy ekkor nem áll rendelkezésre elegendő széles fedett kocsi. Tervezik, hogy a közúti és vízi szállítás nagyobb arányban részesüljön a szovjet exportból, azonban ennek megvalósítása hosszabb időt igényel.

Az export- és importszállítások szervezésével kapcsolatos feladatokat *Mészáros András,* a MÁV vezérigazgató-helyettese ismertette. A vasút azzal számol, hogy emelkedik a korszerű szállítás részaránya. Így a konténerforgalmat negyedével növelik. Ennél lényegesebb, hogy a közelmúltban elkészült záhonyi tengelyátszerelő csarnok révén megduplázódott a kapacitás, a termelő vállalatok közvetlenül széles nyomtávú kocsikba rakhatják az áruikat. A záhonyi kapacitások pedig alkalmasak arra, hogy nagyobb mennyiségben történjen az széles nyomtávú kocsikba az átrakás. Jó hír volt a szállíttatóknak, hogy tíz nappal korábban megkezdhették az alma és a konzerváruk szállítását fedett kocsikban a korábbi hűtővagonos szállítás helyett, aminél a viszonylag kevés kiállított kocsi akadályozta a megrendelések teljesítését.

A tanácskozáson felszólalt *dr. Takács Béla,* a Központi Szállítási Tanács titkára is, aki az összehangolt munkára hívta fel a figyelmet.

A konferencia résztvevői konzultáción kaptak választ a vitás kérdésekre, majd gyakorlati bemutatón ismerkedtek meg a gépesített átrakás módozataival, a tengelycserés szállítási lehetőséggel.

Lányi Botond

Az információban kérdezték:

Miként változik a gazdálkodás az építési főnökségeknél?

A MÁV, a vasutas-szakszervezettel egyetértésben ez év január 1-től kísérleti jelleggel, az építési főnökségeknél is bevezette a nyereségérdekeltségi rendszert, amely — mint az az információs jelentésekből is kitűnik — élénken foglalkoztatja az érintett főnökségek dolgozóit. Kérdéseikre Ambrus Zoltántól, a MÁV Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási főosztálya üzemgazdasági osztályvezető-helyettesétől és Szatmári Józseftől, az építési főnökségek szakszervezeti bizottságának munkatársától kértünk választ.

— A korábbi évekhez képest miben jelent előrelépést az építési főnökségekre is kiterjesztett új gazdálkodási rendszer?

— A főnökségek eddig is olyan érdekeltségi rendszerben dolgoztak, amelyben a szabott áraknak, az eredmények növelésére való törekvésnek fontos szerepük volt. Ennélfogva tehát előnyös helyzetben vagyunk, mert az új árképzési előírások az építési főnökségek, építési üzemek területén már kiállták a gyakorlat próbáját.

Lényeges, hogy az új szabályozás *nagyobb gazdálkodási önállóságot ad a főnökségeknek.* Eddig csak a bérek felhasználásáról rendelkeztek önállóan a szakszolgálathoz tartozó egységek, most eredményeik alapján önálló fejlesztési alapot képezhetnek — ami nem lesz túlzottan nagy összeg —, de ennek felhasználásáról saját szakembereik dönthetnek majd.

Ugyancsak előrelépésnek tartjuk, hogy a különböző társadalmi munkákból, kommunista műszakból befolyó pénzösszegekből saját lakásépítési támogatási alapot képezhetnek, melyből a helyi szakszervezeti testületek döntéseit figyelembe véve önállóan is segíthetik dolgozóikat.

Az új érdekeltségi rendszerben a nyereségadót, béradót, vagyonadót, a kereseti növekményadót saját eredményeikből kell a főnökségeknek fedezniük. A decentralizált alap terhére fizetik a törzsgárda, a munkaverseny, a különböző pályázatok jutalmait, a vezetők prémiumát. Ebből egészíthetik ki a jóléti-kulturális és a lakásépítés-támogatási alapot. Egy bizonyos határig egyedi beruházásokat is ebből finanszírozhatnak. A korábbinál tehát lényegesen jobban kell mérlegelniük: *mi az, ami a legtöbb eredményt hozza a főnökségnek?* Ez azonban nem jelentheti azt, hogy a MÁV-val szemben a kötelezettségeik csökkennének. Sőt, a főosztály által egyeztetett vasúti tervfeladatoknak ezután is elsőbbségük lesz. Ezen felül az eddigieknél célratörőbben vállalkozhatnak jövedelmezőbb külső munkákra, ha erre szabad kapacitásuk lesz — mondta Ambrus Zoltán.

— Úgy tudjuk, hogy a főosztálynak több észrevétele is volt az új érdekeltségi rendszerrel kapcsolatban. Mondana ezek közül néhányat?

— Már érintettem, hogy főnökségeink eddig is az érvényben levő árképzési előírások szerinti költségeket számlázták az elvégzett munkákért. Az új szabályozás szerint ezek az árak év közben nem változhatnak. A szakszolgálat területén felhasznált alapanyagok, különböző termékek árai azonban elég gyakran változnak.

Az új ösztönző rendszer egyébként *ésszerű készletgazdálkodásra sarkallja a főnökségeket, ami alapvetően jó dolog.* Amennyiben a főnökségek úgy látják, hogy a készletek — amelybe a forgóeszközök is beletartoznak —, csökkentésével eredményeiket növelhetik, a felesleges készletektől megszabadulnak majd. Ezt részben selejtezéssel, részben eladással, azaz értékesítéssel érhetik el.

Helyzetük ebből a szempontból látszólag egyszerűbb és könnyebb lesz, mert *az 50 ezer forintnál kisebb értékű gépi berendezések is forgóeszköznek minősülnek.* Csakhogy számos területen az 50 ezer forintnál kisebb értékű gépeket, berendezéseket eddig éppen azért nem selejtezték vagy értékesítették, mert nem volt helyettük más. *Ezután sem lesz több pénz új gépekre.* Vagyis selejtezésük, értékesítésük esetén még azok az eszközök se segítik majd elő a fizikai munka könnyítését, amelyeket eddig erőfeszítések árán, de sikerült üzemben tartani.

— Miben és hogyan tud ebben a helyzetben közreműködni a szakszervezet?

— *Szakszervezeti bizottságunk minden olyan kezdeményezést támogat, ami a jövedelem végzett munka szerinti differenciálásához, az érdekvédelmet segítő, ösztönző rendszer kimunkálásához vezet.* Jó dolognak tartom, hogy az elmúlt években olyan munkaverseny-értékelési és -ösztönzési rendszert sikerült kialakítani, amellyel a helyi és a vasúti érdekeket is szinkronba tudtuk hozni. Ezt az új nyereségérdekeltségi rendszerhez alkalmazkodó változtatásokkal *tovább lehet korszerűsíteni.*

Közismert az is, hogy a vasúti eszközök, berendezések elavultsága miatt *gyakran „tűzoltó" jellegű munkát kell az építési főnökségeknek végezniük.* Ez eddig is csak a társszolgálatokhoz, a vasútigazgatóságokhoz való kölcsönös alkalmazkodással volt lehetséges. Ebből végeredményben a vasút is profitált. Most ez a kapcsolat kissé merevvé válik, hiszen a berendezések, a pályák elhasználódottsága változatlan, az alkatrész- és az anyagellátás javulására sem számíthatunk.

Szakszervezeti bizottságunk úgy ítéli meg, hogy az új ösztönzési rendszer alkalmazása anélkül elképzelhetetlen, hogy a főnökségek a vasút vezetésétől ne kapnának idejében több konkrét információt az adott tervidőszak célkitűzéseiről. Közgazdasági bizottságunk tagjai is kritikusan tették szóvá, hogy még január végén sem kaptak az idei feladatokról kielégítő információt. Így a tagságot nem lehet mindig a legcélravezetőbben mozgósítani, de a szervezettebb munkát, a demokratikus fórumok alapszabály szerinti működtetését is igen nehéz biztosítani.

Általános jelenség, hogy az építési főnökségek sok álló számlával, késve érkező hitelekkel, tervdokumentációkkal végzik tevékenységüket. Olyan esetek is előfordultak — például a veresegyházi vonalon —, hogy először a pályaépítési munkákat végezték el, és csak aztán kezdtek a hidak építéséhez, holott fordítva lenne ésszerű. Takarékossági, gazdálkodási, munkaszervezési, irányítási és egyéb szempontokból is *változtatni kell ezen a helyzeten,* mert az új ösztönző rendszer csak így éri el a célját.

— Hogyan segíthetik a szakszervezeti bizottságok az új körülmények között a főnökségek gazdálkodását?

— A szakszervezeti tagok, olykor még a középszintű gazdasági vezetők is keveset tudtak a nyereségérdekeltségi rendszerről. Ez a mi termelést, gazdálkodást segítő agitációnkat, propagandánkat is nehezítette. Annyit már most látunk, hogy *a nyereségről eddig alkotott kép megváltoztatása nem lesz könnyű.* Az emberek többsége erről csak annyit tudott, hogy a februárban, márciusban ismertté váló szorzószámok és az éves jövedelem alapján kalkulálni lehet, mennyi nyereségre számíthat. Azzal viszont, hogy a nyereség miből, hogyan jön létre, és mivel segíthetnének a növelésében, kevesen foglalkoztak. Most az új ösztönző rendszer bevezetése után meg kell értetni az emberekkel: mit, mikor, miért, hogyan kell végezniük, hogy *az eredmény minden egyes ember munkája által növekedjen.* Ehhez pedig elkerülhetetlen, hogy a gazdasági vezetők, szakszervezeti tisztségviselők tisztában legyenek az új gazdálkodási rendszerrel.

1985-ben már eszerint gazdálkodnak az építési szakszolgálat irányításával működő gazdasági egységek. Bizonyára év közben előjönnek az új nyereségérdekeltségi rendszer előnyei, hátrányai. Ezek korrigálására a vasút és a szakszervezet megfelelő szintjein időben fel kell készülni.

Orosz Károly

Kibővített vszb-ülás az Utasellátónál

Napirenden a munkaerő- és a bérgazdálkodás

Március 14-én, kibővített ülést tartott az Utasellátó vállalati szakszervezeti bizottsága. A testület előtt szereplő témák érzékenyen érintik a vállalat valamennyi dolgozóját, hiszen a munkaerő- és bérgazdálkodás, a prémiumutasítás módosítása és az üdültetés szerepelt a tanácskozás napirendjén.

Az írásos anyagból a résztvevők megtudhatták, hogy az országos nagyvállalat évek óta tartó kedvezőtlen létszámcsökkenése az elmúlt esztendőben megállt. Az Utasellátó állományi létszáma az 1983. évi 5544,6-del szemben tavaly 5668 volt. Kedvező folyamat jele a fizikai állomány szakmunkásainak az arányváltozása, amely 30,8 százalékról 34,1 százalékra nőtt.

A vállalat a kiemelkedő áruforgalmi és gazdálkodási munkájának eredményeként tavaly 7,08 százalékos bérfejlesztést hajtott végre. A központi bérszabályozás által biztosított 2,7 százalékos mértékű adómentes bérfejlesztésen túl a kollektíva a devizabevételek és egyéb más korrekciók által vívta ki a lehetőséget erre a viszonylagosan magas bérszínvonal-emelésre.

Az Utasellátó Vállalatnak 1985-ben a központilag engedélyezett — adómentes — keresetnövelési lehetősége 5,5 százalék. Mindent figyelembe véve az idén 16 millió 33 ezer forintot lehet bérfejlesztésre fordítani.

A vitában a bérfejlesztés arányainak a kialakítása került a középpontba. Végül a testület elfogadta a vállalat vezetőinek az álláspontját, mely szerint a sokat vitatott *mozgószolgálati utazók kapjanak kiemelt bért.* Az indoklásnak az alapja a nehéz körülmények közepette végzett, sokoldalú és felelősségteljes munka volt. Ennek ellentételezéseként a vállalat nagyobb feladatok elvégzésére, az eddiginél fegyelmezettebb és színvonalasabb munkára kötelezi az itt dolgozókat.

A prémiumutasítás módosításának a lényege az volt, hogy az értékelésnél több szempontot vesznek figyelembe. Értékelik a vezetők az előző évinél és a tervezettnél nagyobb eredményt és a béraránytos nyereség alakulását.

Az üdülés tapasztalatairól szóló tájékoztatóból kitűnt, hogy 1984-ben 382-en kaptak SZOT-beutalót. A SZOT-üdültetési lehetőségeken kívül még 1273 dolgozó vállalati és csereüdültetésben részesülhetett. Valamennyi alapszervezet sokszorosított tájékoztatót adott a bizalmiaknak a rendelkezésre álló lehetőségekről. *A beutalásokról az üdültetési bizottságok döntöttek.* Kiemelten kezelték a nagycsaládosok üdültetését. Szükség esetén hozzájárulást adtak, több esetben a teljes térítést is átvállalták a szakszervezeti bizottságok. Az idei esztendő a tavalyihoz hasonló lehetőségeket biztosít az Utasellátó Vállalat kollektívája számára.

Sz. Jakab István

Három évtized bizalmi tisztségben

Kórodi Lajos, aki 1950-ben került a vasúthoz, és Hajdúszoboszlón teljesít vasútkezelői szolgálatot, hamarosan jeles évfordulóhoz érkezik: *harminc éve viseli a szakszervezeti bizalmi tisztét.* Volt közben szbtitkár is, mint ahogy most — a területi átszervezés óta — főbizalmi tisztsége mellett a debreceni körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának tagja. Ő ezt úgy mondja, hogy 52 hajdúszoboszlói és 16 ebesi vasutas ügyes-bajos dolgainak a szószólója.

— Mi a titka annak, hogy ilyen hosszú időn át élvezi az emberek bizalmát? — kérdezem.

— *Nincs ebben semmi titok. Az embereket egyszerűen tisztelni és érteni kell* — válaszolja.

— Ez nagyon egyszerűnek tűnik. De mi van akkor, ha valakit méltánytalanság ér, és jogos panaszát a főbizalmi sem tudja orvosolni?

— Ilyen nincs, mert aki becsülettel helytáll, és magatartása ellen sem lehet kifogás, az ilyen embert nálunk nem érheti méltánytalanság. Akár testületileg is gondoskodunk róla.

Konkrét példát is említ:

— Nemrégiben 38 ember túlórájának kifizetési ügye húzódott, mint a rétestészta. Sürgetésemre azt a választ kaptam mindig, hogy *„az intézése folyamatban van".* Végül is nagyon keményen megmondtam az illetékes ügyintézőnek, hogy most már legyen vége a „folyamatnak", mert 12 kocsirendező helyett csak négy, vagy a négy váltókezelő helyett csak kettő teljesít szolgálatot, méghozzá nagyon becsületesen . . .

— És az eredmény?

— *Kifizették mindenkinek rendben a túlórákat.* De említhetném a szociális létesítmény ügyét is. Ennek az építése is sokáig elhúzódott, mégis a végére értünk . . .

— Úgy tudom, hogy ez a szép és korszerű szociális létesítmény nemcsak étkezési és tisztálkodási lehetőségeket nyújt a dolgozóknak, hanem különböző rendezvények megtartására is alkalmas.

— Így igaz, bár a körzetesítés óta a vasutasnapi és más ünnepi rendezvények Debrecenbe koncentrálódtak, de azért nem maradt kihasználatlanul az a bizonyos tanácsterem sem. Immár négy éve hagyományosan itt rendezzük a nyugdíjas kollégák különböző összejöveteleit, így az öregek napját is. *Először csak vagy ötvenen jöttek össze, de legutóbb már 120-an voltak.* Aki csak mozogni tudott, mind itt volt. Akit meg valami betegség tartott otthon, azokat tízen is meglátogatták. Szóval amolyan klubélet is folyik abban a teremben. Hadd érezze, hogy a vasutas családhoz tartozik továbbra is, aki már letette a szolgálatot.

— Ön a szabad idejét mivel tölti?

— Az ugyan kevés van, de ha jut rá idő, a kertemben dolgozgatom és az unokáimnak örvendezek, mert van már négy. A lányomnál, aki kereskedő három, a fiamnál meg, aki a vasútnál vizsgálólakatos, egy.

— Akkor a családban remélhetőleg folyamatos lesz a vasutas-utánpótlás.

— Azt nem tudni, hogy az unokák mivé cseperednek, de hoztam én a szülőfalumból is néhány embert a vasútra, akik becsülettel megállják a helyüket. Remélem, hogy akad köztük olyan is, akit majd érdemes lesz bizalminak megválasztani.

Dávid József

Baráti körben

a 100. születésnapon

Bensőséges, ritka eseményre invitált egy meghívó március 26-ára, Gyöngyösre. *Vass József* MÁV-nyugdíjas 100. születésnapját ünnepelték ezen a napon a családtagok, az egykori munkatársak, barátok, ismerősök. A jeles esemény előkészítésében közreműködtek Gyöngyös állomás vezetői, a nyugdíjas-ügyintéző, valamint a Kitérőgyártó Üzem szakszervezeti bizottsága.

Az ünnepségen képviseltette magát a vasutas-szakszervezet, a miskolci igazgatóság forgalmi-kereskedelmi szakszolgálata, a területi bizottság és a füzesabonyi körzeti üzemfőnökség is. A városi tanács társadalmi ünnepeket szervező irodája fogadta a vendégeket és teremtett az ünnepi alkalomhoz méltó körülményeket, hangulatot.

Dr. Tir Dezső, a városi tanács elnöke köszöntötte elsőként a város legidősebb lakóját, a százesztendős Vass Józsefet, aki körül ott ültek közvetlen családtagjai, a lánya és egyetemi tanár fia, továbbá egykori kollégái, vasutastársai. A tanácselnök ólomkristály vázával (falán az ünnepi eseményt megörökítő sorok) ajándékozta meg az ünnepeltet. Ezután *Németh László* állomásfőnök elevenítette fel Józsi bácsi vasutas életútját, dolgos hétköznapjait.

Vass József eredeti szolgálati táblázata — amely épen maradt az utókorra — híven őrzi életének fontosabb eseményeit. 1909. október 23-án lépett a Magyar Királyi Államvasutak szolgálatába Miskolc—Gömöri pályaudvaron. Raktárnok lett 1200 korona fizetésért. Háromévi szolgálat után került Gyöngyös állomásra főraktárnoknak, és ott dolgozott példamutató szorgalommal 1945. szeptember 30-ig, nyugdíjazásáig. Józsi bácsi négy évig harcolt az első világháborúban is. Harminckilenc évig vett részt a szakszervezeti mozgalomban.

Az egykori munkatársak, barátok virágcsokrokkal köszöntötték Józsi bácsit, a tortán égő száz szál gyertya mellett elevenítve fel a régi történeteket, majd a pezsgőspoharak ezen a kedves délutánon a százesztendős vasutas egészségére koccantak.

K. S.

Óvónők a gyerekekért

„Játékkiállítás és -vásár a tornateremben!" — hirdette egyik nap egy nagybetűs plakát a debreceni MÁV-óvoda bejáratánál. Ízlésesen elrendezett játéksarkok, babákkal és babaruhákkal roskadásig megrakott asztal, makramé, kézimunkák és még ki tudná elsorolni, mi minden nem fér be ide! Az egyik sarokban könyvek és hanglemezek állnak garmadával. Ami pedig a kiállításhoz szokott szemnek mégis szokatlan, az a minden darab előtt megtalálható árcédula. Itt minden megvásárolható.

Az ötlet a *„Brunszvik Teréz"* szocialista brigádot dicséri, amelynek tagjai szűkebb hazájuk, Debrecen és az ország felszabadulásának emlékére, évfordulójára tett pótvállalás teljesítéseként hozták létre ezt a kis gyermekparadicsomot. *Gavallér Györgynétől,* a brigád vezetőjétől azt is megtudtam, hogy korábban, pontosan október 19-én, a város felszabadulásának napján ugyanennek a vállalásnak részeként irodalmi és zenei esttel ünnepeltek.

— Ennek a kiállításnak az ünneplésen kívül más célja is van — mondja *Agárdi Sándorné,* óvónő, a brigád tagja. — Szeretnénk a szülők figyelmét felkelteni az olcsón elkészíthető, és a gyermek számára nagyon kedves játékok iránt. *Ami itt látható, a babák kivételével, mindent a brigád tagjai, az óvónők készítettek,* és hogy olcsó, azt mutatják az árak is. A kereskedelemben kaphatóknak még a felét sem érik el.

— A bevétel hova vándorol?

— *Közel 10 000 forintra számítunk, amit az óvoda díszítésére, gazdagítására fordítunk. Ezzel április 4-én szeretnénk meglepni a gyermekeket és a szülőket.*

Dobos Péter

Cséplőgéptől a korszerű mozdonyokig

Járművek tudósa a VATUKI-ban

— *Szeretem a kutatómunkát és szeretek tanítani, új ismereteket átadni másoknak* — kezdi a beszélgetést *Pápay István*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet járműgépészeti osztályának vezetője, aki kutatómunkája és a kutatás irányítása mellett sok éven át tanított a Budapesti Műszaki Egyetemen is.

— Hogyan indult a pályája?

— A gépek szeretetét nagyapámtól és apámtól örököltem, akik földműves létükre rajongtak a gépekért. A faluban, ahol éltünk, nagyapám vásárolta cséplőgépéhez az első Ganz-motort, majd amikor mások is követték példáját, a gyár megbízásából ő lett környékünkön az új motorok üzembe helyezője. S bizony mondhatom, hogy 1946-ban boldogan jöttem a fővárosba, amikor felvettek a Műszaki Egyetem gépészmérnöki karára.

Az első újítás

— Amikor 1951-ben átvettem a diplomát, természetesen a MÁV-hoz kértem a felvételemet. Budapesten a Hámán Kató fűtőházba kerültem kiképzésre, ahol nagy tapasztalatú mérnökök, technikusok és nagyszerű mozdonyvezetők segítettek elsajátítani a mozdonyjavítás és -üzemeltetés titkait. Itt figyeltem fel arra, hogy a mozdonyvezetés elmélete és gyakorlata között több ellentmondás van. Első szolgálati helyemen született az első újítási javaslatom is: *két mérnöktársammal új energia-normarendszert dolgoztunk ki a gőzmozdonyokra.* Azt kívántuk elérni, hogy csak az átlagosnál jobb fűtői és mozdonyvezetői munkával lehessen az energiamegtakarítási prémiumot kiérdemelni. A kidolgozott rendszert, amelyet a MÁV egész területén bevezettek, a VATUKI-ban ellenőrizték. Így ismertek meg az intézet akkori vezetői.

A gőzmozdonyüzemből Szentesre, a vasút akkori legnagyobb és legjobban felszerelt dízelmotorkocsi üzemébe kérte az áthelyezését. Onnan később a Vasúti Kutató Intézetbe hívták.

— *Igen. Kopasz Károly, dr. Csala Albert és dr. Kánya Ernő irányítása mellett ott kezdtem el és szerettem meg egy életre a kutatómunkát.*

— Milyen feladatokkal bízták meg?

— Kezdetben a mozdonyok szerkezeti tökéletesítésére és különböző vontatási problémák megoldására irányuló kutatásokban kaptam részfeladatokat, de viszonylag rövid idő alatt sikerült önálló kutatási területet kialakítanom. Abban az időben a viszonylag kevés gőz- és villamos mozdonnyal, illetve motorkocsival nehéz volt a gyorsan növekvő személy- és áruszállítást lebonyolítani, *ezért elsősorban a vonattovábbítás gazdaságos módszereit kerestük* .

Út a katedrához

— Hogyan kezdett tanítani az egyetemen?

— *Kutatási eredményeimre és előadásaimra figyelhettek fel, és hívtak tanítani az akkori Közlekedési Egyetemre.* A kutatómunkától azonban semmiképpen nem akartam megválni, ezért az egyetemen csak másodállást vállaltam. A műszaki hőtan és a vasúti járművek gyakorlati óráit tartottam a vasúti vontatási tanszéken. Néhány év múlva, amikor a közlekedési mérnökképzés már a Budapesti Műszaki Egyetem keretében folyt, másodállásos adjunktusként az esti és a levelező tagozaton adtam elő. Aztán lehetőséget kaptam arra, hogy új tantárgyként megkezdhessem a *„vonattovábbítási mechanika és energetika"* tanítását, amely megítélésem szerint a közlekedésmérnöki szemlélet kialakításának fontos eszköze. Az új tantárgyhoz, amelyet először én tanítottam a magyar mérnökképzésben, a jegyzeteket is magam írtam.

— Mi történt időközben kutatóintézeti munkájában?

— 1959-ben javaslatot dolgoztam ki a 424-es sorozatú mozdonyok hengertérfogatának perselyezéssel való csökkentésére. Vizsgálataim ugyanis azt mutatták, hogy ezzel a módosítással megnövekszik a mozdonyok teljesítménye, egyúttal csökken a fenntartási költség is. *A meglevő mozdonyok hatásfokát javító, élettartamnövelését célzó munka mellett természetesen fontos feladat volt a jövő járműparkjának a megalapozása is.* Két kutatótársammal együtt azokban az években dolgoztuk ki a dízel- és villamos mozdonyokkal szemben támasztható követelményeket, jelezve a vasút vezetése részére a fejlesztés legcélszerűbb irányait.

Kiváló vasutas

— A vontatási energiafogyasztás csökkentését elősegítő kutatási eredményeiért 1959-ben *Kiváló Vasutas* kitüntetésben részesítették. De a VATUKI-ban mikor, hogyan lett a járműgépészeti osztály vezetője?

— 1961-ben, amikor megindult a vasúti járműpark nagyarányú rekonstrukciója, illetve a dízel- és villamos vontatásra való áttérés, a felsőbb vezetés elhatározta, hogy a néhány tagú, viszonylag szerény felszereléssel rendelkező járműkísérleti csoportot a megnövekedett feladatoknak megfelelő intézménnyé fejleszti. *Engem bíztak meg ezzel a nagyon szép és fontos feladattal.* Még két év sem telt el, és a legjobb szakemberek közül már csaknem harmincan végezték a járműkísérleti osztályon a kutatási, fejlesztési, kísérleti munkákat.

Nagy erőfeszítést igényelt az akkori szűkös valutakeretek mellett a korszerű mozdonyok vizsgálatához nélkülözhetetlen műszerpark megfelelő szintre fejlesztése, de az osztály nagyszerű gárdájával néhány év alatt ezeket a nehézségeket is sikerült leküzdeni.

— Amire a szűkös keretekből nem telt, azokat a speciális mérőberendezéseket saját fejlesztéssel hoztuk létre. Aztán nagyszabású kísérletsorozattal *a hazai toltvonati közlekedést alapoztuk meg,* ami lehetővé tette a nagyobb vonatgyakoriságot, s biztosította a járművek jobb kihasználását. Ez a MÁV-nál azóta is alapvető módszer az elővárosi személyszállításban.

Az első sikereket továbbiak követték. Az osztály kollektívája jelentős eredményeket ért el az új típusú dízel- és villamos mozdonyok teljesítésének és hatásfokának a javításában, a vontatási energiafogyasztás csökkentésében, a járművek és a pálya dinamikai együttműködésével kapcsolatos problémák tisztázásában, a vasúti fékberendezések tökéletesítésében. Az utóbbi évek egyik legjelentősebb eredménye a villamos felső vezetékek rendszeres vizsgálatára alkalmas mérőkocsi kialakítása is. *A vontatási energiafogyasztás csökkentésére irányuló kutatás keretében pedig megoldást dolgoztak ki az M62 sorozatú mozdonyok üresjárati gázolajfogyasztásának a csökkentésére, és az M41 és M47 sorozatú mozdonyoknál a vonatfűtési energiatermelés hatásfokának a növelésére.* Ez évenként közel 5000 tonna gázolaj-megtakarítást eredményez. De az osztály kutató-fejlesztő és kísérleti munkája nemcsak a MÁV céljait szolgálja, hanem hathatósan segíti a Ganz-MÁVAG járműfejlesztési és exporttevékenységét is, vagy például a BKV vasúti problémáinak a megoldását. Részt vesz ugyanakkor a különböző nemzetközi vasúti szervezetek kutatási-fejlesztési munkáiban is.

A „hajtómotor"

— A közelmúltban mire emlékszik a legszívesebben?

— Talán arra, amikor 1984 szeptemberében a Budapesti Műszaki Egyetem javaslatára a Művelődési Minisztériumtól a mérnökképzés érdekében kifejtett tevékenységemért *a címzetes egyetemi docens címet kaptam.* Az alkalom azért is megható volt számomra, mert az egyetem rektorától ugyanabban a tanácsteremben vehettem át a docensi kinevezést, amelyben 39 évvel ezelőtt dékáni kézfogással egyetemi polgárrá és 5 évvel később okleveles gépészmérnökké fogadtak.

— Most, 58 évesen, elégedett-e eredményeivel?

— Azt hiszem, hogy az önmagunkkal szembeni egészséges elégedetlenség nélkülözhetetlen motorja az újabb eredményekhez vezető alkotó tevékenységnek. Két év múlva nyugdíjba megyek, és akkor szeretném papírra vetni azokat az elgondolásaimat, amelyek részletes kimunkálására a kutatás, a vezetés és az oktatás mellett eddig nem jutott időm . . .

Cs. I.

Kiss Attila: Déli pályaudvar

Vasutas-építőmunkás hangverseny

A Hajdú megyei Állami Építőipari Vállalat szakszervezeti bizottsága, a vasutas-szakszervezet területi szakszervezeti bizottsága, a debreceni vasútigazgatóság március 11-én Debrecenben, a Kölcsey Ferenc Művelődési Központ színháztermében rendezte meg XXVI. vasutas-építőmunkás hangversenyét a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny-mozgalomban élenjáró szocialista brigádok tagjainak.

Az est keretében Mozart, Cimarosa, Vivaldi, Chris Hazell, Gershwin, Loewe, Fischer legszebb melódiái hangzottak el a debreceni MÁV Filharmonikus zenekar előadásában, *Szabó László* Liszt-díjas karnagy vezényletével. A közönség vastapssal jutalmazta a közreműködő szólistákat: *Pelle Erzsébet* és *Martin János* operaénekest, *Gellén László* oboa- és *Sánta Zoltán* hegedűművészt.

Rendezvények telt ház előtt

Idén élénkebbé vált az élet a szegedi vasutas művelődési házban. Egymást követik a különböző előadások, rendezvények. Nagy sikerű külpolitikai tájékoztatót tartott *Vértes Éva,* majd *Chrudinák Alajos.* Telt ház előtt tartotta meg előadói estjét *Mensáros László,* aki egyszerű eszközökkel, de igen hatásosan mutatta be Arany Jánost és költészetét. Zsúfolásig megtelt a nagyterem február 26-án, amikor is *Medveczky Ilona* show-műsorát látták az érdeklődők.

S még egy újdonság. A vasutas KISZ-bizottsággal együttműködve a közeli hetekben ifjúsági szobát alakítanak ki, ahol a fiatalok kötetlen foglalkozás keretében naponta délután 2-től este 8-ig szórakozhatnak, művelődhetnek. A hangulatról lemezjátszó és magnó gondoskodik, de később videoprogramok bemutatását is tervezik.

Bíró László tizenöt évig dolgozott a MÁV-nál. Pályamunkásként kezdte Nyíregyházán, 1938-ban. Volt raktári munkás, fékező és kocsirendező is. A segédtiszti tanfolyam elvégzése után szolgálattevő Huszton, Szamossásmezőn. Később forgalmista Ófehértón, külsős Szolnokon, távírász Záhonyban, majd újra forgalmista Nádudvar állomáson. Innen ment nyugdíjba 1953-ban. Nyíregyházán él feleségével. Minden szabad idejét olvasásra, írásra fordítja. Verseit, novelláit, kritikáit folyóiratok, napi- és hetilapok is közlik. Lapunkban is találkozhattunk már írásaival, költeményeivel. Verseinek gyakori ihletője a vasút. A közelmúltban megjelent *„Füszálak éjjelén"* című kötetében is több vasút-ihletésű vers kapott helyet. Közülük választottuk a *„Váltókezelő"* című verset.

Váltókezelő

Most ment nyugdíjba
negyven év után.
Ünneplés, parola
tegnap délután.

Ma még bejött.

Körülnéz —
a szakik
melegen rákacsintanak.
Szélmarta arca megremeg,
a gyöngyök
befelé hullanak.

Elindul.
A kilincsen
töpreng a kéz . . .
Az ajtót behúzza,
s mégegyszer visszanéz.

Az utcán meg-megáll.
Rágyújt.
Nagyokat szív,
keserűen mélyet.
Füstöt sóhajtva temet
negyven évet.

Fazekas Lajos

Ha tudnád

Ha tudnád, hogy rád gondolok
kitartó hűséggel, konok
szerelemmel, megértenéd:
ha nem vársz, mért jövök eléd.

Ha tudnád, milyen zord-hideg
éjszakám, ágyam nélküled; —
karom, mellem betakarom,
remegek, jaj, fázom nagyon.

Ha tudnád, álmom sem szabad,
ha napjaim hiánya vagy
hozzám-hajló szerelemmel, —
s reád hajlok életemmel.

Bartis Ferenc

Várakozás

Várom a holnapot
Várnak a holnapok
Sürgetem a munkát
Sürgetnek a munkák
Eszem a kenyeret
Esznek a kenyerek
Fürkészem az eget
Fürkésznek az egek
Keresek valakit
Keresnek valakik
Hajszolom a jövőt
Hajszolnak a jövők
Pusztítok életet
Pusztítnak életek
Írom a balladát
Íratják balladák

Madár János

Emlékek faluvégén

Suhogó ingek
dicsérik
Anyám
elázott ujjait.

Ruhákkal integet
a szél.
Az évszak mély sóhaja
rázza
a szegények
rongyait.

Németh István

Mit csináljak?

Kívülről tudom életünk
elutazzuk és kiálmodjuk
táncol rajtunk valami
szép,
de csak kísér
akár a sinek egymást
amik sohasem érhetnek
össze
utak meg mindig vannak
rajta megyünk tilosokkal
gyönyörszínű szabadokban
a végállomásig.

Hobbibemutatók

A Vasutasok Szakszervezete békéscsabai művelődési háza januárban hobbibemutató sorozatot indított. Elsőként *Szpisják György* nyugdíjas vasutas, galambtenyésztő mutatta be legszebb galambjait. Február 20-án nyílt meg *Lipták István* postatörténeti gyűjteményének kiállítása. A nyugalmazott MÁV főfelügyelő 50 év alatt összegyűjtött hatalmas anyagának csak egy része kerülhetett most bemutatásra. Érdekessége, hogy részben olyan postai dokumentumokat tartalmaz, amelyek a bélyegek létezése előtti — 1817 és 1842 közötti — időszakból, részben pedig olyanokat, amelyek a felszabadulást követő hónapokból származnak. Lipták István gyűjteménye nemzetközi hírű.

A művelődési ház a sorozat keretében legközelebb *Vágó Béla* amatőr festőművésznek nyújt lehetőséget a bemutatkozásra, majd áprilisban *„Hobbim a fotózás és a vasút"* címmel *Nagy József,* a szegedi vasútigazgatóság munkatársa mutatja be fotóanyagát.

László Gabriella

Cicatárlat

A székesfehérvári vasutasok művelődési házában a Herman Ottó Magyar Országos Állat- és Természetvédők Egyesületének macskabarát szakosztálya a közelmúltban megrendezte a sziámi, perzsa, balinéz, burmai, keleti kék, abesszin és havannai fajtiszta macskák bemutatóját. A híres európai kiállításon, Münchenben, Genfben, Frankfurtban és a Riviérán díjat nyert, illetve győztes cirmosokat vonultattak fel gazdáik.

Küldött-közgyűlés az MVSC-ben

A miskolci körzeti üzemfőnökség szociális létesítményében tartotta meg közgyűlését a Miskolci Vasutas Sport Club. Az eseményen megjelent *dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet titkára, *Kaszonyi Attila,* az OTSH képviselője.

Az elmúlt négy év munkájáról szóló jelentést írásban kapták meg a közgyűlés résztvevői. Ehhez fűzött szóbeli kiegészítést *Marosi József,* a sportklub ügyvezető elnöke. A kiegészítésben tájékoztatást adott a szakosztályok eredményeiről, gondjairól, a létesítmények állapotáról, majd vázolta az elkövetkezendő évek feladatait.

A beszámolót követő hozzászólások után került sor a 15 tagú elnökség megválasztására. Az MVSC társadalmi elnöke *Miskolci Sándor* vasútigazgató-helyettes, ügyvezető elnök *Marosi József* maradt, ügyvezető elnökhelyettes *Pásztor István.*

Kulturális hét

A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség Tatai úti munkásszállóján a forradalmi ifjúsági napok keretében, és felszabadulásunk 40. évfordulója tiszteletére március 25-től 28-ig ünnepi kulturális és sporthetet rendeztek.

Március 25-én MSZBT-kiállítással kezdődött a hét. A kiállítást *dr. Mészöly Ferenc,* a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg. Másnap a fiatalok *Moldoványi Ákos* író-riporterrel találkozhattak, utána diszkó és könyvvásár volt a program.

Március 27-én az érdeklődők a Fővárosi Művelődési Ház versenytáncosainak bemutatóját láthatták. Ezt zenés divatbemutató követte. Csütörtökön, 28-án *Koós János* szórakoztatta a közönséget. Közreműködött *Dékány Sarolta, Szegedi Molnár Géza, Illés Melinda, Blumm József* és *Bánki Péter.* Az est háziasszonya *Tamási Eszter* volt.

Ötvenéves a Ceglédi VSE

Cegléden egymást követték a jeles események. Tavaly emlékeztek meg a város modern sporttörténetének jelentős évfordulójáról. Ebben az esztendőben a legeredményesebb helyi egyesület, a CVSE megalakításának 50. évfordulóját köszöntötték, mely nemcsak a település, hanem Pest megye legnagyobb és legeredményesebb egyesülete, s ott van a 11 kiemelt vasutasklub között. Jelenleg a tizennégy szakosztályban több, mint nyolcszázan versenyeznek. Legkiemelkedőbbek a férfi asztaliteniszezők, akik évek óta az NB I élmezőnyéhez tartoznak, sok szép sikert értek el a VVK-ban, sőt a fiatal, tehetséges *Harczi Zsolt,* az idei göteborgi világbajnokságra is kijutott.

A múltban a futballisták, a birkózók, a céllövők, a teniszezők, s az úszók voltak az úttörők, később az ökölvívók és az atléták is otthonra találtak. *Dr. Sztankay Gyula* állomásfőnök volt az első klubelnök. Ami ritkaság a hazai sportéletben: *Utassy József* három évtizedig dolgozott a CVSE első embereként.

Az erős emberek, a birkózók, a negyvenes évek végén és az ötvenes években kápráztatták el szurkolóikat. A *Balla, Balogh, Gál, Kenéz, Nagy, Soltész, Szücs, Vasvári* összeállítású csapat 1948-ban vasutasbajnokságot nyert. *Soltész László* az 1949-es főiskolai VB-n szerzett aranyérmet, míg a következő esztendőben *Gál József,* a kötöttfogású kiválóság, a stockholmi világbajnokságon nem talált legyőzőre, s azzal büszkélkedhet, hogy a mai napig az egyesület egyetlen olyan versenyzője, akinek VB-n a legnemesebb témből készült medált akasztottak a nyakába. Még 1963-ra is jutott jó eredmény, *Reznák János,* a sokszoros válogatott nehézsúlyú birkózó az 1963-as szófiai világversenyen harmadik lett. Ezen kívül két olimpián és öt világversenyen képviselte az egyesület, a vasutas és a magyar sport színeit.

A felszabadulás előtt jelentős volt az úszóélet, itt kezdte pályafutását a későbbi öttusa olimpiai és világbajnok *Szondy István,* az Európa-bajnok és olimpikon, *Csordás György.* Ma már a vizeseket csak a pólósok jelentik, akik 1977-ben az OB II/A osztályba kerültek.

Magyar László ajándékot ad át Gál Józsefnek

A férfi tekézők az 1949/50-es OB-n jutottak a csúcsra, a bábuk szerelmeseinek azonban már nincs szakosztálya.

A torna egyik sajátos ága nagyon népszerű a Pest megyei városban. A sportakrobaták közül többen válogatottak, mint például *Csipkó Anikó, Halmi Katalin.* Ha már szó esett a hölgyekről, a kaucsuklabda világában *Máthé Sára* (Lukácsné) jeleskedett, a felnőtt OB-n, 3. helyen végzett, s a címeres mezt is felhúzhatta, később a fővárosba került, s Európa-bajnokságot is nyert.

Ki ne emlékezne az Európa-bajnok súlyemelőre, *Ecser Károlyra,* aki három éve edzősködik szülőhelyén. Tavaly alakult meg az országban először a klub és a 203. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet szervezésében az országos szövetség utánpótlás kollégiuma.

A város és a vasutasok egyik büszkesége a sportcsarnok, amelyet 1969. novemberében adtak át. Az 1984-es korszerűsítés — a MÁV Vezérigazgatósága, a Vasutasok Szakszervezete és a budapesti igazgatóság támogatásával — után igazán modern, impozáns létesítményben gyakorolnak és versenyezhetnek a Ceglédi VSE sportolói.

A fél évszázados jubileumról március 9-én ünnepélyes külsőségek között emlékeztek meg Cegléden. A klub elnöksége nevében *Magyar László* ügyvezető elnök méltatta az egyesület történetét. A megemlékezés után jutalmak átadására került sor.

B. P.

HÍREK

— **Dicsérő oklevél.** A hatvani körzeti üzemfőnökség üzemi KISZ-bizottsága a közelmúltban ünnepséget rendezett a forradalmi ifjúsági napok alkalmából, amelyen Szelei László, az üzemi pártbizottság titkára mondott beszédet, majd Kovács Kálmán üzemfőnök kitüntetéseket adott át az élenjáró fiataloknak. A KISZ Központi Bizottsága az üzemi KISZ-bizottságnak Dicsérő Oklevelet adományozott, amelyet a városi KISZ-bizottság munkatársa adott át Gaál Attila KISZ-titkárnak.

— **Baráti találkozó.** A tapolcai vasutasok nyugdíjasklubjának meghívására baráti találkozóra utaztak Tapolcára a szigligeti nyugdíjasklub tagjai. A Batsányi János Művelődési Központban tartott találkozón a klubtagok kicserélték tapasztalataikat, megbeszélték idei terveiket, programjaikat.

— **Vetékedő.** A Landler Villamos Vonalfőnökség március 14-én Ki minek mestere szakmai vetélkedőt rendezett a kábel- és felsővezeték-szerelő szakmában dolgozó fiatalok részére. A versenyzőknek szakmai, politikai és munkavédelmi felkészültségükről kellet számot adni.

— **A nők köszöntése.** A GySEV nőklubja és a Vöröskereszt helyi alapszervezete március 14-én vendégül látta a nyugdíjas nőket, amelyen hetvenen vettek részt. A nemzetközi nőnap alkalmából Locsmándi Béláné, a nőklub elnöke köszöntötte a megjelenteket, majd megvendégelték őket.

— **A művelődésért.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház minden hónapban gazdag kulturális programmal várja a művelődni, szórakozni vágyó vasutasokat. A különböző klubfoglalkozásokon kívül gyakran tartanak előadásokat, és rendeznek tanfolyamokat.

— **Kommunista műszak.** A nagykanizsai biztosítóberendezési fenntartási üzem 709/2-es távközlő művezetői egység Ságvári Endre szocialista brigádja és a 709/6-os blokk művezetői egységének Dózsa brigádja március 23-án kommunista műszakot tartott. Egy fénysorompót állítottak üzembe. A munkáért járó pénzt lakásépítésre, és a helyi KISZ-szervezet segítségére ajánlották fel.

— **Szupermozdony.** A közelmúltban a Krupp Művek kutatóintézetének szakemberei átadták a nyugatnémet vasút képviselőinek a legújabb szupermozdonyt. Az 1990-es évek villanymozdonyát 350 km/óra végsebességre tervezték. A mozdony egyben műszaki bravúr is. Különleges alváz- és kerékfelfüggesztése, számítógépes vezérlése, három fékrendszere önmagában is a jövőt mutatja.

— **MÁV—Volán pályaudvar.** A tervek szerint május 1-én adják át Sárospatakon a MÁV, a Volán és a városi tanács közös beruházásában épült vasúti és buszpályaudvart. A környező településekre induló buszok kocsiállásai már december közepétől üzemelnek.

— **Újítások.** A zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének dolgozói az elmúlt évben 59 újítást adtak be, elsősorban munkavédelmet szolgáló megoldásokra. A munka könnyítését és biztonságát szolgálja például a vontató járművek motorját kiemelő daru, amely a korábbi 1-2 óráról percekre csökkentette ezt a munkát.

— **Lakások — vasutasoknak.** A miskolci vasútigazgatóság 1981 és 1984 között 405 dolgozót juttatott szolgálati, illetve vállalati bérlakáshoz. Ezen kívül a tervidőszak első négy esztendejében 881 vasutas kapott kamatmentes lakásépítési kölcsönt, amelynek összege megközelítette a 66 millió forintot.

Jó évet zárt az MHSZ gyöngyösi lövészklub

A közelmúltban tartotta közgyűlését a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem lövészklubja. Az elmúlt évi eredményekről *Belkovics Béla* titkár számolt be.

Elmondotta többek között, hogy a lövészklub létesítményei elavultak, rosszak az edzés lehetőségei. Emiatt a sportolók teljesítményei is rapszodikusak voltak. A klubnak három szakosztálya van. Az utánpótlással *Pataki József és Bodrogi Imre* edzők foglalkoznak. Sok tehetséges fiatalt neveltek igazi sportolóvá.

A klub puskásai alapozták meg a gyöngyösi lövészek hírnevét. *Bálint Sándor* főedző és *Tóth József* edző irányításával sok kiemelkedő eredményt értek el a lövészek. Jó évet zárt a kétszeres magyar bajnok, ifjúsági korú *Rácz Gyöngyi,* aki tagja a sportlövő és az MHSZ válogatottnak is. A sportlövő országos bajnokságon és az MHSZ OB-n értékes helyezéseket szerzett még *Molnár Sándor, Édes János, Seszták Zsuzsannak, Lenkei László, Szmicsek Anikó és Berkics Krisztina.* A férfi puskás csapat mindkét mezőnyben ezüstérmes volt.

A klub 87 igazolt sportlövője közül tavaly 53-an szereztek valamilyen szintű minősítést.

Az idei tervek között szerepel az 50 méteres lőtér teljes felújítása, amelyhez segítséget adnak az üzem szocialista brigádjai, a Hazafias Népfront városi bizottsága és a GYVSC kollektívája is.

A Szolnoki MÁV-MTE nyerte az Énekes István vándorserleget

Március 9—10-én a fővárosban rendezték meg az ifjúsági „A" kategóriás *Énekes István* ökölvívó emlékverseny döntőjét. A Szolnoki MÁV-MTE fiataljai is szorítóba léptek. A selejtezők során ugyanis hét versenyzőből hat kiharcolta a döntőben való részvétel jogát. Olyan rangos mezőnyben, ahol többek között ott voltak az Újpesti Dózsa, a Vasas, a Csepel, a Tatabányai Bányász, az EVIG, a Központi Sportiskola legjobb ifjúsági versenyzői, a hat szolnoki fiatal éremmel térhetett haza. Az összesített csapatversenyben is ők vehették birtokukba a rangos trófeát, *az Énekes István vándorserleget.* A szép sikert elért versenyzők edzője: *Balogh András.*

A Magyar Ökölvívó Szövetség *Bognár Lászlót,* az 54 kg-os súlycsoport győztesét meghívta az országos ifjúsági válogatottba. A szolnoki fiatal március 16-tól már Budapesten készül a válogatott kerettel a közeljövőben Csehszlovákiában sorra kerülő Csehszlovákia—Magyarország nemzetek közötti ifjúsági viadal visszavágójára.

FELHÍVÁS

nyílt tájfutóversenyre

A Szakszervezetek Országos Tanácsa testnevelési és sportosztálya és a Magyar Tájékozódási Futó Szövetség 1985. május 19-én *nyílt tájfutóversenyt rendez a budai hegyekben.* A versenybe korra és nemre való tekintet nélkül bárki a helyszínen benevezhet.

A jelentkezők 20 Ft nevezési díj befizetése után térképet és rajtidővel ellátott versenyzőkartont kapnak, majd a rajt előtt a mintatérképről átrajzolják a pályát a sajátjukra. Ez olyan tájfutópálya, amelyet mindenki tud teljesíteni iránytű és tájoló nélkül. Előzetes tanulmány nem szükséges, azonban egyszerű térképolvasás ismerete nem árt (pl. autótérkép).

A célba érkezés után a versenyzőkartont le kell adni, mely a verseny értékelésének alapját képezi. Természetesen — kérésre — ketten is mehetnek együtt, sőt családos indulásra is lehetőséget biztosítunk. Mindenki saját felelősségére indul, lázasan, betegen nem tanácsos.

A verseny ideje alatt azonos időben, azonos terepen és azonos rajttal, céllal futnak a nemzetközi SZOT Kupa tájfutóverseny indulói, így rögtön megtekinthető a legjobbak futása is.

A versenytáv:
2-3 kilométer.
Öltözet:
Egyénileg kialakított sportöltözetben az időjárásnak megfelelően.
Jelentkezés:
1985. május 19-én (vasárnap) 9—12 óra között a versenyközpontban. Nagykovácsi, Sporttelep. Megközelíthető a Hüvösvölgyből a 63-as jelzésű kék busszal.

A versenyen való részvétel egyben tapasztalatszerzés is a tömegsportban tevékenykedő aktivisták, szervezők számára.

Az 1985. évi eseménynaptárakat a helyi házi-üzemi versenyeket hasonló programokkal is ki lehet egészíteni.

Szovjet vendégek Rákosrendezőn

Rákosrendezőn már hagyomány, hogy a nemzetközi nőnap alkalmából lövészversenyt rendeznek, melyen csak nők indulhatnak. Az idén vendégeket is fogadtak. A hazánkban állomásozó déli hadseregcsoport egyik alakulatának nőtagjait hívták meg.

A lövészverseny után a szovjet és magyar lányokat, asszonyokat a körzeti üzemfőnökség gazdasági és politikai vezetői látták vendégül.

A baráti hangulatú találkozó végén *Jurij Guberov* hadnagy a vendégek nevében megköszönte a szívélyes fogadtatást.

Igriczné Pásztor Mária

LAKÁSCSERE

Elcserélném szegedi két és fél szobás MÁV-bérlakásomat 1,5 vagy 2 szobás budapesti hasonlóra vagy tanácsira. Érdeklődni a 01-14-50 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba két félszobás összkomfortos, 67 négyzetméteres Rákos úti MÁV-bérlakásomat másfél szobás, összkomfortos tanácsi lakásra. Budapest XIV., XV., XVI. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet Árvainé 35-78, 228-842 telefonszámon.

Elcserélném 68 négyzetméteres kisvárdai MÁV-bérlakásomat budapesti hasonlóra, MÁV-dolgozóval. Cím: Prókai Miklós, 4600 Kisvárda, Baross G. u. 2. I. 2.

Elcserélném Mezőkovácsháza felső megállóhelyen levő két szoba, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén hasonló MÁV vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Cím: Kanász Antal, Mezőkovácsháza felső megállóhely, 6800.

Elcserélném Bp. Rákos úti 1,5 szobás, 47 négyzetméteres (sötét konyhás) MÁV-bérlakásunkat 2,5-3 szobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni a 699-639 telefonszámon egész nap.

Elcserélném budapesti IX. kerületi két szoba komfortos, két családnak is alkalmas 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat debreceni hasonlóra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 471-970/105 mellék, vagy a 69-68, 69-05 telefonszámon, Ujvárosiné.

Elcserélném Karcag központjában levő kétszobás, erkélyes, 54 négyzetméteres, gázfűtéses tanácsi lakásomat, budapesti vagy Budapest környéki hasonló tanácsi, esetleg MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 02 11-58 vasúti telefonszámon.

Elcserélném Budafok-Háros vasútállomás területén levő 100 négyzetméter alapterületű, 3 szobás, komfortos, MÁV-bérlakást hasonló tanácsi lakásra. A házhoz nagy kert — termő gyümölcsfákkal — és gazdasági udvar tartozik. Budaiak előnyben. Érdeklődni lehet egész nap a 386-801-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest VI. kerületi kétszobás, 53 négyzetméteres félkomfortos, gázfűtéses, udvari tanácsi lakásomat 3 vagy két plusz két félszobás, külön bejáratú, összkomfortos, komfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet 8—16 óráig a 220-660/83 melléken, vagy a 30-07 telefonszámon

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" levő kétszobás, 56 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi vagy magánrendelkezésű lakásra. Vidéki is érdekel. Érdeklődni lehet munkaidőben a 119-106 vagy 10-73 225-ös melléken, Hortobágyiné.

Elcserélnék Budapest, Füredi úti lakótelepen levő másfél szobás, I. emeleti lakást és 1 szobás, komfortos, földszintes, Népstadionnál levő öröklakást családi házra. Kizárólag Budapest területén. Mindkét lakásban telefon. Érdeklődni kizárólag este 7 óra után a 640-355-ös telefonszámon.

Elcserélném a metró Klinikák megállójához közeli, első emeleti, szoba, konyha, fürdőszobás, gázfűtéses, 27 négyzetméteres, felújított tanácsi lakásunkat MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon munkaidőben 38-35 vagy 12-17. Cím: Budapest, IX., Lenhossék u. 15. I. 8

Elcserélném törökbálinti kétszobás, komfortos, nagyméretű első emeleti, kertes MÁV-bérlakásomat miskolci vagy Miskolc környéki tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Sürgős, minden megoldás érdekel. Telefon 01 56-11 vagy 684-079, Kovácsné.

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: 39,— forint
Egyszámlaszám MNB — 11 850
85—1616. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. ÁPRILIS 25.

1984. évi eredményeik alapján

Kitüntetett szolgálati helyek

A szocialista munkaversenyben a versenyző egységeknek adományozható kitüntetések rendszerét az MT—SZOT KISZ KB együttes határozata alapján készült MÁV Munkaverseny Szabályzat tartalmazza. A MÁV területén 147 szolgálati hely (versenyző egység) vesz részt a különböző szintű elismerésért folyó éves munkaversenyben.

A közlekedési miniszter, a vasutas-szakszervezet elnökségével egyetértésben, 1984. évben végzett munkájukért 6 szolgálati helyet részesített *Kiváló* cím miniszteri kitüntetésben, két vasúti szolgálati helyet pedig Oklevél elismerésben.

A MÁV vezérigazgatója és a vasutasok szakszervezete 15 szolgálati hely részére a *MÁV Kiváló Főnöksége,* 10 szolgálati hely részére a *MÁV Élenjáró Főnöksége* kitüntetést, illetve elismerést adományozta.

Az említett határozat szabályozza a nemzetközi munkaversenyben élen járó vállalatok, üzemek, kollektívák és egyének kitüntetését is. Ennek alapján a Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Vállalata kitüntetés adományozható annak a vállalatnak, amelyik egyébként *Kiváló Vállalat* kitüntetésben részesül és kiemelkedő eredményeket ért el a KGST-országok között folyó nemzetközi együttműködés fejlesztésében. A MÁV területéről két versenyző egység részesült ebben a kitüntetésben.

A *Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Brigádja* kitüntetés adományozható azoknak a szocialista brigádoknak, amelyek közvetlen együttműködésben végzik feladataikat a szocialista országok érintett kollektíváival, és tevékenyen hozzájárulnak az együttműködés fejlesztéséhez.

A MÁV területéről hat szocialista brigádnak ítélték oda a kitüntetést, mellyel együtt jár a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetés is.

A nemzetközi kapcsolatok fejlesztése a közös feladatok végrehajtása terén kiemelkedő munkát végző egyének részére a *Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Dolgozója* kitüntetés adományozható, amellyel a vállalati Kiváló Dolgozó kitüntetés jár együtt. A vasút területéről öt dolgozó részesült ez alkalomból kitüntetésben.

A közlekedési miniszter figyelembe véve a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének javaslatát, a Kiváló Körzeti Üzemfőnökség, üzemigazatóság, üzem és főnökség kitüntetést adományozta:

a MÁV Debreceni Körzeti Üzemfőnökségnek, a MÁV Rákosrendező Körzeti Üzemfőnökségnek, a MÁV Záhony Üzemigazgatóságnak, a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzemnek, a MÁV Budapesti Építési Főnökségnek, a MÁV Magasépítő Főnökségnek.

Miniszteri elismerő oklevél kitüntetésben részesült:

a MÁV Szeged Körzeti Üzemfőnökség, a MÁV Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökség. Ugyancsak miniszteri elismerő oklevelet kapott az Utasellátó Vállalat.

A Nemzetközi munkaversenyben kiemelkedő eredményt elért vasúti szolgálati helyek közül kitüntetésben részesült: a Záhonyi Üzemigazgatóság és a MÁV Rákosrendezői Körzeti Üzemfőnökséghez tartozó Szob állomás a sturovói részleggel együtt.

A MÁV Vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a MÁV Kiváló Főnöksége kitüntetésben részesítette:

Budapest-Ferencváros Körzeti Üzemfőnökséget, Budapest-Kelenföld Körzeti Üzemfőnökséget, Nyíregyháza Körzeti Üzemfőnökséget, Kecskemét Körzeti Üzemfőnökséget, Dombóvár Körzeti Üzemfőnökséget, Celldömölk Körzeti Üzemfőnökséget, a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemet, a MÁV Építőgépjavító Üzemet Jászkisér, a MÁV Dombóvári Építési Főnökséget, a MÁV Osztószertár Főnökséget Miskolc, a MÁV Pályafenntartási Főnökséget Vác, a MÁV Építés és Hídfenntartó Főnökséget Szombathely, a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökséget, a MÁV Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökséget, a MÁV Bevételellenőrzési, Visszatérítési és Kártérítési Hivatalt.

A MÁV Élenjáró Főnöksége elismerésben részesültek:

a MÁV Szentesi Építési Főnökség, a MÁV Miskolci Járműjavító Üzem, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet, a MÁV Körzeti Üzemfőnökség Mátészalka, a MÁV Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség Miskolc, a MÁV Pályafenntartási Főnökség Mátészalka, a MÁV Pályafenntartási Főnökség Békéscsaba, a MÁV Épület- és Hídfenntartó Főnökség Kaposvár, a MÁV Pályafenntartási Főnökség Pápa, a MÁV Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség Szeged.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a miniszteri kiváló kitüntetésben részesült szolgálati helyek közül a kiváló címmel együtt vörös vándorzászlót adományozott:

a Záhonyi Üzemigazgatóságnak, a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzemnek és a MÁV debreceni igazgatóságnak.

Kitüntetett igazgatóságok

Mint arról lapunk előző számában már hírt adtunk, a debreceni igazgatóság a MÁV Kiváló Igazgatósága kitüntetést és vörös vándorzászlót kapott. A MÁV Élenjáró Igazgatósága elismerést a budapesti és a szombathelyi vasútigazgatóságnak ítélték oda. A debreceni igazgatóságnak április 17-én, a budapestinek április 18-án, a szombathelyinek pedig április 19-én dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója és Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át a kitüntetést. *(A debreceni igazgatóság vándorzászló-átadási ünnepségéről lapunk 5. oldalán számolunk be.)*

Ülést tartott az elnökség

Április 18-án — lapzártakor — ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A napirendi pontok között szerepelt a szakszervezeti tagok oktatásának fejlesztésével kapcsolatos előterjesztés megvitatása, és a szakszervezeti tisztségviselők képzése. A testület tájékoztatót fogadott el a veszélyes, egészségre ártalmas termelési tényezők műszeres felmérésének értékeléséről, valamint a szakszervezeti szervek 1984. évi panaszügyintézéséről, továbbá a jogsegélyszolgálatok tevékenységéről.

Ünnepek után, ünnepek előtt

A kiemelkedő hazai ünnepség- és eseménysorozat — március 15-e, március 21-e, április 4-e, az MSZMP XIII. kongresszusa — alighogy végetért, máris két olyan dátum következik, amely szinte az egész világ haladó emberiségének, dolgozóinak ünnepe, a nemzetköziség szimbóluma: *május elseje, majd egy hétre rá, május 9-e, a fasizmus felett aratott győzelem 40. évfordulója.*

A megemlékezések, évfordulók e sorozatában, a hazai és nemzetközi események között egyszerű gondolattársítással is megtalálható az összefüggés. Igaz, az első május elsejétől 1945 szabad májusáig eltelt 56 év alatt *csupán egy alkalommal, a Tanácsköztársaság idején ünnepelhetett szabad hazában a magyar nép,* de semmilyen terror nem ölhette ki a nemzet leghaladóbb erőiből a proletár együvé tartozás, az internacionalizmus szellemét. S a felszabadulás óta eltelt 40 esztendő minden májusának jelszavai között ott szerepel a szolidaritás minden nép és nemzet iránt, akár szabadságban, akár elnyomás alatt ünneplik a proletariátus napját, vagy csupán sóvárognak utána, mert május elsejének még az említése is tilos.

A májusi jelszavak között sajnos minden évben szükségszerűen szerepel a békevágy, a békéért való küzdelem. És ez a jelszó újabb és újabb pusztító fegyverek elleni összefogásra szólít, kezdve a hagyományos fegyverektől, az atom- és hidrogénbombákon át a termonukleáris katasztrófa elhárításért folyó küzdelemig.

1945. május 9-én Európában elnémultak a fegyverek. A szovjet hadsereg győzelme, hadereje, nemzetközi tekintélye, békepolitikája azóta megkímélte kontinensünket a vérontástól, de valahol a világban azóta is naponta halnak meg emberek értelmetlen háborúk következtében. Sajnos mindaddig fennáll a nemzetközi konfliktusok veszélye, míg a proletár internacionalizmus eszméje tért nem hódít az egész világon.

A Földön nincs ma többet hangoztatott szó, *mint a béke.* Nincs még egy olyan cél, mely több ember eszéhez és szívéhez közelebb állna, nincs még egy olyan jelszó, amely több ember akaratával, egyetértésével találkozna, *mint a hőn áhított világbéke.*

A magyar népet hazafisága mellett áthatja a proletár nemzetköziség érzülete. A XIII. kongresszus határozata is leszögezi: *„A Magyar Szocialista Munkáspártot nemzetközi tevékenységében a proletár internacionalizmus elvei vezérlik. Részt vállal a nemzetközi kommunista és munkásmozgalom összefogásának erősítésében . . . Osztozik a világbéke megőrzését, a társadalmi haladást szolgáló közös erőfeszítésekben."* Ez az álláspont hazánk minden békeszerető dolgozójának akaratát, békevágyát kifejezi.

A májusi zászlók alatt mindig az első sorokban menetelnek a szocialista építőmunkában élenjáró kollektívák. Kiemelkedő teljesítményük hittétel a béke ügye, a világproletariátus együvé tartozása mellett. Eredményeik, példájuk embermilliók harcát erősíti a békéért, a szabadságért, hiszen a szocializmus építésének hazai eredményei egyaránt szolgálják népünk felemelkedését, a társadalmi haladás, a szocializmus és a béke egyetemes ügyét.

A vasút márciusi gyorsmérlege szerint

A belföldi forgalomban mérsékelt volt a fuvarigény

A vasúti áruszállításban márciusban is érezhető volt a volumencsökkenés. Elsősorban a belföldi áruforgalomban volt mérsékelt a fuvarigény. Ennek következtében

a belföldi forgalomban feladott árumennyiség 9 millió 556 ezer tonna volt.

Ez a bázishoz viszonyítva 93,3, a tervet alapul véve 96,5 százalékos teljesítésnek felel meg. Az árutonnakilométer teljesítmény 92,6. illetve 91,8 százalékosan alakult.

Az export vasúti szállítások ezúttal kedvezően alakultak. A feltételezhetően jó ütemezés következtében a külkereskedelmi vállalatok *márciusban az elmúlt évinél 11,4 százalékkal, a tervezettnél pedig 28,1 százalékkal nagyobb mennyiségű árut adtak fel vasúton a kiviteli forgalomban.* A behoztali forgalom is növekedett. Az elmúlt hónapban vasúton 84, illetve 6,9 százalékkal több áru érkezett az országba.

Az áruszállítás minőségi mutatói közül

a teherkocsik fordulóideje a bázishoz viszonyítva 17,5, a tervhez képest pedig 18 százalékkal emelkedett.

Térbeli kihasználásuk sem érte el a bázisszintet. Az elegymozgás is lelassult. Erre utal a hálózaton feloszlatott vonatmennyiség, amely a tavaly márciusinak a kétszerese volt. Ilyen körülmények között a vasút nem minden esetben tudta a rakodásokhoz szükséges üres kocsikat biztosítani.

A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása sem érte el a kívánt szintet. A villamosmozdonyok napi hasznos futásteljesítménye 6, illetve 5 százalékkal, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoké 2-3 százalékkal maradt el a bázis-, illetve a tervezett értéktől.

A záhonyi átrakó térség áruforgalma átlagosan 15 százalékkal volt alacsonyabb mint az elmúlt év márciusában.

Előzetes adatok szerint

a vasút márciusban 19 millió 300 ezer utast szállított.

Ezzel a bázishoz és tervhez viszonyítva egyaránt közel 100 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer-teljesítmény alakulása 98, illetve 97 százalékos volt. A személyszállítás minősége a menetrendszerűséget alapul véve 0,7 százalékkal csökkent, az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső fajlagos késési idő viszont jelentősen, 6,1 perccel javult.

Az első negyedév áruszállítási mérlege meglehetősen kedvezőtlen képet mutat. A vasút

három hónap alatt mindössze 24 millió 882 ezer tonna árut szállított.

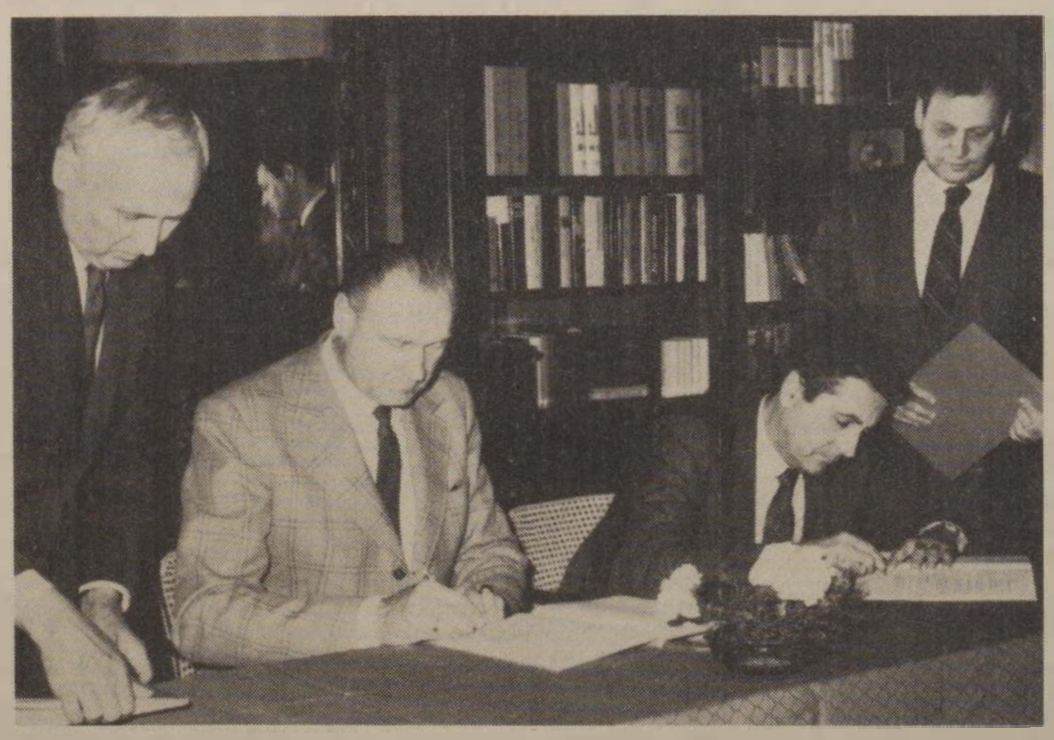
Ez a bázishoz és a tervhez viszonyítva egyránt 88 százalékos teljesítményt jelent. Abszolut számokban kifejezve a lemaradás 3 millió 300 ezer tonna.

A személyszállításban is tapasztalható lemaradás. *A vasút 56 millió 129 ezer utast szállított,* ami 98,2, illetve 99,3 százalékos teljesítésnek felel meg. Az utaskilométer-teljesítmény ennél valamivel alacsonyabb, 97,3, illetve 97 százalékos volt. Ez azt jelenti, hogy az átlagos utazási távolság az elmúlt évihez képest némileg csökkent.

A személyszállítás minőségét jellemző menetrendszerűség az első negyedévben, főleg a zord időjárás következtében alacsonyabb volt, mint az elmúlt év hasonló időszakában.

Aláírták a kollektív szerződést

Április 11-én, a vasutas-szakszervezet székházában Koszorús Ferenc főtitkár és dr. Bajusz Rezső a MÁV vezérigazgatója, ünnepélyes keretek között aláírta a MÁV Kollektív Szerződés 1985. évi módosítását. Dr. Bajusz Rezső hangsúlyozta, hogy a kollektív szerződésnek növekvő szerepe van a vasút vállalati gazdálkodásában, így abban is, hogy hatékonyabb munkára ösztönözzön. Szakszervezetünk főtitkára — ezzel egyetértve — bizonyos feszültségekre is rámutatott, amelyeket a szűkös anyagi lehetőségek, és a dolgozók fokozott igénybevétele, a túlóráztatások okoznak. Az új ötéves terv időszakára készülő szerződésben ezeket a szempontokat is figyelembe kell majd venni.



A kollektív szerződés aláírásának ünnepélyes pillanata

(Laczkó Ildikó felvétele)

NAPIRENDEN

a gazdaságirányítás fejlesztése

Rendkívüli ülést tartott az Utasellátó szakszervezeti bizalmi testülete

Április 3-án rendkívüli szakszervezeti bizalmi testületi ülést tartottak az Utasellátó Vállalatnál. A tanácskozáson, amelyen részt vettek az országos nagyvállalat pártalapszervezeteinek a titkárai is, megjelent *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára.

A legfontosabb napirend a gazdasági irányítási rendszer továbbfejlesztése volt. A résztvevők elsőként *Vándor Sándornak*, a felügyelő bizottság elnökének az 1980—84-es évek munkájáról szóló értékelését hallgatták meg. Kiemelte, hogy a vállalat sokat tett a közétkeztetés javításáért, főleg a vasutasok munkahelyi étkeztetéséért. *Az évek során korszerű üzemeltetési formákat vezettek be.* Például a szerződéses és a jövedelemérdekeltségű üzemeltetést. Sokat fejlődött a népgazdasági szempontból is hasznos devizabevételi tevékenység.

Mindezek hatására az 1982. évi 23 millió forint nyereséggel szemben tavaly már több mint 97 millió forint nyereséget realizáltak.

A hozzászólók elmondották, hogy javítani kell az áruforgalmi, értékesítési és készletgazdálkodási munka színvonalát. Az eltelt négy évben a dolgozók átlagkeresete közel ezer forinttal emelkedett. *Az alkalmazottak hetven százaléka üzemi étkeztetésben részesül.* A lakáshelyzet javítására több mint 270 millió forintot áldozott a vállalat. Nagy gondot fordítottak a munkavédelmi- és szociális helyzet javítására is.

Dr. Sebes Miklós vezérigazgató vázolta az elképzeléseket a gazdaságirányítási rendszer továbbfejlesztéséről. Beszélt a felsőbb szervek eddigi állásfoglalásairól is. A fejlesztési elképzeléseket egy kiadványban is összefoglalták, amelyet valamennyi szakszervezeti bizalmi csoportban megvitatnak, majd ezeket a véleményeket eljuttatják az előkészítő bizottsághoz. Utána a javaslatokat összegzik, és egy újabb szakszervezeti bizalmi testület elé viszik.

A tanácskozáson megalakították a tizenegy tagú előkészítő bizottságot, amelynek az elnöke — a Minisztertanács és a SZOT elnökségének határozata alapján — mindenütt a vszb titkára, az Utasellátó Vállalatnál *Marosi Béla* lett.

Sz. J. I.

„Ha Gyuszi bácsi ott lesz, nekünk is ott a helyünk"

Ez a Gyuszi bácsi, akinek személyes példamutatását a munkatársai mindig követik, a záhonyi gépesített rakodási főnökség 160 gépkocsivezetőjének a főbizalmija.

— Tíz éve viselem ezt a tisztséget — mondja *Hegedüs Gyula.* — Az eltelt évek során az elmúlt tél volt számunkra a legnehezebb. Nem ritkán mínusz 20° alatti hideg hajnalok is előfordultak, de a munkásbuszokkal — 11 járaton — ezekben a kritikus időkben is indulni kellett. *Naponta több mint háromezer embert szállítunk be a szolgálati helyekre, munka után pedig haza, a környező községekbe.*

— Hogyan bírták, hiszen az eljegesedett utakon, hófúvásos napokon a Volán buszai el sem indultak.

— A mi helytállásunkat csak azzal lehet magyarázni, hogy az emberek 90 százaléka szocialista brigádban dolgozik, akik valóban átérzik, hogy a vasútnak mindenképpen mennie kell.

— De a szakszervezetnek nemcsak munkaszervezési feladatai vannak.

— Így igaz. Különösen sok panaszra ad okot, hogy nálunk az autóbusz nem minősül tömegközlekedési eszköznek. *Vagyis állandó a bérfeszültség, mivel a volánosok többet keresnek.* De hát ezeknek a problémáknak a megoldása nem a helyi gazdasági vezetőkön múlik. Velük nagyon jó a viszony, s amit törvény szerint meg lehet adni, azt kifizetik. Így például különböző műszakpótlékok vannak. De ugyanakkor nincs túlórapótlék. Azonban ez is országos gond, amivel a legfelsőbb fórumokon is foglalkoznak . . .

— Ennyi bérezési probléma közepette, gondolom, nem könnyű az utánpótlás.

— Szinte lehetetlen. A tömegközlekedési járműre szóló jogosítvánnyal rendelkező fiatal inkább elmegy Budapestre, ahol 10-14 ezer forintot is kereshetnek havonta.

— Úgy tudom, hogy azért a buszsofőröket itt sem fizetik rosszul.

— Attól függ, mihez viszonyítjuk. Meg aztán az emberek valóban mindent elkövetnek a jobb kereset reményében. *Ezzel is összefügg, hogy az elmúlt évben megtakarítottunk 100 000 liter benzint, s még ennél is több gázolajat.* Ez utóbbi értékének a 80, az előbbinek pedig a 100 százalékát a sofőrök kapják. A takarékossági célkitűzések megvalósítását segíti, hogy üzemünkben — a megyei tanács engedélyével — beméró bázist létesítünk. Itt megfelelő díjazásért más üzemeknek is végzünk majd beméréseket. Szeretnénk ezenkívül egy motorszerelő főjavítási bázist is létrehozni, mert kiszámítottuk, hogy például a Nysa gépkocsit, amit a Debreceni Gépjavító Vállalat 220 ezerért újít fel, mi 117 ezer forintért főjavítjuk.

— Olyan lelkesen beszél a gépesített rakodási főnökség fejlesztéséről, mintha nem is főbizalmi, de gazdasági vezető lenne.

— *A tagságnak, így a szakszervezeti tisztségviselőknek is alapvető érdeke, hogy a termelés minél jobb, korszerűbb legyen* — válaszolja. — Ettől függ a nyereség, általa bővül a szociális alap, végső soron így könnyebb dolga van a szakszervezeti bizalminak is.

Ha már a szociális ügyekhez értünk, a főbizalmi örömmel újságolja, hogy itt, amit csak lehet, minden kedvezményt megkapnak a dolgozók.

— Az utóbbi öt évben például nagyon sok kollégámnak segítettünk új otthont teremteni — mondja Hegedüs Gyula. A lakásépítési segélyakción kívül mintegy másfél millió forintot jelentett az építőknek az is, hogy az építőanyagokat kilométerenként csak 4,2 forintért fuvaroztuk, mert a gépkocsivezetők társadalmi munkában végezték a szállítást.

Dávid József

A mozdonyvezetők főbizalmija

Sokoldalú, tevékeny ember

Lendvai László, a balassagyarmati körzeti üzemfőnökség vontatási dolgozóinak szakszervezeti főbizalmija harmincöt évi vasúti szolgálat után — ebből harminc év a „tengelyen töltött idő" — nyugdíjba készül.

A felszabadulás után vasbetonszerelő szakmával a kezében Budapesten dolgozott, de a balassagyarmati sportegyesületben ökölvívóként szerzett hírnevet, és a szakosztályvezető ajánlására került a vasúthoz 1950-ben. Fűtőházi munkásként alkalmazták, mert szakmáját akkor még a MÁV nem ismerte el. *Később lakatosként, majd mozdonyfűtőként és végre „vezér"-ként dolgozott 375-ös gőzösökön.* A dízelmozdony-vezetői tanfolyamot az elsők között — 1972-ben — végezte el. Jelenleg BZ-motorvonatokon teljesít szolgálatot.

Ám nemcsak szakmailag jutott mindig előbbre, hanem politikailag is. A párt soraiba 1957-be lépett be, aztán beválasztották a vontatási pártvezetőségbe. Előbb szervező titkárként tevékenykedett, majd 1962 őszétől másfél éven keresztül a vasúti pártbizottság csúcstitkára volt, miközben még külsős mozdonyfelvigyázói munkát is végzett. A kísérleti jellegű pártbizottság megszűnése után a vontatási pártalapszervezet titkára lett.

Nyolc év múlva, 1972-ben őt választották meg a vontatási szakszervezeti bizottság titkárává. Ezt a tisztséget egészen 1978-ig, a körzeti üzemfőnökség megalakulásáig viselte.

Az új szb létrejötte után a vontatási dolgozók főbizalmija lett.

— *Lendvai László kezdettől fogva sokat tett dolgozótársai érdekében, és testületünknek is egyik legtapasztaltabb tagja volt* — jegyzi meg *Ferencz Sándor,* a KÜF szb-titkára.

Lendvai László érdemei közé tartozik, hogy már a régi fűtőháznál is tizenkilenc szocialista brigád működött. Közreműködött szervezésükben. Akkoriban épült fel az új szociális létesítmény, s a munkából ezek a brigádok is kivették részüket.

— Jelenleg tizennégy bizalmival állok szoros kapcsolatban. Elmondhatom, hogy közvetlen vezetőnk, az üzemfőnök műszaki helyettese is kikéri a véleményem, sőt enélkül szinte semmiféle döntést nem hoz — szól Lendvai László, aki jelenleg a *Táncsics Mihály* szocialista brigád vezetője.

— S mit jelent az, hogy hamarosan „pihenőre vonul"?

— Azt, hogy szeptember 1-től nyugdíjas leszek, de a vasúttól végleg nem akarok elszakadni, hiszen fiatal koromtól kezdve a sínek között éltem, dolgoztam . . .

A főbizalmi elmondta azt is, hogy szabad idejében hobbija a főzés. Sok rendezvényen megkóstolhatták már a főbizalmi remek ételeit a kollégák. Ha másképp nem, a jövőben rendezendő hasonló összejövetelek is alkalmat adnak majd a velük való találkozásra.

Radnai Ketykó István

Szocialista brigádok kitüntetése

A MÁV Kiváló Brigádja és a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja kitüntetés évente kerül adományozásra. Az 1984. évben eiért eredményeik alapján a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést 120, a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja kitüntetést 11 kollektívának ítélte oda.

A MÁV Kiváló Brigádja

A MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésben részesülő kollektívák névsorát az alábbiakban vasútigazgatósági, járműjavítók, építési szolgálat és egyéb szolgálati helyek bontásában közöljük.

Budapesti vasútigazgatóság:
MÁV Budapesti Ig. *Landler Jenő;* Bp. Ferencváros KÜF *Felszabadulás;* és *Allende;* Bp. Rákosrendező KÜF *Dózsa György* és *Radnóti Miklós;* Bp. Kelenföld KÜF *Szabadság; Győr KÜF Hős Vietnam Népe,* és *Kandó Kálmán;* Komárom KÜF *Kandó Kálmán;* Bp. Nyugati KÜF *Felszabadulás;* Bp. Keleti KÜF *Alkotmány;* Székesfehérvár KÜF *Lendület;* Cegléd KÜF *Bláthy Ottó;* Budapesti Épületfent. Főn. *József Attila;* Jobb-parti Bizt. Fenntart. Főn. *Ady Endre;* Bp. Angyalföld Pályafennt. Főn. *Kandó Kálmán;* Bp. Ferencváros KÜF *Dózsa György* szocialista brigád.

Miskolci Vasútigazgatóság:
Miskolc BFF *Bláthy Ottó;* Hatvan—Füzesabony Pályafennt. Főn. *Dózsa György;* Miskolc Pályafennt. Főn. *Rákóczi Ferenc;* Sátoraljaújhely Pályafennt. Főn. *Gagarin;* Miskolc Építési és Hídfennt. Főn. *Kossuth Lajos;* Miskolc Osztószertár Főn. *Dózsa György;* Miskolc Vill. Von. F. *Petőfi Sándor;* Hatvan—Sátoraljaújhely Pályafennt. Főn. *Május 1.;* MÁV Miskolci Ig. *Lenin;* Füzesabony KÜF *Petőfi Sándor;* Miskolc KÜF *Landler Jenő; Jubileum,* és *Táncsics Mihály* szocialista brigád.

Debreceni vasútigazgatóság:
Debrecen KÜF *Vörös Csillag* és *dr. Münnich Ferenc;* Mátészalka KÜF *Kölcsey Ferenc;* Szolnok KÜF *Lőwy Sándor;* Nyíregyháza KÜF *Kodály Zoltán;* Püspökladány KÜF *Április 4.;* Debrecen Pályafennt. Főn. *Hámán Kató;* Debrecen Ép. és Hídfenn. Főn. *Vörös Csillag;* Szolnok Bizt.ber. Főn. *Egység;* Nyíregyháza Pályafennt. Főn. *Baross Gábor* szocialista brigád.

Szegedi vasútigazgatóság:
Békéscsaba KÜF *Baross Gábor,* és *Kandó Kálmán;* Kecskemét KÜF *Kossuth,* Kiskunhalas KÜF *November 7.;* Szeged KÜF *Barátság;* Szeged Építési és Hídfennt. Főn. *Kőműves I.;* Szeged Bizt. Fennt. Főn., *Morse I.;* Kiskunfélegyháza Vill. Von. F. *Komarov;* Vésztő KÜF *Béke* szocialista brigád.

Pécsi vasútigazgatóság:
Szekszárd Pályafennt. Főn. *Dobó István;* Bátaszék KÜF *Kossuth Lajos;* Dombóvár KÜF *Kun Béla;* Gyékényes KÜF *Landler Jenő;* Pécs KÜF *Zrínyi Ilona,* és *id. Kréth Imre;* Nagykanizsa Pályafennt. Főn. *Petőfi Sándor;* Kaposvár Építési és Hídfennt. Főn. *Béke;* Pécs Bizt. ber. Fennt. Főn. *Ságvári Endre;* Kaposvár KÜF *Zipernovszky;* Nagykanizsa KÜF *József Attila* szocialista brigád.

Szombathelyi vasútigazgatóság:
Celldömölk KÜF *Vörös Csillag;* Tapolca KÜF *Kandó Kálmán;* Veszprém KÜF *Ságvári Endre;* MÁV Szombathelyi Ig. *Széchenyi István;* Szombathelyi Bizt.ber. Fennt. Főn. *Sallai Imre;* Pápa Pályafennt. Főn. *Rákóczi Ferenc;* Szombathelyi Építési és Hídfennt. Főn. *Kállai Éva;* Szombathelyi KÜF *Szaljut 4.* szocialista brigád.

Záhonyi üzemigazgatóság:
Záhony: *Április 4.; Rosa Luxemburg; Petőfi Sándor; II. Rákóczi Ferenc; Kandó Kálmán; Kilián György* szocialista brigád.

Járműjavító üzemek:
Északi Járműjav. Ü. *Béke* és *Frankel Leó;* Landler Jenő Járműjav. Ü. *Ságvári Endre* és *dr. Münnich Ferenc;* Dunakeszi Járműjavító Ü. *Ady Endre* és *Asztalos János;* Szolnoki Járműjav. Ü. *194. Hámán Kató* és *105. Puskin;* Debreceni Járműjav. Ü. *dr. Csanádi György;* Miskolci Járműjav. Ü. *József Attila* és *Váczi Mihály;* Szombathelyi Járműjav. Ü. *Kilián György és November 7.;* Székesfehérvár Járműjav. Ü. *Kölcsey Ferenc;* Villamos Felsővez. Építési Főn. *Egyetértés;* MÁV Gépészeti Technológiai Ü. *dr. Salvador Allende* szocialista brigád.

Építési főnökségek:
Debreceni Ép. Főn. *Április 4.;* Miskolci Ép. Főn. *Béke és Barátság;* Dombóvári Ép. Főn. *Motorszerelő I.;* Szentes Ép. Főn. *Ady Endre;* Celldömölk Ép. Főn. *Sabária;* MÁV Magasépítési Főn. *Április 4.;* Hídépítési Főn. *Munka* és *Béke;* Szak- és Szerelőip. Főn. *Bem József;* Építési Géptelep Főn. *Fáklya;* Építőgépjav. Ü. *Puskás Tivadar;* Kitérőgyártó Ü. *Rakéta;* Gépjavító Ü. *Vörös Csillag;* MÁV Közp. Felép. Vizsg. Főn. *Április 4.;* Budapesti Építési Főn. *József Attila* szocialista brigád.

Hivatalok, intézmények és egyéb szolgálati helyek:
Északi Orsz. Osztószertár *Kállai Éva;* Fatelítő Főn. Dombóvár *II. Rákóczi Ferenc; Ügykezelési és Gazd. Hiv. Hess András;* Közp. Számvit. Hiv. *Szojuz 11.;* Beruházási Iroda *Szolidaritás;* MÁV Nyugdíj Ig. *Haladás;* MÁV Jegynyomda Főn. *Zrínyi Miklós;* MÁV TBÉF Budapest, *Kossuth Lajos* és *Széchenyi István;* BVKH *Váci Mihály;* Miskolc TEK *Semmelweis;* TBKF *Bláthy Ottó;* MÁV Vezérigazgatóság *dr. Rajczy Rezső;* MÁV Tervező Intézet. *Minőségi;* Számítástech. Üzem. *Neumann János;* és *Csokonai* szocialista brigád.

A MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja:

Bp. Ferencvárosi KÜF *Ifjúság;* Bp. Rákosrendező KÜF *Ifjúsági;* BBFF *Béke;* Szentesi KÜF *Kandó Kálmán;* Záhony *Váci Mihály;* Dunakeszi Járműjav. Ü. *Ady Endre;* Északi Járműjav. Ü. *II. Rákóczi Ferenc;* Szombathelyi Járműjav. Ü. *Pannónia;* Debreceni Építési Főn. *Komarov I.;* Építőgépjav. Ü. *Bethlen Gábor;* BVKH *Fidel Castro* szocialista brigád.

Emléktáblát avattak Nagykanizsán

Kegyeletes ünnepségre gyűltek össze Nagykanizsa vasutasai, a város üzemeinek, társadalmi szervezeteinek, fegyveres testületeinek képviselői, a *Polai János* nevét viselő 406-os Szakmunkásképző Intézet küldöttsége. Polai János születésének 100 éves évfordulója alkalmából emléktáblát avattak a nagykanizsai fűtőház kovácsműhelyének falán, a vasutas munkásmozgalom hős mártírjának egykori munkahelyén.

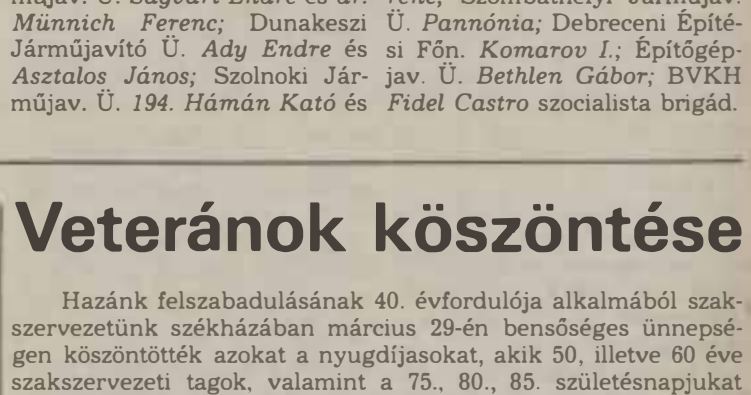
Vitári Istvánnak, az üzemi pártbizottság titkárának üdvözlő szavai után *Fényes József,* a pécsi vasútigazgatóság vezetője ismertette Polai János példamutató életútját, a Tanácsköztársaság időszakában kifejtett munkásságát. Beszédét a következő gondolatokkal zárta: — Bátor, egyenes jellemét, tántoríthatatlan hitét, bizakodását, a párthoz, a munkásosztályhoz való hűségét hirdesse ez az emléktábla. Munkás, harcos élete pedig legyen mindannyiunk és az utánunk jövő nemzedékek örök példaképe!

Az avatást követően a küldöttségek elhelyezték koszorúikat az emléktáblánál.

Veteránok köszöntése

Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából szakszervezetünk székházában március 29-én bensőséges ünnepségen köszöntötték azokat a nyugdíjasokat, akik 50, illetve 60 éve szakszervezeti tagok, valamint a 75., 80., 85. születésnapjukat idén ünneplő veteránokat.

A nyugdíjasok érdemeit *Kajcsa József,* szakszervezetünk alelnöke, a nyugdíjas-szakbizottság elnöke méltatta, majd *dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet titkára elismerő oklevelet és pénzjutalmat adott át. Utána a Népköztársaság úti általános iskola V/b. osztályos úttörői adtak műsort az ünnepeltek tiszteletére.



ÁLLAMI DÍJASOK

Mindent megtesznek a vasútért

Látogatóban a ferencvárosi Béke MHSZ-brigádnál

„Újabb, hasonló nemzedék nem jön utánuk; egy régi, felelős munkaerkölcs utolsó mohikánjai ők, nekik köszönhető, hogy a vasút minden romlása ellenére még ma is különb, mint az átlagos magyar vállalatok."

(Moldova György)

A brigád két kitüntetettje, Sándor Ferenc és Kocsó Ottó (Laczkó Ildikó felvétele)

— Az állami díjas brigáddal szeretnék találkozni egy héten belül — mondom telefonon a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség szb-titkárának.

— Az nem lesz könnyű, de azonnal tájékozódom, hogy mikor lesznek szolgálatban, és visszahívom — válaszolja.

Tíz perc múlva csöng a telefon; április 11-én várnak Ferencben. Gubacs—Keleti rendező-gurító pályaudvarra megyek. Ott dolgozik a Béke MHSZ szocialista brigád. Hat tagját Állami Díjjal tüntették ki hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából.

A pályaudvar állomásfőnök-helyettese, *Kiss Lajos* már várt. Lehangoló hírrel fogad. A hat állami díjas közül kettő már nyugdíjas, a brigádvezető kórházban, egy pedig szabadságon van. *Sándor Ferenc* gurításvezető és *Kocsó Ottó* tolatásvezető dolgozik. Velük beszélhetek. Előbb azonban tájékozódom, információkat gyűjtök. A brigád múltja érdekel. Készségesen segít ebben *Kiss Lajos,* a rokonszenves, fiatal vasúti tiszt. A kollektíva munkáját értékelő hivatalos írásokkal is ellát. Jóindulatúan figyelmeztet, hogy az Állami Díjat hatan kapták ugyan, de a brigád többi tíz tagjának is elévülhetetlen érdemei vannak. Az elismerés, a méltatás nekik is jár.

— Kezdjük hát! — mondom. Epizódok, vélemények, impressziók alapján áll össze a mozaikkép.

Részletek egy értékelésből: *„A brigád tagjai rendkívül kedvezőtlen körülmények között napi tizenként órát dolgoznak a szabadban. Ferencváros műszakilag a legelmaradottabb rendezőpályaudvarok egyike. A kollektíva tagjai — egy kivételével — 100-120 kilométeres távolságról járnak szolgálatba. A létszámhiány miatt havonta 240-250 órát dolgoznak. Az utazással együtt 320 órát vannak távol a családtól. Az ilyen rendkívüli igénybevétel ellenére közéleti tevékenységük is példamutató.*

A brigád 1962-ben alakult. Tagjai valamennyien fizikai dolgozók. Munkájuk évek óta nagymértékben befolyásolja az egész pályaudvar teljesítményét. Budapest—Ferencváros állomáson kulcsfontosságú szerepe van a Gubacsi gurítónak. Itt dolgozzák fel az érkező és a helyileg kezelt kocsik több mint nyolcvan százalékát. Több nagyvállalatot kell kiszolgálniuk, például a Vegyiműveket, a Vegyipari Készletező Vállalatot, a Hazai Fésűsfonót, a Medicort, a Fegyver- és Gázkészülékek Gyárát, a Budapesti Húsipari Vállalatot stb. *A Béke brigádnak e nagy szállítatókkal jó kapcsolata van,* az ipartelepeken kezelt kocsik tartózkodási idejét lényegesen csökkentették.

Egy műszakban átlagosan 700—800 kocsit rendeznek vonattá. Ezenkívül a Keleti gurító mintegy ezer kocsijának elegyrendezésében is segédkeznek. *Élen járnak a munkaszervezésben.* Az érkező vonatok elegyfeldolgozását, az induló vonatok összeállítását a technológiai időn belül végzik, s ezáltal vált lehetővé a kocsitartózkodási idők csökkentése. Az idegen kocsik tartózkodási idejét öt órával sikerült rövidíteniük. A brigád érdeme többek között, hogy 1983-ban — szervezési intézkedések, géplemondások hatására — a vasút 41 ezer liter gázolajat takaríthatott meg. Az általuk kiszolgált iparvállalatok szocialista birgádjaival komplex szerződéseket kötnek. Vállalásaik hatására a negyedik negyedévben — a harmadik negyedévhez viszonyítva — a menetrendszerűséget tíz, a vonatközlekedési tervet pedig egy százalékkal javították. Valamennyien több szakvizsgával rendelkeznek, ezért más beosztásokban is dolgozhatnak . . ."

Az állomásfőnök-helyettessel munkahelyükön látogatunk meg két kitüntetettet. A gurítódomb úgynevezett számlálótornyába indulunk. Ott dolgozik *Sándor Ferenc* gurításvezető. A helyiség nagy üvegablakából messzire látni. Tehervagonok gördülnek az irányvágányokra. Sándor Ferenc a mikrofon előtt áll, és vágányszámokat sorol.

— Kettő a 19-re, egy a 14-re, kettő a 23-ra.

Amíg elfogy a „fogás", a gurítóra vitt kocsisor, körülnézek a szolgálati helyen. A sarokban kopott, barna ruhafogas, a fal mellett fekete, műbőr borítású pad, az ablakpárkányon lábasok, kávéspoharak, kávéfőző, sótartó. Az önellátás nélkülözhetetlen kellékei. Az olajkályha mellett fajanszmosdó fehérlik.

Sándor Ferenc zömök testalkatú, negyvenhat éves férfi, 1957 óta vasutas. *Karácsondról* jár ide dolgozni.

— *Sarusként kezdtem a szolgálatot, itt Ferencben* — mondja. — *Később tolatásvezető lettem, s huszonkét évig ebben a munkakörben dolgoztam. Kilenc éve vagyok gurításvezető.*

Tíz-tizenöt éve még sok vasutas járt ide Karácsondról, Adácsról. Most már kevesen vagyunk a régiek közül. A fiatalok a környéken helyezkednek el, nem szívesen utaznak, a vasút nem vonzza őket. Az én falumból már csak hárman-négyen járunk Ferencbe. *Varga János* váltóőr és *Bagi Sándor* tolatásvezető (szintén állami díjasok) adácsi lakosok. Brigádunk tagjai ötven évnél idősebbek. Erre a korosztályra mindig lehetett számítani. Soha nem ismertük a lehetetlent.

Tömondatokban mesél az életéről. Tavaly sem volt szabadságon. Nehéz szolgálatok, társadalmi munkák, néhány örömteli óra otthon, családi körben. Karácsond állomásról még három kilométert motorozik hazáig. Nem panaszként említi ezt, csak mellékesen megjegyzi. Napjainkban nem sokan vállalkoznak már erre. *Sándor Ferenc mégis elégedett a sorsával. Nincsenek nagy tervei. Amit lehetett, megtett a vasútért.* Nem a kitüntetésekért, jutalmakért dolgozott becsülettel. Tíz évig szakszervezeti bizalmi volt. *Most párttag szeretne lenni.* Amikor otthon, szabad idejében a szőlőt metszi vagy gyümölcsfáit gondozza, lélekben akkor is Ferencben van. Hallja az ütközők zaját, a tovagördülő vagonok fémes zenéjét, amit csak a hozzá hasonló vasutasok értenek.

Kocsó Ottóval a vágányfék-toronyban találkozom. A beosztása tolatásvezető ugyan, de a létszámhiány miatt most a vágányféket kezeli. Derűs, megfontolt, kevés szavú munkásember. 1956-ban szegődött a vasút szolgálatába. 1971-ben lett kocsirendező Gubacson, később tolatásvezető. Ötvenkét éves. A Budapesttől hetven kilométerre levő *Lajosmizsén* lakik. Szívesen ejt szót a családjáról. *Két fia, két lánya és öt unokája van. A túlórák miatt keveset látja őket, de a hozzátartozók már megszokták.* Életét nagyrészt a vasúti munka, a brigádélet tölti ki. Tizennégy éve tagja ennek a kollektívának.

— Mi nemcsak kollégák, hanem barátok is vagyunk — mondja csendesen. — Olyanok vagyunk, mint egy nagy család. Sokszor munkaidő után együtt takarítjuk a vágányközöket, szolgálati helyeket meszelünk, tatarozunk. Néha közös összejöveteleket, vacsorákat rendezünk, amelyeken a feleségek is ott vannak. Kell ez a kis kikapcsolódás, hiszen két-három ember helyett dolgozunk. A mi korosztályunk sajnos elfogy, búcsút mond Ferencnek. Néhány nap múlva búcsúztatjuk a nyugdíjba vonuló *Angyalossy Gyula* váltókezelőt és *Bagi Sándor* tolatásvezetőt. Nehéz lesz pótolni őket. Brigádunk sok tagja a fiatalságát áldozta a vasútra.

Egy újságcikk terjedelmi korlátai miatt nehéz lenne mind felsorolni a Béke MHSZ-brigád érdemeit, sokrétű tevékenységét. Annyit azonban mindenképpen meg kell még jegyezni, hogy e brigádban dolgozott egykor *Valovics István,* a ferencvárosi KÜF helyettes vezetője, *Varga Gyula* és *Kiss Lajos* állomásfőnök-helyettesek, valamint *Emődi István,* az üzemfőnökség vonalfőnöke is. Ez a brigád sok kezdő fiatalból nevelt igazi vasutast. Kitüntetéseik, kollektív elismeréseik a társadalmi megbecsülés bizonyítékai.

Az Állami Díj átadására így emlékezik *Kocsó Ottó:*

— *Nem akartunk hinni a szemünknek, amikor elolvastuk a díjjal járó, személyenként 100 000 forintról szóló értesítést.* Biztosan tévedés ez, egy nullával többet gépeltek, mondogattuk egymásnak. Emlékezetes marad április 2-a, a díjak átadása. A feleségeink is mellettünk ültek az Országházban.

Felejthetetlen pillanatok fénylenek fel az emlékezetében. Kézfogások, pohárköszöntők, este az Operaház díszelőadása.

— Másnap a IX. kerületi Tanácson adtak tiszteletünkre fogadást. Április 4-én a dísztribünről néztük végig a felvonulást. *Agárdi Gábor* Kossuth-díjas színművész is közöttünk volt, autogramot adott. Este díszvacsora az Országházban. Losonczi elvtárs mondott pohárköszöntőt. Később *Kádár* elvtárs jött az asztaloknál ülő vendégekhez, és mindenkivel kezet fogott. *Néha úgy érzem, mintha csak álmodtam volna az egészet.* Fényárban úszó terem, csillárok, gratulációk . . . Mi azért a brigád többi tagjaira is gondoltunk, azokra, akik nélkül nem születhetett volna siker. Az Állami Díj az ő megbecsülésük is . . .

Kaszala Sándor

Tudósítóink írják

Újabb sikerek országszerte a jubileumi munkaversenyben

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny legjobbjainak, az élenjáró brigádoknak, szolgálati helyeknek mostanában jócskán jut az elismerésekből, miután megtörtént a múlt évi eredmények értékelése. A verseny azonban még nem zárult le, és kellő méltatást érdemelnek azok is, akik ugyan nem tudtak a legjobbak mezőnyébe jutni, de becsülettel és felelősséggel dolgoznak felajánlásaik teljesítéséért. Az ő helytállásukról is rendszeresen beszámolnak tudósítóink.

Többek között *Gellért József* írja a vésztői vasutasok jubileumi munkaversenyéről a következőket:

A *vésztői körzeti üzemfőnökség* dolgozói személyszállítási bevételi tervüket 1984-ben 104,5 százalékra teljesítették, *ami 1,3 millió forint többletet eredményezett a bevételben.* Áruszállítási tervüket — 485 000 tonna elfuvarozásával — 111,14 százalékra teljesítették. Ezt elősegítették azzal is, hogy a Szeghalom állomáson létesített kocsijavító műhelyükben jelentős mennyiségű kocsit javítottak meg, és adtak vissza a forgalomnak. Csökkentették a késetten kezelt vagonok számát, s átlagosan 1,39 órával mérsékelték a kocsitartózkodási időt. Idegen kocsik esetében ez devizamegtakarítást is hozott a vasútnak.

Az üzemfőnökségnél egyébként 27 szocialista brigád versenyez tovább az idei, hasonló felajánlások teljesítéséért.

A tudósító a hódmezővásárhelyi pft-főnökség jubileumi munkaversenyében született eredményeket is külön méltatta.

— A főnökség területén különösen kiemelkedő munkasikereket értek el — írja — a mezőhegyesi IX-es és az orosházi főpályamesteri szakasz dolgozói.

A mezőhegyesi szakasz *Béke I.* és *Béke II.* szocialista brigádja a múlt évben 142, illetve 137 pontot gyűjtött össze eredményei alapján a jubileumi versenyben. Kétszer vettek részt kommunista műszakban, ezenkívül még 846 óra társadalmi munkát végeztek, 25 280 forint értékben. Oklevelet is szereztek a tiszta szolgálati helyért indított mozgalomban.

Az orosházi főpályamesteri szakasz *Dózsa* és *Gagarin* brigádja hasonló eredményekkel büszkélkedhet. Ők kiemelkedő munkájukért *„Kiváló Társadalmi Munkás"* kitüntetést kaptak a Hazafias Népfronttól.

Klencz Tiborné a pécsi körzeti üzemfőnökségnél a jubileumi munkaversenyben elért eredményekről adott hírt:

— Tisztes eredményeikkel 130 000 forint jutalmat érdemeltek ki a főnökség dolgozói az őszi forgalomban — olvasható a tudósításban. — Közben társadalmi munkájukkal felgyorsították az ökölvívók új edzőcsarnokának építését. *A jubileumi verseny eredménye továbbá 13 mozdony, illetve motorkocsi revíziója,* a D—3 műhelyben a daru merevítése és festése, a szerszámműhelyben a sűrített levegő bevezetése, az alkatrészfelújítóknál a csatornaépítés, másutt szerelőakna létesítése stb.

A felsorolást még hosszan lehetne folytatni (a szentlőrinci kultúrház villamos berendezéseinek felújításával, vidéki állomások rakodótereinek létesítésével, illetve burkolásával, szolgálati helyek tavaszi nagytakarításával, parkosításával), de a lényeget is elég ezúttal kiragadnunk: „A pécsi körzeti üzemfőnökség dolgozóinak jubileumi munkaversenye töretlen lendülettel folytatódik."

Idézzünk most *Sz. Jakab István,* tudósításából, aki így ír:

„Március 23-án, szombaton 31 vasutas dolgozott Szombathely állomásán társadalmi munkában, hogy méltó környezet fogadja a vonaton utazó, Vas megyei kongresszusi küldötteket. Sokan vettek részt a kongresszusi vonat felkészítését célzó társadalmi munkában is. Ezenkívül nyolc forgalmi dolgozó szintén társadalmi munkaként vállalta a kongresszusi szerelvények továbbítását. Az ünnepi műszak keretében a *Baross Gábor* szocialista brigád tagjai egy 2400 tonnás vonatot vittek Hegyeshalomba . . ."

Veszprémben a pártkongresszust külön irányvonatok képzésével és továbbításával köszöntötték a vasutasok. Így például 1628 tonna szenet juttattak el ily módon Tiszapalkonyára. *Veszprémben* és *Várpalotán* mintegy száz vasutas takarította az állomást és környékét március 23-án, szombaton a XIII. pártkongresszus tiszteletére vállalt felajánlásként.

A tudósítás szerint *Zalaegerszegen, Tapolcán, Celldömölkön,* sőt a kisebb állomásokon is hasonló vállalások teljesítésével fejezték ki egyetértésüket a párt politikája iránt a nyugatdunántúli vasutasok.

Kecskeméten — egy másik beszámolóból „ollózva" — *márciusban két kommunista műszakot tartottak a pályafenntartási főnökség dolgozói,* a jubileumi munkaverseny keretében. Elvégezték 840 alj kézi és (*Kiskunfélegyháza—Tiszaalpár* között) 852 alj nagygépes vágányszabályozását. *Nagykörös* és *Nyársapát* állomások között 400 vfm hosszban gépi ágyazatrostálást végeztek, ezenkívül több megállóhely környékét tették szebbé, csinosabbá. A társadalmi munkaakcióban 186-an vettek részt, és 1359 órát teljesítettek.

Vetési Imre a dunakeszi járműjavítóból fényképeket is mellékelt a tudósításához, az ott dolgozók, a jubileumi munkaverseny résztvevőinek cselekvőkészségét vázolva.

„A fagykár, a gázszolgáltatás átmeneti hiánya miatti kényszerű leállás 2,5 millió forintos veszteséget okozott az üzemnek — olvasható a levélben. — *A kollektíva ennek ellensúlyozására az elveszett munkaidő pótlását, kommunista műszak tartását és megfelelő felajánlások teljesítését határozta el.* Jellemző a tenni akarásra, hogy a március 30-i kommunista műszakban minden eddiginél többen — 1561-en — vettek részt. Legtöbben szokásos termelőmunkájukat végezték, mások a víztorony és a kazánház környékén tavaszi nagytakarítást rendeztek. Az e napon végzett munka lehetővé tette (a korábbi lemaradás ellenére) az első negyedévi terv túlteljesítését. A kommunista műszak termelési értéke egyébként 282 000 forint, amit a járműjavító dolgozói az üzem szociális és kulturális intézményeinek céljaira (karbantartásra és felújításra) ajánlottak fel."

Jó szervezés, sok nevezés

Pécsett csaknem hatszázan jelentkeztek a vetélkedőre

A pécsi körzeti üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny részértékelését március 20-án fejezték be. Utána az szb kibővített ülésén, valamint főnöki értekezleten számoltatták be a 16 főbizalmit, illetve az állomásfőnököket a munkaverseny jelenlegi állásáról.

Paku Lajos, a pécsi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára minderről a következőket mondja:

— *Az elmúlt időszak versenymunkájának értékelése után a jubileumi vetélkedőt is előkészítettük.* Gondosan ügyeltünk a zsüri kiválasztására. A vetélkedőre nevezett 110 csapatot — egyenként 5 versenyzővel — egyszerre, egy teremben elhelyezni nem tudjuk, ezért szükségessé vált, hogy a főbizalmicsoportoknál kihelyezett rendszerben bonyolítsuk le a selejtezőket. A verseny anyagát a központ által megadott feladatok lebontásából képeztük. Kollektíváink a MÁV Vezérigazgatóság által kiadott intézkedési tervben foglaltaknak eleget tettek.

— Lesz tehát zsüri, van versenyző is bőven. Ezek szerint felhőtlenül néznek a vetélkedő elé?

— No, nem ennyire egyszerű a dolog. *Gondjaink adódtak abból, hogy az intézkedési tervben meghatározott központi anyagot még nem kaptuk meg.* Úgy próbáltunk magunkon segíteni, hogy a Táncsics Kiadótól kértünk ajánlott irodalmat, s egy, kimondottan erre a munkára szerveződött kollektíva állította össze a helyi vonatkozású kérdéseket. Reméljük, ez a munka jól sikerült, ezzel kellő segítséget nyújtunk versenyzőinknek ahhoz, hogy a vetélkedő felsőbb szintjén is jól helytálljanak.

— Az idei tél zordabb volt a szokásosnál, és a szinte állandósult létszámhiány, a sok túlórázás is sokat kivesz az emberekből. Ön szerint mégis mitől volt kedvük nevezni egy ilyen, fizikai és szellemi erőt egyaránt igénybe vevő, országos méretű megmozdulásra?

— Ez a tél valóban nagyon nehéz helyzet elé állított minket. Mi is feltettük a kérdést, hogy nem kívánunk-e túl sokat az emberektől? A választ azonban maguk adták meg: *csaknem hatszázan jelentkeztek nálunk a jubileumi vetélkedőre.* Köszönet és elismerés illeti valamennyi kollegánkat, akik közben mindent megtettek a napi feladatok ellátása érdekében is, vállalva a többletfeladatokat.

— A versenyek győzelmet hoznak, s e nagy „erőbedobás" után alkalom lesz talán egy kis lazításra is — jegyzem meg, de az szb-titkárnak nem ez a véleménye.

— *Egyik folyó sem folyik visszafelé* — mondja. — Egy-egy verseny sok jó gondolatot, ötletet, tudást hoz felszínre. Jobb munkaszervezést, újításokat. Ezek hozzájárulhatnak az egyszer elért eredmények állandósításához. A vetélkedővel nekünk is ez a célunk . . .

Klencz Tiborné

ÚJ RENDSZERBEN

Vasúti mérnökök továbbképzése a Budapesti Műszaki Egyetemen

A MÁV mindig élt azzal a lehetőséggel, hogy a *Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöki Továbbképző Intézetének* tanfolyamai révén, a technikai fejlődés követelményei szerint állandóan szinten tartsa, gyarapítsa mérnökeinek tudását. Különösen súlyt helyez erre a gazdasági reform kezdete óta, szem előtt tartva a magyar vasút műszaki fejlesztésének irányait. Az eltelt időszakban a tanfolyamokon a különböző szakszolgálatok mérnökei közül számosan szereztek alapos tájékozódást a vasúti járműpark fejlesztésének feladatairól, a vasúti alépítmény kiképzésének és fenntartásának, a felépítményi mérések, vizsgálatok, a felépítménycserélési technológiák változásairól, az elektronikus programvezérlésű távgépíróközpontok üzemeltetéséről, a hálózatfejlesztési beruházások hatékonysági vizsgálatairól és még sok más fontos műszaki kérdésről.

Újabb előrehaladást ígér a vasúti mérnökök továbbképzésében az a tanfolyam is, amely az idén négy alkalommal — májusban, júniusban, szeptemberben és októberben — *új rendszerben képezi tovább a vasúti mérnököket.*

A tanfolyam vezetője *dr. Horváth Attila* egyetemi docens, a Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöki Továbbképző Intézetének igazgatója. Megkértük, tájékoztassa lapunkat: miben különbözik a vasúti mérnökök részére szervezett új tanfolyam a korábbiaktól.

— *A tanfolyam valóban teljesen új* — mondta az igazgató —, *mert az eddigi szakmai előadások mellett szakmapolitikai előadásokat is magába foglal.* Ezért „vasúti szakmapolitikai és szakmai mérnöktovábbképzés"-nek nevezzük. Jelezve, hogy nem kizárólag a szakmai tudást akarja gyarapítani, hanem rendszerbe foglalja azokat a tudnivalókat is, amelyek szükségesek ahhoz, hogy egészében és részleteiben feltáruljanak a vasúti műszakiak előtt azok a feladatok, amelyeket a XIII. pártkongresszus a népgazdaság fejlesztése céljából a közlekedésre bízott, és amelyek fontos tennivalókat szánnak a vasúti mérnököknek is.

Elmondta az igazgató, hogy a szakmapolitikai előadásokat a közlekedés és a vasút legelső vezetői, köztük *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Iványi Pál,* az MSZMP közlekedési bizottsága gazdaságpolitikai osztályának helyettes vezetője, *Kozsrús Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója tartják. A szakmai előadások témaköreiben többek között *dr. Kerkápoly Endre* egyetemi tanár, a BME vasútépítési tanszékének vezetője, *dr. Simonyi Alfréd* egyetemi docens, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet igazgatója, *dr. Orosz József* egyetemi tanár, a BME közlekedéstechnikai és szervezési tanszékének igazgatója, *Urbán Sándor,* a MÁV ny. vezérigazgató-helyettese és még mások a közlekedéstudomány jelesei közül tájékoztatják a hallgatókat.

Az előadások programja: egy-egy alkalommal két óra szakmapolitikai foglalkozás, ezeken valamennyi résztvevő együttesen vesz részt. A négy óra szakmai előadáson ki-ki a választott témakör előadásain jelenik meg. Az ősszel egy alkalommal a témaköröknek megfelelő szakmai bemutatót tartanak.

A tanfolyamokra április 30-ig lehet jelentkezni írásban vagy személyesen a Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöki Továbbképző Intézetében.

(Szász)

Az egri gyors mozdonyán

Negyvennégy tengellyel Budapesttől Egerig

A Miskolci Vasútigazgatóság engedélyének birtokosaként egyik reggel magam is „szolgálatra" jelentkeztem az egri gyors mozdonyán, a Keleti pályaudvaron. Rendes körülmények között a körzeti üzemfőnökség bizonyára megrovásban részesített volna a késésért, ugyanis a hivatalos szolgálat a 7,40-es indulásnál egy órával korábban kezdődik a gépen. Szóval indulásra készen volt a szerelvény, amikor felkapaszkodtam a mozdonyra. Gyors bemutatkozás, s már kaptuk is a szabad jelzést.

Antók László mozdonyvezető és *Herczeg Béla* vonatvezető menet közben a jelzők utasításait egymásnak mondták fel, de azért itt-ott engem is próbáltak beavatni a dolgukba. Velünk utazik *Juhász László* mozdonyfelvigyázó is, akinek 10 éves mozdonyvezetői gyakorlata van és a műszaki tisztképzőt is elvégezte.

— *Hatvanig most én vagyok Laci „pótszeme"* — mondja a vonatvezető. — Azután itt már nincs szükség rám. Vállamra veszem a táskát és megyek a jegyeket kezelni. Ha Budapest és Pécel között is működne már az éberségjelző berendezés, egyáltalán nem kellene második ember a mozdonyra.

— *Hívó jelzés, mehetünk* — szól Juhász László, amit a mozdonyvezető megismétel. Lassú tempóban átvergődünk Rákos állomáson.

— *Mozdonyvezető gyakornoknak, mint például annak idején én is szakközépiskolát végzettek, vagy szakmával rendelkezők jelentkezhetnek* — magyarázza a 27 esztendős Antók László. — Először a műhelyben, a mozdonyok javítása közben ismerkedünk a géppel, majd tanfolyamon kell elsajátítani a forgalmi ismereteket. Ezután az utazó mozdonyfelvigyázók felügyelete alatt járjuk a vonalat, s csak a sikeres hatósági vizsga után lehet önállóan vezetni. Én egyébként 1977 óta dolgozom.

Elhagyjuk Pécelt. Innen már könnyebb a személyzet dolga, működik a biztonsági — vonatbefolyásoló — berendezés. A vonatvezetőnek is kevesebb bejegyzést kell tennie a menetlevélre, amelyen a forgalommal kapcsolatos minden mozzanat szerepel.

— *Ma 11 kocsit, azaz 44 tengelyt viszünk, és 482 tonna a vonat súlya* — tájékoztat Herczeg Béla. Ő 1952 óta vasutas, Karácsondon született. Tizenegy esztendeig állomási szolgálatot teljesített *Hatvanban, Recsken, Parádfürdőn* és *Kisterenyén,* aztán vonatkísérő lett, s tíz évig teherfordában járt.

— Most jó a szolgálatom, mindennap otthon alszom — mondja. — Öt évem van még a nyugdíjig, mivel nekem korkedvezmény jár.

Ahogy hallom, őt se kerülték el a szokásos betegségek: *a szem gyengülése, a gerincbántalmak, a huzat okozta reuma,* de ha még egyszer kezdené, megint a vasutat választaná. Csakúgy, mint az apja és a bátyja is.

Hatvan után jobb a pálya, meg a salgótarjáni részt is leakasztották, így már tempósabban haladunk.

— A százhúsz kilométeres óránkénti sebességet nem léphetjük túl, sőt ilyen gyorsan csak akkor mehetünk, ha késésben vagyunk — magyarázza a mozdonyvezető. — Ekkora súllyal és ennél a sebességnél a fékút elérheti az ezer métert is!

— Vajon melegek-e hátul a kocsik? — kérdezem.

— *A műszerek szerint minden rendben van* — mondja Juhász László. — Előfordul azonban, hogy a fűtőberendezések meghibásodnak, s mi itt a mozdonyon nem tudhatjuk, mi van a vagonokban. Ezt a jegyvizsgálóknak kell jelezniük, s meg is szokták tenni. Persze az esetleges hibát már nem mindig lehet az indulás után korrigálni.

Befutunk Füzesabonyba. Innen egyfajta „bevásárló" vonattá válik az egri gyors. Az utasok többsége ügyeit intézni indul Heves megye székhelyére. Legtöbben a peronon állnak meg, arra a néhány percre már fölösleges levetni a kabátot . . .

Pontosan érkezünk Egerbe, a végállomásra. Szerencsés, különösebb esemény nélküli volt ez az alig kétórás út. Búcsúzóul sok ilyen zökkenőmentes szolgálatot kívánhatunk az 552-es személyzetének és valamennyi vasutasnak.

Fazekas Eszter

Megjegyezzük

Nem lehetne kulturáltabban?

Idő: március 31., vasárnap reggel. Hely: a budapesti Keleti pályaudvarról 9 órakor induló, Miskolcon át Szerencsig közlekedő személyvonat szerelvénye.

Az utasnak megvan az a „rossz szokása", hogy ha a szerelvényt beállítják, igyekszik helyet keresni. Így volt ez ezen a napon is. Nem volt sok utas, félig sem teltek meg a kocsik.

Az indulás előtt fél órával megkezdődött a szerelvény belső takarítása. Megjelenik egy szorgos fiatalasszony, kezében seprű és szemétlapát. A hulladékgyűjtők tartalmát boszorkányos gyorsasággal kiborítja a padlóra, s ugyanolyan gyorsan a lapátra söpri a szemetet. S vajon a lapátról hová kerül? Nem kellett sokáig várni, hogy erre is választ kapjunk. Belép egy munkaruhás férfi, egy kötéllel maga után vonszol egy ütött-kopott bádogtartályt. Ebbe kerül a szemét a lapátról, s vonulnak tovább. Végig a vonaton csikorog, nyikorog a bádogalkalmatosság, csiszolja, karistolja a kocsik műanyag padlóját.

Ma már az országutak mentén is műanyag zsákokban gyűjtik a hulladékot. Nem lehetne a vasúton is kulturáltabban megoldani a szemét és hulladék összegyűjtését?

—g—

Kiváló körzeti üzemfőnökség

„A jutalomért nem elég időnként jól dolgozni"

Rákosrendező egyike azoknak a körzeti üzemfőnökségeknek, amelyek kulcsszerepet töltenek be az északkelet-magyarországi és az ehhez kapcsolódó külföldi vasúti forgalomban. Vonalainak hossza mintegy 160 kilométer, hozzátartozik — a fővárosból kiindulva — a szobi, a piliscsabai, a veresegyházi vonal és a körvasút. Ezeken a területeken csaknem kétezer-hatszáz vasutas teljesít szolgálatot. Mondani sem kell talán, hogy ez a KÜF is hosszú évek óta súlyos létszámgondokkal küzd. A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség a múlt évi teljesítménye alapján — minden nehézséget leküzdve — elnyerte a közlekedési miniszter és a vasutasszakszervezet elnöksége által adományozott *Kiváló Főnökség* címet.

Bevált módszerekkel

Molnár Bélával, a KÜF vezetőjével, valamint *Szalai László* szb-titkárral arról beszélgettünk, hogyan tudtak a legjobbak közé kerülni.

— *Mind nagyobb teret kap nálunk a kollektív vezetés* — foglalja össze a lényeget Molnár Béla. — Bármilyen szintről érkező, ésszerű kezdeményezésnek, javaslatnak mindenkor helyt adunk. E szemlélet érvényesítése beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Egyebek között a tavalyi őszi forgalomban Rákosrendezőn is torlódtak a Miskolc irányából érkező szerelvények (ez korábban itt gyakori jelenségnek számított). Ilyen esetben régebben vártuk, amíg kiürül a rendező. Most viszont *helyi javaslat alapján a szóban forgó szerelvényeket átirányítjuk a kevésbé igénybe vett Angyalföld állomásra,* ahol negyedannyi idő alatt sikerül feldolgozni.

A rákosrendezői KÜF személyszállítási bevételi tervét 108,4, árufuvarozási tervét pedig 103,1 százalékra teljesítette.

— Eredményeinkhez hozzájárult az is, hogy különböző *ösztönzőket vezettünk be, ugyanakkor fokoztuk a szigort is* — teszi hozzá Szalai László. — Ezt az alapelvet az 1984. évi februári bizalmi testületi ülésen fogadtuk el, és a gazdasági vezetéssel egyetértésben kezdtük meg alkalmazását. *Például egy személyvonat indokolatlan megállítását 500 forinttal büntetjük. Az így nyert összeget üzemegységi szinten osztjuk szét a jó teljesítményekért.* Emellett Rákosrendezőn és Vácott is bevezettük az úgynevezett jutalomcsekk-rendszert. Ennek lényege, hogy a háromhavonként fizetendő célprémiumért *nem elég egy-egy esetben jól dolgozni, illetve többletmunkát végezni.* Hiába végzi valaki jól a munkáját, ha az utolsó napon igazolatlanul hiányzik, vagy ittasan jött szolgálatba, mert mind elveszíti, amit korábban összegyűjtött. *A jutalomcsekk-rendszer bevezetése óta negyedévenként általában 180 ezer forinttal több prémiumot fizettünk ki, de mondanom sem kell, megérte.*

— A szakszervezeti bizottság hogyan tud segíteni a termelés gondjainak megoldásában?

— Természetesen rendszeresen tartunk összbizalmi-értekezleteket. Tudom, ez nem új, de mi ezeken az összejöveteleken igyekszünk minden esetben olyan témát napirendre tűzni, amely éppen a legnagyobb gondja az üzemnek, az itt dolgozó vasutasoknak. A munkán és a munkavédelemmel kapcsolatos témán kívül megbeszéljük a jogos igényként számon tartott „kikapcsolódási", szórakozási programokat is. Számos esetben rendeztünk jól sikerült kirándulásokat. Ezek között tavaly szeptemberben volt egy *törökországi* út is.

Nyíltan, őszintén

A rákosrendezői körzetben a személyszállító és a tehervonatok menetrendszerűsége kiemelkedően jó. Csökkent a kocsik tartózkodási ideje, eredményes a fuvarszervezés.

— A már korábban említett ösztönzők és szankciók kedvezően hatottak a forgalmi fegyelemre — mondja Molnár Béla. — Ha nem is szorosan, de hozzátartozik az is, hogy három nagyállomáson (Rákospalotán, Vácott és Szobon) külső és belső géemkákat toborozva, *megszerveztük a személykocsik takarítását.* Ez is hozzájárult ahhoz, hogy többletbevétellel zártuk az évet. Ami pedig a teherforgalmat illeti, minden szolgálati vezetőtől megköveteljük a naprakész tájékozottságot és a rendszeres kapcsolattartást a fuvaroztatókkal.

A főnököknek már napokkal előbb tudniuk kell például, hogy a DCM vagy az Ásványbányák mikor, mit és mennyit akar szállíttatni.

— Nem mondom persze, hogy ezzel a módszerrel egy csapásra minden fuvarozási gondot megoldottunk. Nemegyszer megesik, hogy sürgős esetekben nem vagyunk képesek kocsit adni. Ilyenkor nem hitegetünk; egyszerűen *közöljük az igazságot.* Ugyanezt a korrektséget természetesen a területünkön rakodó 47 nagy és 150 kisebb vállalat illetékes vezetőitől is elvárjuk. Valamennyi partnerrel mondhatnám baráti kapcsolatot alakítottunk ki — jelenti ki Molnár Béla.

Nem akarják alább adni . . .

Az üzemfőnökség vonalain *kilencvennyolc szocialista brigád* ezerkétszáznyolc taggal dolgozik. Ez az összlétszámnak mintegy 45 százaléka.

— Az egyre terebélyesedő brigádmozgalom milyen szerepet játszott az elért eredmények alakulásában?

A kérdésre *Géczi Bernadett* versenyfelelős válaszolt:

— Az üzemfőnökség területén régóta eredményesen dolgozó, többször kitüntetett brigádok tekintélyt szereztek a mozgalomnak. Többek között a vontatási üzemegység *Hámán Kató* szocialista brigádja és a váci állomás *Radnóti Miklós* kereskedelmi szocialista brigádja példájának köszönhetően *a kisebb szolgálati helyeken* (Piliscsabán, Pilisvörösváron, Dunakeszin, Verőcemaroson) *is brigádokba tömörültek a vasutasok. Valamennyien teljesítették vállalásaikat, és a most induló vetélkedőre is mindannyian neveztek.*

A szolgálati vezetők nemcsak a gazdasági munkáért, hanem a brigádmozgalomért is felelősséggel tartoznak. Ennek máris kézzelfogható eredménye van, hiszen a kollektívák közül a sturovói MÁV-kirendeltségen dolgozó *Dózsa György* szocialista brigád elnyerte a *MÁV Kiváló Brigádja* címet.

— Terveik? Céljaik?

— *Mi tagadás, büszkék vagyunk a kitüntetésre* — mondja az üzemfőnök. — *Elért eredményeink azonban csak akkor lesznek igazán megnyugtatóak, ha azokat képesek leszünk megtartani. A jövőt illetően legkevesebb ezt a célt tűztük magunk elé* . . .

Séra Sándor

Éva néni a raktárból

Szabó Istvánné, akit munkahelyén mindenki csak Éva néninek szólít, kimagasló politikai és gazdasági munkája elismeréséül *Április Negyedike Érdemrendet* kapott. A MÁV Jobbparti Épületfenntartó Főnökség 1-es számú építésvezetőségén dolgozik, a XII. kerületi Márvány utcában. Negyedszázada lépett a MÁV szolgálatába.

— *Példamutató a helytállása* — mondja róla *Molnár Róza* személyzeti vezető. — Annak ellenére, hogy túl van a nyugdíjkorhatáron, átlagon felüli munkaerő.

Fülöp Attiláné építésvezető megerősíti a személyzeti vezető szavait:

— Bár csak három éve dolgozunk együtt, *a legjobbakat mondhatom Éva asszonyról.* Nagyon jó kolléganő, kis közösségünk szorgalmas tagja.

— Öt éve egyedül élek, özvegyen, de nem vagyok magányos — mondja a kitüntetett, kedves arcú, halkszavú asszony. — Van egy lányom és három szép unokám Kecskeméten. Én Zuglóból járok a munkahelyemre.

— Szeret itt dolgozni?

— *Különben hogyan csinálnám? Én szeretek itt mindenkit, s engem is megbecsülnek.* Ötvenfős ez az építésvezetőség, s nincs ember, akivel a munkám során ne lennék kapcsolatban. Több mint húsz évvel ezelőtt kerültem erre a munkahelyre, ebbe a munkakörbe raktárkezelőnek, és soha sem jutott eszembe, hogy máshová menjek. Szeretem, ha rend van körülöttem, amit együtt alakítottunk ki. Én adom ki a szerszámot, védőruhát. Az álló- és fogyóeszközökkel gazdálkodom. *Soha egy fillér hiányom nem volt, nálam nem tűnhet el semmi* . . .

Kétszer kapott *Kiváló Dolgozó* kitüntetést, és érdemeit fejezi ki a *Jubileumi Emlékérem* is, amely Éva néni mozgalmi múltjára utal.

— 1945-ben léptem be a pártba. Sokféle mozgalmi munkát végeztem, közben sokáig voltam agit-prop. titkár. Most se fordítok hátat, ha megkérnek valamire a fiatalok. Taggyűléseken, értekezleteken a jegyzőkönyvvezetés, összeállítás továbbra is az én dolgom.

— Mi volt a legszebb élmény életében?

— Sok öröm ért, de bánat is, amint ez az élet rendje. *A legboldogabb talán akkor voltam, amikor az unokám megszületett* . . . A legnagyobb most már nyolcadikos. Gyakran elmegyek hozzájuk látogatóba.

— Miért vállalta, hogy nyugdíjas korában is tovább dolgozik? Annyira jó itt?

— Megértjük egymást, ez is számít, de főként azért, mert érzem, hogy nagy szükség van itt rám. Háromezer forintért nem sokan csinálnák mindezt, azt hiszem. Egészséges vagyok, bírom.

Ketten is várnak rá, elnézést kér, elsiet. Az építésvezető megjegyzi:

— *Ő a kötelességtudás egyik legjobb példája* . . .

K. P.

Kiváló Főnökség

Negyven munkahelyen, szerte az országban

A tavalyi év munkája alapján a MÁV Budapesti Építési Főnöksége Kiváló Főnökség kitüntetést kapott. Az 1099 dolgozót foglalkoztató vasútépítő egység teljesítménye imponáló. Száznegyven százalékra teljesítették pályafenntartási feladataikat. Energiafelhasználásban 25 százalékos megtakarítást értek el. Mindezt úgy, hogy tavaly 40 munkahelyen, tizenhét állomásközön, 14 vonalon dolgoztak. Az összeforrott gárda nem először kapott ilyen elismerést. 1981-ben már átvehették a Kiváló Főnökség kitüntetést. Egy évvel később ehhez még a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének Vörös Vándorzászlaját is elnyerték.

Felgyorsult a generációváltás

— *A múlt év kezdetben nagyon nehéznek ígérkezett.* Kétségesnek látszott, hogy a feladatokat maradéktalanul meg tudjuk oldani. Még a munkaerő kihasználása is kérdésesnek látszott — kezdi *dr. Ritoók Pál* főmérnök. — Nem számíthattunk rá, hogy a teljesítmény alapján labdába rúghatunk majd.

Negyvenöt kilométer volt a megszabott feladat, ötvenegy a teljesítmény a végelszámolásnál.

— *Minden dolgozónkat dicséret illeti ezért. Külön öröm, hogy a vasút üzembiztonságát sikerült növelni, s kevesebb volt a vágányzár, mint korábban.*

Csökkent a balesetek száma, s a főnökség a munka műszaki minőségét tekintve is első lett.

— *Pedig az elmúlt év abban is sarkalatos volt* — mondja a főmérnök —, *hogy gyorsult a generációváltás üteme.* Főleg a középszintű vezetők közül mentek sokan nyugdíjba. Pótlásuk sok gondot okozott, és okoz ma is.

— Gondolom, nem tolakodnak a felvételnél. Mint ahogy a MÁV sok másik üzeme is hasonló cipőben jár.

— Mégis azt mondanám, hogy sikerült együtt legyőznünk a nehézségeket. Számunkra első kell, hogy legyen a forgalom lebonyolításának biztosítása. *Ha kellett, embereink szombaton, vasárnap, és éjjel is dolgoztak.* Előfordult, hogy hetekig nem tudtunk szabadnapot adni. Főleg a fiatal házasoknak volt rossz, ha hetekig nem találkozhattak a családdal. Hangzott el persze zokszó is, de senki sem dobta be a törülközőt.

— Azóta javult a helyzet?

— Nem mondhatnám. Van munkahelyünk, ahol már mindig dolgoznak hétvégeken. *Most Szabadbattyánnál sürget legjobban az idő.* Az ott dolgozóknak már régóta nincs szabad hétvégéjük.

Öröm és üröm

— „Szellős műhelyben" dolgoznak, ahová bizony befúj a szél, beesik az eső. A vágányépítés jó néhány fázisa sem tűnik tollfosztásnak. Milyen a dolgozók szociális ellátottsága kinn a vonalakon?

— *A bázismunkásszállókról autóbuszokkal visszük ki az embereket az építési területre.* Általában vacsorát tudunk adni, ahol igénylik, de kinn a vonalon szódavizen kívül bizony nincs más, gyakori a hideg ebéd.

— Egészen biztos, hogy nemcsak sikereket tartogatott a tavalyi év.

— Azt mondták, hogy Szárliget átépítésénél volt a legnagyobb kudarcunk. De én azt hiszem, nem a miénk. *Felháborító, ahogyan a felvételi épület kivitelezői — egy külső vállalat emberei — dolgoznak.* Lassan és rosszul. Bizonyos értelemben a mi munkánk is összefügg azzal, hogy képtelenek az épületet átadni.

— Más vasúti üzemekkel is így döcög az együttműködés?

— Szó sincs róla! A vasútépítési munka egyre bonyolultabb, egyre több kooperáció szükséges a társüzemekkel. Eredményeinkben benne van a többi üzem jó közreműködése is. Azt mondom tehát, hogy a mi kiváló címünkért ők is megdolgoztak.

— Gyakran látni honvédeket is a vasútépítésnél.

— Valóban. Amikor kevesebb lett a vezényelt létszám meg is ijedtünk kissé. Ha a szakképzetlenség miatt akad is gond ezekkel a fiúkkal, nélkülük nem tudtuk volna a feladatokat elvégezni.

A Kiváló Főnökség megtisztelő cím átadásával egyidőben egyéni elismeréseket is kaptak a jók között legjobbak. *Ozorák Ottó* és *Batta Ferenc* Kiváló Munkáért kitüntetést kapott. *Sziráki Imre* miniszteri dicséretet vehetett át. *Bánsági Sándor, Bihari Endre, Kovács B. János, Bujdosó János* és ifjú *Marosfalvi István* vezérigazgatói dicséretben részesült. Hatan kaptak Kiváló Dolgozó kitüntetést. A ceglédi építésvezetőség *József Attila* szocialista brigádja a MÁV Kiváló Brigádja cím birtokosa lett. A legszebb kitüntetést azonban a brigád egyik tagja *Imre László* vehette át: *Április Negyedike Érdemrendet kapott.*

— Harminc éve ismerem — mondja Imre Lászlóról *Komáromi Elemérné* személyzeti vezető. — Pályamunkásként kezdte, s mindig kitűnt alaposságával, fáradhatatlanságával. Már régóta munkavezető, vagy ahogy itt mondják, előmunkás. Sokat segít a fiataloknak. Ma is szakszervezeti szemináriumot vezet. Több mint két évtizedig alapszervi párttitkár volt. Több kitüntetést kapott munkájáért. Kunszentmártonból jár be Ceglédre. Sajnos, már nem sokáig lesz munkatársunk: idén nyugállományba vonul.

A derékhadhoz tartoznak

Bármilyen sokan kaptak idén egyéni elismerést, a kimagasló teljesítményt felmutatók közül ezúttal sem juthatott mindenkinek.

— Anélkül, hogy névsorolvasást kívánnék tartani — mondja dr. Ritoók Pál —, a kitüntetetteken kívül feltétlenül meg kell említenem *Lukács Zoltán* főépítésvezető nevét. *Vigh Tibornak* is nagy része volt a sikerben. *Kamarás Attila* a kooperációs csoport vezetőjeként fogta össze a munkát. Vagy ott van *Czimer Béla* építésvezető, s *Tóth István* művezető. Olyan emberek, akik kétszer álltak sorba, amikor a szorgalmat osztották.

— Ne hagyjuk ki főmérnökünket sem — mondja Komáromi Elemérné személyzeti vezető, aki maga is 34 éve szolgálja a MÁV-ot, tehát a törzsgárdához tartozik. — Ő mindig sok szeretettel foglalkozik a fiatalokkal. Ez nagyon lényeges, mert az utánpótlás a legnagyobb gondunk.

— Nagyon jó a tervezőcsoportunk — jelenti ki még a főmérnök. — Volt „kivitelezők" alkotják, ismerik a szakma minden fortélyát a gyakorlatban is.

— Újabb jelentős feladatunk?

— Sok van. Ezek egyike *Tatabánya-Alsó* állomás vágányhálózatának átépítése, amihez már rendelkezésre áll a szükséges pénz. Nem fog rajtunk múlni a feladatok jó végrehajtása . . .

Kádár Péter

Kiváló vasútigazgatóság

DEBRECENBEN ÁTADTÁK AZ OKLEVELET ÉS A VÖRÖS VÁNDORZÁSZLÓT

Az elmúlt évi kiemelkedő gazdasági eredmények alapján, valamint a felszabadulási és jubileumi munkaversenyben elért szállítási teljesítményekért a MÁV vezérigazgatója és a vasutas-szakszervezet a debreceni igazgatóságnak a *MÁV Kiváló Igazgatósága címet és vörös vándorzászlót adományozott.* A kitüntetés átadási ünnepséget április 17-én rendezték Debrecenben, az Aranybika Szálloda Bartók termében.

Kulcsár József vasútigazgató ismerteti az elért eredményeket (Deli Zoltánné felvétele)

Megjelent az ünnepségen és az elnökségben foglalt helyet *Sikula György,* az MSZMP KB tagja, a Hajdú-Bihar megyei pártbizottság első titkára, *dr. Postás Sándor, az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottságának tagja, a debreceni városi pártbizottság első titkára, Koszorús Ferenc,* az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottságának tagja, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Varga Gyula,* a Szabolcs-Szatmár megyei pártbizottság első titkára, *dr. Majoros Károly,* a Szolnok megyei pártbizottság első titkára és *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója.

Az ünnepség résztvevőit *Volosinovszki János,* a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte, majd *Kulcsár József* vasútigazgató mondott beszédet.

— Megtiszteltetés számunkra — mondotta bevezetőjében —, hogy az eredmények alapján, immár három egymást követő éven át, *ismét igazgatóságunk dolgozói váltak érdemessé a MÁV Kiváló Igazgatósága oklevél, és a vele együtt járó vörös vándorzászló kitüntetésre.* Vasutasaink a négy évtized alatt hívek voltak elődeikhez, akik gyorsan helyreállították a háborús károkat, és lehetővé tették a vasúti közlekedés megindulását.

A vasútigazgató ezután az elmúlt évi tervek teljesítéséről beszélt. Elmondotta többek között, hogy tavaly 34,7 millió utast szállítottak a korábbi éveknél kulturáltabb körülmények között. Javult a vonatok menetrend szerinti közlekedése, jobbak lettek az utazási feltételek, és megvalósultak az üzletpolitikai elképzelések.

A szervezési intézkedések egyike volt például az utazási kedvezmények kiszélesítése, külön vonatok indítása kirándulásokra és az őszi mezőgazdasági betakarítások idején.

Az elmúlt esztendőben pontosabban közlekedtek a személyvonatok, növekedett az utazási sebesség, csökkent a zsúfoltság. Tisztábbak, higiénikusabbak voltak az utasterek, a személykocsik.

Kulcsár József ezután az áruszállítási tevékenységről beszélt. Az elmúlt esztendőben az igazgatóság *a tervhez viszonyítva 300 ezer tonnával szállított több árut.* Ez annak is köszönhető, hogy a fuvarszervezők nem ültek karba tett kézzel, jó kapcsolatot alakítottak ki a szállítatókkal. Előszállításokat szerveztek, kedvezményeket adtak, inspirálták a hétvégi rakodásokat.

Az igazgatóság vezetői a dolgozók ösztönzéséről sem feledkeztek meg. *Átgondolt belső szabályozás szolgálta az egyéni és kollektív érdekeltséget.* Ennek köszönhető többek között, hogy javultak a minőségi mutatók is. A teherkocsik hasznos terhelése például tíz százalékkal haladta meg a tervezettet, s ezáltal 36 ezer vagonnal kevesebbet használtak fel a szállításhoz. Ezek a kocsik a záhonyi átrakó körzet gondjait enyhítették.

A debreceni vasutasok jó munkáját bizonyítja az is, hogy javult a vontató járművek kihasználtsága és emelkedett a napi hasznos kilométer-teljesítmény. Üzemanyagból és energiából 38 millió forintot takarítottak meg.

A jövő legfontosabb teendőiről szólva hangsúlyozta, hogy nem lehetnek teljesen elégedettek az eddigi eredményekkel, hiszen még lehet és kell is emelni az utazás kulturáltságának színvonalát, az áruszállítás gazdaságosságát. Mindenütt *hatékonyabban és gazdaságosabban kell dolgozni.* Fontos feladata a törzshálózat műszaki fejlesztése, az állomások, vontatási telepek, biztosítóberendezések korszerűsítése. Az igazgató befejezésül elismerését és köszönetét fejezte ki a szolgálati főnökségek dolgozóinak, a megyei társadalmi szervezetek és a fuvaroztatók vezetőinek, a debreceni igazgatóság minden partnerének.

Kulcsár József beszéde után dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója értékelte az igazgatóság munkáját, majd Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet nevében köszöntötte az igazgatóság dolgozóit. Ezután dr. Bajusz Rezső vezérigazgató átadta a vasútigazgatónak és Volosinovszki Jánosnak az oklevelet és a vörös vándorzászlót, majd Kiváló dolgozó kitüntetések átadására került sor. Az ünnepség befejezése után a debreceni MÁV Filharmonikusok adtak műsort.

Jól szervezett munkával elérték a kitűzött célokat

Kiváló lett a debreceni körzeti üzemfőnökség

A debreceni körzeti üzemfőnökség gazdasági eredményei nemcsak az elmúlt évben, de az idei első negyedévben is elismerésre méltóan alakultak. A fuvarozási feladatok teljesítése — a népgazdaság által támasztott követelmények kielégítése — az üzemfőnökség minden dolgozójától fokozott helytállást, hatékonyabb, jobb munkát kívánt. *Papp Sándort,* a közlekedési miniszter és a vasutas-szakszervezet elnöksége által Kiváló Főnökség címmel kitüntetett körzet vezetőjét arról kérdezem: hogyan értékeli az eredményeket, az elmúlt időszak munkaverseny-mozgalmát?

— *Eredményeink titka a jól szervezett, megfelelően irányított munkaversenyben rejlik* — kezdte válaszát az üzemfőnök. — Örömmel állapíthatom meg, hogy a szolgálati helyek dolgozói, élükön a szocialista brigádok tagjaival a legnehezebb körülmények között is helytálltak. Példák sora bizonyítja, hogy a jubileumi munkaverseny résztvevői mennyire magukénak érezték céljainkat, és felelősséggel vállalkoztak azok megvalósítására.

Az üzemfőnök megemlítette azt is, hogy a Vezérigazgatóság jubileumi versenyfelhívása megmozgatta mind a brigádok, mind az egyéni versenyzők fantáziáját, *hiszen a célkitűzéseket legjobban teljesítő kollektívák részére több milliós jutalmat és „többlet kiváló dolgozó-keret"-et is kilátásba helyeztek.* Ezt a jelentős erkölcsi és anyagi elismerést, megbecsülést a brigádok igen nagyra értékelték, aminek hatása az elért teljesítményekben is mérhető.

— *Üzemfőnökségünk munkaverseny-bizottsága folyamatosan figyelemmel kísérte, ellenőrizte és minősítette a vállalások teljesítését.* Ahol szükséges volt, a helyi vezetőket beszámoltatta a végzett munkáról, segítséget adva az esetleges lemaradás megszüntetéséhez. A jól dolgozókat versenytáblákon, illetve faliújságon, több alkalommal a sajtóban is népszerűsítettük . . .

Amit így sikerült elérni, felsorolni is nehéz. Csak néhány jellemző adat:

Az üzemfőnökség kocsiigényes áruszállítási tervét 112,6 százalékra teljesítette. A fuvaroztatókkal kialakított szorosabb együttműködés nyomán a kocsik statikus terhelését 4,6 tonnával növelték. A célkitűzéshez és a bázisadathoz képest több mint 2,5 százalékkal javították (98,8 százalékra teljesítették) a személyszállító vonatok menetrendszerűségét. *Személyszállítási bevételük 15,9 millió forinttal haladta meg a tervezett összeget,* miközben pénztárosaik utaskiszolgáló tevékenységét a pontosság, gyorsaság, udvariasság jellemezte. A tehervonatok menetrendszerűsége is jónak értékelhető. Javították a vontató járművek kihasználását — 9,5 százalékkal! — vagy például a vontatási 100 etkm-teljesítményt 6,65 százalékkal növelték. Ebben benne van a mozdonyjavítók jó munkája is. *Ide kívánkozik még, hogy az üzemfőnökségnél 17 683-mal csökkent a túlórák száma,* az előző év adataihoz viszonyítva, ami szintén a jól szervezett munkára bizonyíték.

— Az üzemi balesetek számát 6, a kiesett munkanapok számát pedig 18 százalékkal sikerült csökkentenünk — teszi még hozzá az üzemfőnök.

Mindehhez és az elnyert kitüntetéshez csak gratulálni tudunk a debreceni körzeti üzemfőnökség dolgozóinak.

Simon Ödön

Vendégek az Északi Járműjavítóban

Csárádi János, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetője, és Balogh Sándor üzemigazgató kíséretében dr. Nagy Ervin közlekedési miniszterhelyettes és dr. Várszegi Gyula, MÁV vezérigazgató-helyettes a járműjavító üzem munkájával ismerkedik (Tüttő Tibor felvétele)

Kiváló újítók kitüntetése

Növekedett az újítások száma, 180 millió forint a megtakarítás

Kiváló újítókat tüntettek ki március 28-án a MÁV Vezérigazgatóságon. A konferenciateremben rendezett ünnepségen *dr. Várkonyi Imre*, a szakszervezeti bizottság képviselője köszöntötte a megjelenteket, köztük az elnökségben helyet foglalt *Katona András*t, a Közlekedési Minisztérium műszaki fejlesztési főosztályának vezetőjét, *dr. Várszegi Gyulát*, a MÁV vezérigazgató-helyettesét, *Remsei Nándort* és *dr. Jávor Endrénét*, az Országos Találmányi Hivatal képviselőit. Ezután *dr. Bessenyei Gábor*, a tervgazdasági- és műszaki fejlesztési főosztály vezetőhelyettese mondott beszédet.

Halmai János átveszi a kitüntetést dr. Várszegi Gyula vezérigazgató-helyettestől

(Laczkó Ildikó felvétele)

Bevezetőjében hangsúlyozta a belső tartalékok feltárásában, a műszaki fejlesztésben és az üzemszervezésben rejlő lehetőségek kiaknázásának fontosságát, majd elemezte a vasúti újítómozgalom helyzetét, eredményeit. Tavaly 8618 újítási javaslatot nyújtottak be a vasutasok, amely 12 százalékkal több az 1983. évinél. A bevezetett újítások száma meghaladta a 4600-at. Ez 25 százalékos növekedésnek felel meg. A megtakarítás 180 millió forint volt. A kifizetett újítási díjak összege több mint 14 millió forint.

Az elmúlt esztendőben a Közlekedési Múzeumban rendezett tárca szintű újítási kiállításért *a vasút az Országos Találmányi Hivatal első díját nyerte el.*

Az újítómozgalom fellendülését segítették a vasútigazgatóságok, a járműjavító- és ipari üzemek, valamint az építési főnökségek részére hirdetett újítási versenyek is. A Közlekedési Minisztérium irányítása alá tartozó vállalatok újítási versenyében *a MÁV több éve az elsők között szerepel.* Az újítási börzén bemutatott újítások közül átvett témák gazdasági eredménye alapján a MÁV 1982-ben és 1983-ban is első lett.

A VI. ötéves terv első négy éve alatt az egy hasznosított újításra jutó gazdasági eredmény a bázishoz viszonyítva megduplázódott.

Az előadó beszélt az újítómozgalom fogyatékosságairól is. Elmondotta többek között, hogy több szolgálati helyen még mindig hosszadalmas a javaslatok elbírálása, bürokratikus az ügyintézés.

A mozgalomba egyre több szocialista brigád kapcsolódik be. Tavaly 8600 brigádtag dolgozott ki újítási javaslatot. A több társszerző által beadott javaslatok száma meghaladta az 1500-at.

A főosztályvezető-helyettes beszéde után *Katona András*, a Közlekedési Minisztérium fejlesztési főosztályának vezetője adta át a Kiváló Újító kitüntetéseket. Ennek arany fokozatát 33-an, ezüst fokozatát 46-an és bronz fokozatát 56-an kapták.

A vasúti újítómozgalom fejlesztésében kiemelkedő munkát végzett dolgozóknak *dr. Várszegi Gyula* vezérigazgató-helyettes adta át a jutalmakat.

Dr. Gyóni Béla

VILÁGHÍRŰ MAGYAR TALÁLMÁNY

Százéves a transzformátor

A magyar ipar méltán büszkélkedhet azzal, hogy a múlt század végétől kezdve hosszú évtizedeken át több vonatkozásban — elsősorban a Ganz-gyár, valamint a MÁVAG termékei révén — Európa élmezőnyébe tartozott. Nem véletlen, hogy nálunk születtek meg *Kandó Kálmán* híres villamos mozdonyai, vagy például említhetjük azt is, hogy a hazánk első villamos vontatású vonalához áramot szolgáltató bánhidai erőmű építése idején (1928—30-ban) az egyik legkorszerűbb villamosipari létesítmény volt Európában.

Most, márciusban is megemlékezhetünk egy jelentős centenáriumról: száz éve született meg hazánkban egy világraszóló találmány, a transzformátor. Megalkotása elsősorban a tatai születésű *Bláthy Otto Titusz* (1860—1939), a magyar elektrotechnika egyik úttörőjének nevéhez fűződik.

Felismerve a távlatokat

Az előzményekről is ejtsünk néhány szót: A svájci származású *Ganz Ábrahám* (1814—1867) által a budai Vízivárosban létesített kis vasöntöde egy emberöltő alatt számottevő gépipari vállalattá nőtt. Az alapító halála után *Mechwart András* (1834—1907) lett a vezérigazgató, aki — részint az 1878. évi párizsi világkiállításon látottak hatására — felismerte az elektrotechnika előtt álló jövőt, és 1878 augusztusában megalapította a vállalat villamos osztályát. Ennek vezetését egy tehetséges, alig 25 éves (!) gépészmérnökre, *Zipernowszky Károlyra* (1853—1942) bízta. Ez a hozzáértő, fiatal vezető mágnesként vonzotta magához a legjobban képzett fiatal mérnököket, kutatókat, szabad kezet adva a kísérletezéshez, ötleteik kipróbálásához. Hamarosan korszakalkotó találmányokkal hálálták meg a kapott bizalmat, s részt vettek valamennyi külföldi kiállításon, tapasztalatcserén. Ennek a szakmai gárdának volt a tagja Bláthy Ottó is.

Bláthy 1884 nyarán a torinói kiállításon ismerkedett meg közelebbről Gaulard és Gibbs úgynevezett nyitott vasmagú, soros kapcsolású szekunder generátoraival, sőt kísérleteket is végzett a kiállított berendezésekkel. Többek között egy vasrúddal zárttá tette a vasmagot, és megfigyelte az elért hatást. Hazatérte után két társával — *Déri Miksával* és *Zipernowszky Károllyal* — még nagyobb lendülettel folytatta a kísérleteket. Aztán néhány hónap elteltével kilenc különböző és egyre tökéletesebb készüléket állítottak elő, majd 1885 első negyedében négy szabadalmi bejelentést nyújtottak be.

Megrendelések özöne jött

Ezek a bejelentések már a zárt vasmagos (pólus nélküli) transzformátor mindkét alapformáját (mag és köpenytípusú) tartalmazták, és kiterjedtek a szigetelt vashuzalból, valamint a szigetelt vaslemezből vagy vasszalagból felépített mag különböző változataira is.

A nagy nyilvánosság előtt az 1885 májusában Budapesten megnyílt Magyar Országos Kiállításon mutatták be a transzformátor-rendszert. A kiállítást követően a gyár egyre-másra kapta a megrendeléseket a világ minden tájáról.

Megjegyzésként ide kívánkozik, hogy a transzformátor a Faraday (1791—1867) által felfedezett elektromágneses indukció elvét hasznosító berendezés. Két, különböző menetszámú tekercsből és egy közös vasmagból áll. Az úgynevezett primér tekercsben folyó váltakozó áram által gerjesztett váltakozó mágneses mező egy másik tekercsben (a szekunderben) váltakozó feszültséget gerjeszt (indukál). A tekercs minden egyes menetén körülbelül megegyező feszültség van, ezért a primér és a szekunder kör feszültségeinek aránya megegyezik a menetszámok arányával. *(Jegyezzék meg a fizikát tanuló középiskolások!)* Ha például százszor annyi menete van a szekundernek, mint a primérnek, akkor körülbelül százszor akkora lesz a feszültség a transzformátor kimenetén, mint a bemenetén volt. Ha pedig a nagyobb menetszámú tekercsre kapcsoljuk az átalakítandó váltakozó feszültséget, akkor a másik tekercsen százszor kisebb feszültséget kapunk.

Nagy feszültség elérésére például akkor van szükség, ha az áramot nagy távolságra akarjuk elszállítani. A feszültséggel ugyanis fordítottan arányos az áramerősség. *(Kettőjük szorzata, a teljesítmény viszonylag állandó.)* A szállítás közbeni veszteség nagymértékben függ az áramerősségtől. Ha tehát növeljük a feszültséget (s ezáltal csökkentjük az áramerősséget), lényegesen kevesebb energia megy kárba, mint különben. A transzformátort ma már számos más területen is használják. Gondoljunk csak a rádióra, televízióra.

Távvezetékek hálózata

Ám visszatérve a száz évvel ezelőtti eseményekre: a találmányt hasznosító Ganz-gyárban az első évben száz, majd a következő 14 év alatt pedig tízezer — egyre nagyobb teljesítményű és hatásfokú — transzformátort készítettek, zömében külföldi megrendelésre.

A Ganz-gyár három fiatal mérnökének történelmi érdeme tehát, hogy megoldották a villamos energia nagyobb távolságokra történő gazdaságos szállításának és elosztásának problémáját, lehetővé téve ezzel az elektrotechnika rohamos fejlődését. Ilymódon évtizedekre megalapozták a magyar elektromos ipar világhírnevét.

Ide kívánkozik még, hogy *Gohér Péter* és *dr. Asztalos Péter* kutatásainak köszönhetjük, hogy ma már pontosan ismerjük ennek a nagyon jelentős, kiemelkedő magyar találmánynak a történetét.

Dr. Kálmán Attila

Az új mérőkocsi mindent tud

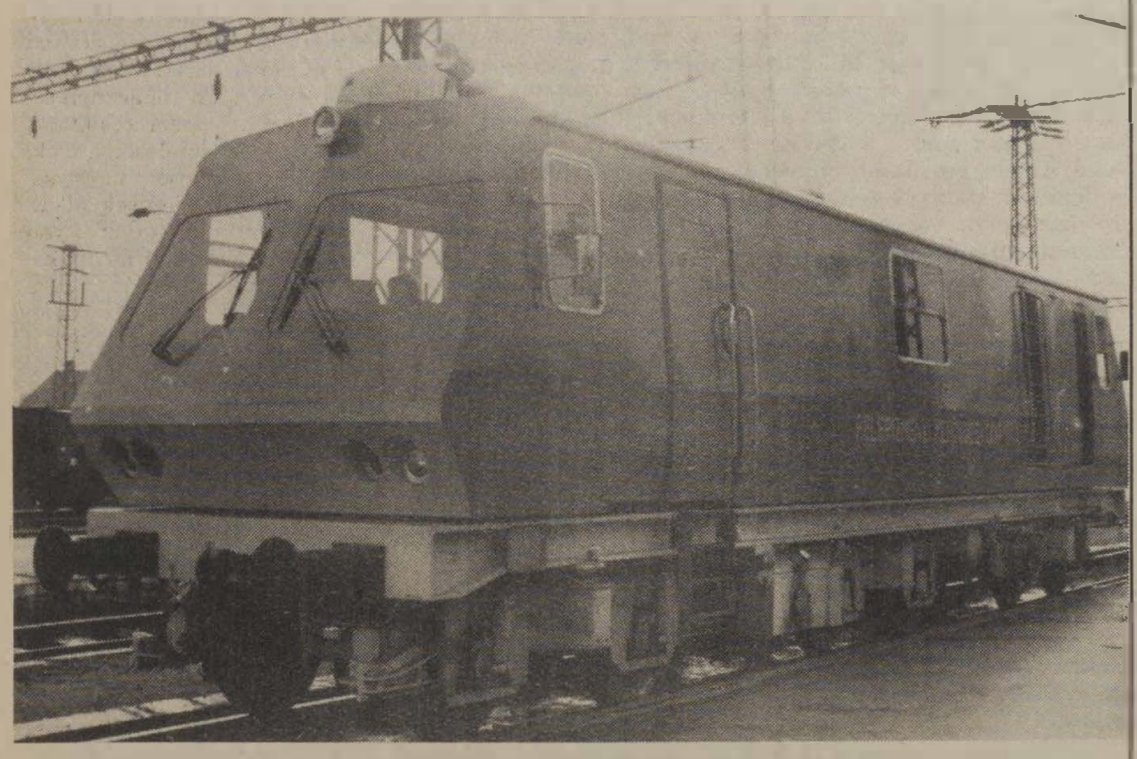
Szakmai bemutatót tartottak Kecskeméten

A Magyar Államvasutaknál az első vágánymérő kocsi 1955-ben kezdte meg működését, amelyet *Bereznai Oszkár* vasúti mérnök tervezett, s amelyért *Kossuth-díjjal* tüntették ki. Az általa készített berendezés a kor akkori igényeinek megfelelően mechanikus tapogatóval, erőátvitellel, kiíróval rendelkezett, de az értékelést teljesen az emberre bízta. A MÁV 1972-ben egy négytengelyes személykocsiból már modernebb mérőkocsit fejlesztett ki, amely ugyancsak mechanikus úton végezte a méréseket, de néhány helyre már beépítettek elektronikát. E rövid történeti visszatekintést azért tartottuk szükségesnek, hogy érzékelhető legyen az a rendkívül nagy szakmai érdeklődés, amely a legújabb — a szakembereknek elsőként Kecskeméten bemutatott — az osztrák Plasser és Theurer cégtől vásárolt mérőkocsit kísérte.

A több tízmillió forintba kerülő önjáró mérőkocsi *a legmodernebb, teljesen elektronizált.* Számítógépe, adatrögzítője, kiíró és rajzoló berendezése külön munkateremben helyezkedik el. A két kezelő számára teljes komfortot biztosítottak — évente kilenc hónapot dolgoznak az ország különböző részein —, pihenő, fürdőszoba, étkező, hideg-meleg víz, főzési lehetőség, televízió, s mindez légkondicionált környezetben.

Mit tud ez a „csodamasina”? A vasúti pálya összes jellemzőjét — közöttük a nyomtávot, a süllyedést, a síktorzulást, a túlemelést stb. — méri, sőt az adatokat a számítógép memóriájában tárolja, kiírja, s túl ezen, grafikus ábrát rajzol a vasúti pálya hatféle paramétéréről. Pontosan jelzi a hibákat, akár métereken belül. A pályafenntartás dolgozói számára pontos, áttekinthető, jól értékelhető útmutatást ad arról, hol, milyen tennivalói vannak. A berendezés — beszerzésére nagyon sok pénzt fordítottak — gazdaságossá teszi a pályafenntartási munkát, ugyanis csak ott kell dolgozni, ahol a hibát jelzi. A MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség tervei szerint jövőre az EM—80-as már az ország összes vasútvonalain megkezdi a mérést.

Gémes Gábor



A kor igényei szerint tervezett „csodamasina” az EM 80-as

Egy kisállomás hétköznapjai

Variációk — három vágányra

Böhönye háromvágányos, amolyan „mikroállomás” a somogyszob—balatonszentgyörgyi vonalon. Bár amikor e sorok jegyzetfüzetbe kerülnek, éppen szombat van, a rakodóterületen mégis teljes az üzem. A rendkívüli hideg megapasztotta a TÜZÉP-ek készleteit, ezért pótlásképpen a közeli erdőgazdaság 16 vagon fát küld ezúttal az Alföldre. A rakománynak legkésőbb holnap el kell indulnia, így *Balla Péter* állomásfőnöknek sincs most szabad hétvégéje. Ő tölti be az értesítő szerepét, s amikor visszaér, a fával rakott kocsik papírmunkái is reá várnak.

— *Tizenkét emberrel dolgozunk* — válaszol kérdéseimre Balla Péter. *Szolgálattevők, váltókezelők, áru-, illetve személypénztárosok, egy takarítónő és jómagam.* Jóllehet az állomás mellékvonalon fekszik, teherforgalma megközelíti, sőt eléri egyik-másik fővonali állomását. Rendeltetése elsősorban a szezonális mezőgazdasági termények elszállítása, illetve a mezőgazdaság által felhasznált anyagok kirakása. Ősszel a *vései* termelőszövetkezet adott föl rengeteg, részben szocialista országokba exportált almát, de cukorrépából is mintegy hatezer tonna került a vagonokba. Rakterületünk kicsi, bővítésére nincs lehetőség, így ezt csak jó szervezéssel lehet ellensúlyozni. Az őszi feladási forgalomra jellemzők még a gabonaküldemények — búza, árpa, rozs. A Somogyi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság egész évben folyamatosan rakja a faanyagot.

— *Leadásban első helyen a műtrágya áll* — folytatja a tájékoztatást az állomásfőnök. — Ezt követi a Böhönyei Állami Gazdaság sertéstelepe számára érkező táp, ezenkívül sok tüzelő- és építőanyag jön a helyi TÜZÉP-nek is. A teherforgalmat napi egy pár tolatós vonat bonyolítja le. A páratlan délben, a páros tizenhét óra után közlekedik. Az állomás menetrendi fekvése nem túlságosan szerencsés, mivel a két vonat között nincs meg a kiszabott hétórás alaprakodási idő. Ez a kocsik állását esetenként meghosszabbítja.

— Kötöttek-e szerződést, a fuvaroztató felek visszterhes kocsimegrendelésekre?

— Egyetlen szerződőnk volt, a Gabonaforgalmi Vállalat, de ők is felmondtak. Nem megy ez nekünk, kár erőltetni. Egyrészt csak belföldre és csak közönséges kocsira érvényes, másrészt *az eljárás nehézkes, körülményes.* Ráadásul így sem biztos, hogy a felek megkapják a kért kocsimennyiséget, csupán amennyit az igazgatóság visszaigazol. Az exporttal is gondban vagyunk. *Nem tudni mi okból, a műszaki kocsiszolgálat nem vizsgálja meg elég alaposan a külföldi rendeltetésű vagonokat, állandóan fönnáll a visszautasítás veszélye.*

Az olasz átvevők például a szokásosnál is merevebben ragaszkodnak az előírásokhoz. Így persze már a jugoszlávok is könnyebben belekötnek a hiányosságokba, nehogy tőlük forduljon vissza a kocsi. A visszautasított kocsikért pedig egyértelműen a feladási állomás felel.

— Amiatt is hátrányos helyzetben vagyunk, hogy a leadásban érkezett vagonokat sem mindig tudjuk rakottan visszafordítani, mivel műtrágyás kocsikba nem lehet sem élelmezési, sem takarmányozási célokat szolgáló árut szállítani. Kocsihiány miatt történt meg, hogy az Ausztriába tartó papírfaküldeményt hosszú ideig nem tudtuk továbbítani. *Erre az érdekelt osztrák cég kamionokkal közúton elvitte az egészet.* Nyilvánvaló, hogy így a vasút jelentős forgalomtól és bevételtől esik el.

Böhönyén a január volt a kritikus időszak, körülbelül kétezer tonna árut nem tudtak útnak indítani.

— Ejtsünk néhány szót a személyforgalomról is.

— Személyforgalomban nem tartozunk a legzsúfoltabb állomások közé, inkább a munkába és az iskolába menők veszik igénybe a vonatokat. Sajnos, a buszösszeköttetések, a csatlakozások megtervezésénél a VOLÁN egyáltalán nem vette figyelembe a vasúti menetrendet, és ez az utasforgalomra meglehetősen zavarólag hat.

Gerecsei Zoltán

Az Ipari Minisztériumból

Köszönet a vasutasoknak

Dr. Bajusz Rezső vezérigazgató címére érkezett az alábbi levél az Ipari Minisztériumból:

Kedves Bajusz Elvtárs!

Az 1985 első negyedévi rendkívüli téli időszak energiaellátási problémáinak enyhítésében nagy segítséget kaptunk a Magyar Államvasutaktól. A MÁV a leghidegebb időszakban is kiemelt fontosságot tulajdonított a bányák vagonellátásának, a szén- és olajszállítmányok soron kívüli továbbításának. Nagy segítséget jelentett számunkra a rendkívüli hideg időszakokban az a támogatás, amelyet a befagyott vagonok pótlásával nyújtottak.

Külön értékelendőnek tartom azt az operatív együttműködést, amely az energiagazdálkodás és a közlekedés illetékes dolgozói között a napi gondok megoldásában kialakult.

Ezúton köszönöm meg Vezérigazgató Elvtársnak, a MÁV dolgozóinak az 1985 első negyedévi energiaellátási problémák megoldásához nyújtott segítségét. Egyben kérem, hogy köszönetemet tolmácsolja munkatársainak is.

Budapest, 1985. április 5.

Elvtársi üdvözlettel:
Czipper Gyula
miniszterhelyettes

Európa Trófeát kapott a MÁV

Százharmincöt vállalatot tüntettek ki a madridi *Editorial Office*, több külkereskedelmi folyóirat kiadója, Nemzetközi Export Trófeájával. A kimagasló exportmunkát végző kitüntetettek között volt a MÁV is. A trófeát *Szemők Béla*, általános vezérigazgató-helyettes a közelmúltban vette át Bécsben.

— *Ezt az elismerést* — mondotta Szemők Béla — *Európa külkereskedelmi szakemberei azoknak a cégeknek adományozzák, amelyek a kelet—nyugati tranzitszállításokban kiemelkedő szerepet töltenek be. Négy világrész 135 vállalata között nemcsak a MÁV képviselte Magyarországot, hanem még tizennégy nagyvállalat. A MÁV az egyetlen közlekedési vállalat, amely ilyen kitüntetésben részesült.*

A MÁV — az ország földrajzi helyzetéből adódóan — fontos szerepet tölt be a tranzitszállítások lebonyolításában, hiszen hazánkon keresztül zajlik az észak—déli és a kelet—nyugati áruszállítások nagy része.

Ez az elismerés nagy nemzetközi tekintélyt jelent. A trófea átadásával együtt konferenciát rendeztek a kitüntett vállalatok vezetői részére. Ennek célja az volt, hogy a cégek között megfelelő kapcsolatok alakuljanak ki. Általános tapasztalat, hogy a trófea odaítélése után a kitüntetett vállalatok forgalma megnő, a szokásosnál nagyobb mértékben kapnak megrendeléseket.

Az Editorial Office az átadási ünnepség alkalmából kiad egy katalógust, amelyben felsorolják a kitüntetett vállalatokat. Ez olyan nemzetközi reklámot jelent, amelyre egyébként hazánkban aligha lenne lehetőség.

NYUGATI PÁLYAUDVAR:

A belföldi személypénztárak a metróaluljáróba költöztek

A Nyugati pályaudvar rekonstrukciójának részeként elkészültek az új pénztárak. Az utasok ezután valamennyi belföldi vonatra a pályaudvar melletti metróaluljáróban válthatják meg jegyeiket. *Az indulási csarnokban április 12-től csak a nemzetközi pénztárak maradtak régi helyükön.*

A változásra alaposan felkészültek a Nyugati kereskedelmi szolgálatának dolgozói; a régi helyen tájékoztató táblát helyeztek el. Ezenkívül az első napokban két mozgó informátor is segítette az utasok eligazítását.

A kilenc pénztár és egy információs fülkéből álló komplexum újdonságára nem csupán a megváltozott hely a jellemző, hanem az ott dolgozók munkájának megkönnyítésére *számítógépes rendszerű menetjegykiadó gépeket szereltek fel*, amelyek mindenféle jegy elszámolására alkalmasak. A MAEF típusú berendezéseket a távközlési és biztosítóberendezési központi főnökség kollektívája tervezte, illetve készítette el.

Ennek dacára a pénztári dolgozók mégsem elégedettek teljesen, mert a fülkéket meglehetősen szűkre tervezték, ugyanakkor a szellőzést nem oldották meg kellően.

(s)

Vasutas munkásőrök a haza szolgálatában

Hazánk felszabadításának 40. évfordulója alkalmából a békéscsabai *Kulich Gyula* városi munkásőr-zászlóalj vasutas munkásőrszakasza kiállítást rendezett március 29-én a vasutas művelődési házban, ahol megjelent *Tóth Pál* ezredes, a munkásőrség megyei parancsnoka és *Valenténvi Mihály* százados, a munkásőrség városi parancsnoka is.

Szabó Imre, szakaszparancsnok üdvözölte a megjelenteket majd *Nosza Ferenc*, a békéscsabai vasúti pártbizottság titkára nyitotta meg a kiállítást. Köszöntötte a vasutas munkásőr szakasz alapító tagjait, többek között *Thessedik Károlyt, Virág Lászlót, Csontos Józsefet, Balogh Sándort* és *Kesjár Mihályt.* Külön üdvözölte *Sárvári Gyuri* bácsit, aki már 1919-ben, mint vörös katona harcolt a proletárdiktatúra védelmében.

A kiállított fényképeken láthatók többek között a kiképzés, a lövészet, a hivatalos ünnepek, a gyakorlatok pillanatai. A Haza Szolgálatáért arany fokozat kitüntetést két vasutas munkásőr: *Sárvári György* és *Csányi Pál* kapta meg.

A kiállítást április végéig tekinthetik meg az érdeklődők.

Kiállítás a művelődési házban

A bátaszéki nagyközségi pártbizottság kezdeményezésére a helyi művelődési házban kiállítássorozatot rendeztek, amelyeken a vállalatok fejlődését mutatták be az érdeklődőknek november 28-tól — a község felszabadulásától — április 4-ig. A bátaszéki vasúti csomópont március 13-tól 23-ig mutatkozott be a kiállítóteremben.

A kiállítás egyik érdekessége volt az az automata vasúti terepasztal, amely két forint bedobása után működött a gyerekek örömére. A terepasztal fölött *Péterfalvi Géza* vontatási reszortos vasúti tárgyú fényképkiállítását láthatták a vendégek. Ezenkívül régi vasutas egyenruhákat, tárgyakat, egykori megbízóleveleket, utasításokat, maketteket állítottak ki a rendezők. Külön tablón mutatták be a csomópont fejlődését. A kiállítást több százan tekintették meg.

Anyaság: Bakallár József grafikája

Radnai Ketykó István

„Odaátra" is áthatolnak
(ANYÁK NAPJÁRA)

Anyám, azt a percet
amikor fiam,
a tizenhatodik unokád megszületett
már nem bírtad kivárni . . .?
Emlékszel, egykor ígértem neked
piciny, jászolnyi „trónörököst"
hittem: ringatod majd kisfiam . .
Látod mama: ujját szopja e képen,
ugyan úgy, akár csak én régebben.
Öreg „bölcsőm", fateknőnk árnya
lebben szememre;
szegénységünk megbecsült kincse.
Látod mama: ez a csöppség az életünk!
Nézd csak menyed arcán az öröm fényeit —
hiszem, hogy hozzád, „odaátra"
is áthatolnak,
mint a lézersugarak . .

Fazekas Lajos

Esti emlék

Halvány fénynél varrja elszakadt
ruhámat anyám.
A kis ruhán sűrű varratok.
— Madonna-szelid arc hajol tű fölé.
A csillagok
neki világítanak.

Hangverseny a Vigadóban

A MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából ünnepi hangversenyt rendezett a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben élen járó vasutasok részére április 2-án a Pesti Vigadóban. Közreműködött a MÁV Szimfonikusok Zenekara, Pászthy Júlia, Berkes János és Bordás György, a Magyar Állami Operaház magánénekesei. A műsort Menyhért Mariann vezette. Vezényelt Mark Gorenstein, a Moszkvai Állami Szimfonikus Zenekar karmestere. A hangversenyen részt vettek a vasút és a szakszervezet egykori vezetői is. Többen — mint képriportunkon is látható — örömmel üdvözölték egymást újra.

(Laczkó Ildikó képriportja)

Dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója köszönti az ünnepség résztvevőit

Olvasóink figyelmébe ajánljuk

Megjelent a Vasúti lexikon

Közlekedési szakirodalmunk értékes kötettel gyarapodott: a Műszaki Könyvkiadó megjelentette a *Vasúti lexikont.* Az előszóban *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, a könyv főszerkesztője utal arra, hogy utoljára 1911-ben jelent meg ilyen jellegű kiadvány. Az a könyv azokat az ismereteket tartalmazta, amelyek a vasúti mérnökök számára az építési, az átalakítási és a pályafelügyeleti, valamint a pályafenntartási munkák végrehajtásánál segédeszközül, útmutatóul szolgáltak. Több mint hét évtized elteltével végre lehetőség nyílt az új, korszerű vasúti lexikon kiadására.

Nagy szükség volt már erre, mert a népgazdaság fontos tényezője, a vasúti közlekedés az utóbbi években jelentősen átalakult, műszaki fejlődése meggyorsult. Mindez műszaki és üzemi vonatkozásban számos új technikai, technológiai megoldást eredményezett. Ez az intenzív fejlődés a pálya, a biztosítóberendezések és a távközlés modernizálásával, továbbá a villamosítás és a dízelesítés fokozatos elterjesztésével, a fejlett gépesítéssel, a szervezeti felépítés új alapokra helyezésével gyorsan ment végbe. Ennek során természetszerűen sok új vasúti fogalom, kifejezés született. A lexikon összeállításakor az volt a cél, hogy egyrészt a mai korszerű vasút új szakmai fogalmait pontosan, egyértelműen határozzák meg, másrészt egységes értelmezésükkel a helyes terminológiák fogalmazódjanak meg.

A kívánt eredmény elérésére mintegy nyolcezer szócikk ad információt a szakma egy-egy területének jobb megismeréséhez, elősegítve ezzel az oktatás színvonalának emelését, a szakirodalom fejlesztését, az egységes szakmai kifejezések alkalmazását. Tartalmazza az anyag a vasút történetében kiemelkedő szerepet betöltött személyiségek alkotó munkáját, és megemlékezik a munkásmozgalom résztvevőiről is. A könnyebb eligazodást és megértést segíti a több mint hétszáz — sokszor két színnyomatú — ábra és fénykép járművekről és személyekről egyaránt. A lexikont nagy létszámú szerzői és szerkesztői közösség állította össze.

„A vasúti közlekedést összefoglaló kötetet azzal a reménnyel bocsátom közre — írja Urbán Lajos —, *hogy az nemcsak a tanulni vágyó ifjúság, hanem az olvasóközönség igényeit is kielégíti."*

Dr. Horváth Károly

Lokomotív Kupa

A MÁV Anyagellátási Igazgatóság Lokomotív Természetbarát Egyesülete 1985-ben — a budapesti vasutas-egyesületek részére — első ízben hirdette meg a *„Lokomotív Kupa"* tájékozódási túraversenyt. A március 23-án *Budaliget—Zsíros-hegyen* megrendezett, négy nehézségi kategóriában kiírt tájékozódási versenyen a Lokomotív TE, a MÁVTI, a Törekvés SE, a MÁV Vezérigazgatóság SC és a Kőbányai Vasutas VSK 16 csapata vett részt.

Az „A" kategóriában a pálya leküzdése után holtverseny alakult ki nullhibaponttal. Az első hely eldöntéséért egy adott útvonalú pálya menetidejének kiszámítását, majd jelkulcsvizsgát kellett elvégezni.

Az első helyet a *Buskó András* és *Rubner Károly* összetételű Lokomotív TE-csapat szerezte meg. Így egy évig ők a kupa védői. Második *Rósa László* és *Tóth István* (Kőbányai Vasutas VSK), harmadik *Vízkelety Judit* (Lokomotív TE) egy hibaponttal.

Asztalitenisz-bajnokság

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség KISZ-alapszervezete asztalitenisz-bajnokságot szervezett a főpályamesteri szakaszok fiataljai részére. A selejtező mérkőzések után a döntőt a szerencsi GMPSZ kultúrhelyiségében rendezték.

Eredmények: 1. *Tóth József*, III. főpm. szakasz; 2. *Butta László*, VI. főpm. szakasz; 3. *Szilágyi Sándor*, a főnökség központi dolgozója.

Egy korszak lezárult

BEK-ezüstérmes a BVSC asztalitenisz-csapata

Április 13-án BEK döntőt játszott a BVSC asztalitenisz-csapata a lengyel Gdansk együttesével. Már-már azt hihettük, hogy bravúros fordulattal sikerül a BVSC-nek kivívni a győzelmet. A gdanski csapat erősségét, a válogatott *Grubbát* azonban hiába verte meg *Takács János*. A 4-1-es lengyel vezetést követően is csak 4-3-ra sikerült felzárkózni. Végül a döntő mérkőzést *Gergely Gábor* nagy csatában elvesztette.

A BVSC *Gergely—Takács—Nozicska* összeállítású csapata végül 5-3 arányban alulmaradt a Gdansk együttesével szemben.

— *Azt hiszem, ez a csapat ilyen összeállításban tétmérkőzésen most szerepelt utoljára* — mondotta *dr. Balázs Ákos*, a BVSC ügyvezető elnöke a mérkőzést követő fogadáson.

— Csapatunk átlagéletkora 30 év felett van és jövőre Gergely vagy Takács valószínűleg külföldre szerződik. Legjobb játékosaink, kitűnő képességeik ellenére lassan kiöregszenek — vélekedett *Herendi Iván* vezető edző.

— Ezek szerint a BVSC szakosztálya a jövőben új erőkkel veszi fel a küzdelmet?

— *Fiatalítanunk kell, így az átmenet nem lesz töretlen. Remélem azért az élvonalban maradunk továbbra is* — jegyezte meg Herendi Iván.

— Ha kitűnő nevelő munka folyik a szakosztályban, hol vannak Gergelyék utódai, miért nem sikerült beépülnie egyetlen fiatalnak se a nagyok közé?

— Rendkívüli eredményeket kellett volna egy fiatalnak felmutatnia ahhoz, hogy valakit ki tudjon szorítani a válogatottak közül. Ráadásul egy korábbi időszakban hibás elképzelésekkel dolgoztak elődeink, így igazán ütőképes játékost nem is neveltek fel. A koncepcióban és az edzői gárdában hat éve változás történt, ám egy játékos beérési ideje kb. 10 év. Így még 4-5 évet kell „túlélni" — szólt a múltról és folytatta a jövő ismertetésével a vezető edző: — Vannak tehetséges fiataljaink. Kialakítottuk a menedzseltek körét, jobban összekapcsoltuk az eredményességet az ösztönzőkkel. *Nemzetközi szinten ütőképes eredményt azonban ma még egyik reménységünk sem ért el, pedig a mérce ez.*

— Hogyan segítik a fiatal sportolókat?

— Tanulmányi gondjaik enyhítésére a Kölcsey Gimnázium sportosztályi rendszerén keresztül. Az osztály tagjai később járnak be, órarendjük eltér a többi osztályétól. A pedagógusokkal napi kapcsolatot tartunk, tapasztalataink kedvezőek. Egyéni problémáik megoldásában pszichológus is segít, sportszakmai téren pedig az idősebb, tapasztalt játékosokat edzőpartnerként foglalkoztatjuk — fejezte be terveinek ismertetését a BVSC vezető edzője.

— *Tárgyalásban vagyunk a Japánból hazatérő Berczik Zoltánnal, a válogatott korábbi edzőjével. Szeretnénk őt egyesületünknek megnyerni. Véleményünk szerint rendkívüli felkészültségét, tapasztalatait jól tudnánk kamatoztatni* — egészítette ki a jövőről szóló elképzeléseket dr. Balázs Ákos.

A Gergely Gábor nevével fémjelzett korszak, úgy tűnik lezárulóban van és nemcsak a BVSC-nél, hanem a magyar férfi asztalitenisz-válogatottnál is. Bár az ifjú tehetségek ideje még nem jött el, ám remélhetően ez a nap nincs már messze.

Kiss Tamás

A klubhűség szép példája

Kocsis István, a Szolnoki 605-ös Ipari Szakmunkásképző Intézet és Szakközépiskola vezető testnevelő tanára, szép példája a klubhűségnek. Nem mindennapi hármas jubileumot tudhat magáénak. Mint a Szolnoki MÁV, majd MÁV-MTE atlétikai szakosztályának sprint- és gátfutó szakedzője, és még jelenleg is igazolt versenyzője, *ez évben ünnepli edzői és versenyzői pályafutásának 25. éves jubileumát.* E negyedszázad során mint kalapácsvető 1961—69 között az I. osztályban, 1970—77 között pedig az NB I/B-ben aratta sikereit. Szakosztályának egyik erőssége volt. Nem kevesebbszer, mint huszonegyszer mondhatta magáénak *„Szolnok megye kalapácsvető bajnoka"* címet.

Mint edző, számos kiemelkedő versenyzőt nevelt egyesületének. Elég csupán a 400 méteres gátas, ötszörös magyar csúcstartó és háromszoros magyar felnőtt bajnok *Szalai Józsefet*, az 1980-as Moszkvai Olimpia középdöntősét említeni, aki tavaly a szocialista országok „A" kategóriás versenyén Moszkvában hatodik, míg Tokióban, nyolc nemzet viadalán második lett. Vagy *Karaffa László* sprintert, aki mint sorkatona 1984 júliusában került Szolnokról a Bp. Honvédba, többszörös junior válogatott és magyar ifjúsági bajnok a 4 × 200 és a 4 × 400 méteres váltófutásban, valamint tízpróba csapatban.

Harmadik 25. éves jubileumát a középfokú káderképzésben atlétikában, mint a Magyar Testnevelési Főiskola Továbbképző Intézetének öt megyére kiterjedő külső munkatársa érte el. Kiemelkedő tevékenységét a negyedszázad alatt kitüntetésekkel is elismerték. Így többek között 1978-ban a káderképzésben kifejtett munkásságáért az Országos Testnevelési és Sporthivatal a *„Magyar Népköztársaság Sportérdemérem"* ezüst fokozatával jutalmazta. Az utánpótlásnevelés terén elért eredményeiért pedig 1980-ban, az első alkalommal kiadott az *„Év utánpótlásnevelő edzője"* kitüntető címet érdemelte ki, atlétikában. Mindezeken túlmenően, a negyedszázad során a Szolnok megyei és városi Atlétikai Szakszövetség elnökhelyettesi és titkári posztját is betöltötte. Az atlétika megszállottja, klubhűsége példamutató.

Vincze János

MÁV MHSZ-klubok versenye

Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére, március 28-án, *nagy sikerű vetélkedőt szervezett* az MHSZ miskolci MÁV nagyüzemi vezetősége. A részt vevő csapatok — hat honvédelmi klubot képviseltek a MÁV különböző területeiről —, felkészültségükkel széles körű tárgyi tudásról adtak számot.

A vetélkedő témakörei felölelték az MHSZ, továbbá Miskolc múltját és jelenét, valamint hazánk felszabadításának és az eltelt 40 év történelmi jelentőségű eseményeit. A történelmi kérdések mellett a versenyzők az irodalmi, zenei és az ügyességi feladatokban is otthonosan mozogtak.

A vendéglátó MHSZ klub a kitűnően szervezett versennyel elérte, hogy rendhagyó módon emlékezett meg április 4-ről, továbbá szellemi versennyel élénkítette az alapvetően ügyességi versenyekben otthonos honvédelmi klubok életét.

Az elért eredmények alapján a helyezések az alábbiak szerint alakultak: 1. MÁV Miskolci Járműjavító Üzem MHSZ klub csapata, 2. MÁV Miskolci Vontatási Üzemegység MHSZ klub csapata, 3. MÁV Miskolci Biztosítóberendezési, Fenntartási Főnökség MHSZ klub csapata.

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Új vasúti szervezet, melynek az utazóközönség igényeinek jobb kielégítése a feladata. (Folytatása a 16. függőlegesben.) 13. Római 51. 14. Dél-amerikai folyó. 15. Város az NSZK-ban. 16. Csavar. 18. Becsuk. 19. Egy Pest megyei község lakója. 20. Dél-afrikai nép. 21. Hit fordítottja. 22. ... Carolus (1707—1778) svéd természettudós és orvos. 23. Nagyon szeretne valamit. 26. Keverve tesz. 27. Félig lángol. 28. Sorszámnév. 30. Az erő mértékegysége. 32. Akol azonos betűi. 33. Hangtalanul les. 34. Csendes-óceáni szigetek. 36. Seb szélei. 38. Fejfedő. 39. Ausztriai tartomány. 40. Tóth Lajos. 42. Erőszakos. 43. Állati lakás. 44. Magyar Államvasutak. 46. Veszteség. 47. Becézett női név. 48. Heten a közepén. 49. Bibliai név. 52. Arab nép. 53. Zenit ellentéte. 54. Nagy madár. 56. Az Árpád-ház ősanyja. 57. Angol hosszmérték. 58. Szárnyas állat. 60. Szeszes ital, névelővel. 61. Szóösszetételekben olaj. 62. Olasz tartomány. 64. Svéd pénz.

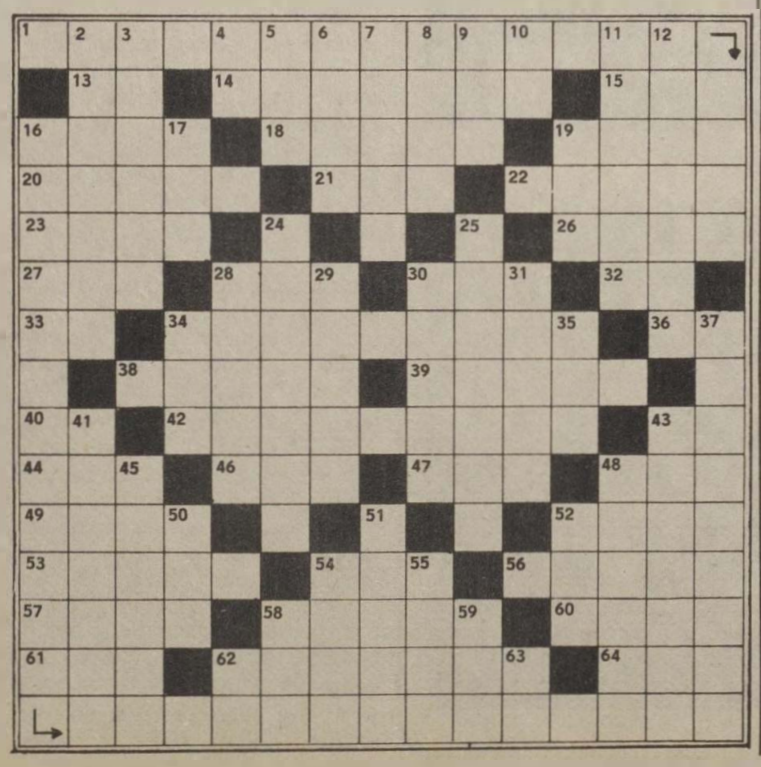
Függőleges: 2. Maszkot vett fel. 3. Kulcs a zenében. 4. Skálahang. 5. Falevélnek van. 6. Érvényes, németül. 7. Erjesztő hatású fehérje. 8. Francia teniszjátékos (ék. fel.). 9. Francia, kubai, román autójelzés. 10. Azonos betűk. 11. Afrikai állam. 12. Régi muzsikus, névelővel. 17. Szedi a lábát. 19. Bízik, de rövidebben. 24. Szombathelyi sportegyesület. 25. Az ünnep előestéje. 28. Vízi állatok. 29. Esetlen testű állat Dél-Amerikában és Ázsiában. 30. Keltez. 31. Arab szállítószalag. 34. Harag. 35. Vészjelzés. 37. Megrendül az egész épület. 41. Feje tetejére teljes ellentéte. 43. Vissza: eladó. 45. ... Márk, neves festőművész volt. 48. Ez nagyon fűszeres. 50. Csak félig szelíd. 51. Lichtenstein fővárosa. 52. Korcsma vége. 54. Skandináv legenda. 55. Végtelenül sárga. 58. Szovjet repülőgéptípus. 59. Becézett női név. 62. Mint a 13. vízszintes. 63. Az asztácium vegyjele.

Beküldendő: vízszintes 1., és folytatásaként a 16. függőleges.

Beküldési határidő: május 15. A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A kíméletlen gurításból és tolatásból adódó rongálódások.

Egy-egy könyvet nyertek a lapunk 6. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Bottka László, Szob, Malinovszkij u. 26., Pongrácz Ervin, Győr, Vajcsuk L. 52., Vaczula Józsefné, Gyulafirátót. Kálvária u. 35., Kiss Jánosné Mende, Pusztaszentistván mh., Kozma Jánosné, Ajka, Vasút u. 9.



Nyugdíjasklub

Fennállásának ötödik évfordulóját ünnepelte március 30-án a székesfehérvári vasutasok művelődési házában működő nyugdíjasklub. A megjelenteket *Szamosfalvy István*, a nyugdíjascsoport elnöke köszöntötte, majd *Meszár Ferenc*, a nyugdíjasklub vezetője számolt be az elmúlt öt esztendőben végzett munkáról.

A klub tagjai részére rendszeresen tartanak orvosi, kertészeti, irodalmi, jogi előadásokat. Havonta egyszer kiránduláson vehetnek részt a nyugdíjasok, akiknek egyébként saját színjátszó csoportjuk is van.

Felszabadulási emlékverseny

Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére, a Vasutasok Szakszervezete miskolci területi szakszervezeti bizottsága *sakk és asztalitenisz emlékversenyt rendezett Miskolcon.* A versenyen a területi szakszervezeti bizottsághoz tartozó valamennyi szakszervezeti bizottság, valamint a Miskolci Közlekedési Vállalat szakszervezeti bizottsága indított csapatot.

A sakkversenyt a KÜF tanácstermében, az asztaliteniszversenyt pedig az MVSC Sportcsarnokában bonyolították le.

Eredmények. Sakk: 1. *ifj. Kelemen György* (Füzesabony KÜF szb). 2. *Vasvári Béla* (Szerencs KÜF szb), 3. *id. Kelemen György* (Miskolc KÜF szb).

Asztalitenisz: 1. *Máté György* (Miskolc ÉHF szb), 2. *Deli Zoltán* (Füzesabony KÜF szb), 3. *Tóth József* (Sátoraljaújhely Pft. szb).

A győzteseknek és a helyezetteknek *Berta Attila*, a területi szakszervezeti bizottság munkatársa adta át a jutalmat és az emléklapot.

HÍREK

Kitüntetés

A propagandisták napja alkalmából a SZOT Szakszervezeti munkáért ezüst fokozatú kitüntetésben részesítette *Fekete Gyulát*, a MÁV Építési Géptelep Főnökség művezetőjét, a szakszervezeti bizottság propagandistáját. A kitüntetést április 18-án adták át.

— **Készülnek a vetélkedőre.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai készülnek a jubileumi vetélkedőre. Az üzemfőnökség vezetői a felkészülést különféle előadásokkal is könnyítik. Április 16-án Pusztaszabolcson, 17-én pedig Székesfehérváron tartottak előadást az állampolgári ismeretekről. Április 22-én Sorsfordítás címmel hangzott el előadás az ország negyvenéves fejlődéséről. Az elődöntők május 6-án és 7-én lesznek. A legjobbak a május 20-i döntőn mérhetik össze tudásukat.

— **Küldöttértekezlet.** A közelmúltban küldöttértekezletet rendezett a hatvani vasútüzemi KISZ-bizottság, amelyen Gaál Attila megbízott KISZ-titkár ismertette az elmúlt évben végzett munkát, majd megválasztották a KISZ-bizottság új titkárát, Melegh Jánost.

— **Brit királyi vonat.** Új különvonatot rendeltek az angol királyi családnak: a 7,5 millió font értékű páncélozott szerelvény tizenkét vagonból fog állni (egyike luxus szalonkocsi), ablakai golyóállóak lesznek. A vonatot a legkorszerűbb elektronikus biztonsági berendezésekkel látják el, s elhelyeznek rajta többek között egy különleges terroristaellenes központot is. Óránkénti csúcssebessége eléri a 170 kilométert, szemben a régi, 1940-ből származó vonattal, amelynek végsebessége csak 110 kilométer volt óránként. (II. Erzsébet utoljára 1976-ban utazott rajta, királynővé koronázásának 25. évfordulóján.)

— **Egészségügyi hónap.** A győri vasúti csomópont vöröskereszt-szervezete március 22-től, április 19-ig egészségügyi hónapot tartott. Ennek keretében kiállításokat és előadásokat rendeztek. A MÁV orvosi rendelőintézetben egészségügyi könyveket vásárolhattak a vasutasok.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökségen a hagyományos nőnapi megemlékezés után bensőséges ünnepséget rendeztek a 35 évi szolgálat után nyugdíjba vonult Várhegyi Gyuláné munkaügyi előadó és Kecskés Lászlóné menetkedvezményi előadó tiszteletére. Az ünnepségen átadták a szocialista brigádok és a szakszervezeti bizottság ajándékait.

— **Folytatódik a felújítás.** A nagykanizsai vasútállomás déli szárnyának korszerűsítése után megkezdődik az északi épületrész felújítása is. Ennek során emeletráépítésre és az étterem födémcseréjére kerül sor. A tervek szerint az év végére kívülről is újjászületik az egész épület.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti másfél szobás, komfortos, kertes, földszintes, 55 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra Levélcím Horváth B Budapest Pf. 32., 1387.

Elcserélném Rákoskeresztúr vasútállomás közelében, a Pesti úton levő OTP-társasházban, világos konyhás, kétszobás, plusz étkezős, déli fekvésű összkomfortos öröklakásomat kisebb családi házra Budapest területén. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet mindennap 17—20 óra között a 639-823-as telefonszámon

Elcserélném szegedi két és fél szobás MÁV-bérlakásomat 1,5 vagy 2 szobás budapesti hasonlóra vagy tanácsira. Érdeklődni a 01-14-50-es telefonszámon.

Elcserélném egy szoba két félszobás összkomfortos, 67 négyzetméteres Rákos úti MÁV-bérlakásomat másfél szobás, összkomfortos tanácsi lakásra Budapest XIV., XV., XVI. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet: Árvainé 35-78-as vagy 228-842-es telefonszámon.

Elcserélném 68 négyzetméteres kisvárdai MÁV-bérlakásomat budapesti hasonlóra, MÁV-dolgozóval. Cím: Prókai Miklós. 4600 Kisvárda, Baross G u 2. I. 2

Elcserélném Mezőkovácsháza felső megállóhelyen levő két szoba, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén hasonló MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Cím: Kanász Antal. Mezőkovácsháza felső megállóhely, 6800.

Elcserélném Bp., Rákos úti 1,5 szobás, 47 négyzetméteres (sötét konyhás) MÁV-bérlakásomat 2,5+3 szobás MÁV-bérlakásra Érdeklődni a 699-639-es telefonszámon, egész nap.

Elcserélném budapesti IX. kerületi két szoba komfortos, két családnak is alkalmas 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat debrecení hasonlóra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 471-970/105-ös, vagy a 69-68-as, 69-05-ös telefonszámon, Újvárosiné.

Elcserélném Karcag központjában levő kétszobás, erkélyes, 54 négyzetméteres, gázfűtéses tanácsi lakásomat budapesti vagy Budapest környéki hasonló tanácsi, esetleg MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 0211-58-as vasúti telefonszámon.

Elcserélném Budafok—Háros vasútállomás területén levő 100 négyzetméter alapterületű, 3 szobás, komfortos, MÁV-bérlakást hasonló tanácsi lakásra. A házhoz nagy kert — termő gyümölcsfákkal — és gazdasági udvar tartozik. Budaiak előnyben. Érdeklődni lehet egész nap a 386-801-es telefonszámon

Elcserélném Budapest VI. kerületi kétszobás, 53 négyzetméteres félkomfortos, gázfűtéses, udvari, tanácsi lakásomat 3 vagy két plusz két félszobás, különbejáratú, összkomfortos, komfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet 8—16 óráig a 220-660/83-as melléken, vagy a 30-07-es telefonszámon

Elcserélném Bp Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" levő kétszobás, 56 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi vagy magánrendelkezésű lakásra Vidéki is érdekel. Érdeklődni lehet munkaidőben a 119-106-os vagy 10-73/225-ös melléken. Hortobágyiné.

Elcserélném a metró Klinikák megállójához közeli, első emeleti, szoba, konyha, fürdőszoba, gázfűtéses, 27 négyzetméteres, felújított tanácsi lakásunkat MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon munkaidőben: 38-35 vagy 12-17. Cím. Budapest IX., Lehossék u. 15. I. 8.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1088 Budapest VI. Bencúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1964 Bp. VIJ., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-810
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 39,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
85—1857 Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM | ÁRA: 1,50 FORINT | 1985. MÁJUS 16.

A TARTALOMBÓL

Kitüntetett munkahelyek 4. oldal

Jubileumi vetélkedő 5. oldal

Őszintén a Keletiről 5. oldal

Ember és környezete 6. oldal

Szeptember 1-től

Szakszervezeti választások

A Szakszervezetek Országos Tanácsa április 12-én tartott ülésén elfogadta a szakszervezeti választásokra vonatkozó határozatot és a választási szabályzatot. Mint ismeretes, a tanácsülés még január 17-én állást foglalt abban, hogy a választások szeptember 1-én kezdődnek a bizalmiválasztásokkal, s 1986 első negyedében záródnak a SZOT XXV. kongresszusával.

A számot adás a végzett munkáról, a tisztújítás mindig jelentős esemény a szakszervezetek életében. Különös jelentőséget nyert viszont azóta, amióta — immár 15 esztendeje — a mozgalmi élet e fontos állomása egybeesik az ötéves tervciklusok lezárásával, illetve az új középtávú tervek indításával, s mindezt megelőzi a pártkongresszus.

Az időpontok ilyenforma összehangolásának eredményességét az élet igazolta. Az MSZMP XIII. kongresszusa határozatában programot ad a hatalom gyakorlásában részt vevő szakszervezeti mozgalomnak is. Számít a szakszervezetek közreműködésére a politikai kimunkálásában, elfogadtatásában és megvalósításában. Leszögezi: *„Erősítsék érdekvédelmi, érdekképviseleti tevékenységüket, mert ez a feltétele annak, hogy befolyásuk fokozódjon, eredményesen mozgósítsák tagságukat társadalmunk politikai és gazdasági erejének növelésére, s igényeljék a kötelességek fegyelmezett teljesítését."*

Baranyai Tibor, a SZOT főtitkára a tanácsülésen erre hívta fel a figyelmet, amikor arról beszélt, hogy a szakszervezeti választások, a kongresszusok alkalmat teremtenek arra, hogy a pártkongresszus legfontosabb mondanivalói beépüljenek a szakszervezetek mindennapos munkájába. A választásokról konkrétan szólva *Sólyom Ferenc,* a SZOT titkára hangsúlyozta, hogy a szakszervezeti „választások egyik fő politikai célja az MSZMP XIII. kongresszusa határozatainak megismertetése, megértetése a tagsággal; *az egész dolgozó nép, valamennyi szakszervezeti tag mozgósítása a társadalom érdekeit szolgáló politika cselekvő végrehajtására."*

Nincs külön választási kampány és külön kongresszusi feladatok magyarázata, megértetése, külön mozgósítás a népgazdasági vagy a szakmai feladatok végrehajtására. Mindez együtt kell, hogy járjon, együtt kell, hogy hasson, s végeredményben a tovább folyó kongresszusi és felszabadulási versenyvállalások teljesítésében realizálódjon. Ezzel szolgáljuk leghatásosabban a szakszervezeti választások sikerét. A termelésben, a gazdasági irányításban való helytállás segíti az olyan bizalmiak, funkcionáriusok kiválasztását, fellelését, akik képesek magukkal ragadni dolgozó társaikat a termelőmunkában, akik tudnak a bevált szervezeti formák keretei között, új módszerekkel vezetni, irányítani, a szakszervezeti munka mozgalmi jellegét erősíteni, a tömegkapcsolatokat tovább szélesíteni.

Olyan vezetőkre van szükség a szakszervezeti munka minden szintjén, akik a formalitások mellőzésével erősíteni képesek a szakszervezeti élet demokratizmusát, elsősorban mindennapos, élő kapcsolatot tudnak teremteni a vezetők és a tagság között. Képesek munkaterületükön az önálló gondolkodásra, kezdeményezésre, újat akarásra. Alkalmasak arra, hogy biztosítsák a szakszervezeti tagok aktív részvételét a gazdasági és szakszervezeti feladatok kialakításában, eldöntésében, végrehajtásában és ellenőrzésében.

A szakszervezeti mozgalom, a szakszervezeti vezetés munkája iránt az érdeklődés az utóbbi években felerősödött. A választások előkészítése és lebonyolítása idején további élénkülés várható a munkáról való számot adáskor. Ilyenkor azok is odafigyelnek a szakszervezet munkájára, a vezetők példamutatására, akik más időben közömbösek, érzéketlenek ezek iránt. A szakszervezeti választások kínálta demokratikus fórumok lehetőségeit a máskor passzívak is igyekeznek kihasználni.

Az új választási rendszer több olyan elemmel gazdagodik, amely erre a korábbinál több módot és lehetőséget kínál. De szinte biztosíték arra is, *hogy azok, akik munkájuk, magatartásuk alapján méltók a bizalomra, azok a vezetőségbe vagy valamilyen tisztségbe kerüljenek, sőt arra, hogy oda valóban a legméltóbbak kerüljenek.*

A választásokig elegendő az idő arra, hogy minden szakszervezeti tag véleményt alkothasson a bizalmi, az szb, a vezetőség eddigi munkájáról, megfogalmazhassa, összegezhesse a véleményét. Eldönthesse magában, hogy kiket látna legszívesebben szakszervezeti funkcióban. Sőt arra is van idő, hogy munkatársaik körében mindezt megbányják-vessék. Elegendő arra is, hogy a tisztségviselők a bizalmiaktól a központi vezetőségig elkészítsék, megvitassák a tagság, illetve a kongresszus elé kerülő beszámolókat.

Szakszervezetünk elnöksége május 14-én ülést tartott. Egyik napirendi pontként tárgyalta a szakszervezeti vezető testületek és tisztségviselők újjáválasztásával kapcsolatos tennivalókat, javaslatokat, amelyet a központi vezetőség hagy majd jóvá.

Ünnepi központi vezetőségi ülés

Negyven éve alakult meg a vasutas-szakszervezet

A Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete megalakulásának 40. évfordulója alkalmából, április 22-én, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében kibővített ünnepi ülést tartott a központi vezetőség. Az ünnepségen részt vett és az elnökségben foglalt helyet dr. Csehák Judit miniszterelnök-helyettes, Baranyai Tibor, a SZOT főtitkára, Urbán Lajos közlekedési miniszter, Moldován Gyula, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének főtitkára, dr. Murai György, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, Nagy Károly, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Koszorus Ferenc főtitkár köszönti az ünnepi kv résztvevőit
(Laczkó Ildikó felvétele)

A Himnusz és *Keres Emil* Kossuth-díjas, a Magyar Népköztársaság Érdemes művészének szavalata után *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára üdvözölte az ünnepi ülésen megjelenteket, köztük azokat az idős vasutasokat, akik részt vettek a Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezetének megalakításában.

— *A Szovjetunió felszabadító hadserege a haza szabadságával együtt hozta meg a vasutasok szervezkedési szabadságát* — hangsúlyozta — Az újjáéledés napjaiban elvetett magot kellett később terebélyesíteni, a szervezkedéssel egyidőben mozgósítani a romok eltakarítására, az új élet megindítására.

A négy évtized alatt sok siker és megpróbáltatás érte a szakszervezeti mozgalmat, amelynek eredményeiben és kudarcaiban egyaránt részes a mi szakszervezetünk is. Munkánk napjainkban sem könnyű. Mint a hatalom részeseinek egyidejűleg kell mozgósítani a társadalom politikai és gazdasági erejének növelésére, biztosítani a tagság érdekvédelmét, ellátni az érdekegyeztetést. Egyszerre kell védeni a szocialista társadalom eredményeit és formálni az új viszonyokat. Ebben a munkában, sok ezres bizalmihálózatával és tisztségviselőivel részt vesz a Vasutasok Szakszervezete is.

Koszorus Ferenc főtitkár megnyitója után *Gyócsi Jenő,* a vasutas-szakszervezet elnöke mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében visszatekintett az öntudatos vasúti munkásoknak a századforduló utáni harcaira. Mint mondotta: *a szervezkedés már az 1890-es évek végén kezdetét vette. 1904 januárjában megalakult a 11 tagú szervezőbizottság, márciusban megválasztották a bizalmi férfiakat, a június 26-án rendezett gyűlésen pedig kimondták, hogy megalakítják a Vasúti Munkások Országos Szövetségét.* Landler Jenő látva a Szentkorona Szövetség vezetőinek munkásáruló magatartását, 1906-ban csatlakozott a harcos vasutas-munkásszövetséghez. Ettől az időtől élete összeforrott a vasutas-munkásmozgalommal.

Csaknem egy évtizedes pangás után a vasutasok mozgalmára is nagy hatással volt a Nagy Októberi Szocialista Forradalom. A vasúti műhelyekben munkástanácsok alakultak. 1918. november 24-én létrejött a Magyarországi Vasutasok Szövetsége. *Taglétszáma az év végén már 133 871 volt.* Első kongresszusát 1919. január 6—7-én tartották. Ám a Tanácsköztársaság bukása véget vetett mindennek. A szövetség további sorsát pedig végleg megpecsételte az 1921. december 22-én megkötött *Bethlen—Peyer paktum,* amely megtiltotta a vasutasok szervezkedési jogát.

Gyócsi Jenő ezután rátért a felszabadulás utáni események ismertetésére. Hangsúlyozta: az ország nyugati fele még a fasiszták elnyomása alatt volt. Budán még dörögtek a fegyverek, amikor a vasutasok, hajósok, BSZKRT dolgozók, szállítómunkások és gépjárművezetők, a munkáspártok felhívására 1945. január végén megalakították a Magyar Szállítási és Közlekedési Munkások Országos Szabad Szakszervezetének központi szervét. Ez a tömörülés azonban nem sokáig maradt fenn.

A volt Vasutas és Hajózási Klub Csengery utcai épületében április elején összült a vasutas kommunista aktíva. Az értekezleten megvitatták a vasutasok önálló szervezetének megalakításával kapcsolatos tennivalókat. Ez azt is jelentette, hogy ezzel kiváltak a szállítási és közlekedési munkások szakszervezetéből.

A Szakszervezeti Tanács támogatásával *április 22-én a Sportcsarnokban vasutas nagygyűlést hívtak össze, amelyben megalakult a Ma-*

(Folytatás a 3. oldalon.)

Az áprilisi időjárásra már nem lehetett panasz

A vasút a tervezettnél mégis kevesebbet szállított

Áprilisban a vasút 9 millió 301 ezer tonna árut szállított. Ezzel a bázishoz képest 95,1, a tervet alapul véve pedig 95,8 százalékos teljesítést ért el. Az árutonna-kilométer teljesítményben kifejezett vasúti munka a bázist megközelítően, illetve az előirányzatot tekintve 4,3 százalékkal alacsonyabb szinten alakult.

A mozdított árusúly döntő hányadát képező kocsiigényes szállítás az egy évvel korábbi értéknek csupán 93,7, illetve az előirányzottnak 95,5 százalékát érte el,

így valamennyi fontosabb tömegáru-féleségnél visszaesett a szállítás.

Szénből 5,7 százalékkal, kőből 8,6, kavicsból és homokból 28,6 százalékkal, cementből és cementgyártmányokból 27 és 2,7 százalékkal, tégla és cserépáruból 18,7 százalékkal, mészből 10, műtrágyából 6 és tűzifából 15,8 százalékkal szállítottunk kevesebbet, mint 1984 áprilisában.

Az élőállat-küldemények (megrakott teherkocsikban kifejezett) mennyisége a bázishoz képest 14 százalékkal csökkent. Ezzel szemben a könnyen romló áruknál 39,5 százalékos felfutás tapasztalható.

A záhonyi átrakótérség forgalma is csökkent. A belépett széles nyomtávú rakott teherkocsik darabszáma, illetve az azokban érkezett tonnamennyiség megközelítően 13,7 százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel korábban. A rakva érkezett széles kocsik kiürítésének, illetve átrakásának üteme így nem érte el a belépés ütemét. Ezért a térségben

a kirakatlan maradvány napi átlaga a bázishoz képest jelentősen emelkedett.

A körzetben megrakott normál nyomtávú teherkocsik darabszáma, illetve az azokba berakott árusúly mintegy 90 százalékát tette ki a bázisbeli ér-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Hangverseny a békéért

A Törekvés Művelődési Központ május 10-én, este nyolcórai kezdettel Hangverseny a békéért címmel zenés estet rendezett Kőbányán, a Pataky téri műemléktemplomban. Közreműködtek: *Elekes Zsuzsa* orgonaművész, valamint a Váci Vox Humana Énekkar. Vezényelt *Maklári József* Liszt-díjas karnagy.

Kommunista műszak

A gödöllői VI. gépesített mozgó pályamesteri szakaszon a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen harminc vasutas vett részt. A vágányzár ideje alatt két ragasztott sínt fektettek le a régi helyett, ezen kívül takarítottak, környezetet szépítettek. A műszakért járó bért szociális célokra fordítják majd.

Vagyim Gitkovics

A győzelem vonatai

A háborús vonatok érdemelték ki ezt a dicső nevet. Közöttük elsőként azok, amelyek a szibériai hadosztályokkal futottak be Moszkva alá 1941 őszén, majd a Közlekedési Népbiztosság különleges tartalék szerelvényei, amelyek megállás nélkül, éjjel és nappal vitték a rakományokat Sztálingrádba a vészterhes 1942. év végén, majd később azok, amelyek 1943 nyarán tankokat szállítottak a fordulatot hozó Kurszkba, és így teremtették meg a 44-es felszabadító harcok feltételeit.

Most azonban azokról a szerelvényekről szól elbeszélésünk, amelyek már tankok, fegyverek és lőszerek nélkül érkeztek. Ezeken jöttek haza a győztes katonák.

Vége a háborúnak

Rám, a 20 éves fiúra igen mély benyomást tettek az akkor látottak, amelyek élénken élnek mindmáig az emlékezetemben. A legidősebb katonákat júliusban elsőként szerelték le. Az ezred minden osztagából összeszedték őket Németországban, s megszabadították fegyverzetüktől. Azt mondták nekik: *„Készülődjetek!”*.

De hát kell-e készülődnie egy kipróbált katonának, amikor ilyen örömteli útra, haza indul? Csakhogy nem lehetett mindenkit egyszerre hazaküldeni. Azon a napon a mi korosztályunkra még nem kerülhetett sor. Akik azonban mehettek, ledobták magukról az eddigi rettegések, a nehéz katonai szolgálat, a harcok minden terhét. Örültek a családdal, a szülőfölddel való közeli találkozásnak.

Mindez azonban számomra még messze volt, de már felfogtam, megértettem, hogy csakugyan vége van, az ördögbe is, *a háborúnak vége, és mi élünk!*

A helyzet aztán úgy alakult, hogy nem láthattam, amikor az első szerelvény elindult a szülőföldre ezredtársaimmal. S azt sem láthattam, hogyan fogadják őket út közben, s hogyan köszönti Moszkva a háborúból hazatérőket. Mégis ma, 40 év elteltével, erről mesélek . . .

1945. június 23-án fogadta el a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsának ülése a legidősebb katonai korosztályok leszerelését kimondó parancsot. S július 13-án a „Gudok” című vasutaslapban megjelent egy munkapad mellett álló asszony képe, a munkapad fölött felirat: *„Köszöntelek, drága Pjotr Ivanovics Ivanov, győztes katona! Itt vár rád a munkapadod!”*

Ebből a tudósításból megtudtam, hogy Pjotr Ivanovics a Vojtovics vasúti kocsijavító üzem famegmunkáló üzemrészében dolgozott. Amikor elment a frontra, felesége, Anna Szemjonovna két munkapadon folytatta a munkát: *a sajátján és a férjéén.* S két lányával együtt várta, türelmetlenül várta azóta is Pjotr Ivanovicsot.

— Jól ismertem — emlékezik *Ivan Alekszandrovics Fedotov,* a szerelőrészleg asztalosa. — Miután visszatért a frontról, újra nálunk dolgozott. Nem messze laktak az üzemtől Ivanovék. Pjotr Ivanovics ledolgozta idejét a nyugdíjkorhatárig. Kár, hogy nincs már közöttünk . . .

A tudósítás a között a száz katona között sorolta fel *Szergej Nyikanorovics Zajcev* nevét is, akiknek az elsőkkel együtt kellett visszatérniük a frontról. De ő július helyett csak novemberben érkezett meg. Ma már nyugdíjas. Később jött haza *Pavel Ivanovics Utkin* is, a javítószerelő üzemrész művezetője, aki katonai rangja szerint tüzértiszt volt. „Késéssel” érkezett, mert a katonasors egy kis időre még Mandzsúriába sodorta.

— Már késő ősz volt, amikor megjött a férjem — emlékezik Marija Petrovna — s újra művezető lett. Miután nyugdíjba ment, megkapta az *„50 év az SZKP soraiban”* elnevezésű elismerő érdemérmet. Csak az a baj, hogy a háború . . . a háború senkit sem hagyott érintetlenül . . . Most a fiam, a menyem és két kis unokám él velem. A fiam tervezőmérnök, az unokák is nagyok már: Alekszandr a geodéziai, kartográfiai és légifotótechnikai főiskolát végezte el. Jurij pedig, mint egykor az apja, a moszkvai Felsőfokú Technikumban tanul . . . *Csak béke legyen a Földön!*

Köszönet érte

Azon a júliusi éjszakán, mielőtt megérkezett a győzelem vonata, sok moszkvait költöttek fel álmukból.

— A Rigai pályaudvarról jöttünk, és szeretnénk értesíteni magukat, hogy holnap reggel 10-kor érkezik a leszerelő katonákat szállító vonat. Rajta lesz a férje is!

— Ó, várjanak egy kicsit! Ne itt az ajtóban, jöjjenek beljebb!

— Elnézést, de sietünk, nincs időnk: még másokat is értesíteni akarunk!

Nem tudjuk, hány száz családot sikerült megörvendeztetniük reggelig, de köszönet érte. Köszönet mindazoknak, akik megtudakolták a vonat érkezését, akik kikeresték a hozzátartozók címét. Közülük csak *Galkint,* a forgalmi osztály vezetőjét, *Gyergacsevet,* az állomásfőnököt és *Volkovot,* a helyettesét ismerjük. Sajnos, már ők sincsenek az élők sorában. De elsősorban az ő érdemük, hogy reggelre az állomás peronjain, terein és kis pázsitjain emberek ezrei gyülekeztek. Nemcsak a fiaikat, férjeiket, testvéreiket váró hozzátartozók jöttek el, hanem az ismerősök, a Borec és a Kalibr gyár küldöttségei is.

Egy asszony sehogy sem tudott közel férkőzni a kocsikhoz és csak kiabált:

— Vászja! Vá-szja!

— Itt vagyok, Ánnuska! — kiáltott vissza a vagon ajtajából egy bajuszos szakaszvezető.

— Ő az! Engedjék közelebb, polgártársak!

— Mindjárt megkapod, szakaszvezető elvtárs, épségben, egészségben! — válaszolt vidáman egy munkaruhás férfi. — No, fiúk, segítsetek! — S már emelték is magasra, és adták óvatosan kézről kézre az ő Vászjájának a boldog Ánnuskát.

— Amikor a rádióban bemondták, hogy holnap érkezik állomásunkra a leszerelt katonákat szállító első szerelvény, senki sem ment haza a vasutasok közül — meséli *Alekszandra Mihajlovna Mityina,* aki ma is a Belorusz pályaudvaron dolgozik. — A várótermeket, csomagmegőrzőket, büféket, az összes helyiséget ragyogóra tisztítottuk, a vágányok közötti peronokat nemcsak felsöpörtük, hanem fel is mostuk. Az állomás előtti teret részekre osztották. Mindegyiken magas oszlop állt, rajtuk táblák Moszkva kerületeinek neveivel: *Lenyinszkij, Frunzenszkij, Krasznopresznyenszkij* . . . Minden szektorban speciális autóbuszok várakoztak a hazatérő moszkvaiakra.

. . . S ekkor feltűnt a vonat. Hihetetlen, hogy ma is, ahogy elmesélem, beleborzongok. Pedig 40 éve már ennek . . . A mozdony elején felirat, és ott áll két katona, mintha díszőrségben lennének. A vagonokat is feldíszítették jelszavakkal, plakátokkal, lombokkal, mindenféle virággal. S az alkalomhoz illően ragyogott a nap is . . .

— Nem vártam akkor senkit az enyéim közül, csak úgy mindenkit, mintha az én rokonaim, barátaim lennének. Futok, futok a vonat mellett, nézem az emberek boldogságát, s egyszer csak hallom:

— *Sura, Surocska!* — meséli most egy idősebb asszony. — Először nem gondoltam, hogy engem szólítanak. Ki lehet az? A hang ismerős! Felnézek — egy katonaruhás nő integet felém. Felismertem: *úristen, hiszen ez a druszám, Alekszandra Makszimova, akivel a háború előtt együtt dolgoztunk a gyárban.* Megöleltük, megcsókoltuk egymást. Még a könnyünk is kicsordult az örömtől.

Figyelmesen hallgatom elbeszélését, nézem ezt a még ma is energikus, közlékeny asszonyt. Megpróbálom elképzelni, hogy a háború idején fáradtságot nem ismerve hordágyon cipelte a sebesülteket, s mindig volt számukra egy jóságos mosolya, megnyugtató szava, s mindig ott termett, ha hívták: *„Nővérke, segíts!”*

Várták a győzőket

De nemcsak Moszkva várta ilyen örömmel a győzőket. Így volt ez Szverdlovszkban is, ahol a szverdlovszki katonák csomagjait egyenesen házhoz szállították. A vasúti csomópont szolgálattevői ott is megállapodtak egymás között, hogy előre értesítik az érkezők családjait, azokat is, akik 15-20 km-re laktak a legközelebbi állomástól.

Szverdlovszk példáját követve Tyumenyben, Nyizsnyij Tagilban, Nagyezsgyinszkben, Jegorsinben és más állomásokon is különös gonddal készítették elő a leszerelt katonák érkezését. Szóval: őket köszöntötte az egész ország.

Moszkvában ezrek várták a hazatérő katonákat

Budapesten tanácskozott a vasutas ágazati bizottság

Koszorus Ferenc főtitkár megnyitja a tanácskozást
(Laczkó Ildikó felvétele)

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének vasutas ágazati bizottsága április 16-án Budapesten tartotta évi rendes ülését. Az ülésen Ausztria, Csehszlovákia, Franciaország, Magyarország, az NDK, Lengyelország és a Szovjetunió vasutas-szakszervezeteinek képviselői vettek részt. A magyar szakszervezetek képviseletében megjelent *Nagy Sándor,* a SZOT titkára.

A tanácskozás napirendjén szerepelt: az ágazati bizottság tevékenységének az értékelése az eltelt négy év tükrében; az akcióprogram módosítására tett javaslatok megvitatása; a távlati munkaterv jóváhagyása és a fasizmus felett aratott győzelem 40. évfordulójáról történő megemlékezés.

Koszorus Ferenc főtitkár, az ágazati bizottság elnöke, megnyitójában hangsúlyozta a tanácskozás jelentőségét növeli, hogy ez a IX. Nemzetközi Szakmai Konferencia előtti utolsó összejövetel. Alapvető feladata, hogy reális helyzetképet adjon az eredményekről s egyben irányt mutasson a további tennivalókhoz. Rámutatott arra, hogy az elmúlt négy év nemzetközi légköre egyáltalán nem kedvezett a korábban kitűzött célok elérésének. Az emberiségre nehezedő hidegháborús légkör, a fokozódó fegyverkezési verseny, kedvezőtlenül hat a szakszervezeti mozgalomra. Ez a hatás elsősorban a dolgozók élet- és munkakörülményeire fordítható anyagi javak csökkenésében, ezzel egyidejűleg a katonai erők fejlesztésére elköltött milliárdokban nyilvánul meg. „Az elért eredményeink mellett van egy, a jövő szempontjából számunkra különösen fontos körülmény: *a gazdasági válságok, a konfrontáció, nemcsak katonai-politikai feszültségeket teremtett, hanem közelebb hozta egymáshoz a különböző irányzatú, de a dolgozók érdekeit nemcsak szavakban, hanem tettekben is védő és képviselő szakszervezeteket.”*

A megnyitót követően *Nagy Sándor,* a SZOT titkára köszöntötte a résztvevőket és a tanácskozás jelentőségét hangsúlyozva kiemelte: „sok minden változóban van a világon. Változnak az igények és a gazdasági élet által megkövetelt mértékben fejlődik, korszerűsödik a vasút is. Sajnos ez nem megy ellentmondásoktól mentesen.”

Az írásos anyag bevezetéseként *Csenki Gyula,* az ágazati bizottság titkára az előterjesztés főbb gondolatait kiemelve elmondotta, hogy közeledés tapasztalható a nemzetközi szövetség és a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez tartozó közlekedési ágazatok között. Ennek eredménye a brüsszeli vasutas-tüntetésen való közös részvétel is.

Az írásos előterjesztés rövid áttekintést adott arról a nemzetközi gazdasági-politikai helyzetről, amelyet az ágazati bizottságnak figyelembe kellett vennie. A jelentés megállapította, hogy rendkívüli hangsúlyt kapott az ágazati bizottságnak az a törekvése, amely a szakmai érdekeken túl a béke és leszerelés kérdéseire irányult. Ez utóbbiban teljes egyetértés mutatkozott a különböző szakszervezeti központokhoz tartozó vasutas-szakszervezetek között. Aláhúzva a tudomány és technika szerepét a vasutak fejlődésében, a jelentés nyomatékkal állapítja meg, *hogy a technikai fejlődésnek elméletileg az egyetemes jóléthez, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek a javulásához kellene vezetnie.* Ugyanakkor a gyakorlat nem ezt a folyamatot igazolja. Ennek okai: *az igazságtalan nemzetközi gazdasági rend, a tőkés országok szállítási politikája és a szociális vívmányok megnyirbálására irányuló kísérletek fokozódása.* A beszámolási időszakban rendkívül bonyolult nemzetközi helyzet alakult ki a világ különböző térségeiben. Az ebből adódó feszültségek éreztették hatásukat a világpolitikában, a nemzetgazdaságok különböző ágazataiban, így a vasúti szállításban is. A vasutas ágazati bizottság számos akcióval igyekezett a jogos követeléseik teljesítéséért küzdő vasutasokat és szervezeteiket segíteni, szolidaritásról biztosítani.

A tanácskozás résztvevői sokoldalúan elemezték a bizottság munkáját és eredményeit. Hazai példákkal támasztották alá a jelentés egyes megállapításait. Többen hangsúlyozták annak fontosságát, hogy a szakszervezeteknek nagyobb hajlékonyságot kell tanúsítaniuk a különböző változások hatásaival szemben és ennek alapján fokozottabb figyelmet kell fordítani a vasúton dolgozókra. Ezzel összefüggésben növelni kell a vasutasok közötti nevelő munkát. A további teendőkre utalva *javaslatok hangzottak el, hogy a vasutas-szakszervezetek között javítani kell az információáramlást.* Többet kell tenni annak érdekében, hogy a különböző országok vasutasai jobban megismerjék egymás munkáját, helyzetét s tovább kell korszerűsíteni az ágazati bizottság elemző, koordináló munkáját is.

Baranyai Zoltán

Aki csatasorba állt a forradalom hívó szavára

A Nagy Október. A polgárháború. Az első mindent elsöprő lelkesedés. Harc a fasizmussal életre-halálra. A szovjet hadsereg felszabadítja Európa népeit . . . Ezek az események nem csupán mérföldkövek egy ország történetében, de szervesen beleilleszkednek *Vaszilij Verhovih* hosszú életébe is.

Vaszilij Verhovih 1913 óta tagja a bolsevik pártnak, részt vett a munkás- és katonaküldöttek II. Összoroszországi kongresszusán és szavazatát adta a szovjet hatalom kezdetét jelentő dekrétumokra.

A párt, a háború és a munka veterán harcosa hamarosan betölti élete kilencvenedik évét.

— Milyen szerepet játszott a szocializmus az ön életében és családja, valamint nemzedéke sorsának alakulásában?

— Amikor fiatal voltam, életem lényegében alig tért el a velem egykorúak életétől. Paraszt származású vagyok, olyan családban születtem, amely teljes mértékben osztotta azt a sorsot, *„lelke az istené, feje a cáré, a háta a földesúré”*, és csak a kenze meg a lába az övé, hogy mozogni és dolgozni tudjon.

Aztán tizenhat évesen elhagytam a szülői házat, és elindultam „szerencsét próbálni” a városba. *Vasúti javítóműhelyekben, meg bányában dolgoztam.* Ott értettem meg először, hogy az igazságos életért meg kell küzdenünk, azt senki nem adja nekünk ajándékba. Ezért léptem be 1913-ban, alig 18 évesen a bolsevik pártba.

Életem sora aztán úgy alakult, hogy már egészen fiatalon fontos, államügyekben vettem részt. Többször is abban a szerencsében részesültem, hogy hallhattam *Vlagyimir Iljicset* beszélni. Különösen emlékezetes maradt számomra a munkás- és katonaküldöttek történelmi jelentőségű második összoroszországi kongresszusa. Amikor Lenin felment a szószékre, hogy elmondja előadói beszédét a békéről, sokáig nem tudott szóhoz jutni, mivel a teremben valami soha nem tapasztalt, szokatlan dolog történt. Az emberek tapsoltak, és a tapsba lelkes kiáltások vegyültek. A teremben ugyanis nemcsak a kongresszusi küldöttek voltak, de rengeteg más munkás, katona és matróz is, akik akkor épp a Szmolnij épületében voltak. Emberek lepték el az ablakpárkányokat, az oszlopok kiszögelléseit, felálltak a székekre, csakhogy láthassák Lenint.

A Nagy Honvédő Háborúnak mind az 1418 napját a harcoló hadseregben töltöttem, fiam és két lányom úgyszintén. Családunk tagjai több ország felszabadításában vettek részt. Az *„1939. év háborús keresztje”* elnevezésű csehszlovák érdemrendet magának Klement Gottwaldnak a kezéből vettem át, és lengyel részről is kitüntettek.

. . . Majdnem 40 év telt már el a győzelem napja óta. Ez a történelmi jelentőségű esemény megváltoztatta a világ arculatát. A szocializmus földünkön ma már jelen van, él és erősödik. Biztosan tudom: *gyermekeim, valamint hét unokám és tizenkét dédunokám nyugodtan dolgozhat és tanulhat.*

(APN)

Kitüntetések Május 1. alkalmából

A SZOT Elnöksége május 1., a nemzetközi munkásosztály ünnepe alkalmából, több évi eredményes munkájuk elismeréseképpen *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetéseket adományozott. A vasutas-szakszervezet tisztségviselői, aktivistái közül 73-an kapták meg a Szakszervezeti Munkáért arany és ezüst fokozatát. A kitüntetéseket április 30-án a vasutas-szakszervezetben rendezett ünnepségen Koszorus Ferenc főtitkár adta át.

Koszorus Ferenc főtitkár átadja a kitüntetéseket

A Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

kitüntetést kapta Balogh Sándorné, a MÁV Pécsi KÜF bizalmija, takarítónő, Baranyi István a Vasutasok Szakszervezete szegedi tszb politikai munkatársa, Belső László, a MÁV Szolnoki JJ Üzem szb-titkára, Berey László, az Utasellátó vszb számvizsg. biz. elnöke, nyugdíjas, Beszterczi Mihály, a Nyíregyházi Művelődési Ház részfoglalk. igazgatója, Csikány József, a MÁV Magasépítési Főn. szb munkavédelmi ellenőre, munkavezető; Fánka József, a MÁV Záhonyi Pft. Főn. főbizalmija, bádogos csop. vez., Fodor Mária, a Szegedi tszb tagja, a MÁV Békéscsabai KÜF belső ellenőre; Jakab Mihály, a MÁV Budapesti Ép. Géptelep Főn. szb-elnöke, részlegvez., Gadanecz Béla, a vasutas-szakszervezet társadalmi aktivistája, a VATUKI tudományos főmunkatársa; Kiss Árpád, a MÁV Miskolci KÜF Főbizalmija, raktárnok; Kocsis Imre, a Gyékényesi KÜF szb-titkára, Konrád György, a MÁV Soproni Pft. Főn. bizalmija, munkavez.; Kószó Jenőné, a Vasutas Társ. bizt. Ig. szegedi ellenőrzési csop. vez.; Kovács Lajos, a MÁV Hatvani KÜF MDB elnöke, anyagcsop. vez., Kovács László, a Záhonyi tszb, nyugd. csop. elnöke; Móri László, a Bp. Ferencvárosi Pft. Főn. szb-titkára, belső ellenőr, Müller Éva, Pécsi Szertárfőn. szb gazdasági felelőse, raktárvez.; Nagy József, a MÁV Szolnoki KÜF főbizalmija, oktatótiszt Papp Sándor, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége munkavédelmi szakbiz. tagja, a MÁV Debreceni KÜF vez., Pál István a MÁV Miskolci JJ Üzem szb-tagja, tervcsop. vez. Petrás Pál, a MÁV Szegedi Épület- és Hídfenntartó Főn. szb-titkára Pieskó Albert, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség Kegyeleti Bizottság tagja, nyugd., Schek Ferenc a MÁV Zalaegerszegi Pft. Főn. szb közgazd. biz. vez., pályamunkása, dr Simon József, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség Közgazd biz. tagja, a MÁV Vezérig. munkaügyi- és szociálpol. főoszt. vez.; Szabó Ferenc, a MÁV Székesfehérvári KÜF tt. elnöke, tmk-művez., Szamosi Aladár, a Vasutasok Szakszervezete Számvizsgáló Biz. tagja, a MÁV Tervezőint. oszt vez., Szarka Lajos, a MÁV Zalaegerszegi KÜF szb-tiktkára, Szauervein Teréz, a MÁV Jegynyomda Főn. szb-tagja, számviteli vez., Tihovszky István, a Vasutasok Szakszervezete budapesti tszb politikai munkatársa, Tóth Szilárd, a MÁV Szombathelyi JJ. Ü. szb pénzügyi, gazd. biz. vez., belső ellenőri csop. vez., Tuczai Gyula, a Vasutasok Szakszervezete pol. főmunkatársa, Várhegyi Gyuláné, a Sátoraljaújhelyi Pft Főn. szb-tagja, munkaügyi előadó.

A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetést kapta Aczél István, a pécsi tszb nyugd. szervezője; Antal András, a MÁV Szombathelyi KÜF szb-tagja, művezető, Ángyán Imre, a MÁV Tapolcai KÜF bizalmija, asztalos; Baltai Zsigmond, a Veszprémi KÜF szb szociálpol. biz. vezetője, dízelmozdonyvez.; Bank Jánosné, a MÁV Szegedi KÜF, főbizalmija, anyaggazdálkodó, Bartek László, a MÁV Miskolci KÜF szb kultúrbiz. vez. géplakatos csop. vez.; Bottyán János, a Vasutasok Szakszervezete Központi Ének- és Zeneiskola Képzőművészeti Kör tagja, a MÁV Északi JJ. Ü. művezetője; Bukovinszky Györgyné, a MÁV Nyíregyházi KÜF szb nőbiz. vez. anyaggazdálkodó; dr Dóra Béla, a budapesti tszb jogsegélyszolgálat vezetője; Földi Gyula, a szegedi tszb tagja, a MÁV Kiskunhalasi Pft. Főn vezetője, Gomola József, a Vasutasok Szakszervezete Közp. Ének- és Zeneisk. Képzőművészeti kör tagja, a MÁV Északi JJ Ü. tekercselője; dr Halwax Béla, a Budapesti Vasútigazgatóság szb-tagja, csoportvez. Hernádi István, a MÁV Ceglédi KÜF szb-titkára, Jakab Bertalan, a MÁV Záhonyi Üzemig. Gépesített Rakodási Főn. bizalmija, motorszerelő; Juszkó János, a budapesti tszb politikai munkatársa; Kardos Józsefné, a Dombóvári KÜF szb adminisztrátora; Koncz József, a MÁV Vezérigazgatóság szb-titkára, Kovács Ernő, a Hódmezővásárhelyi Pft. Főn szb-tagja, munkaügyi vezető; Kréger János, a MÁV Székesfehérvári JJ Ü szb szociálpol. biz. vez., lakatos, Laborc Józsefné, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderosztály pol munkatársa; Miksi János, a MÁV Vill Felsővez. Ép. Főn. szb-tagja, termelési csop. vez., Netz József a MÁV Központi Felépítményvizsg. Főn. szb-titkára, műhelyvez., Papp János, a MÁV Pécsi Pft Főn. szb közgazd. biz. vez., belső ellenőr, Patakí Imréné, a budapesti tszb nőbiz. tagja, a Budapesti Vasútig ügyintézője, Planéta István, a MÁV Miskolci Osztószertár Főn szb-elnöke, munkaügyi csop. vez., Rapi József, a Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn. szb-elnöke, munkavédelmi ügyint., Regős József, a MÁV Pécsi Biztosítóberend. Fenntart. Főn. szb-elnöke, távközlő movez., Rónai András, a Bp Ferencvárosi Pft. Főn. szb munkavéd felelőse, pályamester; Sári Lászlóné, a MÁV Debreceni Épület- és Hídfenntart. Főn szb gazdasági biz. tagja, anyaggazdálkodó; Sisilla Tivadarné a MÁV Debreceni Ép. Főn. főbizalmija, anyagszámadó; Szabadi Andrásné, a MÁV Záhonyi Üzemig. szb agit-prop. biz. vez., üzemszervező, Széplaki Anna, az Utasellátó Váll. szb politikai munkatársa, Szögedi Andrásné, a Fűzesabonyi KÜF szb gazdasági felelőse, adminisztrátor; Szőke Károly, a Vasúti Tudományos Kutató Int. szb-tagja, műszerész, dr Tóth Kálmán, a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet szb-tagja, főorvos, Tóth Zoltán, a Miskolci Pft. Főn. szb számvizsg biz. elnöke, számviteli vez., Varga Emilné, a MÁV Északi JJ. Ü. szb-tagja, pénzügyi oszt vez., Vámos Lászlóné, a MÁV Kórház és Rendelőintézet szb-titkára; Veress György, a Debreceni Pft. Főn. szb-tagja, anyagcsop. vez., Zana Andrásné, a Landler Jenő MÁV JJ. Ü. szb szociálpol és munkásellát. biz. vezetője, gépíró.

Szakszervezeti Munkáért oklevél elismerésben 350-en részesültek

A Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa

XI. 5 Éves Terv Élmunkása kitüntetést adományozta: Városi Bélának, a MÁV Záhonyi állomásfőn állomásirányítójának, szoc. brigádtagnak; Orosi Józsefnek, a MÁV Záhonyi Biztosítóberend. Fenntart. Főn. vez. mérnökének, Novák Tibornak, a Bp. Ferencvárosi KÜF térfelvigyázójának, szoc. brigádtagnak; Kovács Jánosnénak, a Kazincbarcikai KÜF Sajószentpéteri állomás raktárnokának, brigádvez., Szilágyi Tibornak, a MÁV Vezérigazgatóság Munkaügyi és Szoc pol. Főoszt. főelőadójának, Barakső Gyulának, a Nyíregyházi KÜF mozdonyvezetőjének szoc brigádtagnak; Kádár Miklósnak, a Vasutasok Szakszervezete Közgazd Oszt. politikai munkatársának.

Negyven éve alakult meg a vasutas-szakszervezet

(Folytatás az 1. oldalról.)

gyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezete. A hajósok is csatlakoztak hozzá. A fiatal szakszervezet semmiféle formát nem örökölt. Keresnie kellett azt az utat, módot, amely legalkalmasabb arra, hogy a szervezkedés jogától hosszú időre megfosztott vasutasokat egységes szervezetbe tömörítse. Hogy a helyes utat megtalálták, annak egyik bizonyítéka, hogy 1945. november 24-én a Vasas székházban összeülhetett a Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének első kongresszusa.

A fiatal szakszervezet erejét kezdettől gyengítették a frakcióharcok, s nem egyszer a pozícióért folyó küzdelem, a pártok versengése befolyásuk növeléséért. Ezek a nehézségek csak emelik az értékét annak a hallatlan erőfeszítésnek, amelyet a kezdeti időben végzett a szakszervezet, egyrészt a dolgozókról való gondoskodásban, másrészt az újjáépítésre mozgósításban.

A vasút újjáépítése és a hídépítés nemzeti ügy lett. A helyreállításból a vasutasok mellett derekasan kivették részüket a bányák, a falvak, az üzemek dolgozói is. A háború vérzivatara után szinte az élet jelzése volt egy-egy mozdony sípjának megszólaltatása.

A termelő munka rendes kerékvágásba terelése elé sok akadály tornyosult. A fizetések rendezetlensége, a feketepiac hatása, a nehéz élelmezési helyzet sok dolgozót elkedvetlenített. A munkáspártok és a szakszervezetek aktivistáinak naponta kellett magyarázniuk, hogy minden előrelépés alapja a munka, a termelés. *Nagy hatással volt a teljesítményekre a Szaktanács által 1945. junius 15-én elindított országos újjáépítési munkaverseny,* melynek szervezésében, irányításában a szakszervezetek vállaltak főszerepet. A vasutasok munkalendületére jellemző, hogy az 1947-es őszi forgalom idején már nagyobb forgalmat bonyolított le a vasút, mint a háborút megelőző évek bármelyikében.

A vasutasok között lévő válaszfal végleges megszüntetése érdekében folytatott küzdelem során a szakszervezet hosszú és kitartó munkával elérte, hogy a munkások is kinevezést nyertek és ezzel ugyanolyan jogokat kaptak, amilyent korábban a vasutasságnak csak egy kivételes része élvezett. A szakszervezet tevékenységét a felszabadulást követő első években olyan eredmények jelezték, *mint 10 000 pályafenntartási munkás kinevezése, 12 000 idénymunkás állandósítása, éjjeli pótlék a vonalőröknek és hídőröknek, az idénymunkások fizetéses szabadságának biztosítása, a tanulók bérének rendezése, a baleseti járulék emelése.*

A szakszervezetnek már ebben az időben, — a pártharcok közepette is — gondja volt a munkából kiöregedettek sorsára. 1945. augusztus 23-i beadványában kérte a közlekedés- és kereskedelemügyi minisztert, hogy szüntessék meg a nyugbérpénztárt és a nyugbéreseket is a nyugdíjpénztárba sorolják be. Az intézkedés 26 000 nyugbérest érintett. A nyugdíjuk átlag háromszorosa lett a volt nyugbéröknek.

Gyócsi Jenő beszédét mondja

A legtöbb alkalmazott a bérpolitika szerint a bér egy részét élelmiszerekben kapta, mert csak így lehetett az inflációs viszonyok között biztosítani a minimális létszükségletek kielégítését. A dühöngő infláció idején sikerült elfogadtatni és a nyugdíjasokra is kiterjeszteni a drágasági pótlékot.

1946. január 19-én jelent meg a közlekedésügyi miniszter rendelete, mely szerint a vasúthoz való felvételnél ki kell kérni a szakszervezet véleményét a demokratikus megbízhatóság biztosítása miatt. Ettől az időtől *a szakszervezet éveken át ellátta a munkaközvetítői szerepet is.*

Az egészségügyi ellátás javításában igen nagy szerepe volt annak, hogy 1947 júniusában megnyílt a MÁV Kórház 25 ágyas szülészeti osztálya; december 20-án pedig a csecsemő- és gyermekosztály.

A kulturális törekvések sorában az első között említendő a vasutas-zenekultúra fejlesztésében elért eredmény. A szakszervezet kezdeményezésére és támogatásával Budapesten 1945 tavaszán megalakult a 60 tagú vasutas-hangversenyzenekar, majd később a 40 tagú fúvószenekar.

A felszabadulás után a vasutassport irányítását a szakszervezet központja vette kézbe a Vasutas Sportközpont 1946. január 19-én történt megalakulásával.

Az ünnepség szónoka ezután a kongresszusok tükrében vázolta a fejlődés főbb állomásait, a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javulását:

— Szakszervezetünk sürgetésére kezdődött meg s részben tart ma is az új szociális létesítmények építése, korszerűsítése, az egészségügyi ellátás bővítése, a baleseti veszélyforrások csökkentése, a csökkent munkaképességű és korkedvezményes munkakörökben dolgozók helyzetének javítása, az üzemi demokrácia fokozott érvényesítése, a vasút szervezeti kereteinek korszerűsítése. Az érdekelt szervekkel együtt munkálkodunk a művelődéspolitikai irányelvek megvalósításán, a politikai nevelőmunka erősítésén. A politikai és szakmai oktatásban fokozott agitációval, propagandával törekszünk a felkészültség biztosítására, az értelmiség és a szakszervezeti aktivisták tudatformálására, a tagság mozgósítására.

Őszintén meg kell mondanunk, hogy az utóbbi időben elhangzottak olyan vélemények is, hogy szakszervezetünk a hagyományos érdekvédelmi, érdekképviseleti feladatok végzése mellett túlzottan a termelés irányába orientálódott. *Mi tévesnek tartjuk ezeket a felvetéseket.* Valamennyiünk jól megfontolt érdeke — s ebben a párt XIII. kongresszusa is megerősített bennünket —, *hogy a szakszervezet ne csak a bérek elosztásában, hanem a bérek és jövedelmek előfeltételeit képező teljesítmények arányainak kialakításában és elismertetésében, a termelés és gazdálkodás segítésében is eleget tegyen funkciójának.* Ebből a megfontolásból fordítottunk nagyobb figyelmet az üzemfőnökségek, járműjavító üzemek, építési főnökségek, a többi szolgálati főnökség és az Utasellátó Vállalat új anyagi ösztönző és szabályozó rendszerének kimunkálásában való közreműködésre.

Úgy gondolom, hogy ez a rövid vázlatos ismertetés megfelelő keresztmetszetet ad arról a négy évtizedes munkáról, melyet a Vasutasok Szakszervezete a dolgozók munkakörülményeinek javításáért, a vasút újjáépítésétől a korszerű vasút alapjainak lerakásáig, napjainkig végzett. Az út nem volt sima, nem volt zökkenőmentes. Tévelygések és kudarcok; eredmények, és biztató jelek váltakozása egyaránt jellemezte munkánkat. Eljutva a mához egyöntetűen megállapíthatjuk: *munkánk nem volt hiábavaló.* Ez adjon erőt, biztatást aktivistáinknak, akikkel hazánk felszabadulása és szakszervezetünk megalakulása 40. évfordulóján együtt harcolunk a közös célért, a szocializmus teljes felépítéséért — fejezte be beszédét Gyócsi Jenő.

Az ünnepi beszéd után Koszorus Ferenc főtitkár emlékplakettet adott át a Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete alapító tagjainak.

A központi vezetőség ezután folytatta munkáját. Elsőnek a vasutas-szakszervezeti szervek társadalombiztosítási és egészségügyi feladatokról, továbbá hatásköréről szóló jelentést vitatta meg. A testület az előterjesztésben foglaltakat néhány módosítással jóváhagyta és megbízta az ÖTA osztályt, hogy a módosított szabályozást valamennyi középirányító és alapszervezetnek küldje el.

A központi vezetőség ezután jóváhagyta a Vasutasok Szakszervezete, és a félszázalékos ÖTA 1984. évi gazdálkodásáról készült beszámolót, ugyancsak jóváhagyta a Rokkantak Nemzetközi éve alkalmából a szocialista brigádok által szervezett kommunista műszakokból fennmaradt összeg felhasználására készült javaslatot.

Az első sorokban a veteránok foglaltak helyet

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az áprilisi időjárásra már nem lehetett panasz

A vasút a tervezettnél mégis kevesebbet szállított

(Folytatás az 1. oldalról.)

téknek. A záhonyi átrakótérség normál kilépő forgalmát az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva csekély visszaesés jellemezte. Az átvevő vasút fogadási nehézségei miatt viszont *több mint két és félszeresére emelkedett a kilépésre váró rakott teherkocsik mennyisége.*

Az alacsony szállítási teljesítmény, az üzemviteli munkában fennálló nehézségek *negatívan hatottak a minőségi mutatók alakulására.* A vasúti teherkocsik térbeli kihasználása; a statikus terhelés a tervezettnél kedvezőbben, a tavalyinál viszont kedvezőtlenebbül alakult. Az időbeli kihasználást reprezentáló kocsiforduló idő, döntően a szomszédos vasutak fogadási nehézségeiből adódóan, a bázishoz képest 9,6 százalékkal meghosszabbodott. Ez utóbbit támasztja alá az, *hogy a kilépővonat-feloszlatások mennyisége az 1984. április havi 405 vonattal szemben az idén 2116 vonatot tett ki.* A kocsiforduló idő kedvezőtlen alakulását az is befolyásolta.

hogy a villamos mozdonyok üzemkészsége csökkent.

Ez hozzájárult a gépre várások számának növekedéséhez is.

Az elegymozgás nagyfokú romlása miatt a vasút a fuvaroztató felek részére nem tudta időben biztosítani a szükséges üreskocsi-mennyiséget, amely számottevő teljesítményelmaradást okozott. A vontatójárművek kihasználása sem volt kifogástalan.

A nagyszámú vonatfeloszlatások következményeként indokolatlanul megnőtt a dolgozó kocsipark. Így az egy dolgozó teherkocsira jutó árutonna-kilométerben kifejezett termelékenység mintegy 90 százalékát érte el a tavalyi, illetve a tervben előírt szintnek.

Előzetes adatok szerint áprilisban

a vasúton 19 millió 340 ezren utaztak,

amely 100,6 százalékos bázis-, és 101,3 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Az utaskilométer- teljesítmény alakulásánál 98, illetve 95 százalékos teljesítés várható.

A személyszállítás minősége a menetrendszerűséget tekintve, a tavalyi 97,8 százalékról 97,4 százalékra esett vissza. Ezen belül a nemzetközi vonatoknál 1,8, a belföldi expressz vonatoknál 6,1, a belföldi gyorsvonatok esetében pedig 3,3 százalékkal csökkent a menetrendszerűség.

Különös üzemi baleset

Verekedéssel, rúgással, harapással tarkított botrányos jelenetek zajlottak le április 25-én reggel a Déli pályaudvar felvételi épületének második emeletén. Az állomás egyik főnökhelyettesének nem ott dolgozó felesége — alaptalan féltékenységi gyanútól vezérelve — rátámadt a munkáját végző rendelkező forgalmi szolgálattevőnőre.

A tettlegességig fajuló vitában a békéltetésre vállalkozó dolgozók is megsérültek. Az ügyben rendőrségi vizsgálat folyik.

Kiváló Vállalat

Az Utasellátó rászolgált a miniszteri elismerésre

Urbán Lajos közlekedési miniszter átadja az oklevelet dr. Sebes Miklós vezérigazgatónak (Skoda László felvétele)

Múlt évi eredményes munkájáért Kiváló Vállalat kitüntetést kapott az Utasellátó. A kitüntetés átadására április 25-én, délután a METESZ-székház tanácstermében került sor. Az ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Katona Imre*, az Elnöki Tanács titkára, *Méhes Lajos*, az MSZMP Központi Bizottságának a tagjai, *Urbán Lajos*, közlekedési miniszter, *Győri Lajos*, az MSZMP Budapesti Bizottságának osztályvezetője, *Klézl Róbert* a közlekedési miniszterhelyettes, *Tolnai Ildikó*, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének a titkára és *dr. Várszegi Gyula*, MÁV vezérigazgató-helyettes.

Marosi Béla szb-titkár megnyitója után *dr. Sebes Miklós* vezérigazgató mondott ünnepi beszédet.

— A mostani kitüntetés azért is jelentős számunkra, mert jeles évfordulók alkalmából, országosan ismert és elismert vállalatokkal való versengésben nyertük el. 1984. évi üzletpolitikánk alapvető célkitűzése az volt, hogy a tömegközlekedésben részt vevő utazóközönség ellátását, továbbá a vállalati gazdálkodásunk tevékenységét javítsuk. Utóbbit elsősorban az alaptevékenység megfelelő fejlesztése révén. Ennek érdekében a pályaudvari vendéglátást úgy javítottuk, hogy az eladási helyek áruválasztékát a mindenkori igényekhez igazítottuk.

Dr. Sebes Miklós beszélt arról is, hogy az utazóközönség ellátása mellett nagyobb részt vállaltak a lakosság ezen belül a közlekedési vállalatok dolgozóinak a közétkeztetésében. Fejlesztették a vállalat bel- és külföldi idegenforgalmi tevékenységét. Beszédét az áruforgalom alakulásának konkrét elemzésével folytatta:

— *1984-ben az áruforgalomból származó bevételünk 286 millió forinttal, azaz egy kis vállalat egyéves áruforgalmával növekedett. Ez az előző évihez képest 12 százalékos növekedés az országos szakmai átlagnak csaknem kétszerese.*

Az Utasellátó Vállalat kiemelkedő eredményeket ért el a devizaszerzésben is. A tőkés bruttó bevétel 65, a szocialista devizabevétel 47 százalékkal haladta meg az előző évit. Mindezek közrehatottak abban, hogy 1984-ben a vállalat dolgozóinak a bérszínvonala *a tervezett 3,5 százalékkal szemben 7 százalékkal emelkedett.* Az eredményterv is kedvezően alakult. Az 1982. évi 23 millió forint, majd az 1983. évi 62,6 millió forinttal szemben a vállalat *tavaly 97,5 millió forint nyereséget realizált.*

Beszéde végén a vezérigazgató szólt a gondokról is, majd vázolta az idei feladatokat.

Az ünnepi beszéd és *Klézl Róbert* miniszterhelyettes értékelő szavai után *Urbán Lajos* adta át a Kiváló Vállalat kitüntetést tanúsító oklevelet dr. Sebes Miklósnak. Ezután kitüntetések átadására került sor.

A tíz területi igazgatóság közötti munkaversenyt — sorrendben második alkalommal — a szombathelyiek nyerték. A kitüntetést április 24-én, a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának a nagytermében megrendezett ünnepségen *dr. Sebes Miklós* adta át *Haller József* területi igazgatónak. A Győr-Sopron, Vas és Zala megyék területén dolgozó kollektíva e fontos eseményen részt vett *Horváth Lajos*, az MSZMP Vas megyei párt végrehajtó bizottságának a tagja, a szombathelyi városi pártbizottság első titkára. *Hajas Endre*, a vasutas-szakszervezet területi szakszervezeti bizottságának a titkára. *Szabó Imre*, a MÁV Szombathelyi Igazgatóság vezetőjének helyettese.

Sz. Jakab István

Miniszteri oklevelet kapott a szegedi körzeti üzemfőnökség

A közlekedési miniszter és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége a szegedi körzeti üzemfőnökséget 1984. évi munkája alapján *oklevél* elismerésben részesítette. Az oklevél átadására április 26-án a MÁV Nevelőotthonban tartott ünnepségen került sor. Az eseményen részt vett *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Juhász Zoltán*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *dr. Fraknóy Gábor*, a Szeged városi pártbizottság titkára, *Györffi László*, a megyei pártbizottság osztályvezető-helyettese, Prágai Tibor, a városi tanács általános elnökhelyettese.

Lóki Béla üzemfőnök az elért eredményekről tájékoztatta az ünnepség résztvevőit. Elmondotta, hogy szállítási feladataikat eredményesen hajtották végre, a tervet 100 százalék felett teljesítették. Személyszállításban bővítették szolgáltatásaikat, javították a személyszállító vonatok menetrendszerűségét, növelték a szerelvények külső és belső tisztaságát. A városban felállított menetjegypavilon hozzájárult ahhoz, hogy bevételi tervüket is túlteljesítsék. Az utasokkal közvetlen kapcsolatban álló dolgozók — elsősorban a jegyvizsgálók és a személypénztárosok — szolgáltatói magatartásában is előbbre léptek.

Árufuvarozási munkájukban *túlteljesítették kocsiigényes tonnatervüket, ezen belük az export feladásokat is.* Jelentős mértékben nőtt a konténeres fuvarozás aránya. Javult a hétvégi rakodás, amely kedvező hatással volt a kocsiforduló idő alakulására és a kocsitartózkodási idő mérséklésére. A házgyári elemeket Kiskundorozsmáról Budapestre és Békéscsabára, illetve a cukorrépát Jugoszláviába *irányvonattal továbbították.* A fuvaroztató vállalatokkal való szoros együttműködés hatására csökkentették az idegen kocsik tartózkodását.

A vontatási 100 elegy-tonnakilométer tervüket 5 százalékkal túlszárnyalták, jelentősen nőtt a villamos vontatás aránya. Javult a vontató járművek üzemkészsége, *28 mozdonyt és 84 teher- és személykocsit terven felül megjavítottak.* A munka jobb megszervezésével — annak ellenére, hogy a kulcsfontosságú munkakörökben több mint 80 fő hiányuk van — 39 ezer túlórát takarítottak meg, ami 20 százalékos túlóra csökkentést eredményezett.

Az üzemfőnökség dolgozói a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben rendre teljesítették vállalásaikat. Tavaly három alkalommal rendeztek kommunista műszakot, ezeken 1138-an vettek részt.

Az üzemfőnök után dr. Bajusz Rezső az adományozók nevében köszöntötte a szegedi kollektívát. Többek között szólt a vasút munkájáról, az eredményekről és a gondokról, majd azokról az erőfeszítésekről beszélt, amit a vasút vezetői a Vasutasok Szakszervezetével tesznek a vasutasok helyzetének további javítására. A feladatokról szólva hangúlyozta a személy- és az áruszállítás növelésének fontosságát. Ezt követően a MÁV vezérigazgatója és dr. Juhász Zoltán átadta az elismerő oklevelet Lóki Bélának és Kiri Ferenc szb-titkárnak. Majd kitüntetések, jutalmak átadására került sor.

G. J.

A szegedi osztószertár

Élenjáró szolgálati hely

A szegedi igazgatóság osztószertár-főnökségének dolgozói 1984-ben elért eredményeik alapján harmadszor érdemelték ki az *Élenjáró szolgálati hely* címet. A szegedi székhelyű főnökség feladata — a felépítményi anyagok kivételével — az igazgatóság anyagellátásának a biztosítása. Egyes anyagokból, mint például a kender- és porcelánfajtákból a MÁV egész területére biztosítják a szükséges mennyiséget. Eredményeiket az egyre nehezedő gazdasági feltételek mellett a számukra előírt raktári készlet nagyságán belül, megfelelő forgási sebesség biztosításával érték el. Munkájuk nagyságára jellemző, hogy 1984-ben havonta átlagosan tízezerféle anyagot tároltak, annak több mint fele mozgott.

A vasút folyamatos üzeméhez szükséges anyagok biztosítása mellett fokozott figyelmet fordítottak a leadási kocsik gyors kirakására, illetve az általuk megrakott kocsik rakodási idejére. Tavaly az általuk kezelt 831 kocsiból csak 8-at adtak vissza késve. Közúti anyagfuvarozás esetén pedig ügyeltek a gépkocsik kihasználására. (83,5 százalékos raksúlykihasználást értek el.) Területi szétszórtságuk ellenére az igényeknek megfelelően csoportosították át a munkaerőt és az anyagmozgató gépeket.

Szocialista brigádjaik bekapcsolódtak a kongresszusi és felszabadulási munkaversenybe. Nekik is nagy részük van abban, hogy a főnökség az igazgatósági munkaversenyben a legjobb eredményt érte el. A brigádok eredményesen szerepeltek a polgári védelmi vetélkedőn is.

Az osztószertár-főnökség dolgozói nevében *Kovács Antal* szertárfőnök vette át az elismerő oklevelet *Pintér András* osztályvezetőtől és *Jámbrik Mihálytól*, a területi szakszervezeti bizottság munkatársától.

G. J.

Sátoraljaújhelyi pályafenntartók

Tíz éve kiváló szinten

A MÁV Miskolci Igazgatósághoz tartozó sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség munkaterülete két V betű alakú törzs- és mellékvonalra terjed ki. A V formájú törzsvonal egyik szára Felsőzsolcától a kelet-szlovákiai határig, Hidasnémetiig, a másik Szerencsen. Mezőzomboron át — ugyancsak az országhatárnál lévő — Sátoraljaújhelyig nyúlik. A mellékvonal Szerencstől indul, s a zempléni, majd az abaúji vidékeken át ér el Hidasnémetiig.

Ez a V betű a „győzelemsorozat" jeleként is érvényesül az alig 460 tagot számláló közösség életében, történetében. A Sátoraljaújhelyen székelő főnökségi épület folyosójának egyik falát elborítják a sikeres munkákat dokumentáló elismerések, oklevelek. *Dankó László*, a főnökség vezetője ezeket mondja:

— 1975 óta vagyok itt. Azóta jól végzett munkánkkal minden évben kiérdemeltük az elismeréseket, *1979-től a Kiváló Főnökség címet.* Tavaly a szakágak közötti versenyben országosan az első helyezést értük el, s így kaptuk meg a legnagyobb kitüntetést, a miniszteri elismerő oklevelet. Mi a sikersorozat magyarázata? Mindenekelőtt az, hogy jól előkészítjük, körültekintően szervezzük a munkát, s közösségünk tagjainak 80 százaléka szocialista brigádban dolgozik. Huszonnégy brigád versenyzett, valamennyi teljesítette, túlteljesítette vállalását. Közülük a rakodókból, járművezetőkből álló *Gagarin* másodszor kapta meg a *MÁV Kiváló Brigádja*, a pályamunkásokból álló *Táncsics*, a művezetőkből, szakmérnökökből alakult *Lenin* pedig a *Főnökség Kiváló Brigádja* címet.

A főnökség 389 vágánykilométer hosszúságban tartja rendben a törzs- és mellékvonalakat. Tavaly húszezer, az előző évinél közel 3 ezerrel több talpfát, illetve betonaljat cseréltek. Valójában többet tesznek, mint a „hivatalos" feladatuk, *a fenntartás mellett jelentős értékű és hatású korszerűsítést is végeznek.* Tavaly a Mezőzombor—Sátoraljaújhely közötti szakaszon 12 vágánykilométer hosszúságban cserélték ki a felépítményt 48,3 kilogrammos sínekből. Az innen kikerülő sínekből nyolc vágánykilométer hosszúságnyit építettek be az Abaújszántó és Gönc közötti vonalszakaszon.

A mellékvonalon először Hidasnémeti és Gönc között korszerűsítették így a pályát a híres gönci kajszibarack exportálásának elősegítése érdekében. Később a pálya erősítésével Szerencsről indultak, s következetesen haladnak előre. Tavaly már Szerencs és Abaújszántó között 10 kilométerrel nagyobb sebességgel haladhattak a vonatok. Ennél is lényegesebb, hogy itt már megszüntethették a tengelynyomás-korlátozást. Így a szerelvények, vagonok teljes leterheléssel közlekedhetnek. A munka minősége meghaladta a kiváló szintet. Ugyanis 22,4 százalékkal javult a vágánymérési eredmény.

A kommunista műszakok jelentős értékű társadalmi munkát eredményeztek. Az ebből eredő bevételt a vasutasok lakásgondjainak megoldására s a megyei vértranszfúziós állomás építésére adták, ajánlották fel.

A miniszteri oklevelet április 23-án *Pál József*, a MÁV építési és pályafenntartási főosztályvezetője és *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára adta át Dankó László pft. főnöknek.

Cs. B.

Dunakeszi járműjavító

A MÁV kiváló üzeme

A MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem dolgozói április 26-án a jól végzett munka örömének tudatában érkeztek a MÁV Kiváló Üzem cím elnyerésére és május 1. tiszteletére rendezett ünnepségre. A Himnusz és József Attila *Ars poetica* című versének elhangzását követően *Bősz József*, a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte az üzem munkatársait, vezetőit valamint az elnökség tagjait, köztük *Csárádi Jánost*, a MÁV Gépészeti- és Járműfenntartási főosztály vezetőjét, *Keresztúri Ferencet*, a Vasutasok Szakszervezete elnökségének tagját, *Rónai Árpádot*, a MSZMP Dunakeszi Városi Bizottság első titkárát és Metykó Gyulánét, a Dunakeszi városi Tanács elnökét.

Az ünnepség szónoka *Varga Lajos* üzemigazgató bevezető szavaiban arról beszélt, hogy a világ népeinek ahhoz a boldog táborához tartozunk, ahol virággal, szabadon köszönthetjük május 1-ét, majd így folyatta:

— Ilyenkor az ünnep közeledtével hagyományaink szerint értékeljük a szocialista munkaversenyt, a végzett munkát. Örömmel mondhatom, hogy az elmúlt évben *vezetők és beosztottak, a szocialista és munkabrigádok egyaránt becsülettel teljesítették a rájuk háruló feladatokat, melynek eredményeként üzemünk elnyerte a MÁV Kiváló Üzeme címet.*

Ezután arról szólt, hogy ez az elismerés nem jelenthet önelégültséget. A továbblépést csak az biztosítja, ha mindenkiben fellelhető a jobbra, az igényesebb munkára való törekvés. Az idén javítani kell a termelékenységet, szakmailag, emberileg is magasabbra kell emelni a mércét, hogy az üzem a szigorú gazdasági szabályzók közepette is teljesíteni tudja feladatát.

Az üzemigazgató beszéde után Csárádi János tolmácsolta a MÁV vezérigazgatójának elismerő szavait az 1984-es évben végzett munkáért.

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében Kereszturi Ferenc, az elnökség tagja köszöntötte az üzem kollektíváját. Az elismerő szavak után Csárádi János és Kereszturi Ferenc átadták Varga Lajos üzemigazgatónak, a MÁV Kiváló Üzem elismerést tanúsító oklevelet.

A járműjavító üzemek képviselői nevében *Kövér Imre* a Landler Jenő Járműjavító Üzem igazgatója gratulált a kitüntetetteknek.

Az üzemi kollektíva mellett a kisebb közösségek közül néhány szintén elismerésben részesült. *Balogh Miklós* irányításával, az *Ady Endre* szocialista brigád, és *Pécz Péter* vezetésével az *Asztalos János* szocialista brigád a MÁV Kiváló Brigádja címet érte el. A MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja címet a *Berta Lajos* irányításával dolgozó Ady Endre ifjúsági szocialista brigád érdemelte ki. Három közösség az üzem kiváló szocialista brigádja címet kapta. Huszonegy fő részesült kiváló dolgozó kitüntetésben, hatan a Szakszervezeti Oklevelet vehették át eredményes mozgalmi munkájukért.

Vetési Imre

Csárádi János főosztályvezető átadja az oklevelet az üzem igazgatójának

(Fotó: Lőrinczné)

JUBILEUMI VETÉLKEDŐ

Megkezdődött a szellemi torna

Rákosrendezőn februárban kezdtek

Ezekben a napokban, hetekben a szocialista brigádok a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny keretén belül hirdetett szellemivetélkedő-sorozatra készülnek, illetve néhány körzeti üzemfőnökségen már túl vannak a versenyző brigádok az első izgalmakon. Tudósítóink a szellemi vetélkedőre való készülődésről, az első versengés eredményeiről számoltak be. Erről készítettünk összeállítást.

Országszerte munkaversenyekkel, felajánlásokkal, vetélkedőkkel tisztelegtek az MSZMP XIII. kongresszusának és hazánk felszabadulása 40. évfordulójának. Így volt ez Rákosrendezőn is, ahol a körzeti üzemfőnökség megfelelően kapcsolta össze a munkában elért eredményeket és a szakmaipolitikai tájékozottság fokozására irányuló igényeket.

Géczy Bernadett, az üzemfőnökség munkaverseny-ügyintézője elmondta, hogy februárban kezdték szervezni a jubileumi vetélkedőt. A szocialista brigádok a munkában elért eredményeik, termelési vállalásaik alapján nevezhettek a versenybe. A legjobb brigádok szakmai vetélkedőn vettek részt. A szakmai verseny győztesei a Sorsfordító című könyvből készültek fel a további küzdelemre, számot adva politikai tájékozottságukról is. Három szolgálati hely — *Szob—Sturovo* határállomás, *Rákosrendező* csomópont, *Hámán Kató* vontatási üzemegység — szocialista brigádjai nevezték be az utóbbi fordulóra. Az elődöntőt április 11-én, illetve 12-én tartották meg Szobon és Budapesten egyidőben. Az első tíz helyezett jutott tovább, a három helyszínről összesen harminc szocialista brigád.

— Miből tevődtek össze azok a pontszámok, amelyek eldöntötték a helyezéseket.

— Az első szempont a végzett munka volt — mondta Géczy Bernadett —, majd a szakmai ismereteket, végül pedig a politikai tájékozottságot vettük számba az üzemfőnökségi döntőben.

— A három hely elég nagy terület . . .

— A MÁV fegyelmezett munkarend szerint dolgozik. A legnagyobb gondot az okozta, hogyan mentesítsük a vetélkedőn résztvevő dogozókat a szolgálat alól. A másik feladat a szakmai kérdések összeállítása volt. Számolnunk kellett azzal, hogy a versenyzők más-más munkaterületről jöttek. A kérdéseket szakmák szerint, „testre szabottan" állítottuk össze.

— Milyen jutalomban részesültek a győztes brigádok?

— A versenyben öttagú csapatok vettek részt. Az első öt helyezést elért brigádok pénzjutalmat kaptak, illetve kiérdemelték a további részvétel jogát. Ezek közé tartozik a Szobi Gazdasági Vasút első helyezettje, a *József Attila brigád*. Rákosrendező csomópont első helyezettje, a *Ságvári Endre brigád*, valamint a Hámán Kató vontatási üzemegység első helyezettje, a *Károlyi Mihály szocialista brigád*. A hatodiktól a tizedik helyezést elért szocialista brigádok természetesen „csak" az üzemfőnökségi döntőn való részvétel jogát nyerték el.

— Úgy is mint üzemfőnök és úgy is mint a szobi verseny zsürielnöke elmondhatom, hogy hasznosnak tartom az ilyen erőpróbákat — jegyezte meg a verseny végén *Molnár Béla* üzemfőnök. — *Erősíti a szocialista brigádoknál az összetartozás érzését s bővíti politikai ismereteiket.* Jómagam is számos értékes ismeretet szereztem zsürizés közben. Együtt izgultam a versenyzőkkel. Nem kis örömöt szerzett, hogy közelről érzékelhettem a lelkesedést.

Ilonka Mária

A vezetők is segítettek

Izgalmas szellemi vetélkedő színhelye volt április 25-én a *komáromi* Csokonai Művelődési Ház (az egykori vasutaskör) nagyterme. A körzeti üzemfőnökség *huszonkét szocialista brigádja* ezen a napon tartotta a jubileumi vetélkedő elődöntőjét.

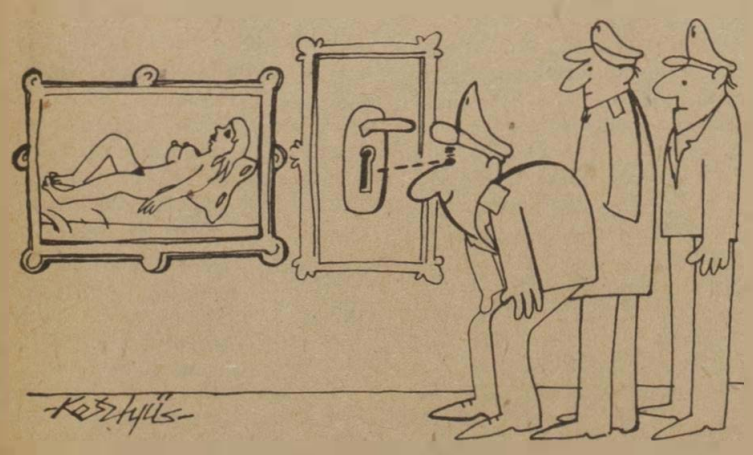
Tóth Gyuláné versenyfelelős elmondta, hogy az üzemfőnökség gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői szívügyüknek tekintették a vetélkedőre készülő kollektívák patronálását. *Orosházi Ferenc* üzemfőnök, *Kedves Ferenc* gazdasági főnökhelyettes, *Sári János*, a vontatási üzemegység reszortosa szakmai és politikai előadásokkal segítették a brigádtagok felkészülését.

A vetélkedőn egyébként maximálisan 200 pontot lehetett elérni. Ebből *legtöbbet szerzett az oroszlányi Kandó Kálmán forgalmi brigád*, amely elnyerte a MÁV Kiváló Brigádja címet. A második helyet a komáromiak *Széchenyi Ifjúsági brigádja* szerezte meg. Harmadikként ugyancsak a helybeli *Gábor Áron brigád* végzett.

A vonatatásiak mezőnyében ez alkalommal *a dorogi Ganz Ábrahám nevét viselő kollektíva 175 ponttal lett győztes.* A második helyre a komáromi *Gagarin brigád*, a dobogó harmadik fokára szintén komáromi kollektíva került. A KÜF-döntőbe nyolc csapat jutott.

Az egyébként színvonalas vetélkedőnek szépséghibája is akadt, mert a komáromi körzetben negyvenegy szocialista brigád dolgozik, s ezeknek csak a fele nevezett. Az is igaz, hogy ezen a területen sok a kis állomás, s így nehezebb volt összeállítani a vetélkedő csapatokat.

Séra Sándor



Vetélkedő előtti tárlatlátogatáson a brigád
(Kesztyűs Ferenc rajza)

A munkát is pontozzák

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny keretén belül hirdetett szellemi vetélkedő *május 14-én kezdődik a kelenföldi körzeti üzemfőnökségen.* A vetélkedőre huszonöt brigád jelentkezett.

A versenyzőknek időben rendelkezésükre bocsátották a felkészüléshez szükséges anyagokat, többek között a szakmai, politikai és vasúttörténeti tudnivalókat. A vetélkedőn, mint az köztudott, a válaszokon kívül a teljesítményt, a munkát is pontozzák, ezért az üzemfőnökség szocialista brigádjai március 30-án kommunista szombatot rendeztek. A zsüri a július 1-től március 31-ig végzett munkát pontozza. A kommunista műszakon 498-an vettek részt.

A szellemi vetélkedőn a brigádok belső életét, aktivitását, közéleti tevékenységét is pontozzák. Az első forduló három szakaszának 3-3 helyezettje jut tovább az üzemfőnökségi döntőbe.

Az üzemfőnökségi döntőbe jutó kilenc csapat vetélkedőjét *május 21-én rendezik.* Az üzemfőnökségi döntő első három helyezett csapata már a vezérigazgatóság által biztosított jutalmat kapja (5000, 3500, illetve 2000 Ft).

A szakszolgálati, igazgatósági elődöntőbe az üzemfőnökségi döntő első három csapatából tíz személy megy tovább. A brigádokat a vetélkedőn öt tagú csoportok képviselik, a feladatokat a csoporttagok közösen oldják meg.

Kertész István

A forgatókönyv szerint

A *békéscsabai körzeti üzemfőnökségen* 73 szocialista és munkabrigád dolgozik. Pótvállalásokkal, kommunista és kongresszusi műszakok szervezésével segítik a gazdasági feladatok végrehajtását.

A kongresszusi és felszabadulási jubileumi munkaverseny szerves része a szakmai-politikai vetélkedő. E szellemi tornára 58 brigád nevezett. A brigádok már készülnek az üzemfőnökségi versenyre.

Az üzemfőnökség munkaverseny-szervező és -értékelő társadalmi bizottsága januárban összeállította a szellemi vetélkedő ismeretanyagát, meghatározta a vetélkedő időpontját, és elkészítette a vetélkedő forgatókönyvét.

A felkészítésbe bevonták az üzemi művelődési bizottságot, a KTE vasúti csoportját és a szocialistabrigád-klubot is. Ez utóbbi tagjai a vasút négy évtizedes fejlődése és Békés megye felszabadulása témakörökből készítik fel a brigádokat. A munkavédelmi tudnivalókból, valamint a kollektív szerződésből az illetékes szakemberek tartanak kétnapos felkészítőt.

A szervező bizottság kidolgozta a megye felszabadulásának történetét, amit ugyancsak a brigádok rendelkezésére bocsátott.

A békéscsabai körzeti üzemfőnökségen a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny szellemi vetélkedőjét május 21-től 24-ig tartják.

Zacharidesz Jánosné

Őszitén a Keletiről (1.)

„Olyan, mint a legszebb alma . . ."

„Olyan a Keleti pályaudvar monumentális, neoreneszánsz épülete, mint az az alma, amely kívül szép ugyan, de belül rohad. Az utóbbi években a pályaudvaron közfeltűnést keltő balesetek is történtek. Utána kiosztották a vétkeseknek a fegyelmit, de a munkakörülmények ettől még nem lettek jobbak. Pedig gyökeres technikai megújhodásra lenne szükség, mert különben a balesetek ismétlődhetnek!"

(Egy vasúti tiszt)

A Keleti körzeti üzemfőnökség egyik irodájában ketten várnak rám *Szabó István* megbízott üzemfőnök és *Lázár István* szb-titkár. Előzetes megbeszélésünkhöz híven meglátogatjuk az üzemegységeket. A munkakörülmények, a személyszállítás kendőzetlen tényei érdekelnek. Az a hátország, amely a „frontvonalak" mögött van. Azokkal az emberekkel szeretnék találkozni, akik nélkül egyetlen kocsi sem mozdulhatna meg, és egyetlen vonat sem érne célba. Nehéz feladatra vállalkozom? Tudom, hogy a Keleti pályaudvar a száz év alatt technikailag elavult, közlekedésbiztonsági berendezései, kocsijavító bázisának gépei múzeumba illenek. Ha egy hajóhoz hasonlítanám, a diagnózis ez lenne: *recsegnek, ropognak az eresztékei.* Csak a matrózok, a személyzet lelkesedése és ereje tartja össze, óvja meg a zátonyra futástól.

A laktanyától a százlábúig

A szociális körülmények hökkentenek meg először. A vonatkísérő-laktanya évszázados épületét már korszerűsítik ugyan, de a múlt hangulata még ott rekedt a bezárt ajtók mögött. A múltat idézik az első szinten kiürített szobák is. Hámló vakolat, átázott falak, a folyosón ütött-kopott vasszekrények. *Berecz Sándorné* laktanya-ügyeletes harmincegy éve dolgozik itt. Vele a második emeleten találkozunk. Ott még nem kezdték el a rekonstrukciót.

— Elöregedett már ez az épület — mondja szemlélődésünk közben. — Sok kisebb felújítást végeztek már e falak között. *Annyit költöttek erre a laktanyára, hogy azon újat is építhettek volna.*

Az építői kapacitást és morált ismerve a vasutasok azért reménykednek: *hátha csoda történik.* A vállalt határidőre befejezik az átalakítást. Úgy legyen.

Megyünk tovább a százlábú híd irányába. Kísérőim közben készségesen tájékoztatnak. A nagy forgalom lebonyolításához kicsi már a pályaudvar. Újabb vágányokra lenne szükség, de erről szó sem lehet. Körös-körül épületek, utak, a vasút nem terjeszkedhet tovább. A vágányok között műanyag zacskókkal, hulladékpapírral szalad a szél. A nemzetközi vonatok utasai az ablakon kitekintve itt szerzik Budapestről az első benyomást.

A Keleti pályaudvar átadásáról 1884. július 16-án így írt a Budapesti Hírlap: „*A dicső Budapest középületeinek egyik dísze az új személypályaudvar. Aki jön, aki megy, mindenki meg lesz lepetve általa. Nagyszerű és gyönyörű, célirányos és pompás, kényelmes és hasznos. Messze földon ritkítja párját.*"

A mellettünk levő vágányon a *Maestrál expressz* kocsijait takarítják. Konzervdobozok, sörösüvegek csillognak körülötte. Az egyik sínpár között leszakadt féktömlő, ottfelejtett féktuskó. Mint egy elhagyott szeméttelep.

— *A szocialista brigádok időközönként takarítják a vágányközöket* — vidít megjegyzésével az szb-titkár. — Utána néhány napig rend van, de aztán kezdhetnék megint elölről. Sokat köszönhetünk az itt dolgozó vasutasoknak. Szabad idejüket áldozzák azért hogy emberibb körülmények között dolgozhassanak. Felsorolni is nehéz lenne, mi mindent tettek eddig. Betonlapokat fektettek le például a tárolóvágányok közé, hogy a targonca is megközelíthesse a kocsikat. A fővágányokba kötött váltókhoz társadalmi munkában ástak árkot a villamos kábelek részére, mert 1982-ig petróleumlampa pislákolt a váltókban.

— Öt évvel ezelőtt rádió adóvevőt kaptak a tolatócsapatok — veszi át a szót *Szabó István.* — A létszámhiány miatt rádió nélkül itt már megállt volna az élet. Az elromlott készülékeket sajnos sokára javítják ki, pedig ez nekünk létszükséglet.

Siralmas állapotok

A százlábú híd mögött megpillantjuk a vontatási telep épületeit. *Siska Imre*, a vontatási üzemegység fiatal vezetője segít eligazodni a telepen. Részletesen vázolja a hatszáz dolgozót foglalkoztató üzemegység feladatait, a mozdonyjavítás körülményeit. Látható büszkeséggel beszél a korszerű villamos mozdonyokról, a szakképzett gárdáról. Sok újítás fűződik nevükhöz. Az itt kidolgozott diagnosztikai vizsgálati módszereket szinte az egész országban átvették. *A mozdonyok műszaki állapota az országos átlag felett van.* Az alkatrészhiány gondokat okoz ugyan, de jó a kapcsolatuk az Északi Járműjavítóval. A kétszáznegyven mozdonyvezető havonta átlag 210 órát dolgozik. Nagy az igénybevétel, a hangulat mégis jó, mert a mozdonyvezetők a túlórát önként vállalhatják, hivatalosan erre senkit sem köteleznek. A túlmunkavállalást szerződésben rögzítik. A munkaerőhiány miatt a vezérek — szintén szerződéssel — váltókezelőket is helyettesítenek. A tenni akarással, a jóindulattal nincs is semmi baj, csak a szociális és munkakörülmények mostohák.

Körülnézünk a telepen. Az I-es szerelőcsarnokban végzik a mozdonyok időszakos javítását. Naponta 20-25 mozdonyt vizsgálnak itt meg a szerelők. A faszerkezetes épületben oldalt pici műhelyek sorakoznak, elavult felszerelésekkel. A lakatosok alkatrészeket bütykölnek, s néha káromkodnak. Legtöbbször azért, mert olyan karbantartó munkát is kell végezniük, amely nem az ő szerepkörük. Naponta hegesztgetik például a csarnokban körben futó fűtési csöveket, rozsdás radiátorokat. Hol itt, hol ott fúj ki a gőz. Csapot is javítanak, néha pedig leszakadt deszkát szögelnek vissza a helyére. *Nagyon sok időt, energiát fordítanak arra, hogy megteremtsék a munka feltételeit. A munkáét, amiért a fizetésüket kapják.*

Süllyedő falak között

A II-es szerelőcsarnok állapota még siralmasabb. A szintén faszerkezetes épület hatalmas ajtaja leszakadt. Sátorponyvát feszítettek a helyére, hogy legalább a szél ne kószáljon szabadon a csarnokban. A másik ajtót is gerendákkal, állványokkal erősítették, hogy rá ne dőljön valakire. A radiátorok itt is elégtek, szétmarta a rozsda. A műhely kollektívája a csarnokon belül melegedőt épített társadalmi munkában, hogy télen legyen hol melengetni a szerszámokon áthűlt ujjakat.

A körénk sereglett lakatosok büszkén mutatják a brigádok által készített szerelőállványt, amelyről két mozdonyt javíthatnak. A vasszerkezet tartóoszlopait — mondják cinkosan egymásra kacsintva — ügyeskedéssel szerezték, hiszen erre a beruházásra sem volt elegendő pénz. Mint ahogy az 1967-ben átadott kerékeszterga felújítására sincs évek óta. Két ilyen típusú eszterga üzemel a MÁV-nál. Előnye, hogy a mozdony kerekeit nem kell kiszerelni. A Dunántúlról is ide hozzák a gépeket, hogy az elkopott kerekeket felújítsák. Az eszterga már gyakran elromlik, és a pontossága sem a régi.

Néhány kép, villanás a vontatási üzemegység szociális létesítményéről. A mozdonyvezetők öltözője, mosdója háborús állapotokat juttat az eszembe. A mennyezetről lepergett a vakolat, látni a vasgerendákat. Már öt centimétert süllyedtek a falak. A csapokat nem lehet elzárni, a csempe is hiányos. A fönti emeletet gerendákkal dúcolták alá, nehogy leszakadjon. Lefelé jövet, a folyosón megakad a szemem egy piros betűs táblán: „A tisztaságra ügyelj!" A vasutasok fegyelmezett emberek. Amit kérnek tőlük, teljesítik. Romos házfalak között is lehet tiszta tányérból ebédelni. *Tiszteljük az emberi méltóságot!*

Kaszala Sándor

(Folytatjuk)

Autósok, gyalogosok

Fittyet hánynak a sorompóra

Ellenőrző úton, a megelőzés szándékával

A hazai közlekedésben talán semmi sem foglalkoztatja annyira a közvéleményt, mint a vasúti átjárókban történő (elsősorban tömeges) balesetek. Ezek megelőzése érdekében elengedhetetlen az átjárók folyamatos ellenőrzése, ahol szükséges korszerűsítése —, és az előírt változtatások végrehajtásának számonkérése. A budapesti vasútigazgatóság áprilisban több száz munkaórát fordított arra, hogy a területén lévő minden átjáró, fény- és fél, valamint hagyományos csapórudas sorompó revízióját elvégezze.

Az utolsó ellenőrzési napon mi is részt vettünk. *Mosóczy Endrével*, a műszaki osztályvezető-helyettesével. *Szuromi Istvánnal*, a komáromi KÜF üzemszervezőjével. *Németh Istvánnal*, a győri pft. főnökség vezetőmérnökével. *Vanya Istvánnal*, a győri bizber. főnökség üzemfezetőjével a hegyeshalmi fővonalon. Tatabányától Ácsig 32 vasúti-közúti kereszteződést vizsgáltunk meg.

Meghökkentő látvány

A szakmeberek minden helyen — az előírásoknak megfelelően — méréseket végeztek. Megvizsgálták a vasúti pályát, feljegyzéseket készítettek az esetleges módosításokról. A bejárás során néhány meghökkentő látványban is volt részünk.

Az első feljegyzés a tatabányai Fatelepen készült, ahol a vasutat keresztező forgalmas közút egyik oldalán nem megfelelő a kilátás. Ezért az osztályvezető-helyettes elrendelte, hogy az ottani pft. tulajdonába tartozó betonkerítés sarokrészét le kell bontani, és beljebb építeni.

— Hogyan határozzák meg, illetve számítják ki, hogy a pályán haladó vonatok sebességéhez viszonyítva milyen hosszú rálátásra van szükség? — kérdeztem Mosóczy Endrétől.

— Az elsődleges szabály az, hogy a fénysorompónak vagy vasúti kereszteződést jelző táblának (András-keresztnek) a vágánytengelytől mérve 4 méter távolságra kell lennie. A következő előírás: *az adott pályára engedélyezett sebességet ötvel kell szorozni, s az így kapott szám adja meg a szükséges beláthatóság hosszát.* Száz kilométeres sebességre méretezett pályán például mindkét irányból legalább 500 méterre nem gátolhatja a járművezető kilátását semmi.

— És mi a teendő, ha fa, vagy épület van az előírt távolságon belül?

— *A biztonság érdekében a fát, bokrot ki kell vágni, és a szóbanforgó épületek is a lebontás sorsára jutnak. Egyébként erre már van néhány példa — nemsokára találkozunk is vele.*

Utunk következő, kritikus állomása ugyancsak Tatabányán az Újvárost átszelő, egyes számú őrhelyről kezelt csapórudas sorompó. Ehhez a kereszteződéshez olyan út vezet, amelyen a közlekedő autók majdhogynem felfekszenek a hepehupára. A vasúti vágányok között ugyanez tapasztalható. Itt ugyan tábla tiltja a teherkocsik behajtását, mégis egymást érik a nyergesvontatók, a teherautók.

Míg ott tartózkodtunk az átjáróban majdnem baleset történt. *Egy nyergesvontató a félig leeresztett sorompó alatt még át akart jutni.* Közben a sorompó lecsukódott, a nyergesvontató pedig a két csapórúd közé szorult. Gépkocsivezetőnk, *Sipos András*, aki önkéntes rendőr is, rögvest akcióba lépett. Felkiabált a toronyba, s így a már pánikba esett gépkocsivezető megmenekült. Néhány perccel később ugyanitt a még lecsukott sorompók között egy biciklis karikázott át a síneken. A hatósági ellenőrzési joggal felruházott sofőrünk hivatalos minőségben foglalkozott a felelőtlen fiatalemberrel, akiről sajnos kiderült, hogy vasutas . .

Kivágni a fákat!

A „forró percek" után útitársaim közölték, hogy a térség legkritikusabb pontjához megyünk, *a Mátyás király úti, már-már hírhedté vált fénysorompóhoz.* Ezen a helyen 1984-ben három halálos gázolás történt. A pályaszakasz itt 100 kilométeres sebességre méretezett, tehát mindkét irányból 500 méter rálátást kell biztosítani. Az ellenőrök megállapították, hogy (Óváros felől jövet) jobbról ez a távolság nincs meg, mert egy nagy nyárfa és kisebb bokrok vannak közben. Mosóczy Endre feljegyezte és utasításban is közölte: *a fát és a bokrokat ki kell vágni, s ezen kívül a pályán átvezető gyalogutat is ki kell javítani.*

A következő ellenőrzési ponton, a tatai szőlőhegyi sorompónál mindent rendben találtunk, a berendezések szabályosan működnek, a kilátást sem akadályozza semmi. Ennek ellenére a közelmúltban itt is történt tragédia: *egy traktoros a vonat elé hajtott, s életét vesztette,* járművének darabjai még mindig a sorompó melletti árokban hevernek. Ez az eset arra figyelmeztet, hogy hiábavaló a legmodernebb biztonsági berendezés is, ha a gépjárművezetők, akár szándékosan, akár figyelmetlenségből, nem törődnek a jelzésekkel.

Vértesszőlős megállóhelynél a sorompóhoz érkezve, a falu felőli oldalon láttuk, hogy már lebontottak egy szolgálati épületet, mert akadályozta a pályára való rálátást.

Almásfüzitőn a Kőolajipari Vállalat közelében lévő csapórudas sorompónál új megoldást alkalmaztak a szakemberek. Villogó piros fény jelzi, hogy a sorompót le fogják ereszteni. Ám itt is sok a szabálytalanul közlekedő gyalogos, kerékpáros. Odaérkezésünkkor a sorompó zárva volt, de egy kismama éppen gyerekkocsit tolt át a síneken. Nemsokkal később egy biciklis karikázott át a lezárt sorompók között. Sipos András rögtön igazoltatta a szabálytalankodót, de a feljelentés ezúttal elmaradt.

Van rá pénz

— *Nem lett volna igazságos* — mondta az önkéntes rendőr. — *Ez a sorompó ugyanis állandóan zárva van, csak úgy lehet átjutni, ha személyesen odamegy valaki szólni a sorompó melletti szolgálati helyre, és onnan áttelefonálnak a kezelőnek.* A helybeliek ezt a kissé hosszadalmas eljárást „egyszerűsítik" úgy, hogy körülnéznek, és átmennek. Csak az idegen autók állnak egy darabig türelmesen, de előbb-utóbb ők is elkezdenek dudálni. Sokszor egész koncertet rendeznek.

Mosóczy Endre természetesen ezt is feljegyezte és a gyorsan elintézendők közé sorolta.

Innen Ácsig apróságoktól eltekintve már semmi rendkívülit nem tapasztaltunk. Visszafelé jövet a vezető szakembertől arról érdeklődtem, hogy az ellenőrzés során feltárt szabálytalanságok, hibák megszüntetése érdekében mit tesznek.

— *Az igazgatóság mintegy 4 millió forintot irányzott elő javításokra, korszerűsítésekre.* Az idén ősszel ismét nagyszabású ellenőrzést tartunk, számonkérjük az előírt változtatások végrehajtását.

Séra Sándor

Furcsa eset

„Miért nem húztad meg a vészféket?"

Május 7-én a Kiskunfélegyházáról Budapest Nyugati pályaudvarig közlekedő 7027 sz. személyvonat negyedórás késést gyűjtött Monorig. Miután onnan elindultak, *Kovács Katalin* vonatvezető-jegyvizsgáló az első kocsiban „foglalatoskodott". Néhány perc múlva az egyik utas megkérdezte:

— *Tessék mondani, Üllőn nem állunk meg? A menetrend szerint meg kellene állni.*

— Ketten vannak a vezérálláson, ha nem beszélgetik el az időt, biztosan tudni fogják a kötelességüket — így a kalauzné.

Hát nem tudták. Amikor ugyanis a kérdés elhangzott, már Vecsés-Kertekalja házai tűntek fel. Csak a bejárati jelzőnél fogott gyanút a szegedi *Havjár István* mozdonyvezető és *Pakli József* vontatási vonatkísérő, merthogy máskor ott mindig zöldet kapnak.

Szerencse, hogy az üllői forgalmista átszólt Vecsésre, hogy a menetrendtől eltérően állítsák meg ott a vonatot. Vecsésen a késés és némi tortúra után az üllői utasok átszállhattak egy éppen ott „keresztező" személyvonatba, s a forgalmista intézkedett, hogy díjtalanul térhessenek haza.

Mondanom se kell, hogy az utasok nem éppen zsoltári hangnemben foglalták „imába" a vasutat. Tehát nem a vétkes masinisztát és a vonatkísérőt, akik vigyorogva mondták a vonatvezetőnek:

— *Miért nem húztad meg a vészféket?*

Nem tudtam megállni, hogy ne szóljak közbe, mondván, ne egymásra mutogassanak, hanem figyelmesebben lássák el szolgálatukat.

— *Maga ne foglalkozzon velünk!* — rivalltak rám a vezetőállásból.

— Tévedni emberi dolog — tette hozzá a vonatvezető.

Való igaz. Tévedni emberi dolog. Csakhogy a vasútnál a szolgálat figyelmetlen ellátása súlyos következményekkel járhat. Ezt a 7027 számú személyvonat vontatási és forgalmi utazószemélyzetének illene tudni.

Orosz Károly

Ember és környezete

A ma emberét egyénileg és társadalmi méretekben a környezet egészségi ártalmai erősen foglalkoztatják. Előtérbe került az életmód problémája, mely végeredményben nem más, mint célszerű alkalmazkodás környezetünkhöz. Az életmódból fakadó hibákra az egészségnevelésnek ma nagyon oda kell figyelni. A civilizációs ártalmak korunk egyik legnagyobb betegségokozó tényezői. Nagy gondunk az aktív életkorúak megas számú megbetegedése, elhalálozása. Az egészség értékmegítélésével van a legtöbb baj. Amíg egészségesek vagyunk, nem figyelünk a betegségek megelőzésére. Természetesen az orvosok és az egészségügy nem vállalhatja fel a betegségmegelőzés gondját, munkáját, a társadalom közreműködése és felelőssége is kell hozzá. A legtöbbet maga az ember teheti egészségének megóvásáért és így a társadalomért is!

Éljünk okosan

Az egészségnevelés széles körű munkát és feladatokat jelent. Felöleli a környezetvédelemtől, a helyes életmód kialakításán keresztül az egyén és a közösség harmóniájának megteremtését is. A cél: *okosan és egészségesen élni.*

Az egyre romló környezetünkben kell egészségünket megőrizni. Fogynak az erdők, fogy az oxigéntermelés. Növekszik a gépjárművek száma, melyek részben oxigént fogyasztanak, részben káros kipufogó gázokat bocsátanak a környezetünkbe. *Vizeink elszennyeződnek, füstben, koromban, zajban élünk.* Megromlottak emberi kapcsolataink, egyre türelmetlenebbek lettünk egymáshoz. Úgy tűnik, mind nehezebb tartani — az egészséges életmódot. A legszomorúbb, hogy ebben a kóros környezetben még mi is ráteszünk egészségünkre káros anyagokat — „néhány lapáttal"!

Becslések szerint a hazai népességünk mintegy 25-30 százaléka túltáplált. Étkezéseink mennyiségének napi ritmusa sem felel meg a követelményeknek. *A kalóriák nagy hányada az esti — vacsorai — étkezésre szorítkozik.* A fehérjefogyasztás is elmarad egyes néprétegeknél a kívánatostól, ugyanakkor a zsírfogyasztás aránya a lakosság széles rétegeibe a szükségesnél nagyobb. Nálunk az összkalória 30-40 százalékát a zsír adja, a 20 százalék lenne ideális. Ennek következménye: az elhízás. Az elhízásnak pedig tragikusan káros hatásai vannak.

Rizikófaktorok

Hazánkban már járványszerűen emelkedik a szív-érelmeszesedés, különösen a 35—55 év közötti férfiaknál. A szívérbetegséget nem egyetlen kórokozó, hanem több tényező együttes hatása idézi elő. *Ezeket rizikófaktoroknak nevezzük.* Minél több a rizikófaktorok száma, annál előbb és annál nagyobb formában jelentkeznek a szívérelváltozások.

A keringési rendszer számára biológiailag csak az a mozgásmennyiség hasznos, ami legalább heti háromszor 25-30 percig igénybe veszi maximális kapacitásának 75 százalékát. Ez 20 éves korig 169-es, 40—50 év között 140-es pulzusszámot jelent percenként. Fontos tudnunk, hogy testsúlyunk tartásához a mozgás önmagában nem elég, *mit és mennyit eszünk — ez a meghatározó!* Egy üveg üdítő kalória értékét csak 5 km-es jó ütemű séta, egy adag somlói galuskáét 9 km-es gyaloglás ellensúlyozza. A legnagyobb energiafogyasztó az úszás. Egy órai úszással 500 kalóriát dolgozhatunk le.

A rossz közérzetüket egyre többen és több élvezeti cikkekkel próbálják ellensúlyozni. Az NSZK minden lakosa (beleértve az újszülötteket is) évente kb. 650 tablettát, vagy más formában elkészített gyógyszert vált ki receptre. Ehhez hozzászámítva a szabadon kapható gyógyszerek óriási mennyiségét, minden NSZK-lakos élete folyamán kereken 50 ezer tablettát szed be. A gyógyszergyárak is öntik az új készítményeket. Hazánkban például 22 féle görcsoldó, 36 féle altató-nyugtató szer kapható. Elmondhatjuk: *„nyakra-főre" gyógyszert szedünk.*

Alkohol és nikotin

Az alkoholfogyasztásban is vezetünk. Az iszákosság, a részegeskedés, az alkoholizmus, egyre több gondot okoz társadalmunkban. Az alkohol rombolja az egyén szervezetét, személyiségét, családi életét, munkahelyi moráljét, emeli a bünözések számát, kitermeli az öngyilkosokat stb. A közúti baleseteknél 30-35 százalékban felelős, és 15-20 százalékban ott rejlik a háttérben.

A szennyezett városi levegő mellé a dohányfüst is társul. Egy köbcenti dohányfüstben a legszennyezettebb munkahely levegőjéhez képest is sokszorosan több ártalmas anyag van. Az elmúlt két évtizedben a cigarettafogyasztás 15 milliárdról 27 milliárdra nőtt, ugyanezen időszakban párhuzamosan a szívinfarktusos esetek száma 6919-ről 25 727-re emelkedett.

Egyre nehezebb lesz egészségünket megvédeni — környezetünk ártalmaitól. *Egyre nagyobb kincs lesz — az egészség.* Vigyázzunk rá, és közösen óvjuk saját és a társadalom hasznára!

Dr. Veress Sándor
Szeged

A fehérvári tt-elnök

Szabó Ferenc, a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség vontatási tmk-műhelyének a művezetője. De nemcsak ezért ismeri mindenki. Kis híján negyven esztendeje dolgozik a vasútnál, és több mint harminc éve intézi a közösség ügyeit. Odaadóan, társadalmi munkában.

— *Negyvenhatban beléptem a szakszervezetbe* — mondja. — *Öt évvel később már az üzemi szakszervezeti bizottság tagja és az újítási ésszerűsítési bizottság elnöke lettem.*

Huszonnyolc éve

Azután különböző tisztségeket töltött be, majd az ellenforradalmat követően megválasztották a társadalombiztosítási tanács elnökének. *Huszonnyolc éve tehát annak is, hogy folyamatosan tölti be a funkciót.* Emellett egy időben a budapesti tt-bizottság tagja, s a vitásügyi szakbizottság elnöke is volt.

Az évtizedek alatt kifehéredett haját egyszerűen hátrafésüli. Mosolygós, barna szeme van, nyoma sincs benne indulatnak. Frissen mosott kék munkaruhát visel. Harminc éve művezető, de ma is elsősorban munkásnak tartja magát.

— Már nagyapám is itt dolgozott a vasútnál. Csapágyfémöntő volt, meg is ölte az ólommérgezés. Édesapám szintén a MÁV-ot választotta: mozdonyfűtő volt, aztán előfűtő, végül segédkezelő lett. Az már természetes, hogy idehozott be bennünket az öcsémmel. Mind a ketten esztergályos szakmát tanultunk. Én később elvégeztem a gépipari technikumot, és kineveztek művezetőnek.

— Számított rá, hogy a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatot kapja, amikor a közelmúlt napokban meghívót kapott a Benczúr utcából?

— Hogy mit kapok, azt nem tudtam, de mérhetetlenül boldoggá tett. Azért is, mert a csoportvezetőnk. *Polgár Gyula* nemrég Kiváló Munkáért miniszteri kitüntetést vehetett át, brigádunk pedig, a tizennégy tagú *„Lendület"* a tavalyi arany fokozat után az idén elnyerte *a MÁV Kiváló Brigádja* címet. Úgy érzem, a kitüntetések a közösen végzett jó munkának is szólnak.

S ez még nem minden. Polgár Gyula ebben az évben kiváló újító elismerést is kapott. Szabó Ferenc látható örömmel beszél a többiek teljesítményéről.

Fogy a létszám

Hirtelen vált más témára, miközben szeme is sötétebb lesz egy árnyalattal:

— Nagyon sajnálom, hogy egyre kevesebb az olyan vasutas dinasztia, mint a miénk. Aggodalommal nézzük a helyzet romlását. *Voltunk már huszonnyolcan is, most tizenheten vagyunk karbantartók.* Igaz, hogy felszereltség, a technikai színvonal sokat nőtt, de alkotó szakember is több kellene. Most kaptunk egy jól felszerelt Ifa-műhelykocsit, ami feltétlenül sokat gyorsítja a munkát. Huszonöt állomás, 180 kilométeres vonalszakasz tartozik hozzánk. A kocsival több időnk marad majd arra, hogy megfeleljünk feladatainknak, hogy a karbantartás, amit végzünk, valóban tervszerű és megelőző legyen.

— Meddig dolgozik még?

— Egy kicsit ráhúzok, vagyis a jövő évet szeretném még végigdolgozni. Mindig voltak segítőim, akik jól ismerik a feladatokat. Az én helyemen — remélem — nem okoz majd gondot a személycsere.

Házgyári lakásban lakik feleségével és lányával. Feleségét a vasútnál ismerte meg, ő is Székesfehérvárott dolgozik, a munkaügyi osztályon. Ha ki akarnak szabadulni a város öleléséből, átugranak Pákozdra, ahol tizenkét éve vettek egy háromszáz négyszögöles telket. Zöldség és virág nő rajta, a kényelmet pedig egy kis faház szolgálja.

— Mint társadalombiztosítási elnök, nagyon sok egészségügyi előadást, beszámolót tartottam az évek során — jegyzi meg. — *Társadalmi teendőim nagy része propagandista feladat.* Hogyan nézne ki, ha nem járnék elöl jó példával? Már csak ezért se dohányozom, italra se költök, az egyéb méreganyagokat se kedvelem. Eddig még — lekopogom — sikerült elkerülni a betegségeket. Nagyon sok ember értelmetlenül rombolja, pusztítja önmagát. *Megálljt kellene parancsolni ennek a jelenségnek!*

Megbecsült ember

A műhely fölött lévő kis irodában sok a zöld, a dísznövény.

— Még a levegő is jobb így — mondja.

1980-ban az elsők között vehette át az akkor alapított *Kiváló Munkáért* miniszteri kitüntetést, s hatszor volt kiváló dolgozó. Megbecsült, köztiszteletben álló ember, aki azt a munkát végzi, amit szeret. De azért korántsem elégedett.

— Nagyon sok vitás ügyet tárgyaltam. „Dolgozópárti" vagyok, de azért a döntésekben mindig óvatos, aki meghallgatja a másik felet is. Bizony, előfordultak már alaptalan panaszok, s gyakran éreztem azt is, hogy hálátlan feladatatot vállaltam. *Köszönet helyett megesett, hogy haragot, gáncsoskodást kaptam a körültekintő, tárgyilagos szakszervezeti munkáért.* De ezt vállalnia kell annak, aki felelősséget vállal a mozgalomért. S e körül is sok még a tennivaló.

Kádár Péter

KISZ-esek vetélkedője

Vonalban vagyunk

Felszabadulásunk 40. évfordulója és az MSZMP XIII. kongresszusa tiszteletére a vasutas szocialista brigádok tavaly munkaversenyt hirdettek, amely az idei, 35. Vasutasnapon, júliusban szellemi vetélkedővel ér véget. Az országos döntőre készülve a KISZ MÁV Miskolci Bizottsága kezdeményezésére május 4-én rendezték meg — *„Vonalban vagyunk"* címmel — a vasutas fiatalok versenyét. A lebonyolítást megkönnyítette a vasút sajátos technikai felkészültségét jellemző üzemi távbeszélő-hálózat. Így a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatelefonján. *„a forró dróton"* keresztül tarthatták a vetélkedőt nyolc helyszínt — *Budapestet* (itt kettőt). *Debrecent, Miskolcot, Pécset, Szegedet, Szombathelyet* és *Záhonyt* — összekapcsolva.

A vasutas fiatalok képviseletében közel 500 versenyző mérte össze tudását az elmúlt 40 év eseményének történetéből, a magyar vasút fejlődéséből, a VIT-ek történetéből. Ezen kívül kulturális és sportjellegű kérdésekre is válaszoltak.

A több mint négyórás versengés zsűrijének elnöke *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára volt. A vetélkedő győztese *a pécsi vasútigazgatóság csapata lett, Szeged és Debrecen előtt*. A győztes csapat tagjai és a helyezettek összesen nyolc külföldi és 24 belföldi utazási, illetve üdülési utalványt nyertek, és külön díjak átadására is sor került.

Édesanyák köszöntése

A Szív utcai általános iskola tanulóinak verses műsorával kezdődött május 3-án a vasutas-szakszervezet székházában az a bensőséges ünnepség, amelyet a MÁV-nál dolgozó több gyermekes édesanyák tiszteletére rendeztek az anyák napja alkalmából. Az ünnepségen jelen volt *Nyitrai Lajosné*, a SZOT nőbizottságának elnöke is.

A megjelenteket *Nagy Istvánné*, a vasutas-szakszervezet nőbizottságának elnöke köszöntötte, majd *Kajcsa József*, szakszervezetünk alelnöke mondott beszédet. Méltatta a több gyermeket nevelő vasutas édesanyák helytállását, áldozatvállalását a munkahelyen és a családban egyaránt. Ezután pénzjutalmat adott át a meghívott sok gyermekes édesanyáknak.

Kajcsa József átnyújtja a jutalmat
(Skoda László felvétele)

125 éve megy a gőzös...

Emlékünnepség a kanizsai csomóponton

Abból az alkalomból, hogy 125 éve gördült be az első vonat a nagykanizsai vasútállomásra, április 24-én emlékünnepséget rendeztek a Kodály Zoltán Vasutas Művelődési Házban. Már délben árusították azt a kiadványt, melyet *Csaba Lajos*, nyugdíjas állomásfőnök-helyettes állított össze az elmúlt 125 évről. A posta pedig emlékbélyegzőt használt.

Kora délután *Busch Károly*, a pécsi vasútigazgatóság helyettes vezetője nyitotta meg azt a két hétig megtekinthető kiállítást, mely eredeti dokumentumokból, régi fotókból, tablókból áll, és napjainkig mutatja be a kanizsai vasút fejlődését. Ezt követően ünnepi megemlékezésre került sor, ahol *Tóth János*, az üzemfőnökség szb-titkára üdvözölte a megjelenteket, köztük *Mózes Pált*, a városi tanács elnökét, *Vándor Lászlót*, az SZMT elnökét. Ünnepi köszöntőt *Fehér László*, a MÁV Vezérigazgatóság főosztályvezető-helyettese mondott.

A megemlékezés után kitüntetések átadására került sor. Múlt évi munkájával *Élenjáró szolgálati hely* címet kapott az üzemfőnökség. *Szentes László* üzemfőnök elmondta: az előző évihez képest több személyszállító vonatot indítottak, s mintegy egymillió tonna árut szállítottak.

A rendezvénysorozat a gyékényesi vasutas vegyeskórus és a nagykanizsai vasutas táncegyüttes műsorával ért véget. Délután a vontatási üzemegységnél a jubileum alkalmával emlékfát ültettek el az új üzemi konyha előtti parkban.

Várfalvi Mária

Negyvenéves

a MÁV Szimfonikus Zenekar

Születésnapi koncert a Kongresszusi Központban

Négy évtizede, 1945. május 1-én mutatkozott be először közönség előtt a MÁV Szimfonikus Zenekar. E jeles születésnap alkalmából a zenekar koncertre hívta meg lelkes és hűséges közönségét a Budapest Kongresszusi Központ hangversenytermébe.

Negyven év alatt nemcsak az országban, hanem az országhatárokon túl is megismerték a zenekar nevét, művészi munkáját, s ma szívesen látott vendég Európa bármely nagyvárosában is.

Az ünnepi koncertprogramban a következő művek hangzottak el: Beethoven *III. Leonóra nyitánya* — a zeneirodalom egyik legszebb műve. Sibelius *Hegedűversenye*, egyike a legvirtuózabb versenyműveknek és Richard Strauss *Alpesi szimfóniája*, amely önmagában is zenei kuriózum.

A műsornak a születésnap megünneplésén kívül több érdekessége is volt. A Kongresszusi Központ hangversenyterme most nemrégen épült fel, szépségében és akusztikájában világszínvonalon áll. Ebben az új hangversenyteremben ez volt az első bemutatkozó hangversenye a MÁV Szimfonikus Zenekarnak. A másik érdekesség, hogy Richard Strauss Alpesi szimfoniája ritkán játszott zenemű. *Ezt a csodálatosan szép szimfonikus költeményt 35 éve nem játszották hazánkban.* Hatalmas zenekari apparátust, magas művészi felkészültségű zenekart, kifogástalan hangzású hangversenytermet és egy nagytehetségű karmestert kíván megszólaltatása. Nos, ezen a koncerten minden feltétel teljesült és a nézőteret zsúfolásig megtöltő közönség gyönyörű muzsikálást hallhatott. Az utolsó feltételt *Joó Árpád* magyar származású. Kanadában élő világhírű karmester személyesítette meg. A zenekar soha nem látott lelkesedéssel és odaadással muzsikált. Joó Árpád egyszerű eszközökkel, de hallatlan művészi tehetséggel szinte magához láncolta a zenekart, s a közönséget egyaránt.

Joó Árpád még a próbák alkalmával elmondta, hogy személyes kérése volt a műsorprogramban az Alpesi szimfónia. Szereti ezt a fajta muzsikát. A MÁV Szimfonikus Zenekart évekkel ezelőtt egy hollandiai turnén ismerte meg és ez már a harmadik alkalom, hogy koncerten vezényli is. A mű kiválasztásában közrejátszott a MÁV Szimfonikus Zenekar magasfokú művészi színvonala, ezt a zeneművet nem is lehet akármilyen zenekarra bízni. Elmondta még, hogy szeret a zenekarral koncertezni, a jó hangulatú próbák alatt odaadó figyelemmel dolgoznak. Nyugodtan állítható — amit a mostani hangverseny és a közönségsiker is bizonyít. — *hogy a MÁV Szimfonikus Zenekar ma európai színvonalon muzsikál.*

A nagysikerű koncert másik vendégművésze *Kiss András* Bach-díjas hegedűművész volt, aki Sibelius Hegedűversenyét játszotta. A mű a népszerű koncertdarabok közé tartozik, de előadása nehéz művészi feladatok elé állítja a szólistát és a zenekart egyaránt.

A hangverseny szünetében sikerült szót váltanom Kiss András hegedűművésszel, aki elmondta, hogy számára megtisztelő volt ennek a szép évfordulónak részesévé lenni. Művészi pályájának kezdete óta jó kapcsolata van a zenekarral sok jelentős koncerten muzsikáltak már együtt.

A közönség soraiban jó néhány közismert zenei szakember is helyet foglalt, akik nagy érdeklődéssel hallgatták végig a koncertet. Alkalmam nyílott beszélgetni *Pándi Marianne* zenetörténésszel, aki a hangversenyek közönsége előtt nem ismeretlen. Az ő nevéhez fűződik a *Hangverseny Kalauz* négy kötete, jó néhány rangos zenei ismertető és rendszeresen foglalkozik zenekritikával. Elmondta, hogy szinte már a kezdetektől ismerte a MÁV Szimfonikus Zenekart. Mindig becsülte az együttes áldozatos kultúrpolitikai munkáját. Említést tett a Gördülő Operáról is, melynek keretében a zenekar a felszabadulás utáni zenei élet „hőskorában" nagy érdemeket szerzett kultúrpolitikánk megvalósításában. A koncertről szólva azt magas színvonalúnak és tökéletes zenei élményt nyújtónak ítélte. Véleménye szerint ma már rangot kell hogy jelentsen az, ha valaki a MÁV Szimfónikus Zenekar tagja.

Valóban a MÁV Szimfonikus Zenekar 40 éves munkája és művészi fejlődése elismerésre méltó. Ennek a fejlődésnek egyértelmű bizonyítéka, hogy április 26-án és 27-én zsúfolt nézőtéren *3600 ember ünnepelte a zenekar születésnapját.* Szinte megható volt ez az ünneplés, bizonyítva azt, hogy a zenekar és közönsége nemcsak egymásra talált, hanem immár évtizedek óta hűségesen ki is tart egymás mellett. A szép zenei élményt nyújtó hangversenyeken a közönség vastapssal jutalmazta a zenekar és a kiváló vendégművészek előadását.

Menyhért Marianna

Korszerű forgalomirányítás

A Közlekedéstudományi Egyesület szegedi területi szervezetének biztosítóberendezési és automatizálási szakcsoportja és a Ganz Villamossági Művek szervezésében április 25-én az igazgatóság épületében *Balog Géza*, a GVM fejlesztő mérnöke mutatta be a GVM 85 típusú vasúti központi forgalomellenőrző rendszert. E berendezés alkalmas általános folyamat irányítására is, ezért az előadáson és a bemutatón a vasúti szakemberek mellett külső vállalatok képviselői is részt vettek.

A telepített berendezésen bemutatásra került a dél-balatoni vonal forgalomirányítása. A bemutatót nagy érdeklődéssel figyelték a szegedi üzemi és műszaki szakemberek, mivel a *Szajol—Lökösháza* vonal korszerűsítésével egyidőben tervezik e berendezés telepítését. Ugyancsak előkészületek folynak a *Cegléd—Szeged*, a *Kiskunfélegyháza— Kiskunhalas* és a *Bp. Ferencváros—Kelebia* vonalon e központi forgalomellenőrző berendezés továbbfejlesztésével: a központi forgalomirányító berendezés telepítésére.

G. J.

Vidám majális

Kellemesen töltötték az idei május 1-ét a fővárosi vasutasok. A felvonulás után a VIII. kerületi *Asztalos János* parkban szórakoztak családtagjaikkal együtt. Az itt felállított száz négyzetméter alapterületű sátorban vasúti témájú filmeket vetítettek, és — a gyerekek örömére — kiállítottak egy vasúti terepasztalt is.

Sok nézője volt, az ugyancsak ott kiállított V 43-as mozdony vezérlő pultjának is. Az Utasellátó Vállalat gazdag étel- és italválasztékkal várta a vendégeket.

Vasarely-kiállítás

Rangos vendégek a kiállításon

Rangos kiállítást rendeztek április második felében a Landler Jenő Művelődési Házban: Vasarely ötven alkotását — köztük számos üveg- és porcelán művét —, könyveit, albumait és a Vasarelytől megjelent tanulmányok egy részét mutatták be az érdeklődőknek.

A gyűjteményt *Csepei Tibor*, a művész egyik magyarországi barátja bocsátotta rendelkezésre. A látogatók nagy száma is igazolja annak az elképzelésnek a helyességét, amely szerint jövőre múzeummal gyarapodik Óbuda régi városközpontja, a patinás hangulatú Fő tér. Ott, az egykori Zichy-kastély pompás épülettömbje ad majd otthont *annak a mintegy 400 alkotásnak, amelyet Victor Vasarely hazájának adományozott.* Ott láthatók, tanulmányozhatók majd a mester által készített épülettervek is. Közülük többet hazánkban már megvalósítottak, illetve a jövőben kívánnak megvalósítani. Ide sorolhatók a Déli pályaudvaron, a győri színház homlokzatán, Pécsett a Mecsekre vezető út mentén elhelyezett plasztikák és más épületekre alkalmazott dekoratív művek.

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.

Vasvirág és szárnyaskerék

Ha a debreceni járműjavítóban a lakatosszakma régi nagy mestereiről esik szó, *Husi József* nevét ma is nagy tisztelettel említik.

A 84 éves műlakatosmester már nagyon ritkán fog kezébe szerszámot, de pár éve még apró kalapácsütéseit az egész házban lehetett hallani. A lakók azonban cseppet se bosszankodtak emiatt, mert tudták, hogy keze alatt művészi tárgyak formálódnak.

Lakása valóságos kis múzeum. A kovácsoltvas gyertyatartók, a különböző méretű tálak, kancsók, dobozok, csillárok, képkeretek, még a toalettasztalka is saját alkotásai.

— Már gyermekkoromban ügyesen rajzoltam — meséli Józsi bácsi —, és az örökké barkácsoló apám körül sündörögtem. Ő is a MÁV-nál volt lakatos. De a mesterséget nem tőle tanultam, hanem érettségi után Pesten a híres Junker műkovácscégnél. Aztán Debrecenben a valamikor szintén híres Király Imre műlakatos volt a mesterem.

— De a járműjavítóban, ahová 1939-ben került, aligha volt szükség a művészi munkára — jegyzem meg.

— Dehogynem — válaszolja. — Az igazgatósági termeskocsiknál akadt bőven dolga a hozzám hasonló precíz szakembereknek. Sokáig egy fiatalabb kollégámmal, Nagy József Dezsővel — aki már szintén nyugdíjas — dolgoztam együtt.

A felszabadulás után többet alkotott.

— Így van — csillan a szeme Józsi bácsinak. — Például a szovjet emlékműre is mi csináltuk Dezsővel a bronzból kivert virágcsokrokat. Készítettem azonkívül a városunkban, üzemünkben megforduló neves vendégek ajándékozására dísztárgyakat, többek között Kádár János elvtársnak is...

— Úgy tudom, van a debreceni MÁV Művelődési Ház előcsarnokában is egy csodálatos csillár.

— Csak volt — legyint Józsi bácsi. — Amikor korszerűsítették a házat, levették, mondván, hogy a modern vonalakhoz nem illik ez a több mint egymázsás barokk stílusú bronzcsillár.

— És most hol van ez a csillár?

— Nem tudom, talán egy lomtárban.

Kár, nagy kár, mert annak a csillárnak valahogy mégis a művelődési házban lenne a helye. Arról nem is szólva, hogy időnként kiállítást is lehetne rendezni Józsi bácsi csodálatos alkotásaiból. Nem kellene megfeledkezni róla még akkor sem, ha már húsz éve nyugdíjas.

A csodálatos dolgokat alakító szerszámot már nemigen bírja, de most is rajzolgat, festeget. Örök témája a szárnyas kerék, a vasút.

Dávid József

Jubileumi sportnap

A nagykanizsai vasúti csomópont 125. jubileuma alkalmából az üzemfőnökség vontatási üzemegysége — a szakszervezeti bizottsággal közösen — április 23-án és 24-én sportnapot rendezett.

Az első napon rendezték a városi lőtéren a lövészversenyt, amelyen hetvenen vettek részt. A győztes a vontatásiak műszaki csapata lett. Második a kocsiműhely, harmadik pedig a szakmunkástanulók csapata. A női csapatok közül 1. a szertárfőnökség, 2. az üzemfőnökség törzs, 3. a vontatási labor.

Egyénileg *Tulézi Jenő* és *Hoványszky Emilné* nyújtotta a legjobb teljesítményt.

Április 24-én a MÁV NTE-sportcsarnokban bonyolították le a női, férfi kispályás labdarúgó-mérkőzéseket és az asztalitenisz-versenyeket. A labdarúgásban a győzelmet férfiaknál a kocsiműhely, nőknél a kocsivizsgálók csapata szerezte meg. Az asztaliteniszben nőknél 1. *Várfalvi Mária;* férfiaknál 1. *Tóth György.*

A csapatverseny győztesei férfiaknál: Tóth György—Koros Flórián. Nőknél: *Aranyos Imréné—Várfalvi Mária.*

A MÁV sportrepülők majálisa

Az *MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub* az idén is népes csoporttal vett részt a május 1-i felvonuláson — motoros sárkányrepülőkkel és színes ejtőernyőkkel népszerűsítve a repülő sportágat —, s ott voltak a Városligetben rendezett program szervezői, részesei között is. S bár az erős szél megakadályozta, hogy a klub bemutassa új hőlégballonját, a látogatók így is ízelítőt kaptak a repülés és ejtőernyőzés hétköznapjait bemutató kiállításuk révén.

S akárcsak a városligeti majális repülő témájú rendezvényei, az MHSZ farkashegyi repülőterén is aktív részt vállaltak a MÁV-os sportrepülők a nagyszabású légi bemutató és hangulatos programok szervezéséből, lebonyolításából. Igaz, a kedvezőtlen, szeles, esőre hajló időjárás nem sok jóval kecsegtette a Budakeszi közelébe látogatókat, mégis több ezer ember kereste fel a repülőteret. S akik eljöttek, nem is csalódtak. A motoros és vitorlázó repülőgépek különböző típusaival láthattak egyéni és kötelék műrepüléseket, helikopteresek légi bemutatóit, s az erős szél ellenére ízelítőt adott tudásából az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub tavaly magassági rekordot felállított motoros sárkányrepülője is.

Sportrepülő-bemutató Farkashegyen

Most újabb jelentős feladatra készül a klub: *május 16-án megkezdődik a XIII. vitorlázórepülő Budapest-bajnokság,* amelynek ezúttal ők lesznek a házigazdái.

Barcs László

Szakmunkástanulók versenye az Utasellátó Vállalatnál

Az Utasellátó Vállalat mikénti a múltban, az idén is alkalmat adott a másod- és harmadéves szakmunkástanulóknak, hogy országos vetélkedőn bizonyíthassák szakmai, elméleti és gyakolati tudásukat. A versenyre április végén a Keleti pályaudvari Utasellátó üzemeiben került sor. Az eredményhirdetést a pályaudvar kultúrtermében tartották. A versenyen 37 másodéves és 39 harmadéves szakács, felszolgáló, cukrász és vendéglátóipari eladó vett részt.

A zsűrizést a Vendéglátóipari Szakközép- és Szakmunkásképző Iskola meghívott tanárai, a Magyar Szakácsok és Cukrászok Szövetségének alelnöke, valamint a vállalat szakmai kiválóságai látták el. A szakmai értékelésből kitűnt, hogy a tanulók felkészülten vették az akadályokat.

Az értékelések után a győzteseknek és helyezetteknek *dr. Sebes Miklós* vezérigazgató adta át a díjakat.

K. F.

Munkában a szakácstanulók
(Skoda László felvétele)

Utas-TOURS Vándorkupa

Április 13—14-én a Népligeti Építők pályán került sor az első ízben kiírt *Utas-Tours Vándorkupa* labdarúgótornára.

A tornára nyolc csapat kapott meghívást. Az első csoportba az MTK-VM, a Vasas, az Újságírók SK és a MÁV Vezérigazgatóság csapata került. A második csoportot az Újpesti Dózsa, a Budafok, a Bácskatopolya (Jugoszlávia) és az Utas-Tours csapatai alkották.

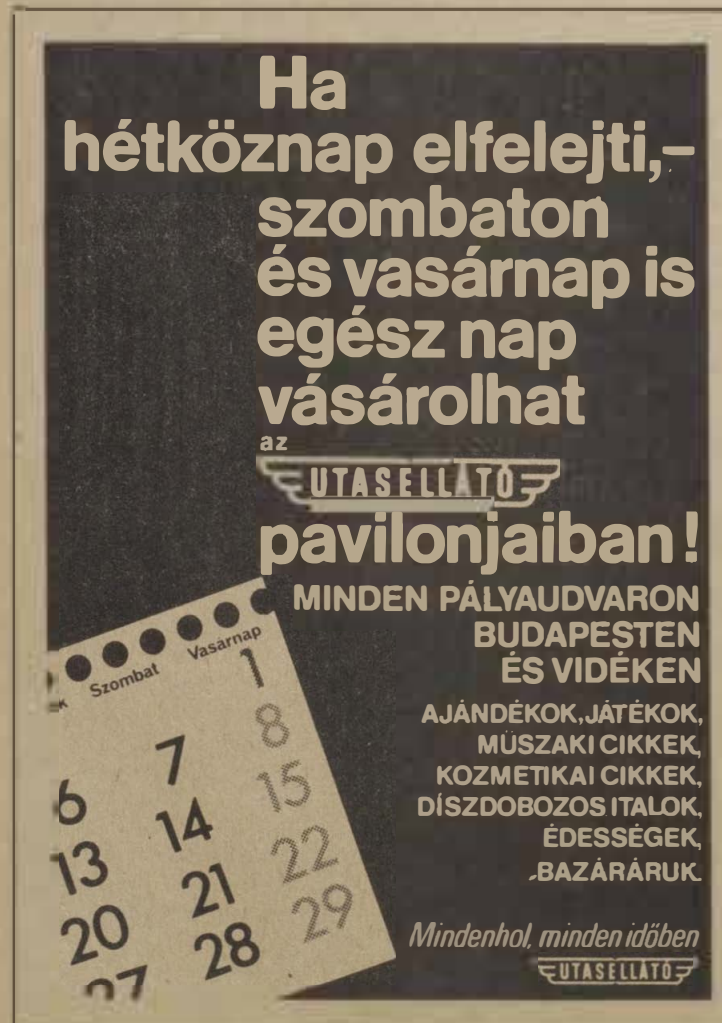
A mérkőzésekből nem hiányzott a váratlan fordulat, de ahogy jobban játékba lendültek a csapatok, kiderült, hogy a nagyobb játékerő, a nagyobb rutin az Újpesti Dózsa és az MTK-VM csapata mellett van. A döntőt is ez a két csapat játszotta. Kemény küzdelemben *a lila-fehérek 8:2 arányban bizonyultak jobbnak.* A harmadik helyen az újságírók végeztek, miután 5:3-ra legyőzték a Bácskatopolya csapatát. Ötödik az Utas-Tours, hatodik a Vasas, Hetedik a Budafok, nyolcadik a MÁV Vezérigazgatóság csapata.

A torna végén kiosztották a legjobbaknak járó különdíjakat. A KISZ különdíját a torna legjobb kapusának ítélték, ezt a dózsás *Borbély László* kapta. A szakszervezet a legjobb mezőnyjátékosnak ajánlott fel díjat, melyet a bácskatopolyai *Zuben Blazsó* nyert. A torna gólkirálya *Bene Ferenc*, az Újpesti Dózsa csatára lett, míg a legsportszerűbb csapatnak az Utas-Tours legénységét választották meg.

K. I.

Új súlyemelőcsarnok Szegeden

Új sportlétesítménnyel gazdagodott a *Szegedi Vasutas Sportegyesület.* Az ülőhelyi lelátó alatt súlyemelőcsarnokot alakítottak ki. A korszerű, minden igényt kielégítő létesítményben öltözők, fürdők és szertári helyiségek is helyet kaptak. A súlyemelők 1984 elején kerültek az egyesülethez a szegedi Építők-Spartacus SC-ből. Korábban bérelt helyen, igen mostoha körülmények között tartották edzéseiket. Az új csarnok átadásával megváltoztak az edzési és versenyzési körülmények, ezzel együtt emelkedett a szakosztály létszáma is. A főleg fiatalokból álló szakosztály munkája felfelé ível.



Síntelekötési bemutató

Vasútépítő szakemberek gyülekeztek március végén a MÁV apafai kötőtelepén, hogy megtekintsék a legismertebb, a kevésbé ismert vagy még csak kísérleti stádiumban lévő sínleerősítési eszközöket, anyagokat. Ezen a rendezvényen került sor a Concordia Development A. B. svédországi cég, a Salgótarjáni Kohászati Üzemek és a Cement- és Mészművek Lábatlani Gyára közös kísérleti bemutatójára. A rendezvényt a Közlekedéstudományi Intézet szervezte. A bemutató jelentőségét mutatja, hogy *Soltész István* ipari miniszterhelyettes és a FERINOV Kereskedelmi Vállalat képviselői is jelen voltak.

A figyelem főképpen a svéd szakemberek által kifejlesztett sínleerősítési rendszer, a „HAMBO" beépítésére irányult. Ez lényegesen olcsóbb a jelenleg nálunk használatos rendszereknél, kevesebb benne a mozgó elem, és könnyen szerelhető. A „HAMBO" népgazdasági szinten is hasznosnak bizonyulhat, hiszen — a bemutatón is elhangzott — a magyar ipar a jelenlegi felkészültség mellett rövid időn belül gyártani tudja hazai alapanyagból, és ebben az esetben svéd exportlehetőség is kínálkozik. Az új lerögzítés lényege, hogy két oldalról a vasbetonaljba öntött acélfülek lapos S alakú acélbetéttel 40 kN erővel szorítják a síntalpat a vasbetonaljhoz.

A szakemberek a lekötési módokkal ismerkednek
(A szerző felvétele)

A bemutatón látott rendszerekről a végső szót a gyakorlat fogja kimondani: ez év áprilisában Szolnok és Szajol között valamennyi bemutatott lekötési mód kísérleti jelleggel beépítésre került.

Dobos Péter

HÍREK

Határforgalmi verseny. Április 12-én, a csehszlovákiai Füleken értékelték a Somoskőújfalu és Fülek határállomások 1984. évi munkaversenyét. A két határállomás a versenyben azonos pontszámot ért el, de mivel Fülek állomás technológiai ideje kedvezőbb volt, a vándorzászlót ismét Fülek állomás dolgozóinak ítélték oda.

— **Bemutatkoztak a képviselőjelöltek.** A közelmúltban tartotta taggyűlését a monori vasutasok nyugdíjas csoportja. Molnár Elek elnök beszámolója után Ragyánszki Pál tanácselnök bemutatta a körzet két képviselőjelöltjét: Gulyás Lászlóné iskolaigazgatót és dr. Varga Pál állatorvost. Mindketten beszéltek életútjukról, majd válaszoltak a nyugdíjasok kérdéseire.

— **Brigádfelajánlás.** A hatvani körzeti üzemfőnökségen az év elején alakult meg az adminisztrátorokból álló XIII. Pártkongresszus brigád. Tagjai legutóbb egy napi bérüket ajánlották fel a gyermekfalu kis lakóinak segítésére.

— **Világjárók klubja.** A ferencvárosi vasutas művelődési központban megalakult a világjárók klubja. A tagok közösen szerveznek kedvezményes külés belföldi utakat. Havonta egy alkalommal klubfoglalkozást tartanak. Az érdeklődők Báthoryné Balogh Éva klubtitkárnál jelentkezhetnek a 67-24-es telefonszámon.

— **Hobbi-kiállítás.** A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság és a vasutasok Haladás Művelődési Háza hobbikiállítást rendezett Szombathelyen. Az igazgatóság területéről húsz vasutas 76 alkotását küldte a kiállításra. A látogatók szebbnél szebb fafaragásokban, szövésekben, festményekben és kovácsoltvas tárgyakban gyönyörködhettek.

— **Ünnepi hangverseny.** A vasutas-szakszervezet Zeneiskolájának vezetősége április 23-án — hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére — a zeneiskola nagytermében ünnepi hangversenyt rendezett. Közreműködött szakszervezetünk szimfonikus zenekara, Kálmánchey Zoltán karnagy vezényletével, valamint Kovács Ary és Réti László operaénekesek, Kulcsár Lajos előadóművész.

— **Bizományosok kerestetnek.** A Népszava Lap és Könyvkiadó szakszervezeti és szépirodalmi kiadványainak terjesztésére bizományosokat keres. Jelentkezni lehet levélben a név, a vállalat neve, címe és telefonszáma feltüntetésével. Cím: Népszava Lap és Könyvkiadó, (Dobos Miklós) Budapest, Rákóczi út 54. 1964.

— **Előadás.** A miskolci veterán vasutasok klubja április 15-én találkozót rendezett, amelyen levetítették az Erdő adj menedéket című filmet, majd H. Szabó Béla nyugdíjas természetvédelmi főfelügyelő tartott előadást Miskolc és a Bükkhegység környezetvédelméről.

Lakáscsere

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál lévő két szobás, külön bejáratú, komfortos, utcai, napfényes, gázkonvektoros, Máv-bérlakásomat Budapest területén egyszobás komfortos tanácsi lakásra aktív MÁV-dolgozóval. A lakás megtekinthető 16 óra után Budapest, VIII. Kerepesi út 5. IV. ép. I. 19. Ferenc Gábor.

Elcserélném balatonfenyvesi két szoba, komfortos kertes lakásom budapestire vagy gödöllőire tényleges Mávdolgozóval. Érdeklődni lehet a 499-702 telefonszámon.

Elcserélném Bp. Landler lakótelepi 54 négyzetméteres, két szobás, komfortos, I. emeleti kertes Máv-bérlakásom 1 plusz két félszobás, esetleg másfél szobás, összkomfortos budapesti vagy vidéki tanácsi lakásra I. emeletig MÁV-dolgozóval. Vagy a lakást, plusz 110 négyszögöl balatongyöröki telkem 41 négyzetméteres, 2 szobás összkomfortos, panorámás, vízközeli nyaralóval, teljes berendezéssel, csónak és horgászfelszereléssel együtt elcserélném 52 négyzetméteres, összkomfortos, kertes öröklakásra, vagy házra, vidéki is lehet megegyezés szerint. Cím: Kovács Gyula, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 1. sz.

Elcserélném Budapest XVIII. ker. két szobás, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló komfort fokozatú kisebb tanácsi bérlakásra MÁV-dolgozóval, XIV. kerületi előnyben, de minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet 15—18 óra között a 834-828 telefonszámon.

Elcserélném Szeged, Oldal u. 2. II. 2. játszótér mellett lévő két szoba komfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti kertes tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Balog Sándor, 1204 Budapest, Liliom u. 21. este 17 óra után.

Elcserélném Abda vasútállomáson levő 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat (I. emelet) — a lakáshoz tartozik egy kis konyhakert, vasúti föld, állattartási lehetőség — egy szoba összkomfortos lakásra Győrben, lehetőleg Szigetben, van a Kun Béla lakótelepre, tényleges MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: özv. Rádai Sándorné, Abda vasútállomás 9151, csak levélben.

Elcserélném budapesti másfél szobás, komfortos, kertes, földszintes, 55 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra. Levélcím: Horváth B. Budapest, Pf. 32., 1387

Elcserélném Rákoskeresztúr vasútállomás közelében a Pesti úton levő OTP-társasházban, világos konyhás, kétszobás, plusz étkezős, déli fekvésű összkomfortos öröklakásomat kisebb családi házra Budapest területén. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet mindennap 17—20 óra között a 639-823-as telefonszámon.

Elcserélném 68 négyzetméteres kisvárdai MÁV-bérlakásomat budapesti hasonlóra. MÁV-dolgozóval. Cím: Prókai Miklós, 4600 Kisvárda, Baross G. u. 2. I. 2.

Elcserélném egy szoba két félszobás összkomfortos, 67 négyzetméteres Rákos úti MÁV-bérlakásomat másfél szobás, összkomfortos tanácsi lakásra, Budapest XIV., XV., XVI. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet: Árvainé 35-78-as vagy 228-842-es telefonszámon.

Elcserélném Bp. Rákos úti 1,5 szobás, 47 négyzetméteres (sötét konyhás) MÁV-bérlakásomat 2,5—3 szobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni a 699-639-es telefonszámon, egész nap.

Elcserélném Mezőkovácsháza felső megállóhelyen levő két szoba, komfortos MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy környékén hasonló MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Cím: Kanász Antal, Mezőkovácsháza felső megállóhely, 6800

Elcserélném budapesti IX. kerületi két szoba komfortos, két családnak is alkalmas 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat debreceni hasonlóra. MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 471-970/105-ös, vagy a 69-68-as, 69-05-ös telefonszámokon. Újvárosiné.

Elcserélném Karcag központjában lévő kétszobás, erkélyes, 54 négyzetméteres, gázfűtéses tanácsi lakásomat budapesti vagy Budapest környéki hasonló tanácsi, esetleg MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet a 02/11-58-as vasúti telefonszámon.

Elcserélném Budafok—Háros vasútállomás területén levő 100 négyzetméter alapterületű 3 szobás, komfortos, MÁV-bérlakást hasonló tanácsi lakásra. A házhoz nagy kert — termő gyümölcsfákkal — és gazdasági udvar tartozik. Budaiak előnyben. Érdeklődni lehet egész nap a 386-801-es telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" levő kétszobás, 56 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi vagy magánrendelkezésű lakásra. Vidéki is érdekel. Érdeklődni lehet munkaidőben a 119-106-os vagy 10-73/255-ös melléken. Hortobágyiné

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: 39,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
85—2198 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csömöre Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6090

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. MÁJUS 30.

ÜLÉST TARTOTT AZ ELNÖKSÉG

Napirenden a szakszervezeti választások

Május 14-én rendkívüli kibővített ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület először a vasutas-szakszervezet felépítésének módosítási javaslatait, valamint a szakszervezeti vezető testületek és tisztségviselők újjáválasztásával kapcsolatos tennivalókat tárgyalta. A napirenddel összefüggésben *Dénes Sándor*, a szervezési és káderosztály vezetője mondott szóbeli kiegészítést.

A szervezeti felépítéssel kapcsolatban, a SZOT határozatának, valamint a MÁV szervezeti rendszerének figyelembevételével két javaslatot dolgozott ki.

Az első szerint a vasútigazgatóval, illetve a szakági főosztályvezetővel partner szakszervezeti szervként intézőbizottság létrehozását javasolta, a GySEV kivételével. A második változat szerint a jelenlegi szervezeti felépítés — bizalmi testület, szb, — változatlan maradna. Kivétel: a Központi Hivatalok és Intézmények, valamint a vasútegészségügyi szolgálat középszerve, ahol mindenképpen intéző bizottság létrehozását javasolta.

A testület az első javaslatot fogadta el, amelyet a május 24-én ülésező központi vezetőség elé terjesztett elfogadásra. *(Erről következő számunkban részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)*

Az elnökség tárgyalta továbbá a választásokkal és a vasutas-szakszervezet XI. kongresszusa előkészítésével kapcsolatos agitációs és propaganda feladatokat, valamint az idei jóléti alapok felosztását.

Külön napirendben foglalkozott a testület a MÁV vállalati működésének és szervezeti fejlesztésének koncepciójával, valamint a MÁV Vezérigazgatóság szervezeti rendjének továbbfejlesztésével. Ezzel kapcsolatban *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgató adott részletes tájékoztatást.

Elmondotta többek között, hogy a továbbfejlesztés célja a vállalati alkalmazkodóképesség javítása érdekében olyan munka- és hatáskörmegosztás kialakítása, amely révén az egyes szervezeti egységek jobban érdekeltté válnak a vállalati eredményhez való hozzájárulásban. Ennek megfelelően kell végrehajtani a megkezdett szervezetkorszerűsítési munka folytatásaként a MÁV Vezérigazgatóság feladatainak racionalizálását, és szervezetének módosítását. Ez természetesen nem jelenti a teljes vállalati mechanizmus reorganizációját, viszont megteremti a szervezeti kereteket a következetes végrehajtáshoz.

Szakszervezetünk elnöksége május 22-én, lapzártakor, Hévizen tartott kihelyezett ülést, a Vasutas Biztosító Egyesület üdülőjében. Napirenden szerepelt az újításokról szóló 10/1983. (V. 12.) MT sz. rendelet érvényesülésének tapasztalatai, valamint a vasutas biztosító egyesületek, a MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet együttműködése a vasutasok szociális ellátásában.

Vasúton utazik a gyümölcs és a zöldség

Hamarosan érnek a hazai gyümölcs- és a szabadföldi zöldségfélék. Ezeknek a terményeknek vasúton való fuvarozásáról tanácskoztak április 29-én a Hungarofruct, a Központi Szállítási Tanács, a MÁV Vezérigazgatóság és a budapesti vasútigazgatóság szakemberei.

Az értekezleten *Majzik András* a Hungarofruct budaörsi telepének igazgatója tájékoztatta a résztvevőket. Egyebek között elmondta, hogy *tavaly 422 ezer tonna árut szállítottak exportra. Ezt a mennyiséget az idén 451 ezer tonnára emelik.* Az igazgató felhívta a vasút képviselőinek figyelmét, hogy az egyre rapszódikusabban változó világpiaci helyzet miatt a MÁV-nak is rugalmasan kell alkalmazkodni az igényekhez. Ez a nagyobb külföldi megrendelések esetén azt jelenti, hogy mindig megfelelő számú kocsi álljon rendelkezésre. Ez nem csupán vállalati, hanem népgazdasági érdek is.

Vita alakult ki a hagymaszállításokról. A MÁV-nak az az érdeke, hogy a Dél-Alföldről irányvonattal továbbítsa, ám a Hungarofruct rakodó kapacitása nem teszi ezt lehetővé. Emiatt vagy nagy összegű kocsiálláspénzt, vagy sok rakodási költséget kell fizetnie.

A jogos észrevételt mérlegelik majd a vasút vezetői.

(séra)

MÁV—Volán pályaudvar

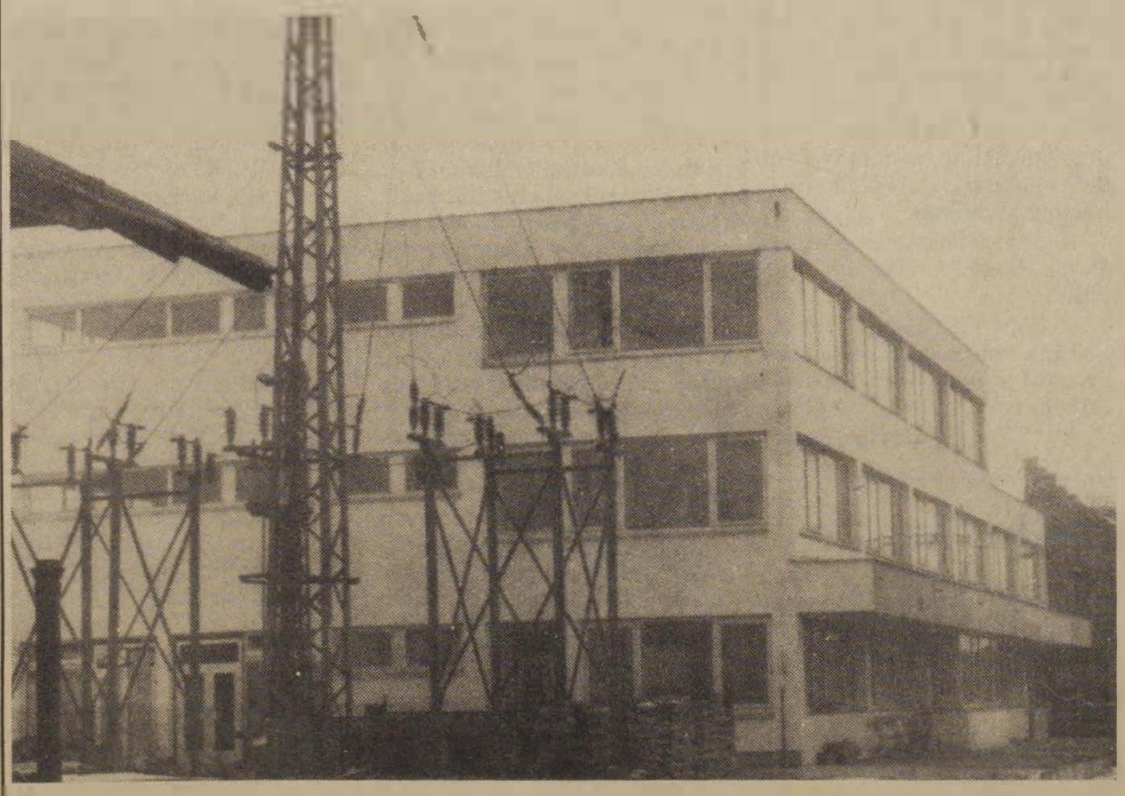
Május 3-án átadták rendeltetésének a sárospataki MÁV—Volán pályaudvart. Az ünnepségen megjelent *dr. Várszegi Gyula* vezérigazgató-helyettes és *Hernádi István*, a miskolci igazgatóság vezetője is.

Az új állomás felvételi épülete 126 méter hosszú és 26 méter széles. A terveket *Juhász Sándor*, a MÁVTI mérnöke készítette. A kivitelező a Borsod megyei Tanács Építőipari Vállalat volt. Az épületben két váróterem, egy utascsarnok, egy átjáró csarnok, irodák és szociális létesítmények kaptak helyet. Három MÁV- és két Volán-pénztárnál válthatnak jegyet az utasok.

Az állomásépület egyik oldalán vannak a vasúti vágányok, a túloldalra pedig 13 autóbuszperont építettek, ahová 168 autóbuszjárat érkezik, illetve indul. A közelben személygépkocsi-parkoló és taxiállomás is van.

A pályaudvar épületébe belső udvart építettek, amelyben tuják és puszpángbokrok pompáznak. A belső építészeti megoldás szinte egyedülálló. A beruházás 98 millió forintba került.

Új állomásépület Bicskén

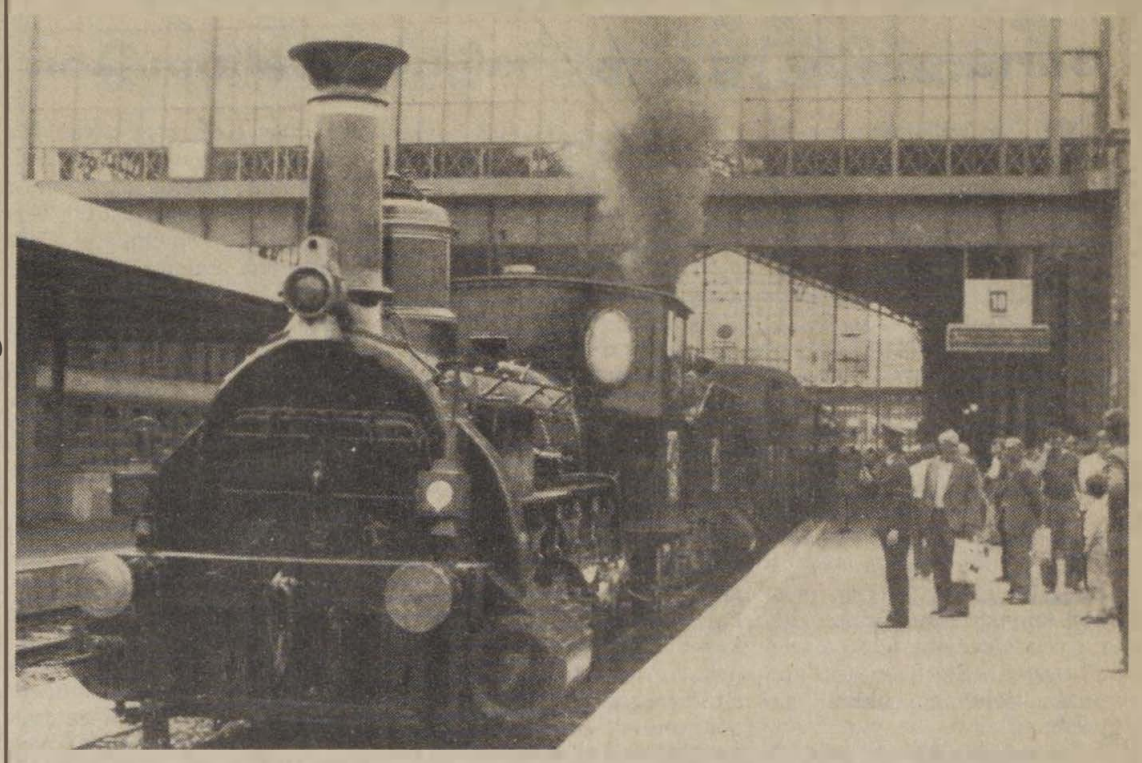


A bicskei vasútállomás korszerűsítése során új felvételi épületet is emeltek. A kétszintes létesítményben nagyméretű várótermek, hivatali és szociális helyiségek, továbbá utastájékoztató pavilon kapott helyet. Az ötvenmillió forint értékű beruházással létrehozott építményt a tervek szerint augusztusban vehetik használatba az utasok. Képünkön az új felvételi épület egy részlete látható.

(Gerecsei Zoltán felvétele)

JÚNIUS 2-TŐL

Életbe lép az új menetrend



Nosztalgiavonat indult a Nyugatiból Vácra a menetrendi sajtótájékoztató résztvevőivel

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az új menetrend június 2-án lép életbe, és *1986. május 31-ig lesz érvényben.* Ebből az alkalomból május 14-én *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója sajtótájékoztatót tartott a Nyugati pályaudvar kormányzati várótermében. A szakemberek véleménye szerint minden menetrend valamiben jobb az előzőnél. Érthető, hiszen az eltelt év tapasztalatainak gondos felhasználása, az eltérő igények egyeztetése, más közlekedési vállalatokkal való összehangolása javít a menetrenden. Akkor is igaz ez, ha a változás mértéke csekély, és jobbára az utazóközönséget érinti. Ilyen lesz az új menetrend is.

Nemzetközi vonatok

A Budapest—Prága—Berlin forgalomban kedvezőbbek lettek az összeköttetések. A HUNGARIA expressz vonatpár korábban közlekedik. A 40 perccel megrövidített menettartam elsősorban az utasoknak kedvez. A METROPOL expressz új éjszakai utazási lehetőséget nyújt. A határon a hatóvizsgálat korai esti befejezése lehetővé teszi, hogy az utasok zavartalan pihenéssel töltsék az utazás idejét.

Ezúttal nem a METROPOL, hanem a SAXONIA szállítja az autókat az utasokkal. Kedvezőbb lett tehát a Keletiben az autórakodás ideje. A nyári időszakban *pénteken és szombaton este Budapest Nyugati pályaudvarról Lipcsébe mentesítő vonatot indítanak.* Ellenirányú párja szombaton és vasárnap délelőtt érkezik Budapestre. A pozsonyi gyorsvonatpár megszűnik.

A menetrendszerkesztők látva a PANNONIA expressz nyári zsúfoltságát, mentesítésére hétvégén új tranzit gyorsvonatpár közlekedéséről gondoskodtak Berlin—Szófia között. A júliusban és augusztusban közlekedő vonat nem érinti a Keletit: Kőbánya—Kispesten 3.32 órakor áll meg. Ellenirányban (délről északra) 17.18 órakor érkezik a Keletibe. A VARSOVIA Budapest—Varsó között nappal kihasználatlanul közlekedett, ezért éjszakai vonatként nyáron naponta, míg télen csak hét végén közlekedik. Ezzel egyidejűleg Budapest—Katovice közötti nyári mentesítő vonatpár megszűnik.

A Budapest—Bukarest útvonal nemzetközi forgalmában mérséklődés tapasztalható. Emiatt a MAMAIA expressz — változatlan menetrenddel —, de csak pénteken és szombaton indul Budapestről. Ellenirányból vasárnap és hétfőn érkezik. Érdemes megoldás, hogy a MAMAIA expressz menetrendjében egy héten egyszer Prágából, illetve Varsóból turista különvonatpár közlekedik.

Belföldi forgalom

A korábbi évek menetrendi szerkezete kiállta a próbát, ezért *jelentős változtatásokra nem volt szükség.* Ennek ellenére olyan kisebb —, de érdemi — változások történtek, amelyek javítják a személyszállítási szolgáltatást. *Javult a megyeszékhelyek egymásközti forgalma,* az expressz- és gyorsvonatok közötti csatlakozások rendje. *Szolnok és Székesfehérvár állomásokon az eddiginél több expresszvonat áll meg.* Néhány, nem kellően kihasznált vonat közlekedését viszont januárban és februárban időlegesen szüneteltetik. Ez nem ellentétes az utazási igényekkel, de hatással van a vasút energiamegtakarítási törekvéseire.

Mindez korántsem jelenti azt, hogy ne terveztek volna új vonatokat is. *Győr—Pécs között a nyári főidényben — hét végén — új gyorsvonatpár közlekedik.* Ezzel természetesen javították a Balatonhoz eljutás feltételeit is. Amennyiben beválik a közlekedtetése, az egész menetrendi évre kiterjesztik. A Pécs—Szombathely között közlekedő gyorsvonatot — hét végén — személyvonatként Sopronig közlekedtetik.

A Balaton forgalmának kiszolgálását nem érintik lényeges változások. A 19 óra 25 perces budapesti indulást követően a fonyódi személyvonat 30 perces menettartam-rövidítéssel közlekedik. A Fonyódról Nyíregyházára közlekedő vonat eddig a késői érkezés miatt kevésbé volt kihasználva. Emiatt, az üdülőváltásokhoz igazodva, 3 órával korábban közlekedik.

A pályakorszerűsítés és a villamosvontatás 1985. évi megvalósulását követően (1985. év végétől Budapest—Pécs között 100 120 km/óra sebességgel közlekedő expressz- és gyorsvonatok 20—25 perccel, Gyékényes felé 15—20 perccel rövidebb idő alatt szállítják az utasokat.

Figyelmet keltő intézkedés, hogy a MECSEK expressz Budapestről, a BARANYA Pécsről 18 órakor indul, figyelembe véve az éjszakai személyforgalom mérséklődését is. Ugyancsak új gyorsvonatpárt alakítottak ki Miskolc és Pécs között.

A távolsági személyvonatok jellemzője Budapest—Pécs—Budapest, illetve Budapest és Pusztaszabolcs között: *ritmikus menetrend szerint indulnak vonatok a Déli pályaudvarról.*

Pécs és Nagykanizsa között több vonat menettartama 30—45 perccel csökkent. A Duna-kanyarban egy új vonatpár nyújt nagyobb vonatkínálatot, míg szombaton — a kisebb igény miatt — két vonattal kevesebb közlekedik. A közkedvelt — hétvégi — Budapest—Romhány közötti közvetlen vonat egész évben közlekedik.

A RÁKÓCZI expressz közvetlen ózdi vonatrészt is továbbít. Budapestről Salgótarjánba naponta két gyors, és két személyvonat közlekedik.

Jelentős változás az új menetrendben Gyöngyös bekapcsolása a budapesti összeköttetések rendszerébe.

A Szeged—Miskolc „átlós" gyorsvonat pénteken egri közvetlen kocsikat is továbbít. A Budapest—Sátoraljaújhely között közlekedő hét végi gyorsvonat Miskolctól személyvonatként közlekedik.

A SZABOLCS expressz Cegléden és Szolnokon — mindkét irányban közlekedve — megáll. A SZABOLCS és a NAPFÉNY expressz Cegléden csatlakozik.

Budapest—Nyíregyháza—Mátészalka között megszűnt az éjszakai vonat. Ezzel szemben új hét végi személyvonatpár közlekedik Budapest—Kisvárda és Debrecenen át Mátészalka állomásokra.

Minél jobbat...!

A menetrendtervezők, -szerkesztők látszólag befejezték munkájukat. De csak látszólag, hisz az ő munkájuk is folyamatos. Az üzemviteli főosztály a jövőben is szívügyének tekinti, hogy a MÁV menetrendje jól szolgálja a népgazdaság és a mind nagyobb megbecsülésre számító utazóközönség érdekeit.

Szabó Béla

ÉRDEM SZERINT

Felhasználva minden forintot...

Bértárgyalás egy fővonali középállomáson

Tata, vasútállomás, kicsiny főnöki szoba, benne sűrű cigarettafüst. Ami ilyen esetekben talán mindenütt összegyűl, ahol „zsebbe vágó" dolgokról döntenek.

Az állomás persze lehetne nagyobb, sokkal nagyobb és szebb, ami a „vizek városához" illik, ahol egyre dúsul az idegenforgalom. De hát a Budapest—Hegyeshalom közötti fővonal rekonstrukciója még csak a vágányokat érintette itt. Az épületek maradtak olyanok, amilyenek már az első sínpárok mellett voltak. Ám ennek is eljön az ideje, mint ahogy most eljött annak, hogy április végéig a rendelkezésre álló bért fel kell osztani. Egy összeget, ami szintén lehetne sokkal nagyobb.

A *komáromi körzeti üzemfőnökségtől* — ahova a tatai állomás tartozik — *havi 14 ezer forintot biztosítottak a helyi vasutasok béremelésére.* Csakhogy ebből leíródnak a különböző juttatások: a túlóradíj és miegyéb, mivel — ahogy már mondottuk — az állomás kicsi, „keresztmetszete"-szűk. Számítani kell a nyári szabadságokra, egyesek betegállományban, mások gyesen vannak, ezért mindenképp szükségesek a túlórák. Ha nem lenne ilyen nehéz helyzetben az üzemegység, több jutna béremelésre. Így viszont csak nyolcezer forint marad, ennek felosztásáról kell dönteni.

A „hivatalt" *Barsi Lajos* állomásfőnök, *Vécsey Lajosné* kereskedelmi részlegvezető képviseli. *Hetényi Istvánné* főbizalmi, *Skrihár Piroska* bizalmi és *Kollár József*, a forgalmisták bizalmija áll a „másik oldalon", ha ilyen megosztódás egyáltalán van. Mert vita ugyan néha kerekedik egy-egy névnél (s a heveny véleményegyeztetés még sűrűbbé teszi a cigarettafüstöt), de a végeredmény mindig egyetértés. Az állomás 36 dolgozóját ától cettig ismerik. A családi körülményeket, a munkamorált, hozzáállást. Ilyen kis közösségben nincsenek titkok, akár egyenként mérlegre tehető minden ember.

Az állomásfőnök, a kereskedelmi részlegvezető és Kollár régi „muskétás" ilyen ügyekben: *ők már sok bérvitát átéltek, átvészeltek.* A két bizalmi (Hetényiné és Skrihár) azonban új tisztségviselők, nemrég választották meg őket a nyugdíjba vonultak helyére. Ez szintén egy állapotot mutat: nemcsak a tatai állomás épülete ódon, hanem a dolgozók zöme is javakorabeli. Többnyire jó ötvenes.

— A múltkor jelentkezett egy fiatalember váltóőrnek — példálódzik Kollár József. — Egy hétig itt volt, aztán jött a munkakönyvéért, és csaknem sértődötten kijelentette, hogy *„nem nekem való meló ez".* Az időseknél viszont a vasút már az egyetlen perspektíva, itt várnak még a hátralevő munkáséveikben megbecsülést. És hát *több bért.* Ezúttal a nyolcezerből.

— *Jó és megbízható kollektíva a miénk* — közli Barsi Lajos állomásfőnök.

Csakhogy ez egyáltalán nem teszi könnyebbé az idei bérfelosztást, azt mérlegelve, hogy kinek mennyit adjanak.

A kiindulópont, az alaphatár megszabott: *mindenkinek legalább ötven forint.* Csupán ketten maradnak ennél, mivel ők elég jól állnak a „tól—ig" kategóriában. (Ami Tatán is ritkaság: akadt, akit csak most emelhettek fel a bérkategória alapösszegéig, vagyis a „tól"-ra.) A többieknél itt is egyértelmű az indíték: *differenciálni kell végzett munka, szakmai képzettség, beosztás szerint.* Ezen nincs vita, csak amiatt, hogyan oldható meg ez a kevésből, ötven vagy száz forint méricskélésével.

A *forgalmisták* végül egyformán 300 forintot kapnak, s ennek jogosságát mindegyik tanácskozó elismeri. A forgalmi szolgálattevő az állomás „lelke", itt méginkább, ahol öt vágányon (ebből egy rakodó) kell átereszteni, rendezni egy vasúti fővonal forgalmát, közlekedését. Közben odaügyelve kiszolgálni a nyolc ipartelepet.

Az egyik oldalon, a felvételi épülettől alig néhány száz méterre, a tolatási határon belül még mindig régi sorompó van. Két község felé és fontos üzemekhez — mint például az exportra gyártó Tatai Hűtőtechnika — vezet arra az egyetlen közút. Néha gépkocsik, erőgépek hosszú sora „toporzékol", amiért le van engedve a sorompó. Aminek emelőkerekét harmincötször kell megtekerni ahhoz, hogy szabad legyen az út. Ugyanannyiszor forgatni a leeresztésnél, ha szól a csengő, mert gyakran szól. Hiszen fővonal. (Erre az évre ígérik a fénysorompót.)

Aztán a *váltókezelők.* Az állomás rakodóterülete szűk ugyan, de hosszú, ezenkívül gyakran van tolatás a nyolc iparvágányon is. A petróleumlámpás világítás, jelzésadás relikviái netán felkelthetik a skanzenesek érdeklődését, de jelenleg sötétedés után itt még szükség van ezekre a munkaeszközökre. És hát a váltókezelők többsége sem mai gyerek. *Lunzer Ferencnek* (ő is ötvenen felül) nem sokat kell magyarázni, mit tegyen, érti anélkül. Vagy csak mondani kell, hogy van még ilyen vagy olyan feladat, és már csinálja is, szó nélkül. *A váltókezelők között most ő kapja a legmagasabb béremelést,* bár nem égigérőt. Csupán annyit, amennyi a differenciálásba belefér a régi gárdánál.

Az összeg felosztása végül megtörténik, bár a sok vita után még nem biztos, hogy stimmel. Az állomás adminisztrátora és a bizalmiak (lám, milyen szerencse, hogy nők, akik a pénzügyi műveletekben netán otthon is kérlelhetetlenek) gyorsan betáplálják a kézi számítógépbe a béremeléseket. A nagy dolgokhoz méltó izgalommal végzik a műveletet.

Minden egyezik, megvan a nyolcezer. *Egy forint se maradt felhasználatlanul.* Ám ez csak a dolog egyik része, mert következik a *kiértesítés:* ki mennyit kapott a 35 tatai vasutas közül. És ami utána még következmény lehet. Ama egyszerű oknál fogva, hogy saját munkáját általában mindenki sokra tartja (amiben van jó is), ebből viszont olyasmi kerekedik néha: *„Miért kaptam én csak ennyit, és ő miért többet?"*

Egy régi, összeszokott, egymást ismerő közösségben ez azonban ritkán vezet a bizalmiak béremelés utáni „ostromához". A tatai kollektíva pedig ilyen. Nehéz poszton, a dolgát megbízhatóan ellátó. Ezért ez a bértárgyalás alighanem eredményesen folyt le — mint az elmúlt napokban, hetekben sok helyen.

Havasházi László

Titkár a mozdonyon

A MÁV Debreceni Körzeti Üzemfőnökség vonalain kicsit csodálkoztak a forgalmisták, az állomásokon szolgálatot teljesítő vasutasok, amikor *Páll Ferencet* először meglátták mozdonyvezetőként egy-egy gépen.

Páll Ferenc a múlt év novembere óta a körzeti üzemfőnökség *szb-titkára.* 1978 óta tölt be függetlenített szakszervezeti és pártfunkciókat.

— Hogy került vissza a mozdonyra?

— Én elsősorban masiniszta vagyok — mondja az szb-titkár mosolyogva, majd hozzáteszi: —, különben erre 1983-tól jogi lehetőség is van, hát hétvégeken *miért ne csinálhassam azt, amit nagyon szeretek.* Más a kertjében foglalatoskodik, horgászik, meccsre jár, vagy utazik, kirándul szabad idejében, *én mozdonyt vezetek.*

— No de . . .

— Jó, jó — veszi vissza a szót a titkár — először a feletteseim is csóválták a fejüket. Mások rámfogták, hogy a plusz kereset hajt szabad időmben a mozdonyra. Nem mondom, hogy nem jön jól a többletkereset, de *ez harmadlagos.* Elsősorban valóban nagyon szeretek mozdonyt vezetni, hiszen ezért lettem vasutas is. Másodszor, mint szb-titkár *utazás közben közvetlen kapcsolatokat tudok teremteni nagyon sok emberrel. Egy vezető szakszervezeti funkcionáriusnak ez nagyon sok segítséget ad a mozgalmi munkához.*

— Hogyan lett vasutas?

— Hajdúszoboszlón, vasutas légkörben nevelkedtem, és az általános iskola elvégzése után az már természetes volt, hogy a szegedi vasúti technikumban folytattam tanulmányaimat. Ott végeztem 1963-ban . . .

— Ön már az új vasutas generáció derékhadához tartozik.

— Így is lehet mondani. A technikum és a szakvizsgák elvégzése után *különböző helyeken teljesítettem szolgálatot, mint vonatmenesztő, térfelvigyázó, forgalmista, majd 1979-ben elvégeztem a kereskedelmi tisztképzőt is.* De gyermekkori álmom csak egy újabb tanfolyam elvégzése után valósulhatott meg, amikor *1972-ben mozdonyra kerültem. Utána azonban elcsábított a mozgalom.* A KISZ, a szakszervezet, a párt. Elküldtek négyéves politikai főiskolára és hát — tárja szét karját a fiatal szb-titkár — *most ez van . . .*

— De gondolom, hogy azért a szakszervezeti munkát is szívesen csinálja, hiszen — ahogy hallom a vasutasoktól — népszerű ember.

— Örülök neki, hogy vasutas kollégáim a dolgozók érdekvédelmében végzett munkámért becsülnek.

— Mit szól a család, a feleség ahhoz, hogy hétvégeken nincs otthon?

— Már megszokták, hiszen nekünk vasutasoknak sokszor éjszaka és ünnepnap is dolgozni kell.

Dávid József

Pályázati felhívás

A Közlekedési Minisztérium és a MÁV Vezérigazgatósága „a nagyvasúti váltók villamos fűtéséhez, lapos keresztmetszetű csőfűtőtest konstrukciójának és gyártástechnológiájának kidolgozására" országos, nyilvános és titkos tervpályázatot hirdet.

A pályázati kiírás és mellékletei 1985. május 20-tól vehetők át a MÁV Vezérigazgatóságon (Budapest VI. ker., Népköztársaság útja 73—75. fszt. 15. sz. szoba) 150 Ft befizetése ellenében, munkanapokon 9—15 óra között.

A pályaművek beküldési határideje: 1985. október 14. 24.00 óra. A pályaművek díjazására és megvételére 380 000 Ft áll rendelkezésre.

(A bíráló bizottság)

EGY MUNKÁSSZÁLLÓ PANASZAI

Csak egy kis vízhiány?

Senki sem csodálkozik, ha azt olvassa, hogy egy sivatagban kevés a víz. Nem meglepő az sem, ha mondjuk, a Szahelövezetben Közép-Afrika élővilágát alaposan megtizedeli a szárazság. Az már érdekesebb, sőt egyenesen meglepő, ha valaki azt állítja, hogy nálunk egy munkásszállón, csekély fél esztendeje enyhén szólva *hiányos a vízszolgáltatás.* Különösen, ha olyan laktanyáról, munkásszállóról van szó, ahol a vidéki vasutasok is eltöltenek egy-egy éjszakát, vendégként. Képzeljük csak el, hogy valaki elcsigázva, néhány száz kilométer megtétele után leszáll a vonatról, mozdonyról, és amúgy az út porától lepve kell végigdőlnie az ágyon.

*

A munkásszálló a Déli pályaudvaron lévő, nemrég felújított, zöldre festett épület. Keresem a bejelentőt, érdeklődöm, illetve érdeklődnék utána az állomáson.

Bóklászva a felvételi épület folyosóin, egyre valószínűbbé válik a telefonon közölt panasz valódisága. A Déli pályaudvar építésekor hangsúlyozták, hogy *„az ezredforduló igényeit is figyelembe véve készült."* Fogalmam sincs, mit értettek ezalatt.

A mellékhelyiségek zárhatatlanok, letört kilincsek, kitört zárhelyek, beázások, csöpögő csövek és bűz a jellemző. Hiába a korszerű, monitoros menetirányítás, hiába a számítógépes adatfeldolgozás. *A szociális létesítmények — s vele együtt az egész új főépület is — állapota több, mint elszomorító.* Ezen a nagy csomóponton sokan dolgoznak, végzik felelősségteljes munkájukat. Az ő megbecsülésüknek a hiányát mutatják a látottak. Sokat beszélünk a garázdákról, akik értelmetlenül pusztítják a kocsipark és az állomások berendezéseit. De aligha valószínű, hogy a szolgálati rész elhanyagoltságáért is névtelen huligánok lennének a felelősek.

*

A peron melletti egyik csupa üveg-beton irodahelyiség ajtaja tárva. Benyitok. Senki. A fogason kabátok, az asztalon iratok, egy kis számítógép. A fiókokban ki tudja mi. Ordítozva köszönök, de a szomszéd szobából sem kerül elő senki. Elég kínos a helyzet, öt percig bírom a várakozást, aztán elosonok. Kérem. ez a két egymásba nyíló iroda ott van, ahol naponta utasok százai, ezrei sétálgatnak. S bár szép dolog a korlátlan bizalom, de a nagy számok törvénye szerint előbb-utóbb csak akad valaki, akinek kell egy kabát, egy kis számológép, vagy amit talál.

*

Kénytelen vagyok kísérő nélkül átvergődni a vágányrengetegen, a kettes toronyig. Onnan hívjuk fel *Somogyi Árpádot,* a panasztevőt, aki csaknem az alagútnál teljesít éppen szolgálatot.

— *Nézze* — mondja készségesen — *november harmincadika óta kisebb megszakításoktól eltekintve nincs víz a munkásszálláson. Ott lakom. Mi még csak kifigyeljük valahogy, hogy mikor működnek a csapok, de a vidékiek miatt tarthatatlan ez az állapot.*

*

A délutáni órák csöndje üli meg belülről a folyosókat. Összesen két lakót találok. Gondnoknak nyomát sem, pedig keresem szorgalmasan. Mondják azután később, hogy máshol dolgozik, ezért nem lehet megtalálni.

Lázár György vezető jegyvizsgáló és Szűcs Géza fékezőkirakó, a szálló állandó lakói közé tartozik. Jól ismerik a helyzetet, a gondokat.

— *Tökéletesen helytálló a panasz* — áll fel a televízió elől Lázár György. — *Hónapok óta küszködünk a vízhiánnyal. Valami felelőtlen beruházás miatt nem mindig jut nekünk is. Pedig jönnek ide olajos ruhában a megfáradt vidéki kollégák.*

Riadtan képzelem, milyenek lehetnek a szobák. Elkalauzolnak néhányba.

Tiszta ágyneműk. A szállodaszoba sem nézhet ki különbül. A fűtés persze szén- és olajtüzelésű kályhákkal történik.

A társalgóban a kis kétlángos gázrezsón ételt főz. Vezeték táplálja városi gázzal, nem propánbután palack.

— *Mégis régi gond* — mondja a két lakó. — *Felszerelhetnék ide a gázkonvektorokat, ha megfelelően építik a vezetéket. De nézze meg, mit csináltak!*

Lekísérnek. Félcolos cső van belegányolva egy vastagabb csődarabba. Azon a vékonyka csövön aligha lehet ellátni gázzal egy emeletes munkásszálló minden helyiségét.

Kádár Péter

Egy főbizalmi portréja

Negyven esztendő a járműjavítóban

Fenyvesi Károly karbantartó villanyszerelő az Északi járműjavító IX. osztályán. Negyven esztendeje munkahelye ez az üzem.

— Apám tanácsára jöttem ide — emlékezik a múltra. — Ő is vasutas volt, mozdonyvezető. De nemcsak a szülői tanács határozta meg választásomat, hanem az a körülmény is, hogy a MÁV egész életre szóló biztos megélhetéssel kecsegtetett. *1945-ben léptem be az üzem kapuján.*

— Nem bánta meg?

— *Nem bántam meg, mert itt mindig nagyon jó volt a munkahelyi légkör.* Gyakran rendeztünk közös kirándulásokat, együtt ünnepeltük a névnapokat. Emlékezetes élmény maradt egy-egy vasutas sportnap is.

— Milyen állapotban volt az üzem a háború után?

— Romos épületek fogadtak, a németek a berendezések, gépek nagy részét leszerelték, elvitték. A legfontosabb feladat a termelés megindítása volt. *Szinte a nulláról indultunk.* Később megfogalmazódott a jelszó is: *„Minden nap egy mozdonyt!"* Az ötvenes évek elején nagy rekonstrukciót hajtottak végre az üzemben, kicserélték a régi gépeket. Közvetlenül a háború után télen-nyáron a szabad ég alatt dolgoztunk. Aztán rohamosan javultak a munkakörülmények. A XIV. osztály helyén modern csarnokot építettek. Ez lett a dízelmozdonyok alvázjavító bázisa.

— Mi volt azokban az években a szakszervezet feladata?

— A termelés segítésén kívül állandóan *a munkakörülmények és a szociális helyzet javítására törekedett a szakszervezet.* Elkészült a hidegmeleg vizes kézmosó, higiénikus étkezősarkokat alakítottak ki. Az ételt villanytűzhelyen lehetett melegíteni. Később korszerű fürdők, mosdók, öltözők épültek.

Fenyvesi Károly 1970 és 1984 között a II. Rákóczi Ferenc villanyszerelő, karbantartó brigád vezetője volt. *Öt alkalommal szerezték meg az aranykoszorús jelvényt.* Sok társadalmi munkát végeztek és végeznek napjainkban is. Patronálják a MÁV-telepi általános iskolát. Korszerűsítették a világítást, és egyéb karbantartó munkát is végeztek már ott. Amikor mozgalom indult a tanyasi iskolák támogatására, ők a *kocséri* általános iskola villanyszerelését végezték el. Az anyagköltséget a járműjavító fizette. *A Törekvés Művelődési Központ könyvtára irodalmi művekkel támogatta a tanyán élő gyerekeket.*

A szocialista brigádmozgalomban való részvétel mellett Fenyvesi Károly aktív résztvevője a szakszervezeti mozgalomnak is. 1945 óta már volt szakszervezeti bizalmi, műhelybizottsági titkár, öt éve pedig *főbizalmiként képviseli a vasutasok érdekeit.* Tagja a vöröskeresztes szervezetnek is. *Harmincszoros véradó.* Közéleti aktivitását bizonyítja, hogy megválasztották a X. kerületi kulturális bizottság és a *szakmaközi bizottság* tagjának. A munkásszállókon lakók kulturális igényeinek felmérésével foglalkozik. Egy évtizede pedig *népi ülnök a Fővárosi Bíróságon.*

— Mivel tölti a szabad idejét?

— Van egy hétvégi telkem. Szabad időmben ott dolgozom: *kertészkedek. Nekem ez a kikapcsolódásom. A feleségem is a járműjavítóban dolgozik, raktárvezető.* Régebben a Törekvés táncegyüttes tagja volt. Az idén nyugdíjba vonulok, de a kerületben vállalt társadalmi munkától akkor sem szakadok el.

Fenyvesi Károly munkásságát több kitüntetéssel ismerték el. Tulajdonosa többek között a *Kiváló Vasutas* kitüntetésnek és a *Munka Érdemrend* bronz fokozatának.

Székelyhidi Ferenc

„BIZBERES MŰSZAKIAK"

Névadójuk Bláthy Ottó

Az elmúlt télen veszélyt jeleztek a blokkmesteri szakasz irodájába telefonon. A dominótoronyból a táblakezelő forgalmista riasztott: — *Baj van a 75-ös váltóval. Kiolvadt a 10 amperes biztosíték is.*

Papp György művezetővel az élen hat műszerész és lakatos futva tette meg a helyszínig a több száz méteres távot. A sietségre volt is okuk. A váltó a Tiszai pályaudvar keleti végén van. Megbéníthatja a Miskolc—Hidasnémeti—Kassa, a Miskolc—Sátoraljaújhely, illetve Nyíregyháza—Debrecen felé menő és onnan jövő vonatok forgalmát. És most van a reggeli csúcs . . .!

Gyakori eset

Az éjjel esett friss, 30 centiméteres havat előbb szétsöpörték, majd egy gumikábel révén ideiglenes összeköttetéssel működésbe helyezték a váltót. Csak utána kezdték meg a hiba keresését. Közben szinte emberfeletti erővel, egymást sűrűn váltva vésték, csákányozták a fagyott talajt. Negyedóra elteltével az átázott, hibás kábel helyett újonnan telepített vezeték szolgálta a forgalom zavartalanságát.

Gyakran van szükség a 18 tagú Bláthy Ottó szocialista brigád ilyen gyors munkájára. Területükön — a Tiszai személy- és rendező-pályaudvaron — 228 váltó van, ráadásul hozzátartozik a gurító vágányfék berendezése is. A brigád 29 pontból álló kongresszusi és felszabadulási versenyvállalásában az is szerepel: *„Tovább csökkentjük a műszaki hibából eredő vonatmegállásokat."* Ez azért nagy szó, mert az előző évben mindössze három vonatot kényszerítettek megállásra az ilyen eredetű hibák. A vállalás teljesítéséért különösen sokat tettek az elmúlt télen. Volt rá eset, hogy a legfontosabb váltócsoportoknál a legzordabb időben is ott őrködött, tevékenykedett 5-6 ember egész éjszakákon át.

— Ez a közösség arról nevezetes — mondja *Gál Lajos*, a miskolci vasútigazgatóság automatizálási szakembere, műszaki tanácsadója —, hogy *a brigádtagok szakmai felkészültsége kiváló,* így el tudják végezni a legkomplikáltabb feladatokat is. Értenek az új technikához, technológiához, s azt rendszeresen tovább is fejlesztik.

Önállóan . . .

1966-ban itt helyezték üzembe az ország legnagyobb kapacitású *Integra* dominó rendszerű biztosítóberendezését. S mivel a miskolci igazgatóság területén volt a legtöbb berendezés, szükségessé vált az egységek helyszíni javítása. Eleinte ez kezdetleges volt, később jelentősen felfejlesztették, s ma — a blokkmesteri szakaszból kiválva — *ez a gárda önálló egységként dolgozik.* Köztudott az is, hogy nemrég kevés mozdonyon volt vonatbefolyásoló berendezés. *A brigádtagok 15 gépbe építették ezt be.* Amikor az országban még sehol sem üzemelt, itt már működött a saját tervezésben, kivitelezésben készült *próbapad.* Ennek segítségével indulás előtt a mozdonyvezető ellenőrizheti a fontos berendezések működését.

Simon Sándor, a biztosítóberendezési fenntartási főnökség üzemvezetője így jellemzi a közösséget:

— Olyan kollektíva ez a brigád, amelynek minden tagja mind a munkahelyen, mind a magánéletben — gondolok például a lakásépítésre is — *együtt érez, cselekszik és segít egymáson.* Kiválóan dolgoznak. Nekik csak szólni kell, s a munka már el is van végezve. Főnökségünk négy egységből áll, ahol 10 brigád dolgozik, de közülük *ez jár az élen.* A MÁV által meghirdetett brigádvetélkedőre is jó eséllyel indulnak: *már a múlt évi tevékenységükkel is 134 pontot értek el.*

Papp György művezető, s egyben a Bláthy Ottó szocialista brigád vezetője ezeket mondja:

— Itt kezdtem ipari tanulóként, itt voltam műszerész, s lettem később művezető. Részt vettem az új berendezések szerelésében, s ez az ismeret igen sok előnyt jelent. Ehhez még hozzájárul az is, hogy ott vagyok, együtt dolgozom a fiúkkal. Ők is szeretik a szakmát, az új dolgokat. Jellemző, hogy öten rendszeresen foglalkoznak újításokkal . . .

Szegedi László műszerész is a brigád egyik erőssége. Ő szerelte be a 15 villamos mozdonyba a vonatbefolyásoló berendezést, amikor ez a munka még ismeretlen volt. *Kovács Gyula* a villamos váltóhajtóművek szakértője, de itt az emberek nem elégszenek meg egy szakmával. *Doktor Gyula* műszerész például kitűnően ért a lakatosmunkákhoz is. A magas fokú szakmai tudásra való törekvést jól tükrözi ezenkívül a legfiatalabb brigádtag, *Korber Zoltán* esete: ő már megszerezte az egyik technikusi minősítést, és most tanul tovább Egerben a másodikért.

Újabb feladatok

Papp György az idei vállalásokról is szól:

— A Miskolcon áthaladó fővágányokon még nincs *jelfeladó berendezés.* Baján most készülnek hozzá az állványok, s ha megérkeznek, kezdjük a szerelést. Ezenkívül az országban elsőként — a miskolci igazgatóság épületében, illetve a Hatvan—Miskolc—Mezőzombor közötti törzsvonalon — építjük ki a *KÖFE-berendezést.* Ennek pályaudvari egysége már megérkezett, s a szerelés gyorsítása érdekében a Bláthy Ottó brigád *újabb felajánlást tett* . . .

Ide kívánkozik még, hogy két kommunista műszak helyett négyben vettek részt. Az egyik ilyen műszakon — a kulturált utazás elősegítése érdekében — *10 személykocsit tisztítottak, takarítottak ki.* Részt vettek kulturális vetélkedőn, ahol a miskolci brigádok között a negyedik, az igazgatósági *tisztasági versenyben* a harmadik helyezést érték el. Ám mégis a legnagyobb érték: az ő „láthatatlan" munkájuk, amellyel a vasúti csomópont zökkenőmentes forgalmát immár tizenkét esztendeje segítik. Azóta minden évben kaptak valamilyen kitüntetést. Legutóbb a múlt évben végzett tevékenységükkel kiérdemelték a *MÁV Kiváló Brigádja* címet, immár másodszor.

Csorba Barnabás

Kockázatos vállalkozás volt

Két gőzös épségben maradt

Zoltán Ferenc a mezőtúri fűtőház vezetője volt. 1972-ben ment nyugdíjba. A második világháborúban is a vasútnál dolgozott. A felszabadulás előtti napok eseményeiről, a helytállásról beszélgettünk a ma is aktívan tevékenykedő Feri bácsival.

— 1940 februárjában kerültem a szolnoki fűtőházhoz mozdonylakatosnak — kezdi a visszaemlékezést. — Ekkor már forrongott a világ. Én igyekeztem elsajátítani a forgalmi és műszaki ismereteket, majd később Budapesten letettem a fővasúti gőzmozdonyvezetői vizsgát. Hatvan. Szentes, Békéscsaba, Debrecen és a Nagyvárad közötti vonalakon jártam. *1944. június 1-én helyeztek Mezőtúr fűtőházhoz.*

— Akkor a háború meghatározta minden ember életét — folytatja. — Azokat a napokat nem lehet elfelejteni. Június 2-án lakásomról indultam szolgálatba éppen, amikor bombázók húztak el a város fölött. Arra gondoltam, hogy Szolnokot bombázzák majd. Sajnos nem tévedtem. A mezőtúri fűtőháztól is lehetett látni a füstöt, a porfelhőt, amit a bombák okoztak. Dél körül Szolnokra mentem. A látvány elképesztő volt. A pályaudvar és környéke romhalmaz. Még a bábaképző körül is láttam vasútikocsi-ütközőket, -kerekeket. A bombatölcsérekben felfakadt a víz.

— Mi történt ezután?

— Már közeledett az ősz, és vele a front is. Szajol—Békéscsaba között megszűnt a személyszállító forgalom. Mezőtúr szolgálati hely is megkapta a kiürítési parancsot. A fűtőházban egy 376-os sorozatú és egy Békéscsabáról odatelepített 424-es mozdony állt. Meg kellett mentenünk, hiszen ha otthagyjuk őket, biztosan felrobbantották volna.

— Ez veszélyes elhatározás volt.

— Igen. *Sánta Kálmán* és *Cseh Antal* fűtőkkel megbeszéltem, hogy vigyük magunkkal a mozdonyokat. A Tisza-híd már ekkor járhatatlan volt, csak Szajolon át, Törökszentmiklósig mehettünk. Három napig Szajolban tartózkodtunk. Ekkor már lövöldöztek körülöttünk. A 424-es sátortetejének keresztmerevítő lemezét átfúrta egy golyó. Sürgősen tovább kellett mennünk.

— Mi lett a kaland vége?

— Pusztatúri megállóhelynél találkoztunk az első szovjet katonával. Sohasem felejtem el. Egy géppisztolyos katona állt meg a mozdony mellett, és kérdezte, hogy kik vagyunk, mit akarunk? Megmagyaráztuk, hogy magyar mozdonyvezetők vagyunk, és a németek elől hoztuk el a gépet. A katona feljött a mozdonyra, kezet fogott velünk, és előhúzott a zsebéből egy rumosüveget. Kínálta, hogy igyunk. Mindhárman meghúztuk. Később egy lovas kapitány jött. Tőle kaptam egy nevemre szóló orosz nyelvű igazolványt. Ennek köszönhettem, hogy mozdonyvezető maradhattam. Sem munkára, sem pedig fegyveres szolgálatra nem vihettek el.

— Tehát továbbra is a vasútnál dolgozott.

— *Igen. Mezőtúr 1944. október 7-én szabadult fel. Engem a fűtőmmel, Sánta Kálmánnal együtt a szovjet hadsereg állományába vettek és egy hídépítő csapathoz osztottak be a 424 066-os pályaszámú mozdonnyal együtt.* Szajol—Szolnok között megkezdődött a vasúti Tisza-híd építése. Az első fahíd, ami elkészült, a mostani vasúti hídtól balra volt, és sokkal alacsonyabb. *A szovjet hadsereg által épített szajoli vasúti Tisza-hídon legelőször én és a fűtőm ment át a 424-essel.* Recsegett-ropogott a híd, de kibírta. Később a Zagyva-híd is elkészült, és Szajol felől Szolnok állomásra — a szovjet parancsnokkal együtt — mi gördülhettünk be elsőként Szolnok állomásra. Ez már az újjáépülés, a békés élet kezdetének biztos jele volt.

Az újjáépítés után Zoltán Ferenc a mezőtúri fűtőház vezetője lett, és ott dolgozott 1972-ig.

Zacharidesz Jánosné

Mit, miért módosítottak a kollektív szerződésben?

1

A MÁV-nál a vezetők minden év elején beszámolnak a kollektív szerződés végrehajtásáról az üzemi demokrácia fórumain. A beszámolók jelentőségét az adja meg, hogy a munkaadó és a dolgozókollektíva által együttesen, egyenrangú partnerként kialakított szabályok érvényesüléséről, a végrehajtás során szerzett tapasztalatokról ekkor foglalnak állást. A beszámolóval együtt tárgyalják a kollektív szerződés módosítását is, amely ez alkalommal nagyobb körültekintést és felelősséget kivánt az érintett testületektől, munkahelyi közösségektől. A kollektív szerződésben ugyanis 1985. január 1-től a kapott felhatalmazás alapján a munkával, a munka- és pihenőidővel, a munka díjazásával, valamint a dolgozók részére járó egyéb juttatásokkal kapcsolatban bármely kérdést — jogszabályi rendelkezés hiányában is — szabályozni lehet. A korlátozás csupán annyi, hogy *a kollektív szerződés rendelkezése nem lehet ellentétes jogszabállyal.* Ezáltal a szabályozás lehetősége és mozgástere jelentősen kibővült.

A tanácskozásokon azt tapasztaltuk, hogy *a dolgozók érdeklődéssel és nagy felelősséggel vitatták az előterjesztett anyagokat.* Egyre többen látják e tanácskozások, a kollektív szerződésben integrálódó szabályok szerepét, az előző évi végrehajtásról szóló beszámolók és a tárgyévi módosítások kapcsolatrendszerét, egymásra épitését. Azt, hogy a kollektív szerződés szabályai, azok tudatos alakitása nem öncélú, hanem a személy- és áruszállítási feladatok eredményes teljesítésének egyik kiemelkedően fontos eszköze.

Az utazók új bérrendszeréről

Mint minden évben, az idén is a bérezéssel kapcsolatos kérdések váltottak ki legnagyobb érdeklődést, ami egyértelműen igazolja az anyagi érdekeltség rendkívüli jelentőségét, és meghatározó szerepét feladataink eredményes teljesítésében.

Az idei módosítások közül az *utazószemélyzet* teljesítménybér-rendszerének továbbfejlesztésére, valamint az *elegyrendezői* teljesítménybér bevezetésére vonatkozó szabályozás érdemel különös méltatást.

Mindkét bérintézkedés része annak a hosszú távra érvényes, a Vasutasok Szakszervezete bevonásával tudatosan kialakított bérpolitikai elképzelésnek, amely a bérszerkezet elemeinek javitására, a teljesitményelv minél szélesebb körben való alkalmazására, vagyis a teljesítménybér hatékonyságának fokozására irányul.

Az utazók részéről *most is számos észrevétel hangzott el teljesítménybérezésükkel kapcsolatban.* Ezek nem kis része a teljesítménybérrendszer alapjainak megváltoztatására, a díjtételek növelésére, vagy csupán a rendszer egyes elemeinek módosítására irányul. Többen kifogásolták az alkalmazott módszer bonyolultságát, helyette egy *egyszerűbb változat kidolgozását és bevezetését igényelték.*

A kollektív szerződés idei módosításánál különösen előtérbe kerültek a kilométeren alapuló teljesítménybérezés visszaállitására irányuló igények. Több szolgálati helyről erőteljes kezdeményezések történtek az 1968 előtt már alkalmazott teljesítménybérezési módszer bevezetésére. Akadt olyan javaslat is, amely a jelenlegi es a km szerinti teljesítménybérezés kombinált kialakitását, tehát egy bonyolultabb vegyes rendszer megteremtését célozták.

Általános gondként jelezték a teljesitménybérnek — mint a kereset egy részének — az átlagbéren belüli alacsony mértékét. Sokan éppen ebben látják az utazói teljesítménybérrendszer elégtelen ösztönző hatásának okát, nem pedig a rendszer alapját képező dimenzióban (idő, távolság stb.).

Az emlitettek figyelembevételével került sor az utazószemélyzet teljesitménybérének növelésére és a rendszerére vonatkozó alternativ változat kidolgozására, majd vitára bocsátására. (A menetrend szerinti menettartam mint időnormára épülő megoldás továbbfejlesztve, illetve a kilométerpénz-rendszer.)

A demokratikus fórumokon lezajlott vita végeredménye ma már ismert. A dolgozók többsége *a menetrend szerinti menettartam-díjazás korszerüsitett formája mellett tette le a voksot.*

Milyen tényezők jelentik az utazók teljesitménybér-rendszerének továbbfejlesztését?

Egyrészt *az egyszerüsitésre való törekvés,* amely a formai és tartalmi részt egyaránt érinti. Formainak tekinthető az összevont díjtételek munkakörökre bontása és a díjtételek számának 5-ről 4-re való csökkentése.

A legjelentősebb tartalminak minősülő változtatás: *a teljesitménybér-díjtételek mintegy 25%-os megemelése, ami határozott lépés annak érdekében, hogy a teljesitménybér ösztönző funkciója az eddiginél jobban érvényesüljön.* Következetes bérpolitikára lesz azonban szükség a teljesitménybér arányainak olyan szintre emeléséhez, amely önmagában képes lesz nagyobb hatékonyságot eredményezni.

Kocsirendezés normában?

Hasonló cél — a teljesitménybér szerint foglalkoztatottak körének bővitése, az elegyrendező, elegyfeldolgozó munka felgyorsitása, az ebben a tevékenységi körben dolgozó, tizezret meghaladó létszám hatékonyabb foglalkoztatása — vezérelt bennunket az elegyrendezői teljesitménybérrendszer bevezetésénél is. Alkalmazását megfelelő elméleti kutatómunka, gyakorlati kisérlet lefolytatása és annak kedvező tapasztalatai tették lehetővé. Ezen a téren *bizonyos beidegződéseket is le kellett győzni.* Esetenként még szakmai körökben is kétkedve fogadták az elegyrendezői munkánál a teljesitmény növelésére irányuló érdekeltségi rendszer létjogosultságát, megvalósithatóságát.

Már önmagában az összhálózati méretü bevezetés is az újat és merészet valló szakemberek és kollégák igazát bizonyitja. Reméljük, hogy a gyakorlati tapasztalatok még inkább megerősitik ezt a véleményt.

Magáról a teljesitménybér-rendszerről csupán annyit mondunk el, hogy

— *minden olyan szolgálati helyen kötelező a bevezetése, ahol tartalékmozdony van rendszeresitve;*

— *meghatározott munkakörökben adható, differenciáltan;*

— *alapja az üzemfőnökség területéről indult napi kocsimennyiség, havi összesitésben;*

— *minden egyes mozgatott, inditott kocsihoz darabbér kapcsolódik, amelynek mértéke a norma szintjéig egy egység, afölött 1,5 egység kocsinként,* s végül

— *a teljesitménybér törzsbér jellegü, tehát a műszakpótlék megállapitásánál figyelembe kell venni.*

A teljesitménybérre vonatkozó alapelveket a kollektív szerződés 41. A. §-a, a részletes végrehajtási szabályokat a 102566/1985. számú vezérigazgatói utasitás tartalmazza.

A rendszer sikeres alkalmazása nem kis mértékben függ attól, hogy az igazgatóságok és az üzemfőnökségek milyen lelkiismeretesen, precizen biztositják *a bevezetés és müködtetés előfeltételeit.* Ilyen feltétel például a havi kocsifeldolgozási norma kialakitása, a teljesitménybérezésbe bevont munkakörök függelékben történő rögzitése, a teljesitmények nyilvántartása, a bizonylati fegyelem betartása.

Van lehetőség további finomításra

Tudatosan adtunk megfelelő mozgásteret a helyi és a területi szintü intézkedéseknek. Azzal a céllal, hogy elősegitsék e nagy jelentőségü kezdeményezés bevezetését, ösztönző hatásának érvényesülését.

Az új érdekeltségi rendszer minden bizonnyal új feszültségeket is előidéz. Ezért *folyamatában kell figyelemmel kisérni muködését, annak esetleges zavarait, mert igy tudjuk elvégezni a szükséges korrekciókat,* igy tudjuk az anyagi érdekeltség eszközeivel biztositani az elegy ütemes feldolgozását.

A kollektív szerződés módositása, illetve bővitése külön-külön is nagy jelentőséggel bir. A vasút kulcsfontosságú munkakorei közül azokat érinti, amelyekben a dolgozók helytállásán az elegyrendezés, az elegytovábbitás múlik, s amely kategóriákon belül a legnagyobb arányú létszámhiánnyal küszködünk.

A problémák egy része azonban nem létszamhiányból, hanem egyéb okokból (szervezetlenség, vezénylési anomáliák, menetrendtől eltérő közlekedés stb.) ered. Igy komplexen nézve nagyon lényeges, hogy milyen óriási erőt képvisel az a 22 ezer dolgozó, akiknek a teljesitményekben való érdekeltségét javitottuk.

Katona János,
a munkaügyi és szoc. pol. főoszt.
B osztályának vezetője
(Folytatjuk.)

A győzelem napjára emlékeztek

A budapesti vasútigazgatóság MSZBT tagcsoportja évek óta szoros kapcsolatot tart a Szovjet Kultúra és Tudomány Házával. Május 10-én a központi szolgálat mintegy kétszáz dolgozóját hívták meg a győzelem napja alkalmából rendezett ünnepségre.

A történelmi megemlékezésen ez alkalommal csak vasutasok vettek részt. Az elnökségben foglalt helyet *dr. Mészöly Ferenc*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára. *Józsa Károly* megbízott vasútigazgató, *Kovács László*, a budapesti vasútigazgatóság MSZBT tagcsoportjának elnöke. Az ünnepséget *dr. Pánczél Pálné*, az igazgatóság pártbizottságának szervező titkára nyitotta meg.

Ezt követően *A. J. Bormotov*, a Szovjet Kultúra és Tudomány Házának igazgatója emlékezett meg a Nagy Honvédő Háborúról. Az ünnepi megemlékezés után *dr. Gulyás Judit*, a VIII. kerületi pártbizottság titkára méltatta a magyar-szovjet barátságot.

Az ünnepi megemlékezés után az igazgatóság hat szocialista brigádját (két Béke, Zalka Máté, a Barátság, az MSZBT és a Landler Jenő) ünnepélyesen felvették a Szovjet Kultúra és Tudomány Háza mellett működő szocialista brigádklubba.

Ez alkalommal dicséretben részesítették a budapesti vasútigazgatóság *Tyereskova* szocialista brigádját, amely tavaly, a „Felszabadulás útján" című vetélkedősorozaton második helyezést ért el.

Az ünnepség a szaratovi néptáncegyüttes műsorával ért véget.

(séra)

Miért kaptak a kitüntetést?

Amiben a szalkai körzet vasutasai élen járnak

A szatmári és a beregi térségben élő emberek életét nagymértékben befolyásolja a vasút, a vasutasok munkája, a zajtai, a csengeri, ágerdőmajori, záhonyi, nyíregyházi, debreceni vonalak forgalma. A helytállásért, a múlt évi gazdasági tervek teljesítéséért, a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben mutatott kiemelkedő tevékenységükért *a mátészalkai körzeti üzemfőnökség, valamint a pályafenntartási főnökség „Élenjáró" kitüntetésben részesült.*

Jelentős többlet

A debreceni igazgatóság legnagyobb létszámmal dolgozó körzeti üzemfőnöksége — csaknem ezer vasutas — nagy gondot fordított a menetdíjbevételek növelésére és valamennyi tervfeladat teljesítésére. Többek között csökkentette a szolgálatszünetelések számát, *szerződéseket kötött dolgozóival szabadnapban végzendő jegykiszolgálásokra.* A bevétel növelése érdekében iskolákban, intézményekben megszervezték a csoportos utazásokat is. Mindennek eredményeként *a tervezett 64 millió forintos személyszállítási bevételt négymillió forinttal szárnyalták túl.*

A személyvonatok menetrendszerinti indítását, a hivatásforgalmú vonatok közlekedtetését 98,95, illetve 99,56 százalékra teljesítették az üzemfőnökség dolgozói.

A kulturált utazás feltételeinek megteremtéséről sem feledkeztek meg Mátészalkán. A szerelvények tisztaságáról 50 főnyi takarítószemélyzet gondoskodik. Többletként a budapesti honállomású személykocsik tisztítását is rendszeresen elvégezték.

A körzeti üzemfőnökség dolgozói *az áruszállítási feladatokat is terven felül teljesítették.* A tervezett 750 ezer tonna kocsiigényes áruval szemben 896 770 tonnát továbbítottak. A csaknem 150 ezer tonnás többlet elszállításához sem használták fel a tervezett kocsimennyiséget. Ennek eredményeként átlagosan 21,5 tonna árut rakta be egy-egy kocsiba.

Az említett eredmények elérése közben *az anyagtakarékosságra is gondosan ügyeltek.* A tervezett anyagköltséghez viszonyítva a megtakarítás több mint 4 és fél millió forint.

Megtakarított milliók

A dolgozók létszámát időközben — újfelvételesekkel is — sikerült 19-cel növelni, de *Budapestre és Szolnokra 20 embert rendeltek ki rendszeresen,* kisegítésképpen. Ugyanakkor az „otthoni gárdát" több szakterületre képezték ki, hogy kevesebb gond legyen egymás helyettesítése. Forgalmi alapvizsgát 121, kereskedelmi szakvizsgát 80 dolgozó tett az elmúlt évben.

A körzeti üzemfőnökség 37 szocialista brigádja különösen példamutatóan dolgozott, minden tekintetben. Pótvállalásként Záhonyban átrakást végeztek, személykocsit takarítottak, és ott voltak az őszi mezőgazdasági termények betakarításánál is. *Az általuk végzett társadalmi munka értéke mintegy 200 000 forint.*

A pályafenntartási főnökség is — híven a több éves kimagasló eredményekhez — elismerésre méltóan dolgozott. Az önköltségi tervükhöz viszonyított kétmillió forintos megtakarítás a *tudatos, takarékos gazdálkodás* eredménye.

Az elmúlt gazdasági évben 62,5 vágánykilométeren végeztek felépítményi karbantartó géplánccal vágányszabályozást, 10 600 vágányfolyóméteren kézi ágyazat-, illetve 11 636 darabos talpfacserét, ezenkívül 28 974 sínfolyóméteren végezték el sínyanyagok beépítését. A tervezett fenntartási munkákon kívül beruházást is végeztek: a Fehérgyarmat—Jánkmajtis közötti szakaszon az „i" és „c" rendszerű sínek helyett *48-as rendszerre építették át a pályát.* (Erről lapunkban már beszámoltunk.)

Ahogy ígérték . . .

A pft-főnökség 14 szocialista brigádja is a *hármas jelszó* szellemében dolgozott, kiegészítve felajánlásaikat a XIII. pártkongresszus tiszteletére meghirdetett pótvállalásokkal. Az elvégzett 2245 társadalmi munkaóra értéke megközelíti az 50 ezer forintot.

Zsoldos Barnabás

Köszönet a segítségért

Férjem a debreceni körzeti üzemfőnökségen dolgozott. 1984-ben, szívinfarktus miatt nyugdíjazták. Negyvenegy évig szolgált a MÁV-nál. Harminc évig szakszervezeti aktivistaként tevékenykedett.

Az orvosok azt javasolták, hogy legyen minél többet a szabadban, ha lehet, a kertben foglalatoskodjon. Az egyik tsz-től bérbe kaptunk egy darabka földet, amire szerszámos helyiséget kellett építeni. Azonnal felajánlotta segítségét az üzemfőnökség KISZ-vezetősége és a gépkarbantartó műhely. A pft-főnökség dolgozói — Donka József és Sándor Zoltán vezetésével — alapot ástak, részt vettek a kerítés építésében.

Ezúton szeretném megköszönni a vasutas kollégák önzetlen, gyors segítségét.

Czeglédi Sándorné
Debrecen

Borsodi vasútállomások

Amíg a személyvonat megérkezik, van időm körülnézni. A megállóhely épületét nemrég tatarozhatták, ám a váróterem lambériával borított falán már szinte egy négyzetcentiméternyi terület sincs összefirkálatlanul. *Kik, és miért tették?* — tűnődöm. Közben Miskolc felől megérkezik a személyvonat. Vasárnap lévén, arra tippelek, hogy sok utas száll majd be, de mindössze heten tekintik végállomásuknak *Borsodszirákot.* Felszálló még ennél is kevesebb.

— Mindig ilyen kicsi a forgalom? — kérdezem *Nagy Imréné* jegykiadótól.

— Dehogy. Hétköznap jóval többen utaznak. Mintegy kétszázan járnak Miskolcra dolgozni, háromszázan pedig Edelény felől jönnek a helyi téeszbe. *Távolsági forgalom csak nyáron van,* amikor az emberek a balatoni üdülőhelyekre igyekeznek, no meg a mezőkövesdi gyógyfürdőbe. Ennek megfelelően alakul nálunk a bevétel is. Bár itt csak korlátozott távolságra — ötven kilométerre — adunk ki menetjegyet, a nyári hónapokban összejön tizenöt-húszezer forint, télen alig tízezer.

— Régóta szolgál Borsodszirákon?

— Csak rövid ideje dolgozom itt, de a vasútnál már tíz évnél többet eltöltöttem. Annak idején a pályafenntartásnál kezdtem, a szakvizsgák után lettem jegykiadó-sorompókezelő. Tavaly költöztünk a megállóban levő *szolgálati lakásba,* így kényelmesen végezhetem a munkámat. *A keresetem háromezer-hatszáz forint.*

— Mik a teendői szolgálatban?

— Természetesen jegyet kiadni, kezelni az innen pár méterre levő karos sorompót, és felügyelni a távolabbi fénysorompóra. Éjszakánként néha félek, mert mostanában sok gyanús alak kószál erre. Ráadásul *a peronnak nincs világítása. A megállóban egyetlen szemétgyűjtő sincs.* Így nem lehet rendre szoktatni az embereket. *A sorompóról hiányzik a vörös figyelmeztető fény.* Esőben, ködben nehéz észrevenni, ha a rudak le vannak eresztve. A múltkor egy autóbusz ütközött emiatt a sorompónak.

*

Borsodsziráktól mindössze egy jókora ugrás a távolság *Boldváig.* Nevezetes hely, évszázadokkal ezelőtt itt íródott a Halotti Beszéd. Most azonban jobban érdekel a kis háromvágányos vasútállomás. *Pál Béla* forgalmi szolgálattevő bemutatkozáskor csak a karját nyújtja, mivel az imént a váltókat takarította.

— Az ünnepi hangulat érződik az állomás teherforgalmán is — mondja. — Más napokon nem ilyen csöndes a rakodóvágány, amelyet három termelőszövetkezet és a helyi TÜZÉP használ. Áru egész évben folyamatosan érkezik, a mezőgazdasági csúcsidőkben azonban érezhetően megugrik a leadásra beállított kocsik száma, hiszen ilyenkor kell a sok műtrágya. *Mi a leadásokból élünk,* föladás nem is nagyon van. Négy pénztárunk egyenként havi tizennyolcezer forint körüli bevételt szokott elkönyvelni.

— Boldván lakik?

— Sajnos, eléggé messze lakom, ide ötven kilométerre, *Bódvalenkán.* Komjátiig kerékpárral megyek, onnan tovább vonattal. *Naponta négy órát utazom.* Váltókezelőként közelebb. Bódvaszilason dolgoztam, de a szolgálattevői státus fönt végig be van töltve.

— Fárasztó lehet bejárni . . .

— *Szeretem a munkámat. Nekem így is megéri.*

*

Boldogkőváralja a Szerencs—Hidasnémeti vonalon, annak is a közepe táján fekszik. A megállóhely szolgálati épületében lakó *Csizmár házaspár* sajátos módon ünnepel. Az artézi kút aknafedele félrehúzva, az asszony és a férfi a gödör mellett sürgölődik.

— A télen elfagyott a vezeték, hosszú ideig nem volt vizünk, mosdani, főzni. Március közepén végre kiolvasztották, de a napokban észrevettük, hogy *a kút csőcsatlakozása folyik. Most kicseréljük a tömítést.* Április óta már tömegével jönnek a várlátogató turisták, kell a víz.

— Akkor most már minden rendben lesz — kockáztatom meg az optimista kijelentést, ám kiderül, a kút jelentéktelen probléma a többihez képest.

— *Nézze meg a lakást belülről* — invitálnak Csizmárék. — Nyolcvanban, amikor idejöttünk, *csak ideiglenesen tették rendbe.* Azóta az ablakkereten támadt vetemedéseken jobban kilátunk mint az üvegen. *A padlás beázik,* a falak a nedvességtől salétromot fogtak, mindent átitat a dohszag. Meszelni is kellene már. *Öt éve ígérik a felújítást, de ennél tovább még nem jutottak.* A külső kerítést is mi csináltuk. Jeleztük a szerencsi hatos épületfenntartó főnökségnek, hogy mi saját erőből kifestjük a lakást. Azt válaszolták, nem kell, majd ők. *Azóta is „meszelnek . . ."*

Gerecsei Zoltán

A humanitás példái

Napjainkban gazdasági életünknek, de mondhatni, hogy közéletünknek is egyik leggyakrabban vitatott kérdése a VGMK-k működése, létjogosultsága. *Egyesek megkérdőjelezik szükségességüket,* de sokan vallják azt is, hogy hazánk jelenlegi gazdasági helyzetében *nélkülözhetetlen értékteremtő tevékenységük, munkaerő-mobilitását csökkentő szerepük.* Egyben valamennyien egyetértenek, hogy csak átmeneti megoldást jelenthetnek. Ellenzőik egyebek között úgy érvelnek, hogy háttérbe szorítja a családot, a tanulást, a művelődést, s meglehetősen anyagiassá formálja az embereket.

Valóban így lenne?

A minap olvastam egy megható köszönőlevelet, melyet *Friedrich Imre,* Pomázon élő mozgássérült írt a Dunakeszi Járműjavító *József Attila MÁV Kiváló Brigádja* részére.

Nos, ez a 19 tagú brigád is VGMK-ban dolgozik, s nem is akárhogyan. Az ő példájuk is bizonyság arra, hogy vannak olyan szocialista brigádok, amelyek ha a főműszak után „átalakulnak" VGMK-vá, attól még a hármas jelszó számukra nem veszti el értékét, tartalmát, s *nem válnak pénzhajszoló robotokká.*

Nagyon is humánus, emberi cselekedet volt az, amikor a brigád képviselői a közelmúltban otthonában felkeresték az öt éve teljesen egyedül élő 31 éves, mindkét lábára mozgásképtelen fiatalembert, aki levélben fordult segítségért a számára akkor még ismeretlen közösséghez. S Friedrich Imre *nem csalódott a József Attila szocialista brigád tagjaiban,* sőt, minden várakozást felülmúló volt a meglepetése és az öröme, amikor megtudta, hogy miután ő ugyan csak a meghibásodott porszívójába kért alkatrészt – egy új porszívót kapott ajándékba.

Egy rövid részlet a levélből, melyhez — úgy vélem — nem szükséges kommentár: *„Köszönöm, hogy ingyen megkaptam ezt a szép új porszívót, amelynek nagy hasznát veszem a háztartásomban. A leendő aszszonykám is nagyon örül neki, mivel ő is mozgásképtelen. Köszönöm . . ."*

Az üzem kazánházában dolgozó Energia munkabrigád tagjai is hasonlóan szép, emberi gesztussal igyekeznek a nemrég szívinfarktusban elhunyt művezetőjük beteg feleségének életét könnyebbé tenni. *Ölvedi Ottóné* 22 évvel ezelőtt szülés következtében teljesen megbénult, s azóta mozgásképtelenül, de teljes szellemi frisseségben ágyhoz van kényszerítve. Hűséges ápolójának, férjének halála óta a gyártelepi otthonuk helyett *a váci kórházban él. Erdei József brigádvezető és tizennyolc munkatársa nyereségrészesedésükből egykori vezetőjük feleségének egy televíziót vásároltak ajándékba, melyet a napokban adtak át.*

Vetési Imre

Látogatók Dunakeszről Friedrich Imre mozgássérült pomázi lakásán, amint átadják az ajándékba vitt porszívót.

VASUTAS HÉTKÖZNAPOK

Nincs két egyforma szolgálat

A nagykanizsai vasúti csomópont 125 éves. Az ország vérkeringésének egyik forgalmas állomása ez. A két közeli határállomáson, Murakeresztúron és Gyékényesen jelentős tranzitforgalom zajlik. A helyi ipar ugyancsak meghatározó. Huszonnégy óra alatt 120-140 vonat fordul meg az állomáson. A fontosabb számokat Fehér Imre állomásfőnök-helyettes közli.

❶

— Egy gyengébb napon 60-70 tehervagont raknak meg a kanizsai gyárak, vállalatok, de amikor csúcs van, a száz vagon is kevés. Természetesen ezen felül ott vannak a tranzitszerelvények, amelyek szintén munkát adnak az itt dolgozó állomási és vontatási dolgozóknak — közel 1400-an vannak.

— Milyen a személyforgalom?

— Tavaly 432 ezer jegyet váltottak pénztárainknál. Ebben azonban nincsenek benne azok, akik máshonnan érkeztek városunkba, vagy akik az átszállás miatt több-kevesebb időt töltenek az állomáson.

Márpedig őket is hasonló nagyságrendben, hat számjeggyel lehet számolni. Egy biztos, a vasutasok felelőssége ebből is adódik: nem mindegy, milyen véleménnyel távoznak az utasok. A munka mennyiségét és minőségét mérő sajátos normatívák pedig külön kategóriát alkotnak, többségüket legfeljebb a szakmabeliek értik.

❷

— Még napjainkban is gyakran élcelődnek velünk; „süsü vasutas". Holott ez a szolgálat olyan, mint a katonáké. Reggel, este eligazítás, egyenruha, rend, fegyelem s mindent rendelkezések, utasítások szabályoznak. Valamikor nem véletlenül mondták a vasútról, hogy ez a második hadsereg.

A tömör fogalmazónak hihetünk, Mózsi Lajos főfelügyelő a múlt hónap végén ment nyugdíjba: 41 év 209 napot szolgált vasutas-egyenruhában.

— Itt tanulni kell, ráadásul nem is keveset. Vannak érettségizett kollégáink, akik nem tudnak előbbre lépni, mert a vasútnál minden szakvizsgához van kötve. Én 1943-ban távírász vizsgával kezdtem, majd követte a forgalmi, a kereskedelminek három ágazata, végül az önállósító. Ez és a tisztképző tanfolyam kell ahhoz, hogy valaki forgalmi tiszt lehessen.

— A vasutas élet nem könnyű. Ehhez kell a megszállottság, elhivatottság. Itt nincs két egyforma szolgálat. A vasúton az ember megtanul „látni".

— A több mint négy évtizedes szolgálatból mondjon valami emlékezeteset?

— Olyan télre mint az idei volt, nem sokra emlékszem. Vonataink azokban a nehéz napokban is közlekedtek.

❸

Ahhoz, hogy még ez a tél sem fogjon ki a kanizsai vasutasokon, kollektív áldozatkészségre volt szükség. Hogy alig találni embert, aki valamennyi szabadnapját kivehette a négyes turnusból, az is tény. Mert ha valaki beteg, szabadságon van, azt pótolni kell a többieknek, a létszám dolgában bizony nincsenek elkényeztetve. A körülmények pedig olykor cseppet sem rózsásak. Erről Bárkovics Péter tolatásvezető pillanatok alatt meggyőz, amikor rangját magyarázza.

— Két beosztottam segítségével végezzük vonatok összeállítását, szétrendezését. Én közvetítek a torony és az embereim között. Vagyis, ha nappal szolgálunk, akkor 11 órát, ha éjjel, 13 órát töltünk a vágányok között. És lehet mínusz 25 Celsius-fok, vagy verejtékeztető kánikula, az elegyet nekünk kell kiállítani.

Hogy mekkora összeszokottságot, rutint igényel mindez, azt nehéz elmagyarázni. Egy tévedés emberéletet követelhet, milliós károkat okozhat. Egymásra utaltak hadseregének a vasutasoké. Nem véletlenül, gyakran családi alapon öröklődik ez a hivatás.

— Nekem az édesapám és az apósom volt vasutas. Közel tíz éve léptem a nyomdokaikba — mondja a fiatal tolatásvezető.

❹

A VI-os toronyba 19 lépcsőfok vezet. Ez az épület a lelke az állomásnak, s a legnehezebb munkahely. Ebben a minden irányba kitekintést nyújtó helyiségben a legrégebbi haragosok is kibékülnek. Ennek nemcsak a 11 és 13 órás szolgálat az oka, hanem az egymásra utaltság. Ma például Kustán Ferencé és Szécsényi Tiboré a felelősség, hogy az állomás vonatforgalma és a tolatási műveletek előírásszerűen folyjanak. Fizikailag a vájárból lett vasutasé. Szécsényi Tiboré a nehezebb beosztás: váltókezelő. Nekem lenn a vágány mellett könnyed mozdulatnak tűnt a váltó állítása, de aki csinálja . . .

— A bánya légkörénél jobb, de tonnában kifejezve itt sem panaszkodhatok a „teljesítményre" — nevet a fiatal ember. Pedig a szénfronton 12 tonna volt a fejtési teljesítményem.

Hogy bizonyítsa, az első vágányról induló szerelvénynek beállítja a váltókat. A két egyszerű és három angol váltó karjait egy perc alatt teszi a helyére, ami 600 kilogramm emelésének felel meg.

— Itt fokozottan kopnak az emberek. A derék és a láb megy tönkre. De azért szép feladat a miénk. Igaz, ahányszor érkeznek a szerelvények, ha nem látom felülről, hogy szabad-e a pálya, futhatok le ellenőrizni. Elhízni itt biztosan nem fogok. A téli hófúvások váltótisztítását pedig ne is emlegessük, az külön fejezet a mi beosztásunkban. Mégis szeretem, mert ha nem, már itt hagytam volna a vasutat. Ez egy más világ, a maga élményeivel, gondjaival, változatosságával.

Győri András

ŐSZINTÉN A KELETIRŐL (2.)

Meddig feszülhet a vonóvezeték?

A forgalmat irányító vasutasok tudnak legtöbbet a pályaudvar gondjairól, a közlekedéssel összefüggő technikai állapotokról. Ha olykor baleset történik, a legtöbbször közük van hozzá. De ahhoz is, hogy a vonatok pontosan induljanak és érkezzenek. Csak ez utóbbiról nem írnak az újságok; és senki sem beszél róla.

Mintha nem hiányozna senki

A II-es toronyba indulunk. Velünk tart *Baritsa Bálint* állomásfőnök is. Az épület téglafalait kívülről a százéves jubileum tiszteletére tisztították meg a koromtól, piszoktól. Így tetszetősebb a szemnek, *adni kell a külcsínre.*

Vaslépcsőkön jutunk fel a változókezelők helyiségébe. Ebből a toronyból huszonhárom váltót kezelnek, hagyományos módon. A váltóállító karok vasfogantyúi, mint puskacsövek merednek a plafonra. A hozzákötött huzalok, lent a sínek között váltókat mozgatnak. Nagy felelősség hárul az itt szolgálatot teljesítő három váltókezelőre és a térfelvigyázóra. *Kozma Sándor* már gyakorlott szakember. Tizenegy éve kezeli itt a váltókat, karokat.

— *Nappal általában 440 váltóállítást végzünk* — magyarázza. — Ennyiszer húzzuk le az emeltyűket nyolcvan kilogrammos erővel. Kétszer annyi erő szükséges a vonóvezetékes váltók állításához, mint a helyszíni állításúakéhoz. Ki lehet számítani a teljesítményünket, ami egy súlyemelő produkciójával vetekszik. Gyakran szakadnak a vonóvezetékek, ez is a mi dolgunkat nehezíti. A fizikai igénybevételhez az idegi megterhelés párosul. Nagyon kell figyelni. Ha véletlenül mellé nyúlunk, és egy másik kart nyomunk le, baleset történhet.

— *Itt is sokat túlóráznak az emberek* — tájékoztat az állomásfőnök. — Egy túrában harminc kocsirendező és váltókezelő van az ötvenkettő helyett. Idegileg kimerítő ez a munka. Sokan vannak betegállományban, és egyre kevesebb a gyakorlott vasutas. Tavaly például *húsz váltókezelő és kocsirendező ment nyugdíjba.*

Átsétálunk a Keleti épületéhez közelebb lévő I-es toronyba. Az állomásfőnök még megjegyzi, hogy (ezzel is érzékeltetve a nagy forgalmat) reggel öt harminc és hét óra között ötpercenként érkeznek a vonatok. A korszerűtlen biztosítóberendezések miatt ez a vonatsűrűség állandóan próbára teszi a vasutasokat.

Az I-es toronyban van az „agytröszt". A betegállományban lévő térfelvigyázó helyett most *Bere János* forgalmi állomásfőnök-helyettes van szolgálatban. Egy perc nyugalma sincs, állandóan intézkedik, telefonál. A rendelkező forgalmista utasításai alapján innen irányítják az össztolatási mozgást. A teremből negyvenkét vonóvezetékes váltó emeltyűit kezelik. *Jakab László* tizenkilenc éve szolgál itt.

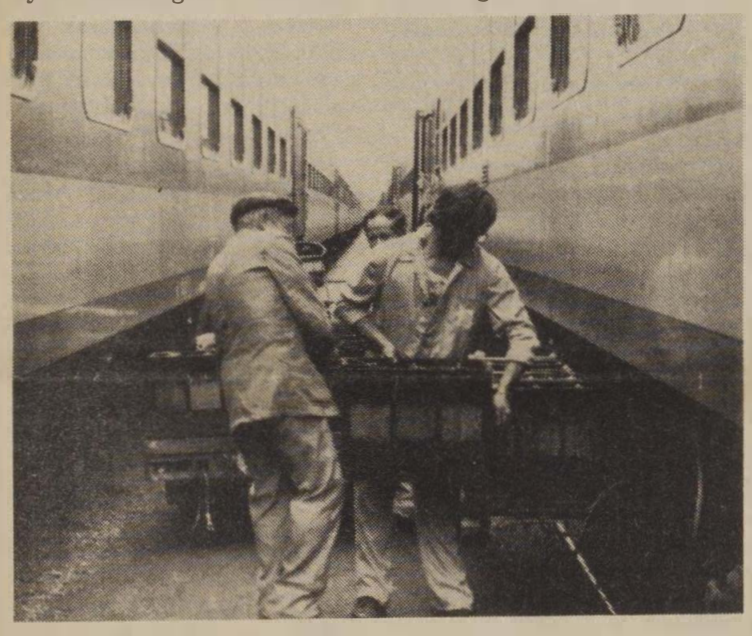
Moczó Béla váltókezelő az állítótoronyban

rek vizsgálták a Keleti biztosítóberendezéseit, illetve azok korszerűsítési lehetőségeit. Tallózás a jegyzőkönyvben:

„Több váltó nincs bekötve a biztosítóberendezésbe. Ha azokat bekötnék, sok egyidejű menetet nem lehetne lebonyolítani. Vonatokat kellene kizárni, ezáltal csökkenne a Keleti teljesítőképessége.

A pályaudvar kihasználtsága egyes frekventált időszakokban (reggel és délután) nagymértékben *meghaladja a száz százalékot. A jelenlegi technológia végrehajtásához szükséges biztonsági feltételek, a menetrendi adottságok miatt nem állnak rendelkezésre.* A reggeli csoporban például az érkező vonatok olyan sűrűn követik egymást, hogy *a vágányút beállításához szükséges normaidő meghaladja a vonatok követési időközét.* Ezért a dolgozók a forgalmat csak nagy erőfeszítéssel tudják biztosítani. De például nem lehet betartani az F2-es utasítás 354. pontjában foglalt szabályt, amely előírja, hogy személyzettel vagy utasokkal elfoglalt vágányzaton *a tolatás csak különleges biztonsági feltételek betartásával végezhető.* A jelenlegi helyzet javítása érdekében a bizottság javasolja — a berendezés átalakításán kívül —, hogy *az illetékesek vizsgálják meg a menetrend megváltoztatásának a lehetőségeit. Például, bizonyos vonatok más pályaudvarról induljanak, vagy az érkezők csak bizonyos állomásig közlekedjenek."*

Pillantás az irányítóközpontból



Nehéz, veszélyes munka a vágányok között. Negyven tonnát emelnek szolgálatonként az akkumulátorosok

A műszaki kocsiszolgálatnál

A forgalom igazi hátországa a műszaki kocsiszolgálat. Jó állapotban lévő kocsik nélkül elképzelhetetlen a biztonságos és kulturált személyszállítás. Az üzemegység vezetői, szakemberei pontos képet rajzoltak a körülményekről, a gondokról.

Molnár István, a kocsivillamossági és karbantartó részleg vezetője:

— A tél tíz éve nem viselt meg bennünket ennyire, mint legutóbb. A nemzetközi kocsik csak ötévesek. A karbantartás feltételei tűrhetetlenek. A nagy értékű vagonok alkatrészeit a Nikex szerzi be, de három évvel előbb már meg kell rendelni azokat.

— Milyen körülmények között javítják a kocsikat?

— Kint a szabadban javítjuk az elektromos berendezéseket. A szerelők télen félóránként jöttek melegedni. Lefagytak a műszerek. *Az akkummulátorok állapota sem a legjobb. A hétszáz kocsihoz 8500 akkummulátor szükséges.* Egy láda értéke 10—14 ezer forint. *Egy szolgálatban negyven tonna súlyt emelnek a szerelők. Az akkumulátor-hordók órabére 17,50.* A leggyakoribb hibák a fűtési és a világítási rendszerben fordulnak elő. Személyszállító kocsijainkban majdnem negyvenfajta fűtési rendszer van. A világítási berendezéseknek is 28 változata fordul elő.

Sok idő kell ahhoz, amíg egy villanyszerelő kiismeri magát, megtanulja a szakmát. Ez speciális ágazat. Természetesen nálunk is létszámhiány van. A mi brigádjaink is igyekeznek a gondokat enyhíteni. *Rengeteg társadalmi munkát végeznek.* Most például olyan kocsiállásokat próbálnak kialakítani, amelyeken szimulálni lehet a leggyakoribb hibákat. Az utasellátó kocsijaihoz *új akkumulátortöltőt építettünk.* A MÁV vállaról igyekszünk levenni a terheket, hiszen tudjuk, hogy nincs pénz. Részlegünk teremtette meg az elektromos előfűtés lehetőségeit is a vágányok végén. A műhelyi vágánycsoportok a zsúfoltság miatt balesetveszélyesek. *Az expresszvonatokban külföldön nem szívesen fogadják a magyar kocsikat.* Amíg 1968-ban ezer ember dolgozott a műszaki kocsiszolgálatnál, most csak hatszázötven. A létszámhiány miatt esztergagépek állnak.

Megmutatják a műhelyben az 1945 előtt készített kerékesztergát is. Rajta egy tábla: *„Ipari műemlék. Védett."* A mai követelményeknek már egyáltalán nem felel meg. A műhely mindenütt beázik, a gépekre ponyvákat húznak. *1945 óta itt semmi sem változott.* Fiatalt nem látni a műhelyben. Öt év múlva elmegy az utolsó régi szakember is. Egyszer előfordulhat majd, hogy reggel a portás kinyitja a kaput, de nem jön be rajta senki. Az idősebb dolgozók órabére 20—22 forint. Az elavult kis műhelyekben az egyetlen vidító színfolt a vasszekrényekre ragasztott, meztelen nőket ábrázoló fotók. A tetőszerkezet állandóan beázik, pedig *két évvel ezelőtt több millió forintért újították fel.* A kárpitos és dekorációs részleg műhelyei is beáznak. Egy munkás foglalta össze mellettem a lényeget:

— *A 140 kilométeres sebességre tervezett személykocsikat primitív körülmények között javítjuk. Ezt nem lehet szépíteni. Aki nem hiszi, nézze meg!*

A műszaki kocsiszolgálat is saját erőből toldoz-foldoz. Télen elfagy a kocsifeltöltést szolgáló vízhálózat, nyáron nincs nyomás. Az öltözők, mosdók állapota leírhatatlan. *A villanyszerelők átlagórabére tizennyolc forint.* Ezzel nem lehet propagandát csinálni a toborzáshoz. Az alvázjavítóknál tíz évvel ezelőtt százötvenen dolgoztak, most csak hatvanan vannak.

Ismét figyelmeztető statisztika: A nemzetközi járatban közlekedő kocsijaink közül tavaly műszaki okok miatt 201-et utasítottak vissza. 1983-ban még „csak" 143-at.

Mi lesz a csarnokkal?

Építészeti érdekesség: a felvételi épület melletti 180 méter hosszú, 31,4 méter magas és 42 méter fesztávolságú csarnok acélszerkezetét *Feketeházy János,* a neves hídépítő mérnök, a budapesti Operaház tetőszerkezetének, a Szabadság-hídnak a tervezője tervezte. A vonóvasas, íves tetőzetű csarnokba csaknem 550 tonna acélt építettek be.

A százéves centenárium alkalmából huszonötmillió forintért festették át a Keleti falait, az utasok által is jól látható épületrészeket. A tetőszerkezet viszont rohad, kíméletlenül marja a rozsda. Vasúti szakemberek mesélték, hogy *festése, korrózióvédelme elodázhatatlan.* De az ehhez szükséges állványszerkezet felépítése harmincmillióba kerülne. Ha egy évtizedig még várunk, a tetőszerkezetet már valószínűleg nem lehet megmenteni. Újjáépíthetjük, mint a Nyugatit.

Kaszala Sándor

Irreális követelmények...

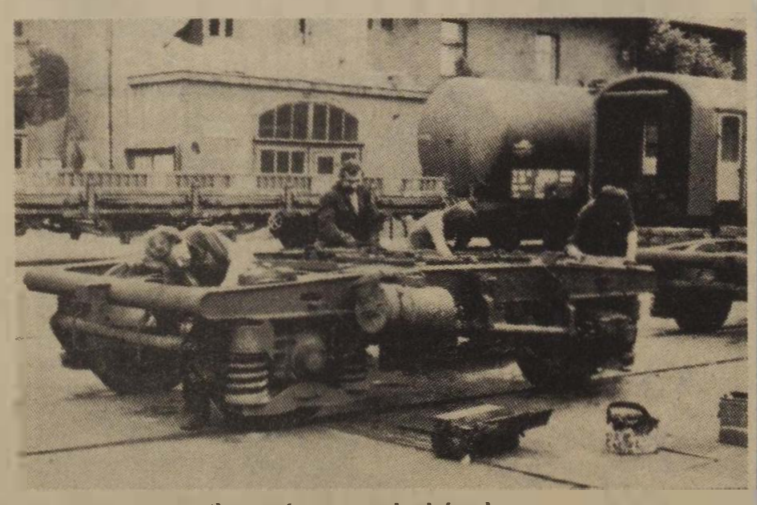
Kísérőim — a helyzet súlyosságát bizonyítandó — pontos statisztikai adatokkal is ellátták. Megszakítva a látottak leírását, most közre adom a lényegesebbeket, a továbbgondolkodást serkentő tényeket.

Száz esztendővel ezelőtt a pályaudvarról 43 célállomásra naponta 105 vonat indult, és onnan a Keletibe ugyanennyi érkezett. Ez idő szerint napi 250 vonat szállít a pályaudvarról, vagy oda évente 30 millió utast. A legtöbb nemzetközi vonat (23—24 pár) innen indul és ide érkezik. A budapesti személypályaudvarok közül a Keleti küszködik a legtöbb gonddal. A menetrendszerűségi tervek — az állandóan csökkenő létszám ellenére — mégis szinte *a maximumot követeleik.* A menetrend szerinti közlekedés terve 1981-ben 96,3 százalék volt. 1985. II. és III. negyedévére 99 százalékot írtak elő.

A Polónia expressz közelmúltban bekövetkezett balesete során a VBO illetékesei elismerték, hogy a történtekhez köze lehetett az elavult biztosítóberendezéseknek is.

Részlet egy jegyzőkönyvből: *„Az üzemfőnökség tárgyi-baleseti helyzete tovább romlott.* Az okok közül a leggyakoribbak: a váltóellenőrzés elmulasztása (12 eset), a kíméletlen tolatás (8 eset), aláváltás (7 eset), engedély nélküli tolatás (7 eset). Megnőtt a nagy kárral járó (közfeltűnést keltő) balesetek száma. A balesetmentes munkához nem elegendő a következetes felelősségre vonás, *meg kell teremteni a személyi és tárgyi feltételeket is. Az üzemviteli tervek közül irreális a személyvonati menetrendszerűséggel és a kocsitartózkodási időkkel kapcsolatos célkitűzés."*

A közelmúltban — felsőbb utasításra — vasúti szakembe-



Forgóvázjavítás: télen-nyáron a szabad ég alatt

(Laczkó Ildikó felvételei)

— *Nappal általában 440 váltóállítást végzünk* — magyarázza. — Ennyiszer húzzuk le az emeltyűket nyolcvan kilogrammos erővel. Kétszer annyi erő szükséges a vonóvezetékes váltók állításához, mint a helyszíni állításúakéhoz. Ki lehet számítani a teljesítményünket, ami egy súlyemelő produkciójával vetekszik. Gyakran szakadnak a vonóvezetékek, ez is a mi dolgunkat nehezíti. A fizikai igénybevételhez az idegi megterhelés párosul. Nagyon kell figyelni. Ha véletlenül mellé nyúlunk, és egy másik kart nyomunk le, baleset történhet.

— *Itt is sokat túlóráznak az emberek* — tájékoztat az állomásfőnök. — Egy túrában harminc kocsirendező és váltókezelő van az ötvenkettő helyett. Idegileg kimerítő ez a munka. Sokan vannak betegállományban, és egyre kevesebb a gyakorlott vasutas. Tavaly például *húsz váltókezelő és kocsirendező ment nyugdíjba.*

Átsétálunk a Keleti épületéhez közelebb lévő I-es toronyba. Az állomásfőnök még megjegyzi, hogy (ezzel is érzékeltetve a nagy forgalmat) reggel öt harminc és hét óra között ötpercenként érkeznek a vonatok. A korszerűtlen biztosítóberendezések miatt ez a vonatsűrűség állandóan próbára teszi a vasutasokat.

Az I-es toronyban van az „agytröszt". A betegállományban lévő térfelvigyázó helyett most *Bere János* forgalmi állomásfőnök-helyettes van szolgálatban. Egy perc nyugalma sincs, állandóan intézkedik, telefonál. A rendelkező forgalmista utasításai alapján innen irányítják az össztolatási mozgást. A teremből negyvenkét vonóvezetékes váltó emeltyűit kezelik. *Jakab László* tizenkilenc éve szolgál itt.

Dohányzó, vagy nemdohányzó?

Már javában folyt a vita, amikor május 4-én beléptem a 15212 sz. vonat utolsó előtti kocsijába. A vita tárgya: dohányzó, vagy nemdohányzó.

A kocsi külső oldalán, valamennyi fülke minden ajtaja felett ott díszelgett a dohányzást tilalmazó piktogram. A naiv utasok úgy vélték, hogy kellemesen, füstmentesen tehetik meg hosszabb-rövidebb útjukat. Az egyik sarokban azonban füstfelhőbe burkolózva vidáman szívta ki tudja hányadik cigarettáját egy jólinformált férfi. A tájékozottságáról akkor győződtem meg, amikor egy a húsz ellen megfellebbezhetetlenül állította, hogy a kocsi igenis dohányzó. Egyetlen hamutartó sem volt ugyan a kocsiban, de ez szerinte a vasút hibája, mert „nézzék csak ezt a négy lyukat, ez bizonyítja, hogy a kocsi dohányzó, mert ezek a leszerelt hamutartók nyomai."

Végül is abban maradtunk hogy a kalauz majd eldönti a kérdést. A dohányos fennhéjázva mondta, hogy nem az első ilyen esete lesz, s a kalauzok még mindig neki adtak igazat.

Nem sokáig kellett várni. Jött a kalauznő. Egyszerre többen is kérdezték: — Tessék mondani, ez a kocsi dohányzó, vagy nemdohányzó?

— Igen, dohányzó! — hangzott a leghatározottabb hangon a kijelentés.

Gúnyos mosoly a bagózó férfi arcán, megrökönyödés a húsz nemdohányzóén.

A kalauznő magyarázata: ez valamikor dohányzó volt, s a vasút trehánysága, hogy még nem szerelték vissza a hamutartókat, hiszen mindenki láthatja, hogy ott van a helye. Az nem jelent semmit, hogy még nem szedték le a jelzéseket, nem festették át a kocsi oldalát. Egyébként is, ha ő elmegy, az dohányzik, aki akar.

Ilyen kalauz mellett valóban! Azért volna néhány tippem a végleges megoldásra:

1 Fessék át a kocsi oldalán, illetve szedjék le a kocsiban a nemdohányzó jelzéseket. Helyezzék el a hamutartókat, s akkor a dohányzóké lesz a kocsi. Remélem, hogy a nemdohányzók messze ívben elkerülik. Főleg, ha lesz valódi nemdohányzó kocsi, fülke, szakasz stb. is.

2 Maradjanak a jelzések, nem kell a hamutartó, s akkor marad a kocsi annak, aminek a laikus utas most is véli, nemdohányzó.

3 Azt hiszem, ezeknél is fontosabb: oktassák ki a kalauzokat, hogy az utasok nagyobbik része szeretne füstmentesen utazni, ha már a mozdony sem füstöl.

4 A kalauz nem a dohányosok patrónusa, hanem a MÁV alkalmazottja, akinek illik védeni a mundér becsületét, nem pedig fordítva, még a jót is elrontani.

— G. —

Érdekképviseleti tapasztalatok

Tavaly mintegy nyolcezren vették igénybe a jogsegélyszolgálatot

Szakszervezetünk elnöksége megtárgyalta a szakszervezeti szervek 1984. évi panaszügyintézésének tapasztalatait és a jogsegélyszolgálatok tevékenységét. Tavaly a bérezéssel, anyagi ösztönzéssel összefüggő panaszok száma lényegesen emelkedett. A dolgozók általában elégedetlenek voltak az elmúlt évi bérfejlesztés mértékével, illetve az elosztás helyi gyakorlatával. Gyakran egész kollektívák fordultak panasszal a szakszervezeti szervekhez. Egyes helyeken a szakszervezeti tagdíjfizetés megtagadása, kilépéssel való „fenyegetés" is előfordult. A szűkös pénzügyi lehetőségből igen nehéz feladat az igazságos, teljesítményarányos elosztás.

Mérlegelni: emberséggel!

A bérfejlesztés nyomán a különböző pótlékokkal, más munkakörben történő foglalkoztatással kapcsolatos panaszok is szaporodtak. A győri és a celldömölki utazók például azt sérelmezték, hogy amikor eredeti munkakörük helyett átmenetileg más munkakörben kell dolgozniuk, akkor a bérezésükben nem tükröződik a jóval magasabb túlmunka. Jogsegélyszolgálataink elvállalták e dolgozók jogi képviseletét a bíróságok előtt. Az a véleményünk azonban, hogy e kérdésben *a MÁV Vezérigazgatóságnak nem kellene megvárni a bírósági határozatot.*

Az Utasellátó Vállalatnál gyakran csak a jogsegélyszolgálat fellépése után fizették ki az egyébként jogos túlóradíjakat.

A múlt év végén nagy munkával járt a dolgozók újbóli besorolása a különböző bérkategóriákba. Ez viszonylag kevés panaszt váltott ki. A mozdonyvezetők 63. kategóriába sorolásának feltételeit azonban többen sérelmezték. *Kezdeményeztük a szükséges módosítást.*

A munkaügyi panaszok másik forrása a forgalommal közvetlenül összefüggő munkakörökben mutatkozó, nagymértékű túlfoglalkoztatás, az előre kijelölt munkaidőbeosztás, illetve pihenőidő gyakori és rendszertelen megváltoztatása, amelyek oka alapvetően a létszámhiány, az üzem- és munkaszervezési hiányosság.

A kirendeltségeknél javult az önként jelentkezők aránya. Előfordult azonban olyan eset, amikor nem vették figyelembe a dolgozó körülményeit: *többgyermekes családapát akartak távoli munkahelyre kirendelni,* és amikor az személyi körülményeire való hivatkozással nem vállalta, *kezébe adták a munkakönyvét! A vasút egy váltókezelővel lett szegényebb.*

Sajnos továbbra is sok volt a panasz az utazók, fordulószolgálatosok heti pihenőnapjainak igénybevétele, gyakori „áthelyezése" miatt. E panaszok alapján sikerrel kezdeményeztük a MÁV Kollektív Szerződés vonatkozó szabályának módosítását, amely most már megtiltja a kijelölt pihenőnap ismétlődő áthelyezését.

A GYSEV utazó dolgozóinak egy része szintén sérelmezte a túlzott igénybevételt. Ugyanilyen panaszok merültek fel az Utasellátó Vállalat egyes szerződéses üzleteinek dolgozói részéről. *A jogsegélyszolgálatok kezdeményezték a foglalkoztatások felülvizsgálatát.*

A MÁV néhány szolgálati helyén nem mérlegelik, illetve nem méltányolják eléggé a dolgozók nyomós indokkal előterjesztett szabadság iránti kérelmeit. *Az elutasított kérelem gyakran igazolatlan mulasztást eredményezett.*

A munkavállaló felelőssége

Emelkedett a dolgozók anyagi felelősségre vonásával összefüggő panaszok száma is. Ez nyilván annak az eredménye, hogy a vasút — alapvetően helyesen — szigorította a hanyagságból, gondatlanságból eredő, illetve szándékosan okozott anyagi kár miatt alkalmazható szankciókat. Jogsegélyszolgálataink tapasztalatai szerint *a kártérítési határozatok többsége megalapozott volt,* ezért inkább az okozott gondot, hogy a panasszal hozzájuk fordulóknak megmagyarázzák: nincs értelme munkaügyi vitát indítani, *vállalniuk kell a felelősséget.*

Az Utasellátó Vállalatnál viszont több ízben előfordult, hogy megfelelő bizonyíték nélkül, tévesen, illetve a leltárfelelősségre vonatkozó szabályok figyelmen kívül hagyásával hoztak kártérítési, hiánytérítési határozatot. A jogsegélyszolgálat ezekben az ügyekben általában sikerrel képviselte a dolgozókat.

A munkáltató anyagi felelőssége körében leggyakrabban üzemi balesettel kapcsolatos kárigény érvényesítéséhez kérték a jogsegélyszolgálat segítségét. *A MÁV általában méltányos gyakorlatot folytatott az ilyen igények elismerésében.* A vitákat inkább az előzetes orvosi kérdések tisztázása okozta. Szaporodtak a zajártalommal, vibrációs megbetegedéssel összefüggő panaszok, mert az ebből eredő foglalkozási betegség, illetve munkaképesség-csökkenés elismerésével kapcsolatos gyakorlat sem megnyugtató.

A megváltozott munkaképességű dolgozók rehabilitációjával összefüggő panaszok elbírálásánál *a szakszervezet képviselőjét gyakran „kifelejtik" a bizottságból;* a szolgálati főnök maga dönt e kérdésekben. Nehezen változik az a régi rossz beidegződés is, hogy rehabilitációra szoruló dolgozóknak csak kapus, öltözőőr, vagy hasonló munkakört ajánlanak fel. *Célszerűnek tartanánk, ha például a kereskedelmi, anyagszerkezelési szakszolgálatnál kijelölnének néhány olyan munkakört, amelyek ellátására — rövid átképzéssel — az érintett dolgozók alkalmassá válhatnának.*

Ami árt a bizalomnak . . .

A fegyelmi felelősségre vonással kapcsolatos panaszok nagyobb része nem volt megalapozott. Csak ritkán fordult elő, hogy a kiszabott büntetés nem állt arányban az elkövetett fegyelmi vétség súlyával. Negatív jelenség viszont, hogy *egyes szolgálati helyeken a fegyelmi határozat jogerőre emelkedésének bevárása nélkül végrehajtják a határozatot.*

A társadalombiztosítási ügyintézéssel összefüggő panaszok jelentős része a nem kielégítő nyugdíjelőkészítésre vezethetők vissza. Utólag kell vitatni szolgálati, korkedvezményes idők elismerését. Bizonytalanság mutatkozik abban is, hogy mely jutalmakat kell korlátozás nélkül figyelembe venni a nyugdíj alapjául szolgáló átlagkeresetekben. *Szaporodott azoknak a vasutas nyugdíjasoknak a száma is, akik alacsony nyugdíjuk kivételes emelését kérték.*

Jogsegélyszolgálataink, szakszervezeti bizottságaink a dolgozók panaszait általában lelkiismeretesen, körültekintően intézték. Néhány szolgálati hely szakszervezeti bizottsága azonban nem lépett fel elég határozottan a szabálysértő munkáltatói gyakorlattal, vagy éppen a rideg — az egyes dolgozók helyzetét meg nem értő — vezetői magatartással szemben. Ez *rontotta a dolgozók munkahelyi közérzetét,* és megingatta a szakszervezettel kapcsolatos bizalmukat is. Emiatt igen gyakori, hogy helyben elintézhető panaszukkal a jogsegélyszolgálatot, illetve központunkat keresik fel.

Jogsegélyszolgálataink a munkaviszonnyal közvetlenül nem összefüggő *családi, polgári jogi, államigazgatási ügyekben is segítséget nyújtottak a hozzájuk forduló dolgozóknak;* nagymértékben mentesítették őket a munkaidő alatti és utáni ügyintézéstől, utánjárástól. 1984-ben *több mint nyolcezer dolgozó, illetve nyugdíjas vette igénybe a jogsegélyszolgálat ingyenes szolgáltatásait.*

Dr. Halász György

Szombathelyi kertbarátok

Standjuk van a vásárcsarnokban

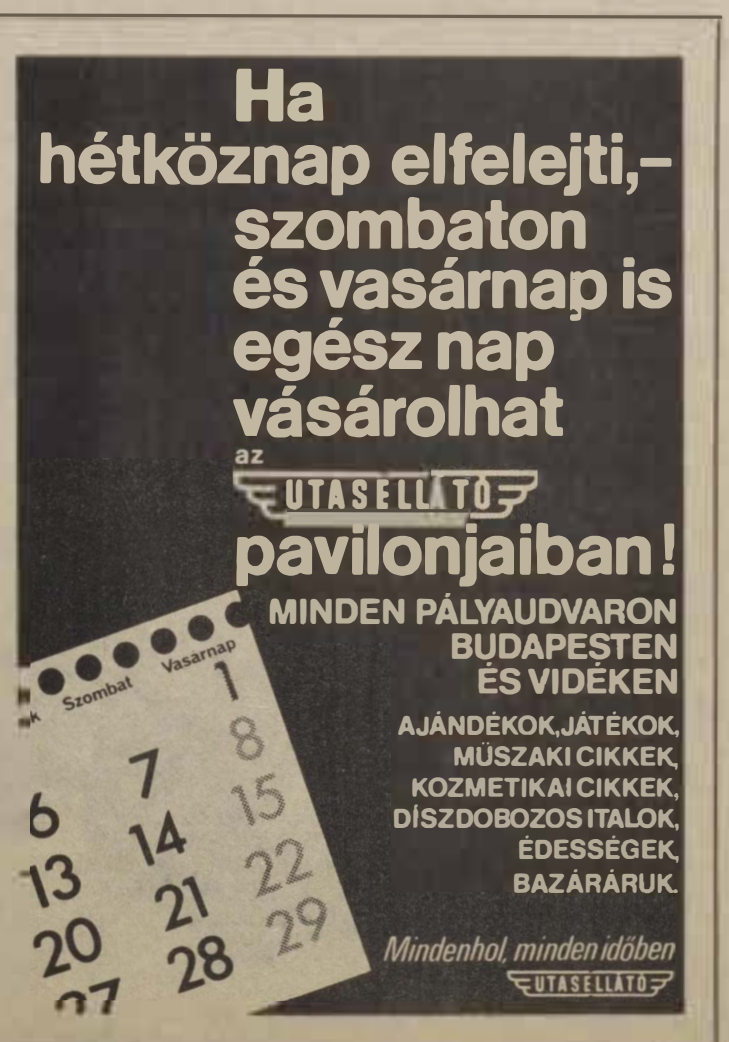
A közelmúltban tartotta hagyományos évi közgyűlését Szombathelyen a MÁV Igazgatóság és a társszervek mezőgazdasági, kerthasznosítási szakcsoportja. Amint *Dévai János* elnök beszámolójából megtudhattuk a jobbára vasutasokat magában foglaló — a helyi ÁFÉSZ keretében működő — szakcsoportnak 182 tagja van. A tagok 100-100 négyszögöles kert használói.

A vasutasok értenek a kertészkedéshez. Ezt leginkább az bizonyítja, hogy a tavalyi aszályos időjárás ellenére az előző évinél jobbak voltak a termésátlagok. *Egy tag átlagban 2400 forint értéket termelt.* A zöldséget és gyümölcsöt a saját felhasználáson túl az ÁFÉSZ hűtőházába és a helyi üzletekben értékesítették. Jutott a feleslegből a szabadpiacra is. Ezt megkönnyítette, hogy a vasutas kertbarátoknak saját bérlésű standja van a szombathelyi vásárcsarnokban. Ennek igénybevételéért a tagoknak külön nem kell fizetniük.

Borka Ferencné, a számviteli főnökség dolgozója, a szakcsoport gazdasági felelőse az 1984. évi bevételeket és kiadásokat állította szembe egymással. *A tagság közös vagyona jelenleg már 88 ezer forintot tesz ki.* Szóba került más vasútigazgatóság területén működő hasonló szakcsoporttal történő kapcsolat felvétele. Kikérte a jelenlévők véleményét a felhalmozódott összeg ésszerű felhasználására.

A hozzászólók a felvásárlás meglévő gondjairól, a kút- és útépítés lehetőségeiről, a biztosításról és a szemételszállítás gondjairól beszéltek. Felvetődött egy játszótér építésének és a villanyvilágítás bevezetésének az igénye is.

sz. j. i.



Túl a nyolcadik X-en

VASUTASOK ORVOSA

Dr. Szabó József nyugdíjas MÁV-ellenőrző főorvost Balassagyarmaton mindenki ismeri, szereti, tiszteli. Hivatását jelenleg is gyakorolja: *ha a szükség úgy kívánja, lányát helyettesíti, aki a város szélén épült új, MÁV-rendelőintézetet egyik szakorvosa.* A doktor urat azonban most a Deák Ferenc utcai lakásán kerestem fel, ahol jó húsz esztendővel ezelőtt gyakran megfordultam. Akkor voltam ugyanis forgalmi tanuló az állomáson, s társaimmal eleljöttünk ide fát hasogatni, mert a főorvos úr nem volt hozzánk garasos, s jól jött az a kis pénz a vasúttól kapott szerény díjazás mellé.

— Most viszont én vagyok még a fűtő is — szól mosolyogva, amint megmosott kezét nyújtja a házi kazán szénnel való megpakolása után.

A menye kávét tesz elénk az asztalra, és magunkra hagy.

— Beszéljen, főorvos úr, az életútjáról! — kérem tőle. Így tudom meg, hogy a múlt év októberében *túljutott a nyolcadik X-en.* Az egykori Gömör vármegyéhez tartozó Likér községben született. Édesapja tanító volt, a nagyapja pedig jegyző. A tizenegy gyermek közül ő volt a nyolcadik, és tízesztendős korában a Balassagyarmaton élő nagybátyja *Skrabák Gusztáv* MÁV-főraktárnok — magához vette, hogy a négy elemi elvégzése után beíratha-sa az éles eszű fiút a helyi főgimnáziumba.

— Huszonkettőben érettségiztem, utána pedig Debrecenbe mentem az orvosi egyetemre. Ott avattak aztán általános orvossá 1929. június elsején — emlékezik, mint életének minden fontos dátumára.

A debreceni és a budapesti „cselédkönyves" évek után dr. Kenessey Albert igazgató-főorvos táviratilag hívta a gyarmati kórházba dolgozni. *Ez a meghívás nagy elismerésnek számított,* hiszen akkoriban a végzett orvosok évekig ingyen dolgoztak, várva az áhított kinevezésre.

Az elnyert alorvosi állásban is szüntelenül tanult, s egyremásra tette le a különböző vizsgákat. Így lett 1932-ben sebész-, majd hamarosan fogszakorvos, iskolaorvos, ráadásul az egészségtan tanári képesítést is megszerezte.

— Amikor 1934 őszén megalakult az úgynevezett OTBA (az Országos Társadalombiztosítási Alap), kiléptem a kórházból, és havi 134 pengős fizetéssel az OTBA Nógrád megyei főorvosává neveztek ki — magyarázza. A felszabadulás után is sokáig viselte ezt a tisztséget, majd az OTI rendelőintézetében töltött be sebész- és fogszakorvosi állást.

— S mikor került a vasút állományába?

— *Pontosan harminc évvel ezelőtt, 1955-ben. A MÁV balassagyarmati üzemorvosi, fogszakorvosi és ellenőrző főorvosi teendőit bízták rám.* Mivel a vasútnak akkor itt még nem volt saját rendelője, a lakásomon erre a célra kialakított helyiségben fogadtam és kezeltem a betegeket. Asszisztensem, hűséges munkatársam közel két évtizeden át *Nagypál Béláné* volt . . . Hozzám tartozott a Balassagyarmat—Ipolytarnóc—Diósjenő—Romhány—Acsa—Erdőkürt közötti vonalrész, vagyis a Nógrád megye területén lakó vasutasbetegek többsége. A vasúthoz jött újfelvételesek és a nyugdíjasok vizsgálatával is foglalkoztam, ezenkívül elsősegélynyújtó és más egészségügyi tanfolyamokat tartottam . . .

Nyugdíjazása után a stafétabotot először *dr. Róka Klára* vette át tőle, most pedig a MÁV új rendelőintézetét *dr. Váradi Erzsébet* vezeti. Dr. Szabó József kisegítő munkáját azonban a fiatalabb kollégák mindig szívesen fogadják. Ő pedig azért is szeret ide jönni, mert találkozhat a régi páciensekkel, vasutas ismerőseivel.

— *Meglepett és nagyon jólesett, hogy 80. születésnapom alkalmából a MÁV vezérigazgatója dicséretben részesített* — mondja beszélgetésünk végén. De mielőtt elbúcsúznék, beültet a fogorvosi székbe, amelytől mindig irtóztam. Kérésére kitátom a számat, s rövid vizsgálódás után megnyugtat:

— *Szépek a fogai, de azért akad rajtuk némi fogkő is. Jobb, ha megszabadul tőle minél hamarabb . .*

Radnai Ketykó István

A vagyonvédelem mindannyiunk ügye

Május 15-én a társadalmi tulajdon védelme volt a témája annak az értekezletnek, amelyet szakszervezetünk székházában rendeztek a körzeti üzemfőnökségek szb-titkárai, a szakszervezeti tisztségviselők részére. A megjelenteket *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára köszöntötte, majd *Kovács János,* a MÁV Vezérigazgatóság katonai főosztályának osztályvezetője adott tájékoztatót a vasút vagyonvédelmi helyzetéről, és a károk megelőzésével kapcsolatos szakszervezeti tennivalókról.

Mint azt már lapunkban is közöltük, a vasúti tulajdonban keletkezett károk az előző évekhez képest növekedtek. *Az elmúlt esztendőben a kár értéke megközelítette a 400 millió forintot.* Ennek egyik oka többek között, hogy a rendező pályaudvarokon lazult a technológiai fegyelem. Az utasítástól eltérő munka miatt (kíméletlen tolatás, saruzás) például ötször annyi árukár keletkezik, mint amennyi a dézsmálásból származik. Rakodás közben 15 112 alkalommal sérültek meg a vagonok. Ez 40 millió forintjába került a MÁV-nak. *A közöny és a felelőtlenség az egyik oka növekvő veszteségeinknek.* Az idei károk értéke például már meghaladta a tavalyi nyereség mértékét.

Nagy méreteket ölt az italfogyasztás is. Tavaly 3600 vasutas ellen indítottak eljárást, mert az ellenőrök szolgálatukban ittasságot állapítottak meg. Az áruszállítás során keletkezett kár tavaly 70 millió forint volt, tízmillióval több, mint 1983-ban. A fuvarozott árukban keletkezett törésekért, sérülésekért 14 milliót fizettünk.

A szakszervezeti tisztségviselők sokat tehetnek a közös vagyon védelme érdekében. A bizalmiak, a szocialista brigádok szigorúan lépjenek fel a szabályok megszegőivel szemben, ne tűrjék el a fegyelmezetlenséget, az utasításellenes munkát. A szakszervezeti bizottságok területükön rendszeresen tekintsék át a vagyonvédelem helyzetét, és tegyék meg a szükséges intézkedéseket. *A szolgálati vezetők ne tekintsék a vagyonvédelmet harmadrendű feladatnak!* A közös vagyon védelme nemcsak a rendészek feladata.

—ar—

SOS Gyermekfalu!

Az első önkéntesek

A békéscsabai 611. számú *Alfrédó Lima Ipari Szakmunkásképző Intézet* huszonöt harmadéves dízelmozdony-szerelő tanulója nemes feladatra vállalkozott: a tavaszi szünetben — április 5-én és 6-án — *önkéntes társadalmi munkával járultak hozzá Battonyán az első magyar „SOS Gyermekfalu" építéséhez.*

Hogy mit vállaltak és miért? — ezt a tanulótársak nevében *Buzgány Béla, Kovács Lajos* és *Veress Tibor* mondta el.

— Egyszerűen segíteni akartunk. Nekünk még nincs keresetünk, így csak kétkezi munkánkat ajánlhattuk fel — mondja Buzgány Béla.

— Meg kíváncsiak is voltunk, hogy milyen lesz az SOS Gyermekfalu — vág a szavába Veress Tibor. — Szívesen és szeretettel fogadták Battonyán az osztályt. *Ekkor tudtuk meg, hogy mi vállaltunk az országban elsőként munkát a gyermekfaluert.*

— A két nap alatt összesen 144 köbméter földet mozgattunk meg a csőfektetéshez. Kell is ott a kétkezi munkás, hiszen a falu egy nagy gyümölcsösben épül, ezért géppel nem tudnak bemenni dolgozni.

— *Gyönyörű lesz a falu. Jól tervezett, tetszetős házakban laknak majd a családok* — folytatja a beszámolót *Kovács Lajos.* — A házak már készen állnak. Igazán jó érzés volt dolgozni, mert tudjuk, kik fognak ott lakni. Elhatároztuk, hogy a szakmunkásvizsga előtt egy hétvégén *még egyszer elmegyünk segíteni, de akkor szeretnénk magunkkal vinni a nagyvasúti villamosjármű-szerelő szakmunkástanulókat is.*

A fiatalok vállalkozását Békéscsaba városi KISZ-bizottsága és a szakmunkásképző intézet támogatta. Szállást és külön buszt biztosítottak részükre.

Jubileumi vetélkedő

A Dunakeszi Járműjavító Üzemben 117 brigád csatlakozott a nagy érdeklődéssel kísért jubileumi vetélkedő sorozathoz.

Mint *Markó Róberttól,* a szakszervezeti bizottság titkárhelyettesétől megtudtuk: az örvendetesen nagyszámú jelentkezés arra késztette a rendezőket, hogy bemelegítésként, három alkalommal általános politikai és szakmai kérdésekre *„írásbeli dolgozatban"* kérjenek választ a csapatoktól. S ezután rendezték meg a középdöntőt, ahol mind a 117 öttagú team már szóban is számot adhatott felkészültségéről, politikai, vasúttörténeti ismereteiről.

A május 9-én megtartott üzemi döntőbe 35 csapat jutott be. Az egész vetélkedősorozatra való felkészülést nagyon jól segítette a Magyar Vasút 40 éve és a Sorsfordítás című kiadvány. A versenyzők hónapok óta szorgos kutatómunkát folytattak, könyvtárakat látogattak, szakirodalmi, politikai és üzemtörténeti olvasmányok feldolgozásával bővítették tudásukat.

A döntő ünnepélyes megnyitásakor, a zsüri elnöke, *Varga Lajos* üzemigazgató találóan mondta. *„Ennek a vetélkedősorozatnak csak győztesei vannak,* hiszen a felkészülés és a verseny során egyéneként is valamennyien sok új ismerettel gazdagodtunk. Ennek a versengésnek közösségerősítő hatása is van."

A döntőben a szakmai kérdéseket szakterületenként állították össze. A győzelmet szoros küzdelemben a technológiai osztály Szárnyaskerék I. szocialista brigád csapata szerezte meg a Radnóti Miklós és a Fonyó Sára szocialista brigád előtt.

A győztesek személyenként 5000, a második és a harmadik helyezettek 3500, illetve 2000 Ft pénzjutalomban részesültek.

Az iparági döntőben —, amelynek június 18-án Dunakeszi ad otthont — a győztes csapatból 3, az ezüst- és a bronzérmet elért csapatból 2-2 versenyző, valamint az üzem vezetői részéről javasolt 3 személy egy csapatot alkotva veszi fel a küzdelmet a többi vasutaskollektívával. **(Vetési)**

ÜNNEPI MEGEMLÉKEZÉS AZ OPERAHÁZBAN

Huszonöt éves a vasutas operabérlet

Az Állami Operaház Székely Bertalan termében, május 21-én ünnepi megemlékezést tartottak az önálló vasutas operabérlet kibocsátásának 25. évfordulója alkalmából. A vasutas-szakszervezet művészeti propagandistáinak, a területi szakszervezeti bizottság kultúrbizottságainak vezetőin kívül megjelent az ünnepségen *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Simó Tibor,* a Művészeti Szakszervezetek Szövetségének főtitkára, *dr. Benkő Péter,* a SZOT kulturális, agitációs és propaganda osztályának helyettes vezetője, *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese és *Mihály András,* az Operaház igazgatója. Az Operaház művészeit Pitti Katalin és Domahidy László képviselte.

Szirtes Györgynek, az Operaház igazgató helyettesének üdvözlő szavai után *Horváth Ferenc,* a vasutas-szakszervezet művészeti propagandabizottságának vezetője mondott ünnepi beszédet.

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy szakszervezetünk és a Magyar Állami Operaház igazgatósága közötti együttműködés negyedszázados évfordulója jelentős mérföldkő a művészeti nevelőmunkában. A nagy vasúti csomópontokon működő fúvószenekarok műsoraiban már az ötvenes években gyakran szerepeltek operazenei részletek. Később, a művelődési intézményekben a szimfonikus zenekarok tolmácsolták *Kacsóh, Erkel, Kodály, Puccini, Verdi, Csajkovszkij* műveit. Amatőr szimfonikus zenekarunk 1960-tól rendszeresen adott hangversenyeket. Ezek a zenei esték megszerettették a vasutasokkal a komoly zenét.

Az Operaház és a vasutas-szakszervezet között a zenei ismeretterjesztésre 1960-ban jött létre kapcsolat. Ettől az évtől kezdve a nagyobb vasúti csomópontokon több operaházi bemutatóra, kerekasztal-beszélgetésre került sor, amelyeken ott voltak az Operaház kiváló művészei.

Az együttműködés első évében megteremtődtek a feltételek az *Erkel Színházban* egy önálló vasutas operabérlet kibocsátására. A cél az volt, hogy a vidéken lakó vasutasok is megszeressék az operát. Bérleti kedvezményeket adtak a dolgozóknak, és egyre többen lettek hívei az operának. A művészeti propagandista tanfolyamokon tantárgy lett az opera zene. *Ma már Záhonytól Zalaegerszegig, Miskolctól Szegedig igénylik a bérleteket.* A vidéki vasútigazgatóságokon több mint ezer bérletet újítanak meg évek óta.

Koszorús Ferenc főtitkár emlékplakettet ad át Mihály Andrásnak, az Operaház igazgatójának

(MTI fotó: Földi Imre felv.)

Az 1985/86-os évad 25 éves jubileumi bérletsorozata is gazdára talált már. A negyedszázad alatt több mint 34 ezer bérletet vásároltak a vasutasok. Ez is a gyümölcsöző együttműködés ékes bizonyítéka.

Az ünnepi beszéd után *Mihály András,* az Operaház igazgatója méltatta az együttműködést, majd *Koszorús Ferenc* főtitkárnak átadta az Operaház jubileumi aranyplakettjét. *Koszorús Ferenc* — az Operaház művészeti munkájának méltatása után, a szakszervezet elnöksége nevében — *Mihály Andrásnak* emlékplakettet és oklevelet adományozott. *Szirtes Györgynek* pedig, az Operaház igazgató helyettesének — eddigi kimagasló munkájáért — átadta a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés ezüst fokozatát. A SZOT köszönőlevelét Mihály András és Koszorús Ferenc kapta.

A művészeti propagandisták közül a Szakszervezeti Munkáért oklevél kitüntetést kapta *Némethné Kiss Klára,* a szombathelyi Haladás Művelődési Ház igazgatója, *Fodor Miklósné,* a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség állomásfőnöke és *Árvainé Bánfia Kinga,* a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi főosztályának ügyintézője. Rajtuk kívül többen külföldi jutalomüdülésben és pénzjutalomban részesültek.

Híven a hivatáshoz

Negyvenkét év tűzvédelmi poszton

A vasutasok között sokan töltöttek már három-négy évtizedet szolgálatban. Legtöbbjük pályamunkásként vagy vonatfékezőként kezdte hivatását, s a későbbi idők folyamán jutottak magasabb rangba, beosztásba, rendszerint különböző szolgálati helyeken. *Le a kalapot előttük!*

Ám méltán érdemelte ki a tiszteletet, megbecsülést *Petrovics Ferenc* is, aki 42 évvel ezelőtt — 1943. február 25-én — lépett a MÁV szolgálatába üzemi tűzoltóként, és egész munkaviszonya alatt hű maradt a tűzvédelmi feladatokhoz, míg nem a közelmúltban elérkezett nyugdíjazásának ideje.

— A felszabadulás után alkalmam nyílt a tanulásra, a rendszeres továbbképzésre, így kerültem tűzoltótiszti munkakörbe — mondja. — Sokáig a tűzoltó-felszerelések javítását és ellenőrzését végeztem, majd 1963-ban a budapesti igazgatóság területén rám bízták a KTK-ellenőri teendőket. Tisztségemet a Keleti körzeti üzemfőnökség létszámában nyugdíjazásomig viseltem . . .

Hosszú szolgálati ideje alatt céltudatosan segítette a vállalati tűzoltók munkáját, s véleményét, szaktanácsait a felettesei is gyakran kikérték. Helytállásáért többször kitüntették, megjutalmazták. Az idén — nyugdíjba vonulása alkalmából — megkapta a Tűzbiztonsági Érem arany fokozatát.

Kertész István

Megmentik a viaduktot

A biatorbágyi viadukton, mint az köztudott, már évek óta nem közlekednek vonatok. A MÁV budapesti hídfenntartási főnökség két szocialista brigádja (a Barátság I. és a Barátság II.) elhatározta, hogy a helyi tanáccsal egyetértésben társadalmi munkában karbantartják a magyar vasút eme híres építményét, amelyet már itt-ott kikezdett az idő vasfoga.

A két kollektíva a megóvással, fenntartással kapcsolatban felméréseket végzett a viaduktон, s megállapították, hogy sok ezer óra munkát kellene végezni ahhoz, hogy ezt az építményt megőrizzék az utókornak. Remélik, hogy más kollektívák is csatlakoznak hozzájuk.

(S. R.)

Vendégfúvósok Szegeden

Szép élményben volt részük azoknak, akik május 15-én Szegeden, a Széchenyi téren sétáltak. Az NDK-beli Wölfas város egyik, tízosztályos iskolájának 54 tagú fúvószenekara adott térzenét. Az Erfurt melletti város és Jánoshalma között évek óta testvérvárosi kapcsolat van. Látogatásuk során most ellátogattak Szegedre is. A zenekar az NDK vasutas-szakszervezet támogatásával működik. Látogatást tettek a szegedi területi szakszervezeti bizottságon is.

A fiatal zenészek elmondották, hogy jelenleg két fúvószenekar, három esztrádzenekar és két énekkar működik „az éneklő, zenélő faluként" ismert Wölfasban.

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.

FELVÉTEL

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet pályázatot hirdet forgalmi szakoktatói munkakör betöltésére szeptember 1-től.

Feltételek: szakirányú felsőfokú vasúti szakképzettség és középfokú politikai végzettség. Legalább ötévi forgalmi oktatótiszti gyakorlat. Lakást nem tudnak biztosítani. Egyetemi, főiskolai végzettségnél rövidebb gyakorlati idő is elegendő. Bérezés a kollektív szerződés szerint.

A pályázatokat 1985. július 15-ig, ajánlott levélben, részletes önéletrajz kíséretében kell beküldeni az intézet (1087 Budapest, VIII., Luther u. 3. sz.) címére.

Tíz fejezet pályaépítő gépekről

A napokban hagyta el a nyomdát az Ipari Szakkönyvtár sorozat legújabb kiadványa: a *„Vasúti pályaépítési és -fenntartási gépek javítása és karbantartása"* című munka. A kötet szerzői: *Hajnal Géza, Karaus Lajos, Merkly István és Papp László* (szerkesztő Karaus Lajos).

A bevezetésben utalnak arra, hogy a vasútépítési és pályafenntartási munkák gépesítésének intenzív fokozása viszonylag rövid múltra tekinthet vissza. Az 1960-as években üzembe állított elektromechanikus gépek után mintegy tíz év elteltével jelentek meg a műszaki felépítésükben bonyolultabb gépek, amelyekben a hidraulikus és pneumatikus rendszerek mellett megtalálhatók elektronikus, elektronikai és lézervezérlésű elemek is. A különféle típusok megfelelő rendszerekben, *gépláncokban való üzemeltetése lehetővé tette a gépek nagyobb mértékű kihasználását. A fejlesztés során kiépültek azok a szervezetek, amelyek most elvégzendő fontosabb műveleteket és vizsgálatokat,* a meghibásodások okait, a javítást követően végrehajtandó beállításokat és próbákat. Említést tesz a különböző típusú ágyazatrostáló, aláverő, vágány- és kitérőszabályozó gépekről, a speciális, valamint a kisgépekről. A kötet, amely közel kétszáz ábrát tartalmaz, a *munkavédelmi előírások* ismertetésével fejeződik be.

(Műszaki Könyvkiadó)

H.K.

Agitációs vonat Európa vasútjain

A nyugat-európai vasutas-szakszervezetek és szövetségük, az ITF közreműködésével április 16-a és 25-e között, nagyszabású kampány zajlott le Európában. A megmozdulásban részt vevő országok: Ausztria, Olaszország, Svájc, az NSZK, Franciaország, Luxemburg és Belgium vasutasai az alapkövetéseket tartalmazó — majd egy-egy érintett ország területén áthaladva az ország vasutasainak a követeléseit is feltüntető — transzparensekkel díszített vasúti szerelvénnyel indultak el április 16-án Bécsből, a Westbanhofnál megtartott tömeggyűlés után.

A vasutat népszerűsítő vonat az elkövetkező napokban érintette Rómát, Bernt, Frankfurtot, Strasburgot, Luxemburgot és április 25-én érkezett Brüsszelbe. A vasutasok kampányának a jelszavai — amelyekkel az SZVSZ-hez tartozó *Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége* is egyetértett — a következők voltak: *„Több vasút, jobb környezet"; „A vasút munkaalkalmat teremt"; „A vasút fejlesztése: Európa fejlesztése".*

A vonat brüsszeli megérkezése után a vasutasok menete a Léopold pályaudvarról indult el és érkezett meg az Európai Gazdasági Közösség központjához. Itt a beszédek elhangzása után a részt vevő szakszervezetek és az ITF megbízottai *átnyújtották az EGK képviselőinek az európai vasutasoknak a közlekedéspolitika megváltoztatására vonatkozó követeléseit.*

Az ITF titkársága a kampány szervezésének az időszakában felkért más nemzetközi közlekedési szövetségeket és szervezeteket — köztük az SZVSZ-hez tartozó UIS Transports-ot is — e nagyszabású akció támogatására. Szövetségünk titkársága válaszlevelében méltatva e nagyszabású vasutasmegmozdulás jelentőségét, többek között hangsúlyozta: *„. . . jó alkalom ez a szervezeteink közötti együttműködésre, mivel ebben a kérdésben céljaink közösek".*

Az európai vasutasok akciójának ideje alatt ülésezett a *Nemzetközi Szövetség* (UIS Transports) *vasutas ágazati bizottsága,* amely szintén támogatásáról biztosította a vasutat népszerűsítő kampányt. Az ágazati bizottság szolidaritási táviratában egyebek mellett kijelentette: *„Egyetértünk az európai közlekedési politika szükségszerű változtatásával: a vasúti közlekedést fejlesztő beruházások növelésével, a vasúti szállításban dolgozók létszámcsökkenésének megállításával, valamint a környezet megóvásával. Reméljük, hogy az agitációs vonat a béke, az európai népek közti együttműködés és kölcsönös megértés szimbólumává válik".*

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségét és vasutas ágazati bizottságát a francia CGT vasutas-szakszervezet képviselte a brüsszeli tömegtüntetésen.

Baranyai Zoltán

TÖBB MINT HOBBI

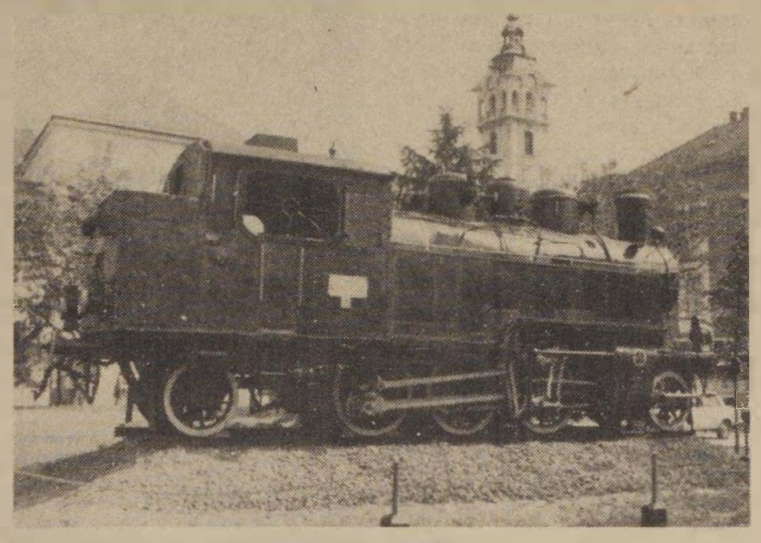
Kiállításra készülnek a vasútmodellezők

Szegeden másodszor — Nyolcszáz egyesületi tag Mozgalmas szervezeti élet a MAVOE helyi köreiben

A vasútmodellezés olyan mozgalom, amely az egész világ minden békét szerető polgárát képes egy táborba összehozni.

Vaszy Viktor

Ezt jegyezte be Szeged karnagy-doyenje az 1978-ban Szegeden megrendezett Országos Vasútmodell Kiállítás megtekintése után a vendégkönyvbe. Vaszy Viktor közismerten nagy vasútmodellező volt, hobbiját igen nagy terepasztal működtetésében élte ki. Rajta kívül — hozzá hasonlóan — nagyon sokan kedvelik még szerte a világon a „kisvasutat". A terepasztalok változatos elrendezésében és a modellek óriási választékában a vasútmodellezők kiteljesíthetik hobbijukat.



Társadalmi összefogással állították ki Szeged belvárosában a vasút múltját idéző gőzmozdonyt

Hasznos időtöltés

Régebben a hobbi fogalmát bogarasságnak, különcködésnek is nevezték; haszontalan önszórakoztatásnak, és főleg ritka, egyedi tevékenységnek tekintették. A mai társadalom az életmódba másként illeszti a hobbit. Olyan tevékenységi formáknak tekinti, melyek *az emberek mind több szabad idejének hasznos eltöltését szolgálják*, pihenésüket színesebbé teszik, és az egyéni hajlamnak megfelelően bár, mégis tömegesen űzhetik azokat. A „tartalmas pihenés" — mint életmódmeghatározó törekvés — valóra válhatott, mivel szoros összefüggés alakult ki a gyarapodó szabadidő és fejlődésünk anyagi lehetőségei, valamint a társadalmi elvárások között.

A modellezők már régóta szervezetbe tömörültek hazánkban, és 1955-ben megalapították a *Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesületét* (MAVOE). Az elnevezés szerint tehát az egyesület tagjai közé olyanok is tartoznak, akik konkrétan ugyan nem modelleznek, de vasútbarátok: egyben a vasúttörténelem iránt érdeklődők. *Az Egyesület közel 800 tagja a budapesti központi klubon kívül öt helyi körben tevékenykedik;* így pl. Szegeden is 1975 óta működik a MAVOE 3. sz. helyi köre.

Bizonyára rengetegen hódolnak ennek a kedvtelésnek hazánkban egyénileg is úgy, hogy *nem is tudnak a szervezeti életről.* Pedig ennek óriási előnyei vannak. Rendszeresen megtartott találkozókon, vasúti modellversenyeken és kiállításokon, változatos vasúti kirándulásokon *értékes szakmai és emberi kapcsolatok születnek.* A vasút szeretete egyáltalán nem ismer határokat. Itt nem érvényesülnek nézetkülönbségek, nem létezik megkülönböztetés ebben a nagy családban. *Mindenki egyet akar: a vasút iránti kedvtelését, szeretetét másokkal is megosztani.*

Bélyeg, fotó, emléktárgyak

Nagyon sokoldalú munka folyik ezen a területen. Vasútmodelleket gyűjtenek, terepasztalokat építenek, sajátkezűleg járműveket gyártanak, vasúttörténelmi kutatásokat végeznek, régi jellemző tárgyakat, dokumentációkat gyűjtenek, minden vasúti témát megörökítenek: fotózzák, archiválják azokat. Egyesek szenvedélyes tevékenységét szinte el sem lehet képzelni. Barátságok kötődnek, cserepartnerek, vitapartnerek találnak egymásra; miközben lelkesedésük és a vasút iránti szeretetük hobbijukon keresztül mind tovább nő.

A MAVOE tagsága nagyobb részt a vasútmodellező tevékenységet műveli kizárólagosan, vagy legalábbis nagyobb arányban. A vasútbarátí tényanyagaikat", mint pl.: régi tárgyak gyűjtését; archív anyagokat; dokumentációkat; fényképeket stb.; de nagyobb fórumot nemigen kaphattak bemutatkozásra.

Szegeden most másodízben rendezzük meg a vasútmodell kiállítást, de sokkal nagyobb bemutatót terveztünk, mint az elsőn. A sok terepasztal és modell mellett helyet kap: vasúti motívumú bélyeg, képeslap, fotó, emléktárgy, játék, mozdonyalkatrész, régiség, stb.; sőt működő és több személyt szállító kisvasút is. *A vasútmodell kiállítás a Juhász Gyula Művelődési Központban augusztus 3-tól 20-ig lesz nyitva,* és remélhetőleg a sikere újbóli vasútbarátokat és modellezőket szerez a MAVOE és nem utolsósorban a MÁV nagy táborának.

Közreműködői szerepben

A vasútbaráti tevékenységek megismertetésére vállalkoztunk, ezenkívül sok más aktuális vasúti rendezvényt készítünk elő, s azok megszervezésében aktívan közreműködünk. Ilyenek pl. a vasúti járművek, mozdonyok műszaki emlékként, talapzatra történő kihelyezése; nosztalgiavonatok közlekedésének szervezése, évfordulók ünneplésére előkészületek: pályaválasztási és egyéb célú kiállítások, vetítések, előadások tartása.

A Szegedi Kör számos rendezvényt szervezett nagy sikerrel a fennállásának 10 éve alatt, s természetesen minden ténykedéséhez kellő segítséget kapott a MÁV és a vasutasok szakszervezetének illetékes vezetőitől. Annál is inkább, mivel céljaink közösek: a vasutas vagy vasúton kívül álló modellezők és a vasutast szerető barátaink táborát minél lelkesebb tagokkal kívánjuk növelni.

Nagy József

Mindig sok érdeklődőt vonz a modellezők terepasztala. Nemcsak a gyerekek, hanem a felnőttek is nagy figyelemmel nézik a parányi járművek futását

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Jól vessük emlékezetünkbe! (Folytatása a 16. függőlegesben.) 13. Tó a Szovjetunióban. 14. Elakadás kezdete. 15. Hood, angol népballadák hőse. 16. Észak némettől 17. Európai folyó. 19. Kronométert. 20. Svéd pénz. 21. Latin végrendeleti kikötés. 23. Hódít a közepén. 24. Római 6. 25. Mecsetek. 27. Az okozat eredője 28. Háztartási gáz (ék. hiány). 29 Frederic (1839—1895) katalán író, költő. 31 Város Hollandiában. 34. Iráni város. 36. Erre a helyre ír. 37. . . ellis. lázadó. 39. Tisztítószer. 40. Kevert líra. 41 Kínai tartomány. 43. Lakoma-e? 44. Van betűi. 45. Kőnek is lehet ilyen törése. 47. Cók- . . . 48. Azonos betűk. 49 Jóindulatú (latin). 51. Kedd fele. 52 Kerékaggyal teszik. 53. Kiegyenlít. 55. Afrikai állam. 58. Küzdősport. 60. Diszkapu a sintoista templomok bejáratánál. 61. Szovjet folyó. 63. Község Heves megyében.

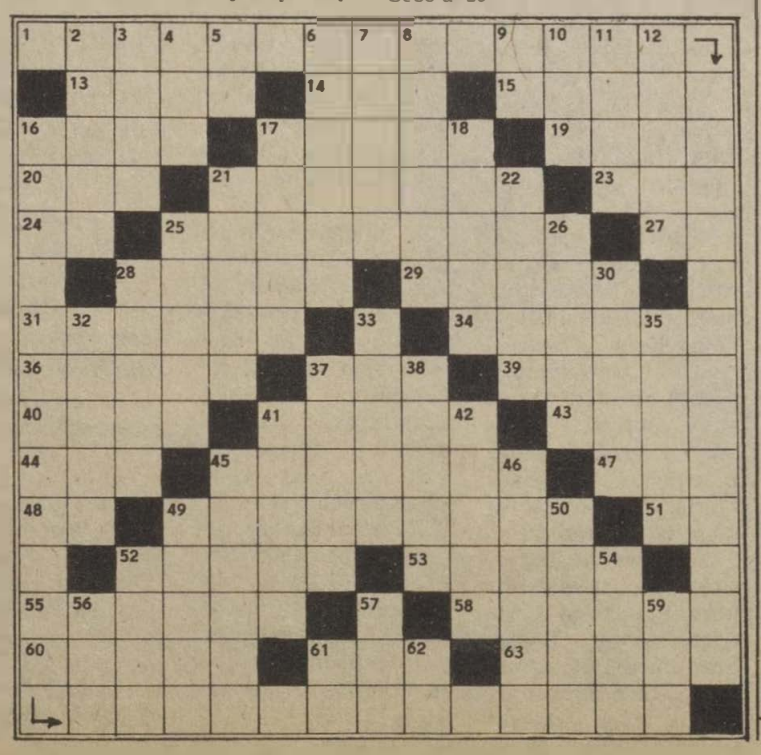
Függőleges: 2. Új—zélandi őslakó 3. Nem arra. 4. . . . ír. csillagászati talppont 5. Igekötő. 6. Amerikai államférfi. 7 Végigviszi az ügyet. 8. Francia város 9. Hangtalanul sír 10. Idegen állatkert. 11. Spanyol folyó. 12. Alarm! 17. . Ernest (1823—1892) francia történetíró, orientalista. 18. Ilyen táska is van 21. Űrmérték. 22. Operaénekesünk (György) 25 Arab körzeti elöljáró. 26 Körülvesz. 28 Wilhelm (1782—1856) osztrák csillagász. 30 Lengyel város. 32. Női név. 33 Nem ingadozik. 35. Glédák. 37. Verssorok összecsengései. 38. Reménykedek. 41 Kelet-afrikai vulkán (5243 m). 42. Visszafelé budapesti föld. 45. Mozgásba hoz. 46 Tudomására hoz. 49. Afrikai állam 50 Kezdetleges lábbelim. 52. Fordított értékek. 54. Csecsemőgondozó. 56. Kémiai cső. 57 Vonatkozó névmás. 59 Hajó része. 61. Folyó Szibériában. 62 Növelő.

Beküldendő: Vízszintes 1 és folytatásaként a 16. függőleges.

Beküldési határidő: június 14. **A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 8. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kohár Frigyes, Kelebia, Kossuth u. 35., Szücs Ferencné, Hatvan, Mező I. u. 2., Balázs Józsefné, Szeged, Április 4. u 42., Nagy György, Celldömölk, Széchenyi út 44., Osváth Józsefné, Debrecen, Vukovics Sebő u 20



HÍREK

— **Ballag már a vén diák.** A fennállásának 30. évfordulóját ünneplő Bebrits Lajos szakközépiskolában május 11-én 154 végzős diák (közöttük 13 líbiai) búcsúzott az iskolától, a tanároktól. A most ballagók három vasútforgalmi, egy vasútgépészeti, egy vasúti távközlő és biztosítóberendezési és egy postai távközléstechnikai ágazaton tanulták leendő szakmájukat.

— **Tanfolyam.** A gőzmozdonyokat Kisterenye és Hatvan térségében is korszerűbb vontató járművek váltják fel. A mozdonyfűtők részére ezért Kisterenye állomáson április 15-től jegyvizsgálói tanfolyamot szerveztek, amelyet Kakuk Gyuláné árupénztáros vezet. Az átképzés két hónapja alatt a résztvevők átlagbért kapnak.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A salgótarjáni önálló nyugdíjas csoport a közelmúltban tartotta első félévi taggyűlését, amelyen Fazekas József elnök számolt be az eddigi eredményekről és ismertette a legfontosabb teendőket.

— **Vasútigazgatók találkozója.** A felszabadulás után 12 vezetője volt a szombathelyi igazgatóságnak. A még élő nyolc igazgató május 2-án, a Keszthely melletti Pogányváron, a zalavári termelőszövetkezet vendégszobaházában rendezett találkozót, amelyen részt vett dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója is, aki egykor ugyancsak szombathelyi igazgató volt. Az összejövetelen Kapronczai János igazgató ismertette a nyugat-dunántúli vasútigazgatóság negyvenéves fejlődését, eredményeit.

— **Búcsú a vasúttól.** A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökségen ünnepséget rendeztek május 7-én a közelmúltban nyugdíjba vonult Magyar Sándor tiszteletére, aki a füzesabonyi II-es szakasz főpályamestere volt. Negyvennégy évig dogozott a vasútnál. Lévai Tibor pft.-főnök méltatta munkásságát, majd átadta a vezérigazgató köszönő levelét, és a főnökség pénzjutalmát. A szakszervezeti bizottság tárgyjutalommal kedveskedett.

— **Kondicionálóterem épül.** A Vasutas Biztosító Egyesület hévízi üdülőjében a nyáron átadják a most készülő kondicionálótermet és a kultúrhelyiséget. A kondicionálóterem jól szolgálja majd a gyógykezelést, de a különféle tornaszereket a gyerekek is igénybe vehetik. A kultúrteremben könyvtár áll majd az üdülők rendelkezésére.

— **Kiállítás.** A ferencvárosi Vasutas Művelődési Központban május 20-án kiállítás nyílt Moller József mozgássérült fotó kollázs-montázsaiból. A kiállítást, amely június 20-ig tekinthető meg, Kiss Sándor fotóművész nyitotta meg, és méltatta a fiatal művész életútját, elgondolkoztató alkotásait.

— **Vöröskeresztes világnap.** A mátészalkai csomópont Vöröskeresztes szervezete taggyűlésen emlékezett meg a Vöröskereszt világnapjáról. Utána dr. Keresztury Imre főorvos tartott előadást az egészséges életmódról.

— **Élenjáró egyesület.** A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete (EBSE) április 29-én, az Élenjáró Egyesület cím elnyerése alkalmából vendégül látta az egyesület dolgozóit. Az ünnepségen — amelyet a Baross téri székházuk tanácstermében rendeztek — részt vettek a MÁV Vezérigazgatóság és a Központi Hivatalok és Intézmények Tanácsa képviselői is.

— **Gazdaságpolitikai tájékoztató.** A nagykanizsai üzemfőnökségen május 7-én Kondor Katalin, a Magyar Rádió és Televízió munkatársa gazdaságpolitikai tájékoztatót tartott. Az érdeklődők az aktuális külpolitikai kérdésekre is választ kaptak.

Lövészverseny

Az MHSZ hatvani vasutas honvédelmi klubja — a munkahelyi olimpia keretében — kispuska-lőversenyt rendezett a közelmúltban. A versenyt a nőknél Takács Gáborné, a férfiaknál Bártfai Tibor nyerte. Csapatban 1. a hatvani KÜF., 2. Lőrinci ÁFÉSZ, 3. Lenin Tsz.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Dombóváron lévő két szoba komfortos, kertes, garázsos tanácsi lakásomat, plusz adok hozzá szőlős birtokot hétvégi házzal felszerelésel. Kérek Budapesten vagy 20 km-es körzetben hasonló nagyságú lakást, lehet tanácsi, honvédségi, MÁV-bérlakás. Érdeklődni városi telefonon 329-960/206 m., vasúti telefonon 10-74/206 m.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" lévő három szobás, teakonyhás, gázfűtéses, telefonos, 80 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két kisebbre, az egyik tanácsi legyen. Érdeklődni lehet napközben a 131-212, vagy 11-93, este a 332-754 telefonszámon

Elcserélném szolnoki két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapesti lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 47-45, vagy 44-83 telefonszámon Gregus Pál.

Elcserélném Bp. XV., Rákos úti összkomfortos, 1.5 szobás 47 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 696-892 telefonszámon este 18 órától.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál lévő kétszobás, külön bejáratú, komfortos, utcai, napfényes, gázkonvektoros, MÁV-bérlakásomat Budapest területén egyszobás komfortos tanácsi lakásra aktív MÁV-dolgozóval. A lakás megtekinthető 16 óra után Budapest VIII., Kerepesi út 5 IV ép. I. 19. Ferenc Gábor.

Elcserélném balatonfenyvesi két szoba, komfortos, kertes lakásom budapestire vagy gödöllőire tényleges MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 499-702 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XVIII. ker., kétszobás, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló komfort fokozatú kisebb tanácsi bérlakásra MÁV-dolgozóval. XIV. kerületi előnyben. de minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet 15—18 óra között a 834-828 telefonszámon.

Elcserélném Bp. Landler lakótelepi 54 négyzetméteres kétszobás, komfortos, I. emeleti kertes MÁV-bérlakásom 1 plusz két félszobás, esetleg másfél szobás, összkomfortos budapesti vagy vidéki tanácsi lakásra I. emeletig MÁV-dolgozóval. Vagy a lakást, plusz 110 négyszögöl balatongyöröki telkem, 41 négyzetméteres, 2 szobás összkomfortos, panorámás, vízközeli nyaralóval, teljes berendezéssel, csónak és horgászfelszereléssel együtt elcserélném 52 négyzetméterig, összkomfortos, kertes öröklakásra, vagy házra, vidéki is lehet megegyezés szerint. Cím: Kovács Gyula, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u 1. sz.

Elcserélném Szeged, Oldal u 2. II. 2. játszótér mellett lévő két szoba komfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti kertes tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Balog Sándor, 1204 Budapest Liliom u. 21. este 17 óra után.

Elcserélném Abda vasútállomáson levő 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat (I. emelet) — a lakáshoz tartozik egy kis konyhakert, vasúti föld, állattartási lehetőség — egy szoba összkomfortos lakásra Győrben, lehetőleg Szigetben, vagy a Kun Béla lakótelepre, tényleges MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: özv. Rádai Sándorné, Abda vasútállomás 9151, csak levélben.

Elcserélném Budapesti másfél szobás, komfortos, kertes, földszintes, 55 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra. Levélcím: Horváth B. Budapest, Pf. 32., 1387.

Elcserélném Rákoskeresztúr vasútállomás közelében a Pesti úton levő OTP-társasházban, világos konyhás, kétszobás plusz étkezős, déli fekvésű összkomfortos öröklakásomat kisebb családi házra Budapest területén. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet mindennap 17—20 óra között a 639-823-as telefonszámon.

Elcserélném egy szoba két félszobás összkomfortos 67 négyzetméteres Rákos úti MÁV-bérlakásomat másfél szobás, összkomfortos, tanácsi lakásra. Budapest XIV., XV., XVI. kerületi előnyben. Érdeklődni lehet: Árvainé 35-78-as vagy 228-842-es telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" levő kétszobás, 56 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi vagy magánrendelkezésű lakásra. Vidéki is érdekel. Érdeklődni lehet munkaidőben a 119-106-os vagy 10-73/255-ös melléken. Hortobágyiné.

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: 39,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850 85—2445. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. JÚNIUS 13.

Ülést tartott a központi vezetőség

Május 24-én ülést tartott a vasutas-szakszervezet központi vezetősége. A testület először a Vasutasok Szakszervezete szervezeti felépítésének módosítására, továbbá a szakszervezeti választások lebonyolítására készült előterjesztést vitatta meg. A napirenddel kapcsolatban *dr. Jusz Zoltán* titkár mondott szóbeli kiegészítést.

A központi vezetőség az előterjesztéseket, a szóbeli kiegészítést s az elhangzott módosításokat jóváhagyta. A vezető testületek és tisztségviselők újjáválasztásának feladattervét lapunk 4—5. oldalán közöljük.

AKIK ELJUTOTTAK A SZAKSZOLGÁLATI DÖNTŐKIG

A munkahely legjobbjai

Tudósítóink beszámolói a jubileumi brigádvetélkedőkről

A közelmúltban véget értek a munkahelyi szintű, jubileumi brigádvetélkedő döntői, amelyeken több ezer szocialista brigádtag vett részt. A versenyt szorgalmas felkészülés, tanulás előzte meg. A résztvevők szakmai, politikai, kulturális jellegű témákkal bővítették ismereteiket, s ezért nemcsak a helyezettek voltak a győztesei ennek a nagyszabású versenynek, amely magasabb szinten folytatódik majd tovább. Tudósítóink részletesen beszámoltak a döntők hangulatáról, eredményeiről. Az alábbiakban ebből adunk ízelítőt, illetve összefoglalót.

A *miskolci építési főnökségen* 67 szocialista brigád dolgozik, s három kivételével valamennyi nevezett a felszabadulási és kongresszusi vetélkedőre. A felkészülést nehezítette ugyan, hogy az egységes intézkedési tervet és a tematikának megfelelő dokumentumokat csak néhány hét késéssel kapták meg a brigádok, de ezt *nagy szorgalommal pótolták.* Jó munkamegosztással készültek a vetélkedőre. Az építésvezetőségi döntőkön a kollektívák újításaik, társadalmi-közéleti tevékenységük alapján kapták az induló pontokat. Külön pontozták azokat a dolgozatokat, amelyekben a kollektívák a főnökség pályaépítési technológiájának ésszerűsítésére, az anyagvonatok ürítésének gyorsítására, munkaerő- és költségmegtakarításra vonatkozó javaslataikat, ötleteiket fogalmazták meg.

Ennek a versengésnek köszönhető az is, hogy például *a füzesabonyi vasúti aluljárót és a miskolci fűtőház felújítását a tervezettnél rövidebb idő alatt sikerült befejezni.*

A május 28-i döntőn a részt vevő brigádok 15 kérdésre írásban adtak választ, s az erre kapott pontok hozzáadásával alakult ki a végeredmény. *Első a Pollack Mihály, második a Béke és barátság, harmadik pedig a Khabarov brigád lett.* A csapatok a kapott pénzjutalmat az egész brigád között osztották el, hiszen a versenypontok többsége az egész kollektíva termelési eredményei alapján született — írta *Orosz Károly.*

A *szentesi építési főnökség* vetélkedőiről *Fogas Pál* számolt be:

A versenyben 45 szocialista és munkabrigád vett részt. A termelési eredményekért a munkahelyi döntőbe került nyolc brigád 115—119 közötti pontértéket kapott. A versenyben részt vevő brigádok kiemelkedő munkájukkal nagymértékben járultak hozzá a főnökség kiemelkedő gazdasági eredményeihez.

A szentesiek *sikeresen fejezték be a kiemelt munkákat, és teljesítették a terven felül vállalt termelési célkitűzéseket is.* A 31,8 vágánykilométeres korszerűsítési tervet tíz kilométerrel túlteljesítették. A gyorsított építési ütemhez fontos vasúti érdek fűződött. Újjáépült a Szajol—Lökösháza nemzetközi fővonal egyik szakasza.

A nagyobb bevétel érdekében *19,6 millió forint értékben végeztek idegen feleknek iparvágány-építést és sínmezőlekötést.* Az építőgépek bérbe adásából kétmillió forint bevétel származott. Növekedett a teljesítménybéres órák aránya is, és *csökkent a túlórák száma.*

A verseny második szakaszát kedvezőtlenül befolyásolta a téli zord időjárás. A versenyző brigádok nagy erőfeszítéseket tettek a lemaradások pótlására. Amikor beköszöntött az enyhébb időjárás, nagy erővel indultak meg a munkálatok. Szentes és Szegvár között például *a napi 500 folyóméteres vágányfektetési tervet 600-ra teljesítették.* A kiemelt munkálatokon *11,6 százalékos költségmegtakarítást értek el.*

A brigádvetélkedő döntőjében *a legeredményesebben a Makarenko—Baross komplex szocialista brigád szerepelt, amelynek legtöbb tagja gépállomási szakiparos. Második lett a városföldi állami díjas Dózsa műszaki komplexbrigád.* A hegesztőmunkásokból álló békéscsabai *Felszabadulás brigád is kiemelkedően versenyzett,* s megérdemelten szerezte meg a harmadik helyet.

A szentesi *körzeti üzemfőnökségen* két napig tartott a vetélkedő döntője. Az első napon Mezőhegyesen a helyi vontatási dolgozók és a tótkomlósiak 15 csapata vetélkedett. Szentesen a csongrádiak, a mindszentiek és a martfűiek mérték össze tudásukat a szentesiekkel. Itt 18 csapat vetélkedett. Eredmények: *1. Kandó Kálmán jár-*

(Folytatás a 3. oldalon.)

MÁJUS 28. ÓTA:

Villamos vontatás Aszód és Vác között

Az Aszód—Vác közötti villamosított vonalszakaszt május 28-án *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgató-helyettese adta át rendeltetésének. A beruházás a közlekedésfejlesztési koncepció részeként valósult meg, és része a VI. ötéves terv célkitűzéseinek. Az Aszód—Vác vonal villamosításának gazdasági eredménye: a villamosítás nyújtotta szolgáltatási színvonal növelése, emellett a vontatási önköltség csökkentése — a dízelvontatáshoz viszonyítva.

Üzemviteli szempontból rendkívül nagy előny, hogy nemzetközi egyezmények alapján az észak—dél irányú *(Kürtös—Sturovo, illetve Biharkeresztes—Sturovo)* 2000 tonnás tranzitvonatok Budapest elkerülésével közlekedhetnek. Ezzel egyrészt tehermentesíthetők az amúgy is túlzsúfolt budapesti vasúti csomópontok, másrészt a rövidebb útirány miatt a nemzetközi forgalomban gyorsul az elegyáramlás.

A vonali forgalom lebonyolításában V43 sorozatú villamos mozdonyok vesznek részt. A vonalszakasz villamosításával a vonal átbocsátó képessége is növekszik: *napi 14 tranzitvonat közlekedtetésére nyílt lehetőség.* A villamosított vonal üzembe helyezésével a MÁV évente 45 tonna gázolajat takarít meg. A beruházás mintegy 170 millió forintba került.

Az Aszód—Vác vonalszakasz hegyvidéki jellegű, hossza 33,4 km. A két végállomás között két elágazó állomás, hét megállóhely és két iparvágány-kiágazás található. A vonal villamosítása 48 km felsővezetéki hosszlánc építését tette szükségessé.

Várszegi Gyula átvágja a nemzetiszínű szalagot
(Óvári Árpád felv.)

A beruházás keretében új transzformátorállomás nem létesült — mivel a szóban forgó vonalszakaszt egyrészt a hatvani, másrészt a váci alállomás táplálja — azonban mindkét alállomást bővíteni kellett. Mindezek mellett az állomásokon és megállóhelyeken korszerű, energiatakarékos térvilágítás létesült.

A beruházás részét alkotják ezenkívül a vasúti és a postai gyengeáramú hálózatok védelmi munkái, illetve a távvezeték-keresztezések átalakítási munkálatai is.

A környezetvédelmi világnapon

Vasutas környezetvédők kitüntetése

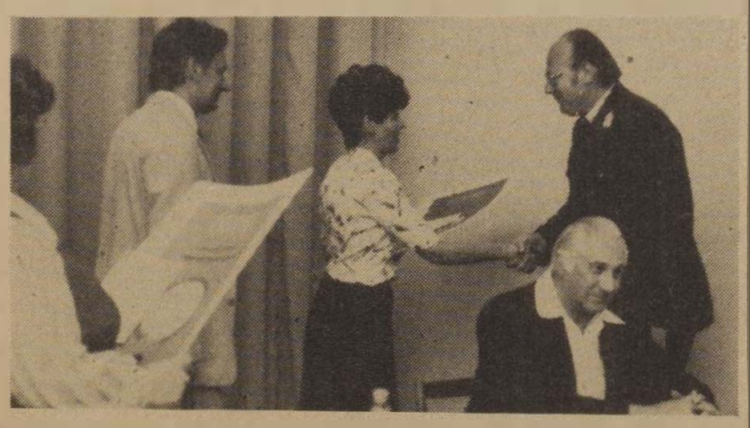
Június 5-ét hazánkban is környezetvédelmi világnapként tartjuk számon. Az idén a világnapi megemlékezések középpontjában az ipar és a környezetvédelem kapcsolata egymásra utaltsága áll. Erről beszélt egyebek között *Lovász Ferenc* osztályvezető azon az ünnepségen, amelyet június 4-én rendeztek a vasutas-szakszervezet székházában.

Az ünnepi megemlékezés után *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára és *dr. Várszegi Gyula* vezérigazgató-helyettes kitüntetést, illetve elismerő oklevelet adott át.

A Hazafias Népfront és a SZOT által adományozott *Kiváló Társadalmi Munkás* kitüntető jelvényt kapta: *Pásku Jenő,* a Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai munka- és környezetvédelmi osztály helyettes vezetője, az *Érdemes Társadalmi Munkás* kitüntető jelvényt Fedák Dezső és Molnár Péter a KV környezetvédelmi szakbizottság tagjai kapták.

Kiváló Társadalmi Munkás szocialista brigád kitüntető címet a Miskolci KÜF Ságvári Endre szocialista brigád tagjai kapták. *(Körmendi Géza, Dányi János, Ferenczi Illés, Jakab Attila, Pataki Béla, Tóth Mihályné, S. Varga László, Varga Zoltánné, Zsiros József)*

A SZOT által meghirdetett *Rendet, tisztaságot a munkahelyeken* versenyben elért eredményért járó oklevelet kapta: a Miskolci Vasútigazgatóság, a Nagykanizsai KÜF Balatonszentgyörgy állomás, Vésztő KÜF Gyula állomás, Celldömölk KÜF vontatási üzemegység, a Szentesi Építési Főn., és az Északi Járműjavító Üzem kollektívája.



Tolnai Ildikó és Várszegi Gyula átadja az oklevelet Fehér Tamásnak, a celldömölki KÜF helyettes vezetőjének
(Laczkó Ildikó felvétele)

A vasút májusi teljesítménye

10 millió tonna áru és 20 millió 300 ezer utas

Májusban a vasút 10 millió tonna árut szállított, amely a bázishoz viszonyítva 96,1, a tervet alapul véve 98,8 százalékos teljesítésnek felel meg. A lemaradás abszolút értéke 407 ezer, illetve 100 ezer tonna. Az árutonna-kilométerben kifejezett áruszállítási teljesítmény 98,7, illetve 97,6 százalékos.

Az áruszállításon belül — a népgazdasági célkitűzésekkel összhangban — az exportforgalomban 1 millió 14 ezer tonna került vasúti feladásra, ami a bázisértéknél 12,7 százalékkal, a tervezettnél pedig 14 százalékkal nagyobb mennyiség. Ugyancsak kedvezően alakult az importforgalom is. Az ország területére vasúton beérkezett áruk mennyisége 1 millió 867 ezer tonna volt, amely a tavaly májusinál 2,2 százalékkal, a tervezettnél 14,5 százalékkal több. A tranzit áruszállítási teljesítmény a bázisértéknek 85,3 százaléka, a tervezettnek pedig csak 81,4 százaléka volt.

Sajnálatos, hogy továbbra is alacsony mértékű a belföldi áruszállítás. A májusban feladott

5 millió 459 ezer tonna áru a bázisnak csupán 94,3 százaléka, a tervezett értéknek pedig 96,7 százaléka.

A kocsiigényes áruforgalomban (belföldi, export, záhonyi átrakásos import és tranzit) 7 millió 894 ezer tonna árut szállított el a vasút, amely 95,8 százalékos, illetve 99,8 százalékos teljesítésnek felel meg.

A fontosabb áruféleségek közül csupán cementgyártmányokból került nagyobb mennyiség vasúti feladásra, mint az elmúlt év májusában.

A záhonyi átrakótérség áruforgalma az elmúlt hónapokban nem érte el a bázisszintet. A belépett széles nyomtávú rakott kocsik mennyisége 12,1, a normál nyomtávú teherkocsikba rakott árumennyiség pedig 4 százalékkal volt kevesebb, mint tavaly májusban.

A vasúti áruszállítás minőségét jellemző mutatók sem alakultak kedvezően. A hálózaton összegyűlt nagy mennyiségű vasúti kocsi miatt az elegymozgás jelentősen lelassult.

Így a kocsiforduló értéke a bázishoz viszonyítva 13,6 százalékkal, a tervet alapul véve pedig 12,8 százalékkal növekedett.

Az elmúlt év májusinál 61,2 százalékkal volt magasabb a vonatfeloszlatások és 66,4 százalékkal a gépre várás eseteinek a száma.

A korszerű tehervonati mozdonyok napi futásteljesítménye is csak részben volt kielégítő. A villamos mozdonyok esetében a bázishoz, illetve a tervhez viszonyítva 95,3 és 99,8, a kis teljesítményű dízelmozdonyoknál 103,7 és 103,1, míg a nagy teljesítményű dízelmozdonyok esetében 94,8 és 98,6 százalékos volt a teljesítmény mértéke.

Májusban 20 millió 380 ezer utast szállított a vasút. Ezzel a bázishoz viszonyítva 100,6 százalékos, a tervhez képest pedig 103,5 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer-teljesítmény 100,7, illetve 100,5 százalékosan alakult.

A személyszállítás minősége — a menetrendszerűséget alapul véve — májusban nem érte el a bázisidőszak értékét. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő 2,5 perccel nőtt, a menetrendszerűség 0,8 százalékos csökkenése mellett. A menetrendszerűség ilyen alakulásában elsősorban a nagy ütemben végzett pályarekonstrukciós munkálatok játszottak nagy szerepet, melyek jelentős vágányzári időket vontak maguk után.

Elért eredményeinkre méltán lehetünk büszkék

Grósz Károly beszéde az Északi Járműjavítóban tartott választási nagygyűlésen

A fővárosi választási nagygyűlések sorozatát május 24-én az a politikai esemény nyitotta meg, amelynek szónoka *Grósz Károly*, a budapesti pártbizottság első titkára, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja volt. Az Északi Járműjavító Üzem nagycsarnokában rendezett nagygyűlésen ott voltak a főváros és a X. kerület párt- és állami vezetői, társadalmi és tömegszervezeteinek vezetői, az egyházak képviselői, a munkásmozgalom régi harcosai, illetve az először választó fiatalok. Jelen voltak a kerület országgyűlési képviselői és tanácstagjelöltjei is.

A nagygyűlést *Ribánszki Róbert*, a Hazafias Népfront Országos Tanácsának titkára nyitotta meg. Bevezetőjében emlékeztetett arra, hogy a június 8-ra kitűzött képviselői és tanácstagi választásokra készülve az elmúlt egy hónap alatt több mint 43 ezer jelölő gyűlésen másfél millió állampolgár — a választásra jogosultak mintegy húsz százaléka — vett részt. Közel 200 ezer felszólaló mondta el véleményét a helyi és országos gondokról, közös ügyeinkről, bizonyítva, hogy társadalmi méretű egyetértés fogadja az MSZMP XIII. kongresszusán kidolgozott és a Hazafias Népfront választási felhívásában nemzetivé emelt országépítő programot.

A résztvevők ezután meghallgatták a kőbányai 27-es választókerület két országgyűlési képviselőjelöltje, *Zarnóczi József*, a X. kerületi pártbizottság első titkára és *Simon József*, az Orion Rádió és Villamossági Vállalat műszaki igazgatóhelyettese felszólalását. Ezután Grósz Károly lépett a szónoki emelvényre. Politikánk folyamatosságáról többek között a következőket mondotta:

— Ma már történelmi tény, hogy a Magyar Szocialista Munkáspártnak 1956-ban volt ereje ahhoz, hogy a nehéz helyzetben egyszerre lépjen fel a szélsőségek ellen, s egyidejűleg megőrizze az addig felhalmozott szocialista értékeket, szakítson a múlt hibáival, ugyanakkor védje és vallja a tiszta szocialista elveket. *A folytonosságot és a megújulást egyszerre vállaltuk.*

Következetes kétfrontos harcban egyidejűleg kellett fellépnünk a pártban, a politikai életben mind a revizionizmus, a jobboldali elhajlás, mind a dogmatizmus, a baloldali gyakorlat ellen. Társadalmi fejlődésünk kritikusabb időszakaiban, nehezebb politikai helyzetben azóta is *többször szembe kerültünk azzal a kérdéssel: mit folytassunk, mit változtassunk meg?* Ilyenkor természetesen mindig fellángoltak a viták a pártban és azon kívül. Így történt ez az 1970-es évek elején is, az 1980-as esztendők kezdetén, és most, a XIII. pártkongresszus előkészítése során. A nehezebb külső feltételek között, gazdasági gondjaink megoldásával küszködve *társadalmi vitáink is élesebbek lettek.*

— Helyzetünk megítélésében polarizálódtak a vélemények — folytatta Grósz Károly —, és társadalmi fejlődésünk lehetőségeit, útjait-módjait illetően erősödtek a nézeteltérések. Az egyik oldalon megjelentek azok, akik a végletekig ragaszkodtak a megszokotthoz, a kialakult és jól bevált megoldásokhoz, s gyanakvással fogadtak minden megújítási törekvést. A másik oldalon felsorakoztak azok, akik azzal a jelszóval, hogy „eljött az ideje a gyökeres változtatásoknak" mindent egy csapásra akartak átalakítani. Nem nézve azt sem, hogy mindez hogyan érinti társadalmunk szocialista alapjait. Nyílt politikai vitákban szorítottuk vissza ezeket a szélsőséges nézeteket. Meggyőződésem, hogy sikerrel.

Pártunk politikai döntései megfontoltak, kiegyensúlyozottak. Tartalmazzák a szükséges változásokat, de nem kockáztatják vívmányainkat és szocialista jövőnket. Ezek a viták alkotó gondolatokat szabadítottak fel, aktivizálták az embereket, s a tapasztalatok szintézisét adva *megteremtették a politikai egység megújulásának alapjait.* Így erősödött meg ismételten a párt és tömegek közötti kapcsolat, vált egységesebbé a párt és az ország vezetése.

A szónok ezután így folytatta:

— Valljuk, hogy a vitákban mindenkinek joga van kifejteni álláspontját, eközben tévedni is. Ennek alapján senkit sem minősítünk sem konzervatívnak, sem haladónak. *Minősítésünk alapja a tett és az ennek nyomán született eredmény.* Az ember megítélésének mércéje: *munkájával előbbre viszi-e népünk felemelkedését, vagy sem.* Amikor tehát a mindennapok gyakorlatában megőrizzük a kétfrontos érzékenységünket, *nem csupán elméleti tételekről vitázunk, hanem a mindennapi építőmunka tapasztalatait minősítjük, és a követendő, a kívánatos magatartást jelezzük.*

Pártunk XIII. kongresszusa megerősítette eddig folytatott politikánk alapelveit, mert *eredményességét immár négy évtized gyakorlata igazolja.* Bebizonyosodott: szocializmust építeni *csak a marxizmus—leninizmus szellemében* lehet. Nemzeti törekvéseink és internacionalista elkötelezettségünk tartósan összeegyeztethető. *A nép és a párt között folyamatos eszmecserére, megértésre, együttműködésre van szükség.*

Grósz Károly ezután arról beszélt, hogy az alkotó munka anyagi-erkölcsi elismerése, az egyén képességeinek sokoldalú kibontakoztatása egyben a közösségek felemelkedésének is biztosítéka. A pártnak örökösen az önvizsgálat tárgyává kell tennie mindennapi gyakorlatát, megbecsülve a múlt értékeit, beismerve és kijavítva a hibákat, tévedéseket.

— Pártunk azt hirdeti — hangsúlyozta befejezésül a budapesti pártbizottság első titkára —, hogy *az állandóság, a folyamatosság, a stabilitás, a múlt értékeinek átörökítése és megőrzése, az elért eredmények megszilárdítása társadalmunk fejlesztésének alapvető követelménye.* Ugyanakkor tudjuk, hogy nincsenek végleges megoldásaink, hibátlannak tekintett örök érvényű döntéseink. Bármit is határoztunk és kezdtünk el, *a gyakorlati tapasztalatok alapján kiegészíthetjük, korrigálhatjuk,* s ha kell, vissza is vonhatjuk, felcserélhetjük jobbal. Valljuk, hogy a párt csak akkor képes eredményesen vezetni, ha érzékeny a valóság változásaira, tudja azokat gyorsan és reálisan számba venni, képes a helyes válaszokat kialakítani.

Június 8-án ezzel a politikával egyetértve szavaztunk.

Az élet nem játék

A Hazafias Népfront helyi szervezete és az Országos Béketanács a közelmúltban békegyűlést rendezett Kazincbarcikán. A gyűlésen a város intézményeit képviselő meghívottaknak, köztük az állomás Petőfi Sándor szocialista brigádjának *Fodor István*, az Országos Béketanács titkára tartott vitaindítót.

A felszólalásokból is a béke féltése csendült ki, hiszen az élet nem játék. Az emberiség jövője valamennyiünk közös ügye. Csak háború nélküli világban lehet biztosítani a jövő generációk alkotó munkáját.

Ecsettel a front mögött

Bizonyára sokan emlékeznek még rá, hogy Budapest felszabadítása után szilvakékre festett magyar gyártmányú mozdonyok húzták a hadianyaggal megrakott vonatokat Ausztria felé. A kerekek szegélye és a csatlórudak fehérre voltak mázolva. Azt azonban már kevesebben tudhatják, hogy ezeknek a lokomotívoknak az akkori MÁV Északi Főműhely címfestője, *Vörös Béla* változtatta meg a színét.

A mester, noha már hetvenegyedik éves, még mindig ténylegesként dolgozik a Keleti körzeti üzemfőnökség műszaki kocsiszolgálatánál.

A Verseny és a Jobbágy utca találkozásánál egy kis üzlethelyiségben található Vörös Béla műterme. A mester legalább 10 esztendőt letagadhatna koráról, szellemi frissességét tekintve még többet is. A kopott teremben nyoma sincs művészi rendetlenségnek.

— Mérsékelten élek — válaszol a hízelgőnek tűnő megjegyzésre. — Ma is rendszeresen tornászom. Sokat olvasok, állandóan tanulmányozom a szakmával kapcsolatos irodalmat. Szükség is van rá, mert nem szabad megragadni a régi ábrázolási sémáknál. *A főváros nagy pályaudvarainak a politikai és egyéb ünnepekre a transzparenseket majdnem mind én festem meg.* A Keleti órája alatt esetenként látható képkompozíció elkészítése az utóbbi 34 évben mindig az én feladatom volt.

— Hogyan emlékszik a 40 évvel ezelőtti időszakra?

— *Akár minden nap történetét el tudnám mesélni* — mondja, közben gyors mozdulatokkal rajzolni kezd, majd elémteszi. A kartonlapon mozdonyok, rajta emberek dolgoznak. — Nekünk festőknek inkább ez a kifejezési módunk, hiszen a munka, a mondanivaló alapja a tervezés. Ez a szénrajz azt ábrázolja, amikor a szovjet parancsnokságnak festettük át a mozdonyokat szilvakékre, a kocsikat meg libazöldre. Az átfestett gépekre feliratokat is kértek tőlem: *Győzelem, Katyusa stb.* Ez a feladat annyiban okozott nehézséget, hogy nem ismertem a cirill betűket, de hamar belejöttem Faliújságot is díszítettem orosz népi motívumokkal. A parancsnokság méltányolta a munkámat, azon kevesek közé tartoztam, akit bőségesen elláttak élelemmel. S ez akkor nagy dolog volt ebben a városban.

— Hogyan alakult később az élete?

— Mindig sokat dolgoztam, különösen politikai ünnepek előtt. Volt rá példa, hogy az egyik május elseje előtti napon jöttek rá, nincsen egyetlen nyeles tábla sem. *Nosza, műszak után elkértem a jelmondatokat, és némi segédlettel neki álltam a munkának.* Reggelre már hatvan tábla várta a felvonulókat. Igaz, az utolsók még ragadtak, de ezt nem vette észre senki más csak aki vitte. Abban az időben én festettem az üzemi híradókhoz, a versenytáblákhoz az illusztrációkat. Ma már talán mosolygunk ezeken, de akkor ezekre is nagy szükség volt.

— Miért nem megy még nyugdíjba?

— Nem tudom mire gondol, de ha a pénzre, akkor megmondom, nem azért. Így ugyanis mindössze ezer forinttal keresek többet, mintha semmit sem csinálnék. Mondhatnám, hogy szeretem a szakmámat, és ez igaz is. Leginkább mégis az tart itt, hogy amikor a munkámról esik szó, a feletteseim azt mondják: *Béla bácsi, maga addig dolgozik itt, ameddig akar . . .*

Séra Sándor

Egy megjutalmazott édesanya

Nyolc gyermekkel a 99-es őrházban

Anyák napja alkalmából nagycsaládos édesanyákat jutalmaztak meg szakszervezetünk központjában. Köztük volt a 41 éves *Benczik Lajosné* is, aki nyolc gyermek édesanyja. A Benczik család Körmend és Csákánydoroszló között, a 99-es őrházban lakik, ez az édesanya munkahelye is.

— Mi a munkaköre — kérdezem.

— *Sorompókezelő és jegykiadóőr vagyok.* Itt helyben ugyan nincs jegykiadás, de időnként Körmend-külsőn is teljesítek szolgálatot, ott a menetjegyek kiszolgálása is az én feladatom.

Benczik Lajosné 22 esztendeje vasutas. Veszprémben kezdett a pályafenntartásnál, majd ugyanazt a munkát Szombathelyen folytatta. 1970-től dolgozik az őrházban. Férje, aki negyedszázada MÁV-alkalmazott, szintén a 99-es őrházban teljesít szolgálatot.

— Hány évesek a gyerekek?

— *Márta* 1964-ben született, *Veronika* egy évvel később, *Orsolya* 67-es, *Krisztina* 1969-ben látta meg a napvilágot, két esztendővel később jött az első fiú, *Róbert*, egy év múltán *Csaba*, 1975-ben *Szabolcs*, és öt évvel ezelőtt a legkisebb, *Eszter.*

— Ezek szerint majdnem mindegyik gyerekkel igénybe vehette a gyest?

— Ezt nem mondhatnám — válaszolja Benczik Lajosné. — 8-10 hónap múltán mindig visszajöttem, vissza kellett jönnöm dolgozni. Hogy ennyi gyereket gondozhassak és közben dolgozhassam is, abban segített a vasút. Elnézték, hogy itt lábatlankodjanak a gyerekek a munkahelyemen . .

— Csak ebben segített . . .?

— *Másban is. 1975-ben az őrházhoz építettek még egy szobát és egy fürdőszobát . . .*

Benczik Lajosné harmadik alkalommal kapott pénzjutalmat anyák napjára a szakszervezettől. Munkáját kétszer — 1975-ben és 81-ben — ismerték el vezérigazgatói dicsérettel. Amint mondotta, nemcsak az erkölcsi elismerés esett jól, volt helye a kitüntetés mellé kapott pénznek is.

— Mi kell ahhoz, hogy valaki manapság ennyi gyermeket merjen vállalni?

— *Elsősorban család- és gyermekszeretet.* No, meg sok lemondás. Egy kicsit hagyomány is ez nálunk, mi öten voltunk testvérek, jó volt sok gyerek között felnőni.

A két nagyobbik lány már önálló családot alapított. Van egy unoka, és útban van a második. A két nagyobbik fiú is a vasútat választotta: *járműszerelők szeretnének lenni.* A többiek tanulnak, a kicsi óvodás.

Az őrház körüli 400 öles kert csökkenti a család anyagi gondjait. A Volán menetrendszerű járata kedvükért megáll a 99-es őrháznál, és viszi-hozza a gyereket óvodába, iskolába. Az 1960 óta szakszervezeti tag és 9 esztendeje párttag édesanyát és nagy családját a maga lehetőségeivel támogatja államunk minden családvédelmi rendelkezése, körülveszi társadalmunk gondoskodása.

Sz. J. I.

Emléklap-kitüntetés

Az Északi Járműjavító Üzem *Ernst Thälmann* szocialista brigádját az Országos Béketanács Emléklappal tüntette ki a békemozgalomban végzett eddigi eredményes munkájáért. Az 1977-ben alakult műszaki és adminisztratív dolgozókból álló brigád már tulajdonosa a Népek Barátságáért Érdemrendnek is.

Az Emléklapot május 23-án *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára adta át

Tolnai Ildikó átadja az emléklapot a brigádvezetőnek (Tüttő Tibor felv.)

Békegyűlés Békéscsabán

A béke és barátság hónapja alkalmából a békéscsabai vasúti csomópont és a körzetéhez tartozó szolgálati helyek dolgozói május 20-án gyűlésen fejezték ki békevágyukat. *Gonda József*, az üzemfőnökség személyzeti ügyintézője, az Országos Béketanács tagja köszöntötte a megjelenteket, közöttük *dr. Varga Imrét*, a Szakszervezetek Békés megyei Tanácsának titkárát, a békegyűlés szónokát, aki emlékezett a 40 évvel ezelőtti eseményekre. Szólt korunk egyik sorsdöntő kérdéséről, a fegyverkezési hajsza megállításáról.

Beszéde befejezéseként a békéért kifejtett munkásságukért, az Országos Béketanács emléklapját adta át az üzemfőnökség orosházi *Előre* szocialista brigádjának, melynek vezetője *Szőke Antal* raktárnok.

A gyűlés résztvevői az Országos Béketanácshoz írt levélben fejezték ki békevágyukat, melyben többek között vállalták, tettekkel, felelősséggel végzett fegyelmezett munkával, közéleti tevékenységgel járulnak hozzá a 40 évvel ezelőtt kapott szabadságunk megvédéséhez, a béke megőrzéséhez.

A békegyűlés befejezéseként a *„Békét a világnak, békét minden népnek"* címmel rendezett fotókiállítást tekintették meg a résztvevők.

Zacharidesz Jánosné

A munkahely legjobbjai

(Folytatás az 1. oldalról.)

művillamossági és diagnosztikai ifjúsági szocialista brigád, Szentes; 2. Petőfi Sándor kocsivizsgáló szocialista brigád, Mezőhegyes; 3. Törekvés szocialista brigád, személypénztáros női brigád, Szentes.

A *kelenföldi körzeti üzemfőnökségen* 25 brigád nevezett a szellemi vetélkedőre. A döntőt május 21-én rendezték a Déli pályaudvar nagy oktatótermében, írta szerkesztőségünknek *Kertész István.*

Az elődöntőből kilenc csapat jutott a döntőbe. A verseny *Pásztor Imre* üzemfőnök, zsürielnök megnyitója után kezdődött. A brigádoknak először politikai és történelmi tesztkérdésekre kellett válaszolniuk. Ezután a brigádok saját szakterületeiknek megfelelő technológiai és vasútüzemi kérdésekre válaszoltak. Itt a *győztes a kelenföldi Dózsa György szocialista brigád lett.* Második a Déli pályaudvari *Gárdonyi Géza,* harmadik pedig a kelenföldi *Szabadság* brigád.

Az üzemfőnökséget tíztagú csapat képviseli majd a júniusban kezdődő szakszolgálati elődöntőn, amelynek színhelye az igazgatóság lesz.

A *nagykanizsai pályafenntartási főnökség* brigádjainak versengéséről *Nagy Antal Géza* tudósított. A döntő — amelyen 16 brigád 5-5 tagú csapatai vettek részt — május 16-án volt. *Péntek László* pft-főnök elöljáróban ismertette az addigi eredményeket. Kiemelte, hogy a kollektívák *1450 óra üzemi jellegű társadalmi munkát végeztek, a lakóhelyeken pedig 2600 órát dolgoztak.*

A zsüri megállapította, hogy a brigádok lelkiismeretesen készültek a versenyre, és szoros eredmények születtek. *Első helyen végzett a fonyódi főpályamesteri szakasz Petőfi Sándor brigádja.* Második lett az ugyancsak *fonyódi Latinka Sándor,* harmadik pedig a *barcsi főpályamesteri szakasz Landler Jenő brigádja.*

A *szegedi osztószertár-főnökséghez* tartozó munkahelyek szocialista és munkabrigádjai május 15-én, a MÁV Nevelőotthonban rendezték a jubileumi vetélkedőt — írja *Gellért József.* A jól előkészített, magas színvonalú versenyen 11 csapat mérte össze tudását. A kollektíváknak hat témakör ismeretéből kellett számot adni. A több órás vetélkedő *győztese a Szabadság szocialista brigád lett.* Második a *Dózsa György,* harmadik pedig a *Szállítás* munkabrigád.

Az igazgatóság területén megtartott anyaggazdálkodási vetélkedők legjobbjaiból — köztük a szegedi győztes kollektíva tagjaiból — állítják majd össze azt a csapatot, amely *a szegedi igazgatóságot* képviseli majd a szakszolgálati döntőben.

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökségen május 24-én a MÁV NTE sportcsarnokban rendezték a jubileumi vetélkedő döntőjét, amelyen 25 brigád képviselői mérték össze tudásukat — olvastuk *Várfalvi Mária* levelében. *A szoros verseny győztese a nagykanizsai vontatás X. Pártkongresszus brigádja lett.* Második a *siófoki Kossuth,* harmadik pedig *Nagykanizsa állomás Marx Károly* brigádja.

A *Landler Jenő Járműjavító Üzemben* 11 brigád részvételével rendezték a jubileumi vetélkedő döntőjét — írja beszámolójában *Szőke László.* A selejtezőkben 102 brigád vett részt, hét helyszínen. *A május 16-án rendezett döntő győztese a Pattantyús technológus-szerkesztő brigád.* Második a *Vásárhelyi Pál* lakatosbrigád, harmadik pedig a *Gárdos Mariska* utókalkulátor-brigád lett. A győztes brigádok tagjai a szakszolgálati vetélkedőre készülnek.

A *Miskolci Járműjavítóban* május 24-én tartották a döntőt, amelyen 55 brigádtag vett részt. A vetélkedő elnöke *Varga Zoltán* üzemigazgató volt. *A legjobb eredményt a Baross Gábor fejlesztési-műszaki szocialista brigád érte el.* Második a *Szőnyi Márton* technológus-, harmadik pedig a *dr. Münnich Ferenc* tűzikovácsbrigád.

Az üzem legjobb brigádjaiból alakuló tíztagú csapat június 18-án vesz részt a szakszolgálati vetélkedőn. A versenyzőknek ott már írásos tanulmányt is kell készíteni, és ismerniük kell az idén bevezetett új anyagi és nyereségérdekeltségi rendszer alkalmazását — írta levelében *Pál István.*

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny szellemi vetélkedőjére a MÁV Északi Járműjavító Üzem 147 szocialista brigádja nevezett be. Az üzemi döntőbe a termelési eredményei, a társadalmi munka, valamint az előzetes vasútüzemtörténeti TOTO kitöltésében legjobb 11 szocialista brigád jutott.

A döntőt a Törekvés Művelődési Ház nagytermében, nagy érdeklődés mellett rendezték meg. Az üzem vezetői, *Balogh Sándor* igazgató, valamint *Soós Endre* főmérnök a verseny után elmondták, hogy nem egy javaslat részletes kidolgozás esetén újításként is megvalósítható. A versenyen mutatkozott be az üzemi számítóközpont fiataljai által felajánlott számítógépes értékelési rendszer.

A vetélkedő győztese: a termelésirányítók *Eötvös Loránd* szocialista brigádja, második a villamos műszerészek *Béke,* harmadik a villamosmozdony-üzembehelyezők *Landler Jenő* szocialista brigádja.

Május 15-én zsúfolásig megtelt Berente szénpályaudvaron a kereskedelmi oktatóterem. Az üzemfőnökség szolgálati helyeiről egymás után érkeztek a szocialista brigádok, hogy nemes vetélkedőben mérjék össze tudásukat, s adjanak számot szakmai, politikai ismereteikről. 18 szocialista brigád vetélkedett a helyezésekért, melyből Ózd, Bánréve, Sajószentpéter csapatait megelőzve Ormosbánya állomás *Hámán Kató* szocialista brigádja került az első helyre.

A miskolci MÁV Épület és Hídfenntartó Főnökségnél május 17-én került megrendezésre a szellemi vetélkedő, melyre 35 szocialista brigád 175 fővel nevezett.

A vetélkedőből az ÉHF Központ *Ybl Miklós* szocialista brigádja került ki győztesen, II. helyezést a főnökség Eger 4. sz. építésvezetőség *József Attila* szocialista brigádja, III. helyezést a főnökség miskolci 1. sz. építésvezetőségének *Kossuth Lajos* szocialista brigádja érte el.

A vetélkedőn nyújtott teljesítményekből az is kitűnik, hogy a dolgozók nemcsak értik, ismerik, szeretik is munkájukat.

A MÁV Számítástechnikai Üzem jubileumi vetélkedőjének döntőjét május 23-án rendezték a vezérigazgatóság konferenciatermében. A huszonhat brigád 130 versenyzője az öttagú zsüri előtt válaszolt a kérdésekre. A jelenlevők mindvégig izgalmas, érdekes vetélkedésnek lehettek tanúi.

A játékvezető *Gyerő Csaba,* a BVSC egykori válogatott vízilabdázója, a MÁVSZÜ mérnöke volt. Az értékelést a vezérigazgatóságra telepített VT 20 típusú számítógép és nyomtatója segítette. A brigádok tízhónapos termelési eredményeit és a brigád életét egy bizottság már korábban értékelte. Az eredményeket a szellemi vetélkedő befejezéséig nem hozták nyilvánosságra, azt még a zsüri tagjai sem ismerték. Ez a körülmény különösen izgalmassá tette a szoros versenyt.

A számítógép először a szellemi vetélkedő eredményeit, illetve a sorrendet állította össze. Ezután a termelési eredmények és a vetélkedő együttes pontjaiból alakult ki a brigádok közötti sorrend. Négy brigád között holtverseny alakult ki. A helyosztó villámkérdéseket a zsüri elnöke tette fel. A válaszok után született meg a végső sorrend. A győztes a *Csokonai* brigád lett, második a záhonyi *Neumann János,* harmadik pedig a budapesti *Szumma* brigád.

A dunaújvárosi pályafenntartási főnökségen május 25-én — 16 brigád részvételével rendezték a szellemi vetélkedő döntőjét. A csapatok szakmai felkészültségükről, hazánk és a vasút fejlődéséről, a Magyar Népköztársaság Alkotmánya ismeretekből adtak számot. Az első díjat a III. főpályamesteri szakasz *Zója* szocialista brigádja szerezte meg, második helyen az I-es főpályamesteri szakasz *Dózsa György,* harmadik helyen pedig a pft. központ *Április 4.* brigádja végzett.

A budapesti vasútigazgatóság tizenhét brigádjának öttagú csapatai május 31-én, a kultúrteremben versengtek az elsőségért. A megjelenteket *Márton András,* a személyzeti és munkaügyi osztály vezetője, a zsüri elnöke köszöntötte. A versenyzők jó felkészültségről tettek tanúbizonyságot. Első lett a *Haladás,* második a *Landler Jenő,* harmadik pedig a *Barátság* brigád. A jutalmakat *Józsa Károly* igazgatóhelyettes adta át.

Megjegyezzük:

Hamis a reklám

Több állomáson láttam már egy ízléses plakátot, amelyet a MÁV Vezérigazgatóság megbízásából adtak ki. Ezt a hirdetményt a pannonhalmi apátság határainkon túl is jól ismert látképe uralja. Alatta egy villamosmozdony által vontatott vonat halad kétvágányú pályán, s fölötte nagybetűs felirat: *„Arra utazunk, hogy legyen az utasunk".*

Helyes üzletpolitikai törekvés, csakhogy ennek a reklámnak van egy kis szépséghibája: Pannonhalma a Győr—Veszprém közötti vasútvonalon fekszik, ahol a pálya végig egyvágányú, és villamosítva sincs. Még nagyobb baj, hogy a MÁV új, 1985/86. évi menetrendjének készítői elfeledkeztek róla, hogy „mire is utazunk". Ha ugyanis Budapestről vagy az ország távolabbi pontjáról Budapesten át akár egyéni, akár csoportos kirándulást szerveznek Pannonhalmára, akkor legkorábban déli fél 12 órakor érkezhet meg az utas. Aztán rohanjon lélekszakadva, mert 16 óra 15-kor már indul vissza a vonat, mégpedig úgy, hogy Győrben mindössze két perc áll rendelkezésre a gyorsvonatra történő átszálláshoz. Vegye tehát számításba, hogy ebédelni csak Pannonhalmán lehet, de akkor alig marad ideje az apátság és az arborétum látnivalóinak megtekintésére.

Igaz, van később is vonat Pannonhalmáról — mondhatná valaki. Csakugyan, 19 óra 07 perckor indul onnan egy személyvonat, de Győrbe a Lövér Expressz indulása után (!!!) egy perccel érkezik. Innen tehát már csak másnap hajnalban van lehetőség a továbbutazásra.

Ezek után tessék mondani: — Mire utazunk?

Szukk Ferenc

A MÁV Kollektív Szerződés módosítása (2.)

A heti pihenőnap szabályai

A heti pihenőnap arra szolgál, hogy a dolgozónak a két munkahét között pihenésre, kikapcsolódásra, valamint társadalmi és kulturális igényének kielégítése céljából egy nap szabad időt biztosítson. Pihenőnap minden munkaviszonyban álló dolgozónak jár, függetlenül attól, hogy határozott vagy határozatlan időre alkalmazzák.

A dolgozónak a heti pihenőnapra való jogosultságát a Munka Törvénykönyve 41. § (1) bek. rögzíti, amely előírja, hogy hetenként egy pihenőnap jár. Meghatározza továbbá, hogy a hét napjai közül melyik nap a heti pihenőnap. Ezzel kapcsolatban a következőket tartalmazza:

a heti pihenőnap a vasárnap, ha a kollektív szerződés másként nem rendelkezik.

Ennek értelmében a dolgozók többségénél — a MÁV-nál is — a heti pihenőnap a vasárnap. A MÁV-nál azonban jelentős azoknak a dolgozóknak a száma, akik a forgalommal kapcsolatos munkakörben folyamatos üzemeltetésben teljesítenek szolgálatot. E munkakörökben, a munka jellegéből adódóan vasárnap is szolgálatot kell teljesíteni. Ebből következik, hogy a forduló és utazó szolgálatot ellátó dolgozók heti pihenőnapját az általánostól eltérően a kollektív szerződésben külön kell szabályozni, a Munka Törvénykönyve 41. § (1) bek. alapján.

A Munka Törvénykönyve rögzíti

24 óra időtartamú szabad időből a heti pihenőnap kiadását.

A 12/24-es fordulóban foglalkoztatott dolgozó részére a szolgálati főnök köteles minden hónap végén a következő hónapra előre, *közbeváltással* annyi pihenőnapot kijelölni a felolvasó könyvben, majd kiadni, ahány vasárnap az adott hónapban van. Közbeváltás esetén 56—60 óra szabad idő keletkezik, ez természetesen összevontan két heti pihenőnap kiadását jelenti. Havonta egy közbeváltást úgy kell kijelölni, majd kiadni, hogy a közbeváltással keletkező összes szabad időből *legalább 40 óra szombat 0 órától vasárnap 24 óráig terjedő időre essen.* Ettől a dolgozó írásbeli nyilatkozata alapján el lehet térni.

Az előbbiek során láttuk, hogy a két, illetve a négybrigádos rendszernél a forduló ritmikusan biztosítja a dolgozó heti pihenőnapját, köztük a vasárnapi pihenőt is. Hárombrigádos fordulónál ez nincs így. *A heti pihenőnap csak oly módon adható ki, ha a szolgálati főnök biztosít egy negyedik dolgozót,* aki közbeváltl, vagyis az érintett dolgozó helyett szolgálatba áll.

Mit mond a paragrafus?

Az erre vonatkozó szabályokat a MÁV Kollektív Szerződés 35. §-a tartalmazza. Az 1981-ben kötött kollektív szerződésnek ez a szakasza többször módosult.

A kollektív szerződés külön szabályozza a forduló, illetve utazó szolgálatot végző dolgozók heti pihenőnapját. A forduló szolgálatot ellátó dolgozók heti pihenőnapját a gyakorlatban alkalmazott fordulók figyelembevételével határozza meg. A kétbrigádos fordulóban foglalkoztatott dolgozók heti pihenőnapját, a kollektív szerződés a forduló szerint keletkező *szabad időből kijelölte.* Kimondja: olyan forduló szolgálatnál, ahol a két szolgálat közötti szabad idő a 32 órát eléri vagy meghaladja (12/36, 13/35, 14/34, 16/32), *a heti pihenőnap a vasárnap.*

Ha a dolgozónak vasárnap a váltási rend szerint munkát kell végeznie, akkor az ezt követő legalább 32 órás szabad időből *a következő szolgálatának kezdő időpontját megelőző 24 óra a heti pihenőnap.*

Kétbrigádos rendszerben tehát a forduló automatikusan biztosítja a dolgozó heti pihenőnapját, a szolgálati főnöknek külön jelölnie sem kell.

Négybrigádos forduló esetén a dolgozó heti pihenőnapját viszont a szolgálati főnöknek a forduló szerint keletkező hosszú szabad időből (46—50 óra), a *felolvasó könyvben kell kijelölnie.* A dolgozó heti pihenőnapjának kiadását a forduló szintén automatikusan biztosítja.

Az említett fordulóktól eltérő a helyzet a hárombrigádos rendszernél, vagyis a 12/24-es szolgálatnál. Itt ugyanis nem keletkezik olyan hosszú tartalmú szabad idő, amely automatikusan biztosítaná a dolgozót megillető heti pihenőnap kiadását.

Igaz ugyan, hogy a heti pihenőnap időtartama 24 óra, a kollektív szerződés azonban azon az alapon áll, hogy a heti pihenőnap lehetőleg a hazautazáshoz szükséges idő levonása nélkül álljon a dolgozó rendelkezésére. *Ezért nem teszi lehetővé szerződés ez évi módosítása a következőket tartalmazza:*

„ha a dolgozót a megváltásként kijelölt heti pihenőnapján munkára ismét igénybe veszik, csak a dolgozó írásbeli kérelmére lehet újból másik pihenőnapot kijelölni. Ennek hiányában az eredeti heti pihenőnapon végzett munkát kell pénzben megváltani."

Az utazók heti pihenőnapja

A kollektív szerződés külön szabályozta az utazó dolgozók heti pihenőnapját. Előírás, hogy az utazók heti pihenőnapját mindig jelölni kell az utazási naplóban. A jelölés és a kiadás szabályai: az utazó dolgozó heti pihenőnapját, minden hónap végén a következő hónapra ki kell jelölni. Időtartama: *0 órától 24 óráig terjed.* Ehhez kapcsolódik 8, illetve 10 óra napi pihenő, attól függően, hogy a szolgálatban töltött idő a 12 órát meghaladja-e. Ha nem haladja meg, akkor a rövidebb pihenőidő jár.

Szolgálati főnökségeinknél a munkaerőhelyzet nem mindig teszi lehetővé közbeváltás biztosítását és a heti pihenőnapok kiadását, gyakori, hogy a dolgozót a heti pihenőnapján is igénybe veszik.

A heti pihenőnapon végzett munka megváltását, díjazását illetően több szolgálati főnökségnél munkaügyi vita alakult ki. Ezzel kapcsolatban a következőket kell ismerni, hogy a jövőben a vitákat elkerüljük.

A heti pihenőnap rendeltetése, hogy a dolgozónak az egy hétig végzett munka után egy nap pihenőt biztosítson. E cél megvalósítását a jogszabály elősegíti. Ezért a 17/1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet 38. §-a előírja, hogy ha a dolgozót heti pihenőnapján munkára igénybe vették, *helyette elsősorban másik pihenőnapot kell adni.* A másik heti pihenőnap időpontját lehetőleg a heti pihenőnapi munka elrendelésekor közölni kell a dolgozóval.

Tapasztalataink szerint gyakorlattá vált, hogy a dolgozót eredeti pihenőnapja helyett megváltásként kijelölt másik pihenőnapján is foglalkoztatták és ehelyett újabb pihenőnapot jelöltek ki (később esetleg ezt is változtatták). Az az eljárás sok bizonytalanságot és panaszt eredményezett. *Ennek megszüntetése végett a kollektív*

A pénzbeni megváltás feltételei

Ez a módosítás tervszerűbb, előrelátóbb munkát igényel a szolgálati vezetőktől a heti pihenőnap kijelölésével, illetve kiadásával kapcsolatban.

A jogszabály szem előtt tartva a pihenés fontosságát, a heti pihenőnapon végzett munka pénzben történő megváltását második helyre tette: vagyis csak akkor teszi lehetővé, ha a megváltásként kijelölt pihenőnapot sem tudta a munkáltató a dolgozónak kiadni. Erre az esetre viszont előírás *a 100%-os pótlék fizetése.* A 17/1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet 38. §-a kimondja, ha a dolgozónak a munkáltató másik pihenőnapot nem tud biztosítani, a heti pihenőnapon végzett munka idejére járó munkabéren felül 100%-os pótlék jár.

Ha a pihenőnapon végzett munka pénzbeni megváltására kerül sor, azokat a szolgálati órákat kell elszámolni, amelyek a dolgozó szolgálatából heti pihenőnapjára esnek. Ez a szabály vonatkozik az utazó dolgozókra is.

Más a helyzet azonban a 12/24-es forduló szolgálat esetén. Említettük, hogy egy közbeváltás értéke két heti pihenőnap. Ha a közbeváltást nem tudja a főnökség biztosítani és a dolgozó munkát végez a heti pihenőnapján, 12 órát dolgozik összesen a két heti pihenőnapján.

Más munkáltatónál, ha a dolgozó két vasárnap (heti pihenőnapján) dolgozik 8—8 órai munka esik a két heti pihenőnapra. Ennek figyelembevételével a kollektív szerződés 12/24 szolgálatnál (más fordulónál ez nem alkalmazható) egy közbeváltással kijelölt két heti pihenőnap értékét 16 órában állapította meg. Ilyen esetekben tehát, ha a heti pihenőnapi munkát pénzben váltják meg, a tényleges 12 órai szolgálat helyett 16 órát kell elszámolni és kifizetni százszázalékos pótlékkal.

Mint látható a heti pihenőnapra egyértelmű szabályaink vannak. Ezek a gyakorlat igényének figyelembevételével az évenkénti módosítás során alakultak ki.

Természetesen a szabályok csak akkor tölthetik be szerepüket, ha a végrehajtás is egyöntetű és következetes. Mindez a vezetők és a dolgozók harmonikus együttműködését is megkívánja.

Munkáltatói és dolgozói érdek fűződik ahhoz, hogy minél több heti pihenőnapot természetben adjanak ki, *pénzbeni megváltásra csak kivételes esetekben kerüljön sor.* Ezért a vezetőknek nagy körültekintéssel és felelősséggel kell eljárniok a heti pihenőnapok kijelölésénél és kiadásánál egyaránt.

Ha a heti pihenőnap kérdésében bizonytalanság uralkodik, ez a szolgálat szervezésében hátrányosan érezteti hatását a munkáltatónál, a dolgozónál pedig egyéni, családi, társadalmi programjának szervezésében. Az ismertetett módosítás is hozzájárulhat a bizonytalanság megszüntetéséhez.

(Folytatjuk.)

Dr. Garabon Sándor

A Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének

Feladatterve

a szakszervezeti vezető testületek és tisztségviselők újjáválasztására, valamint a kapcsolódó tennivalókra

A SZOT határozata alapján, a Magyar Szakszervezetek Alapszabálya értelmében ötévenként be kell számolni a választás óta végzett munkáról és újjá kell választani a szakszervezeti szerveket, vezető testületeket, számvizsgáló bizottságokat, illetve a tisztségviselőket.

I.
A választások politikai céljai

A választások előkészítése és lebonyolítása fontos lehetőség a közvetlen eszmecserére társadalmi és mozgalmi céljaink megvalósításának kérdéseiről. A tapasztalatok elemzése, a helyes következtetések levonása biztosítékot jelent az elkövetkező időszak teendőinek reális meghatározására.

Ennek érdekében a MÁV, GYSEV és Utasellátó Vállalatok szakszervezeti egyesületei és tisztségviselői

— adjanak számot a tagságnak az eltelt öt esztendőben végzett munkáról, az elért eredményekről és felmerült gondokról;

— fogalmazzák meg azokat a legfontosabb tennivalókat, amelyek a jelenlegi viszonyok között biztosítják a szakszervezeti munka továbbfejlesztését, társadalmi és mozgalmi célkitűzéseink megvalósulását, a tagság országos és helyi célokkal való azonosulását;

— példamutatóan működjenek közre vállalataink tevékenységi körébe tartozó feladatok megoldásában, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek jobbítását szolgáló törekvések realizálásában;

— segítsék elő az MSZMP XIII. kongresszusa határozatának megismertetését, elfogadtatását, mozgósítsanak annak végrehajtására;

— fejlesszék és újítsák meg munkastílusukat, módszereiket és partnerkapcsolataikat, az MSZMP KB 1983. októberi állásfoglalásának szellemében;

— fokozottan biztosítsák a tagság meghatározó szerepét a munkahelyi és a szakszervezeti demokrácia, valamint a szakszervezeti csoportokra épülő alapszervezeti munka továbbfejlesztésével, a szakszervezeti jogosultságok következetes érvényesítésével.

— az egyes rétegek fokozottabb bevonását céljaink alakításába, megértésébe és megvalósításuk segítésébe.

A munkaügyi döntőbizottságok, társadalmi bíróságok, a szakszervezetek kereskedelmi, társadalmi ellenőrei és a kulturális intézmények társadalmi vezetőségei választásáról a SZOT külön intézkedik.

A szakmaközi bizottságok megalakulását minden rendelkezésre álló eszközzel — igény esetén megfelelő káderek biztosításával — elő kell segíteni.

II.
A választások káder-előkészítése

A tisztségviselők megválasztása biztosítsa a tagság igényeinek megfelelő szakszervezeti munka személyi feltételeit.

Ennek érdekében el kell érni, hogy

— a szakszervezeti tisztségekbe, testületekbe — szintenként differenciáltan — politikailag, szakmailag felkészült, vezetésre alkalmas — vagy alkalmassá tehető —, a szocializmus és a mozgalom iránt elkötelezett tagokat,

— megfelelő erkölcsi, emberi magatartással rendelkező, az új iránt fogékony, véleményeket, érdekeket bátran közvetítő, képviselő, egyéni munkájukkal dolgozótársaik körében elismerést kiérdemelt tagokat válasszanak, olyanokat, akik képesek társaikat, környezetüket nevelni, szemléletüket alakítani.

A kádermunka során törekedni kell az eredményes munkát végző tisztségviselők újraválasztására.

Biztosítani kell a káderpolitikai elvek érvényesülését: a választott testületek tükrözzék az általuk képviselt dolgozók összetételét; a fizikai dolgozók, nők és fiatalok mellett a jellemző szakmai, foglalkozási csoportok is kapjanak megfelelő képviseleti lehetőséget a testületekben.

A bizalmiak kiválasztásánál ügyelni kell arra, hogy a csoportjukra leginkább jellemző foglalkozású, nemű és korú szakszervezeti tagokat válasszanak.

A vezető testületekkel azonos szinten dolgozó és azok hatáskörébe tartozó partner állami és gazdasági vezetők ne legyenek tagjai a testületeknek.

III.
Az újjáválasztandó tisztségviselők, szakszervezeti szervek és létszámuk

— szakszervezeti bizalmiak, bizalmi helyettesek,

— főbizalmiak és helyettesek,

— vezető főbizalmiak, helyettesek (indokolt esetben a körzeti üzemfőnökségeken),

— alapszervezeti szakszervezeti bizalmi testületek, (max. 61 fő),

— szakszervezeti bizottságok, (3—15 fő),

— középszervi bizalmi testületek, (max. 61 fő),

— középszervi szakszervezeti bizottságok (max. 15 fő),

— középszintű intéző bizottságok a GYSEV, Utasellátó kivételével (13—35 fő),

— központi vezetőség, elnökség, titkárság, kv számvizsgáló bizottság, (létszámmegállapítás később történik),

— számvizsgáló bizottságok (3—7 fő),

— számvizsgáló (300 főn aluli önállóan gazdálkodó alapszervezeteknél (1 fő),

— társadalombiztosítási tanács (5—7 fő),

— állandó réteg- és társ. munkabizottságok (3—15 fő).

Az egyes szinteken működő vezető testületek saját maguk alakítsák ki és döntsék el, hogy milyen társadalmi, illetve foglalkozási rétegek számára hoznak létre rétegbizottságot. A lényeg az, hogy e bizottságok olyan szervezeti rendszerét kell kialakítani, amely folyamatosan biztosítja:

— a rétegek speciális érdekképviseletét, érdekelemző és feltáró tevékenységét,

IV.
A beszámolás rendje

A beszámolás a következők szerint történjen:

— a bizalmi a csoportjának,

— a főbizalmi a szakszervezeti tagságnak összevont csoporttaggyűlésen (a működési területén lévő szakszervezeti csoportok tagjai előtt), vagy a terület bizalmijainak,

— a szakszervezeti bizottság és számvizsgáló bizottság az összevont taggyűlésnek, illetve a bizalmi testületnek,

— a központi vezetőség és számvizsgáló bizottság a kongresszusnak számol be.

V.
A beszámolások és a választások időrendje

A beszámolásokat és választásokat 1985. szeptember 1-től 1986. március 30-ig kell megtartani a következők szerint:

— a bizalmiak, főbizalmiak, vezető főbizalmiak és helyetteseik beszámolása, illetve választása *1985. szeptember 1—30. között. (Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében — ahol a feltételek adottak — a kv előzetes engedélye alapján a megadott időpont előtt is lehet kezdeni.)*

— alapszervezeti testületi beszámolások, illetve választások *1985. október 31-ig,*

— középirányító szakszervezeti bizottságok, számvizsgáló bizottságok beszámolása, GYSEV, Utasellátó vszb, számvizsgáló bizottság választása, intéző bizottságok megalakulása, *1985. november 15-ig,*

— a vasutasok szakszervezete XI. kongresszusa 1985. december, vagy 1986. január.

Az alapszervezetek tisztségviselői és testületei a beszámolásokat, illetve választásokat munkaidőn kívül, vagy a lehető legkisebb munkaidő-kieséssel bonyolítsák le.

A középirányító szerveknél és alapszervezeteknél a beszámolókat szóban kell megtartani.

A beszámoló legyen rövid, lényegretörő, világos, egyszerűen, közvetlen hangnemben megfogalmazott. Épüljön a „féléves", illetve az évenként tartott beszámolásokra. A választott testületek kollektív munkával készítsék el, testületi ülésen vitassák meg.

A beszámolók foglakozzanak:

— a csoport, munkaterület alapvető feladatainak teljesítésével,

— a szocialista munkaverseny-mozgalom eredményeivel, az adott egység (terület) termelési, gazdálkodási feladatainak segítésével, a munkafegyelem helyzetével,

— a szakszervezeti jogkörök érvényesülésével, a partnerkapcsolatokkal,

— a dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulásával,

— a politikai nevelő, szakmai és általános műveltséget gyarapító munka tapasztalataival,

— a szervezeti élettel, vezető-irányító munkával,

— az alsóbb szintű beszámolások és választások tapasztalataival.

Írásban csak olyan anyagot adjanak ki, amely az alapszervezet, illetve középszerv életére jellemző tényeket, adatokat tartalmaz.

A felsőbb szerv képviselője értékelje a testület (tisztségviselők) munkáját.

A számvizsgáló bizottságok beszámolója a pénzügyi fegyelem, a pénzgazdálkodás értékelése mellett tartalmazza: mit ellenőriztek, ennek során mit tapasztaltak, milyen javaslatokat tettek, hogyan ítélik meg a testület működését. Minősítse a gazdálkodást, hogy az mennyiben felelt meg a tagság érdekeinek a kitűzött mozgalmi céloknak és a törvényes előírásoknak.

Határozatot csak a kongresszus hoz. A többi szinten — a kongresszusi határozat alapján — a helyi választói értekezleten elhangzottak figyelembevételével feladattervet kell készíteni.

VI.
A szakszervezeti választások alapelvei

A bizalmiakat és helyetteseiket a tagság döntése alapján titkos, vagy nyílt, a főbizalmiakat, vezető főbizalmiakat és helyetteseiket, valamint a különböző szinten működő szakszervezeti szervek és számvizsgáló bizottságok tagjait titkos, más tisztségviselőket nyílt szavazással választják.

Közvetlenül: szakszervezeti csoporttaggyűlésen, összevont, csoporttaggyűlésen, összevont taggyűlésen és kétszakaszos választással.

Közvetetten: bizalmi testületi ülésen, küldöttértekezleten, kongresszuson.

(Továbbiakban: választói értekezleten.)

A választások poltikai, szervezeti előkészítéséért és lebonyolításáért a jelenlegi választott vezető testületek, a káderelőkészítésért a választott jelölő bizottságok felelnek.

A szakszervezeti bizottságok választásával — intéző bizottságok megalakulásával — egyidejűleg kell megválasztani a küldötteket a felsőbb szakszervezeti szervek küldöttértekezletére, illetve közvetlenül a vsz XI. kongresszusára.

A vasutasok szakszervezete XI. kongresszusán választják meg a Magyar Szakszervezetek XXV. kongresszusa vasutas küldötteit, illetve ajánlást fogadnak el a Szakszervezetek Országos Tanácsába javasolt személyekre.

A küldöttek létszámát a felsőbb szakszervezeti szerv határozza meg.

Minden érvényes tagsággal rendelkező szakszervezeti tag választó és választható.

Név és tisztség megjelölésével — személy szerint — kell megválasztani:

— a szakszervezeti bizalmit és helyettesét,

— főbizalmit, vezető főbizalmit és helyettesét,

— a szakszervezeti bizottság (bizalmi testület) elnökét, titkárát,

— a középszintű bizalmi testület helyett létrehozandó intéző bizottság titkárát,

— a VSZ központi vezetősége elnökét, alelnökeit, főtitkárát, titkárait,

— a számvizsgáló bizottságok elnökét, elnökhelyetteseit, (KV-nél titkárát) a megválasztott számvizsgáló bizottság első alakuló ülésén nyílt szavazással, saját soraiból,

— a számvizsgáló feladatot ellátó szakszervezeti tagot.

A többi tisztségviselőt, illetve a küldötteket névsor alapján kell választani.

A választói értekezletek létszáma (meghívottak nélkül) legalább háromszorosa legyen a titkosan megszavazandók számának.

A felső szintű választói értekezletre meg kell hívni — tanácskozási joggal — azokat a jelenlegi vezető testületi és számvizsgáló bizottsági tagokat, akiket nem választottak meg küldöttnek.

Az alakuló bizalmi testületi ülésre meg kell hívni a régi szb tagjait.

A választói értekezlet napirendje:

1. Beszámoló a végzett munkáról.

2. A számvizsgáló bizottság jelentése.

3. A szakszervezeti szervek, tisztségviselők és küldöttek megválasztása.

Kétszakaszos választási mód alkalmazása esetén:

1—2. napirendi pont azonos.

3. A szakszervezeti bizottság, tisztségviselők és küldöttek jelölése; a munkahelyeken történő választás időtartamának ismertetése.

A szakszervezeti, illetve összevont csoporttaggyűlés akkor határozatképes, ha a tagság kétharmada,

— a bizalmitestület, ha a testületi tagok kétharmada,

— a küldöttértekezlet, kongresszus, ha a küldöttek kétharmada jelen van.

Határozatképtelenség esetén 14 napon belül meg kell ismételni a választói értekezletet, amely határozatképességének feltétele azonos az első alkalommal tartott választói értekezlet. Újabb ismétlés esetén a megjelentek, illetve a leadott szavazatok számától függetlenül határozatképes.

A választói értekezleten kell megválasztani a jegyzőkönyvvezetőket és -hitelesítőket, jóváhagyni a jelölő, szavazatszedő, mandátumvizsgáló bizottságot, a testületek létszámát, a réteg- és munkabizottságok számát és létszámát.

Minden szakszervezeti tisztségre a jelölő bizottság, vagy a jelölést előkészítő szakszervezeti tag, a tagság és a küldöttek egyidejűleg több személyt is jelölhetnek.

Az a személy, illetve személyek tekinthetők megválasztottnak, akik a legtöbb szavazattal rendelkeznek, feltéve, hogy a szavazás során a szavazatok több mint felét megkapták.

A választás ellen a választók, illetve a felsőbb szakszervezeti szervek 14 napon belül kifogást emelhetnek. Jogos kifogás esetén a közvetlen irányító szerv új választást rendelhet el, melyet 30 napon belül le kell bonyolítani.

VII.
A jelölést előkészítő munka

A választások gondos előkészítését a szakszervezeti szervek, számvizsgáló bizottságok, munkabizottságok és küldöttek vonatkozásában választott jelölő bizottság; a bizalmiak, főbizalmiak, vezető főbizalmiak és helyettesek esetében a tagság által választott szakszervezeti tag végzi, akiket legalább egy hónappal előbb meg kell választani. A munkavégzésükhöz szükséges feltételeket biztosítani kell. Tevékenységüket a felsőbb szakszervezeti szerv segítségével önállóan végzik.

A jelölő bizottságokkal egy időben kell megválasztani a szavazatszedő, mandátumvizsgáló bizottságot és megbízni a választói értekezlet levezető elnökét. Itt kell ismertetni a szervezeti felépítés esetleges módosulását, a választandó szakszervezeti szerveket — azok létszámát —, a tisztségeket, küldöttek, réteg-, illetve munkabizottságok számát és létszámát.

A jelölést végző szakszervezeti taggal egyidejűleg egy fő szavazatszámlálót is kell választani.

A jelölő bizottság megválasztása:

— összevont taggyűlésen,

— bizalmi testületi ülésen,

— központi vezetőségi ülésen.

A jelölést végző szakszervezeti tag megválasztása:

— csoporttaggyűlésen, összevont csoporttaggyűlésen,

— bizalmiak, főbizalmiak értekezletén történik nyílt szavazással, a választást megelőzően legalább egy hónappal.

A jelölő bizottságok létszámát az adott szinten működő szakszervezeti szervek határozzák meg. A megválasztott jelölő bizottság saját soraiból elnököt választ.

Biztosítani kell, hogy a jelölést végzők jól megismerjék feladataikat, az irányító szakszervezeti szerveknek a vezetőség (tisztségviselők) eddigi munkájáról alkotott véleményét, az új vezetőség létszámát és az összetételre vonatkozó elveket.

A jelölő bizottságok a tagsággal folytatott széles körű beszélgetések alapján, a párt és KISZ illetékes vezetőivel történő egyeztetés után alakítsák ki javaslataikat és azt — alapszervezeti szinten — *hozzák nyilvánosságra a választás előtt legalább 10 nappal.*

A központi vezetőség feladatterve

VIII.
A jelölés módja

A választói értekezleten a jelölő bizottság elnöke, vagy a választott jelölést végző szakszervezeti tag beszámol a tagsággal folytatott beszélgetések tapasztalatairól. Személyenként ismerteti és érdemben indokolja a javaslatát. (Amennyiben a javaslatot előre kiadták, nem szükséges személyenkénti, elégséges az összetétel indoklása.)

Először azokra a jelöltekre kell javaslatot tenni, akiket funkciójuk szerint választanak. Ha ezekre a funkciókra több személyt jelölnek, a szavazást külön-külön meg kell ejteni. Az adott tisztségekre jelölt, de meg nem választott személyt javasolni lehet testületi tagnak, illetve a réteg- és munkabizottságokba.

Kétszakaszos választásnál több jelölt esetén a jelöltek egyidejűleg javasolhatók más tisztségbe is.

A választók kérdéseket, észrevételeket tehetnek mind a jelölő bizottsághoz, mind a jelöltekhez.

A választóknak joguk van további személyeket javasolni.

Nyílt szavazással kell eldönteni, hogy a jelölt személyek felkerüljenek-e a szavazólapra. Ehhez a szavazatok több mint fele szükséges. A felvétel sorrendjét a szavazatok száma dönti el, azonos számú szavazat esetén a jelölés sorrendjében kerülnek fel.

Külön jelölőlapon szerepeljenek — mivel a választói értekezlet nyílt szavazással választja:

— a társadalombiztosítási tanács tagjai (elnöke az szb tagja)

— a rétegbizottságok, társadalmi munkabizottságok vezetői és tagjai, illetve a rájuk vonatkozó javaslat.

IX.
A választás módja

1. Bizalmiak, bizalmi helyettesek választása: csoporttaggyűlésen titkosan, vagy nyíltan történik a szakszervezeti tagok döntése alapján.

Kettős jelölés esetén a titkos választás alól mentesítés nem engedélyezhető. A bizalmit a csoporttaggyűlés egyidejűleg megválasztja az alapszervezeti bizalmi testület tagjává.

2. Főbizalmiak és helyetteseik. Választása titkosan történik. Nyílt szavazást a központi vezetőség engedélyezhet az érintettek kérése alapján.

Választják:

— a bizalmiak, (nem csak saját maguk közül),

— a szakszervezeti tagok összevont csoporttaggyűlésen.

A főbizalmit egyidejűleg megválasztják az alapszervezeti bizalmi testület tagjává.

3. Vezető főbizalmiak és helyetteseik választása a már megválasztott főbizalmiak és bizalmiak értekezletén (nem csak saját maguk közül) titkosan történik.

— A vezető főbizalmit egyidejűleg az alapszervezeti bizalmi testület tagjává is megválasztják.

4. Alapszervezeti testületi választások:

a) Összevont szakszervezeti taggyűlés. Ha a tagság egyszerre, egy időben összehívható, összevont taggyűlést kell működtetni. Itt választják meg a szakszervezeti bizottságot, számvizsgáló bizottságot, a küldötteket, a réteg- és munkabizottságokat.

b) Bizalmi testület. Ott működtethető, ahol összevont taggyűlés nem tartható.

A bizalmiak, főbizalmiak, vezető főbizalmiak megválasztása után az első alakuló ülésen jön létre. Létszáma: max. 61 fő. Összetétele: bizalmiak, főbizalmiak, vezető főbizalmiak, szb tagjai. (Az szb-tagok legfeljebb 1/3 arányt képvielhetnek a testületen belül.)

Ahol a bizalmiak, főbizalmiak, vezető főbizalmiak száma a maximális létszámot nem haladja meg, valamennyien tagjai legyenek a testületnek. Amennyiben bizalmi küldötttestület alakul, ennek összetétele: valamennyi vezető főbizalmi, illetve főbizalmi, az szb által meghatározott számú bizalmi küldött és az szb tagjai. A bizalmi testületbe delegált bizalmi, főbizalmi küldötteket egységenként a bizalmiak, főbizalmiak maguk közül nyílt szavazással választják.

A bizalmi testület vezetője az szb titkára. Elnöke bizalmi, főbizalmi, illetve vezető főbizalmi legyen.

c) Szakszervezeti bizottság az összevont taggyűlésnek, illetve bizalmi testületnek alárendelten működik.

Választása:

— azokban az alapszervezetekben, ahol a tagság egyszerre, és egy időben összehívható, összevont taggyűlésen közvetlenül titkosan választja meg a tagság a szakszervezeti bizottság elnökét, titkárát és tagjait; a számvizsgáló bizottságot, valamint a felsőbb választói értekezlet küldötteit,

— ahol bizalmi testület működik, a szakszervezeti tagok közvetlenül, a kétszakaszos választási rendszer szerint, vagy a bizalmi testület alakuló ülésén titkosan választják meg a szakszervezeti bizottság elnökét, a titkárát és tagjait; a számvizsgáló bizottságot, valamint a felsőbb választói értekezlet küldötteit.

(Az állandó társadalmi munka- és rétegbizottságok vezetőinek és tagjainak választása minden esetben nyílt szavazással történik.)

A SZOT által kapott lehetőség figyelembevételével kétszakaszos választást csak ott javasolunk, ahol a feltételek biztosítottak. Ennek eldöntését a középirányító szakszervezeti bizottságok hatáskörébe utaljuk.

A kétszakaszos választás módja:

— Az első szakaszban: a bizalmi testület alakuló ülésén — a régi vezetőség beszámolóját követően — a jelölő bizottság, illetve a testületi tagok javaslata alapján jelölik a megválasztásra javasoltakat. (Nyílt szavazással az előírásoknak megfelelően.)

— A második szakaszban: a tagság közvetlenül a munkahelyen titkosan választ. A szavazást a bizalmi testületi ülést követően — legkésőbb 48 óra múlva — meg kell kezdeni (munkaszüneti napok nem számítanak bele).

A szavazás zavartalan lebonyolítása érdekében munkahelyenként, irodánként célszerű a titkos szavazás feltételeit megteremteni, de lehetséges mozgó urnák alkalmazása is.

Minden szavazóurna mellett legalább két szavazatszedő bizottsági tag legyen.

A választásra jogosultakról választóhelyenkénti bontásban névsort kell készíteni, a szavazatszedő bizottság tagjai ennek alapján adják ki a szavazólapokat.

A választások eredményét a szavazatok összeszámlálása után azonnal nyilvánosságra kell hozni.

Ha a szavazás során a jelöltek valamelyike nem kapta meg a szükséges szavazatot, azonnal össze kell hívni a bizalmi testületet, amelynek ez esetben további jelölő munkát kell végezni.

Ezt követően a már teljes bizalmi testület soron következő ülésén a jelölő bizottság javaslata alapján nyílt szavazással választják a réteg- és munkabizottságok vezetőit és tagjait.

5. Középszervi jelleggel működő intéző bizottság.

Az intéző bizottság az alapszervezeti választások után automatikusan megalakul. Összetétele:

— alapszervezetek titkárai,

— intéző bizottság titkára,

— közgazdasági, illetve szocpol. kérdésekkel foglalkozó középszervi politikai munkatárs.

Az első alakuló ülésen a KV javaslatára nyílt szavazással megválasztják az intéző bizottság titkárát.

Jog- és hatásköréről, munkamódszeréről külön határozat intézkedik. Ezen a szinten is működtethetők munkabizottságok a fontosabb feladatok megoldása céljából.

Az intéző bizottságok megalakulása előtt a még funkcionáló középszintű bizalmi testületek előtt számolnak be a szakszervezeti bizottságok. A testület megválasztja a felsőbb szervek választói értekezletének küldötteit. Majd a felsőbb szerv képviselője indokolja a szervezeti módosítás szükségességét. Csak ezt követően kerülhet sor az intéző bizottság megalakulására.

6. Középszervenként működő bizalmi testület.

Létszáma: 61 fő. Tagjai:

— bizalmi, főbizalmi küldöttek,

— alapszervezetek vezető testületeinek titkárai,

— vállalati szakszervezeti bizottság titkárai, elnöke, tagjai (GYSEV, Utasellátó esetében.)

A bizalmi, főbizalmi küldötteket, alapszervezeti vezető testületek titkárait az alapszervezeti bizalmi testület alakuló ülésén (összevont taggyűlésen) titkosan választják meg.

A középszervi bizalmi testület első ülésén a levezető elnök bejelenti a vezető testület megalakulását.

7. Középirányító szakszervezeti bizottság.

Létszáma: 15 fő. A szakszervezeti bizottságot, annak elnökét és titkárát, (aki egyben a bizalmi testület elnöke és titkára is), a számvizsgáló bizottságot, valamint a felső szakszervezeti szerv küldöttértekezletére a küldötteket a bizalmi testület alakuló ülésén titkosan választják.

Az újonnan megalakult bizalmi testület választja meg a társadalmi, munka- illetve rétegbizottságok vezetőit és tagjait, nyílt szavazással. A szakszervezeti bizottság minden esetben a bizalmi testületnek alárendelten működik.

8. Vasutasok szakszervezete központi vezetősége.

A központi vezetőséget, számvizsgáló bizottságot, valamint a magyar szakszervezetek XXV. kongresszusának a küldötteit szakszervezetünk XI. kongresszusán titkosan választják meg. Ajánlást fogadnak el a Szakszervezetek Országos Tanácsába javasolt személyekre.

A központi vezetőség első ülésén titkosan választja az elnökséget, az elnököt, alelnököket, főtitkárt, titkárokat, titkárságot; kinevezi a kv osztályvezetőit, a központi lap felelős szerkesztőjét.

Nyílt szavazással — névsor alapján — megválasztja a kv mellett működő réteg- és társadalmi munkabizottságot, vezetőit, tagjait.

X.
A szavazás módja

A szavazatszedő bizottság megfelelő számban elkészíti a szavazólapokat, majd ismerteti a szavazás módját.

A szavazólapon fel kell tüntetni, hogy milyen tisztségre, hány személyt szükséges megválasztani. (Ez azért kell, mert többes jelölés esetén a változatlanul hagyott szavazólap az adott csoport szempontjából érvénytelen.)

A szavazólapon külön csoportosításban szerepeljenek:

— a személy szerint választandók,

— a testületi tagok,

— a számvizsgáló bizottsági tagok,

— a küldöttek neve.

Ahol a jelölő bizottság előre és megfelelő formában írásban kiadta a jelöltek névsorát és azon változás nem történt, ott azt szavazólapnak lehet elfogadni.

A titkos szavazás feltételeinek biztosítása is a szavazatszedő bizottság feladata.

A titkos szavazás során a választóknak jogukban áll bárkinek a nevét kihúzni és másikat beírni. A szavazólapon csak annyi név maradhat, amennyi a megválasztandó tisztségviselők. küldöttek száma.

Ha a szükségesnél több név szerepel, a szavazat érvénytelen az adott csoportra nézve. Érvénytelen továbbá az is, amelyikből nem tűnik ki, hogy kire adták a szavazatot, vagy amelyet áthúztak, összefirkáltak, széttéptek.

Az érvényes szavazatok száma nem lehet kevesebb, mint a szavazásra jogosultak számának kétharmada. Amennyiben kevesebb, a szavazást 14 napon belül meg kell ismételni.

Ha az előírt létszámnál kevesebben kerülnek megválasztásra, úgy a választást folytatni kell. A hiányzó személyekre először ismét a jelölő bizottság tesz javaslatot.

A szavazás eredményét a szavazatszedő bizottság elnöke ismerteti és azt jegyzőkönyvben rögzítik.

A szavazólapokat 21 napig a választott szervnél — a szavazatszedő bizottság által — meg kell őrizni, utána lehet megsemmisíteni.

A jegyzőkönyv egy példányát 5 napon belül a felsőbb szakszervezeti szervhez kell elküldeni.

XI.
Feladatok a választásokkal kapcsolatban

A kv apparátusának feladatai:

1. A központi vezetőség feladattervét meg kell küldeni a SZOT szervezési és káderosztályának, a megyei pártbizottságoknak, szmt-knek, szbt-nek, a gyása után terjessze a központi vezetőség elé.

3. A szervezési és káderosztály dolgozza ki a XI. kongresszus előkészítésének és lebonyolításának feladatait végrehajtási, intézkedési tervben. Határidő: 1985. IX. 1.

4. A választások előkészítésének és lebonyolításának tapasztalatait elnökségi ülésen rendszeresen értkelni kell és az értékelő jelentést a SZOT szervezési és káderosztályának kell megküldeni.

Határidő:

— a választások előkészítéséről (1985. IX. 15-ig).

— a bizalmi, főbizalmi választásokról (1985. X. 31-ig),

— alapszervezeti testületi választásokról (1985. XI. 30-ig),

— középszintű választásokról, intéző bizottságok megalakításáról (1985. XII. 15-ig).

5. A megválasztott tisztségviselőkről és testületekről statisztikai összesítőt kell készíteni és a SZOT szervezési és káderosztályának elküldeni.

Határidő:

— bizalmi, főbizalmi választásokról folyamatos,

— alapszervezeti, középszintű választásokról folyamatos,

— a központi vezetőség választásáról 1986. II. 15.

6. A középirányító szervek feladatai.

Gondoskodjanak arról, hogy saját és az általuk irányított alapszervezeti vezető testületek elé a hátrelévő időszakban a szervezett dolgozókat foglalkoztató és érintő legfontosabb kérdések kerüljenek megítélés, állásfoglalás és intézkedés céljából. Ehhez használják fel az éves (félidős) beszámolók tapasztalatait, gyűjtsék össze a tisztázandó kérdéseket.

Értékeljék a kongresszusi határozatok és saját feladattervük végrehajtását, kezdjék meg a jövőbeni feladatok kimunkálását.

Határidő: folyamatos

7. A központi vezetőség határozata alapján készítsék el saját és az irányításuk alá tartozó alapszervezetek beszámolásának és választásának ütemtervét, azt küldjék meg a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályának, valamint az illetékes szmt-knek (szbt-nek).

Határidő: 1985. VII. 1.

8. Segítsék elő, hogy az alapszervezetek feladatterveiben a tisztségviselők beszámolásának és választásának valamennyi lényeges kérdését egyértelműen rögzítsék. (Időpont, hely, részvevők köre, titkosság, kétszakaszos választás stb.)

A helyi feladatterveknek részletesen tartalmazniuk kell, hogy a választásokat melyik munkahelyen tarthatják munkaidő alatt, munkaidő után, illetve munkaszüneti napokon.

Határidő: 1985. VII. 1.

9. Testületi ülésen hagyják jóvá az alapszervezetek szervezeti felépítésének esetleges módosítását, illetve a testületek káderösszetételét, az szb-k minősítését.

Határidő: 1985. VIII. 1.

10. A választások előkészítésének és lebonyolításának tapasztalatait rendszeresen értékeljék és adjanak tájékoztatást a szervezési és káderosztálynak. Határidő: a SZOT-hoz küldendő jelentések időpont előtt 3 nappal. Felelős: középirányító szb-titkárok.

11. A választói értekezletük beszámolóját küldjék meg a vasutas-szakszervezet titkárságának.

Határidő: a választás előtt egy hónappal.

12. A megválasztott tisztségviselőkről és testületekről statisztikai összesítőt készítsenek, amit a vsz szervezési és káderosztályának küldjenek meg.

Határidő:

— bizalmi, főbizalmi választásokról, folyamatos

— testületi választásokról a SZOT szervezési és káderosztályához történő beküldési határidő előtt 15 nappal.

Budapest, 1985. május hó

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE KÖZPONTI VEZETŐSÉGE

Szakszervezeti tisztsége:

gazdasági felelős

Az Utasellátó Vállalat vállalati szakszervezeti bizottságánál évek óta jó a tagdíjfizetési morál.

— Hogyan sikerült ezt elérni? — kérdezem *Széplaki Annát*, a vszb gazdasági felelősét.

— Nehogy nekem tulajdonítsa ezt az eredményt! — tiltakozik.

— Akkor kinek, minek?

— A legkisebb üzemektől a legnagyobb egységeink bizalmijainak, főbizalmijainak és vezetőinek jó hozzáállása, elsősorban a dolgozókhoz fűződő viszonya mérvadó a sikerben. Mindezek munkáját megfelelően segítették az alapszervezetek titkárai és gazdasági felelősei.

Hogy a sikerben Széplaki Annának vállalati ismerete, szakmai tudása is közrehatott, azt életútja igazolja a legjobban.

— Mióta és mit dolgozott a vállalatnál?

— *1959-től vagyok az Utasellátó Vállalat dolgozója* — válaszolja. — *Voltam üzemi tisztviselő, belső ellenőr és üzletvezető. Dolgoztam kis és nagy egységekben. Mozgalmi tapasztalatokat 20 esztendeig bizalmiként, később mint a Déli pályaudvar gazdasági felelőse, majd tt-elnökként szereztem meg. 1978-tól vagyok a vszb függetlenített munkatársa.*

Széplaki Anna mindenütt megállta a helyét. Ezt bizonyítják kitüntetései: a Kiváló Ifjú Tisztviselő és Kiváló Ifjú Technikus, Főigazgatói Dicséret és a Kiváló Dolgozó kitüntetés, ezenkívül kapott már Szakszervezeti Munkáért oklevél elismerést. Az idén május elseje alkalmából — az eddigi kiváló mozgalmi tevékenységét értékelve — a *Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatával* tüntették ki.

Meggyőződésem, hogy ehhez egy kis adalék volt a vállalati tagdíjfizetési morál alakulása is.

Sz. J. I.

ADATOK, TÉNYEK

Hogyan gazdálkodik a félszázalékos ÖTA?

A ½ %-os Önkéntes Támogatási Alap már több mint 50 éve szolgálja a vasutasokat. 1950-től a Vasutasok Szakszervezete irányítja.

A szakszervezet kezelésében lévő ÖTA közvetlen és közvetett támogatásával jól szolgálja azt a célt, hogy betegség esetén segélyeivel és a jobb, korszerűbb egészségügyi ellátáshoz való hozzájárulás útján segítséget nyújtson tagjainak és azok eltartott hozzátartozóinak.

Az ÖTA céljának megfelelő működését, annak zavartalan menetét szervezete biztosítja. Az ÖTA-val kapcsolatos munkák irányítása, az egyes segélynemek meghatározása, a segélyek összegszerű megállapítása, a gazdálkodás feletti ellenőrzés a vasutas-szakszervezet irányító szervei, egyes vonatkozásban a kongresszus, a központi vezetőség, s az elnökség hatáskörébe tartozik. Az ÖTA működését, így a vasutas dolgozók közvetve, küldötteik, választott szerveik útján irányítják.

Az ÖTA ügyviteli tennivalóit a vasutas-szakszervezet ÖTA osztálya, valamint a társadalombiztosítási ügyviteli feladatokat ellátó munkáltatók (szolgálati, nyilvántartó főnökségek) végzik. Az ÖTA szabályzata és eljárási utasítása foglalja magában az ÖTA tagok jogait és kötelezettségeit, a tagok sorába belépés és kilépés lehetőségeit, a segélyek meghatározását, összegét, ezek igénylését és a jogorvoslatot, illetve a jogkövetkezményeket. A szabályzat és eljárási utasítás a MÁV Egészségügyi és Társadalombiztosítási Ügyviteli Értesítőben kerül kihirdetésre. (Legutóbb az 1984. évi 3. számban.)

Az ÖTA szabályzata készpénz segélyt biztosít tagjainak, ha

— a dolgozó kórházi ápolás alatt táppénzt kap *(napi 30 forint)*;

— a dolgozó táppénzigényét kimerítette és továbbra is keresőképtelen, de ellátást nem kap *(az ügykezelési bizottság engedélye alapján)*;

— a tbc-s beteg házi ápolásban részesül *(táppénzét 170 forintra kell kiegészíteni)*;

— a dolgozó 120 napig megszakítatlanul táppénzes állományban van *(1000, üzemi baleset esetén 2000 forint)*;

— a tag rendszeres gondozás alatt álló cukorbeteg *(naptári évenként egy esetben 500 forint)*;

— a tag vagy házastársa szül *(500 forint)*;

— a tag vagy eltartott hozzátartozója meghal *(1200, üzemi baleset következtében elhalt tag esetén 4000 forint)*;

— a tag vagy eltartott hozzátartozója költségesebb — 300 forintot meghaladó — gyógyászati segédeszközt vesz igénybe *(a térítési összeget visszafizeti)*;

— a nyugdíjas tag vagy eltartott házastársa kórházi ápolása a 25 napot eléri *(naptári évenként egy esetben 500 forint)*;

— a nyugdíjas tagnak eltartott hozzátartozója van és a gyógyszerköltsége évente az 500 forintot eléri *(naptári évenként egy esetben 300 forint)*.

A felsorolt segélyeket a tag által igazolt feltételek alapján a szolgálati — nyilvántartó — főnökség folyósítja. Írásban csak azt kell kérni, ami méltányos elbírálást kíván, ez az ügykezelési bizottság feladatkörébe tartozik. Az ÖTA ügykezelési bizottság hatáskörébe tartozik a hatályos társadalombiztosítási és egészségügyi szabályok szerint nem nyújtható egyéb segélyek vagy a megtérítéseknél méltánylást érdemlő esetekben történő megadása. A méltányossági kérelmeket is a szolgálati — nyilvántartó főnökség útján kell az ÖTA ügykezelési bizottságának megküldeni.

Az ÖTA a vasutas-szakszervezet vezető testületei által elfogadott, illetve jóváhagyott éves költségvetés alapján gazdálkodik. Az ÖTA 1984. évi költségvetés szerinti gazdálkodásáról szóló beszámolót a központi vezetőség április 22-i ülésén jóváhagyta. A gazdálkodás eredményes volt, a 67 millió forint járulékbevétel 75%-át, *50,2 millió forintot a tagoknak közvetlenül visszajuttatunk*, a már ismertetett segélyek és szociális támogatás címén. A bevételek és kiadások különbözetéből kell a tartalék — egynegyed évi járulékbevétel összegének megfelelő — alapot képezni, s csak a fennmaradó összeg fordítható céltámogatásra.

Dr. Gevicser Pálné
az ÖTA osztályvezetője

Polgári védelmi gyakorlat

A soproni csomópont polgári védelmi alakulata május 9-én tartotta felmérő gyakorlatát *Sallai Lajos* parancsnok vezetésével. Sopron állomás és a vontatási üzemegység területén rendezett gyakorlatot megtekintette *Ott László* ezredes, a KM Katonai Főosztály vezetője, *dr. Boda Lajos*, a MÁV Vezérigazgatóság katonai főosztályának vezetője, *Oroszvári László*, a GYSEV vezérigazgatója és *Megyik Ferenc*, a GYSEV igazgatója.

A gyakorlat tűzoltással kezdődött, majd az elsősegélynyújtó egységek szakszerű munkáját láthatták a jelenlévők. A pálya-helyreállítás is fegyelmezett, pontos munkát igényelt. A csapatok gázálarcban teljesítették ezt a feladatot. A műszaki mentőegységek egy sérült kocsit helyeztek űrszelvényen kívül. A sebesült gyűjtő és osztályozó helyen orvosok és nővérek látták el a sérülteket.

A jól sikerült gyakorlat után Sallai Lajos parancsnok megköszönte a gyakorlat résztvevőinek összehangolt tevékenységét, majd jutalmat adott át a legjobbaknak.

Kovács Anikó

Munkában a sebesültszállítók
(Németh Béla felv.)

Tisztújító közgyűlés a MAVOE-nál

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete május hó 11-én tartotta vezetőségválasztó közgyűlését. A közgyűlésen részt vett *dr. Juhász Zoltán* a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *dr. Bagi István* főtanácsos, a MÁV Vezérigazgatóság Igazgatási és Jogi Főosztályának főmunkatársa. A közgyűlés először megtárgyalta és elfogadta az 1984. év munkájáról szóló beszámolót és a költségvetés teljesítését, majd jóváhagyta az 1985. évi munkatervet és költségvetést. Ezt követően megválasztotta a következő 4 évre az egyesület tisztségviselőit, az intéző bizottság és ellenőrző bizottság tagjait.

Az egyesület elnöke: *Tongori Imre*, alelnöke *Temesi Ágoston*, ügyvezető főtitkár: *dr. Phersy Ferenc*. Az ellenőrző bizottság elnöke: *Csikós Barnabás*.

Ifjúsági találkozó Balatonfenyvesen

A pécsi igazgatóság területén dolgozó fiatalok találkozóját már ötödik alkalommal rendezték meg a Balaton-parton. Az idei találkozó házigazdája és szervezője a gyékényesi üzemfőnökség KISZ-bizottsága volt. A balatonfenyvesi Baranya megyei KISZ-táborban közel 150 fiatal részvételével kezdődött a tábornyitás. *Baróti Zoltán* KISZ-titkár köszöntötte a részt vevő fiatalokat és a meghívottakat.

A tábornyitás után *Fényes József* vasútigazgató rövid tájékoztatót tartott az igazgatóság eredményeiről, terveiről, majd kérdésekre válaszolt.

Délután sportversenyeket rendeztek. A fiatalok női-férfi kispályás labdarúgásban, női-férfi asztaliteniszben mérték össze tudásukat.

Az esti órákban *Sándor György* humorista tartott előadóestet.

Rend a lelke mindennek

A MÁV szentesi Építési Főnökség munkahelyein a szocialista és munkabrigádok fizikai és nem fizikai dolgozói a tisztasági verseny keretében *elvégezték a tavaszi nagytakarítást*, eltüntették a tél nyomait. Nemcsak a természet újította meg a munkahelyek környékét, hanem szorgos kezek is csinosították.

A szeged-rókusi gépállomás telephelyén a nagy felületű utakat letakarították a sártól és a hordaléktól. A vasúti telephelyen új parkot alakítottak ki és 40 facsemetét ültettek. Az új tujákkal az állomás esztétikai hatását is javítják. Az ócskavas összegyűjtésével is fokozták a gépállomás rendjét.

Városföldön a szociális létesítmények, raktárak nagytakarítására a szocialista brigádok 240 társadalmi munkaórát fordítottak. A hegesztő- és bontókötőtelep hulladékmentesítése kapcsán 550 tonna ócskavasat szállítottak el a telepről. Ez a munkahely az ott dolgozók társadalmi munkája nyomán parkos ligetben helyezkedik el. A rendezett zöldövezetben jó dolgozni.

A békéscsabai építésvezetőségen az új gépkocsi-telephelyet és a kocsibejárót feltöltötték, füvesítették, fákat ültettek.

A szentesi karbantartó szakaszon a nagy zöldterületet gondosan rendbe hozták.

Rend és tisztaság jellemzi a munkahelyeket, mindez hozzájárul a jobb munkahelyi közérzethez.

(fogas)

Az utánpótlásért

Huszonöt, 14-16 éves korú fiatal képzésével foglalkoznak a celldömölki, a zalaegerszegi, a veszprémi és a tapolcai körzeti üzemfőnökségeken. A képzés célja: az általános iskolából kimaradt fiatalok vasútra való nevelése. A nyolc általános iskola elvégzése után a gyerekek szervezett vasúti képzésben, oktatásban részesülnek.

Egészségügyiek a jó ivóvízért

A MÁV egészségügyi szolgálata tervszerűen végzi a vízminta-vételezéseket a vasút egész területén. A szegedi egészségügyi felügyelőség dolgozóit május 7-én elkísértük útjukra azzal a céllal, hogy megismerkedjünk munkájukkal. Az egészségügyiek ez alkalommal a *Hódmezővásárhely—Népkert—Tiszatenyő* és a *Szolnok—Kiskunfélegyháza* vonal állomásait járták végig, s az előre meghatározott szolgálati helyek kútkifolyóiból levett vízmintákat az erre a célra szolgáló sterilizált üvegekbe töltötték. Ezeket azután az út végén a MÁV Közegészségügyi Intézet laboratóriumába továbbították vizsgálat céljából. Az eredmények alapján intézkedik majd az egészségügyi felügyelő a kutak tisztításáról és a vizek fertőtlenítéséről.

A szakemberek örömmel újságolták, hogy az igazgatóság területén jó a víz minősége. Ez egyrészt a kutak községi vízhálózatokba való bekötésének, másrészt a MÁV-kutak korszerűsítésének köszönhető. *Természetesen ennek előnyeit a vasutasok és az utasok egyaránt megérzik.*

A vízminta-vételezéseket komplex közegészségügyi szemle megtartásával kötik össze. Ennek keretében vizsgálják a dolgozók élet- és munkakörülményeit, a közétkeztetést, a szolgálati helyek és az utasok által használt helyiségek rendjét, tisztaságát, továbbá a kulturált utazás egészségügyi feltételeinek biztosítását.

(gellért)

BARKÁCSOLÓK FIGYELMÉBE!

A Budapesti TÜZÉP Vállalat FÉSZEK Áruháza

barkácsanyagok és szerszámok bőséges választékával várja vásárlóit!

A natúr és színes dekorlemezeket, faroštlemezeket, bútorlapokat, kívánságra

MÉRETRE VÁGJUK!

Címe: Bp. X., Üllői út— Bihari út sarok
Telefon: 270-089, 274-217

A MÁV Budapest-Nyugati Körzeti Üzemfőnökség felvételt hirdet

anyaggazdálkodási vezető
üzemgazdász
forgalmi üzemmérnök és
munkavédelmi ügyintéző
munkakörökbe.

A munkakörök betöltéséhez a 103 944/1982. számú Vezérigazgatói Utasításban előírtak szükségesek. (1982. év 30. sz. MÁV Értesítő)

Bérezés: megegyezés szerint az iskolai végzettség, képzettség és gyakorlati idő figyelembe vételével.

Jelentkezés: Budapest-Nyugati pályaudvaron a személyzeti és munkaügyi vezetőnél, vagy a Központi Munkaerő Felvételi Irodán Budapest Keleti pu.
Telefon: 145-010
Naponta 8—15 óráig.

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.

Cikkünk nyomán:

Még egyszer a Keletiről

A *Magyar Vasutas* 1985. évi 9. és 10. számában megjelent *„Őszintén a Keletiről”* című cikkhez az alábbi tájékoztatást fűzöm:

„Budapest Keleti pályaudvar állapota sajnos nem felel meg a kulturált és korszerű utaskiszolgálással, az ehhez feltétlenül szükséges műszaki háttérrel szemben támasztott reális követelményeknek (járműkarbantartó-bázis, forgalomlebonyolítás és -biztonság, technikai eszközök). A pályaudvaron az állóeszközök, épületek állaga ugyanis erősen leromlott, az épületek kora (mint a cikkben is szerepel) nagyjavítást, illetve újjáépítést tesz szükségessé.

A budapesti igazgatóság a problémák feltárását rendszeresen végzi és az anyagi lehetőségeknek megfelelően mindent megtesz az állagromlás megakadályozása, a munka biztonságához szükséges feltételek megtartása érdekében. A rendszeres vezetői szintű ellenőrzések, üzemszemlék során feltárt hiányosságok közül 1984-ben a pénzügyi lehetőségek határain belül elvégeztük a nagycsarnok és pénztárcsarnok belső felületeinek teljes mázolását, s a csarnok tetőszerkezetének több éve megkezdett héjazatcseréje is befejeződött. Ezen túlmenően több más munka elvégzésére került sor, összességében mintegy 30 millió forint értékben.

A Keleti pályaudvaron jelentős mértékű korszerűsítésnek tekinthető és feltétlenül meg kell említenem a gázkazánház létesítését, mellyel a korábbi elavult fűtés kiváltása történt meg. Erre a beruházásra a MÁV Vezérigazgatóság megfelelő pénzügyi keretet biztosított, és a csatlakozó létesítményekkel együtt eddig 110 millió forint került felhasználásra.

1985. február 13-án igazgatóhelyettesi munkavédelmi szemle keretében került sor az épületekkel, állóeszközökkel kapcsolatos problémák feltárására és az anyagi lehetőségek függvényében a szükséges intézkedésekre. *A feladatok sorrendjét az anyagi lehetőségek, valamint a szociális és technológiai szempontok figyelembevételével állapítottuk meg.* Az idén már befejeződött az „iparosmosdó” egyik felének és a műszaki kocsiszolgálat öltözőmosdó első emeleti szintjének felújítása. Jelenleg folyamatban van a „körmosdó” főjavítása, a műszaki kocsiszolgálati öltözőmosdó II. emeleti szintjének felújítása stb.

Egyes munkák elvégzését 1986-ra, illetve a VII. ötéves terv időszakára ütemeztük, mint például az „iparosmosdó” másik felének felújítását, az I-es és II-es mozdonyszín fűtésének átalakítását stb.

A biztosítóberendezés korszerűsítésével, a Dominó 70 típusú berendezés telepítésével kapcsolatban a budapesti igazgatóság az üzemeltető részéről szükséges előkészületeket megtette. Jelenleg az üzemi épület céljára kijelölt ínosoda kiköltöztetése folyik. A beruházás lebonyolítását a MÁV Beruházási Iroda fogja végezni.

A Keleti pályaudvar tehermentesítésére, illetve a csúcsterhelések csökkentésére a budapesti igazgatóság egyes személyvonatok átcsoportosítása ügyében javaslatot készített és terjesztett fel a MÁV Vezérigazgatósághoz jóváhagyás céljából.

A budapesti igazgatóság a cikk megjelenésével, tartalmával egyetért, időszerű, hiszen a Keleti pályaudvar állóeszközeinek leromlott állapota rontja az utaskiszolgálás minőségét és a biztonság megtartása is igen nagy erőfeszítéseket igényel.

Kérem tájékoztatásom szíves tudomásulvételét.”

Nagy Lajos
igazgatóhelyettes

Ez is hobbi

Régi képeslapokat gyűjt a nyugdíjas csabai vasutas

Fehér István békéscsabai nyugdíjas MÁV-főfelügyelő gyűjtőszenvedélye még kisdiák korában kezdődött a bélyegekkel. Aztán a képeslapok kezdték érdekelni, majd az évek múlásával cigaretták, érmek, papírpénzek, minikönyvek, régi csabai cégjelzéses borítékok, jelvények . . .

— Néha úgy érzem magam, nem tudom, mi van a birtokomban, mert egy csomó dolog dobozban van eltéve, még nincs feldolgozva.

A képek bőségéből először a nagy Békéscsaba-albumot vesszük elő, aztán a vasutasjellegűeket. Ezek már szakosítva vannak, külön a magyar, külön a külföldi vasútállomások. A magyarok közt jócskán található olyan, amely a régi és a későbbi, új állomásokat is ábrázolja. A legtöbb persze Békéscsabáról. Többfajta is van a legelső vasútállomásról, aztán az utána következőről, amelyet a háború során lebombáztak. Majd az újról készült levelezőlapok következnek.

Nagyon szép és érdekes a szobros gyűjtemény, amelyben a világ minden tájáról valamilyen köztéri szobor látható a városképpel együtt. De a magyar városok képeslapjai sem kevésbé érdekesek: a debreceni, soproni, szegedi, veszprémi és a többi, szinte minden egyes városunk képviselve van, nem is egy képpel.

— Számomra a legkedvesebbek a szakmámmal és a városommal kapcsolatosak. A békéscsabai gyűjtemény az 1890-es évekkel kezdődik, a kormeghatározás eligazítója a postai pecsét dátuma vagy a megírás keltezése. És az a feltételezés, hogy frissen vett lapot küldtek egymásnak az emberek, így a látvány az időponttal egyezik. Legalábbis nagy eltérés nem lehet.

A csabai képeslapok után az amatőr — fekete-fehér — felvételek következnek. Az egyik oldal címe: *„A Szent Jobb országjárásának békéscsabai állomása. 1938. VII. 3.”* Az első képen a befutó Aranyvonat van megörökítve, a másikon az ünnepélyes fogadtatás és a többi esemény. Több kép: az egykor közkedvelt, de már régen eltűnt nyári vendéglő, és egy szintén lebontott, jó és bővizű artézi kút.

Ezután a ma már ugyancsak nem látható — mert nem létező — épületek következnek a városból, majd az olyanok, melyeken egy-egy — kiválasztott — új építkezés, folyamatában látható. A bontástól a készig, mint a Körös hotel esetében is. Május elsejei felvonulások is szép számmal. Az albumot az utolsó tíz évben készült képeslapok zárják. Így, együtt az egész: *képes csabai helytörténet.*

De a békéscsabai vonatkozású dokumentumoknak ezzel még nincs vége. Egy másik albumban azok a postai lapok és borítékok találhatók, amiket valami itteni esemény vagy évforduló tiszteletére adtak ki, s mindegyiken ott van az alkalmi bélyegző is. Azután pedig a csabai cégjelzéses borítékok következnek.

Búcsúzásként újra belepillantok a vasutasalbumba és megakad a szemem egy különleges kártyán. Szövege a következő: „A Magyar Szent Korona Országainak Vasutas Szövetsége. Budapest Déli kerület. 2119. Tagsági jegy. 1906 év. F. Takács János úr részére.” Két aláírás és pecsét.

Féltett darabja a gyűjteménynek ez a nyolcvan esztendős vasutasemlék.

Vass Márta

Lakitelek ma

Állomás a Tisza mellett

Csinos állomásépület, pompázó virágok és tisztaság — ez fogadja a Lakitelekre érkező utasokat.

— 1980-ban épült újjá a felvételi épület, amely ma a község egyik dísze — tájékoztat *Békési Imre* állomásfőnök. — Ez az épület méltó a környezetéhez, hiszen a közeli Tőserdő kedvelt üdülőterület. Különösen nyáron nagy a forgalom, elsősorban Kecskemétről utaznak ide sokan, de a távolabbi településekről sem ritka itt a vendég.

Június végétől fiataloktól hangos az állomás: Lakitelken két építőtábor működik, s egyszerre 400-500 fiatal érkezik ide, illetve utazik vissza. A közeli Csépán szintén működik egy építőtábor. Az év többi hónapjában is kihasznált az állomás két váróterme, hiszen *naponta mintegy háromszázan utaznak Lakitelekről Kecskemétre dolgozni,* ezenkívül jelentős az átszálló utasok száma is.

Árufeladásban a Szikra Tsz viszi el a pálmát. Két évvel ezelőtt az állomással szemben építették fel hűtőházukat, ahonnan elsősorban zöldséget és gyümölcsöt indítanak útnak. A Tejipari Vállalat sajttal megrakott kocsikat küld elsősorban a nyugati országokba. A leadási forgalom még erősebb. *Az első negyedévben 392 áruval megrakott kocsi érkezett az állomásra.* Az agrokémiai ipartelepre nagy mennyiségű műtrágya érkezett, illetve érkezik, amelyet aztán a fél megye területére innen hordanak szét közúton. A talajjavítást szolgáló tőzegből is napi 5-6 kocsi érkezik, ezenkívül ide futnak be Lakitelek és a környező kis községek tüzelő- és építőanyagai is.

Lakitelek elágazó állomás. Négy irányból érkeznek, majd indulnak tovább a vonatok. A vágányhálózat elegendő volna, ha hosszabbak lennének a vágányok, illetve ha a Tiszántúlra menő söder-, kő- és kavicsszállítmányokat nem itt állítanák meg rövidebb-hosszabb ideig. Ilyenkor az itt található személyvonatok valamelyikének foglalt vágányra kell járnia.

— Az esetenként előforduló nehézségekkel dolgozóink derekasan megbirkóznak — mondja az állomásfőnök. — Úgy érzem, hogy az elmúlt években nagyon jó vasutas gárda alakult ki állomásunkon. Két szocialista brigádunk van: a Petőfi és a Széchenyi. Tavaly társadalmi munkában az I-es őrhelyre kivezették a vizet, parkosítottak, csinosították az állomást. Ezenkívül óvodát patronálnak, vetélkedőkön vesznek részt, bekapcsolódtak a kongresszusi és felszabadulási munkaversenybe.

S még egy említésre méltó esemény történt a közelmúltban: felújították az áruraktárt, amelyben árupénztári, raktárnoki irodákat és anyagraktárt is kialakítottak. Ezzel jó munkakörülményeket teremtettek az állomáson.

Gellért József

Avatóünnepség Hűvösvölgyben

Május 31-én a Hűvösvölgyben úttörővasutasokat és postásokat avattak. Az egységek az úttörővasutas zenekar indulójára sorakoztak fel. Az ünnepségen jelen volt *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára, *Haraszti István,* a Magyar Úttörők Szövetsége Országos Tanácsának titkára.

Az ünnepség jelentéssel és zászlófelvonással kezdődött. Az avatandó pajtásokat *Sásdi Zoltán,* az Úttörővasút vezetője üdvözölte, majd a fogadalomtétel következett. A felavatott pajtások ettől a naptól az úttörővasutas és postás szolgálat felelősségteljes elvégzésére kaptak felhatalmazást. A tanfolyamot végzettek nevében *Péter Petra* és *Kókai Károly* pajtások emlékeztek az ott töltött emlékezetes napokra. A VIII. osztályosok nevében *Buhhala Edit* kívánt sikeres szolgálatot a kezdő úttörővasutasoknak.

Az avatási ünnepségen elismerések átadására is sor került. *Sámson Mária* állomásfőnök a Magyar Úttörők Szövetsége Dicsérő oklevelét kapta. Többen különféle oklevelet és emléklapot vehettek át. Tizenhárom úttörővasutas Kiváló Dolgozó kitüntetésben részesült.

Az ünnepség után az Úttörővasút szakköreinek tagjai (néptáncosok, vasútmodellezők) tartottak bemutatót a vendégeknek.

Balatonszemes

Forgalomirányító központ

Balatonszemes már a XVIII. században jelentős szerepet töltött be a déli part postaforgalmában. Itt ugyanis 1789-ben a Székesfehérvár és Nagykanizsa között rendszeresen közlekedő postajárat részére lóváltó állomást létesítettek, amely 1861-ben, a Déli Vasút megnyitásakor szűnt meg. Azóta a levél- és a csomagküldemények vonaton utaznak.

A szemesi vasútállomásnak négy vonatfogadó és egy nyúlfarknyi rakodóvágánya van.

— Ezt a rövid rakodóvágányt többnyire a helyi Vörös Csillag termelőszövetkezet használja — tájékoztat *Szabó Emil* központi forgalomirányító. — Tavasszal, ősszel sok műtrágya érkezik, föladásban pedig kukorica, napraforgó, szója és cirokmag a „főszereplő”. Mi a teherforgalom szempontjából kis állomásnak számítunk, bár az utóbbi időkben a téesz munkanaponként mindig megrakja a maga három kocsiját. A havi átlag így hetven kocsi lehet. Leadásban magánfuvaroztatóknak érkezik még rengeteg áru, mivel nekik olcsóbb, ha a gyáraktól, vagy a kavicsbányától közvetlenül vásárolják meg az építőanyagot.

— Volna-e lehetőség a teherforgalom növelésére?

— A rakodóterület kicsinysége már eleve határt szab az effajta törekvéseknek. Ide legfeljebb nyolc kocsit lehet beállítani, ám ha összejön az áru, valamennyi be sem fér.

— Ha rangsorolnánk, Szemes körülbelül hol helyezkedik el a déli part személyforgalmában?

— Ha Siófokhoz, Lelléhez vagy Földvárhoz hasonlítjuk, akkor azt mondanám, hogy erősen középen. Nyáron közvetlen vonat is összeköti állomásunkat a fővárossal, mert sok itt a telektulajdonos, az üdülővendég.

— Balatonszemes vasúti szempontból arról nevezetes, hogy egy vonalszakaszt teljes egészében innen irányítanak.

— *Igen, húsz kilométeres vonalrész tartozik a felügyeletünk alá, Szántód-Kőröshegytől Balatonboglárig. A közbeeső szolgálati helyeken csak jelenlétesek vannak, mert a váltókat, a jelzőket központilag innen, Szemesről kezeljük.*

— A központi forgalomirányító tevékenysége mennyiben tér el a „hétköznapi” forgalmi szolgálattevő munkájától?

— Lényeges különbség nincs, ha úgy képzeljük el, mintha az ember itt egy több részből álló hatalmas állomást irányítana egymaga. A fizetési besorolás is ezt tükrözi. Munkaköri elnevezésünk hiába központi forgalomirányító, ha valójában csak forgalmi szolgálattevőnek tekintenek bennünket. Pedig itt azért jobban oda kell figyelni, hiszen minden vonat körülbelül fél órát „tartózkodik” a területünkön, és errefelé — főleg nyári idényben — nagy a vonatsűrűség . . .

Gerecsei Zoltán

Vendégek a Radnóti Színházból

Szakszervezetünk vezetői június 4-én a Radnóti Színház vezetőit fogadták. Kölcsönösen értékelték az együttműködés eredményeit, hangsúlyozták, hogy a színész-munkás találkozók hasznosak, a teltház-akciók szervezése eredményes, s ezt a jövőben is folytatni kell.

Koszorus Ferenc, szakszervezetünk főtitkára külön is megköszönte a színház nyugalomba vonuló igazgatójának, *Keres Emil* Kossuth-díjas, érdemes művésznek az együttműködés szélesítése érdekében kifejtett tevékenységét, majd átadta a szakszervezet ajándékát.

(Fotó: Laczkó Ildikó)

Névadó

Május 23-án a budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében névadó ünnepséget tartottak, melyet a korábbi évekhez hasonlóan az igazgatóság KISZ-bizottságának fiataljai szerveztek a szakszervezeti bizottság támogatásával. Ez alkalommal tizennégy apróság kapott ünnepélyes keretek között nevet.

Az ünnepi beszédet *Fóris László,* a KISZ-bizottság titkára tartotta, majd a VIII. kerületi Tanács anyakönyvvezetője köszöntötte a jelenlévőket. Fogadalomtétel után óvodások kedveskedtek rövid műsorral az ünnepelteknek.

Pályamunkások vetélkedője

Ócskavasat gyűjtött és adott le a soproni pályafenntartási főnökség 5-ös számú GMPSZ *Radnóti Miklós* és a *Jurij Gagarin* szocialista brigádja. A brigádokhoz befolyt pénz felhasználását illetően úgy döntött a két kollektíva, hogy azt egy brigádvetélkedő könyvjutalmazására fordítják.

A felszabadulással, az azóta eltelt negyven esztendővel kapcsolatban ötfordulós szellemi vetélkedősorozatot indítottak Sopronban. A történelmi, sport-, film-, irodalmi és a brigádélettel kapcsolatos játék márciusban kezdődött és május közepén fejeződött be.

A vetélkedőbe 20 brigád, több mint 200 tagja nevezett. Ezek döntő többsége pályamunkás volt. Az értékelésnél mind az öt fordulót végigjátszó 12 szocialista brigád emléklapot és egy-egy könyvet kapott.

A vetélkedősorozat első és harmadik helyezettje a jutalomkönyveket felajánló *Radnóti* és *Gagarin* szocialista brigád lett. Második helyezést a Sopron GYSEV pályaudvaron dolgozó *Petőfi Sándor* közösség tagjai érdemelték ki.

(jakab)

Turistahíradó

A Szakbizottság május 17—19. között rendezte meg a „Belső-somogyi Emléktúráját". Május 18-án 87 fő részvételével autóbuszos túrát szerveztek. Meglátogatták a nagyatádi XVIII. század közepén épült volt ferences templomot és kolostort; megálltak Nagybajom községben, Virág Benedek (1754—1830) pálos rendi tanár, költő szülőfalujában; ellátogattak Kaposvárra, melynek neve összefonódott Csokonai Vitéz Mihály *„Dorottya"* című vígeposzával. Kaposvárott született *Vaszary János* és *Ripp-Rónai József*, festőművészetünk két kiemelkedő alakja. Megtekintették a szennai falumúzeumot és a somogyvári apátsági templom és erődítmény maradványait, melyet még I. László alapított 1091-ben. A buzsáki népművészeti gyűjtemény, a niklai Berzsenyi emlékmúzeum gazdagította a programot.

Marcali egyik központja volt a Tanácsköztársaság utáni fehérterrornak. Az áldozatok emlékére Kisfaludy Strobl Zsigmond bronzszobrát helyezték el a község díszparkjában. Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából megkoszorúzták a szovjet katonák marcali hősi emlékművét.

Május 19-én fakultatív túrát vezettek Zalakarosra, melynek hévizes gyógyfürdőjében zárták a szakbizottsági programot.

*

A LOKOMOTÍV Természetbarát Egyesület május 18-án rendezte meg — a vasutas természetjárók részére kiírt — *„LOKOMOTIV 424"* elnevezésű teljesítménytúráját, amelyet a Vértesben, Szárliget—Nagy-Széna-hegy—Szarvaskút—Vitányvár—Máriaszakadék útvonalon vezettek. A résztvevőknek a kitűzött 24 km-es pályát 4 óra alatt kellett teljesíteniük + 20 perc tartalékidővel.

A rendkívül rossz időjárás ellenére, a felázott, csúszós talajú teljesítménytúrán 4 egyesület hét csapata vett részt. A szintidőt 15-en teljesítették, akik megkapták a túra sorszámozott emléklapját. A többi résztvevő külön emléklapot kapott.

Mozgás nélkül nincs élet

Dr. Eperjesi László, a SZOT sportosztályának vezetője a *Fórum* sorozat legújabb kötetében adta közre gondolatait a magyar tömegsport múltjáról, jelenéről és jövőjéről. A füzetek olvasói az elmúlt 2-3 évben tapasztalhatták, hogy a Fórum nem lezárt ismereteket közvetít, nem szentenciákat fogalmaz meg, hanem továbbgondozásra alkalmas mondanivalót közöl.

Dr. Eperjesi László 64 oldal terjedelmű írása felvázolja a testnevelés és sport fejlődésének néhány jellemző vonását, bemutatja a testnevelés és sport helyét, szerepét szocializmust építő társadalmunkban, érzékelteti a mozgás jelentőségét az emberek mindennapjaiban. Méltatja a meggyőzés jelentőségét, aláhúzza a munkahelyi olimpia újszerűségét, a munkahelyi testnevelés fontosságát. Bemutatja az üdülők sportját, a lakóterületi sportéletet. Külön kiemeli a Népszava 1983-as mezei futóversenyének jelentőségét.

A kiadvány egyik alcíme: *„Nem nyilatkozni kell, hanem csinálni!"* Ez dr. Eperjesi László írásának mottója is lehet. Akik ismerik őt, bízvást állíthatják, hogy ő a szervezés, az újítás, a tettek embere. Hogy rászánta magát mégis az írásra, abból adódik: *őszinte szívvel szeretné, hogy a tömegsportról ne csak nyilatkozzunk, hanem csináljuk is . . .*

Az új Népszava-kiadványt elsősorban a sportot, a testkultúrát kedvelő minden dolgozónak melegen ajánljuk.

Mindenki nagyon akart

Bajnokságot nyertek a BVSC vízilabdázói

Valamikor március vége felé történt és nagyon jellemzőnek tartom ezt az esetet . . . A BVSC vízilabda-szakosztálya, közösen a Cooptourist Utazási Irodával, nemzetközi tornát rendezett a Szőnyi úti uszodában olasz, francia, nyugat-berlini és csehszlovák csapatok részvételével. A háromnapos mérkőzéssorozatot megelőzően sajtótájékoztatón számoltak be a házigazdák az előkészületekről, a programról, tehát pontosan arról, ami ilyenkor érdekes lehet. A kíváncsi újságírók azonban nem elégedtek meg ennyivel, lévén, hogy közeledett a vízilabda-bajnokság április 4-i tavaszi rajtja is, rákérdeztek: *mit várnak a vasutasok a pontvadászat folytatásától, mit remélnek az ősszel kiharcolt, szinte már megszokott második hely birtokában?*

A kapuvédő Bors ezúttal hárítja a Vasas-csatár lövését (Rédei Ferenc felv.)

Előzmények

— Bajnokok akarunk lenni! — jelentette ki nagyon határozottan *Gyarmati Dezső* vezető edző.

Ez így tökéletesen rendjén is van, így helyes, elvégre néhány nappal a premier előtt olvassák a játékosok is az újságot . . . Csakhogy . . . Másnap cseng a telefon a szerkesztőségben. Gyarmati hív: *„Ha lehet, akkor most már egy kicsit kevesebbet írjatok arról, hogy bajnokok leszünk . . ."* — kéri. Mitagadás, érthető ez a némi bizonytalanság. Ha nem sikerül elhódítani az elsőséget, akkor minden riválisa — már elnézést, de — röhög a markába, ha viszont igen, akkor bezzeg senki nem emlékszik majd elismerőleg a jogos önbizalomra . . .

Ennyit az előzményekről, amelyeket — vélhetően — már csak azért is érdemes részletezni, mert sokkal kevésbé ismertek, mint maga az egész sztori. A bajnokság ugyanis nyitott könyv, mindenki tudomást szerezhet a legapróbb rezdülésekről is a sportrovatokból. A tények is ismertek: a BVSC kitűnően kezdett a tavaszi idényben, annak ellenére, hogy az egyik kulcsjátékos — *Heltai* — eleinte egy tavalyról áthúzódó eltiltása miatt, másik ásza — *Dóczi* — gerincműtéte után még nem játszhatott. A kezdeti lendületet megtöri a „nagycsapatokra" specializálódott FTC elleni vereség, ráadásul *Gerendást* végleg, csere nélkül kiállították, három meccsre szóló eltiltás lett a dologból . . . Hogy nyernek így bajnokságot a Szőnyi útiak?

Nos, ekkor hatott az az erő, amit köznapi nyelven csapategységnek szoktunk nevezni. A BVSC pólós gárdája — sokan az egész vasutas-társadalomhoz hasonlítják emiatt! — rendkívül összetartó játékosokból áll, igazi közösséget alkot. E sorok írójának már jó néhányszor volt abban a szerencsében része, hogy — és ez szintén a MÁV-nak köszönhető, sok egyéb mellett — együtt vonatozhatott a csapattal egy kényelmes hálókocsiban külföldre, amikor a BVSC valamilyen kupameccsre ment. Ritkaság ma már a sportban a vonatos utazás, sokan húzódoznak is tőle, de baráti — sportbaráti — kapcsolatok kialakítására, az egyéni problémák bensőséges megvitatására, a megfelelő csapatszellem kialakítására sokkal, de sokkal alkalmasabb egy vonat, mint egy repülőgép fedélzete. Már csak azért is, mert sokkal több az idő ilyesmire . . .

A bajnokság finisében — megítélésem szerint — éppen azért kerekedett felül a BVSC, mert kihasználta, hogy az úgynevezett perememberek, akik többnyire csak a labdát cipelik a menők után, s célpontjai a legkülönfélébb élcelődéseknek, felnőttek a feladathoz, teljes értékű társakká váltak Gerendásék mellett.

Szuperderbi

A sors különös szeszélyének köszönhetően a legeslegutolsó mérkőzésen dőlt el a bajnoki cím sorsa. Igaz, a BVSC már egy fordulóval korábban, Szolnokon is kihasználhatta volna lépéselőnyét, de akkor még akadt egy türelmetlen pólós, aki az egygólos győzelemből kétgólost akart varázsolni, lövése azonban nem sikerült, így egyenlíthetett a Tisza-parti csapat, elúszott a gyors megoldás lehetősége. Mindenki azt hitte, hogy képtelenség lesz alig több mint 24 óra alatt lelket verni a hitevesztett társaságba, de — mint sok minden másban is — Gyarmati Dezső (oldalán hűséges asszisztensével, *Molnár Endrével)* a menedzselésben, a lelki előkészítésben igazán világszínvonalú szakember . . .

Fáradozása a Vasas elleni szuperderbin ugyan sokáig nem látszott, mert az ellenfél 3:1-re és 6:3-ra is vezetett, a vasutas játékosok pedig sorra kihagyták emberelőnyös helyzeteiket, de végül is feltámadtak: nemcsak kiegyenlítettek, hanem a finisben a vezetést is megszerezték, s végül a 8:8-as döntetlen meghozta a várva várt — 19 éve áhított — sikert. Ha belegondolunk, hogy a BVSC a hetvenes években, amikor az OSC és a Vasas nevétől volt hangos a medencék környéke, amolyan jó középcsapatnak számított, azután a nyolcvanas években kibérelte a második helyet a bajnokságban, akkor akár szabályos karrierről is beszélhetünk, vagyis: a kitartó munka meghozta a legnagyobb sikert.

A siker titka

Igazán nem akarok ismétlésekbe bocsátkozni, de olyan sokan és sokat írtak arról, hogy minek köszönheti a BVSC a bajnoki elsőségét, hogy jómagam csak a már korábban is kifejtett véleményemet „szajkózom": az a tény, hogy az elmúlt esztendőkben a *szakosztály minden támogatást megkapott a vasutas-szakszervezettől, a MÁV-tól és természetesen az egyesülettől* (kezdve a már említett hálókocsikkal, folytatva az állandó fedett uszodával stb.), egyenes előzménye Gyarmati és Molnár ruhástól bemutatott örömfürdésének . . . Ami, ugye, egyet jelent egy bajnokcsapat ünneplésével . . .

S. P.

SZAKMAI KIRÁNDULÁS

A záhonyi területi szakszervezeti bizottság és az üzemi művelődési bizottság, az eredményesen tevékenykedő aktivistái részére szakmai kirándulást szervezett Miskolcra. A záhonyiak a vendéglátó miskolci tszb munkatársának, *Bertha Attilának* kalauzolásával ismerkedhettek Miskolc város, valamint Lillafüred és Tapolca nevezetességeivel.

Az ötventagú csoport látogatást tett a Központi Kohászati Múzeumban, és megtekintette a körzeti üzemfőnökség oktatási és szociális központját is. Az autóbuszutazást szellemi vetélkedők, tréfás játékok és nótaverseny színesítették.

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: 224-610
Levélcím: 1964 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 39,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
85—2692. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csondes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

— **Alvázakat gyártanak.** Száz — exportra készülő — motorvonathoz gyártanak alvázat az idén a Dél-somogyi mezőgazdasági Kombinát boglárlellei vasipari részlegében, a Ganz-MÁVAG-gal kötött együttműködési szerződés alapján.

HÍREK

— **A közművelődésért.** A közelmúltban ülésezett a hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség közművelődési bizottsága. Értékelték az állami és a szakmai oktatás helyzetét, valamint a szakszervezeti politikai oktatás eddigi eredményeit, majd meghatározták a közművelődéssel kapcsolatos további tennivalókat.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A Nyugati pályaudvar önálló nyugdíjascsoportja a közelmúltban tartotta első félévi taggyűlését, amelyen Kozma Imre elnök és Bíró Géza, a számvizsgáló bizottság elnöke számolt be az eddigi eredményekről, majd ismertették a legfontosabb teendőket.

— **Kongresszusi híradó.** Mátészalka körzeti üzemfőnökségen a XIII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére Kongresszusi Híradót adtak ki a főnökség társadalmi, gazdasági vezetői. Az eddig megjelent két számban az olvasók tájékoztatást kaptak a főnökség gazdasági eredményeiről, a szocialista brigádok életéről, tevékenységéről.

— **Előadás Indiáról.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubjának tagjai részére diavetítéssel egybekötött előadást tartott Indiáról dr. Mihály György főorvos, a városi tanács egészségügyi osztályának vezetője. Beszélt a hatalmas ország történelméről, a mai India kulturális életéről, művészetéről, lakói szokásairól.

— **Gyermeknap.** A rákosrendezői KÜF szakszervezeti bizottsága a gyermeknap alkalmából különvonatot indított Magyarkútra. Ott, az erdei környezetben 240 gyermek tekintette meg Szép Ilona előadóművész Torkos búcsú című zenés műsorát, majd játékos vetélkedőkön, sportversenyeken vettek részt. A vasutasszülők mozgássérült gyerekei is jelen voltak az ünnepségen.

— **Napközis tábor.** Az elmúlt évi kedvező tapasztalatok alapján a ferencvárosi Művelődési Központ június 17-től július 26-ig ismét megrendezi a nyári napközis tábort az óvodás és általános iskolás gyermekek részére. A népművelők vidám, szórakoztató programokat is szerveznek a gyerekeknek.

Olvasóink figyelmébe

Közöljük olvasóinkkal, hogy a Magyar Vasutas oldalterjedelme június második felétől havonta 4 oldallal bővül. Mint ismeretes, lapunk eddig havonta kétszer, 8 oldalon jelent meg. Ez a jövőben úgy módosul, hogy a hónap közepén megjelenő páratlan számú lap marad 8, a páros szám pedig 12 oldal lesz. A 8 oldalas ára marad 1,50 Ft, a 12 oldalasé viszont 2,— Ft lesz. Az évi előfizetési díj a jelenlegi 39-ről 42 Ft-ra módosul.

— **Tisztújító közgyűlés.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen a Közlekedéstudományi Egyesület székesfehérvári területi szervezete beszámoló és tisztújító közgyűlést tartott május 27-én. A megjelenteket Dian László köszöntötte, majd Rácz Alpár, a KTE titkára számolt be az elmúlt öt évben végzett munkáról, eredményekről. Beszélt az elkövetkező öt esztendő feladatairól, a tervekről is. A hozzászólások után megválasztották a vezetőséget. Az elnök Benke Márton, a titkár Rácz Alpár.

— **Épül az alagút.** Jó ütemben halad az eplényi vasúti alagút átépítése. Megkezdték a vágányok felszedését, ezzel az építők a munka mintegy egyharmadán jutottak túl. Az alagutat a későbbiekben úgynevezett lőttbeton-eljárással erősítik meg.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest IV. kerületi két plusz két félszobás, étkezős, III. emeleti szövetkezeti lakásomat: két szoba, összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra, X., XIX. kerületi előnyben, valamint egy szoba komfortos tanácsira. Nyári költözés. Érdeklődni lehet a 774-370-es telefonon hétköznap, az esti órákban!

Elcserélném balatoni két szoba komfortos szolgálati lakásom budapestire, tényleges MÁV-dolgozóval. Ez ügyben keresem lőrinci mozdonyvezető, VIII. emeleti lakost. Telefon: 499-702

Elcserélném Dombóváron lévő két szoba, komfortos, kertes, garázsos tanácsi lakásomat, plusz adok hozzá szőlős birtokot hétvégi házzal, felszereléssel. Kérek Budapesten vagy 20 km-es körzetében hasonló nagyságú lakást lehet tanácsi, honvédségi, MÁV-bérlakás. Érdeklődni városi telefonon: 329-960/206. m., vasúti telefonon: 10-74 206 m.

Elcserélném szolnoki két és félszobás MÁV-bérlakásomat budapesti lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 47-45, vagy a 44-83-as telefonszámon. Gregus Pál.

Elcserélném Bp. XV., Rákos úti összkomfortos, 1,5 szobás 47 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 696-892 telefonszámon este 18 órától.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál lévő kétszobás, külön bejáratú, komfortos, utcai, napfényes, gázkonvektoros MÁV-bérlakásomat Budapest területén egyszobás komfortos tanácsi lakásra aktív MÁV-dolgozóval. A lakás megtekinthető 16 óra után Budapest VIII., Kerepesi út 5. IV. ép. I 19., Ferenc Gábor.

Elcserélném balatonfenyvesi két szoba, komfortos, kertes lakásom budapestire vagy gödöllőire tényleges MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 499-702 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XVIII. ker., kétszobás, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló komfortfokozatú kisebb tanácsi bérlakásra, MÁV-dolgozóval, XIV. kerületi előnyben, de minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet 15—18 óra között a 834-828 telefonszámon.

Elcserélném Bp. Landler-lakótelepi 54 négyzetméteres kétszobás, komfortos, I. emeleti kertes MÁV-bérlakásom 1 plusz két félszobás, esetleg másfél szobás, összkomfortos budapesti vagy vidéki tanácsi lakásra. I. emeletig, MÁV-dolgozóval. Vagy a lakást, plusz 110 négyszögöl balatongyöröki telkem, 41 négyzetméteres, 2 szobás, összkomfortos, panorámás, vízközeli nyaraló val, teljes berendezéssel, csónak- és horgászfelszereléssel együtt elcserélném 52 négyzetméteres, összkomfortos, kertes öröklakásra vagy házra, vidéki is lehet, megegyezés szerint. Cím: Kovács Gyula Budapest, Mozdonyfűtő u. 1. 1155.

Elcserélném Szeged, Oldal u. 2. II. 2. játszótér mellett levő két szoba, komfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti kertes tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Balogh Sándor, Budapest, Liliom u. 21. 1204, este 17 óra után.

Elcserélném Abda vasútállomáson levő 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat (I. emelet) — a lakáshoz tartozik egy kis konyhakert, vasúti föld, állattartási lehetőség — egy szoba, összkomfortos lakásra Győrben, lehetőleg Szigetben vagy Kun-Béla lakótelepire, tényleges MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: özv. Rádai Sándorné, Abda vasútállomás 9151, csak levélben.

Elcserélném budapesti másfél szobás, komfortos, kertes, földszintes, 55 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra. Levélcím: Horváth B. Budapest, Pf. 32., 1387

Elcserélném Rákoskeresztúr vasútállomás közelében a Pesti úton levő OTP-társasházban, világos konyhás, kétszobás plusz étkezős, déli fekvésű összkomfortos öröklakásomat kisebb családi házra Budapest területén. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet mindennap 17—20 óra között a 639-823-as telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" levő kétszobás, 56 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi vagy magánrendelkezésű lakásra. Vidéki is érdekel. Érdeklődni lehet munkaidőben a 119-106-os, vagy a 10-73/255-ös melléken, Hortobágyiné.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM ÁRA: 2,— FORINT 1985. JÚNIUS 27.

A brigádok pótvállalást tettek

Szombathelyen folytatják a kongresszusi munkaversenyt

Már eddig is kimagasló eredmények születtek a felszabadulási és kongresszusi munkaversenyben a szombathelyi körzeti üzemfőnökségen. Soha nem tapasztalt aktivitás, tenniakarás jellemzi a brigádokat, a munkahelyi kollektívákat 1983 augusztusa óta, amikor elhatározták a kollektívák a jubileumi munkaversenyhez való csatlakozásukat. *83 szocialista és 59 munkabrigád tett már pótvállalást.* Ez idő szerint 1470-en — a létszám 65 százaléka — vesznek részt a versengésben.

Az üzemfőnökség kollektívái ismerik a legfontosabb feladatokat, az általános célkitűzéseket, s ennek megfelelően dolgozták ki felajánlásaikat. Védnökséget vállaltak például a személyszállítás színvonalának emeléséért. Intézkedéseket tettek az energiatakarékosság érdekében: *személy- és teherkocsikat tisztítottak, csökkentették a túlórák számát.*

Tavaly, az első félévben a körzeti üzemfőnökség tizenötezer tonna áru elszállításával maradt adós. A brigádok segítségével, többletmunkájával ezt a lemaradást a második félévben nemcsak behozták, hanem 75 ezer tonnával túl is teljesítették a tervet. Ezzel ismét sikerült egy év alatt több mint egymillió tonna árut elszállítani.

Javult az iparvágányi kiszolgálás, nőttek a személyszállítási bevételek. A szolgálatképtelenségek száma 175-ről 121-re csökkent. A tervek túlteljesítése mellett *az önköltségből 15 millió forintot takarítottak meg.* Az idegen kocsik tartózkodási idejét átlagosan fél órával csökkentették.

A XIII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére kommunista műszakokat szerveztek. *A 13 × 40 perces mozgalom keretében 6886 órát dolgoztak társadalmi munkában.* Ennek az értéke meghaladja a 170 ezer forintot. Az utazók vonatokat továbbítottak térítésmentesen. Sokan ingyenes szolgálati órákat vállaltak, kocsikat javítottak és tisztítottak. Sokan dolgoztak azért, hogy munkahelyük rendezettebb, tisztább legyen.

A jubileumi szellemi vetélkedő iránt is nagy volt az érdeklődés. A nevezés egyik feltétele a jó gazdasági munka volt. Ezért 75 pontot kellett szerezni. Ezt a 142 kollektíva közül 93 érte el. A felkészülést könyvek, dokumentumok közreadásával segítette a körzeti üzemfőnökség. A brigádok áttanulmányozták felszabadulásunk történetét. Vas megye fejlődését és az igazgatóság, az üzemfőnökség eredményeit tartalmazó kiadványt. Megismerkedtek a vasutasszakszervezet életével is. A tíz különböző helyen tartott előd*döntő után 33 brigád jutott a döntőbe, amelyet május 22-én rendeztek Szombathelyen.*

A jubileumi és kongresszusi munkaverseny nagy aktivitással folytatódik. A kedvezőtlen téli időjárás okozta első negyedévi szállítási lemaradás ellenére idáig már *a bázisszintnél 60 ezer, a tervnél 25 ezer tonnával szállítottak többet.* A munkaverseny értékeléséhez áttekinthető pontrendszert dolgoztak ki. A brigádok részére adható jutalmon kívül még 160 ezer forint vár gazdára. Az élenjáró dolgozók anyagi- és erkölcsi elismerésénél elsőrendű szempont, a munkaversenyben való részvétel. A versenyt szervező és irányító társadalmi bizottság véleménye nélkül nem adható sem egyéni, sem kollektív kitüntetés.

Az év végéig még több kommunista műszak és társadalmi munkaakció lesz Szombathelyen és környékén. Nagy hajrára, további jó eredményekre lehet tehát számítani a körzeti üzemfőnökségen. *A kollektívák mindent megtesznek a teljesítmények növelése, a munkaverseny sikere érdekében.*

Polgári védelmi gyakorlat

Május 23-án és 24-én polgári védelmi komplex gyakorlatot rendeztek a körzeti üzemfőnökség székhelyén, *Szerencs állomáson.* A gyakorlaton részt vett a városi és a cukorgyári tűzoltók egy-egy raja, valamint a helyi Lenin Termelőszövetkezet harminctagú egészségügyi szakasza.

A gyakorlat célja a különböző készültségi fokozatok elsajátíttatása, a mentő és mentesítő, valamint a helyreállító munka begyakorlása volt.

A nemzetközi tanácskozás után

Békegyűlés a Szőnyi úton

Tolnai Ildikó megnyitja a békegyűlést

(Óvári Árpád felvétele)

A béke és a társadalmi haladás ügye ma minden korábbinál erőteljesebben összefonódik. Az előrevivő társadalmi folyamatoknak alapvető feltétele a béke, amely senki ellen nem irányul, senki számára sem egyoldalúan előnyös vagy hátrányos, hanem egyetlen lehetőség a hosszú távon együtt élő, s remélhetőleg mind konstruktívabban, széles körűbben együttműködő szocialista és tőkés országok számára. A társadalmi haladás megnövekedett erői készek és képesek arra, hogy megvédjék a békét.

Ezek a gondolatok hatották át annak a meleg hangulatú békegyűlésnek a légkörét, amely június 7-én délelőtt a BVSC Szőnyi úti székházának tanácstermében zajlott le több mint 170 budapesti vasutas és szakszervezeti aktivista részvételével. A gyűlésen szovjet, francia, japán, csehszlovák, NDK-beli és indiai vendégek is megjelentek. A rendezvény aktualitását az adta, hogy ebben az időszakban tartotta ülését Budapesten a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének Elnöksége.

A békegyűlés elnökségében helyet foglalt: *Georges Lanoue*, a nemzetközi szövetség elnöke, a francia CGT vasutas-szakszervezet főtitkára; *K. C. Mathew*, a nemzetközi szövetség főtitkára; *Nyikolaj Lavrentyev*, a szovjet vasutas-szakszervezet titkára; *Fodor István*, az Országos Béketanács titkára.

Tolnai Ildikó a vasutas-szakszervezet titkára megnyitójában méltatta a békegyűlés politikai jelentőségét és aktualitását. Hangsúlyozta, hogy ezzel a megmozdulással is a közlekedési dolgozók békevágyát kívánjuk kifejezésre juttatni. Ezután Nyikolaj Lavrentyev emelkedett szólásra.

— Találkozónk arra az időszakra esik, amikor a világ békeszerető erői mindenütt megünneplik a hitleri fasizmus felett aratott győzelem 40 évfordulóját — kezdte beszédét a szovjet titkár. — A szovjet szakszervezetek nagy nemzeti ünnepként emlékeznek meg a 40. évfordulóról, és lelkesen támogatják az SZKP és a szovjet kormány törekvéseit a béke megőrzésére.

Másként emlékeznek meg a győzelem 40. évfordulójáról az USA vezető körei által támogatott agresszív, militarista erők és egyes NATO szövetségesei. Nem akarva belenyugodni a világban végbemenő változásokba, és nem hagyva fel a szocializmus megsemmisítésére, a világtörténelem menetének visszafordítására irányuló, meddő kísérletekkel — arra szeretnék volna felhasználni az évfordulót, hogy felülvizsgálják a második világháború eredményeit, hogy tovább szítsák a szovjet- és a kommunistaellenes kampányt, s ezzel igazolják az erő pozíciójából folytatott imperialista politikájukat.

A béke megvédéséhez ma — talán jobban mint valaha — szükséges az összes békeszerető erő, ezen belül a szakszervezetek egységes, összehangolt és aktív megmozdulása az imperializmus agresszív, kalandor politikája ellen. A nukleáris háború fenyegető veszélye, a katonai előkészületek, már most is súlyos teherként nehezednek a dolgozók vállaira. A szakszervezetek — így a közlekedési dolgozók szakszervezetei — aktivitásának megnövekedése a háborúellenes küzdelemben összefügg azzal, hogy a dolgozó tömegekben mélyen tudatosulnak saját érdekeik a háború és a béke kérdéseivel kapcsolatban. Ennek bizonyítéka volt a közlekedési szakszervezeteknek az elmúlt év szeptemberében Bécsben megtartott nemzetközi békekonferenciája, amelyet a *„Közlekedési dolgozók a békéért és a leszerelésért"* jelszóval rendeztek meg, s amelynek egyik kezdeményezője *Koszorus Ferenc* főtitkár volt.

Ezután a bécsi békekonferencia jelentőségét méltatta a szónok, kiemelve annak azokat a megállapításait, amelyek a fegyverkezési hajsza megszűnésének társadalmi hasznosságára utaltak, majd a szovjet békemozgalom akcióit ismertette.

A szovjet közlekedési dolgozók és szakszervezeteik a legaktívabbak a Szovjetunió békemozgalmában. Ama több tízmillió szovjet állampolgár között, akik az utóbbi években békemeneteken vettek részt, nem kevesen voltak a közlekedés képviselői. Nincsenek a szovjet közlekedési dolgozók lapjainak olyan számai, amelyekben ne jelennének meg újabb és újabb tudósítások a közlekedési dolgozók békeakcióiról. A dolgozók kollektíváiban „békeműszakot", „békeheteket", „békedekádokat" és nagygyűléseket szerveznek. Az iskolákban „békeórákat" tartanak. A mozdonyvezetők túlsúlyos teherszerelvényeket továbbítanak megtakarított üzemanyag felhasználásával. Az így megtett utakból származó bérük egy részét önkéntes alapon a „szovjet békealap" javára utalják át.

— Immár negyven éve élünk békében. De még ma sincs jogunkban elfelejteni az elmúlt háború tanulságait, amelyek közül a legfontosabb: a háború ellen azért kell állandóan harcolni, hogy ki ne törjön.

(Folytatás a 2. oldalon.)

MUNKAÉRTEKEZLET

A vasutas-szakszervezet titkársága és a MÁV vezetői június 12-én munkaértekezletet tartottak a szakszervezet központjában. *Koszorus Ferenc* főtitkár megnyitója után elsőnek *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója tájékoztatta a résztvevőket a múlt év októberében, a vezérigazgatóságon megtartott hasonló összetételű értekezleten felvetődött kérdések megoldásáról.

Ezután rátértek a tárgyalásra javasolt témák megvitatására. Ezúttal a 40 órás munkahét bevezetésének lehetőségei a MÁV-nál, a vasutas sport fejlesztésének iránya, a szakszervezeti választások, a 35. vasutasnap programja szerepelt a napirenden. Végezetül tájékoztató hangzott el a vasút ez évi első öt hónapjának baleseti helyzetéről.

A tanácskozás résztvevői a vezérigazgató tájékoztatóját hallgatják

(Laczkó Ildikó felvétele)

Helytáll a Kandó brigád

A szegedi körzeti üzemfőnökség kilenctagú *Kandó Kálmán* brigádja 1983-ban alakult. Vezetője *Vozár János.* Kiváló gazdasági eredményeikkel és közéleti tevékenységükkel két év alatt felhívták magukra a figyelmet.

A kollektíva vállalta többek között a mozdonyok revízió utáni külső-belső tisztítását, a villamosenergia- és gázolajfogyasztás lényeges csökkentését. Ők gondozzák az igazgatóság épülete mögött kiállított 375-ös sorozatú gőzmozdonyt is.

Tavaly a villamosenergia- és gázolaj megtakarításuk értéke egymillió 220 ezer forint volt.

A Kandó Kálmán brigád a szegedi vontatási üzemegység által nemrégen hirdetett *„a legtisztább mozdony"* versenyben első helyezést ért el. Tavaly felvették a kapcsolatot a varsói fűtőház vasutasaival is.

A szocialista művészetért

Június 11-én a vasutas-szakszervezet székházában értekezletet tartottak a művészeti propagandabizottság tagjai és a propagandisták részére. *Simon László*, a Művészeti Szakszervezetek Szövetségének titkára tartott vitaindító előadást a művészeti nevelés feladatairól a XIII. pártkongresszus tükrében, majd a bérletező színházak képviselői tájékoztatták a résztvevőket a legfontosabb feladatokról.

Ezután Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára átnyújtotta *Horváth Ferencnek*, a művészeti propagandabizottság vezetőjének *több évtizedes kiemelkedő művészeti nevelő és propagandatevékenységéért* a szakszervezetünk elnöksége által alapított *emlékplakettet és emléklapot.*

A művelődési ház kollektívájának

Emlékplakett a Béketanácstól

A Vasutasok Szakszervezete békéscsabai Művelődési Háza évek óta a békemozgalom rendezvényeinek a színhelye. Az intézmény igazgatója, *Dányi Pálné* és munkatársai színvonalas rendezvények sorozatán keresztül segítik a békemozgalom érzelmekben gazdag eseményeinek szervezését és lebonyolítását. Lelkiismeretes, odaadó munkájuk a közelmúltban elismerésben részesült.

A békemozgalomban végzett kiváló munkáért az Országos Béketanács Elnöksége a művelődési ház kollektívájának a *Békemozgalom emlékplakettjét* adományozta. A kitüntetést a győzelem napja alkalmából a Hazafias Népfront békenagygyűlésén adták át.

Az erősödő egység jegyében

Budapesten ülésezett a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének elnöksége

A *Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének* elnöksége június 6—7-én Budapesten tartotta ülését a Vasutasok Szakszervezetének székházában. A házigazda szerepét a vasutas- és a közlekedési szakszervezet töltötte be. A tanácskozáson részt vettek a nemzetközi szövetség egyes közlekedési ágazatainak vezetői, képviselői, valamint a szövetség titkárai. Megjelent az ülésen *Debkumar Ganguli*, az SZVSZ egyik titkára, a nemzetközi szövetség korábbi főtitkára is.

Az ülés napirendjén szerepelt a *IX. Nemzetközi Szakmai Konferencia* fődokumentumának előzetes megvitatása, a szakmai konferencia előkészületeiről szóló tájékoztató, a számvizsgáló bizottság jelentése, a különböző határozatok elfogadása és a tagfelvételi kérelmek elbírálása.

Tragikus a helyzet egyes országokban

A fődokumentum vitája során az elnökség tagjai megállapították, hogy a VIII. Nemzetközi Szakmai Konferencia óta eltelt időszakban *számos, fontos megmozdulás történt a nemzetgazdaságok különböző szektoraiban*, így a közlekedési ágazatban is. A monopóliumok és a transznacionális vállalatok maximális profitra törő politikája a dolgozók határozott ellenállásába ütközött. A dolgozóknak ezek az akciói nagymértékben erősítették a nemzetközi szolidaritást.

A világ népeitől kizsarolt anyagi eszközökkel *az uralkodó körök a fegyverkezési versenyt, az űrháborúra való felkészülést támogatják.* Ezért a dolgozók és szakszervezeteik egyre erőteljesebben veszik ki részüket a fegyverkezés elleni mozgalmakból. A tőkés világ a történelem eddigi legnagyobb válságát éli át — hangsúlyozza a dokumentum. *A hosszú évek során kiépített társadalmi juttatási rendszer szakadatlan támadásnak van kitéve.* Az Egyesült Államok által más fejlett tőkés országokra is rákényszerített „takarékossági" intézkedések eredménye az lett, hogy ezekben az országokban az ipari kapacitásnak körülbelül az egyharmada kihasználatlan, *a munkaerő egyhatoda munkanélküli.* A fejlődő országok helyzete tragikus. Hozzávetőlegesen *egymilliárd ember éhezik* vagy rosszul táplált, és nem részesül megfelelő orvosi ellátásban. Az itt élő embereknek közel a fele munkanélküli.

A protekcionista intézkedések, a mesterségesen kialakított kereskedelmi akadályok és a politikai indítékú, egyéb gazdasági jellegű korlátozások igen nagy károkat okoznak a fejlődő országok gazdaságának. A nemzetközi pénzintézetek hitelnyújtási mechanizmusukat arra használják föl, hogy megnyerjék a fejlődő országokat a külföldi tőkebefektetések számára.

Békét, rendet, leszerelést!

A IX. Nemzetközi Szakmai Konferencia megvizsgálja a kialakult helyzetet és ennek a szállításra gyakorolt hatását. Megvizsgálja továbbá, hogy a közlekedési, kikötői és halászati dolgozók szakszervezeteinek akcióegysége miként növelhető a transznacionális vállalatok ellen *a munkahelyek biztonságáért, a jobb élet- és munkakörülményekért, az összehangolt és demokratikus közlekedéspolitikáért, az új nemzetközi gazdasági rendért, a békéért és a leszerelésért* folytatott küzdelemben.

Az elnökség tagjai felhívták a figyelmet arra, hogy a mai nemzetközi helyzet értékelésekor rá kell mutatni azokra a gyökeres változásokra, amelyek a VIII. szakmai konferencia óta a világban bekövetkeztek. *Hangsúlyozottabban kell bemutatni, hogy milyen tényezők változtták ki a nemzetközi helyzet előződését, és ki ezért a felelős. Jobban be kell mutatni a Szovjetunió és a szocialista országok békekezdeményezéseit.* Az elnökség tagjai szükségesnek ítélik annak megvilágítását a dokumentumban, hogy milyen kölcsönös viszony van a szocializmus, a gazdasági követelések és a békeharc között.

A tanácskozás további részében a nemzetközi szövetség szervezeti életével és működésével kapcsolatos kérdések szerepeltek napirenden, így a *számvizsgáló bizottság* évi jelentésének a vitája. Ezt követően a csehszlovák delegáció — mint a következő rendezvény házigazdája — adott tájékoztatót a IX. Nemzetközi Szakmai Konferencia előkészületeiről. Ennek értelmében *a konferenciára ez év október 22—26-a között kerül sor Prágában.* A konferenciára 84 ország közlekedési szakszervezete kapott meghívást.

Újabb tagszervezetek

Az elnökség végezetül határozatot fogadott el a II. világháború befejezésének 40. évfordulója alkalmával. A határozat egyebek között emlékeztetett arra, hogy a milliók halálát okozó fasizmus feletti győzelem a világ népei hősies áldozatának és a különböző társadalmi rendszerű országok összefogásának köszönhető, élükön a Szovjetunióval.

A másik dokumentum a Szakszervezeti Világszövetség megalakulásának 40. évfordulója alkalmából született. Ebben, az elnökség — méltatva az esemény jelentőségét — a következőket rögzítette: „. . . *tisztelettel adózunk mindazoknak, akik önzetlenül működtek közre a szakszervezeti jogok kiterjesztésében és védelmében, hogy megalapozzák és erősítsék a dolgozók nemzetközi szolidaritását és egységét, hogy óvják és védelmezzék azt, ami az emberiség számára a legdrágább: a világbékét . . .*"

Az ülés végén az elnökség tagfelvételi kérelmek ügyében foglalt állást. A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége tagjai közé kérték felvételüket: *Banglades, Honduras, Equador, Ghana* és *Bolívia* különböző közlekedési ágainak dolgozóit képviselő szakszervezetek.

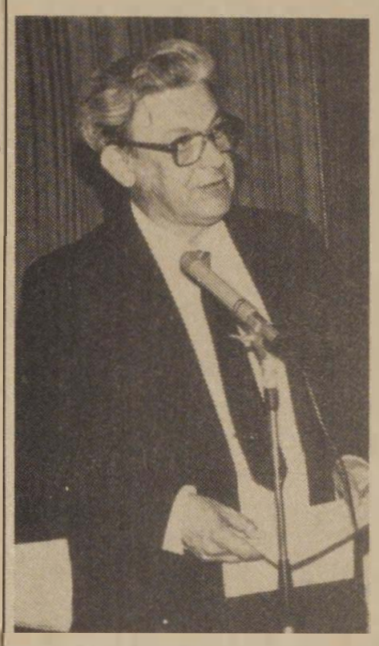
Baranyai Zoltán

Békegyűlés a Szőnyi úton

(Folytatás az 1. oldalról.)

Ezért foglal el központi helyet a közlekedési dolgozók szakszervezetének tevékenységében a békéért, az enyhülésért és a leszerelésért folytatott harc. *Béke és nemzetközi együttműködés nélkül nincs társadalmi haladás. Csakis békés körülmények között fejlődhet normálisan és működhet hatékonyan a közlekedés, és mi, szovjet közlekedési dolgozók, legfontosabb feladatunknak a béke megőrzését tartjuk s azt, hogy a háború fogalmát kiiktassuk életünkből* — fejezte be felszólalását Nyikolaj Lavrentyev titkár.

A következő felszólaló *Georges Lanoue*, a nemzetközi szövetség francia elnöke volt. Felszólalásának bevezető részében — utalva a nemzetközi konferencia budapesti ülésére — rámutatott arra, hogy a tanácskozás témái nem választhatók el a jelenlegi nemzetközi helyzettől.



Nyikolaj Lavrentyev

— Elképzelhetetlen — mondotta —, hogy a szakmai, valamint a dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő témákat elszigetelten tárgyaljuk olyan kérdésektől, mint a béke és a leszerelés. Ezt a megállapítását három okkal indokolta:

— *egyre fokozódik a fegyverkezési verseny,*

— *egyre hevesebbek a békét kívánókkal szembeni támadások,*

— *a munkások szervezeteinek egyre több lépést kell tenniük e támadások ellen, és támogatniuk kell a dolgozók békevágyának kifejezésre juttatását.*

— Az embereknek, a munkásoknak hiába vannak jó és szépen megfogalmazott céljaik, nemes törekvéseik, ha mindezeket egy világméretű katasztrófa egyik pillanatról a másikra eltörölheti. Ez olyan lenne, mint „egy szép palota, amelyet ingoványra építettek". — A hadiipar óriási összegeket emészt fel, egyes kormányok megdöbbentő nagyságú összegekkel támogatják fejlesztésüket. Lényegesen nagyobb és gyorsabb lehetne a társadalmi-gazdasági fejlődés, ha ezeket az anyagi eszközöket a lakosság, a dolgozók érdekében használnák föl. Ezek a problémák egyébként mind részletesen megvitatásra kerülnek majd a IX. Szakmai Konferencián Prágában — hangsúlyozta Georges Lanoue.

Georges Lanoue

Ezután a fasizmus felett aratott győzelem 40. évfordulójára emlékezve az előadó kiemelte:

— *Sohasem lehet elfelejteni, hogy a fasizmus feletti győzelem elválaszthatatlan az osztályharctól és attól a hősies küzdelemtől, amelynek élén a sokat szenvedett szovjet nép áll.*

A fasizmus elleni küzdelem és az osztályharc közötti kapcsolatra hazai példaként említette a francia vasutasoknak a német megszállók elleni hősi küzdelmét az ellenállási mozgalmon belül. A francia munkásmozgalom mindezekből azt a következtetést vonta le, hogy a múlt tanulságait élő példaként kell megőrizni a jelen számára. Ezért szükséges az, hogy a közlekedés dolgozói egyre erőteljesebben követeljék: a béke legyen életük meghatározója!

— *Amikor a békéről beszélünk, akkor ezt a fogalmat a Szovjetunióhoz kapcsoljuk, annak békejavaslataihoz, amelyeket a szocialista országok is támogatnak* — mutatott rá Georges Lanoue. Majd ismét franciaországi példára hivatkozva megemlítette, hogy június 23-án egész Franciaországot átfogó, hatalmas béketüntetés lesz, amelyet a Francia Kommunista Párt a CGT-vel közösen szervez az összes demokratikus erő bevonásával. Ez és sok más tőkés országbeli tömegmegmozdulás is igazolja, hogy a tőkés országokban is óriási erők tevékenykednek a háború ellen, a leszerelésért és a békéért.

— *Szeretném biztosítani önöket arról, hogy nemzetközi szövetségünk a dolgozók érdekvédelmét továbbra is szem előtt tartva, munkájának középpontjába a békeharcot állítja* — fejezte be felszólalását a nemzetközi szövetség elnöke.

A békegyűlés utolsó szónokaként *Fodor István*, az Országos Béketanács titkára fűzött néhány gondolatot az elhangzottakhoz. Párhuzamot vont a magyar békemozgalom elvei, a szovjet és a francia vendégek által elmondottak között, és megállapította tartalmi hasonlóságukat, sőt azonosságukat. Politikai életünk kiemelkedő eseményére, a parlamenti és tanácsi választásokra utalva megjegyezte: *a béke, a szocializmus, a társadalmi haladás eszméi az elmúlt évtizedekben szoros kapcsolatba kerültek egymással hazánkban.* A választásokon az ország állampolgárai erről a politikáról fejezték ki véleményüket szavazataikkal. A fasizmus feletti győzelem méltatása után kijelentette: *a két világrendszer között a felsőbbrendűség kérdése az emberi értékek terén dőljön el és ne a csatamezőkön . . .*

Hazánk szerepéről szólva az előadó emlékeztetett azokra a kezdeményezésekre, amelyet a nemzetközi közvélemény „budapesti felhívás" néven ismer, és pozitív szerepet játszott az enyhülési folyamat kibontakozásában a hetvenes évek elején.

— *Magyarország tekintélyét a világban ma az adja, hogy az országban politikai, társadalmi és gazdasági stabilitás van. Ez egyben annak igazolása is, hogy a magyar nép a többi néppekkel együtt békében és biztonságban kíván élni* — fejezte be mondanivalóját a Béketanács titkára.

Fodor István

A békegyűlés részvevői hosszantartó tapssal fejezték ki egyetértésüket az elhangzottakkal. A gyűlés az Internacionálé hangjaival fejeződött be.

B. Z.

Májusban Dániában ülésezett a vasutas eszperantó kongresszus

A Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség (IFEF) a dán, finn, norvég és svéd vasutas eszperantisták szervezésében május 17–23. között a dániai Vejle városában rendezték meg 37. kongresszusukat. A konresszuson 21 országból 305 részvevő vett részt.

A megnyitó ünnepségen a város polgármestere meleghangú szavakkal eszperantóul köszöntötte a résztvevőket. A Dán Vasutakat *E. R. Jensen* vezérigazgató-helyettes és *H. Brogaard vasútigazgató* képviselte, de jelen volt számos állami és társadalmi szervezet képviselője is.

A kongresszus különböző bizottsági üléseken értékelte a végzett munka eredményeit. Ezek között jelentős volt a szótárbizottság munkája. Hosszú évek kemény munkájának eredménye, hogy a hatnyelvű, közel 12 000 vasúti szakkifejezést tartalmazó UIC Lexikon fordítása elkészült. Ebből a munkából jelentős részt vállaltak és végeztek a magyarok. Az eszperantó nyelvű kiadással kapcsolatos feladatok megbeszélése is napirendre került.

A szakmai előadások bizottsága szervezésében G. Theussen *„Rendkívüli szállítások"* címmel nagyon érdekes előadást tartott, amelyben részletesen ismertette a rendkívüli szállítások komputerrel történő megtervezését. Előadása után filmen is bemutatta egy 180 tonna súlyú transzformátornak szárazföldön és komphajón történt szállítását. Előadásával páratlan sikert aratott. Ezen kívül sor került még több kiselőadásra is: a svédek a gazdaságtalanul működő vasútvonalakon a forgalom fellendítéséről számoltak be; a norvégek a hóakadályok leküzdéséről, továbbá az északi országok vasúti egyenruhájának kialakulásáról és fejlődéséről beszéltek; a finnek konferenciavonat létesítéséről tartottak tájékoztatást; a jugoszlávok az ifjúság és a vasút kapcsolatáról számoltak be.

A zártkörű ülésen 19 tagország 22 választott, szavazati joggal felruházott küldöttje (magyarok képviseletében két ilyen küldött) tárgyalt meg 11 napirendi témát. Ezek a szervezet működésével kapcsolatos feladatokat tartalmazták. Két részben plenáris ülés is volt.

Az Eszperantó Világszervezetben (UEA) egy szavazati joggal rendelkező választott küldött képviseli a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetséget. Ezt a tisztséget közel két évtizede magyar vasutas eszperantista tölti be. Alapszabály szerint ezen a kongresszuson történt a tisztségviselő újraválasztása és ismételten *Gulyás Istvánt* választották meg.

Büszkeséggel tölt el bennünket, hogy az IFEF a magyar vasutas eszperantó mozgalmat, annak eredményeit szinte valamennyi munkaterületen legjobbnak minősítette és példának állította a többi tagország elé.

A hivatalos programokon kívül még számos kulturális rendezvény tette gazdagabbá a kongresszust.

Az IFEF idei kongresszusára (az „Ifjúsági Alap" terhére) meghívta *Sámson Máriát*, az Úttörővasút állomásfőnökét, aki aktívan vett részt a kongresszus munkájában.

Jövőre a jugoszláv vasutas eszperantisták Skopjéban rendezik meg a kongresszust.

Patay János

A békegyűlés résztvevőinek egy csoportja

(Óvári Árpád felvétele)

Épületek, hidak fenntartói

Egy évtized tapasztalatai a szegedi ÉHF-nél

Tíz évvel ezelőtt, 1975-ben alakult meg Szegeden az Épület- és Hídfenntartó Főnökség. Tevékenységi körébe az épületek, hidak, közművek fenntartása, a lakásgazdálkodás, a jóléti létesítmények fenntartása, illetve egy részének üzemeltetése, valamint más, kisebb munkák is tartoznak. Hogy az eltelt évtized alatt milyen eredményt értek el, azt a következő adat is példázza: *amíg 1974-ben a vasúti épületek karbantartására 8,9 millió forintot költöttek, addig tavaly már 85 milliót.* Ez a tízszeres növekedés — az árváltozásokat is leszámítva — magáért beszél.

Lantos Péter, a főnökség vezetője elmondotta, hogy 1984-ben a kiemelt épület- és hídfenntartási munkákat határidőre teljesítették. A munkák hatékonyabb végzése érdekében az épület- és hídfenntartás fajlagos foglalkoztatási fokát az előírt 65 százalékkal szemben 85,8 százalékra, a ráfordított munkaórákat pedig 103,9 százalékra teljesítették. Évi munkájuk során — a Kiváló cím pályázat értékelésénél — az elérhető ezer ponttal szemben 1267-et értek el.

Az épületeken végzett munkák közül kiemelkedik a felvételi épületek felújítása. Tavaly 12 nagyobb felvételi épület főjavítása, vagy tatarozása fejeződött be. Ebből saját kivitelezésben *Kecskemét-Alsó, Hódmezővásárhely-Népkert, Pörböly, Szabadkígyós, Kétegyháza, Murony,* valamint *Kelebia* I. üteme készült el. Jelenleg 16 felvételi épületen dolgoznak. A lakóépületekben huszonkét lakás felújítása fejeződött be, zömmel a komfortfokozat növelésével. Beruházásból tizenegy új lakás épült meg. Idén újabb 21 lakás felújításán dolgoznak. Az üzemi épületeken 40 helyen végezték el a főjavítási és tatarozási munkákat, amelyek során raktárak, őrhelyek, szociális épületek, vízházak, különféle műhelyek fiatalodtak meg. Az igazgatóság épületében kialakították a menetirányítók helyiségeit.

Kiemelt feladataik közé tartoznak a hídfenntartási munkák, amelyeket a elvárásoknál magasabb szinten tudtak teljesíteni. A Duna-hidak mázolása is lendületet vett. Mázolási munkákat öt helyen végeztek, saját és idegen kivitelezőkkel mintegy 20 ezer négyzetméter felületen. Ez jelentősen meghaladta a korábbi évek teljesítményét. Az év során folytatták a közműhálózat, a kazánok, a fűtési hálózat felújítását is.

A főnökség vezetői igen sokat tettek a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért. Szeged—Tisza pályaudvaron a asztalosműhelyt újították fel, kiskunhalasi építésvezetőségükön központi fűtést szereltek be, Hódmezővásárhelyen pedig hozzákezdtek egy új telephely kialakításához. Tavaly több kis munkagép beszerzésére is sor került.

Kedvezően alakult újítási tevékenységük. Tavaly a dolgozók 93 javaslatot nyújtottak be, ebből 67-et elfogadtak. Ezzel a második félévben a pályafenntartási szakszolgálat főnökségei között az első helyen végeztek.

Dolgozóik bekapcsolódtak a kongresszusi és felszabadulási munkaversenybe, majd a vetélkedőre 28 brigádjuk nevezett be. Kimagasló munkájuk alapján a békéscsabai *Kőműves I.* szocialista brigádjuk elnyerte a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. A főnökség pedig 1983 után, az elmúlt évi munkájával is kiérdemelte az *Élenjáró szolgálati hely* kitüntetést.

Lantos Péter elmondotta, hogy főnökségükre a idén is rendkívül nagy feladatok várnak. 210 millió forint költségtervvel gazdálkodnak, melyből fenntartási tevékenységre kereken 160 millió forintot terveztek. Ebből üzemi épületekre mintegy 70 milliót, lakóépületekre 19,2 milliót, hídfenntartásra 23 millió forintot fordítanak. — hogy csak a jelentősebbet említsük. Feladatukat növeli, hogy az év eleji rendkívüli zord időjárás miatt (viharkárok, vezetékelfagyás stb.) várhatóan jelentős többletmunkát is el kell végezniök.

Gellért József

Hét fiú, öt lány

Látogatóban a tizenkét gyerekes Ráduly családnál

Eperjeske átrakópályaudvar mellett található a környék legkisebb települése, Kálonga-tanya. Nyolcvankét lakásban mindössze 253 lakost számlálnak. A „főtérnek" nevezhető tisztásról rögtön szembetűnik Ráduly Sándorék — 1981-ben épült — lakása. Érdeklődésünkre a házigazdán kívül többen is megjelentek a népes család tagjai közül. A Ráduly családba öt lány és hét fiú született. A családfő *Ráduly Sándor* — akinek haja ma is dús, szeme vidáman csillog, — 1950-ben kezdte vasúti pályafutását, mint pályamunkás. Közben katonai, majd karhatalmi szolgálat következett. 1958-ban Záhonyban bárcázó, ólmozó, később pedig raktárnok. 1960-tól, jelenleg is Tuzsér állomáson teljesít szolgálatot.

Tizenkét gyerek. Reggelenként 12 ruhácskát kikészíteni, a kenyérből 12 karajt egyszerre leszelni. Az ebéd 15 literes fazékban főtt, hogy mindenkinek jusson. Arra nagyon büszkék, hogy a családi házukat maguk építették fel, hiszen *Laci* és *Miklós* a kőműves-, *Tibor* pedig a villanyszerelési munkákat végezte. Egyébként a hét fiú közül eddig öten becsülettel teljesítették hazafias kötelességüket különböző alakulatoknál. *István* a közeljövőben várja a behívót.

— Mi jelenti a legnagyobb örömet a családban? — kérdezem az édesanyától.

— *A gyermekeim egészsége, szorgalma, igyekezete. Fegyelmezettek voltak, nem kellett különösebb fenyítés, szinte egymást nevelték fel.* Sohasem mentem kérni sem a tanácstól, sem a vasúttól, igaz, nem is kaptam. A mi családi ünnepünk disznótorban, anyák napján és névnapon mutatkozik meg igazán, amikor 50-60-an összejövünk és szerény keretek között ünnepelünk.

Miklós, aki nemrég felvételét kérte a munkásőrségbe, így beszél szüleiről:

— Szeretettel neveltek bennünket, kenyeret adtak a kezünkbe, az életben valamennyien megálljuk a helyünket.

— Tudnának receptet adni, mi a nagycsaládosok összetartó ereje?

— *Mindenekelőtt a megértés* — feleli a családfő. — Felelősség a családért. Gondoskodni az anyagi megélhetésről is. Mi a kis fizetés mellett ilyen-olyan munkát végeztünk, mert hogy a 12 gyermek nevelése a mi gondunk, felelősségünk.

Végezetül szinte egyszerre fogalmazzák meg, hogy a legelső az, hogy a gyerekek tiszteljék, szeressék, becsüljék egymást a családon belül.

Szőgyényi Bertalan

A kollektív szerződés módosítása (3.)

A vállalati stratégia eszköze

Elérkeztünk a VI. ötéves tervidőszak utolsó évéhez, ami azt jelenti, hogy a MÁV kollektív szerződés hatálya lejár. 1986-ban új, a gazdasági körülményekhez jobban illeszkedő szerződést kell készítenünk.

A kollektív szerződés létrehozása során — mint minden jogalkotói munkának — a társadalmi, gazdasági viszonyok reális és valósághű szabályozására kell törekedni. A szabályozás nem szakadhat el az élettől, de nem szolgálhat egyes dolgozói rétegek irreális, túlzott követeléseinek teljesítésére sem.

Legfőbb követelmény a minőségi munka

A kollektív szerződés akkor teljesíti feladatát, ha szabályai tényleges gazdasági viszonyokat határoznak meg, a vállalat érdekeit azzal szolgálják, hogy elősegítik az eredményes gazdálkodást, valamint megfelelően ösztönző bérrendszerrel lehetővé teszik a dolgozók anyagi javainak gyarapodását. *Legfőbb követelmény az intenzív gazdálkodás folytatása, a munka minőségének emelése.* De ehhez javítani kell a munka körülményeit és a munkáltatónak biztosítania kell a folyamatos, jól szervezett munkafeladatokat is. E határozott követelmény a beosztott dolgozókon túlmenően fokozottabban vonatkozik az őket közvetlenül irányító és vezető apparátusra is. Mindannyiunknak tudomásul kell venni, *hogy az egyén boldogulása, jövedelme, csak az összvasúti teljesítményekkel összefüggésben növekedhet.* Nem a jogi szabályok által, hanem jobb munkával, a bevételek növekedésével lehet magasabb jövedelmet elérni.

A központilag kiadott ez évi módosítástervezet már magán viselte a közgazdasági szemléletváltozást; egyes kérdésekben valós alternatívát állított a dolgozók elé, illetőleg pontosan értékelte a módosítások gazdasági hatását.

A kollektív szerződés kezdettől fogva azonos tartalommal határozta meg azokat a munkaköröket, amelyek a MÁV-nál *változó munkahelynek minősülnek.* A 7. §-nak a munkajogi hatása pedig azt jelenti, hogy e munkakörökben alkalmazásra kerülő dolgozók munkaviszonyába — a munkaszerződésben annak külön kikötése nélkül — a változó munkahelybe beépül. Erre a körülményre csupán a dolgozó figyelmét kell szóban felhívni. A szabályozás a dolgozók érdekeit védi, hogy tisztában legyenek munkavállalásuk körülményeivel.

Az ilyen utólagos módosítás viszont felveti a kérdést, hogy mi a helyzet azoknál a dolgozóknál, akik már határozott telephelyre kötötték munkaszerződésüket, *azaz a kollektív szerződés módosítása automatikusan módosíthatja-e az egyéni munkaszerződést?* Ez jelenleg még a jogirodalomban is vitatott, azt azonban leszögezhetjük, hogy célunk nem az egyéni munkaszerződés módosítására irányult, hanem a munkaerő könnyebb mozgatására, azon területeken, ahol az üzemviteli feladatok megközelítően azonosak, és az összevont állomások kis távolságra fekszenek egymástól. Erre tulajdonképpen ez ideig is volt jogi lehetőség, hiszen a dolgozónak a munkakörén és a munkahelyén kívül is kell munkáltatói utasításra — kirendelés formájában — munkát végeznie.

Amit túllépni sehol sem lehet

A módosítással csupán a jelenleg is követett gyakorlatot, az átirányítást kívántuk szabályozni. A dolgozók részére az ilyen jellegű foglalkoztatás nem jelenthet nagyobb megterhelést, hosszabb utazást, pluszköltséget. A módosítás nem érinti továbbá a dolgozóknak járó kedvezményeket, például a kiküldetési díjat változatlanul fizetni kell.

A kollektív szerződés 16. §-a *12 óra tartamban határozta meg a Csm-es vonattovábbítás esetében az egy szolgálatban eltölthető szolgálati órák számát.* Ezt túllépni sehol sem lehet. Egyes szolgálati helyek évek óta javasolják, hogy ezt az időtartamot helyi függelékben 13 vagy 14 órára terjeszthessék ki, olyan fordák esetében, ahol e határ rövid idejű túllépése miatt, illetőleg annak megelőzésére személyzetváltást kell végrehajtani. Ez a gazdaságtalan foglalkoztatás megnehezíti a munkaerő ésszerű felhasználását és növeli az önköltségi órák számát is.

Az elmúlt évi és az ez évi módosítás során is kezdeményeztük e szigorú szabály kiterjesztésének lehetőségét, kizárólag azokon a munkaterületeken, ahol a körülmények ezt lehetővé teszik, és az érintett dolgozók is egyetértenek vele. A szolgálati órák megnövelését nem kellett volna hálózati szinten végrehajtani. Ennek ellenére az érintett dolgozók és az őket képviselő szakszervezet visszalépésnek minősítették és elutasították a javaslatot, csupán a záhonyi üzemigazgatóság területén lehetett ezt megvalósítani. Ott maguk az érintett dolgozók kezdeményezték a módosítást. Kérelmüket támogatta a gazdasági vezetés és a szakszervezet is. Ezt azonban nem lehet általában elfogadni vagy elutasítani. Az helyenként alapos vizsgálatra szorul, hogy az emelés mennyiben felel meg a dolgozó egészségi állapotának, a vasútüzem biztonsági feltételeinek és mennyiben szolgálja a munkaerő hasznos foglalkoztatását.

Erre esetenként és a szakmai szervek által történt egzakt vizsgálat keretében válaszolhatunk.

A gépjárművezetők túlmunkájának felső határát magasabb jogszabály (16/1971. MÜM-KPM sz. rendelet) határozta meg a törvényes havi munkaidő 40 százalékának megfelelően.

A gépjárművezetők munkafeltételeiről és bérezéséről szóló új jogszabály (18/1983. ÁBMH sz. rendelkezés) ezt a feladatot a kollektív szerződés hatáskörébe utalta. E felhatalmazás alapján a MÁV kollektív szerződés 29. §-át a gépjárművezető munkakörrel egészítetük ki, *így e munkakörben dolgozók részére is évi 600 óra túlmunka rendelhető el.* Az éves túlmunkakeretet természetesen havi keretre kell lebontani a munkafeladatok arányában.

A jogszabály változatlanul úgy rendelkezett, hogy a munka jellegére való tekintettel túlórapótlék nem illeti meg a gépjárművezetőt.

A kollektív szerződés helyi függelékében a személygépjármű-vezetők részére a rendszeresen teljesített, illetve a várhatóan teljesítendő túlmunka arányában átalányt is lehet megállapítani. Ez az átalány nem foglalja magában a heti pihenőnapon végzett munka díjazását, tehát az e napon végzett munkát az átalányon felül külön kell megtéríteni.

A munkaszerződés két formája

Az 1985. évi módosítás előírta, hogy azok a MÁV-dolgozók, akik mellékfoglalkozás alapján is végeznek munkát a MÁV-nál, év végi részesedést kapnak mind a két munkaviszonyuk után. Jelenleg a dolgozó két formában köthet munkavégzésre irányuló szerződést a főfoglalkozás szerinti munkáltatójával:

— *saját munkakörébe tartozó túlmunka elvégzésére,*

— *munkakörébe nem tartozó munkafeladatok ellátására.*

Az első esetben a 17/1979 (XII. 1.) MÜM sz. rendelet 32. § alapján önkéntes túlmunka végzésére irányuló szerződést kell kötni. A munka során a főfoglalkozású munkaviszony minden elemét alkalmazni kell azzal a különbséggel, *hogy a kollektív szerződés által előírt túlmunkakeretet túl lehet lépni.*

A díjazásra és a munkarendre — túlórapótlék, napi pihenőidő — vonatkozó előírásokat be kell tartani. Az önkéntes túlmunka díjazását a munkajogi átlagkereset számításánál figyelembe kell venni, valamint a kifizetett összeg alapját képezi a nyugdíjnak is.

Célszerű a szerződést határozott időre kötni, illetőleg a felbontás lehetőségéről rendelkezni. A munkaerő racionális foglalkoztatásának érdekében pedig a szerződésben rögzíteni lehet a változó munkahelyű foglalkoztatást is.

Nyilvánvaló, hogy ez a foglalkoztatási forma a MÁV részére rendkívül kedvező. Véleményem szerint ezért a szerződések kötését a munkáltatói „rábeszélés" mellett a megfelelő mértékben anyagilag is ösztönözni kellene.

A dolgozó a 17/1979 MÜM. sz. rendelet 33. §-a alapján saját munkáltatójával köthet önkéntes különmunkára irányuló szerződést is. *Erre a mellékfoglalkozás szabályait kell alkalmazni,* tehát a dolgozót az általános munkajogi szabályok szerinti jogok illetik meg és kötelezettségek terhelik. Ebből következően a mellékfoglalkozásban is jogosult az évi rendes szabadságra pótszabadsággal együtt. A pótszabadságot pedig az összes — tehát a főállásban eltöltött időket is beleértve — munkaviszony után kell megállapítani. Jogosult ezen felül az év végi részesedésre is, amelyet 1986-ban fizetnek. Ennek a munkáltatásnak az a hátránya, hogy díjazása a nyugdíjba nem számít be.

Dr. Szabó László

(Folytatjuk.)

Bizalmiak akadémiája

A levelezők havonta találkoztak

Bizalmiak akadémiáját szervezett a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság, a vasi megyeszékhely körzeti üzemfőnökségének 25 utazó bizalmija és helyettese számára.

Az elmúlt év szeptemberében kezdődött levelező oktatás résztvevői havonta egy alkalommal találkoztak. Minden hó harmadik keddjének a délutánján előadást hallgattak, ezt követően pedig konzultáció formájában feldolgozták az előző havi előadás anyagát és foglalkoztak napjaink politikai, gazdasági és társadalmi kérdéseivel.

A tszb és az üzemfőnökség szakszervezeti vezetői által megtartott *Bizalmiak akadémiája* májusban tesztkérdéses beszámoltatással zárult.

(jakab)

Vendégek az étkezőkocsiban

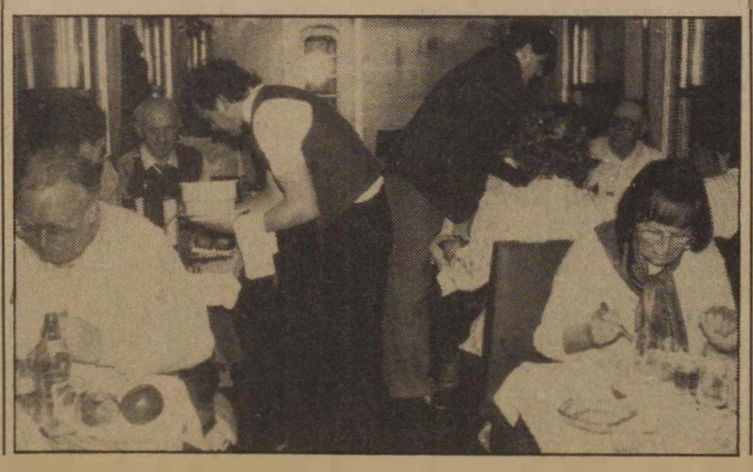
Az Utasellátó mozgószolgálatának egyik igen sikeres tevékenysége, amikor külföldi csoportok részére az étkezőkocsikon ad ebédet, illetve vacsorát.

A közelmúltban a *„Hapag Lloyd Tours"* GmbH NSZK-beli cég az IBUSZ stuttgarti irodájának ajánlására hazánkat is bekapcsolta utazási köreibe.

Az első csoport május első felében a Szovjetunióból jövet Záhony és Budapest között, majd Hegyeshalomig vette igénybe az Utasellátó étkezőkocsijait. Ezen az úton 39 vendég kapott ellátást.

Néhány nappal később már 129-en vettek részt azon a különvonaton, amely az NSZK-ból a Krímbe tartott. A vendégek szovjet hálókocsikon utaztak. Ellátásukat ezúttal két étkezőkocsival biztosították, az Utasellátó Bp. Keleti pályaudvari 9. sz. mozgószolgálati üzemének dolgozói.

Drégely Vilmos



Utasellátás a Dunán

Az Utasellátó a vasúton és a Volánon kívül több vállalattal is tart fenn gazdasági kapcsolatot. Egyik ilyen partnere a MAHART. A Belgrád rakparti 12-es hajózási üzemben az idén május 1-én kezdődött a főszezon. Az Utasellátó feladata a Rákóczi, a Hunyadi és a Táncsics hajokon az éttermi és büfészolgálat, ezenkívül a hét Moszkva típusú és a három szárnyashajón, valamint három vízibuszon a büfészolgálat ellátása.

Az idei főidényben — május közepétől — 20 és 23 óra között álló diszkóhajó is várja vendégeit, amelyen szintén az Utasellátó gondoskodik az ellátásról. A hajókon az Utasellátó bővíti az étel- és italválasztékot.

A délutáni sétahajójáratokon megkezdik a kedvelt tejszínhabos kávé kuglóffal való árusítását. Frissen sütött kalácsokat, süteményeket, salátákat és olcsóbb nyersanyagból készített ételeket is kínálnak.

D. V.

Ezek a mai fiatalok

Temetnék a munkát?

Egyszer egy építkezésen a munkavezető így panaszkodott: — Ezek a fiatalok nem tudnak és nem is akarnak tisztességesen viselkedni. Többnyire ápolatlan külsővel, nyeglén lődörögnek be a munkahelyre. Köszönésük legfeljebb halk motyogás, de a késés számonkérésekor nyomban nagy lesz a hangerő. Cinikusságuk félelmetes. Azt már meg se merem kérdezni, hogy a cipőben miért nincs pertli, vagy miért biztosítótű tartja össze a nadrágot, esetleg miért esznek mocskos kézzel. Dolgozni? Ugyan! Inkább elmennének a munka temetésére. Mit tehetek? Ez van, velük kell a feladatot elvégeztetni — úgy, ahogy ...

Valóban ilyen siralmas a kép? Válaszoljanak a kérdésre a *szentesi körzeti üzemfőnökség* fiatal szakmunkásai: dízelmozdony- és járművillamossági szerelők.

Beszélgetésünk elején hangot adok a saját véleményemnek: — Egyes fiatalok magatartása csakugyan joggal bírálható mind a munkahelyen, mind a magánéletben. Hogyan lehet a „vadhajtásokat" megnyirbálni?

Orosz Ferenc mondja, aki már 13 éve szakmunkás:

— Úgy, mint nálunk. Itt ugyanis már a tanulóidejük alatt felelősségteljes munkát kapnak a fiatalok. A viselkedésben is fegyelmet kívánnak az oktatók. *Aki trehány vagy nem képes a feladatoknak megfelelni, annak fel is út, le is út.* Tehát vagy megszokik, vagy megszökik.

Kovács Csaba (egy éve szakmunkás): — A fiatalok szertelensége nem velük született tulajdonság. Oka rendszerint az, hogy rossz példát látnak a felnőtteknél vagy társaik között az iskolában.

Fási Miklós (12 éve szerzett szakmunkás-bizonyítványt): — *A munkahelyi légkör mindig, mindenkinél meghatározó.* A rossz környezet még a jobbakon is ront. Egy alkalommal látam, hogy az egyik festő gyerek kivagyiságból kiöntött egy kanna festéket, mire a másik társa két kannával löttyintett ki. A harmadik fiú rátett még egy lapáttal: a maradékot mind kiöntötte a vödörből, aztán jót röhögtek a sikkesnek vélt hülyéskedésen. Hát ezt próbálja meg nálunk valaki! Biztos, hogy elmaradna a „sikerélményük"...

Sinoros János (13 éves a munkaviszonya): — *Nem a nagykorúság, hanem a család, az iskola és a munkahely együttesen formálja igazi felnőtté a gyereket.*

Fási Miklós: — Szerintem a dilemma ott kezdődik a fiatalok életében, ha a szülő nem követeli meg a rendet. Meg az is baj, hogy az illemtan nem szerepel az iskolai tárgyak között. Aztán a munkahely már nehezebben boldogul a neveletlen fiatalokkal, különösen azokkal, akik otthon mindent megkapnak, a Zsigulitól a berendezett lakásig, ahol kedvükre bulizhatnak, italozhatnak. Általában közöttük lehet megtalálni azokat, akik nem ismerik a kötelességeket, s mulasztásuk számonkérésekor kihívóan a közösség arcába nevetnek.

Dömsödi István (egy éve szakmunkás): — A munka szeretetét a családból kell hozni, s akkor megtalálja helyét, boldogulását a fiatal. *Én például szeretek dolgozni, s azt hiszem, ez a kérdés lényege.* Azt is tapasztalatból tudom, hogy a fiatalok nem adományt, hanem lehetőséget várnak képességeik kibontakoztatásához. Ha hiányzik a tartalmas feladat, akkor még a legjobbak is lazsálnak. Bolondok is volnának törni, hajtani magukat...

Tasi László (két éve szakmunkás): — *Hajtóerő lehet az is, ha környezetében azt látja az ember, hogy szorgalmával, becsületes helytállásával előbbre juthat.* Ahol a tapasztalatok mást bizonyítanak, ott nincs értelme megmaradni. Persze, a lázongás soha nem segít, inkább apró lépések — bizonyítások — vezetnek el az érvényesüléshez.

Orosz Ferenc: — Sajnos, a boldogulás ma még feltételezi a kiegészítő jövedelmet is. Nekem például szórakozásra ritkán jut időm. Ha négy kezem lenne, akkor hamarabb felépíthetném a házamat, ha a nap nem csak 24 órából állna, akkor a gyerekeimmel is többet foglalkozhatnék...

Dömsödi István: — Az én szabad időm eltöltését alkotóvágyam kielégítése határozza meg. Most éppen egy kerti traktort készítek.

Kovács Csaba: — *Az én hobbim a társastánc.* Ebben már C-kategóriás versenyző vagyok. Nem szeretném, ha bárki megszólna érte, mert bizony az sem ritka, hogy valakinek nem tetszik az, amit más a saját pihenője alatt csinál.

Azt hiszem, a beszélgetésből végül is az derült ki, hogy a bevezetőben említett munkavezető véleménye hamis, túlzottan általánosító. Fiataljaink megállják helyüket az életben, s jövőjüket sem kell előbbeikétől jobban félteni.

Fogas Pál

Amíg más víkendezik...

Vasárnap a vasúton

Vasárnap van. Hajnali négy óra, és én módfelett izgatott vagyok! Miért? Engedélyt kaptam arra, hogy találkozzam mozdonyvezetőkkel. Itt Győrött, a MÁV-pályaudvaron olyan szobába is beléphetek, ahol ez a tábla áll:

Idegennek tilos a bemenet!

Amíg kísérőm meg nem érkezik, addig csak szemlélődhetek, mint bármelyik más utas. Vonat érkezik... vonat indul... Mintha nem is vasárnap lenne.

Külön világ

Tóth István főtanácsostól, a győri körzeti üzemfőnökség vezetőjétől tudom meg: *ha mozdonyvezetővel akarok találkozni, akkor a mozdonyfelvigyázók irodájába kell mennem.*

A mozdonyfelvigyázó helyisége tenyérnyi nagyságú. Itt aztán igaz a mostanában felkapott szólás: *nem a mennyiség és nem a nagyság, hanem a minőség a fontos!...*

De még milyen fontos!

Itt, ebben az apró helyiségben dől el: *kik, mikor, milyen személy- és tehervonatokat továbbítanak.*

A néhány elkapott szóból is rögtön kiviláglik: a vasutasok világa külön világ. Nemcsak ma, vasárnap, de hétköznap is. Itt jönnek, mennek az emberek. Van, akinek letelt, s van, akinek most kezdődik a szolgálata:

— Mozdonyfelvigyázó elvtárs... Varga Gábor mozdonyvezető tisztelettel jelentkezem...

Aztán utasítások hangzanak, amelyek hivatalosságukban is emberiek.

— *Jó utat! Vigyázzon magára!*

A másik terem is ugyanolyan apró, mint a mozdonyfelvigyázóé. Ott hárman várakoznak.

Mindegyiküknél nagy táska van. Lehet egyenként vagy tíztizenöt kiló. Benne a vonat hivatalos okmányai, a különféle fontos tudnivalók és persze, amit minden vasutas magával visz: törölköző, szappan, borotválkozó felszerelés, egy tiszta munkásruha és olvasnivaló. És a szellemi táplálék mellett ott van a testi táplálék is: *reggeli, ebéd, vacsora* — mindig attól függően, hogy miként alakul a szolgálat, hányszor és milyen napszakban kell étkezniük.

És a nagy táskában ott van az ital is! Kitűnő „falmelléki", ahogy egymás között tréfásan nevezik. Most töltötték meg a falikútból. Jó a víz, de nyáron annyira felmelegszik, hogy szinte ihatatlan. A mozdonyon nincs hűtő.

— *Személyvonat érkezik Budapest felől az első vágányra! A vágány mellett tessék vigyázni!* — figyelmeztet a hangosbemondó...

Ebben a pillanatban a három mozdonyvezető közül a legfiatalabb, Varga Gábor készülődik. A könyv, amit olvasott: Normann Carrtól az *Elefántok völgye,* becsukódik és a nagy táskába kerül. Egy kis igazítás a nyakkendőn, a kék tányérsapkán. Egy pillantás a társakra, karlendítés, ami annyit jelent „szevasztok!", aztán irány az egyes peron...

Még csak hat óra tizenöt perc, de a masiniszta már a mozdony felé igyekszik. Ő lesz az imént befutott személyvonat mozdonyvezetője. Mindössze huszonhét éves és már nyolc éve ül mozdonyon. Hét éve önállóan vezet. Ezekben a pillanatokban *Németh Bélától* veszi át a szerelvényt.

Röviden, tömören beszélnek. A búcsúzásnál ismét elhangzik:

— Jó utat!

— Jó pihenést!

A győri Bercsényi Miklós Közlekedési Szakközépiskolában érettségizett. Jelenleg kétféle mozdony vezetésére van jogosítványa: *a V 43-asra és a V 42-esre.*

— Mikor indul és hova viszi a szerelvényt?

— Hat óra negyvenötkor megyek Hegyeshalomba. Onnan nem hozok vonatot, gépmenetben jövök vissza.

— Szeret vezetni?

— Igen. A mozdonyt vezetve, még így fiatalon is másnak látja az ember a világot, mint gyalogosan. Figyelni kell a pályát, a műszereket, ügyelni kell a jelzésekre. Fárasztó, de én szeretem. Hamarosan tanfolyamra megyek. Szeretném, ha volna néhány dízeltípusú mozdonyra is vizsgám.

Nem leányálom

— A felesége mit szól hozzá?

— Nem örül túlságosan, hiszen ez azt jelenti, hogy amikor majd tanulok, az eddiginél is kevesebb időm lesz a családdal együtt lenni.

— Nem fárasztó egyvégtében a tizenkét órás szolgálat?

— De igen. Az éjszakai vezetés a legfárasztóbb. Gyorsabban lanyhul az ember figyelme, ébersége, de nem lehet engedni. Minden második szolgálat általában éjszakára esik. Nem leányálom. Vasutasnak lenni igen kemény és szigorú életet jelent. Sok lemondással, fegyelmezettséggel jár. Nem bírja mindenki.

— Megbecsülik a mozdonyvezetőket?

— Minden relatív. Ez a munka olyan, amit sem megfizetni, sem megköszönni nem lehet. Az embert a lelkiismerete hajtja. Az a legfőbb főnök. Szüntelenül ott van az emberrel. Így aztán elsősorban annak tartozik beszámolóval: mit, hogyan tett.

— Amikor szolgálatban van, hogyan és mit ebédel?

— *Táskából, ami van...* A mozdonyt, a szerelvényt nem lehet elhagyni. Én ma azt eszem, amit a feleségem csomagolt: házikolbász zöldpaprikával, meg retekkel. Néha négyéves kislányom, Veronika is segít neki. Ők gondolnak rám, izgulnak értem és várnak haza...

Szolgálat után

Tizenkét órával később.

Varga Gábor arca kicsit sápadtabbnak, kicsit soványabbnak látszik, mint amikor szolgálatba lépett. Mit érezhet? Fáradtságot. Most enyhülnek majd az idegei, most, amikor leszállt a mozdonyról. Most kezdődik az akklimatizáció, s most válik majd ismét, egy-két órán belül újra gyalogossá. De addig még van dolga. Első útja a mozdonyfelvigyázóhoz viszi. Meg kell tudakolni következő szolgálatbalépés időpontját...

Nyílik az ajtó. A két egyenruhás tisztelegve köszönti egymást és elhangzanak a tömör mondatok:

— *Mozdonyfelvigyázó elvtárs, Varga Gábor mozdonyvezető tisztelettel jelentkezem... A szolgálatom ideje alatt rendkívüli esemény nem történt...*

— Köszönöm. Kérem, szíveskedjék kedden reggel hat órakor az 128 7-es számú vonatnál jelentkezni... Jó pihenést!

Sindulár Anna

Jólesett a bizalom:

„Állj be közénk, fővizsgásnak!"

Látogatás a fényeslitkei kocsijavítóban

Az alig egy évtizedes múlttal büszkélkedő *fényeslitkei* kocsijavító üzemben kétszáz ember dolgozik. Alapvető feladatuk a teherkocsik futójavításának elvégzése, de ettől az évtől korlátozott számban teherkocsi-fővizsgát is végeznek. A dolgozók kétharmada a KISZ-korosztályú fiatalok közül kerül ki. Amikor a legtöbb szolgálati helyen feszítő a létszámhiány, Szabolcsban vajon mi az, ami egy fiatal szakmunkást a fényeslitkei üzemhez, a vasúthoz köt?

Kovács István nem régen került ebbe a javítóegységbe. A BKV-nál tanult járműlakatos szakmát. Igaz, eredetileg a vasútnál szerette volna ezt a szakmát kitanulni azzal a nem titkolt szándékkal, hogy egyszer mozdonyvezető lesz, de akkor erre nem volt lehetőség. Nem keseredett el, s mikor jó eredménnyel szakmunkásvizsgát tett, jelentkezett a Záhonyi Üzemigazgatóságon. Távlati tervéről azonban, hogy egyszer vezérállásra kerüljön, látáshiba miatt le kellett mondania. Így került Fényeslitkére a *Kandó Kálmán* brigádhoz fékszerelőnek.

— *Szerencsés embernek tartom magam, mert Mezei István és Tóth Béla csoportvezetők, Gyüre Barna művezető kezdettől fogva segítették a munkámat, s hamar befogadott a kollektíva is* – kezdi a beszélgetést a szőke fiatalember. — Nagyon jó, hogy olyan fiatalokkal dolgozom együtt, akik a környékbeli településekről járnak be. Én dombrádi vagyok. Nyáron motorkerékpárral, télen a vasutasbusszal utazom. 16.50 forinttal kezdtem, s ma a műszakpótlékokkal együtt csaknem 24 forint az órabérem. Nemcsak ez köt ide, bár a koromhoz képest nem túlzottan lehetek elégedett a béremmel. Kezdetben én is futójavításos kocsikon dolgoztam, majd *Maklári Zoltán* kollegámmal Debrecenbe küldtek ultrahangos kerékvizsgáló tanfolyamra. Szívesen mentünk, a mindennapos munkához jól hasznosítható ismereteket kaptunk. Úgy gondolom, ott se hoztunk szégyent a brigádra.

Amikor visszajöttem odahívott magához Tóth Béla bácsi: — *Ide figyelj gyerek, a járműjavítók nem győzik a sok elmaradt fővizsga-revíziót, a vasút vezetői ezért úgy döntöttek, hogy minket is bevonnak a munkába. Nem volna kedved a fővizsgás brigádhoz szegődni?*

Persze, hogy igent mondtam, hiszen jólesett ez a bizalom. Azóta AB-túrban együtt dolgozunk. Igyekszem is fegyelmezetten elvégezni a rámbízott feladatokat, s nem élek vissza a bizalommal. Úgy látom, az itteni fiatalok többsége hozzám hasonlóan igyekszik helytállni, bár az őszinteséghez az is hozzátartozik, hogy olykor néhányuknál a hangoskodás nem áll arányban a végzett munkával.

— Ez az üzem aránylag korszerű — folytatta. — Az ellátással is elégedettek vagyunk: *naponta meleg ebédet kapunk.* A jó műszakbeosztás eredményeként bőven van szabad időnk is. A munka végeztével azonban tisztálkodószerként csak szappant használhatunk, ami nem viszi le rendesen a kezünkről a kenőzsírt. *Jó lenne ha ULTRA-DERM-et is biztosítanának,* mint a BKV-nál. Még ennél is fontosabbnak tartanám az alkatrészellátás javítását, mert sokszor emiatt akadozik a karbantartási, fenntartási munka. Rendszeresen gondot okoz a laprugóellátás, a megfelelő típusú kerékpár és ütközőkészülék csereállag hiánya. S ebben *nem nálunk kell a mulasztókat keresni.*

A fényeslitkei kollektíva az alkatrészellátási hiányosságok ellenére is becsülettel dolgozik. A kezdeti nehézség után a több ezer futójavított teherkocsi mellett immár fővizsgázott kocsikkal is segítik a vasút munkáját. Sőt, ha a szükség úgy kívánja, a Kandó Kálmán brigád a záhonyi átrakóban vállalja a szélesnyomtávú kocsik kirakását.

A felszabadulási vetélkedő helyi döntőjében többnyire fiatalokból álló csapat képviselte a szocialista brigádot, melynek Kovács István is tagja volt. A brigád a harmadik helyen végzett.

(orosz)

Dupla vagy semmi?

Elgondolkodtató, hogy milyen gyakran kell bosszankodnia az utazóközönségnek azért, mert duplán, vagy háromszorosan adnak ki helyjegyeket az expresszvonatokra. Ilyenkor a szabályzat előírja, hogy vonjuk be az utazóközönségtől a helyjegyeket, egyszóval jelezzük a hiányosságokat. De mit érünk el ezzel az adminisztrációs többletmunkával, hiszen az utas akkor és ott szeretne ülni, kényelmesen utazni a pénzéért, ahova a jegye szól. A legtöbbször marad az elnézést kérés.

Ilyen esetek leggyakrabban pénteken és vasárnap este fordulnak elő. S ha ehhez még hozzászámítjuk a felszállási engedéllyel rendelkező utasokat, egyik-másik kocsiban akkora a káosz, hogy jegyvizsgáló legyen a talpán, aki rendet tud teremteni a vonaton.

Nem lehetne figyelmesebben kiadni a helyjegyeket?

Németh István
jegyvizsgáló

KIVÁLÓ VASUTAS

A kocsitakarítók csoportvezetője

Zalaegerszegen *Bedi Józsefnét,* a kocsitakarítók csoportvezetőjét keresem.

— Betegállományban van, de adminisztratív munkák elvégzésére bejött dolgozni — tájékoztattak a munkatársai.

— Nem nehéz? — kérdezem a nyugdíjkorhatáron túl dolgozó Bedinét, miután rátaláltam.

— Nézze, a munkánk maradéktalan elvégzéséhez harmincöten kellene lennünk, de már csak 26-an vagyunk. *Segíteni kell a többieknek...*

Bedi Józsefné munkáját a közelmúltban *Kiváló Vasutas* kitüntetéssel ismerték el. Korábban vezérigazgatói dicséretet és több Kiváló Dolgozó kitüntetést kapott a helytállásáért.

— Mikor lépett a vasút szolgálatába?

— 1954. február 4-től dolgozom a MÁV-nál. Ismerősöm ajánlására vettek fel.

— Hol kezdett dolgozni?

— *Ugyanitt, a kocsitakarítóknál...*

Az akkori állapotokról faggatom a kitüntetettet, aki a belépésétől kezdve a személykocsik takarításával, tisztításával foglalkozott.

— Akkor még többnyire a marhavagonokból átalakított, bádogvécés, olajos padozatú, kályhafűtésű személykocsikat takarítottuk. Azt hiszem, nem kell különösebben ecsetelnem, hogy milyen nehéz volt...

— Mi változott?

— Minden. Jelenleg már több mint 100 Bz-motorkocsit, illetve pótkocsit és négytengelyes, gyorsvonati kocsit tisztítunk. Munkánkat kárpittisztító gép, ipari porszívó és magasnyomású hidegvizes mosó könnyíti.

A zalaegerszegi személykocsik tisztaságával kapcsolatosan csak dicséreteket hallottam, pedig létszámhiánnyal is küzdenek. Mégis, hogyan sikerül? A titkát a munka jó szervezésében kell keresni.

— *Tartalékkocsik nincsenek, így azt tesszük, hogy a négyszemélyes forda mellé péntekenként bejön még 3-4 asszony* — magyarázza a csoportvezető. — *A forgalommal egyeztetve egy-két kocsit kiveszünk a sorból, és elvégezzük az általános nagytakarítását.* Ezáltal folyamatos a karbantartás, nem tud leromolni a kocsik állapota. Higgye el, a kitüntetésemben benne van ennek a kis csapatnak a lelkes, szorgalmas munkája is...

Bedi Józsefné nehéz szakvonali teendői mellett 15 évig szakszervezeti bizalmiként is képviselte társait.

Sz. Jakab István

A MÁV Vezérigazgatóság MELLÉKLETE

Tiszta állomás

Apafa: kis állomás 13 tagú személyzettel Debrecen szomszédságában. Forgalma azonban nem kicsi. A záhonyi fővonalból itt ágazik el a vasút Mátészalka irányába, a szatmári tájak felé. Az átmenő vonatok száma mintegy 180-200 naponta.

Van azért itt helyi le- és feladás is — mondja *Tóth Sándorné* állomásfőnök. — Tavaly például 4597 kocsi érkezett hozzánk rakottan. Feladásunk az elmúlt évben 56 000 tonnát tett ki. Közben a kocsitartózkodást átlag négy és fél órával sikerült csökkentenünk . . .

Az állomás 13 dolgozója — beosztásra tekintet nélkül — egymást mindenben segíti. A rendet, tisztaságot úgy tartják fent, hogy ki-ki vállalja saját szolgálati helyén és a váróteremben, a peronokon, a vágányok között is a közös takarítást. Ez a csapatmunka elsősorban mégis az Április 4. szocialista brigád nevéhez fűződik. Pótvállalásként személykocsikat is takarítottak Debrecenben.

Így nyerték el korábban is évről évre a *„Tiszta szolgálati hely"* címet. Tóth Sándorné pedig a *„Környezet védelméért"* kitüntetést.

(zsoldos)

Megérdemelt jutalom

Dunakeszi állomáson az elmúlt évben ismeretlen tettesek hosszú hónapokon át dézsmálták a vagonokat. *Koledich Antalné* akkori állomásfőnök (jelenleg a Budapesti Vasútigazgatóság kereskedelmi szállítási osztályán dolgozik), leleplezte a tolvajokat. Az állomásfőnöknő feljelentést tett a rendőrségen. A rendőrségi vizsgálat mintegy 30 ezer forint értékű vodkát, cigarettát, cipőt és másféle értékeket talált az elkövetőknél.

A Budapesti Vasútigazgatóság vezetője Koledich Antalnét a társadalmi tulajdon védelmében tanúsított példás magatartásáért *kétezer forint* jutalomban részesítette.

MÓDOSÍTOTTÁK AZ IDEI TERVET

Hogyan tartható egyensúlyban a vállalati gazdálkodás?

Hiányzik az eddig el nem szállított ötmillió tonna áru fuvardíja
Takarékoskodni kell a kiadásokkal + Változatlan a nyereségterv

Az év eleji, rendkívül zord időjárás és az energiakorlátozások okozta termeléskiesések miatt a vasúton elszállított árumennyiség május végéig csaknem 5 millió tonnával alatta maradt az eredeti tervben erre az időszakra ütemezettnek. Sajnos az így kiesett bevételek miatt *kedvezőtlenül alakulnak a vállalati gazdálkodási eredmények.* Ez szükségessé tette az 1985. évi tervfeladatok átértékelését.

A terv módosítása során az idei áruszállítási feladatot — figyelembe véve a szállítóképesség korlátait is — az eredeti tervben szereplő 120 millió tonnáról 118 millió tonnára mérsékelték. Ez azt jelenti, hogy *a második félévben* — a módosított terv teljesítése érdekében — *mintegy 3 millió tonnával több árut kell fuvarozni, mint amennyit az eredeti terv ütemezett erre az időszakra.* Ennek árufedezete a fuvarpiacon biztosított, miután az ipar és az építőipar — a Minisztertanács felhívása alapján — előreláthatólag mindent megtesz az elmaradt termelés és az elmaradt szállítások pótlására.

A vasutasoknak az irányítás és a végrehajtás minden szintjén fel kell készülniök a többletmennyiségű áru elfuvarozására.

A szállítási tervek módosulása értelemszerűen maga után vonja az üzemviteli, a forgalmi és vontatási teljesítményi és az üzemanyag-, energiatervek átdolgozását is.

Az évi szállítási terv 2 millió árutonnával való csökkentése miatt *a bevételi tervet is csökkenteni kellett 400 millió forinttal.* Az átdolgozott terv alapján előirányzott gazdálkodás célkitűzése azonban az, hogy e bevételkiesés ellenére is *az eredetileg tervezett 1800 millió forint nyereség képződjék.* Enélkül a megfelelő érdekeltségi alapok nem tervezhetők, ami arra vezethetne, hogy a dolgozók átlagkeresetét, valamint szociális juttatásait (lakásalap, jóléti költségek kielégítése stb.) nem kívánt mértékben korlátozni kellene. Ennek elkerülésére szükséges az eredetileg kiadott évi költségterv 400 millió forintos csökkentése is.

A 400 millió forint költségmegtakarítást — részletes bontásban — a kiadott irányelvek figyelembevételével maguknak a tervkötelezetteknek kell részleteiben előirányozniuk. Az eredeti tervhez képest *240 millió forinttal kell csökkenteni a költségeket a vasútigazgatóságoknál, ugyanakkor az építési főnökségnek 50 millió forintot, a járműjavító üzemeknek 60 millió forintot kell megtakarítaniuk az eredeti költség-előirányzattal szemben.* A központilag elszámolt költségek tervét — ezalatt elsősorban a nemzetközi kocsibérköltség összegét kell érteni — 50 millió forinttal mérsékelték. Ez utóbbi realizálása természetesen nemcsak a vezérigazgatóság ügye, hiszen az csak az egész hálózat közös munkája eredményeképpen valósulhat meg.

A költségtervek, helyesebben a költségek csökkentését az alábbi területeken kell biztosítani:

1. A szakszolgálatok általános költségeinél.

2. Közvetlenül nem a szállítás eszközeit érintő fenntartási kiadásoknál — különösen az idegenfeles munkákkal történő körültekintő gazdálkodásban.

3. Az üzemeltetési költségek takarékos felhasználásában — teljesítmények évi csökkentésével arányosan.

4. A szállítási eszközöket érintő fenntartási költségek csökkentése olyan mértékű legyen, amilyen mértékben ez az I—IV. havi kisebb teljesítményekkel kapcsolatba hozható (kisebb mozdony- és kocsifutás, elegytonna/km stb.). A fenntartások költségeinek csökkentése az év második felében azonban nem mérsékelhető a szállítási kapacitást, így az erre az időszakra ütemezett *villamosmozdony- és teherkocsi-javítás naturáliáit a tervmódosítás során csökkenteni nem lehet.*

Az évi terv maradéktalan teljesítése érdekében a módosított tervben a negyedéves ütemezést az alábbi módon végezték el:

— az I. negyedévi tervszámok azonosak a már realizált tényszámokkal;

— a II. negyedévi terv lényegében megfelel az eredetileg kiadott tervnek.

Dr. Vinkler Péter

Nyugdíjasok találkozója

A hatvani önálló nyugdíjascsoport június 3-án, a Liszt Ferenc Művelődési Házban találkozót rendezett. *Balogh László*, a csoport elnöke köszöntötte a megjelenteket, majd a szakszervezet alapító tagjainak és huszonöt bizalminak, illetve főbizalminak emléklapot adott át.

A nyugdíjas csoport vezetői ugyancsak emléklapot adományoztak azoknak a brigádoknak (a *Dózsa*, a *Zrinyi*, a *Hámán Kató*), amelyek több éve patronálják a nyugdíjascsoportot. Ezután megvendégelték a találkozó résztvevőit.

Szücs Ferenc

Levél az Olvasóhoz

Kedves Olvasók!

Bizonyára észrevették, hogy lapunknak ez a száma, amelyet most a kezükben tartanak, eltér a megszokottól, hiszen a korábbi nyolc oldal helyett ezúttal 12 oldalon olvashatják a vasutasok nagy családjáról szóló híreket, tudósításokat, riportokat. Reméljük, örömmel fogadják, hogy ezentúl a *Magyar Vasutas* minden második száma négyoldalas melléklettel készül. Ez olvasóink jobb tájékoztatását kívánja szolgálni, mindannyiunk munkájáról, hivatásának alanyáról a vasútról. A lap első oldalán, az úgynevezett „lapfejben" ez áll: *„A Vasutasok Szakszervezetének lapja"*, a plusz négy oldalon pedig azt olvashatják: *„A MÁV Vezérigazgatóság melléklete"*. Ez utóbbi azt jelenti, hogy az itt következő hasábokon a Magyar Államvasutaknak, hazánk legnagyobb vállalatának eredményeivel, gondjaival szeretnénk behatóbban foglalkozni, a vasút dolgozóit tájékoztatni.

Nagy öröm, de egyben felelősség is a szerkesztőknek ez a lapbővítés. Öröm, mert több helyünk lesz arra, hogy bemutassuk a MÁV fejlesztési elképzeléseit, bővebben foglalkozzunk egy-egy, sokunkat érintő kérdéssel, fotókat közöljünk mindennapjainkról. Felelősség, mert egy, az olvasók által már kedvelt, népszerű lapnál nem könnyű megtalálni azokat a témákat, amelyek számíthatnak a több mint negyvenezer előfizető érdeklődésére. Célunk az is, hogy írásainkkal bizonyítsuk: a MÁV vezetői biznak a vasút minden dolgozójában, s mindent megtesznek azért, hogy anyagi és erkölcsi megbecsüléssel növeljék a vasutasok összetartozását, erősítsék azt a tudatot, hogy érdemes a MÁV-nál dolgozni. Ebben kíván segíteni a sokszínűbb tájékoztatás, az őszinte hang, nemcsak sikereinkről, de megoldásra váró, gyakran nehéz, embert próbáló feladatinkról is.

A melléklet szerkesztésében, tartalmának kialakításában számítunk olvasóink segítségére is. Szívesen adunk hírt munkaversenyről, egy-egy brigád életéről, kiemelkedő munkasikerekről, a vasutasok örömeiről, gondjairól. A hétköznapokat azonban nem mindig, sőt nem is elsősorban a felhőtlen öröm jellemzi. Kritikai észrevételek, életünk, munkánk jobbítását célzó javaslatok éppúgy helyet kapnak majd ezen a négy oldalon, mint a humor, a játék — egyszóval mindaz, ami Önöket érdekli.

Kérjük, írjanak minél többen bizalommal a szerkesztőségnek, legyenek segítségünkre abban, hogy rövidesen olyan kíváncsian várják majd ezt a mellékletet, mint amilyen jószándékkal mi törekszünk olvasóink igényeinek kielégítésére.

Befejezésül engedjenek meg még egy gondolatot. Az „új lap" első száma éppen akkor kerül a kezükbe, *amikor a 35. vasutasnap ünnepségeire készülünk.* Néhány nap múlva az egész ország ünnepli majd a sokszor dicsért, sokszor bizony elmarasztalt, de mindenképpen nélkülözhetetlen vasutasokat. Az ünnepségsorozat kiemelkedő rendezvénye lesz a közel egy éve tartó vetélkedő, magas jutalmakkal, rangos elismeréssel. Ahhoz azonban, hogy a vasút a jövőben is közmegelégedésre végezze el nem könnyű feladatát, *az év minden napján „vetélkednünk" kell,* jó munkával, a korábbinál is nagyobb odaadással. Növekednek az előttünk álló feladatok a MÁV minden területén. Ezek megoldásához kívánok sok sikert:

Kratochwill Tivadar,
a MÁV Tájékoztatási Főosztály vezetője

A MÁV a BNV-n

Május 22—30. között rendezték meg a 81. Budapesti Nemzetközi Vásárt, a beruházási javak szakvásárát.

A vásár hagyományos kiállítója volt a MÁV is. Az önálló pavilonban — ezúttal első ízben — a látogatók két televízió képernyőjén láthatták a vasút munkáját bemutató reklámfilmeket.

A tárgyalóban a MÁV vezetői a vasút munkáját segítő szakemberekkel és a nagyobb fuvaroztatók képviselőivel vitatták meg közös gondjainkat, és egyeztették terveiket.

A MÁV Vezérigazgatósága a vidékről jövő látogatóknak 33%-os vasúti kedvezményt adott. A kedvezményt igénybe vevők között három alkalommal 2 db, az NSZK vasútvonalára érvényes *turistabérletet*, 2 db belföldi és 2 db szocialista országba szóló, oda-vissza érvényes, tetszés szerinti célállomású *szabadjegyet* sorsoltak ki. Külön házban mutatkozott be a nagyközönségnek a MÁV-TOURS utazási iroda.

A MÁV-pavilont meglátogatta *dr. Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes és *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója.

Foto: Laczkó Ildikó

1985-BEN

Jubiláló vasútvonalak

A magyar vasútépítés hőskora 1845-től 1873-ig — a Magyar Államvasutak rendszerének kialakulásáig — tartott. (A pest—váci vonal előmunkálatai 1844 végén kezdődtek.) Az említett időszak első 22 évében 2160, az utolsó hét esztendőben pedig 4093, összesen tehát 6253 km hosszú vonalat létesítettek. Az elismerésre érdemes technikai fejlődésre emlékezve néhány kerek évfordulót kívánunk megemlíteni.

Három vasútvonalat nyitottak meg 125 évvel ezelőtt:

— 1860, április 24-én a *Nagykanizsa—Murakeresztúr országhatár—Kotor (Kotoriba)—Pragerhof (Pragersko)* vonalat 57 km hosszban, a Déli Vasút építésében (erről lapunkban is megemlékeztünk),

— 1860. július 1-én a *Székesfehérvár—Kisbér—Újszőny (Komárom)* közötti 82 km-es szakaszt, amely ugyancsak a Déli Vasút tulajdonát képezte,

— 1860. augusztus 14-én a Tiszavidéki Vasút építette a 89 km hosszú *Miskolc—Hidasnémeti—Kassa (Kosice)* vonalat.

Hat vasúti pályát adtak át a forgalomnak 100 évvel ezelőtt:

— 1885. január 1-én a *Győr MÁV—Győr GySEV 1,6 km-es közös használatú szakaszt a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút létesítette („peage" forgalom a Rába-hídig),*

— *1885. január 8-án nyílt meg a Baja—Bácsalmás—Csikéria országhatár—Szabadka (Subotica)* vonal 58 km hosszban, a MÁV kivitelezésében (Bácsalmás és Csikéria között 1960-tól nincs forgalom),

— 1885. május 17-től közlekedik a *Tiszatenyő—Kunszentmárton* között vonat, 35 km hosszban, a vágányt a Pusztatenyő—Kunszentmártoni HÉV építette,

— 1885. június 21-én adták át a *Jászapáti—Újszász közötti vonalat a forgalomnak, a 32 km-es szakaszt az Újszász—Jászapáti HÉV vitelezte ki,*

— *1885. augusztus 18-án helyezték üzembe a Barcs—Daruvar* közötti vonalat 69 km hosszban. Az építtető a Barcs—Pakraci HÉV volt. (A Drávahíd felrobbantása miatt jelenleg a forgalom szünetel),

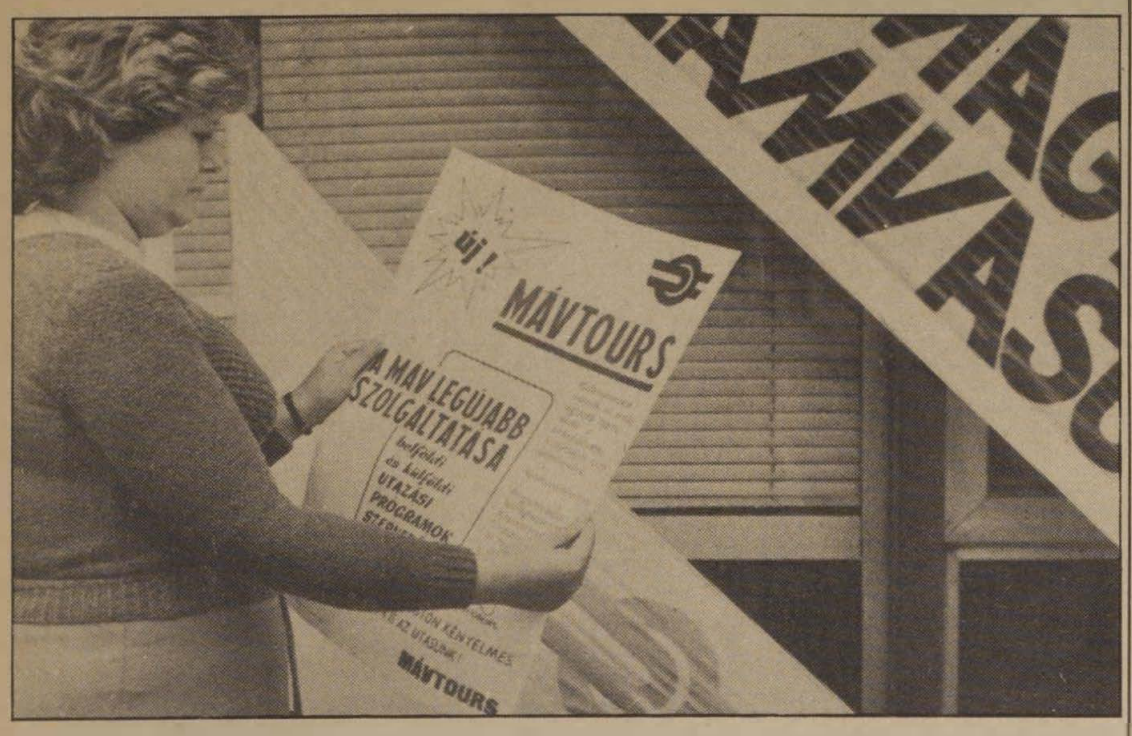
— 1885. október 5-én újabb 16 km-es vonallal bővítették a vasúti hálózatot *Mezőtúr* és *Túrkeve* között, a HÉV építésében.

Az elődök úttörő munkájára emlékezve meg kell említeni, hogy a jelenlegi adottságok mellett is korszerűsítésre törekszik a vasút. Az idei beruházások közül ki kell emelni a további vasútvillamosítást. Az év végére elkészül a Dombóvár—Pécs közötti fővonal és megkezdődik a Budapest—Székesfehérvár közötti villamosítási munkálatok előkészítése.

H. K.

Mit nyújt a MÁVTOURS?

Ez az év a kísérletezés és kibontakozás időszaka



Hivatalosan január 2-án kezdte meg működését a MÁVTOURS Idegenforgalmi és Szállítmányi Igazgatóság. E néhány hónap azonban csak arra volt elegendő, hogy hozzákezdjenek a területi és körzeti irodahálózat kiépítéséhez. Jelenleg hat idegenforgalmi és egy szállítmányozási iroda áll az érdeklődők rendelkezésére.

Meghódítani a piacot

Jávor András igazgatótól kérdeztem, hol tartanak a munkálatokkal.

— *A szervezési folyamat bonyolult és időigényes. Nem könnyű betörni a piacra, hiszen nagy a konkurrencia.* Ebben a mostani stádiumban az a legfontosabb, hogy széles körű kooperációs együttműködést teremtsünk mindazokkal a vállalatokkal, amelyek munkája nélkülözhetetlen célkitűzéseink megvalósításához. Februárban és márciusban már *20 céggel kötöttünk úgynevezett alapszerződést.* De ez még csak a kezdet. A szocialista országok idegenforgalmi szakembereivel is szeretnénk jó kapcsolatokat kialakítani. Munkatársaim ezekben a hetekben utaznak Romániába, Csehszlovákiába, Bulgáriába és az NDK-ba, hogy a kölcsönös együttműködési lehetőségekről tárgyaljanak.

— Eddig 32 vasutast képeztünk át erre a munkára — folytatja az igazgató — akik az ország különböző részein létesített irodáinkban dolgoznak. Most a szállítmányozásnál szeretnénk néhány vasutassal erősíteni, ezért *tanfolyamot indítunk számukra.*

— Mennyire versenyképes a MÁVTOURS?

— Az Utazás '85 című kiállításon mi is részt vettünk. Ott kiderült, hogy *egyelőre nem vagyunk olcsóbbak, mint a többi iroda. Nem tudunk versenyre kelni az autóbuszokkal,* jóllehet, április elseje óta ott is jelentős az áremelkedés.

— Mégis: miért éri meg, hogy valaki a MÁVTOURS-hoz forduljon?

— *Mi főként a szolgáltatások magas színvonalára és kifogástalan ellátásra törekszünk. Kényelmes, kulturált utazási körülményeket kínálunk mindazoknak, akik igénybe veszik szolgálatatásainkat.*

— Mit ajánl a MÁVTOURS erre az évre az érdeklődőknek?

— Mivel még nem indult be az üzlet, ez amolyan *kísérleti* esztendő lesz. Pillanatnyilag 20—22 program között válogathatnak az utazni vágyók. *Néhány napos túrákat ajánlunk belföldön a Mecsek vidékére, az északi hegyvidékre, a Balaton környékére.* Többnapos programot szervezünk a szabadtéri játékok idején *Szegedre, Gyulára* és a pécsi vásárról sem feledkezünk meg. Figyelembe vesszük a belföldi aktuális rendezvényeket. Utazásokat szervezünk a szocialista országokba. Egyelőre *tőkés országokba nincs ajánlatunk,* mert a hatóságok ez ideig ezt még nem engedélyezték. Azt azonban, amire lehetőséget kaptunk, igyekszünk legjobb tudásunk szerint elvégezni.

Vasutasoknak több a kedvezmény

Gubányi Gábort, a MÁVTOURS igazgatóhelyettesét arról faggattam, mivel szeretnék megnyerni az embereket?

— Szeretnénk a menetrendszerinti járatokat az eddiginél jobban kihasználni, hiszen ez is hozzájárulna ahhoz, hogy ez az új vállalkozás egyre életképesebbé váljon. Különböző kedvezményekkel igyekszünk arra ösztönözni az utasokat, hogy az egyes vonalakon minél többen utazzanak. Kellően átgondolt üzletpolitikával lehetővé vált, hogy további, magasabb kedvezményeket adjunk. Sőt azt tervezzük, hogy az árrésünk terhére *a vasutasok a MÁVTOURS programjain való részvétel esetén külön kedvezményben is részesüljenek.*

A MÁVTOURS budapesti irodájának vezetője, *Hobot Lászlóné* elmondotta, hogy igyekeznek tájékoztatni az embereket az általuk kínált lehetőségekről. Arra a kérdésemre, hogy mindezt miként valósítják meg, a következőket válaszolta:

— *Munkatársaim ellátogatnak a gyárakba, üzemekbe és az iskolákba, hogy propagálják programjainkat.* Mintegy 200 iskolát keresnek fel a kollégák és tanulmányi kirándulásokhoz kínálnak programokat a pedagógusoknak. Bármilyen megrendelésnek eleget tudunk tenni, és *igényes, változatos, kulturált túrát szervezünk a diákoknak.* Abban is különbözik a többi utazási irodától, hogy nálunk *telefonon is bárki jelentkezhet* a meghirdetett programokra. Ügyintézőink mindent elintéznek a jelentkezőknek, ami az utazáshoz szükséges, sőt a kész iratokat házhoz is szállítják. Ez az a plusz, amivel mi kedveskedünk azoknak, akik hozzánk fordulnak.

Jó a visszhang . . .

A MÁVTOURS új intézmény. Még sok munka vár a szakemberekre, hogy meghódítsák az utazni szerető embereket. Lelkesedésben, ötletekben nincs hiány, és ez a kezdeti nehéz periódusban is sokat ígér.

Jó jel, hogy az eddig szervezett hazai és külföldi túráknak kedvező a visszhangja. Az óvatos, körültekintő üzletpolitika remélhetőleg eredményes lesz.

(Csik)

Rugalmas munkaidő a MÁV-nál

A napi munkaidő merev sémái megváltoztatásának gyakorlata először a gazdaságilag fejlett tőkés országokban terjedt el. Hazánkban 1972-ben jelent meg az első utalás az úgynevezett munkaidő-csúsztatásra. A Munka Törvénykönyve 1979. évi módosítása óta felhatalmazza a munkáltatót, hogy *a törvényes munkaidőt rugalmasan is beoszthatja.* Ennek szabályait minden vállalatnál a kollektív szerződés szabályozza.

Mi a lényege?

A rugalmas munkaidőrendszer lényege, hogy *a dolgozó maga választhatja meg napi munkaidejét,* vagyis azt, hogy az egyes munkanapokon mikortól meddig dolgozik — természetesen előre meghatározott, szabályozott keretek között. Rugalmas munkaidőrendszerben a napi munkaidő törzsidőből és peremidőből tevődik össze.

Törzsidőben a jelenlét kötelező, peremidőben a dolgozó határozza meg munkába érkezésének, illetve onnan történő távozásának időpontját. A peremidőben történő eltérő munkaidő-teljesítést ugyancsak peremidőben kell kiegyenlíteni, abból a dolgozó *egész napos távollétet nem biztosíthat magának.* A gazdasági feladatok sürgős elvégzése céljából a szolgálati felettes elrendelheti a merev munkaidő alkalmazását is.

A rugalmas munkaidőben dolgozók havi munkaidőkeretét a havi munkanapok és a munkanapokra eső munkaszüneti napok 8,4 órával (átlagos napi munkaidő) történő szorzatával kell megállapítani. Ezt nevezzük eszmei jelenléti időnek. Az így megállapított havi kerettől való eltérés plusz-mínusz 12 óra lehet. E különbözetet kiegyenlítés céljából *a következő hónapra át lehet vinni.*

Hol alkalmazzák?

A rugalmas munkaidő alkalmazása során törekedni kell arra, hogy *túlmunka ne merüljön fel.* Ha a túlmunka elkerülhetetlen — ledolgozása átvitellel sem lehetséges —, az eszmei munkaidőn felül végzett munka minősül túlmunkának.

Rugalmas munkaidőrendszer alkalmazása esetén *nélkülözhetetlen a ledolgozott idő pontos regisztrálása.* Ezt a napi munkaórák számának változó teljesítése indokolja. A regisztrálás elvileg háromféleképpen lehetséges: *nyomtatványon* (kézírással), *mechanikus időrögzítő berendezéssel* (blokkolóórával) és *elektronikus úton* (komputervezérléssel). *A MÁV-nál az időrögzítő berendezés a rendszer bevezetésének feltétele.*

A MÁV Kollektív Szerződés 1982-ben három központi szervnél — a MÁV Tervező Intézetben, a MÁV Számítástechnikai Üzemben, valamint a MÁV Távközlési és Biztosító Berendezési Központi Főnökségnél — tette lehetővé a rugalmas munkaidőrendszer bevezetését. A kollektív szerződés 1984-ben átlagosan megadta a jogi lehetőséget a bevezetéshez. A rendszer elterjesztésének feltétele, hogy a vasútigazgatóságok megvizsgálják, mely munkaterületen lehetséges a bevezetés. Csak olyan munkaköröket vehetnek figyelembe, ahol az állandó jelenlét, a folyamatos szolgálat nem szükséges.

A bevezetés több helyen előkészületi stádiumban van. A rugalmas munkaidőrendszer alkalmazásának kérdéseivel a közelmúltban vezérigazgatói értekezlet foglalkozott a MÁV-nál. Az értekezleten megállapították, hogy *az eddigi tapasztalatok kedvezőek; és lehetőség van szélesebb körű bevezetésére is.*

A rendszer lehetővé teszi, hogy a dolgozó a munkaidejével gazdálkodjék, annak letöltését a feladatokhoz igazítsa. Növeli a dolgozók önállóságát és felelősségét, *javítja a munkamorált és a munkafegyelmet.*

A rendszer alkalmazásával gyakorlatilag megszüntethető a késés. Megszűnik a dolgozó reggeli stresszhelyzete, aggodalma, hogy beér-e a munkaidő kezdetére. Nyugodtabban tudja ellátni gyermekét, tud időt szakítani, hogy elvigye a gyermekintézménybe. *Csökken a munkaidőt terhelő távozások száma,* ugyanis a dolgozó magánügyeinek intézését össze tudja hangolni a munkaidő teljesítésével.

A kölcsönösség elvén

A rendszer bevezetése nagyobb odafigyelést igényel a vezetők és a dolgozók részéről egyaránt. Jobban kell ügyelni a munkaidő értelmes munkával való eltöltésére, ellenőrzésére. Többletadminisztrációval, illetve -költséggel járhat és feszültséget is okozhat, mert *számos helyen a folyamatos üzemeltetés nem teszi lehetővé bevezetését.*

Természetesen a forgalommal kapcsolatos munkakörökben is van lehetőség korszerű munkarend alkalmazására.

Ezalatt nemcsak a szűkebb értelemben vett „rugalmas munkaidőt" értjük, hanem mindazokat a munkabeosztásokat, amelyek rugalmasan alkalmazkodnak a szolgálati feladatokhoz és *a dolgozók számára is előnyösek.* Ilyen, tágabb értelemben rugalmas munkaidőt jelent az is, hogy az állandó nappalos beosztású dolgozók heti munkaidőkeretben, a váltásos és utazó szolgálatot ellátó dolgozók pedig havi munkaidőkeretben dolgoznak — amely egyenlőtlenül is beosztható, a feladatoktól függően.

A munkaidővel való gazdálkodást és rugalmas felhasználását jelenti az osztott, az egyenlőtlen munkaidő-beosztás, az időnmunkarend és az üzemszünet tartása is. Osztott munkaidőben dolgoznak pl. az állomásfőnökök, árupénztárosok. Egyenlőtlen munkaidő-beosztásuk van az üzemelszámolóknak, bérelszámolóknak. Időnmunkarendet alkalmaznak az építési és pályafenntartási, valamint a távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálatnál. E munkarend lényege, hogy *a feladatokhoz igazodva tavaszi-nyári hónapokban hosszabb, az őszi-téli hónapokban pedig rövidebb a heti munkaidőkeret.*

Az elmondottakból is látszik, hogy a MÁV-nál nem újkeletű kérdésről van szó, ugyanis már hagyományai vannak a feladatokhoz igazodó munkaidő-beosztásnak.

KISZ-esek társadalmi munkája

Ívszabályozás az Úttörővasúton

A 35 éve működő Széchenyi-hegyi Úttörővasút már nemcsak zakatol, hanem helyenként zötykölődik is. A felmérések egyértelműen bizonyították, hogy több helyen azonnali korrekciót tesz szükségessé a pálya állapota. A MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottsága nemrég társadalmi munkaakciót szervezett. Az angyalföldi pályafenntartási főnökség kommunista szombatot tartó szakembereinek irányítása mellett került sor *Ságvári-liget mellett egy 200 méteres ív szabályozására,* valamint a szabványárok tisztítására.

A társadalmi munkában 37 fiatal vett részt, többen gyermekükkel együtt jöttek el. Négy „leendő vasutas" a felnőttekkel együtt dolgozott, a többi gyerek részére Hűvösvölgyön szerveztek programokat.

A 35. VASUTASNAPON

GAZDAG PROGRAM A SZŐNYI ÚTI PÁLYÁN

A január elsején megalakult MÁVTOURS néhány jól sikerült bel- és külföldi társasutazás lebonyolítása után most „hazai pályán" szervez egésznapos programot a 35. vasutasnapon, a Szőnyi úti BVSC-pályán. A szervezők főként vasutasokra és családtagjaikra, sőt a zuglói lakosokra is számítanak, akik szívesen töltik a szakmai ünnepnapot a szabad levegőn szórakozással, kikapcsolódással.

A délelőtti program a gyermekeké. A műsoros vetélkedőt és disco-táncversenyt bűvészmutatványok és egyéb meglepetések teszik még érdekesebbé. Délután a felnőttek lehetnek a zenés divatbemutató közönsége, vehetnek részt vetélkedőn és jó idő esetén a strand is egész nap a vendégek rendelkezésére áll. **Mindez mibe kerül?** ***A belépő ára a helyszínen 85, elővételben 75 Ft. A gyermekek belépője 50, illetve 40 Ft. A jegy árában természetesen az ebéd ára is benne van.*** **A felnőtt menü:** ***bográcsgulyás, túrós csusza és egy korsó sör.*** **A gyermekeké:** ***rántott sertésborda és üdítő.***

Jó szórakozást és jó étvágyat!

Hűtőkocsik a javítóvágányokon

A Landler Jenő Járműjavítóban a teherkocsik és a konténerek javítása mellett fontos feladat a hűtőkocsik felújítása. Különösen aktuális ez a nyári hónapokban, amikor a gyorsan romló áruk szállításához nélkülözhetetlen a különleges szigetelésű hűtőkocsi.
Fotó: Zelman Ferenc

Méltó jutalom a legjobbaknak

Újabb tudósítások a munkahelyi vetélkedőkről

A közelmúltban befejezett munkahelyi vetélkedőkről újabb tudósítások érkeztek szerkesztőségünkbe. Az alábbiakban ezekből készítettünk rövid összefoglalót.

A *veszprémi körzeti üzemfőnökségen* május 21-én rendezték a felszabadulási és kongresszusi vetélkedő döntőjét. *Horváth Ferenc* üzemfőnök megnyitó beszédében elmondotta, hogy a területről huszonhét brigád nevezett a vetélkedőre. A selejtezők után *tíz csapat került a döntőbe.* A mindvégig izgalmas két és fél órás versengés győztese a veszprémi vontatási főnökség *József Attila lakatos brigádja* lett. Második a Várpalotán dolgozó *Thury György* kereskedelmi, harmadik pedig a veszprémi vontatási üzemegység *Gagarin* műszaki brigádja.

Az üzemfőnökség saját keretéből a 4., 5. és a 6. helyezett brigádokat jutalmazta.

A *székesfehérvári* körzeti üzemfőnökségen 35 szocialista és 4 munkabrigád vett részt a jubileumi vetélkedőkön. Két előd öntő után 14 brigád került a döntőbe, amelyet a Vörösmarty Művelődési Házban rendeztek. Első lett a székesfehérvári *Lendület* tmk-brigád, második a székesfehérvári villamosműhely *Kandó Kálmán*, harmadik pedig a szintén székesfehérvári műszaki dolgozók *Acél* brigádja.

A díjakat *Rácz Alpár* üzemfőnök adta át.

A *sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökségen* a versenyre nevezett 27 brigád közül nyolc jutott a döntőbe. A győzelmet a *dr. Csanádi György brigád* szerezte meg. Második lett a *II. Rákóczi Ferenc*, harmadik pedig a *Lenin brigád.*

A *hatvan-salgótarjani* pályafenntartási főnökség vetélkedőjén tizenkilenc brigád versenyzett. A győzelmet a *IX. Kongresszus brigád* szerezte meg.

A vetélkedő döntője után adták át az elmúlt évi munka alapján odaítélt brigádkitüntetéseket is. A MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést vehette át a gödöllői VI. GMPSZ *Május 1.* brigádja.

A *hatvani körzeti üzemfőnökségen* rendezett vetélkedő döntőjén a győzelmet a hatvani vontatási üzemegység tmk-csoportjának *Makarenkó* szocialista brigádja szerezte meg. Második a hatvani személykocsi-javító műhely *Jedlik Ányos*, harmadik pedig a hatvani kocsiszolgálat *Trencsényi* brigádja.

A miskolci vezérigazgatósághoz tartozó *biztosítóberendezési fenntartási főnökség* május 24-én rendezte a jubileumi brigádvetélkedő döntőjét a Tiszai pályudvar szociális épületében. A közel 500 tagot számláló 32 brigád (a főnökség létszámának 75 százaléka) a kongresszusi és felszabadulási versenyben túlteljesítette vállalásait.

A vetélkedőre 28 brigád nevezett. Az öttagú zsüri elnöke *Nádasi János* üzemeltetési főmérnök volt. Az írásbeli válaszok után nyolc brigád versengett tovább. Az első helyezést — a vele járó 25 ezer forinttal — az igazgatósági épületben dolgozó *Béke telefonközpontos brigád* érdemelte ki. Második a szerencsi blokkmesteri szakasz *Május 1.* brigádja, harmadik pedig a központi javítóüzem áramellátó csoportjának *Ságvári brigádja* lett. A főnökség a további öt helyezett kollektívának 1500-1500 forint jutalmat adott.

A szakszolgálatok közötti vetélkedő június 22-én lesz a miskolci igazgatóság épületében, amelyre már felkészült a BFF tíztagú csapata.

A debreceni igazgatóságon június 12-én és 13-án bonyolították le a jubileumi szellemi vetélkedő igazgatósági döntőjét. Az első napon az üzemfőnökség és három villamos vonalfőnökség csapata mérte össze tudását az állomás nagy oktatótermében. Másnap a műszaki osztály felügyelete alá tartozó öt pft-főnökség, az éhf és három biztosítóberendezési főnökség csapata versenyzett.

Az ünnepélyes keretek között rendezett döntő mindkét napján *Deák Zoltán* vasútigazgató-helyettes töltötte be a zsüri elnöki tisztét. A vetélkedő játékvezetője *Müller Károly*, a vasutas klubkönyvtár vezetője volt.

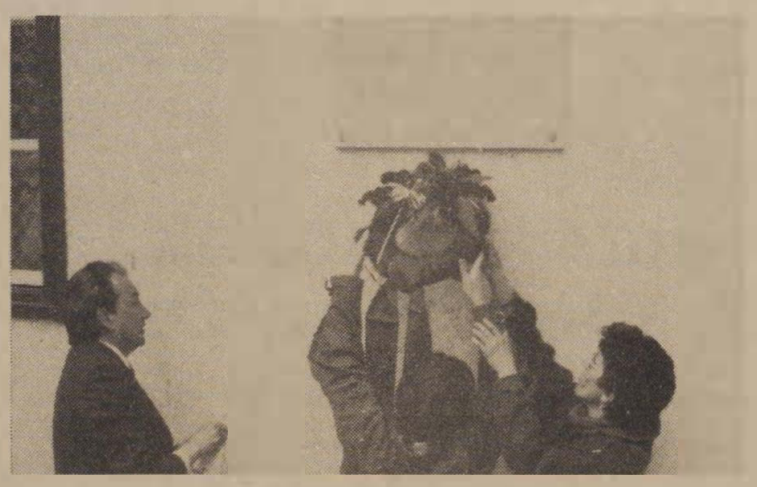
A vetélkedő legjobbjának végig a debreceni körzeti üzemfőnökség csapata bizonyult. A második napon hiába érte el a legjobb eredményt a debreceni épület- és hídfenntartó főnökség brigádja, *a termelési eredmény alapján csak a harmadik helyet szerezhették meg.* A második az ebesi villamos vonalfőnökség csapata lett. Az országos elődöntőn — a debreceni KÜF mellett — ők képviselhetik az igazgatóságot.

A második helyet és a 2000 forint személyenkénti jutalmat, valamint a szolgálati helynek jutó 145 ezer forint szociális keretet *Mátészalka körzeti üzemfőnökség* és a *kisújszállási pályafenntartási főnökség csapata* nyerte el. A harmadik helyezettek — *a szolnoki KÜF és a debreceni ÉVH csapatai* — 1000 Ft/személy pénzjutalomban részesültek. A díjakat Deák Zoltán vasútigazgató-helyettes adta át a nyerteseknek.

125 éve született Zielinski Szilárd

A nagy vasútépítések mérnöke volt

Mátészalkán az üzemi művelődési bizottság szervezésében rövid ünnepség keretében megemlékeztek *Zielinski Szilárd* mérnök tevékenységéről, és a pályafenntartási főnökség falán emléktáblát lepleztek le születésének 125. évfordulóján.



Koszorúzás az emléktáblánál

(A szerző felvétele)

Zielinski Szilárd 1860. május 1-én született Mátészalkán. Tanulmányait Budapesten végezte, először a II. kerületi főreáliskolában, majd a Műegyetemen. Mindkét helyen kitűnt alapos tudásával, szépérzékével, műszaki érdeklődésével. 1884. április 30-án kitűnő minősítésű diplomát szerzett. Ennek eredményeként állami ösztöndíjjal, külföldi tanulmányútra ment. Franciaországban, Angliában és Németországban ismerkedett a kor legmodernebb vasútjaival és egyéb műszaki létesítményeivel.

Ez idő alatt dolgozott az Eiffel-cég irodájában is. Hazatérte után mérnöki irodát nyitott, melynek működése egybeesett a nagy vasútépítkezések időszakával. Az iroda mérnökei Zielinski irányításával *tíz év alatt 1400 kilométer vasútvonal nyomjelzését és 63 nagyobb híd általános tervét dolgozták ki.* Az ő javaslatára — igaz, csak évtizedekkel később — létesült a magyar mérnöki kamara.

A millenniumi évet követően a műegyetem magántanára és a vasbetonszerkezet-tan előadója volt. A jövő építőanyagára már tanulmányútján felfigyelt, s további inspirációkat az 1900-ban rendezett párizsi világkiállítás adott a fiatal mérnöknek. Magyarországon ő lett a vasbetonszerkezetes építés úttörője. *Ezzel a technológiával építette meg az Arad—Csanádi Vasút 24 állásos motorszínjét.*

Magyarországon 1901-ben mód nyílt a mérnöki tudományok alapján elérhető doktori cím megszerzésére, és Zielinski Szilárd kitüntetéssel még abban az évben elsőként szerzett mérnök-doktori címet. Doktori értekezése „Budapest forgalmi viszonyainak rendezése és a központi fővasút terve" volt. Alkotásai közé tartozott ez idő tájt a Ganz-Mávag telepén felépült elő- és motorműhely is. Ma védett épület.

1906-ban a Műegyetem út- és vasútépítési tanszékének nyilvános, rendes tanára lett. A tanítás mellett folytatta alkotó tevékenységét a vasbetonépítés területén. A fogaras-brassói vasútvonal építésénél alkalmazott „vasbetonszerkezetes viadukt — 22 méter magasságban a völgy fölött — megépítése nemzetközileg is nagy elismerést és visszhangot váltott ki. Ilyen azelőtt a világon sehol sem épült. Ezt követte a margitszigeti víztorony, mely ma már építészeti műemlékünk.

Hatvanegy évvel ezelőtt, 1924. április 28-án, 64 éves korában halt meg.

Zsoldos Barnabás

A pótvállalást is teljesítették

Hódmezővásárhely állomáson alig több mint száz vasutas dolgozik. Munkájukat már több kitüntetéssel is elismerték. Az öt szocialista brigád aktívan bekapcsolódott a jubileumi munkaversenybe, s teljesítették pótfelajánlásaikat.

A *Petőfi Sándor* brigád például csökkentette a kocsitartózkodási időt, és figyelemre méltó a személy- és tehervonatok menetrend szerinti indítása terén elért eredményük is. Tavaly a brigád tagjai ötszáz óra társadalmi munkát végeztek. A vasúti pálya mentén fákat, bokrokat nyestek. Bz-szerelvényeket tisztítottak, szolgálati helyeket takarítottak. A kollektíva tagjai közül többen önkéntes véradók.

B. L.

ÍGY KEZDŐDÖTT

„Arccal a vasút felé!"

A célkitűzés 500 mozdony és 10 000 teherkocsi helyreállítása volt

Országszerte feltűnést keltett a munkaversenynek az a formája, amely a vasúton a felszabadulás 40. évfordulója és az MSZMP XIII. kongresszusának tiszteletére kibontakozott, s amelynek finiséhez közeledünk. Az értékelésnek csak egyik részét képezik a munkában elért eredmények. Nagy súllyal esik latba a szakmai-politikai vetélkedő, amely ugyancsak megmozgatta, elsősorban, a szocialista brigádokat. Ennek a versenyformának feltételeit, jelentőségét, anyagi és erkölcsi értékét a vasúton mindenki ismeri. Úgy véljük, nem lesz érdektelen a 40 évvel ezelőtti kezdet felelevenítése, annak bemutatása, *hogyan, miként, milyen céllal indult hazánkban, s az elsők között a vasúton a munkaverseny a felszabadulást közvetlen követő hónapokban.*

A második világháború alatt a vasút katasztrofális helyzetbe került. A közlekedést ért károk összege 3,7 milliárd pengőre rúgott. Ebből a vasutat ért károk összege 2,9 milliárd pengő volt.

1945 tavaszán a vasút helyzetét sokan teljesen kilátástalannak tartották. Csak a megindulásnak jó néhány évet adtak a vészjósok. A vasútvonalak helyreállítása azonban már az első perctől folyt, hiszen a vasúthoz való ragaszkodás, az élni akarás ott élt a vasutasokban. Alighogy elvonult a front, a szovjet műszaki alakulatokkal karöltve, hozzáfogtak a vasút újjáépítéséhez, hogy az életet jelentő közlekedés — bármilyen nehézségek árán is — megindulhasson.

A hidak nagy része még lerombolt akadályozta a közlekedést. A kocsipark helyreállításában csak a kezdeti lépések történtek meg. Ebben az is közrejátszott, hogy nemcsak a mozdony- és kocsipark ment tönkre, hanem a javítóműhelyek teljesítőképessége is óriási mértékben lecsökkent. A helyreállításhoz szükséges anyagokban és alkatrészekben nyomasztó volt a hiány. A vidéken lakó dolgozók nagy többsége még nem tudott eljutni a munkahelyére.

Ebben, a sokak által reménytelennek tartott helyzetben egyedül a *Magyar Kommunista Párt* volt az az erő, amely látta a kiutat, s képes volt az egész nemzet érdekeiből kiindulva utat mutatni.

Ebből az időből származik a kommunista párt ismert felhívása:

„VASUTASOK!

Mozdonyainkat a németek elrabolták, kocsiparkunkat tönkretették, vasúti berendezéseinket felrobbantották.

Országunk vasút nélkül béna!

Vasút nélkül nem jut el:

vas, szén, egyéb nyersanyag a gyárba,

fa, cserép, tégla, üveg az építkezéshez,

eke, traktor, kasza, cséplőgép a szántóvetőknek,

élelem a város dolgozóinak.

Vasút nélkül, a tervbe vett 500 mozdony és 10 000 vasúti kocsi nélkül nincs újjáépítés.

VASUTASOK!

Felétek tekint ma az ország!

Keljetek hát versenyre műhelyek munkásai, fáradságot nem ismerve dolgozzék a forgalmi személyzet, hozzák helyre a síneket a pályamunkások, tervezzenek és építsenek új hidakat, aluljárókat és váltóberendezéseket a mérnökök és a technikusok!

Munkátokban nem vagytok egyedül!

Segítenek a vasmunkások, faipari üzemek, a kazán- és szerszámépítő műhelyek. Segíteni fog nektek az egész ország!

De nem szabad, hogy hősies munkátok közben szükséget lássatok!

Elsősorban nektek jut hatósági áron nagyobb darab kenyér, a tietek lesz elsősorban minden más közszükségleti cikk, ti kaptok először ruhát és cipőt.

Ne feledjétek: minél előbb újjáépül a vasút, annál hamarább megszűnik az ínség, annál hamarább termelnek a gyárak, annál hamarább felépül az ország."

A vasút újjáépítése szempontjából döntő jelentőségű volt 1945 májusa, amikor az MKP országos értekezlete megjelölte a legfontosabb feladatokat, konkrét programot adott az újjáépítésnek, s a program gyakorlati megvalósításának az élére állt. A pártkonferencia a vasút helyreállítását jelölte meg legfőbb feladatként. Megszületett a jelszó: *Arccal a vasút felé!* A célkitűzés 500 mozdony és 10 000 teherkocsi helyreállítása volt 1945 végéig. Ez a forgalomban levő mozdonyok számának megkétszereződését, a kocsik számának két és félszeresére emelését jelentette.

A vasutasok között megértésre talált a jelszó. Már a pártkonferencián elhangzott *a pécsi vasutasok versenyfelhívása*, melyhez rövidesen csatlakoztak az Istvántelki és az Északi Főműhely, Szeged, Debrecen, Szolnok, Miskolc, Nagykanizsa, Szombathely, Komárom vasutasai.

Ebben az időben igen gyakoriak voltak más üzemek, szolgálati helyek dolgozóinak munkafelajánlásairól, versenyfelhívásairól olvasott hírek. 1945. június 8-i számában a *Szabad Nép* az Istvántelki Főműhely dolgozóinak felhívásáról ír:

„Az Istvántelki Főműhelyben dolgozó vasutas elvtársaink hívják versenybe szaktársaikat *Vasutasok, rohammunkára!* Az ország gazdasági talpra állításának legfontosabb előfeltétele a vasút, a jó közlekedés. A közlekedés eszköze annak, hogy a bérek és az árak összhangba kerüljenek. Hogy megszabaduljunk a nyomortól és véget vessünk a munkásság nélkülözéseinek . . .

Magyarország dolgozó népe! Munkások, elvtársak! Támogassátok a versenybe lépő vasutas munkásságot nagy céljának elérésében. *Vasutas munkások! Vállaljátok a versenyt!* Üdvözöljétek a mélységes felelősségérzéstől áthatott tervet és álljatok mellé! Parasztok és földmunkások! Lássátok el élelemmel a vasúti munkásokat, hogy ne korgó gyomorral végezzék óriási erőfeszítést igénylő munkájukat! Magyarország minden lakosa támogassa a versenybe induló vasúti üzemek munkásait, mert minden magyar jobb életéért forr, csattog a munka a versenybe induló vasúti üzemekben."

Július 15-én jelent meg a Magyar Szakszervezetek Országos Központja felhívása: *„Újjáépítési versenyt hirdetünk a nácik és nyilasok által kirabolt, elpusztított, lerombolt ország felépítésére.*

Munkára hívunk mindenkit, hogy többet, gyorsabban, eredményesebben termelve, kölcsönös támogatással minél előbb elérje az ország életnívójának felemelését és romjaiból való gyors felépítését.

Általános újjáépítési versenyt hirdetünk, és ezért felkérjük az összes szakszervezeteket, üzemi bizottságokat, dolgozzanak ki részletes terveket, és juttassák el azokat a Szakszervezeti Tanácshoz . . ."

A Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének vezetősége meszszemenően támogatta a Szaktanács felhívását, annál is inkább, mert szinte megalakulásától kezdve foglalkozott az újjáépítésre mozgósítással. Számos üzemi értekezlet, összevont gyűlés témája volt a munka ütemének gyorsítása, a munkafegyelem megszilárdítása. Ezeken a gyűléseken születtek az első munkaszerződések és vállalások. Kiemelendő, hogy 1945. május 23-án írta alá a közlekedésügyi miniszter a Keleti Műszaki Kocsihivatalnál az első versenyszerződést a vasutasokkal. A cél, *a vasút újjáépítésének meggyorsítása volt.*

A Szaktanács 1945. augusztus 13-án létrehozta az Újjáépítési Bizottságot, amely konkrétan megszabta az ország újjáépítése érdekében a szakszervezetek termelési és versenymozgalmi feladatait. Az újjáépítési versenyre való mozgósítás első összpontosított erői a szakszervezet kezdeményezésére létrehozott versenybizottságok voltak a vasúton.

S mi volt az eredmény? *November végéig 5070 teherkocsit építettek újjá.* A nagy erőfeszítés ellenére sem érték el a májusban kitűzött célt. A mozdonyok javítását viszont túlteljesítették. *Már november végére 535 mozdony készült el.* Sőt 1945-ben már 24 új mozdony is készült. A következő hónapok lendületével azután túlhaladták a mozgalom célkitűzéseit. 1946 február végére több mint 600 mozdony, 945 személykocsi és 10 500 teherkocsi állt készen.

Nagy lépésekkel haladt előre a pályák és egyéb berendezések újjáépítése is. Még 1945 nyarán ideiglenes jelleggel elkészült a Déli összekötő vasúti híd. Decemberben már csak 938 kilométer nyílt vonali és 487 kilométer állomási vágányhossz volt használhatatlan. A kocsipark nagyfokú csökkenése ellenére 1946 nyarán a vasút teherszállítási kapacitása elérte a háború előtti legmagasabb teljesítmény felét, az utasforgalom pedig már nagyobb volt mint bármikor.

Környezetvédelem és a vasút

A szennyezett levegő, a pusztuló táj és talaj, az ipari és mezőgazdasági hulladékkal szennyezett vizek, valamint az ember nyugalmát zavaró zaj minduntalan ráirányítják a figyelmet napjaink egyik fontos feladatára, a környezetvédelemre.

A tudományos-technikai haladásnak, a termelőerők fejlődésének, az urbanizációnak — előnyei mellett — az emberi környezet szempontjából káros hatásai is vannak. Ezekre mindössze negyedszázada figyeltek fel először, amikor a természet biológiai egyensúlya már veszélybe került.

Életmódunk következménye, hogy az ember természet iránti igénye egyre inkább fokozódott. Az ellentétes folyamatok feloldása csak összehangolt, következetes környezetvédelemmel biztosítható.

Jogszabály védi

Sajnos már régen nem magától értetődő, hogy a tiszta víz, a jó levegő és a csend természetes velejárója a környezetnek. A környezetszennyezés reálisan létező és egyre növekvő veszély, amelynek leküzdése egy-egy országban tervszerű és tudatos — elsősorban megelőző — tevékenységgel, széles körű társadalmi összefogással biztosítható.

Magyarországon az emberi környezet védelméről átfogóan *az 1976. évi II. törvény intézkedik.* A törvény az emberi környezetet a maga komplexitásában helyezi jogi védelem alá, részletesen foglalkozik a föld, a víz, a levegő, az élővilág, a táj és a település környezetvédelmével, valamint a környezetvédelmi felelősség kérdéseivel.

Az emberi környezetvédelemről szóló törvény azt is előírja, hogy a népgazdaság minden területén a környezetvédelmi feladatokat fokozatosan, fontossági sorrendben, a népgazdaság erőforrásaival arányosan kell megvalósítani.

A vasút, bár a szárazföldi közlekedési eszközök közül a leginkább környezetbarát közlekedési alágazat, környezetkárosító tevékenysége következtében *1983-ban mintegy 25 millió forint bírságot fizetett ki.* A vállalat eredményét kedvezőtlenül befolyásoló bírságok csökkentési lehetőségeit vizsgálta az elmúlt év szeptemberében egy vezérigazgatósági előterjesztés. Ezt az idén egy újabb, a vasút környezetvédelmi tevékenységét átfogóan bemutató és tárgyaló előterjesztés követte. Ebből ragadunk ki részleteket, amikor a célokról, a feladatokról, valamint ezek feltételeiről adunk rövid áttekintést.

A vasút — és a többi közlekedési vállalat — környezetvédelmi tevékenysége abból indul ki, hogy eszközeik és létesítményeik üzemeltetése folytán az ország egészére kiterjedően terhelik a környezetet.

Sokféle tennivaló

A cél a káros hatások megszüntetése vagy csökkentése. Feladataink ennélfogva igen sokrétűek:

— a levegő tisztaságának megóvása, az élővizek, vízfolyások védelme, a talaj szennyezésének megakadályozása, a zajok, rezgések és vibrációs ártalmak csökkentése, hulladékok kezelése és ártalmatlanítása, valamint egyéb, általános jellegű feladatok.

A vasúti közlekedés okozta káros hatások eredhetnek a rakodási tevékenységből, a közlekedési eszközöktől és az üzemeltetést szolgáló létesítményekből.

A környezetvédelmi feladatok sokrétűsége, összetettsége, az emissziós források területi tagoltsága miatt könnyen belátható, hogy a munka csak akkor lehet eredményes, ha a különböző szakszolgálatok szemlélete egységes (személyi feltétel), továbbá ha a gazdasági megfontolások egyeztetettek és a pénzügyi források rendelkezésre állnak, valamint ha a végrehajtáshoz szükséges szervezet is rendelkezésre áll.

Ami a személyi feltételeket illeti, megállapítható, hogy a hálózaton, a különféle munkahelyeken dolgozó környezetvédelmi megbízottak beosztása és végzettsége eltérő, nem mindig megfelelő.

A MÁV 1978-ban a KPM—BME közös szervezésű környezetvédelmi tanfolyamán 54 munkatársával — az akkori környezetvédelmi megbízottakkal — képviseltette magát. Sajnos hasonló ismeretanyag elsajátítására alkalmas tanfolyam szervezésére azóta nem volt lehetőség.

Az idén kedvező változásról adhatunk hírt: *az 1985. évi oktatási terv jóváhagyásával környezetvédelmi tanfolyamra kerül sor szeptember második felében.* A 40 továbbképzésre várónak Szeged ad otthont az egyhetes tanfolyam idején.

Népgazdaságunk gazdasági nehézségei valamennyiünk előtt ismertek. A vasút sem mentes a gondoktól, így az is érthető, hogy a vasúti környezetvédelem irányát 1985-ben az előző évekhez hasonlóan a hatályos, valamennyi részterületre érvényes jogszabályok határozzák meg, hatékonyságát azonban az ebben az évben számításba vehető fejlesztési források csökkenése korlátozza.

A vasútnál eddig a környezet védelmét szolgáló berendezések, létesítmények, beruházások megvalósítására nem állt rendelkezésre elkülönített keret, tekintve, hogy a környezetvédelmet a szakszolgálati tevékenység szerves részének tekintettük. Ettől az alapelvtől a jövőben sem szeretnénk eltérni, azonban a környezetvédelmen felül egyes részterületek prioritásának meghatározása vezérigazgatói döntéseket igényel, és az ehhez szükséges beruházási keretet is célszerű centrálisan biztosítani. Az elképzelések pontos megfogalmazására még ez évben sor kerül.

„Füstre ment" százezrek

Tíz évvel ezelőtt, 1975-ben vezérigazgatói rendelet határozott a vasúti környezetvédelmi szervezet kialakításáról — az akkori igényeknek és feladatoknak megfelelően. Ez a rendszer azonban fellazult a környezeti üzemfőnökségek megalakulásával, illetve a vasútigazgatóságok átszervezésével. Ma már a vasúti környezetvédelmi szervezet megérett a korszerűsítésre. Ez még az idén megvalósul, és a jövőben az energetikusi szervezethez hasonló keretek között fog működni.

A működéshez szükséges feltételek tisztázása után szóljunk a célokról, feladatokról. Már említettük, hogy a MÁV 1983-ban mintegy 25 millió forint környezetszennyezési bírságot fizetett. Ennek elenyésző részét — *évi 500-550 ezer forintot* — fizeti a levegő szennyezése miatt. Bírságolt szennyezőforrásaink jelenleg csak azok a telepített kazánok, amelyek teljesítménye a 300 000 kcal/h-t meghaladja. A jövőben az előírások azonban szigorúbbak lesznek, ezért a szennyezőforrások száma és a bírságok mértéke várhatóan növekedni fog.

A vasút a toxikus anyagok kibocsátását évek óta úgynevezett önellenőrző mérésekkel kontrollálja. A megengedettnél nagyobb mértékű kibocsátás főként az energiahordozók magas kén- és hamutartalmára vezethető vissza. A többletszennyezés egy részét azonban a helytelen tüzelési technológiák, illetve a gondatlan tüzelési módok idézik elő. Már sok esetben bebizonyosodott, *hogy a „füstbe ment" 10 és 50 ezer forintokat gondosabb munkával, nagyobb körültekintéssel megtakaríthattuk volna.*

Az emissziós normaértékeket várhatóan a vasúti vontatójárművekre is ki kell majd terjeszteni. A KM, illetve a MÁV ezt saját hatáskörben szabályozza. Ennek előkészítésére a Vasúti Tudományos Kutató Intézet évek óta többcélú kutatást folytat a normaértékek meghatározására, a mérések és ellenőrzések rendszerének, módszerének kialakítására. A vizsgálatok alapján kijelenthető, hogy a legrosszabb műszaki állapotú vasúti vontatójármű fajlagos energiafogyasztásra vonatkoztatott károsanyag-kibocsátása is alatta marad a közúti járműveknél megengedett határértéknek. Telepített kazántelepek esetében már a tervezéssel biztosítani kell a környezetvédelmi normaértékek betarthatóságát (például: gáz, távhő vagy napkollektor alkalmazásával). *Vontatójárműveknél olyan normarendszer bevezetését tervezzük, amely hosszú távon biztosítja, hogy a nagy teljesítményű járművek se növeljék a környezetszennyezés mértékét.*

A szennyező anyagok másik befogadó közege a víz, amely a termeléshez is nélkülözhetetlen, és amely a különféle ipari tevékenység során szennyvízzé alakul. A szennyvizek tisztítása az úgynevezett egy telephelyes vállalatoknak is gondot okoz. A vasútnál ennek a feladatnak a megoldása még nehezebb.

Sürgősen . . .!

A MÁV-nál a járműjavító üzemek, vontatási telepek, a személy-, teher- és tartálykocsimosók, fatelítő üzemek, a hűtővízemulziót kezelő helyek, valamint az akkumulátorok elektrolitjainak cserehelyei mind-mind szennyezőforrások. Ezen szennyezőforrások után a vasút 1984-ben mintegy tízmillió forint bírságot fizetett ki. Ezt a jelentős összeget csökkenteni elsősorban a vízvisszaforgatás megteremtésével, ezáltal a frissvízigények szinten tartásával, valamint a meglevő technológiák felülvizsgálatával és szükségszerű módosításával, a tisztító- és mosószerek egységesítésével lehet. A fennmaradó két környezetvédelmi részterület esetében (a hulladékkezelésről és a zajártalmak csökkentéséről van szó) jelenleg csak a célok megfogalmazására szorítkozunk.

A bírságtételek ez utóbbiaknál lényegesen nagyobbak, mint a víz- és levegőszennyezés miatt kirótt összegek, ezért a feladat sürgetőbb. A termelési hulladékot tekintve az az alapelv, hogy azt minden munkahely a technológia szerves részeként kezelje. Meg kell oldani a veszélyesnek minősülő hulladékok üzemen belüli gyűjtését, átmeneti tárolását, szükség szerinti előkezelését.

Hálózati szinten szükséges a nagy mennyiségben keletkező *olajos iszapok ártalmatlanítása.* A megsemmisítésre égetőberendezéseket szerzünk be, és azok üzemeltetését kapacitásuk teljes kihasználásával kívánjuk biztosítani. A csak lerakással ártalmatlanítható hulladékok elhelyezésére a regionális telephelyeket kell igénybe venni.

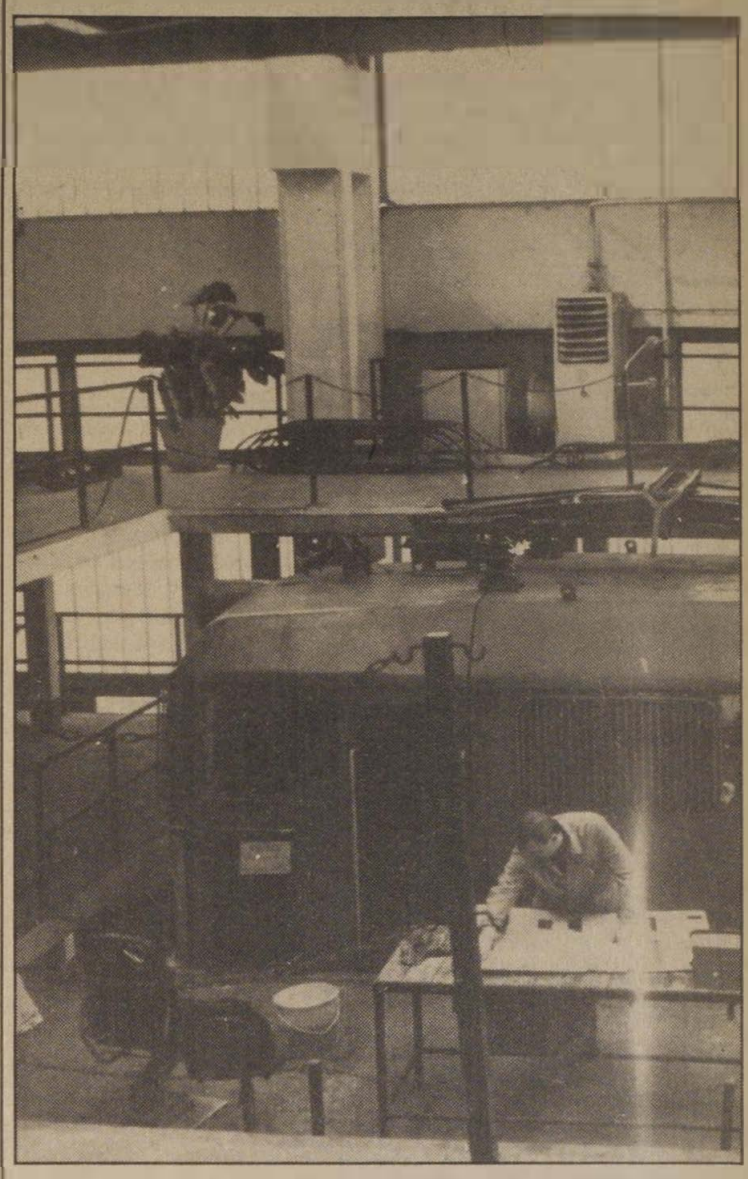
Csendesebben . . .!

A zajártalmak csökkentésére új tervezésű vasútvonalak esetén — ez vonatkozik a létesítményekre is — már a tervezés során biztosítani kell az előírt határértékek betarthatóságát. A meglevő vasútvonalak esetén pedig ki kell használni azt a lehetőséget, hogy hosszúsínezéssel és pályakorszerűsítéssel a zajszint 6-8 dB/A-val csökkenthető. *A laposkerekek kiszűrésével a forgalom biztonságosabbá tételén kívül 8-10 dB/A-s zajcsökkentést is elérhetünk.*

A feladatok sokrétűsége reménytelen érzékelteti, hogy a vasút a környezetvédelem terén csak akkor érhet el eredményeket, ha a felelősökön kívül is valamennyi munkatárs tudomásul veszi, hogy saját jövőjéért, valamint a jövő generációk életfeltételeinek megőrzéséért munkálkodni köteles.

Tilly Ágota

Három szinten . . .



Dombóváron a villamos mozdonyok karbantartását, javítását modern szerelőcsarnokban végzik. A háromszintes javítóállások könnyítik a szerelők munkáját.
(Zelman Ferenc felvétele)

Versenyzünk a milliókért

Színes tévé a győztes KISZ-szervezetnek

A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség és a MÉH Tröszt országos akciót szervezett a hasznosítható hulladék gyűjtésére. A MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottsága mellett működő termelési munkabizottság felkereste a KISZ KB ifjúmunkás osztályát, ahol az akciót irányítják. Ekkor került sor részvételünk mozgalmi jellegű lehetőségeinek megbeszélésére. Itt örömmel fogadták megkeresésünket. Ezt követően a pénzügyi főosztály illetékeseivel, illetve a MÁV-nál érvényes gazdálkodási és pénzügyi utasításokkal akciónkat összhangba kellett hozni.

Elképzelésünket egy hálózati szintű hulladékgyűjtési akcióról eljuttattuk *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgató elvtárshoz. Ő támogatásáról biztosította akciónkat, s ezt felhívásunk aláírásával is megerősítette.

Március 26-án koordinációs értekezletet tartottunk. Egyik napirendi pontként *Ispánki László,* a KISZ KB munkatársa adott tájékoztatást az akcióról, és ismertettük felhívásunkat. A gyakorlati megvalósítással kapcsolatban több észrevétel hangzott el.

A felhívást mintegy 200 szolgálati hely gazdasági vezetőjének és KISZ-szervezetének küldtük meg, az akcióhoz való csatlakozásra szólítva minden KISZ-szervezetet.

A hasznosítható hulladékanyag országos gyűjtésében való részvételünk célja több irányú:

Erősíteni kívánjuk a MÁV KISZ-szervezeteinek, illetve tagjainak együvé tartozását;

az akcióban való sikeres részvételünk esetén a vállalatok közötti versenyben esélyünk van kimagasló eredmény elérésére;

a KISZ-szervezetek 1985. évi feladataik megvalósításához anyagi fedezetet tudnak biztosítani a hulladékgyűjtés bevételéből.

Az akcióval párhuzamosan a szolgálati helyek tavaszi nagytakarításában is jelentős részt tudnak vállalni a fiatalok.

Kérünk minden KISZ-szervezetet és minden fiatalt az akció sikeres leonyolításában való részvételre, s egyben *versenyre hívjuk a KISZ-bizottságokat.* Az értékelésre az 1985. évi őszi koordinációs értekezletünkön kerül sor.

A vállalati KISZ-szervezetek közötti verseny győztesét a KISZ KB színes televízióval jutalmazza.

Sikeres és eredményes munkát kívánunk mindenkinek.

Andó Balázs
a termelési munkabizottság vezetője

MICSODA EJSZAKA!

Megfutamodott kocsik szemben a tehervonattal

Szakszerű intézkedéssel sikerült helyrehozni a tolatószemélyzet súlyos mulasztását

Május 7-én éjfél után – 3 óra 01 perckor – tolatás közben megfutamodott öt kocsi Sásd állomás negyedik vágányáról Vásárosdombó irányába. Észrevette ezt a sásdi forgalmi szolgálattevő, de előzőleg már engedélyt adott az ellenkező irányból közlekedő 82 710-es számú, majdnem hatszáz méter hosszú tehervonatnak az áthaladásra, amely 2 óra 29 perckor elhagyta Vásárosdombót.

A várható baleset elkerülése érdekében azonnal megtették a szükséges intézkedéseket. Az eseményről rögtön értesítették a vásárosdombói szolgálattevőt, aki aztán tilosra állította a térközjelzőt. A tehervonat mozdonyvezetője még idejében észlelte a vörös fényt, és gyorsfékkel megállította a vonatot, majd szólt a vonatkísérőnek, hogy pályatelefonon érdeklődje meg a váratlan megállítás okát. Talán ezen az okos döntésen múlott, hogy nem következett be a baleset, mert a vonatkísérő lélekszakadva rohant vissza, s már messziről kiabálta:

— Azonnal feloldani a féket, és toljunk vissza, mert Sásdról elszabadult öt kocsi! Szembe gurulnak velünk!

A hosszú szerelvényt 7-8 kilométeres sebességgel tolták visszsza Vásárosdombó felé, hogy az összeütközést elkerüljék. Ezután a mozdonyszemélyzet hamarosan megpillantotta a feléjük tartó kocsikat. Sebességüket 30-35 kilométerre becsülték. *A mozdonyvezető novelte a sebességet.* Száz méter távolságot tartva haladtak be Vásárosdombó állomásra, ahol már felkészülten várták a vonatot és a megfutamodott kocsikat. Amikor a tehervonat behaladt, a forgalmi szolgálattevő gyorsan átállította a váltót. *Az öt kocsi egy szabad vágányra futott, és ott sarukkal megállították.*

Ez a történet vége. De idézzük fel, hogy mi történt eközben Sásd állomáson.

A tolatásvezető észrevette, hogy megfutamodott a félreállított öt vagon. Egy kocsisorról leakasztották a tolatómozdonyt, és azonnal a megfutamodott kocsik után indultak. *Két kilométeren belül utolérték őket.* Ezután következett a legnehezebb és legveszélyesebb feladat: a mozdonyt össze kellett kapcsolni a kocsikkal. A tolatásvezető ehelyett *átmászott a mozdonyról az előtte guruló tartálykocsira.* Akrobatamutatvány volt. A kocsi oldalán kapaszkodva, annak fékállásához igyekezett. Éppen félúton volt, amikor megpillantotta Vásárosdombó állomás előjelzőjét. Ez még nem lepte meg. Csak akkor ijedt meg igazán, amikor a megfutamodott kocsik előtt felvillantak a visszatolató mozdony lámpái. A tolatásvezető arra gondolt, hogy elkerülhetetlen az összeütközés, ezért *leugrott a tartálykocsiról.* Elesett, de szerencséjére nem sérült meg. Azonnal felpattant, és az állomás felé szaladt. Csak ott tudta meg, hogy a megfutamodott kocsikat sikerült ártalmatlanná tenni.

Mi a tanulság?

Ezt a rendkívüli eseményt is a *mulasztások sorozata előzte meg.* A tolatást végző vasutasok nem biztosították a félreállított öt kocsit megfutamodás ellen. Sem kézifékkel, sem alátétfával nem rögzítették a járműveket. A megfutamodást követő intézkedések már *a forgalmi szolgálat dolgozóinak szakértelmét dicsérik.* A gyors és határozott döntéseknek köszönhető, hogy ezúttal nem történt súlyos, közfeltűnést keltő baleset.

Zelman Ferenc

A szovjet vasút mintájára

Menetirányítók a Dunántúlon

A menetirányítás a magyar vasúti gyakorlatban idegen volt. Egyedül a Déli Vasút szervezett a buda—kanizsai vonalon ilyen szolgálatot. A háború utolsó hónapjaiban a német Feldeisenbahn vonatirányító szolgálatával (Zugleitung) találkoztak vasutasaink, s a szombathelyi üzletvezetőség szervezett ennek mintájára 1945 februárjában forgalomirányító szolgálatot. Ezek sokban hasonlítottak a szovjet irányítási rendszerhez.

Ismerkedés az újjal

Május első napjaiban a székesfehérvári szovjet díszpécserszolgálat tisztjei mellé magyar forgalmi tisztviselőket osztottak be, hogy megismerjék a szovjet menetirányítási rendszert, s majd előbb szovjet felügyelet alatt, később önállóan is elláthassák a szolgálatot. Egy csoport fiatal tisztviselőt a budapesti üzletvezetőség vezényelt Székesfehérvárra. Az ő feladatuk a Kelenföld—Székesfehérvár közötti vonal szolgálatára való felkészülés volt. Egy másik csoport tisztviselőt a szombathelyi üzletvezetőség küldött oda. Ezek a korábban Veszprém-külsőn szolgált tisztviselők, *Pápa Ede, Segesdi Kálmán, Kislaki Zsiga, Kovács Kálmán* volt vonalfőnökük vezetésével láttak munkához. Nekik a Székesfehérvár—Veszprém-külső, valamint a Székesfehérvár—Kisbér—Veszprém-varsány vonalakon zajló forgalom irányítására kellett készülniök.

A leendő magyar menetirányítók azonban hetekig nem kaptak feladatot, asztalhoz sokáig nem ülhettek. De mint a szovjet tisztek, ott voltak 24 × 48-as fordában.

A magyarok oroszul nem sokat értettek, ezért a tisztek egy beosztott tolmács segítségével magyarázgatni kezdték a szovjet menetirányítási rendszer lényegét. Akkor ülhettek csak az irányítói székbe, amikor június elején-közepén már az állomásokon is bevonták a forgalom szervezésébe a magyar forgalmistákat. A Celldömölk—Fertőboz menetirányító szakaszon erre június 17-én került sor. Ekkor a forgalom nyugat—keleti irányú volt, mivel már megkezdődött a csapatok egy részének visszaszállítása.

Székesfehérváron külön szobákban működött a két „szelektor", s egy harmadikban a mozdonyirányítók. Egy-egy menetirányító központ teljes egység volt, hozzátartozott a távközlőszakasz, a pályafenntartási és a vontatási részleg is. Az egész személyi állományt két felcser egészítette ki, akik szükség esetén orvosi segítséget adhattak. A celldömölki díszpécserközpont tisztjei Veszprém-külsőtől Celldömölkig, valamint külön „szelektorban" Celldömölktől Fertőbozig tartották kézben a vasúti forgalom irányítását. *Májusban Celldömölkön már magyar tisztviselőket is beosztottak a szovjet tisztek mellé.* Június 17-én pedig felügyelet mellett ugyan, de már MÁV-tisztviselők dolgoztak menetirányítóként mindkét szakaszon. Tehát kezdetben MÁV-tisztviselők látták el egy ideig a GYSEV-vonal irányítói munkáját, júliusban azonban két kettes váltásban a GYSEV vezényelt menetirányítókat Celldömölkre, amikor a MÁV már tudott elhelyezésükre egy szobát biztosítani.

Az irányítói székben

A Dunántúl fő utánpótlási vonalán a harmadik menetirányító központot Sopron állomáson szervezték meg. A forgalmi iroda mellett két szobában helyezték el a szovjet forgalmi és mozdonyirányítókat. *Ezek szakasza Fertőboztól Wiener-Neustadtig terjedt.*

Július elején a szovjet hadiforgalom már jelentősen csökkent. Ezért a szovjet vasúti szervek visszaadták a vonalakat és berendezéseket a Magyar Államvasutaknak. Ekkor már minden szolgálati helyen magyar vasutasok dolgoztak, így ők csak ellenőrző feladatot láttak el és saját vonataik futását figyelték. Július 10-én megszüntették a soproni menetirányító szolgálatot, de néhány napig még dolgozott a mozdonyirányító, ugyanis még közlekedtek a vonalon mozdonyok szovjet személyzettel. Július 10-ét követően sorra átadták a távbeszélővonalakat is a szovjet híradósok a magyar távirdamestereknek.

A vasúti forgalmat azonban a díszpécserszolgálat megszűntével is folyamatosan ellenőrizték még a szovjet vasúti parancsnokság tisztjei. A Vörös Hadsereg vonatjai még jó ideig közlekedtek mindkét irányban, s ezek egy ideig még szovjet vonatszámmal vagy szovjet és magyar vonatszámmal közlekedtek. Ezek futásáról a magyar menetirányítók készítettek jelentéseket, s továbbították a szombathelyi üzletvezetőség főmenetirányítóihoz, s rajtuk keresztül a szovjet vasúti parancsnoksághoz.

Szombathely akkor nem csupán üzletvezetőségi székhely volt. Még 1944 decemberében Szombathelyre telepítették a MÁV Igazgatóság F. I. osztályát, s az „kirendelet igazgatósági törzs" néven az üzletvezetőség III. emeletén dolgozott két szobában. Az osztály tisztviselői — élükön *dr. Varga Bálint* műszaki főtanácsossal — nem mentek tovább nyugatra, helyükön maradtak. Dr. Varga Bálint ideiglenesen *az üzletigazgató-helyettesi teendőket látta el*, majd később, mivel a budapesti igazgatóság rendkívül nehezen tudott az akkori körülmények között kapcsolatot tartani a távoli országrésszel, az „aligazgatóság" néven működő csoportot vezette.

Felügyelet alatt

Amire a szombathelyi állomás legfontosabb vágányaitberendezéseit már valamennyire helyreállították, s fokozatosan a polgári forgalom visszaállítására törekedtek, a szovjet díszpécserekhez is beosztották a magyar tisztviselőket. *Bendefi Sándor, Marton Sándor, Perédi Vendel* dolgoztak fő-menetirányítóként, a fiatalabb tisztviselők, *Brenner István, Tarján Jenő* és társaik látták el a vonalas menetirányítók teendőit a szovjet tisztek felügyelete mellett. Feladatuk a *Pápa—Szombathely*, a *Szombathely—Szentgotthárd* és a *Sopron—Nagykanizsa* vonal irányítása volt.

Július végén átszervezték a szombathelyi díszpécserközpontot. A fő-menetirányítók addigi szolgálatát megszüntették. A menetirányítás rendjét átszervezték. Ezt követően leválasztották a GYSEV Fertő-vidéki vonalát a MÁV hálózatáról és Sopronban külön GYSEV-menetirányítói szolgálat kezdte meg működését. Szombathelyen a menetirányítók szolgálati helyét az üzletvezetőségi épületben rendezték be.

Lovas Gyula

Alsóörs a nyár küszöbén

Az állomáson még nem érződik a küszöbön álló nyári idény. Eső veri az Utasellátó szabadtéri asztalait. Bőrig ázom amíg a forgalmi, illetve főnöki iroda ajtaját elérem.

— *Alsóörs jelentősége elsősorban a személyszállításban rejlik* — kezdi a tájékoztatást *Tóth János* felügyelő, állomásfőnök. — Az innen kiinduló szárnyvonal megszüntetése óta a teherforgalom elenyészően kicsi. Valamikor Veszprém és Alsóörs viszonylatában sok teherkocsi közlekedett. Itt történt a továbbmenő vagonok átsorozása Tapolca, Székesfehérvár és Pusztaszabolcs irányában. *Alsóörsöt megviselte a veszprémi vonal megszüntetése, az utaslétszám alaposan lecsökkent.* A Dunántúlról a Balatonra érkező utasok visszafelé már nem nálunk váltják meg menetjegyet és a nagy kerülő miatt sokan nem is vonattal utaznak Veszprémtől. A teherforgalom csökkenésébe még sorsdöntően belejátszott a környékbeli kőbányák bezárása. Alsóörsön három bánya napi négy-öt kocsi föladást biztosított az állomásnak, de környezetvédelmi okok miatt ezek művelését nem engedélyezték tovább. Jelenleg elenyésző a kocsiforgalmunk a Bauxitkutató Intézettel és a Veszprémi Kohászati Alapanyagellátó Vállalattal.

Üzletpolitikai kedvezmények

— A vasúti kedvezmények elterjedése hogyan hat az állomás pénzügyi teljesítményeire?

— *A tavalyi tervünk egymillió kétszázezer forint volt, ettől némileg elmaradtunk.* Ezt mi éppen a különböző kedvezményekből adódó kiesés számlájára írjuk, ami utaslétszámnövekedéssel talán kompenzálható lett volna, ilyet viszont nem tapasztaltunk. Az idén megint életbe lép egyfajta, a balatoni állomások egymás közötti viszonylatában váltható, húsz százalék kedvezményt adó menetjegy. Bízunk benne, hogy ez az üzletpolitikai kedvezmény kihat majd a bevételekre.

— A helyi lakosság is jól jár, hiszen ők, akik eredetileg nem lennének rá jogosultak, ugyancsak kedvezményes jeggyel utazhatnak . . .

— Igen, ez természetes. Ők minden további nélkül megvehetik azt a kedvezményes menetjegyet, amit az üdülővendégek számára találták ki. Szerintem inkább a harmincháromszázalékos balatoni menettérti jegyeket kellett volna visszaállítani, ami az ország távolabbi vidékeiről érkezőknek valódi kedvezmény lett volna. Így a tapasztalatok szerint inkább összeállnak hárman-négyen és eljönnek kocsival.

Rendbehozták a vendégszobákat

— Mit jelentett Alsóörsnek az idei nyári fölkészülés?

— *Most a vendégszobákra kellett nagyobb gondot fordítani.* Az öt vendégszoba az évek során annyira elhasználódott, hogy az idei nyárnak már csak a sorozatos panaszok miatt sem lehetett nekivágni. Természetesen forgalmi szempontból is szükség volt a felkészülésre, hiszen a téli és a nyári közlekedés között óriási a különbség. Rengeteg a vonat, nagyobb a tévedés lehetősége. Egyébként ez minden balatoni állomás jellemzője: *télen szinte csak lézengenek a dolgozók, a nyári leterhelésük ellenben meghaladja az elviselhető szintet.*

— Állandósult problémánk az állomás part felőli részének elkerítetlensége — folytatja az állomásfőnök. — Ott van a kemping, lakosai a vágányokon járnak keresztül, gyakorta részegen. Minden szezonban reménykedünk, hogy megússzuk gázolás nélkül, de a tragédia sokszor csak a szerencsén múlik. Tavaly végre megígérték, hogy lesz kerítés, idén tavasszal azonban közölték: *nincs rá pénz* . . .

— Személyzethiány nem nehezíti a nyári munkát?

— Minden munkakörben van létszámhiány, de takarítónőkből állunk a legrosszabban. Pedig egy balatonparti állomáson a tisztaság elsőrendű követelmény. Alsóörsön hét üdülő üzemel nyaranta, ők elviszik a község munkaképes asszonyait, mégpedig négyezer forint körüli havi fizetésért. Én nem tudok ennyit fizetni.

— Sokat dolgoznak? — fordulok *Horváth Jenő* forgalmi szolgálattevőhöz.

— Régebben megvolt a négyes tur, de most, hogy az idősebb kollégák nyugdíjba mentek, változott a helyzet. Hármas turban járunk, de még a vonalon hiányzó pályaőröket is nekünk kell helyettesíteni. Itt bent a főnök szokott közbeváltani, így kétszázharminc óra körül teljesítünk. Viszont a szabad idővel tudunk mit kezdeni, *azért jó volna, ha ismét négyes tur lenne* . . .

— Mióta szolgál a vasúton? — kérdezem ismét Tóth János állomásfőnöktől.

— 1955 augusztus elsején kezdtem. Tapolcára jelentkeztem a vonatkísérethez. Közbejött a katonaság, majd ismét Tapolca következett. Rövidesen segédtiszti tanfolyamra küldtek Budapestre, a vizsgák után Polgárdiba, illetve Balatonalmádiban lettem tartalékos szolgálattevő. Hetvenben kerültem Alsóörsre forgalmistának, már itt végeztem el a vasútforgalmi technikumot, utána pedig a tisztképzőt. *Nyolcvanhárom október elsejétől neveztek ki állomásfőnöknek, azóta ezen a poszton szolgálok.*

A helyi népfront első embere

— Úgy tudom, önnek társadalmi tisztsége is van?

— *Igen. Húsz éve vagyok Alsóörsön a Hazafias Népfront vezetője.* Előbb titkára voltam, jelenleg az elnöki tisztet töltöm be. A párttagkönyvemet 1957-ben keltezték. Feladat minden területen akad, az elmúlt hetekben a választások előtt különösen sok volt a munka. Szerencsére a lakossággal lehet együttműködni. A társadalmi összefogásnak is köszönhető, hogy Alsóörs a legszebb Balatoni falvak közé tartozik, hogy új strandunk, óvodánk, napközink van. Álszerénység nélkül mondhatom, mindebben az én munkám is benne fekszik . . .

Gerecsei Zoltán

Nyugdíjasan is a közösségért

Sipos Sándor egy emberöltőn át szolgálta a vasutat

Elégedettnek érezheti magát az az ember, aki életének több mint felét a közösség szolgálatában töltötte, s mint ilyen nemcsak szemlélője, de cselekvő részese, alakítója volt nemcsak a vasúti, de a falusi, városi életnek is.

Sipos Sándor nyugdíjas állomásfőnök ilyen ember. A Hazafias Népfront irodájában találkoztunk, hogy a régi időkről beszélgessünk.

— *Vasutas családban születtem* — mondja. — *Dédnagyapám, nagyapám pályaőr volt, a vasút szeretetét tehát már odahaza magamba szívtam. Apám váltókezelőként dolgozott. Én szinte a raktárban, az irodában, a vágányok között nőttem fel. 20 éves voltam, amikor a vasúthoz kerültem, mint vízhordó, majd pályamunkás, kocsifelíró és . . . mindenes.*

1938-ban forgalmi szolgálattevő a püspökladányi vonalon és már 21 évesen tartalékos, ami akkor nagy dolognak számított, mert azt jelentette, hogy már rendelkezik az előírt szakvizsgákkal. Négy polgárival kezdte, majd munka és család mellett megszerezte az érettségit . . . Már mint állomásfőnök szolgált Büdszentmihályon — ide is nősült egyébként — Haraklányon, majd a háború katonai szolgálatra kényszerítette. *A felszabadulás Hajdúdorogon érte.* Benépesítés, szolgálatszervezés volt a feladatuk.

— Persze mindent megelőzött a romeltakarítás — folytatja Sándor bácsi. Hajdúnánáson egyébként szinte minden épségben maradt. Beindult a malom. A mi feladatunk volt az ellátás biztosítása, ott ugyanis tagja lettem a Nemzeti Bizottságnak. A fenteieken kívül a közigazgatás szervezését, beindítását, a községek ellátását, valamint az államigazgatási feladatokat is mi végeztük.

1945-ben lett tagja a kommunista pártnak. Az igazoló bizottság tagjai közé került.

— A közalkalmazottak ténykedését, magatartását vizsgáltuk, hogy ne történjen törvénysértés, csak akkor szűnt meg a bizottság, amikor már szilárd volt a közigazgatás.

Meghívót tartok a kezemben. A HNOT és a MT Tájékoztatási Hivatal jubileumi ünnepségére szól. Budapestre hívják a volt Nemzeti Bizottság tagját.

A felszabadulást követően még számos szolgálati helyen tevékenykedett. Csak néhányat sorolok: *Újfehértó* 1950, *Záhony* 1951–54. Ezután *Kiskunhalas, Balmazújváros,* majd *Biharkeresztes,* ahol 10 éven át volt főnök. Végül *Komoró* következett, ahonnan 1977-ben ment nyugdíjba.

Nyugdíjba, de nem pihenni. Egy emberöltőn át szolgálta a MÁV-ot. Mint köztiszteletnek örvendő jó vasutas és kommunista, szabad idejének nagy hányadát is a közösségnek szentelte. Volt propagandista, alapszervezeti vezetőségi tag, járási PB-tag. *Most Záhonyban tanácstag és 1979 óta a Hazafias Népfront községi elnöke.*

— Sándor bácsi, hogyan telik egy napja?

— Elfelejtettem mondani, hogy az OTP-nél havi 70 órát dolgozom, peres ügyekkel foglalkozom. Ezen kívül értekezlet, megbeszélés, tanácsülés, de marad időm a családra is, sőt a kertes házam is rendben van.

Hogy mindezt el tudja végezni — mint említette — a családnak köszönheti. Nyugodtan megy el és meleg, boldog családi fészek várja haza.

Gazdag életútját számos kitüntetés fémjelzi. Tulajdonosa a Felszabadulási Érdemrendnek, a Haza Szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozatának, a Kiváló Határőr kitüntetésnek. Több Kiváló Dolgozó jelvényt kapott munkája elismeréséül.

Beszélgetésünket a következőkkel fejezte be:

— *Mozgalmi élet nélkül nem tudnék élni. Szeretem az embereket, nekem öröm, ha tehetek értük valamit. Itt élek, szinte mindenkit ismerek, tudok az emberek gondjairól, örömeiről és terveiről. Kinek „Sanyi", „Sándor" vagy éppen „Sándor bácsi" vagyok. És én örömmel szolgálom tovább őket, amíg az egészségem engedi.*

Szőgyéni Bertalan

Pofon, kedvezménnyel?

Örvendetesek a MÁV vezetőinek ama törekvései, amelyek az utazóközönség megnyerését, visszahódítását célozzák. A különböző kedvezmények mind több „réteget" érintenek, a szervezett turisták például ötven százalékkal olcsóbban válthatnak jegyet, mint a „közönséges halandók". Hogy azután az olcsóbb jegyért milyen kötelezettségek terhelik őket, azt a MÁV díjkedvezményi szabályai egyértelműen lefektetik. Ám, hogy a kedvezményért a vasutasoktól kapott pofont, pofonokat is kénytelenek eltűrni, arra a szabályzat egyetlen sora sem utal. Iratlan törvény lenne hát?

Május 9-én délután a Hegyeshalomtól Budapest-Déli pályaudvarig közlekedő 4913 számú vonatra Szárligeten népes turistacsoport szállt föl. Háromnapos Gerecse-túráról fáradtan megérkezve, kedvük szerint lerogytak volna az ülésekre, ám az odáig vezető átjárót teljes egészében kisajátította magának egy szemlátomást ittas állapotban lévő fiatalember. (*Olyan részeg volt, hogy alig állt a lábán!* — mondta a társaság egyik hölgy tagja.) Természetesen megkérték, ugyan engedné őket tovább menni, a válasz azonban általános meghökkenést, majd felháborodást keltett. A fiatalember — mint később sikerült megtudni vasutas, Sz. állomás forgalmi szolgálattevője — *hirtelen megfordult és hatalmas pofont adott az élen állónak.* A természetjárók általában békés emberek. Talán ennek köszönhető, hogy bár többszörösen túlerőben voltak, nem vették át a fiatalember osztályon aluli söntésstílusát, hanem másik kocsiba vonultak át.

Sokat utazom vonaton. Az utóbbi idők látottai, hallottai alapján úgy tűnik, a vasutasok körében — tisztelet a kivételnek — *elharapódzott valamiféle furcsa, megmagyarázhatatlan viselkedési forma,* amely megítélésem szerint több kárt okoz, mint amennyi hasznot a személyszállítást népszerűsítő propaganda hajt. Mert az igaz, hogy az utas sok mindent elbír, a koszos kocsiktól a gyakran késő vonatokig, de, ha mindezek tetejébe még otromba hangnemű, vagy szélsőséges kedvében éppen pofozkodni vágyó vasutasokkal is meg kell küzdenie, az már jóval túlér az elfogadható normákon. Erre az sem lehet magyarázat, hogy a vasút nem válogathat a munkaerőben, s a személyi állomány erősen felhígult. Minden vasutasnak tudnia kell, hogy az áru és személyszállításból, az utasokból élünk, számuk csökkenése, vagy növekedése életszínvonalunk meghatározója lehet.

Az utóbbi évek nagyarányú utasszámcsökkenése után most lehetőség mutatkozik e folyamat megfordítására. Ehhez azonban az kell, az szükséges, hogy a vonatra felszállók bizonyos mértékig a vasutasok partnerei legyenek a közlekedésben, ne pedig kiszolgáltatottjai.

(gerecsei)

Érdemrendes törzsparancsnok

Mozgása parancsnokhoz illően katonás, arcvonásai alapán ítélve azt gondoltam, *Bíró Jánosnak* a nyugdíjig még biztosan van tíz éve. A valóság más. A több mint harminc éve irányító törzsparancsnok most tartott utoljára eligazítást a területén dolgozó polgári védelmi szakembereknek. Ezt az alkalmat használtuk ki egy kis beszélgetésre, emlékezésre.

— *Vasúti pályafutásomat 1943-ban kezdtem Nyíregyházán*, mivel a közeli Biri községben születtem és nőttem fel. Bizony, abban az időben csak órabérátalányosként kezdhettünk, s ha már néhány évet letöltöttünk — mert megújították a szerződést — lehettünk kirakók. Rengeteget kellett zsákolni, cipekedni.

A térség felszabadulásáig — 1944 októberéig — volt még kocsifelíró és átmenesztő is. A felszabadulást falujában élte meg. Az akkor húszéves fiatalember a felszabadító hadsereg sebesültjeit szállította tehénszekéren, majd a Tisza-híd építéséhez faanyagot, valamint üres hordót.

— *Decemberben már újra a vasútnál teljesítettem szolgálatot.* Természetesen a szolgálat az első időben a helyreállítási munkákból állt. A forgalom megindulása után a nyíregyházi Déli deltánál úgy jártunk szolgálatba, hogy fejszét és fűrészt is vittünk magunkkal, ugyanis a tüzelőt mi biztosítottuk magunknak. A szolgálati helyiségnek beázott a teteje, padlása nem volt, de akkor az volt a legfontosabb, hogy megindult a forgalom, és ezzel együtt az élet is.

A felszabadulás előtt nem ismerte egyetlenegy párt program-ját sem, a szakszervezetnek sem volt tagja. Az újjáépítésben való részvétel politikailag is hatott a fiatal vasutasra. *1945 áprilisában tagja lett a Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezetének és a Szociáldemokrata Pártnak.* A későbbi, világosabb pártprogramok alapján úgy érezte, hogy az MKP a dolgozó tömegek igazi szószólója, és ennek lett a tagja. Később Záhonyba került térfelvigyázónak, majd az épülő átrakókörzetben irányítói beosztásokban dolgozott. Ezekben az években volt termelési felelős, függetlenített üb-elnök. A légoltalmi szervezetek létrehozásakor — 1951-ben — *törzsparancsnoknak nevezték ki Záhony állomáson.* A rátermett, hozzáértő szakembert egy évvel később szolgálati érdekből a debreceni igazgatóság polgári védelmi irányító törzsparancsnokává nevezték ki. Ezt a tisztet viselte harminchárom éven át, most nyugdíjazásáig.

A közben eltelt három évtized alatt sem feledkezett meg arról, hogy vasutas, és ennek rendelte alá a polgári védelmi tevékenységet. A gyakorlatokat úgy szervezte meg, hogy az ne okozzon kiesést a termelésben. Ilyen eset volt, amikor Debrecen állomás átépítése során a volt kereskedelmi épületet egy gyakorlat keretében bontották le. Mátészalkán is, ahol az új szociális épület egy régi fűszerraktár helyére épült, a nemzetközi gyakorlat résztvevői tüntették el a régi raktárt. Hasonló volt a helyzet Kaba állomáson, ahol egy gyakorlat eredményeként a vasút időt és pénzt nyert. Ez utóbbit csak milliókban lehet kifejezni.

Lelkiismeretes, pontos munkáját az eltelt évtizedek alatt többször elismerték a gazdasági és társadalmi szervek. A most kapott kitüntetésére nem számított. A felszabadulásunk óta végzett kimagasló tevékenységéért megkapta az *Április 4-e Érdemrendet.*

Zsoldos Barnabás

Az információban kérdezték — az illetékesek válaszolnak

Az elmúlt hetekben az alapszervezetek és a középirányító szakszervezeti bizottságok információs jelentéseikben több közérdekű kérdést juttattak el a vasutas-szakszervezet központjához. Ezúttal négy kérdésre válaszolunk.

— Az utóbbi években minden területen növekedett a reklám és propaganda szerepe. Hogyan tesz eleget a MÁV ezeknek a követelményeknek?

— A reklám- és propagandatevékenységre fordítható összegek az utóbbi három évben növekedtek. A vasút presztízsének megfelelő propagandatevékenység megvalósítását szolgálja a MÁV Vezérigazgatóságon létrehozott *Tájékoztatási Főosztály* is. Hangsúlyozni kell azonban, hogy lényegesen más reklám- és propagandatevékenységet végezni egy kereskedelmi vállalatnak, mint a MÁV-nak, illetve a hozzá hasonló szolgáltató vállalatoknak. Őszintén meg kell mondani: *gyakran okoz gondot a vasúti szolgáltatások alacsony színvonala, melyet a legjobb reklám, vagy propagandamunka sem képes ellensúlyozni.* Megalapozatlan reklámtevékenység, nem létező szolgáltatások ajánlása, vagy önmagunk elvtelen dicsérete pedig csak ellenérzést, bizalmatlanságot váltana ki a közvéleményből. Éppen ezért meg kell értetni a vasutasokkal, hogy minden MÁV-dolgozó egyben a vasút propagandistája is. Az, aki magatartásával, munkája, megbízatása jó, vagy kevésbé udvarias ellátásával egyben a vasútról alkotott képet is alakítja.

— A dohányzó szakaszok megszüntetése után a jegyvizsgálók és az utasok között gyakran kerül sor vitára. Várható-e valamilyen intézkedés az ellentmondásos helyzet megszüntetésére?

— Elsősorban az elővárosi és helyi forgalomban közlekedő Bh, Bhv, BDt és Bzx sorozatjelű személykocsikban szüntették meg a dohányzó szakaszokat. Ezt az utazóközönség többsége támogatta. A járműjavító üzemek és a műszaki kocsiszolgálati főnökségek az intézkedés után mintegy 1800 kocsiból szerelték le a hamutartókat és a dohányzó szakaszt jelképező piktogramokat. Jóllehet ezek tárolását előírták a megmaradó dohányzó szakaszok hamutartóinak pótlására, nagyobb részük mégis selejtezésre került, hiszen a 67 ezer kiszerelt hamutartó tárolása gondot okozott.

A dohányzó utasok részéről tapasztalt meg nem értés, a dohányzási tilalom be nem tartása, az ebből adódó viták, veszekedések miatt 1983 májusában ismét elrendelték a kocsik dohányzásra engedélyezett részén a hamutartók és piktogramok felszerelését, a kocsik külső oldaláról a szabványos nemdohányzó képjelek törlését. *A megmaradt hamutartókat visszaszerelték, a leselejtezett helyett a Szarvasi Könnyűfém KTSZ-től mintegy 40 ezer darab pótlását a MÁV megrendelte.* Ennek a mennyiségnek a legyártása megfelelő kapacitás hiányában lassan halad. Ezért fordul elő, hogy a Bh típusú személykocsik közül a szolnoki és Landler járműjavító nem tudja minden fővizsgázott kocsiba visszaszerelni a hamutartókat.

— Van-e lehetőség a rendszeres gyógyszerellátásban részesülők — főként nyugdíjasok — körében a gyógyszersegélyek bővítésére?

— Az ÖTA-szabályzat és eljárási utasítás értelmében a gyógyszersegélyre az a rendszeres gyógyszerellátásban részesülő nyugdíjas tag jogosult, akinek — a társadalombiztosítási jogszabályok szerint — eltartott hozzátartozója van, és az adott naptári évben az igazoltan felmerült gyógyszerköltsége eléri az 500 forintot. Mint a információs jelentésekben is jelzik, az alapszervezeteknek az alacsony nyugdíjaknál tapasztalható feszültségek miatt meg kell fontolni a jelenlegi gyógyszersegély-jogosultsági határok korlátozott kiterjesztését. Az osztály ennek figyelembevételével dolgoz ki olyan javaslatot és terjeszt a Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa elé, amely lehetővé teszi a gyógyszersegélyben részesíthető ÖTA-tagok körének bővítését.

— Az alapszervezetekben növekedett a szakszervezeti segélyt igénylők száma. A gyakorlat szerint egyes alapszervezetek a segélyt postán küldik ki az igénylőknek. A segélyek postázási költsége jelentős összeggel csökkenti a segélykeretet. Van-e lehetőség arra, hogy a segélyeket ne postán küldjék el a kérvényezőkhöz?

— A szakszervezeti bizottság hatáskörébe tartozik, hogy a helyi sajátosságokat figyelembe véve válassza meg a segély fizetésének módját. Az MNB-postautalvány a pénzkímélő forgalom egyik formája, ha ez többletkiadást jelent és a pénztári kifizetés megoldható, akkor ezt a fizetési módot is alkalmazhatják a vonatkozó pénzügyi szabályok betartásával.

A záhonyi kollektívák sikere

Az 1984. évi munka alapján a záhonyi üzemigazgatóság elnyerte a Közlekedési Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete által adományozott Kiváló címet, a Nemzetközi Munkaverseny Kiváló Kollektívája elismerést, valamint a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott Vörös Vándorzászlót. Mivel érdemelték ki a záhonyiak e rangos elismerést?

A múlt évben biztosították a Szovjetunióból érkező áruk zökkenőmentes fogadását, átrakását és továbbítását, maradéktalanul teljesítették az áruszállítási tervet. *Eközben csökkentették a normál és idegen kocsik tartózkodási idejét,* túlteljesítették a teherkocsik statikus terhelésének tervét, növelték a tehervonatok terhelését, csökkentették a széles kocsik után fizetendő rúbel-bér összegét.

Új feladat volt az átrakókörzetben (a fogadási nehézségek feloldására) a normálból a széles kocsikba történő átrakás. Ez a munka jelentős devizabevételt eredményezett. Jó eredmények születtek a gazdálkodásban. *A költségek csökkentésével és az energiatakarékossággal összesen mintegy 90 millió forint a megtakarítás értéke.* Szervezési intézkedések sorával javították az átrakómunka hatékonyságát, további gépesítéssel a kézzel átrakott áruk aránya a 15 százalék alá esett.

A munka- és életkörülmények javítását új tengelyátszerelő csarnokot, amellyel a régi teljesítményét megduplázhatják. Jó ütemben halad a záhonyi kézi átrakócsarnok építése, a Tuzsér—Záhony közötti pályarekonstrukció. Javult a karbantartás és a fényeslitkei kocsijavító munkája.

Az üzemigazgatóságon belül olyan szervezeti módosítást hajtottak végre, amellyel igazodnak a változó körülményekhez. Több fiatal szakember került fontos beosztásba. Az új ösztönzőrendszer kialakítása elősegítette a hatékonyabb munkát, a bérek megfelelő emelését. Külön kiemelt bérezésben részesültek az átrakómunkások és a kereskedelmi dolgozók.

A szociális körülmények javítására kilencmillió forint vállalati kamatmentes kölcsönt adtak lakásvásárlásra és családiház-építésére, 76-an vállalati bérlakást kaptak. Hozzájárultak a záhonyi 200 személyes óvoda építéséhez, az aranyosapáti óvoda bővítéséhez.

Az eredmények eléréséhez nagyban hozzájárultak a szocialista brigádok, s a jó munkahelyi légkör. Ez is hozzájárult a létszám kismértékű bővüléséhez. Ma mintegy hétezren dolgoznak az átrakókörzetben. *A húsz éve folyó internacionalista határforgalmi munkaverseny pedig lehetőséget teremt a szovjet vasutasokkal való szorosabb kapcsolatra.*

Az üzemigazgatóság szolgálati helyei közül Élenjáró Szolgálati Hely címet a gépesített rakodási főnökség és Eperjeske állomásfőnökség nyerte el. A dolgozók közül 13-an vezérigazgatói dicséretben részesültek, százan Kiváló, illetve Élenjáró Dolgozó kitüntetést kaptak, a legjobbak között több, mint egymillió forint jutalmat osztottak szét.

L. B.

Opera- és színházbérlet, vasutas teltház-akció

Sajnos már elfogytak az Erkel Színház 25. jubileumi vasutas operabérletei. Több száz igényt nem lehetett kielégíteni. Szakszervezetünk kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya megállapodást kötött az Operaház igazgatóságával egy *vasutas teltház-akció* szervezésére. Az előadás decemberben, egy szombat délelőtt lesz a felújított Operaházban. A jegyeket elsősorban azoknak szánják, akik most nem kaptak operabérletet.

Az Erkel Színház vasutasbérleteinek kiváltási határideje: július 5.

Jól sikerült évad után keresettebbé váltak a vasutasok körében a József Attila Színház bérletei is. Az 1985/86-os évad műsorában népszerű zenés műveket mutatnak be. Az új évadra bérletek — korlátozott számban — még igényelhetők a területi szakszervezeti bizottságoknál. *A határidő: július 22.*

A MÁV Budapest-Nyugati Körzeti Üzemfőnökség felvételt hirdet

anyaggazdálkodási vezető üzemgazdász forgalmi üzemmérnök és munkavédelmi ügyintéző munkakörökbe.

A munkakörök betöltéséhez a 103 944/1982. számú Vezérigazgatói Utasításban előírtak szükségesek. (1982. év 30. sz. MÁV Értesítő)

Bérezés: megegyezés szerint az iskolai végzettség, képzettség és gyakorlati idő figyelembe vételével.

Jelentkezés: Budapest-Nyugati pályaudvaron a személyzeti és munkaügyi vezetőnél, vagy a Központi Munkaerő Felvételi Irodán Budapest Keleti pu.
Telefon: 145-010
Naponta 8—15 óráig.

CIKKÜNK NYOMÁN

Egyedi eset, példás büntetés

A *Magyar Vasutas* 9. számában *„Furcsa eset"* címmel cikk jelent meg a május 7-én közlekedett 7027-es számú személyvonaton történt sajnálatos eseményről.

Az a tény, hogy egy személyvonat nem áll meg a menetrend szerint kijelölt állomáson, eleve elítélendő, különösen súlyos mulasztás következménye, amely visszatetszést kelt az utazóközönségben, és lejáratja a vasutasok munkáját.

A hibát elkövető mozdonyvezetőt — aki egyébként régi dolgozó és magatartása ellen kifogás eddig soha nem merült fel — gyorsított fegyelmi eljárással felelősségre vontuk, a vontatási vonatkísérő munkaszerződését pedig felbontottuk.

Biztosak vagyunk abban, hogy hasonló eset nem fog ismétlődni. Ezt nemcsak a súlyos elmarasztalás garantálja, hanem az is, hogy a mozdonyvezető-kollektíva elítéli a történteket. A szegedi körzeti üzemfőnökség eredményei, az azért kapott elismeréseink bizonyítják, hogy személyszállítási tevékenységünk színvonalas, és a leírt mulasztás ritka, egyedi esetnek minősíthető.

Fábián József
műszaki üzemfőnök-helyettes
Szeged KÜF

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.

SAJTÓSZEMLE

MIT ÍRNAK RÓLUNK?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi, közéleti munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

CSONGRÁD MEGYEI HÍRLAP

Jól halad a szentesi vasútállomás főépületének rekonstrukciója. Az emeletes objektum két év múlva, 1987-ben lesz százesztendős, és valóban ráfér, hogy még jóval a jubileum előtt kívül-belül újjávarázsolják.

A műszaki tervek igényesek, a kivitelezés pedig elegáns összképet eredményez. Különösen a márványpadlózatúra tervezett előcsarnokon látszik ez, ahol már nem sok van hátra, hogy a pénztárak és az egyéb kiszolgáló létesítmények elkészüljenek. Egyebek között a poggyászfeladót sima felületű vörösréz lemez borítja, megkönnyítve ezzel a bőröndök és csomagok átvételét. A korábbi szénfűtés helyett a főhomlokzat mögé rejtve, az épület tetején felszerelt gázkazán gondoskodik megfelelő hőmérsékletről és meleg vízről. Az emeleti folyosókon a szolgálati lakások is többé-kevésbé már rendben vannak. Összességében a teljes átalakítás több mint 24 millió forintba kerül, és ebből 11 milliós munkát teljesítettek a kivitelezők.

SZOLNOK MEGYEI NÉPLAP

Három évvel ezelőtt kezdődött a tanítás Jászapátiban, a vasútépítő gépészeti szakközépiskolában. Most már harmadikosok az „első fecskék", akik az országban egyedülálló képzésben vesznek részt.

A három évfolyamon jelenleg 176-an tanulnak, többségük a megyéből, pontosabban a Jászságból került ki. Ideális gyakorlati lehetőséget nyújt a tanulóknak a jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzem. De a szakközépiskolások nem csupán Jászkiséren, hanem az iskolán belül épült tanműhelyekben is elsajátíthatják a gyakorlati ismereteket. Miután a vasútépítő gépészeti szakma rendkívül összetett, kovácsolást, hegesztést, forgácsolást is tanulnak a fiatalok, de fontos tantárgy az elektronikai vezérlés, vagy a vezérgép szerszámszekrényének, a „mozdony lelkének" szerelése is. Az itt végzettek húszféle munkakör között válogathatnak.

KELET-MAGYARORSZÁG

Kiváló Dolgozó kitüntetést kapott *Ragány László* villanymozdony-vezető, szakszervezeti bizalmi.

— Gyermekkoromban vasutasok között forogtam — mondja az atlétatermetű, erőteljes fiatalember. — *Ajakon születtem, ez amolyan vasutasközség. Sokan járnak onnan Záhonyba, Fényeslitkére, Komoróra dolgozni.* Elektrolakatos szakmát tanultam, hogy egyszer majd a mozdony közelébe kerülhessek. A szakmunkásvizsga után én is Záhonyban helyezkedtem el, villanyt szereltem a dízel-elektromos gépeken. Egyre jobban megfogott a villanymozdony varázsa. Elvégeztem Miskolcon egy tanfolyamot, *s hetvenhatban idejöttem Nyíregyházára.*

— Nehéz a mozdonyvezetés?

— Tulajdonképpen igen. Mi nem állhatunk félre a parkolóban, mint a kamionosok, ha úgy érezzük, fáradtak vagyunk. A vonatnak menni kell. Nekünk állandó kondícióban kell lennünk, egészséges, jó idegekkel, biztosan működő reflexekkel és ez életmód kérdése elsősorban.

— Milyen vonalakon jár?

— Általában a Záhony—Budapest, Nyíregyháza—Miskolc—Füzesabony vonalon. Egy hónap tehervonat — ezt úgy hívjuk, hogy szakajtó forda —, és egy hónap személy.

— Melyik a könnyebb?

— A szakajtó. Nincs az a nagy sebesség, rövidebbek az utak is.

— Mennyiben érzi, hogy hozzájárult az üzemfőnökség kiváló címéhez?

— Ez csapatmunka — mondja. Itt Nyíregyházán jó csapat volt mindig, és most is jó. Reméljük, az is marad.

SOMOGYI NÉPLAP

A SEFAG csurgói gyáregységében a MÁV-val kötött szerződés alapján vasúti váltótalpfákat készítenek. A termékek nemcsak abban újak, hogy import helyett hazai fafajokból — tölgy helyett cserből és akácból — gyártják, hanem abban is, hogy az elkészítési technológia eltér az eddigiektől. Nem egy tömbből, hanem ragasztott eljárással, szelvényekből készítik a szükséges méreteket.

A hazai fafajok felhasználásával, az új eljárás alkalmazásának lehetőségével két-három éve kezdtek el aktívan foglalkozni a Faipari Kutató Intézetben, majd tapasztalataik nyomán a csurgói üzemben. A kísérlet eredményességét igazolja: *a múlt év végén 16 millió forintos beruházásba kezdtek a gyártók,* hogy nagyüzemi méretekben először évi 1000-1500, majd 2500 köbméter vasúti talpfát készítsenek a MÁV megrendelésére.

VAS NÉPE

A kőszegi MÁV Nevelőotthon növendékeinek néhány év múlva gőzmozdonyfütty fogja jelezni a tanév megkezdését, illetve befejezését. Az intézményt ugyanis egy gőzmozdonnyal és egy vasúti kocsival ajándékozta meg a MÁV Vezérigazgatóság és a szombathelyi igazgatóság.

A kocsit a szombathelyi járműjavító üzem személykocsi-javító részlege újította fel, a mozdony újjávarázsolására a gyerekek vállalkoztak. Egy későbbi időpontban pedig szakemberek a gőzt is bevezetik a mozdonyba.

A játékon kívül milyen célokat szolgál a matuzsálem? *Csöndes János* igazgató szerint vasúttörténeti szempontból is érdemes megőrizni egy ilyen öreg gőzöst. Másrészt: szimbólum. Erkölcsi kötelessége az intézménynek, hogy a maga módján — éppen a gőzmozdony felállításával is — népszerűsítse a vasúti tevékenységet a gyerekek körében. S nem utolsósorban: a majdan fényesen ragyogó mozdony, valamint a mellette kialakítandó szabadtéri színpad és nézőtér méltó helyszíne legyen az intézmény fennállása 75. évfordulója tiszteletére megrendezendő ünnepségnek, amelyre három év múlva kerül sor.

ÉSZAK-MAGYARORSZÁG

Amikor 1971-ben kétéves országjáró körútját befejezte a felújított 12-es páncélvonat, olyan döntés született, hogy a szerelvény maradjon Zánkán, az úttörővárosban, ott emlékeztessen a hősi múltra, a 376-os páncélozott mozdony pedig kerüljön vissza Miskolcra. A miskolci járműjavító dolgozói is ragaszkodtak ehhez, hiszen a vonat a miskolci csomópont fiatal szakembereinek lelkes munkája eredményeként született újjá. A mozdony talapzatra került, s azóta néma tanúként őrzi a Tiszai pályaudvar előtti teret. Emberek ezrei haladnak el mellette, hogy néhány perc múlva elragadja őket a város, vagy a pályaudvar forgataga.

Az idő, a korszerű technika túllépte a páncélvonatok korát. A Tiszai pályaudvar előtt álló mozdony ma is emlékeztet: a dicső csatákra, csapatokat mozgató vasutasokra, páncélvonatokra, kezelőikre, a Magyar Tanácsköztársaság 133 napjára.

DUNÁNTÚLI NAPLÓ

Az elmúlt években újra középpontba került a Mohács—Bátaszék vasútvonal megépítése — mondta a Baranya megyei tudományos hetek keretén belül tartott előadásában Mohácson *Fényes József,* a MÁV Pécsi Igazgatóságának igazgatója.

A Mohács—Bátaszék vasútvonal elkészítését indokolttá teszi, hogy a pécsi szénmedence, a nagyharsányi mészkőbánya, a BCM, a mohácsi ipartelepek és a környék mezőgazdasági nagyüzemeiből az áru minél gyorsabban és rövidebb úton jusson el a Dél-Alföldre, Dunaújvárosba, Budapestre. Negyven—nyolcvan kilométerrel lerövidülnének a távolságok, a vasút a közutakat is tehermentesíthetné. *Évente a közutakról 150-200 ezer tonna áru tevődhetne át a vasútra.* A feltételezett vasútvonal áruszállítási igénybevétele több mint 3 millió tonna lenne évente, mindennek rendeltetési helyre juttatása a fuvarozó vállalatok számára a szállítási költségekben több millió forint megtakarítást jelentene. Mindehhez azonban szükséges a *Rétszilas—Bátaszék* vonal teljes átépítése, a tengelyterhelés és a pályasebesség növelése.

Mohács város fejlődését is elősegítené, ha a következő tervidőszakban elkészülhetnének a tervek, és megkezdődhetne az építkezés is. Az új vasútvonal elkészültével lehetőség lenne a Pécs—Szeged közötti utazási idő csökkentésére, a forgalom tudatos, tervszerű elterelésére baleset, elemi csapás, karbantartás esetén.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Ha kiöregszik egy ifi brigád

Lesznek-e követőik?

Szobon és az oda tartozó sturovói részlegben 35 szocialista brigád dolgozik. Közülük a *Klagyivik József* vezette 18 tagú kollektíva az idén nyerte el *A MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* kitüntetést. A brigádtagok átlagos életkora 29 év, és az alapítók mindnyájan tehervonattal utazó vonatkísérők. Ezenkívül van köztük több, különféle beosztású forgalmi, kereskedelmi, adminisztratív munkakört betöltő dolgozó, nők és férfiak vegyesen.

— Mikor alakult a brigád? — kérdeztem *Kalmár János* állomásfőnöktől.

— Pontosan tizenkét évvel ezelőtt, 1973-ban. Tagjai az eltelt évek során mindig sokat tettek közös feladataink megoldásáért. A jubileumi munkaversenyt is ők indították el 1983 októberében, a rákosrendezői KÜF brigádjaihoz intézett felhívásukkal, illetve vállalásaikkal. Végül is nagyban hozzájárultak felajánlásaik teljesítésével ahhoz, hogy Rákosrendező elnyerte a *Kiváló körzeti üzemfőnökség* címet.

Elmondták Szobon azt is, hogy kommunista műszakok és egyéb társadalmi munkák szervezésében szintén élenjár ez a közösség. Rendszeresen tanulnak, mint például *Veszelei András*, aki nemrég fejezte be tanulmányait a vasútforgalmi szakközépiskolában. Ő egyébként — *Likmus Zoltánnal* együtt — szakvonali teendői közben munkavédelmi őrként is példásan helytáll. Két brigádtag: *Mixtay László* és *Márton Gyula* önkéntes határőr: annak az egységnek a tagjai, amelyik nemrég érdemelte ki a *Kiváló Határőrszakasz* kitüntetést. Hasonló módon dicsérhetnénk *Solymosi Ferencné* ruhaügyes, *Siklai Istvánné* gépíró, *Héri Gézáné* teljesítményértékelő, *Szabó Györgyné* ktg-s, *Nagy Sándorné* kereskedelmi hivatalnok vagy a Rákosrendezőn kirendelést vállaló férfiak — például *Giber János, Kovács László, Vózner István, Klagyivik József* — sokféleképpen megnyilvánuló szorgalmát, többre és jobbra törekvését.

— Tervezzük, hogy a közeljövőben megváltoztatjuk brigádunk nevét, mert lassan „kiöregszünk" az ifik közül — mondja a brigádvezető. Ugyanakkor azt is szeretnénk, ha Szobon ismét alakulna egy ifjúsági szocialista brigád. *Minden jel arra mutat, hogy sikerül majd egy új ifiközösségnek átadni a stafétabotot . .*

Radnai K. István

Gyermeknap a Gaja-völgyben

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága az idén is megrendezte a már hagyományos gyermeknapot a festői szépségű *Gaja-völgyben*, a járműjavító üzem turistaházában. A gyerekek sport- és szellemi vetélkedőkön, ügyességi játékokon vehettek részt. Ételről-italról az Utasellátó Vállalat 38-as üzeme gondoskodott.

A szakszervezeti bizottság ajándékcsomaggal kedveskedett a gyerekeknek.

Tunyogi Tibor

Köszönet a menetrend szerkesztőinek

Szeretnék köszönetet mondani a menetrend készítőinek azért, hogy több ésszerű változtatással segítették a gyorsabb közlekedést. Június 2-án az első. Miskolc—Pécs között közlekedő gyorsvonattal utaztam Dombóvárra. Nem kellett kiszállni a Keleti pályaudvaron, mint régebben, és átmenni a Délibe. Végig kényelmesen utaztunk, és 14.35-re már Dombóváron voltunk. Sok utas örül ennek a közvetlen gyorsvonatnak.

Kondász Ferencné
Dombóvár

Az országos versenyen

Ezüst minősítést kapott a Búzavirág citeraegyüttes

Székesfehérváron június 1-én tartották a IV. országos minősítő versenyt, amelyet népdalkörök, citerazenekarok és népi hangszeres együttesek részére hirdetett a Fejér megyei Művelődési Központ és a KÓTA megyei szervezete.

A székesfehérvári Vörösmarty Mihály vasutas Művelődési Ház *Búzavirág* felnőtt citera együttese is benevezett a versenybe, és ezüst minősítést kapott. Az együttes hat éve működik. Vezetője *Peczelák József*. A művészeti tanácsadó *Pribojszky Mátyás* citeraművész, a Citerabarátok Klubjának főtitkára volt.

Próbál az együttes

UTAS TOURS

az Utasellátó Vállalat Idegenforgalmi és Szolgáltató Irodája

Új programok + Új szolgáltatások

Legyen az útitársunk!

UTAS TOURS

1051 Budapest
Münnich Ferenc út 19.

10 ország 17 nagyvárosába közlekedő étkező-, bisztró- és hálókocsijain szinvonalas szolgáltatást nyújt az

UTASELLÁTÓ

Korszerű táplálkozás!

Tejtermékek az étrendben

Az 1,5% zsírtartalmú tej mellett minden élelmiszerüzlet kínál Önnek újabb csökkentett zsírtartalmú tejet.

A 2,2%-os tejben minden értékes alkotórész megtalálható, csupán zsírból van benne kevesebb.

1 liter ára 7 Ft.

A Tejipari Vállalatok Trösztje a MÁV egyik legnagyobb fuvaroztatója

TEJIPAR

Vitorlázórepülők vetélkedője

Budapest-bajnokság Farkashegyen

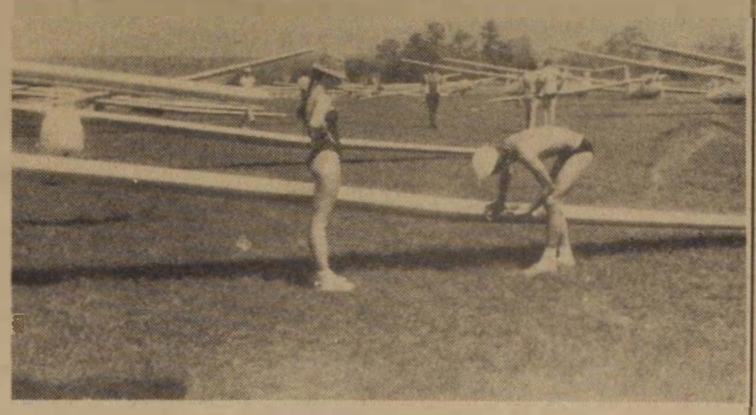
Az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub rendezésében a farkashegyi sportrepülőtéren került sor az idei *Vitorlázórepülő Budapest-bajnokságra*, melyen az MHSZ 15 repülőklubjából közel félszáz versenyző vett részt.

Anyaghiány, illetve a gyártó cég szállítási késése miatt a MÁV-klub *Jantar* típusú gépei egyelőre nem repülhetnek, így az idei első jelentős hazai vitorlázórepülő-verseny házigazdái csupán a *Pirat* kategóriában indíthatták sportolóikat. S bár a május eleji esős időjárás akadályozta versenyzőik felkészülését, *Szabadi István* (a MÁV dolgozója) szakosztályvezető, aki ezúttal a Budapest-bajnokság versenyvezető tisztét látta el, mégis bízott a csapat jó szereplésében.

S mindjárt a legelső értékelt versenyszámban kettős MÁV-os siker született: *Szalai György* — élete első versenyén — győzött klubtársa, *Tihanyi László* előtt. Tekintve, hogy a szabad (műanyagépítésű gépek) kategóriában nem lehetett értékelni az eredményeket, közel egy hétig ők ketten voltak a legeredményesebb résztvevők.

A következő fordulóban ismét Szalai volt a MÁV-osok legjobbja. Bár a győzelemhez ez is kevésnek bizonyult — helyét megőrizte az élcsoportban. A Pirat kategória harmadik versenyszámában aztán ismét MÁV-os sportoló, Tihanyi László érte el a legmagasabb pontszámot. Kár, hogy az előző fordulóban hamar terepre kényszerült, s ezzel sok pontot vesztett, akárcsak az e számban „fotó-nullát" vétő Szalai és Istvánfi. De még nem volt vége!

A Pirat kategória negyedik — s mint később kiderült utolsó — versenyszámát ezúttal *Istvánfi Béla* (MÁV) nyerte, méghozzá igen jó teljesítménnyel. A 190 kilométeres huroktávolságot csaknem 60 kilométeres óránkénti átlagsebességgel nyerte, s eredményét a maximális 1000 ponttal jutalmazták. Klubtársai szintén jó átlagsebességgel repültek, valamennyien 870 pont körüli értékelést kaptak.



A gépmadár előkészítése felszállásra
(A szerző felvétele)

Bár a tavalyi ezüstérem után reménykedtünk az újabb éremszerzésben, mégis elégedettek lehetünk sportolóink összteljesítményével. Nemcsak azért, mert Pirat kategóriában az értékelt négy versenyszámból hármat a MÁV sportolója nyert, hanem azért is, mert többségük alig múlt húszéves. A kevés versenyzői rutinnal rendelkező Szalainak és Vargának ez volt az első jelentős versenye, s Istvánfi sem számít a gyakorlottabb pilóták közé. Ennek ellenére egyaránt megállták helyüket a mezőnyben. Külön elismerést érdemel *Varga Zsigmond*, aki ugyan egyetlen versenyszámot sem nyert — ellentétben három klubtársával —, de kiegyensúlyozott teljesítményével I. osztályú minősítést, valamint Aranyjelvényes ifjúsági sporttoló címet szerzett.

A XIII. Vitorlázórepülő Budapest-bajnokság eredményei:

Pirat kategória: 1. Gulyás György (MALÉV), 2. Gazsó Pál (Békéscsaba), 3. Nagy Sándor (Csepel) . . . 5. Varga Zsigmond (MÁV), 7. Tihanyi László (II. osztályú minősítést szerzett), 9. Szalai György, 11. Istvánfi Béla (mindketten II. osztályú minősítést és Ezüstjelvényes ifjúsági sportoló címet érdemeltek ki).

A szabad (műanyag) kategóriában: 1. Gyöngyösi Gyula (Szeged), 2. Nagy Gyula (Győr), 3. Taglieber Miklós (MMRK).

Büki Péter

Június végén

Debrecenben találkoznak a vasutas természetjárók

A vasutas természetbarát-mozgalom nagy múltra tekint vissza, hiszen elsők között alakultak természetbarát-szakosztályaink. A budapesti 10 és a vidéki 20 vasutas természetbarát-egyesületben, illetve szakosztályban 2932 tagot tartanak nyilván, ebből 1752 fő a tényleges MÁV-alkalmazott, ez a taglétszám 62 százaléka. Legnagyobb létszámmal a MÁVTI, a Debreceni MVSC, és a Lokomotív TE rendelkezik. Egyesületeinkben 238 vizsgázott túravezető tevékenykedik, 658 természetbarát szerzett MTSZ-minősítést, 89 teljesítette az Országos Kék Túra követelményeit.

Az idén június 28. és július 1. között rendezik meg a XXXII. Országos Vasutas Természetbarát Találkozót Debrecenben. Ez alkalmat ad a vasutas természetjáró mozgalom áttekintésére. A természetbarát-szakbizottság még számos érdekes rendezvényt bonyolít le. A hagyományos tavaszi csillagtúrát a *Belső-Somogyba* vezették, az őszi csillagtúrát pedig a *Vértesben* rendezik meg.

A dolgozók részére biztosított ingyenes, a családtagoknak nyújtott kedvezményes vasúti utazási lehetőségek hazánk legtávolabbi pontjainak is kényelmes és olcsó megközelítési lehetőségét biztosítják. A Vasutasok Szakszervezete a szervezett természetjárás keretein túlmenően abból indul ki, hogy a természetjárás rendkívül sokrétű és gazdag tevékenység. Az egyesületekbe tömörült természetjárók mozgalmán túlmenően támogatja a családi kirándulásokat, az üzemi kollektívák kisebb-nagyobb csoportjainak országjárását is. A szakszervezeti alapszervezetekben évente több mint ezer kirándulást bonyolítanak le, közel 20 000 résztvevővel.

Nagyon sok az egynapos kirándulások száma. Egyesületeink kulcsos turistaházain kívül számos vállalati hétvégi pihenőház áll a vasutasok rendelkezésére.

Buskó András

Magyar vasútmodellezők romániai sikere

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete meghívást kapott a bukaresti A. S. AERONAUTIKA „Mocanita" kupáért kiírt nemzetközi versenyre. A kiállítás és verseny 1985. május 11—15. között került megrendezésre a bukaresti nemzetközi vásár egyik pavilonjában. A meghívás alapján egyesületünket hárman képviselték. Küldöttségünket a pályaudvaron az alelnök és a klub több vezetője fogadta.

A verseny és kiállítás a modellezés valamennyi ágát (hajó, repülő, autó, vasút) felölelte. Külföldi résztvevők a hajózási (Lengyelország) és a vasúti (MAVOE) ágazatban voltak. A magyar hajómodellezők sajnos nem jelentek meg. A hajómodellek zsürijében egyébként részt vett *dr. Biró József*, a Közlekedési Múzeum főigazgató-helyettese.

A vasútmodellek zsürijét az általunk megszokott — a MOROP-előírásoknak megfelelően — pontozással végezték. Mivel az amatőr vasútmodellezés Romániában egyelőre még nagyon kezdetleges, külön kategóriában értékelték és díjazták az egyéni gyűjteményekből összeállított szerelvények stílusos, szakszerű megjelenését. A díjazást nem befolyásolták a modellek másutt már elért eredményei.

Az általunk kivitt hét modellből 4, *Békei László* MÁV 335 (1:20) gőzmozdony, R—R Garrat (Roddesian Railway) gőzmozdony, *Fekete Lajos* MÁV 325 gőzmozdony, MÁV 201 gőzmozdony aranyérmet, *Rudnai Béla* három modellje, az FVV 1065, FVV 2131, BKV 4055 (T5C5) villamosok (1:50) ezüstérmet kapott.

Békei László egyben elnyerte a *„Mocanita" kupát* is. (A helyi modellezők buzdítása céljából átmenetileg minden modell kaphat díjat, függetlenül attól, hogy egy alkotó hányat visz versenybe, de tudomásul vették, hogy „nálunk" — és a többi szocialista országban megrendezett nemzetközi versenyen a pontszámoktól függetlenül egy versenyző egy kategóriában csak egy modelljével kaphat díjat).

Igen széles körben volt módunk ismertetni a nemzetközi versenyek lefolyását, a zsürizés módját stb. és — széles körű ismertetés céljából — átadtuk egy korábbi nemzetközi kiállítás értékelőlapját.

A megbeszéléseken szóba került a modellezésre alkalmas dokumentációk cseréje és a személyes kapcsolatok kiépítésének lehetősége is.

Május 14-én este a meghívottak részére díszvacsorát adott a klub vezetősége. Ezen részt vettek a honvédelmi szövetség magas rangú képviselői is, akik meleg szavakkal méltatták a külföldi és hazai résztvevők munkáját és további együttműködésre buzdítottak.

Dr. Phersy Ferenc

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Az ilyen nemtörődömség sok kellemetlenséget okoz. (Folytatása a 26. függőlegesben.) 13. Bont ikerszava 14. Dalszínház. 15. Fűszer 16. Fizimiska. 18. Menetrendi rövidítés. 19. Kétkerekű kocsi. 20. Csámborog, ténfereg. 22. A legfontosabb. 23. Angol iskolaváros. 24. Szaggatja. 25. Igevégződés. 27. Szénhidrogéngyök 29. . . válás, rajzolat a bőr felületén 31. Isteni erő (latin.) 33. Félig vattás. 35. Félrelök. 37. Három, németül. 38. Nem inog. 40. Íróeszköz. 41. Konzumban van. 42. Török és perzsa uralkodók címe volt. 44. Visszaáll. 45. Kicsinyítő képző. 46. Agyagműves. 48. Országos Tervhivatal. 49. Figyelmeztetik. 50. Ifjabb, kiskorú, latinul. 52. Egy bizonyos színűre. 55. Görög építészeti díszítőelem. 57. Betűpótlással kőszénkátrány terméke. 58. Kutyája. 60. Pakolná. 61. Toka keverve. 62. Japán város. 64. Angol férfinév.

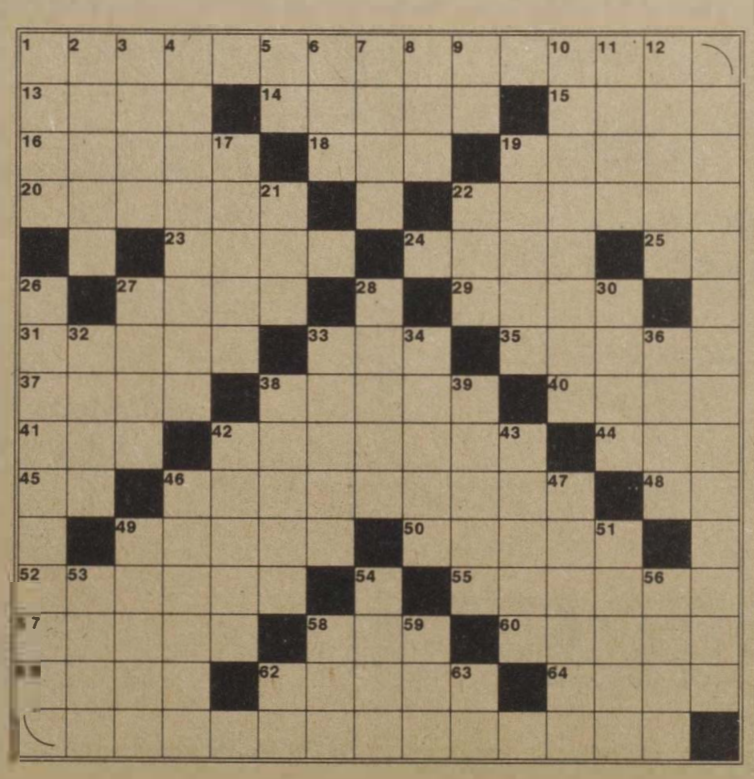
Függőleges: 1. Ázsiai állam. 2. Komárom megyei helység. 3. A legkisebb magyar város. 4. Megállapításai. 5. Igás állat. 6. Végnélküli képék. 7. Nemes szőrme. 8. Heves megyei község. 9. A szamárium kémiai jele. 10. Vulkanizált fekete kaucsukot. 11. . . . Jenő, szobrász, több emlékű alkotója. 12. Ilyen gyümölcs is van. 17. Holt nyelv. 19. Tarka folyóirat. 21. Taszít. 22. Élet. 27. Nem amaz. 28. Ázsiai folyó. 30. Fogkrémmárka. 32. Hamvveder. 33. A hinduk ősrégi szent könyvei (ék. hiány). 34. Testvérem, gyerekek között. 36. Szabó szerszáma. 38. Idegen női név. 39. Túl erősen világít. 42. Neves futballjáték-vezető volt (Sándor). 43. Magor testvére. 46. Vissza: torkos, nagyétkű. 47. Ide kerül a fiatal férfi. 49. Trója, másképpen. 51. Budapesti kórház neve. 53. Neves, kihalt indián törzs. 54. A sétáló eszköz. 56. Inas betűi. 58. Egy, németül. 59. Baszk szeparatista szervezet. 62. Hangtalan kín. 63. Tortadarab.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 26. függőleges.

Beküldési határidő: július 10. A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A menetrend szerinti közlekedés növeli a vasút iránti bizalmat.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 10. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kovács Jánosné, Celldömölk, Kossuth L. u 9., Kádár Zoltánné, Mátészalka, Lakatos u. 42., Nagy Gábor, Csorna, Thököly u. 5., Kiss Miklós, Dunaújváros, Apáczai Cs. J. u. 4 : Szalma Géza, Székesfehérvár, Vörös Hadsereg út 1.



HÍREK

— **Kommunista műszak.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség dolgozói a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen 291-en összesen 2484 órát dolgoztak. Talpfákat, síneket cseréltek, szolgálati helyeket takarítottak. A műszakért járó több mint 57 ezer forintot — a fiatalok kérésére — sportfelszerelések vásárlására fordítják.

— **Író-olvasó találkozó.** Győrben, a vasutasok Arany János Művelődési Házának könyvtárában június 4-én Dobai Péter író találkozott olvasóival és válaszolt kérdéseikre.

— **Előadás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubjának tagjai részére vetítettképes előadást tartott Fülöp László kertészmérnök a virágok ültetéséről és gondozásáról. A nagy érdeklődéssel kísért előadáson sok nyugdíjas vasutas is jelen volt.

— **Műsoros est.** Június 12-én a Törekvés Művelődési Központ népi zenekara Eltörött a hegedűm címmel adott nagy sikerű műsort. Közreműködtek Hatvani Kiss Gyöngyi, Lovai László és a Törekvés táncegyüttes szólistái.

— **Jutalmazás.** A Nyugati körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága és gazdasági vezetői május 29-én megjutalmazták a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben élenjáró dolgozókat, brigádtagokat.

— **Béketalálkozó.** A májusi békehónap rendezvényei között háromnapos béketalálkozót rendeztek Nyíregyházán, amelyen a helyi és külföldi eszperantisták vettek részt. A találkozó résztvevői május 31. és június 2. között a nemzetközi együttműködés, a béke, a barátság kérdéseiről beszélgettek. Június 1-én megrendezték a Szabolcs-Szatmár megyei eszperantista úttörők vetélkedőjének döntőjét.

— **Búcsú a vasúttól.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház nagytermében az üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői ünnepséget rendeztek a közelmúltban nyugdíjba vonult 43 vasutas tiszteletére. Tóth János szb-titkár köszöntötte a megjelenteket, majd Szentes László üzemfőnök méltatta több évtizedes munkásságukat, vasutas hűségüket. Ezután tárgyjutalmat és oklevelet adtak át a nyugdíjasoknak.

— **Véradás.** A gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben a Vöröskereszt-szervezet rendszeresen szervez véradónapokat. Egy-egy alkalommal 110-en, 120-an vesznek részt az önkéntes akcióban. Legutóbb ismét két alkalommal járultak véradásra a donorok. Három véradót, a 60-szoros Zeltner Imrét, a 40-szeres Földházi Jánost és a 30-szoros Szécsi Sándort külön is köszöntötték.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A váci nyugdíjasok önálló csoportja a közelmúltban tartotta első félévi taggyűlését. Boross Zsigmond elnök — a megjelent 120 nyugdíjasnak — beszámolt az eredményekről és ismertette a legfontosabb tennivalókat, majd válaszolt a tizenkét hozzászóló kérdéseire.

Halálozás

Május 30-án tragikus hirtelenséggel, 69 éves korában meghalt Magyar Lajos, a Bebrits Lajos Szakközépiskola kollégiumának nevelő tanára. Fiatalon került a vasúthoz. Különböző beosztásokban dolgozott, majd 1956-tól a Vasútforgalmi Technikum, később a Bebrits Lajos Szakközépiskola szakoktatója volt. Nyugdíjazása után lett a kollégium nevelő tanára. Nagy szaktudású, példamutató ember volt. Tanítványai rajongtak érte. Barátain, hozzátartozóin kívül szomorú szívvel gyászolja az 1958-ban végzett IV. D. osztály.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Szentgotthárd állomáson lévő két és fél szobás, félkomfortos, alápincézett — udvar, kert, gyümölcsfák, gazdasági udvar, gazdasági épületek tartoznak hozzá — MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy a Balaton-parton levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Címem: Budai Gyula pályamester, Szentgotthárd, Malom utca 1.

Elcserélném Bp-Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" lévő 3 szobás, teakonyhás, gázfűtéses, telefonos, 80 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két kisebbre, az egyik tanácsi legyen. Érdeklődni lehet napközben a 131-212, vagy 11-93, este a 332-754-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest IV kerületi két plusz két félszobás, étkezős, III. emeleti szövetkezeti lakásomat: két szoba, összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra, X., XIX. kerületi előnyben; valamint egy szoba komfortos tanácsira Nyári költözés. Érdeklődni lehet a 774-370-es telefonon hétköznap, az esti órákban.

Elcserélném Dombóváron lévő két szoba, komfortos, kertes, garázsos tanácsi lakásomat, plusz adok hozzá szőlős birtokot hétvégi házzal, felszereléssel. Kérek Budapesten vagy 20 km-es körzetében hasonló nagyságú lakást, lehet tanácsi, honvédségi, MÁV-bérlakás. Érdeklődni városi telefonon 329-960/206, vasúti telefonon: 10-74 206 m.

Elcserélném szolnoki két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapesti lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 47-45, vagy a 44-83-as telefonszámon, Gregus Pál.

Elcserélném Bp. XV., Rákos úti összkomfortos, 1,5 szobás 47 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 696-892 telefonszámon este 18 órától.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál lévő kétszobás, külön bejáratú komfortos, utcai, napfényes, gázkonvektoros MÁV-bérlakásomat Budapest területén egyszobás komfortos tanácsi lakásra aktív MÁV-dolgozóval. A lakás megtekinthető 16 óra után Budapest VIII. Kerepesi út 5. IV. ép. I. 19., Ferenc Gábor

Elcserélném balatonfenyvesi két szoba, komfortos, kertes lakásom budapestire vagy gödöllőire tényleges MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 499-702 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XVIII. ker., kétszobás, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló komfortfokozatú kisebb tanácsi bérlakásra, MÁV-dolgozóval, XIV. kerületi előnyben, de minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet 15—18 óra között a 834-828 telefonszámon

Elcserélném Szeged, Oldal u. 2. II 2. játszótér mellett levő két szoba, komfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló budapesti kertes tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Balogh Sándor, Budapest, Liliom u. 21., 1204, este 17 óra után

Elcserélném Abda vasútállomáson levő 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat (I. emelet) — a lakáshoz tartozik egy kis konyhakert, vasúti föld, állattartási lehetőség — egy szoba, összkomfortos lakásra Győrben, lehetőleg Szigetben vagy Kun Béla lakótelepre tényleges MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: özv. Rádai Sándorné Abda vasútállomás 9151, csak levélben.

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: 39,— forint
Egyszámlaszám: MNB — 11 850
85—2830. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. JÚLIUS 11.

Vasutasnapi köszöntő

Írta: Urbán Lajos közlekedési miniszter

Harmincöt éve, hogy pártunk és kormányunk lehetőséget biztosított arra, hogy a vasutasok munkája iránt megnyilvánuló fokozott megbecsülés jeleként a magyar társadalom külön napon köszönthesse a vasutasok sok tízezres táborát.

Kiemelt jelentőséget ad ünnepünknek az, hogy ez évben emlékeztünk meg hazánk felszabadulásának 40. évfordulójáról. A négy évtized alatt elért eredményekhez az újjáépítéstől, a gazdaság vérkeringésének megindításától kezdve, a modern ipar és mezőgazdaság megteremtéséig, áldozatos munkájával, mindennapi helytállással és kötelességtudattal a vasutasság is jelentősen hozzájárult. Az *„Arccal a vasút felé!”* jelszó a közlekedés ügyének fontosságát jelentette, és az egész ország figyelte, segítette a forgalom megindítását. Ezen a bázison kezdődött el egy új korszerű vasút kiépítése.

A mai vasút — számos meglévő gondunk ellenére — természetesen nem hasonlítható a 40 év előttihez. Napjaink vasútjának arculatát a szocialista népi hatalom, a dolgozók, a nép áldozatos munkája alakította ki. Számos, figyelemre méltó eredmény született az elmúlt években, és születik napjainkban is a vasutas dolgozók, kollektívák munkájának eredményeként.

A világgazdaságban zajló folyamatok, a magyar gazdaság új növekedési pályára állításához kapcsolódó változások nem könnyítették a vasút, a vasutasok helyzetét. Ezért a vasúti munka fokozott alkalmazkodást, a munkastílus, a gyakorlat megváltoztatását igényli szinte minden dolgozótól. A feladat ma is az elfogadott közlekedéspolitikai célkitűzéssel jellemezhető: *a társadalom és a gazdaság térben és időben folyamatosan változó személy- és áruszállítási igényét kell maradéktalanul, az eddiginél jobb minőségben, pontosabban, megbízhatóbban kielégíteni.* Tudomásul kell azonban vennünk, és mint kiindulást kell elfogadnunk azt a tényt, hogy a munka feltételei, több területen, a korábbinál kedvezőtlenebbek.

Az MSZMP XIII. kongresszusa meghatározva a társadalom és a gazdaság fejlesztésének fő irányait, kijelölte a közlekedés előtt álló alapvető feladatokat is. A VII. ötéves tervidőszakban — összhangban a várhatóan felmerülő igényekkel — *mintegy 3—6 százalékos teljesítménynövekedéssel kell számolni.* Ez a korábbi tervidőszakokhoz képest alacsonyabb teljesítménynövelés lehetővé teszi, hogy az előnytelenül alakuló műszaki feltételek mellett is nagyobb figyelmet fordítsunk a hatékonyság növelésére, a gazdaságosabb vasútüzem megvalósítására. Az eszközállomány kihasználásának javítása, a fokozott energiatakarékosság, a munka termelékenységének növelése mellett rendkívül fontos, és ezt külön ki kell hangsúlyoznom, *szinte létkérdés a közlekedési szolgáltatások színvonalának emelése; a* személyforgalomban az utazás kulturáltságának növelése, illetve az áruszállításban a pontosabb, gyorsabb, versenyképesebb árutovábbítás.

A VII. ötéves tervidőszakban a közlekedési ágazat fejlesztési lehetőségei a népgazdaság teherbíró képességével összhangban lényegében szinten maradnak. Ezen belül azonban éppen a vasút szerepének fontossága miatt, *a vasúti közlekedésben mintegy 13 százalékkal több pénzt lehet majd fejlesztésre fordítani, mint a jelenlegi tervidőszakban.* Tudjuk, hogy ez a kiemelt fejlesztés sem teszi lehetővé, hogy számos gondot, többletköltséget, nehezebb munkát okozó hiányosságot felszámoljunk, de a jelenlegi gazdasági helyzetben nagyobb lépést nem tehetünk. Ebből következik azonban az a követelmény, hogy a rendelkezésre álló fejlesztési forrásokat a leghatékonyabban, a számos feszültségi pont között jól választva kell elkölteni, olyan fejlesztésekre, amelyek a legnagyobb eredményt hozva teszik lehetővé a forgalombiztonság növelését, a termelékenység fokozását, a szállítóképesség megőrzését, a szolgáltatási színvonal emelését.

A VII. ötéves tervidőszakban *kiemelten kell kezelni a csomópontok rekonstrukcióját, a biztosítóberendezések fejlesztését, s folytatni kell a vasút-villamosítást.* Ugyancsak fontos feladat lesz az előttünk álló években a vasutas dolgozók szociális és munkakörülményeinek javítása. Fokozatosan olyan körülményeket kell teremteni, hogy a pályakezdő fiatalok ismét nagyobb számban vállalják ezt a munkát, ezt a hivatást.

A szűkös fejlesztési források miatt számos területen nem lesz előrelépés, egyes helyeken pedig a meglevő színvonalat sem tudjuk tartani, de a jelenlegi gazdasági helyzetben ezt vállalnunk kell.

A 35. vasutasnap alkalmából azzal a meggyőződéssel köszöntöm a vasút minden dolgozóját, hogy összefogással és céltudatos munkával a vasút sikerrel tud megfelelni a növekvő feladatoknak. Biztos vagyok abban, hogy a meglevő eszközök hatékonyabb üzemeltetésével, a vasutasok helytállásával és áldozatvállalással a meglevő gondok leküzdhetők.

A vasút minden dolgozójának és családtagjának jó egészséget, boldogságot és sok sikert kívánok!

A 35. vasutasnap központi rendezvényei

Az idén a vasutasnap központi rendezvényeit a jubileumi vetélkedő döntője vezeti be. A döntőbe került 19 csapat július 9-én és 10-én a BVSC Szőnyi úti klubházában méri össze tudását.

Az országos vasutas képzőművészeti kiállítás ünnepélyes megnyitója július 10-én 18 órakor lesz a Népszínház utca 29. szám alatti kiállítóteremben.

Július 11-én 14 órakor vasutasnapi nagygyűlésre kerül sor az Északi Járműjavítóban.

A Kiváló Vasutas és a Kiváló Munkáért kitüntetéseket július 12-én 11 órakor a Pesti Vigadóban adják át.

A hagyományos tisztavatást július 13-án, szombaton délelőtt tartják a Nyugati pályaudvar érkezési oldalán.

JUBILEUMI VETÉLKEDŐ

A döntőbe jutás volt a tét

Az elmúlt napokban rendezték meg a jubileumi vetélkedő területi és szakszolgálati döntőit. A műszaki főnökségek és a körzeti üzemfőnökségek 10-10 tagú — első három helyezett — csapatai versengtek az országos döntőbe való jutásért, amelyet július 9-én és 10-én Budapesten rendeznek majd. Az izgalmas, színvonalas vetélkedőkről tudósítóink küldtek beszámolót. Az alábbiakban a lapzártáig szerkesztőségünkbe érkezett tudósításokat közöljük.

Járműjavító üzemek

Csárádi János átadja az oklevelet a győztes csapatnak (Fotó: Lőrinczné)

„Köszöntjük a szakszolgálati vetélkedő résztvevőit”. Ez a felirat fogadta július 18-án Dunakeszin, a József Attila Művelődési Központ színháztermében a jubileumi vetélkedő országos döntője előtti utolsó erőpróbára bejutott nyolc járműjavító üzem és a Gépészeti Technológia Anyagvizsgáló Üzem, valamint a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség 10-10 tagú csapatait.

A zsúfolásig megtelt színházteremben *Csárádi János,* a Gépészeti és Járműfenntartási Főosztály vezetője, a zsüri elnöke köszöntötte a versenyzőket és az őket szép számban elkísérő gazdasági és politikai vezetőket, munkatársakat. Ezután méltatta a múlt évben útjára indított nagy sikerű jubileumi vetélkedősorozat jelentőségét. Kiemelte: *a szakági döntőbe jutott csapatok nem kevesebb, mint 900 szocialista és munkabrigád közül jutottak be erre az újabb „megmérettetésre”.*

A csapatoknak az első feladat megoldására mindössze tíz-tíz másodperc állt rendelkezésükre, hogy a vetített képekről felismerhessék: *milyen típusú mozdony, forgóváz, teherkocsi látható a képen.* Az első akadályt legsikeresebben a Gépészeti Technológia Anyagvizsgáló Üzem csapata vette, amely a bemutatott 10 képről hetet helyesen ismert fel. Ezt követően a vetélkedő csapatok két öttagú csapattá „alakultak” át. Az egyik versenyzőgárda a tesztlapok kitöltésébe merült el, míg a másik megkezdte a bemutatkozást.

A szakmai és általános politikai kérdéskört színesítette, élénkítette az úgynevezett „licit” játék, amelyben a csapatok tíz zsetonnal gazdálkodhattak. S nemcsak a zsetonokkal kellett jól bánniuk, hiszen a megnyert játéklehetőség esetén a tudományos kutatás, a magyar-szovjet vasúti együttműködés eredményeiről, a magyar vasút jövőjéről, műszaki, technikai fejlődéséről is számot kellett adniuk a versenyzőknek.

Az újabb feladat egy négy- pontos kérdés megválaszolása volt.

A délelőtti „nagyfutam” befejezésekor a Gépészeti Technológia és a szombathelyi járműjavító versenyzői boldogan indultak ebédelni, hiszen ekkor ők továbbjutók voltak.

Ebéd után, amikor a zsüri ismertette a korábban benyújtott szakdolgozatok eredményeit — melyek közel azonos értékűek voltak — még jobban fokozódtak az izgalmak. A dolgozatokat öt kérdésre adott válasszal lehetett megvédeni, melyre külön 20 pont járt. Ez a bravúros teljesítmény csak a házigazda dunakesziek színeiben versenyző *Szekér Lászlónak* sikerült, de a többiek is jól állták a próbát.

A vetélkedő végén az egész napos izgalmakat csak fokozta a zsüri bejelentése, hogy a versenyben elért eredményhez hozzászámítják a gazdasági egységek 1984-ben és az 1985. év I. negyedévben elért társadalmi, gazdasági tevékenységéért járó, központilag meghatározott pontokat.

Így a magas színvonalú vetélkedőt a „hozott” pontok és a versenyen elért eredményük alapján *az Északi Járműjavító Üzem csapata nyerte 563,7 ponttal, a szombathelyi járműjavító 558,2 pontot elért csapata előtt.* Mindkét csapat jogot nyert arra, hogy július 9—10-én részt vegyen az országos döntőn.

A harmadik helyezést a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség csapata érte el 530,8, a negyedik helyen a debreceni járműjavító csapata végzett 526,9, ötödik helyezést ért el a Landler Jenő Járműjavító csapata 524,2 ponttal.

Vetési Imre

(Folytatás az 5. oldalon.)

A vasút júniusi szállítási teljesítménye

9 és fél millió tonna áru

Romlottak a minőségi mutatók, csökkent a dolgozó teherkocsipark termelékenysége

Előzetes adatok szerint a vasút júniusban *9 millió 556 ezer tonna árut szállított.* Ezzel a bázishoz képest csupán 96,9, a tervet alapul véve pedig 95,4 százalékos teljesítést ért el. A lemaradás abszolút értéke meghaladta a 300 ezer, illetve megközelítette a félmillió tonnát. Az árutonnakilométer-teljesítmény a tavalyi értéket tekintve 97,5, az előirányzathoz mérten 97 százalékra alakult.

A bázishoz viszonyítva júniusban az export- és az importforgalomban 2,4 illetve 2,8 százalékos növekedés, míg a belföldi szállításoknál 6,1, a tranzitküldeményeknél pedig 0,8 százalékos csökkenés következett be.

A tervet alapul véve valamennyi relációban lemaradás jelentkezett. A belföldi szállításoknál 4,8, az exportküldeményeknél 3,8 az importforgalomban 1, míg a tranzitfuvarozásoknál 8,8 százalékos a visszaesés mértéke.

A júniusban elszállított mintegy 7,5 millió kocsiigényes árutonna a bázishoz képest 94,3, a tervhez viszonyítva pedig 95,2 százalékos teljesítésnek felel meg.

Az áruszállítás minőségét továbbra is visszaeső tendencia jellemezte. A gépre várási esetek száma *31,1 százalékkal,* a belföldi vonatfeloszlatások mennyisége több mint nyolcszorosára emelkedett 1984 azonos időszakához viszonyítva.

A teherkocsik kihasználását a minőségi romlás kedvezőtlenül befolyásolta. Ezt tükrözi, hogy a vasút a tavalyinál 4,1 százalékkal kisebb szállítási teljesítményhez *9,2 százalékkal több teherkocsit használt fel,* és így a dolgozó teherkocsipark termelékenysége közel 10 százalékkal csökkent.

A korszerű tehervonati mozdonyok napi hasznos futástávolsága a villamos vontatásnál 3. a kis dízelmozdonyoknál 1,4, a nagy dízelmozdonyoknál pedig 0,5 százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel korábban.

Becsült adatok szerint *a vasút júniusban 20 millió utast szállított,* s ezzel mind a bázishoz, mind pedig a tervhez képest 101,5 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett vasúti munka teljesítése várhatóan a bázishoz képest 98, a tervet tekintve 99 százalékos lesz.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 97,1 százalék, amely megközelíti a tavaly júniusi értéket. A nemzetközi, valamint a belföldi forgalomban közlekedő expresszvonatok esetében 1, illetve 6,5 százalékkal romlott, a távolsági személyvonatoknál viszont javult a menetrendszerűség.

A késetten közlekedett vonatok átlagos késési ideje hálózati szinten 0,5 perccel emelkedett, amely a nemzetközi vonatok fajlagos késési idejének bázishoz mért 6,8 percet kitevő növekedéséből adódik.

Jó szívvel végzett munka a nőbizottságnál

Otthonról az otthonba

A területi szakszervezeti bizottságoknak, illetve a mellettük működő nőbizottságoknak többek között az is célja, hogy nevelőotthoni elhelyezéssel segítsen az arra rászoruló vasutas családok anyagi és szociális helyzetén. Ebben közreműködhetnek a bizalmiak is, akik ismerik a csoportjukba tartozók családi körülményeit.

Követendő példának tartjuk a *szombathelyi nőbizottság* ez irányú tevékenységét: *védnökséget vállalt a MÁV Kőszegi Nevelőotthonba gyermekeket irányító munka felett.* Ismertetik az érdeklődőkkel a felvétel feltételeit, az elhelyezés körülményeit, az otthon nyújtotta tanulási és sportolási lehetőségeket, s rendszeres kapcsolatot tartanak a munkahelyek szakszervezeti bizalmijaival az ilyen ügyekben.

Hatvanéves

a Kínai Szakszervezeti Szövetség

„Jelentős évforduló a kínai szakszervezetek történelmében" címmel jelent meg cikk a szovjet szakszervezetek lapjában a *„Trud"*-ban a Kínai Szakszervezetek Szövetségének megalakulása 60. évfordulója alkalmából. A cikk felidézi a 60 évvel ezelőtti időt, amikor a kínai szakszervezetek II. országos kongresszusa az ország déli részén fekvő Kwungw Zku városban ülésezett. A kongresszus határozatai között szerepelt a Kínai Szakszervezetek Országos Szövetsége létrehozására és a Szakszervezetek Vörös Internacionáléjához, a „Profintern"-hez csatlakozásra vonatkozó döntés. Ez a kongresszus figyelemre méltó állomást jelentett a kommunisták által vezetett proletárélcsapat tagjai közötti összetartó erő és egység megszilárdításában.

A kongresszus több mint harminc határozatot fogadott el a munkásosztályról. a politikai és a gazdasági harcról, valamint a munkások és parasztok szövetségéről stb. Ezek a dokumentumok aktív harcra hívják fel a kínai proletariátust a nemzeti forradalom érdekében, aláhúzva a dolgozók gazdasági és politikai követeléseinek elválaszthatatlanságát, valamint a parasztság részvételének szükségességét a forradalmi harcban. A szervezeti kérdésekre vonatkozó határozat javasolja munkahelyi szakszervezetek létrehozását, valamennyi vállalat átalakítását a munkásmozgalommal összefüggő harci egységgé. A kongresszus elfogadta a szövetség alapszabályát és megválasztotta a végrehajtó bizottságot.

A „Profintern"-hez csatlakozással kapcsolatban elfogadott kongresszusi kiáltvány kiemeli, hogy „a világ proletariátusával való egység a munkásosztály ügyéért folyó közös harcban" egyik fontos feltétele a kínai dolgozók felszabadulásának.

A Kínai Szakszervezetek Szövetségének a megalakítása az *„1925 május 30"*-i sanghaji nagy antiimperialista megmozdulások előestéjén történt. Ez utóbbi események erjesztőleg hatottak az 1925—27-es forradalomra. A kommunisták vezette kínai munkásosztály jelentős szerepet játszott ebben a forradalomban.

A forradalom bukása 1927-ben és a fékeveszett terror nagy csapást mért a munkásosztály élcsapatára. A legális tevékenység csak 1948-ban indult meg újra Karbinban, a mandzsúriai forradalom központjában. 1949 július—augusztusában a forradalom győzelmének és a Kínai Népköztársaság megalakulásának az előestéjén összeültek az országos szakszervezetek aktivistái és az országban kialakult új körülményeknek megfelelően, meghatározták a szakszervezeti tevékenység főbb irányait. Egy évvel később, 1950-ben, a felszabadult országban új. a szakszervezeti élet alapelveit meghatározó szakszervezeti törvényt fogadtak el.

Az ötvenes években a kínai szakszervezetek a párt vezetésével kiemelkedő szerepet játszottak a munkásosztály és valamennyi dolgozó mozgósításában a háború által lerombolt gazdaság újjáépítésében és az ország későbbi, szocialista iparosítása alapjainak a megteremtésében.

Az ötvenes években a Kínai Szakszervezeti Szövetség aktívan részt vett a nemzetközi munkásmozgalom, az SZVSZ tevékenységében és óriási erőfeszítéseket tett, hogy megszilárdítsa az afroázsiai szakszervezeti szolidaritást. A nemzetközi szakszervezeti mozgalom melegen üdvözölte a Kínai Népköztársaság megalakulását és sikereit a szocialista építés területén. A kínai nép érdekében határozottan fellépett az imperializmus agresszív fenyegetőzései ellen.

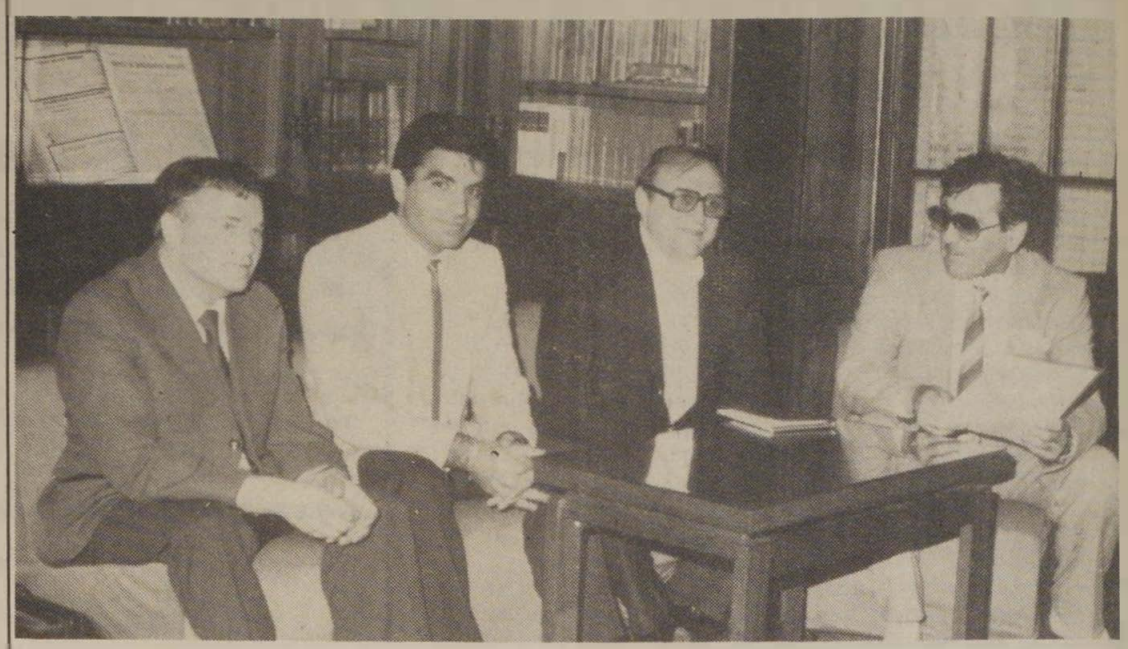
A szakszervezeti szervezetek tevékenysége 1966-ban megszakadt a hírhedt *„kulturális forradalom"* következtében, amely valóságos csapás volt a munkásosztályra és a kínai népre.

A szakszervezetek szövetségének a tevékenysége csak tizenkét év elmúltával 1978-ban kezdődött meg újra. Folyamatosan újjáépültek a többi szakszervezeti szervezetek is. Jelenleg intenzív tevékenységet fejtenek ki *a munkavédelem, a szocialista munkaverseny szervezése, valamint az élet és munkakörülmények, a kulturális kérdések területén.*

A sajtó közlése szerint a kínai szakszervezetek tagsága több mint 70 millió munkást és alkalmazottat tömörít soraiba. Tennivalójuk rendkívül sok, hogy legyűrjék a kulturális forradalom okozta káros következményeket.

Baranyai Zoltán

Vendégek Franciaországból



A Francia Vasutasok Szakszervezetének (GGT) kéttagú delegációja tett eleget szakszervezetünk meghívásának június 17—22-e között. A delegáció tagjai: *Claude Marache* szövetségi titkár és *Marcel Almero*, a marseille-i területi vasutas-szakszervezet főtitkára szakszervezetünk termelést és gazdálkodást segítő tevékenységét tanulmányozta. A program során vendégeink többek között meglátogatták a szolnoki járműjavító üzemet, a szolnoki körzeti üzemfőnökséget, a Szolnoki MÁV-Kórházat, az Úttörővasutat, a balatonkenesei oktatási központot és a tapolcai művelődési központot. A küldöttséget fogadta *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára is.

Irányvonatok Kínában

Kínában az energiagazdálkodás és a közlekedés elsőbbséget élvez. A jelenlegi ötéves terv előírja vasutak építését, a meglévő vasútvonalak fejlesztését, különös tekintettel a szénszállítást szolgáló kapacitások fejlesztésére.

A szénszállítás jelenti a kínai vasutak teljes áruszállításának 39%-át, bevételeinek pedig 32%-át, és ezek az arányok a jövőben várhatóan tovább emelkednek. A legfontosabb szénbányakörzetek az ország belső részein vannak, a legnagyobb felhasználó körzetek pedig a tengerparti vagy a keleti országrészben. A szénszállítás alapvetően északról délre, vagy nyugatról keletre irányul. Ez meghatározza nemcsak a rakott és üres szénszállító vonatok közlekedésének viszonylatait, hanem az ezzel kapcsolatos feladatok megoszlását is a 20 vasút-igazgatóság között. Négy vasút-igazgatóságon keresztül bonyolódik le a szénszállítás 60%-a.

A szénszállítás szervezetének tökéletesítése és a műszaki eszközök fejlesztése mellett alapvető cél a vonatok súlyának és gyakoriságának, valamint az üzemi sebességnek az emelése. Jelenleg a hálózatnak mindössze 16%-a kétvágányú. Az 1981—1985 közötti időszakban 1700 km hosszban épül második vágány és számos vonalon szerelnek fel automatikus térközbiztosító berendezést. *A dízel- és villamos vontatást 1990-ig több mint 6000 km-en kívánják bevezetni.* A nagy szénszállítást lebonyolító vonalak e téren elsőbbséget kapnak. Két fővonal villamosítása részben befejeződött, folyamatban van egy 300 km hosszú új vonal építése — szénszállításra — Belső-Mongólia és Kwinhuangdao között, amely nélkülözhetetlen a nagy súlyú vonatok forgalmának fejlesztéséhez.

A nagy raksúlyú szénszállító kocsik és a nagy súlyú vonatok forgalmának fejlesztése régóta napirenden van. A vonatok átlagos súlya ma 2000 tonna, egyes fővonalakon azonban 3500 tonnás szénszállító vonatok is közlekednek.

Koordinálják a be- és kirakási műveleteket is. A tapasztalatok szerint a leghatékonyabb a szénbunkerekből való ömlesztéssel történő berakás, amit az évi 600 000 tonnánál nagyobb termelésű bányáknál alkalmaznak. Kirakásnál leggazdaságosabb az ömlesztés a pálya alatti bunkerekbe, de sokfelé alkalmazzák a némileg költségesebb kocsibuktató berendezéseket is.

A szénszállító vonatok indulási és rendeltetési helyei eléggé koncentráltak; a négy legnagyobb szénforgalmú vasút-igazgatóság 26 olyan feladási helyel rendelkezik, ahol naponta 100 kocsinál többet raknak be. A forgalom havonta és dekádonként jól tervezhető. *Jelenleg a szénszállítások 60%-át irányvonatok bonyolítják le és arányuk tovább nő.* Az irányvonatok aránya a teljes forgalmon belül 7%, ennek megkétszerezésével — ami naponta 180 új irányvonatot jelentene — 30 000 kocsival lenne csökkenthető a kocsirakomány-forgalmat lebonyolító járműpark, ami nagy gazdasági megtakarítást eredményezne.

Az irányvonatok közlekedési távolsága *200 és 700 km között változik.* A szolgáltatások minőségében és az üzemeltetés gazdaságosságában igen kedvező eredményeket hoznak és szerepük mindinkább növekedni fog.

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

Nyugállományba vonulásuk alkalmából több évtizeden át végzett munkájuk elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Toppantó Jenő titkárságvezetőt, MÁV Vezérigazgatóság.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Boér Béla sportelnököt, MÁV Északi JJ. Ü., Fülöp Ferenc oszt. vez.. Szolnok JJ Ü., Horváth László dízellakatost, Szombathely KUF., Pávlicz Ferenc munkavezetőt, Bp. MÁV Magasépítési Főn., Radmanics Károly mozdonyvez., Nagykanizsa KÜF., Szórád Antalné oszt. vez.. MÁV Vezérigazgatóság.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Bagó Gábor vonatvez., Rákosrendező KÜF., Borbély Lajos gépjav. lakatost, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn., Kiss Ferenc csop. vez., Budapesti Vasútig., Kismihók Róbert üzemfőn. h., Veszprém KÜF., Máté József váltókezelőt, Komáromi KÜF., Molnár Sándor dízellakatos csop. vez., Szolnok JJ Ü., Nagy István dízelmozdony-szerelőt. Debrecen KÜF., Pénzes Béla pályamunkást, Békéscsaba Pft. Főn., Simon János raktárvez., Közp. Orsz. Osztószertárfőn., Tamás Ferenc vonatvezetőt, Pécs KÜF, Tenner Miklós üzemvezetőt, Északi JJ Ü.

A közlekedési miniszter a

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozta: Urbán Sándor vezérigazgató-helyettesnek, MÁV Vezérigazgatóság.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Bálint József kocsirendezőt, Hatvan KÜF., Bodnár László állomásfőn., Békéscsaba KÜF., Bodrogi Ferenc szekrénylakatos csop. vez., Szombathely JJ. Ü., Csapó János vonatvez., Bp. Nyugati KÜF , Csirmaz György pályamunkást, Miskolc Pft. Főn., Dr. Erdélyi Józsefné ügyint., Budapesti Vasútig.. Garancsy Márta ügyint.. MÁV Vezérigazg.. Harcos Péter forgalmi átmenesztőt, Kaposvár Üzemfőn., Hegedűs Rafael felépítményi csop. vez., Miskolc MÁV Építési Főn., Katona László telítési művez., Püspökladány MÁV Fatelítő Főn., Kiss Imre pályamunkást. Pápa Pft. Főn., Kling József munkavez., Kaposvár MÁV Épület és Hídfenntartó Főn., Korondán Gábor állomásfőn. h., Nyíregyháza KÜF., Lukács 2. József féklakatost, Bp. Ferencváros KÜF., Lukácskó Sándor főmunkatársat, MÁV Vezérigazgatóság, Mezősi Béláné körzeti fuvarozásszervezőt, Szerencs KÜF., Miltényi Ferenc műszaki gazd. tanácsadót, Bp. MÁV Tervező Int., Morvai Mátyás villanymozd. vez., Békéscsaba KÜF., Dr. Nikodémusz István oszt. vez. főorvost, Bp. MÁV Közeü. Int., Ötvös István vonatvez., Püspökladány KÜF., Potos János térmestert, Záhony MÁV Gépesített Rakodási Főn., Ratatics Kálmán pályamunkást, Sopron Pft. Főn., Sáringer József lakatost, Bp. MÁV Jobb parti Bizt. ber. Fenntart. Főn , Svajcsik László csop. vez., Vác Pft. főn., Szabó András előadót, Bp. MÁV Gépészeti, Technológiai és Anyagvizsgáló Ü., Szabó István földmunkagépkez., Celldömölk Építési Főn., Szomor János mozdonylakatost, Győr KÜF., Tolnai Lenke ügyint. csop. vez., MÁV Vezérigazgatóság, Ványolos Árpád lakatost, Dunakeszi JJ. Ü., Verbulecz István vonatvez., Gyékényes Ü., Vincze Sándor vonatfékezőt, Debrecen KÜF , Zászlósi Kálmán lakatost, Landler Jenő JJ. Ü.

Dicséretben

részesítette Árok Ferenc lakatos szakmunkást, Bp. MÁV Gépjavító Ü., Balla Balázs műszerészt, Cegléd KÜF., Bayer János kocsivizsgálót. Szentes KÜF., Dr Bánkúti Mihályné laboratóriumi asszisztenst, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó, Demeter Sándor újítási csop. vez., Északi JJ. Ü., Egedi Pál utazó mozdonyfelvigyázót, Szolnok KÜF., Fekete János ügyint., Miskolc Vasútigazgatóság, Frint Györgyné raktárkezelőt, Bp. Déli Szertárfőn., Kovács Károly raktárnokot, Füzesabony KÜF , Nagy János váltókezelőt, Tapolca KÜF., Szabó János normatechnológust, Pécs KÜF., Szamosvári Tivadar állomásfőn., Püspökladány KÜF., Tamásné Végh Ágota ügyint., Budapesti Vasútigazgatóság, Tengelics Ernő lakatost, Szombathely MÁV Távközl. és Biztber. Ép. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

Dicséretben

részesítette: Babaics Imre betanított munkást, Pécs MÁV Bizt. ber. Fenntart. Főn., Borics Ferenc pályamunkást. Hatvan—Füzesabony Pft. Főn., Burai Istvánné ügyviteli alkalm., MÁV Vezérigazgatóság, Czeglédy János műszerészt, Miskolc MÁV Bizt. ber. Fenntart. Főn., Czombos József akkumulátorkez., Kiskunhalas KÜF , Dávid József vonatvez., Veszprém KÜF., Guba László lakatost, Szolnok KÜF., Horváth Istvánné váltótisztítót, Záhony Üzemig., Horváth Lajos kézbesítőt, Rákosrendező KÜF., Igali János forg. átmenesztőt, Dombóvár Üzemfőn., Juhos János portást, MÁV Tisztképző és Továbbképző Int. Kaczur László pályamunkást, Záhony Pft. Főn Kiss Károly művezetőt, Szeged KÜF., Kiss Zoltán főművez., Debrecen JJ. Ü., Kocsis Józsefné raktárvez., Szeged-Rókus Ig. Osztószert. főn., Kondor Ignác váltókez., Mátészalka KÜF., Kovács Istvánné árupénztárost. Debrecen KÜF.. Kovács János diszpécsert, Pécs Pft. Főn., Lazák János kocsitakarítót. Mátészalka KÜF., Menkó József vonatvez., Bp Keleti KÜF., Molnár Mihályné személypénztárost, Bp. Kelenföld KÜF., Nagy Józsefné hivatalsegédet, Budapesti Vasútigazgatóság, Nemes László festő-mázoló csop. vez., Bp. MÁV Jobb parti Épületfenntartó Főn , Orbán Péter motorszerelőt, Szolnok JJ Ü., Papp János portást, MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal, Patona István állomásfőn., Székesfehérvár KÜF., Rozmán Imréné takarítónőt. Pápa Pft. Főn., Simon Károly csop. vez., Szombathely MÁV Bizt. ber Fenntart. Főn.. Szabados József esztergályos csop. vez., Debrecen JJ. Ü. Szabó György vontatási vonatkísérőt, Szeged KÜF., Szabó László személyszállítási vezetőt, Záhony Üzemig.. Szegedi Miklós műszerészt, Bp. MÁV Számítástechnikai Üzem, Szekrényes Sándorné takarítót. Északi JJ. Ü., Szörcsök József vonalgondozót, Nagykanizsa Pft. Főn., Tóth József váltókez., Kazincbarcika KÜF., Tóth József gépkocsivez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn., Török Kálmán pályamestert. Zalaegerszeg Pft. Főn., Tőzsér Antal szakoktatót, Bp. MÁV Építési Főn., Dr. Varga Gyuláné ügyviteli alkalmazottat, MÁV Vezérigazgatóság, Veress József pályamunkást, Debrecen MÁV Építési Főn., Vermes Lajos szertárfőn. h., Hatvan Szertárfőn.. Zsilka Gyuláné ügyintézőt, Dombóvár MÁV Építési Főn.

Az MSZBT jubileumán

Ünnepi megemlékezés Szegeden

A Magyar—Szovjet Baráti Társaság Csongrád megyei és Szeged városi munkabizottsága, június 14-én a MÁV Igazgatóság épületében, az MSZBT megalakulásának 40. évfordulója alkalmából ünnepi ülést tartott.

Balogh József, a szegedi vasúti MSZBT-tagcsoport ügyvezető elnöke köszöntötte az ülés résztvevőit, az elnökség tagjait, köztük *Koncz Jánost*, az MSZMP megyei és *Schmidt Józsefet*, a szegedi városi pártbizottság titkárát, *Bozó Sándort*, az MSZBT megyei munkabizottságának elnökét, *Lovász Lázár* vasútigazgatót.

Dr. Szendrei János, az MSZBT Országos Elnökségének tagja, a Szegedi Juhász Gyula Tanárképző Főiskola főigazgatója beszédében szólt az MSZBT elődje, a Magyar—Szovjet Művelődési Társaság megalakulásáról és fejlődéséről. Beszélt arról is, hogy Szegeden az országban elsőként alakult meg — Szovjet Barátok Társasága elnevezéssel — olyan közösség, amely célul tűzte ki a testvéri kapcsolatok ápolását. Végezetül méltatta Csongrád megye szerepét népünk, magyar—szovjet barátságot erősítő munkájában. Többek között kiemelte, hogy az MSZBT a különböző területeken a jövőben is segíti gazdasági célkitűzéseink megvalósítását.

Befejezésül kitüntetéseket, emléklapokat adtak át.

Szakszervezeti nap Nagykanizsán

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága június 22-én szakszervezeti napot rendezett. A dolgozók délelőtt fórumon vettek részt. A kérdésekre *Gyuricza Sándor* üzemfőnök-helyettes, *Vitári István*, a csomópont párttitkára, *Tóth János* szb-titkár, *Benedek József* KISZ-titkár és *Meszes László* vezető mérnök válaszolt.

A fórum után sportversenyek kezdődtek. A programban kispályás labdarúgás, asztalitenisz- és sakkverseny szerepelt. A legjobb eredményt elért csapatok és egyéni győztesek oklevelet és tárgyjutalmat kaptak.

Szemők Béla általános vezérigazgató-helyettes átnyújtja a vezérigazgatói dicséretet Papp Jánosnak (Laczkó Ildikó felvétele)

Kivívták a dolgozók bizalmát

Kopogtathat bárki az ajtón...

A szegedi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága azzal dicsekedhet, hogy náluk a szervezettség foka 98,9, a tagdíjfizetésé pedig 100 százalékos. Pedig nem csekély létszámról van szó: *az szb-hez 1589 tényleges dolgozó és 500 nyugdíjas tartozik.* E több mint kétezer szakszervezeti tag mozgósítása bizony nem kevés gonddal jár. Az azonban, hogy Szegeden még sincs fennakadás a mozgalmi munkában, az itt dolgozó szakszervezeti munkások, aktivisták érdeme, akárcsak az, hogy ma már azok is kérik felvételüket a szakszervezetbe, akik korábban nemet mondtak.

E változásban, úgy érzem, nagy része van *Kiri Ferenc* szb-titkár és *Kenderesi Szabó Péter* politikai munkatárs közvetlen emberi kapcsolatainak. Velük beszélgettem munkájukról, eredményeikről.

Elmondották, hogy területükön a szakszervezeti munkát 15 tagú szb irányítja, 12 főbizalmicsoportjuk és 88 bizalmijuk van. Az egyes feladatok elvégzésében 10 munkabizottság és 6 albizottság működik közre.

A szakszervezeti bizottságoknak általában a segélyezés és az üdültetés területén van a legtöbb gondjuk. Szegeden az átlagosnál jobb a helyzet e téren is. A segélyek reális elosztása érdekében azt a módszert vezették be, hogy a főbizalmicsoportok létszámarányuknak megfelelően részesülnek a rendelkezésre álló segélyből. *A főbizalmiak aztán a bizalmiakkal közösen döntik el, ki mennyi segélyt kap, kinek van szüksége anyagi támogatásra.* Hiszen ők ismerik a környezetükben élő embereket, azok gondját. A módszer bevált. Ezt támasztja alá a segéllyel kapcsolatos fellebbezések csökkenő száma. Amíg korábban 10 százalék volt a fellebbezések aránya, addig ma szinte alig van észrevétel.

Az üdülési beutalók elosztására is új megoldást találtak. Minden év szeptemberében jelentkezési lapokat küldenek szét a szakszervezeti tagoknak azzal, hogy arra a következő évi üdülési igényüket jegyezzék fel. A visszajuttatott lapokat aztán az üdültetési albizottság felülvizsgálja és egyénenként bírálja el. *Kimutatásukról bármikor leolvasható, hogy ki mikor, milyen beutalót kapott, illetve mire vár.* Az üdülési lehetőségeket a saját beutalóikon kívül — kapcsolataik révén — más szb-től, illetve más vállalatoktól átvett beutalókkal egészítik ki. Így érték el, hogy dolgozóik közül az idén körülbelül 500-an mennek üdülni. Lényegében a kettő plusz kétfős beutaló kivételével kielégítetlen igényük nincs. Saját maguk is kezdeményeznek utazásokat. A MÁV-TOURS közreműködésével *három csoportban százan utaznak Bulgáriába 8 napos üdülésre.* De az szb segíti azzal is a tagokat, hogy különféle kempingfelszereléseket (sátor, asztal, szék stb.) szerzett be, amelyeket díjmentesen ad kölcsön.

Az szb vezetői jónak értékelik a most véget ért oktatási évet. Az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően alakították ki az oktatási év tematikáját, és az oktatási köröket. Időszerű kérdések című tanfolyamukat a területi elveket figyelembe véve 33 oktatási körben tartották meg 510 résztvevővel. A megjelenési arány és a tanfolyam lebonyolítása *Hódmezővásárhely* állomáson, *Szegeden* az RKM-nél és a kocsiműszaknál volt a legjobb. Az egyes köröket jól felkészült propagandisták vezették. Közülük *Farkas Cs. Imrénét* az SZMT eredményes propagandista munkájáért oklevél elismerésben részesítette. Az oktatáshoz kapcsolódva a szakszervezeti bizottság tagjai szinte valamennyi területen tájékoztatást adtak a legutóbbi szb-ülésről, az ott hozott határozatokról, állásfoglalásokról. A tanfolyamok időpontját pedig a műhelyeligazításokkal, utazóknál a műszaki oktatásokkal kötötték össze, ezzel is biztosították a részvétel lehetőségét.

Az szb igen jó kapcsolatot alakított ki az elmúlt években az igazgatóság, a KÜF gazdasági, párt- és KISZ-szervezeteivel, s a tszb-vel. Ezenkívül jó a kapcsolatuk a területükhöz tartozó szolgálati helyek vezetőivel is. A kis állomásokra félévenként, a nagyobb szolgálati helyekre havonta kimennek, és elbeszélgetnek a vezetőkkel, a dolgozókkal. Ott vannak a termelési tanácskozásokon és mindenféle rendezvényen. Részben ennek köszönhető, hogy a dolgozók bizalommal keresik fel az szb-irodát, mert tudják, hogy problémáikat nemcsak meghallgatják, hanem lehetőség szerint orvosolják is.

Gellért József

A csornai vasutasok „védőszentje"

Gitta mama, a főbizalmi

Sohasem hittem volna, hogy a vasutasok népes táborában „szentek" is akadnak, ám a GySEV csornai vasútállomásán meggyőztek: igenis vannak... *Maglai Sándorné* a neve, illetve ahogyan mindenki ismeri: *Gitta mama.*

Az állomás 127 dolgozójának mindennapi gondjait, örömeit senki sem ismeri jobban nála. Csorna és az ide tartozó két község — *Rábatamási* és *Kóny* — vasutasait mindig nyitott ajtó várja. Ahogyan egyikük fogalmazta: Gitta mama a mi védőszentünk. Ha bárkinek gondja-baja támad, ő mindjárt tanácsot ad, magyaráz, intézkedik.

— *Pedig jószerint „új" dolgozónak számítok, hiszen „csak" tizenhat éve, hogy beléptem a vasúthoz* — mondja mosolyogva. — Korábban egészen más munkakörben, s nem is a közlekedésnél dolgoztam. Egyébként munkakörömnél fogva az állomás bér- és munkaügyi feladataival foglalkozom a segédhivatalban.

— Miért éppen a vasutat választotta?

— Kislány korom óta tisztelem a vasutat, annak ellenére, hogy családunkban, ismerőseink körében senki nem viselte a vasutas-egyenruhát. Ezelőtt 30-40 évvel sokkal nagyobb rangja, tekintélye, vonzereje volt a vasútnak. Bekerülni sem volt könnyű. Persze 1969-ben már más volt a helyzet, de bennem még élt ez a gyermekkoromból hozott rajongás. Természetesen nem utolsó szempont volt az is, hogy tudtam: *a vasút a múltban is, ma is biztos kenyeret ad.* Nem is csalódtam, nem bántam meg, hogy a vasutat választottam.

— Sokak szerint minden másnál előbbre való a pénz. Mondják is, hogy az a jó munkahely, ahol jó fizetést kap az ember. Mi erről a véleménye?

— Nem hiszek a pénz mindenhatóságában, bár mint kétgyermekes anya — két aszszonylányom van! —, jól tudom, hogy mit jelent. Mehettem volna magasabb bérért máshová is, mégsem tettem. Külön örülök annak, hogy a GySEV-nél kiélhettem azt a tulajdonságomat, amelyet kissé egyszerűsítve valahogy így szoktak fogalmazni: *közéletiség.* Nem az a fajta ember vagyok, aki éppen hogy elvégzi a rábízott munkát, azután pedig hazamegy és másnap reggelig eszébe sem jut a munkahelye. Szeretem az embereket, személyes problémáik nem hagynak hidegen, ahol tudok, igyekszem segíteni. Ezért is vá ltam már évekkel ezelőtt szakszervezeti funkciót. Sietek hozzátenni: *a mi állomásunkon végeredményben könnyű dolga van a főbizalminak.* Évtizedek óta szervezett munkások dolgoznak itt. Csornán öt, Rábatamásiban és Kónyban van még egy-egy szakszervezeti csoport. Nálunk például a tagdíjfizetési fegyelem témája szóba sem kerül. Mindenki fizeti rendesen. Igaz: *üdülni vágyó dolgozóinkat még sohasem kellett visszautasítanunk.* Gondjaink azért vannak természetesen.

— Például?

— Pillanatnyilag három státusunk betöltetlen. Nem kapunk embert, mert a szóban forgó adminisztratív állások nem járnak magas fizetéssel.

— Közeledik a választások. Mit vár ettől a főbizalmi?

— Szeretném, ha a fiatalok aktívabbak lennének. Nem tagadom: kissé elfáradtam. Négy évem van a nyugdíjig. Akkor pihennék nyugodt lelkiismerettel, ha tudnám biztosan: van utánpótlás. Rátermett fiatalokban nincs hiány, de érzésem szerint a mai fiatalok közül egyeseket a kelleténél jobban foglalkoztat a szórakozás, mint a közéleti aktivitás. A hátralevő években ezen szeretnék változtatni.

Gitta mama aktivitását kitüntetések is bizonyítják. Kapott már oklevelet szakszervezeti munkájáért, s tavaly május elsején vehette át a Kiváló Dolgozó kitüntetést.

Sárközi Gábor

Klubdélután a Landlerban

A Landler Jenő Járműjavító Üzemben működő bizalmiak klubja jól sikerült klubdélutánt rendezett a közelmúltban, a művelődési ház dísztermében.

A klub vendége volt *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára. A kötetlen beszélgetés során a bizalmiak és a megjelent vendégek tájékoztatást kaptak a szakszervezeti mozgalom aktuális kérdéseiről, a vasutas-szakszervezet munkájáról, törekvéseiről.

A kollektív szerződés módosítása (4.)

Bérpótlékok, szociálpolitika

Tavaly a rendes évi módosításon túlmenően két ízben is sor került a MÁV Kollektív Szerződés módosítására, miáltal emeltük az utazó személyzet műszakpótlékának mértékét, és új pótlékot rendszeresítettünk a melegüzemi körülmények között dolgozók részére. A módosításokat (40—50, 54, 57/A, 69. § 14. sz. melléklet) a *MÁV Értesítő* 1984. évi 34. és 40. számában közzétettük. A változások nagy terjedelme miatt külön fedvényt nem adtunk ki, ezért a gyakorlati munkához útmutatónak az értesítőket kell felhasználni. A felsorolt szabályok egy része az idén is változott, ezért az átvezetésükre gondosabb figyelmet kell fordítani.

Vannak kötelező előírások

Gyakorlati idő

Az 1985. évi módosítás során korrigáltuk a bérbesoroláshoz szükséges gyakorlati idő minősítését, mert az új jogszabály (5/1983. ME sz. rendelet) az előzővel ellentétben teljesen a kollektív szerződésre bízta e szabályozást.

Az új rendelkezés értelmében ügyintézők és termelésirányítók esetében teljes egészében figyelembe kell venni valamennyi vasúti szolgálati időt, továbbá más vállalatnál az azonos munkakörben eltöltött időt. (Ha például valaki a Társadalombiztosítási Főigazgatóságon ügyintézői munkakört töltött be, azt a MÁV-nál is tb-munkakörben töltött időnek kell tekinteni.) Kedvezményképpen ugyancsak teljes mértékben beszámít a katonai szolgálati idő, valamint a társadalmi szerveknél eltöltött idő is. Ilyenkor tehát a betöltött munkakörre előírt gyakorlati időt vizsgálni nem kell.

Más vállalatnál hasonló munkakörben ténylegesen eltöltött munkaviszonyt csak fele mértékben, teljesen eltérő jellegű munkakörben eltöltött időt pedig egyáltalán nem lehet figyelembe venni a gyakorlati idő megállapításánál.

Az ügyviteli alkalmazottaknál minden munkaviszonyban — akár a MÁV-nál, akár más vállalatnál — eltöltött idő gyakorlati időnek minősül. E munkakörökben ugyanis a munka jellegéből adódóan minden munkaviszonyban eltöltött idő tapasztalata hasznosítható.

Ugyancsak rövid időn belül *módosítottuk a melegüzemi pótlékra vonatkozó szabályt,* annak érdekében, hogy az érintett üzemek önállósága növekedjék. A pótlék átlagos összege a módosítás után is dolgozónként és évenként 3400 Ft maradt, ezt azonban a pótlék fizetésére felhatalmazott üzem a dolgozók között kétféle módon differenciálhatja:

— Az átlagos összeget 2400 Ft és 4400 Ft között „egyéniesítheti", azaz a dolgozók szolgálati idejétől és a munkakörtől függően felosztható. Itt a melegüzemi munkakörben ténylegesen eltöltött idő mellett a munkaviszony tartamát és a munkakör nehézségi fokát kell figyelembe venni.

— Az előzőek szerint megállapított összeget a naptári évben melegüzemi munkakörben eltöltött idő arányában lehet folyósítani. Teljes összegű pótlék annak a dolgozónak jár, aki egész évben a jogosító munkakörben dolgozott. *Kivétel tehető katonai szolgálat teljesítése, gyes, nyugdíjba vonulás esetén.*

Mindezeket a kollektív szerződés helyi függelékében kell rögzíteni. A módosítás nem jelenti a pótlék emelését, azaz nem lehet egyöntetűen minden dolgozó esetén a felső határra ráállni, hiszen üzemi szinten az átlagos mérték nem léphető túl.

A továbbiakban két tárgykörrel — a különböző bérpótlékok, díjak módosításával és a szociálpolitika új vonásaival — foglalkozunk. Elöljáróban el kell mondanunk, hogy a pótlékok körének kiterjesztése, összegük emelése alapvetően ellentétes bérpolitikánkkal, amely most elsősorban az alapbérek növelésére irányul. A pótlék állandó és kötelező jellege nem ösztönző, ugyanakkor számos visszaélésre is lehetőséget ad. A bérrendszerről szóló jogszabály kötelezi a vállalatokat a felesleges, rosszul funkcionáló pótlékok megszüntetésére.

Új vonások

Ennek megfelelően kellett a munkahelyi pótlékot alapbéresíteni, mert ugyanazon célt — nevezetesen a budapesti szolgálati helyek kulcsfontosságú munkaköreiben a munkaerőgondok megoldását — jobban ösztönözte. A kétféle ösztönzés további fenntartása nem célszerű.

A térfelvigyázó munkakörben dolgozókat 1985. május 1-től *100%-kal megemelt forgalmi jutalék illeti meg* a 61. §-ban felsorolt munkahelyeken. Munkájuk sok tekintetben azonos a velük dolgozó váltókezelőkével, ezenkívül egymás gyakori helyettesítése is indokolja az emelést. A kiemelt forgalmi jutalék annak a dolgozónak fizethető, aki a megnevezett munkakörbe van besorolva, és ténylegesen ebben a munkakörben dolgozik.

A pénzkezelési pótlék mértékét az emelkedő árszinthez kívántuk igazítani az 56. § módosításával.

A pénzkezelési pótlék mértéke:

— *házipénztár kezelőjének* 200,— Ft,

— *pénztárosnak* 120,— Ft,

— *egyéb pénzkezelést végző dolgozónak* 80,— Ft.

A pótlék emelését önmagában is jelentős intézkedésnek tartjuk, hiszen éves szinten 5 millió forint többletköltség a kihatása.

Aki tanul...

A továbbtanulás ösztönzése, az általános műveltség emelése érdekében az új 78. § kötelező jelleggel írta elő, hogy azt a dolgozót, aki munka mellett esti vagy levelező tagozaton tanulmányokat folytatott és a vasútnál hasznosítható állami iskolai végzettséget szerzett — *középfokú végzettségnél 1500, főiskolai végzettségnél 2500, egyetemi végzettségnél 3000 Ft jutalomban kell részesíteni.* Ez (általában 4-6 évi tanulás után) a sikeres vizsga, végzettség kötelező elismerése, amelynek lehetőségét a humánusan gondolkodó vezetők eddig is megteremtették, illetve alkalmazták. Ezt a jutalmazási rendszert a második diploma megszerzésekor is alkalmazni kell. A vasútnál hasznosítható végzettség fogalmát tágan kell értelmezni, nem lehet csupán az adott, szűk munkaterületre szorítani. A jutalmazásra külön keretet nem rendszeresítettünk, ezért az elszámolása is a többi jutalomhoz hasonlóan a 441.229 sz. számlán történik.

Az általános műveltségi színvonal és a magasabb értékű szakmai munka érdekében előírtuk, hogy azokat a dolgozókat, akik orosz, német, francia vagy angol nyelvből vasúti szakmai anyaggal bővített állami *középfokú nyelvvizsgát tettek 2000, felsőfokú vizsga esetén 3000, illetve román, szerb-horvát, szlovák vagy cseh nyelvű középfoknál 1500, felsőfok esetén 2500 Ft jutalomban kell részesíteni.* Aki a felsorolt kiemelt nyelvtudás megszerzésén túl egyéb nyelvből is államvizsgát tesz, a külön utasításban előírt jutalmat (1000 Ft-ot) kapja.

A középfokúnál alacsonyabb nyelvvizsga esetén fizethető összeg mértékét a jogszabály által megengedett felső határig (200 Ft) emeltük fel, egyúttal jelentősen bővítettük ezen pótlék megállapításának lehetőségét is.

Étkezés, utaztatás

Az egyes szociális, kulturális juttatásokról szóló jogszabály a 18/1979. (XII. 1.) MüM sz. rendeletet a 44/1984. (XI. 16.) PM sz. rendelet teljes egészében hatályon kívül helyezte, ezért módosítani kellett a MÁV Kollektív Szerződés szociális kérdésekhez kapcsolódó szabályait is. A jogszabály kötelező rendelkezéseit ugyanis nekünk is alkalmaznunk kell, *ez alól a kollektív szerződés sem tehet kivételt.* A kötelező rendelkezések között szerepel az is, hogy a vállalat mekkora összeget fordíthat a dolgozók szociális szükségleteinek kielégítésére. Ez tehát adott összeg, és csak ezt lehet felosztani a különféle jogcímek szerint.

A munkáltató — amennyiben a feltételek biztosíthatók — köteles a dolgozók munkahelyi étkeztetéséről gondoskodni. Az étkezés történhet saját üzemeltetésű konyhán és étkezdében, másrészt vendéglátóipari és egyéb vállalattal kötött megállapodás alapján. *Elsősorban a meleg étkeztetés megoldására kell törekedni,* de ha saját vagy idegen konyhán ez nem oldható meg, egyes — speciális — munkaterületen mód van a hideg élelem biztosítására is. *Jelenleg hideg élelmet a változó munkahelyen dolgozó munkacsapatok részére lehet szervezett formában, csoportosan kiszolgálni,* ha az egészségügyi, pénzügyi és higiéniai követelmények már e forma esetén is biztosítva vannak.

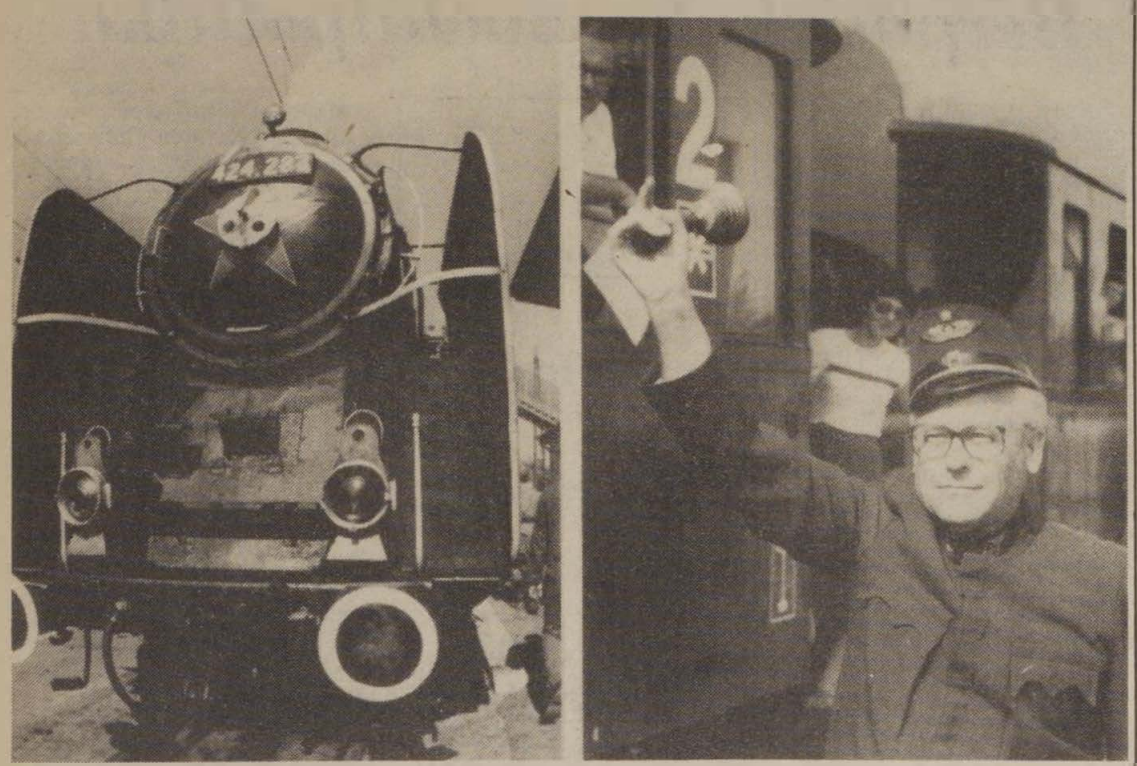
Kötelező előírás az is, hogy csupán a ténylegesen igénybe vett étkezésekhez lehet munkáltatói hozzájárulást fizetni. Nem lehet tehát hideg élelmezés esetén sem a támogatás összegét a dolgozónak kifizetni, hanem azt természetben kell átadni. A munkáltatói hozzájárulás mértéke egyébként azonos a meleg étkezéshez fizethető kiegészítéssel. A hozzájárulás a MÁV-val munkaviszonyban álló dolgozó és nyugdíjas vasutas részére adható. Ezen kívül a hozzátartozók is igénybe vehetik az üzemi étkezést, ha a kapacitás lehetővé teszi, azonban az étkezésért a teljes összeget kell megtéríteniük. A munkáltató saját vagy bérelt járművén térítés ellenében gondoskodhat a dolgozóknak a lakóhelyről a munkahelyre és az onnan való hazaszállításáról. Ezért a szállításért a dolgozóknak térítést kell fizetni, amely nem lehet kevesebb, mint a személyvonat II. kocsiosztályán azonos távolságra történő utazásnál a dolgozót egyébként is terhelő útiköltség. A munkáltatást elősegítő szállítás azonban díjmentesen történik.

Dr. Szabó László

(Folytatjuk)

Komáromból Székesfehérvárra

Jubileumi nosztalgiavonat



A Komárom—Székesfehérvár közötti vasútvonal az idén 125 esztendős. Ebből az alkalomból július 1-én nosztalgiavonatot indítottak Komáromból Székesfehérvárra kilenc óra harminc perckor. A meghívott vendégek és az utasok az indulás előtt megtekintették a komáromi felvételi épület közelében rendezett gőzmozdony-kiállítást. Négy öreg gőzös, és egy korabeli hómaró emlékeztetett a vasút hőskorára. A felvételi épület falán elhelyezett emléktáblát *Németh Józsefné*, a városi tanács elnökhelyettese leplezte le.

A vonat személyzete monarchia korabeli ruhát viselt. A szerelvényt — az út első szakaszán — egy 424-es sorozatú mozdony vontatta, amelynek vezetője, illetve fűtője *Bagyuj Attila* és *Lukács János* volt. A vonat Nagyigmánd—Bábolnán állt meg először. Ott a mezőgazdasági kombinát vezetői fogadták az utasokat akik . Bábolnán megtekintették a kombinát érdekes kiállítását. Móron a vonat utasait *Káldi Béla* tanácselnök fogadta, és méltatta a vasút szerepét a város fejlődésében, majd leleplezte a felvételi épület falára helyezett emléktáblát. Itt a 424-est egy 335-ös sorozatú lokomotívra cserélték, amelyen *Tari Sándor* és *Gregor István* teljesített szolgálatot.

A vonat Csókakőn is megállt, ahol az ország legrégibb felvételi épületét nézhették meg az utasok. Székesfehérvárra 13 órakor futott be a nosztalgiavonat. Az állomáson *Baracskai István*, tanácselnök-helyettes fogadta az érkezőket, majd szintén emléktáblát leplezett le. Ezután a vendégek megtekintették a kultúrváróteremben kiállított vasúti témájú bélyegeket, a régi vasúti tárgyakat, szerszámokat, mozdonymaketteket.

(séra)

Ami nincs a menetrendben

Június 2-án a MÁV Miskolci Igazgatóság öt megyére kiterjedő vasútvonalain is életbe lépett az 1985—86. évi menetrend. Ebben nincs semmi rendkívüli, hiszen ugyanilyen felelősséggel készítették ezt el a társigazgatóságokon is.

A menetrendben lévő betű- és számrengeteg azonban semmit se árul el arról a kemény munkáról, gyakori áldozatvállalásról, a több száz milliós beruházásokról, fejlesztésekről, amelyek a forgalom gyorsítását, az emberi életek, nagy értékek védelmét, biztonságát szolgálják.

A vasútigazgatóság célkitűzéseinek megvalósulását nagymértékben elősegítette a kongresszusi és a felszabadulási munkaverseny. Egyetlen példa. A múlt év júliusában a Nyékládháza—Miskolc közötti jobb vágány korszerűsítésével *befejezték a másfél évtizeddel ezelőtt kezdett Hatvan—Miskolc—Mezőzombor közötti törzsvonal korszerűsítését, automatizálását.* Ma már mindkét vágányon 120 kilométeres sebességgel is roboghatnak a szerelvények. A verseny hatását jól érzékelteti, hogy a miskolci építési főnökség dolgozói a befejező szakaszon a tervezett 54 helyett 47 nap alatt végezték el a munkát, s a 100 milliós beruházásnál több mint 10 millió forintot takarítottak meg.

Az országban elsőként Sárospatakon építették meg, s ez év május 1-én adták át a kulturált közlekedést biztosító MÁV—Volán személypályaudvart. Ehhez a MÁV, a 3. sz. Volán, az Utasellátó, valamint a városi tanács adta össze *a beruházáshoz szükséges 100 millió forintot.* A patinás nevű város építészeti stílusába illő felvételi épületet alkottak. Ebben ott vannak a MÁV, a Volán utasforgalmi, hivatali és szociális helyiségei. Az utasok kényelmét szolgálja a felnőtt- s a diákváróterem, az étterem, a korszerű utastájékoztatási rendszer, s az egykori sártenger helyén a 12 állásos fedett peronos Volán pályaudvar. A felvételi épület előtt s mögött ülőpadokkal ellátott teret alakítottak ki, amelyet dísznövények szépítenek meg. Az új elképzelés szerint központi vezérlésű órákat is felszerelnek.

Az igazgatóság befejezte a *Vámosgyörk* és *Újszász* közötti 50 vágánykilométer hosszúságú vasúti pálya korszerűsítését. Itt korábban vicinális pályarendszer volt. 24 helyett 48 kilogrammos síneket fektettek, bővítették az állomási vágányhálózatokat. Az állomásokon ID 55 típusú biztosítóberendezéseket szereltek és szerelnek. *Az út- és vasútkeresztezéseket automatikus fénysorompókkal látták el.* Ezen a vonalon ma már az M62-es mozdonyok, s nagy teherbírású kocsik is közlekednek. Erre azért is szükség van, hogy részben tehermentesítsék a hatvani pályaudvart, amelynek korszerűsítését most végzik.

Eger—Felnémet között május 28-án helyezték üzembe a villamos felsővezetéket. Ez elsősorban a teherszerelvények közlekedését gyorsítja meg. Ugyancsak ez évben adták át az egri rendező pályaudvaron a háromszintes Integra-Dominó épületet a hozzátartozó vonali biztosítóberendezésekkel együtt.

A miskolci biztosítóberendezési és fenntartási főnökség szakemberei 1983-ban megkezdték *Pécel* és *Hatvan* közötti kétvágányú villamosított vasútvonal térközeinek, útátjáróinak és állomási berendezéseinek szerelését, korszerűsítését. Ezt az új menetrend életbelépése előtt két nappal fejezték be. Ez kétszeresen is növelte a biztonságot. Az új automata térközbiztosítók — tilos jelzés esetén — alkalmasak a vonatok automatikus megállítására is. (Jó lenne, ha a társigazgatóság Pécel és Rákos között is kiépítené e rendszert. Ebben az esetben Csm-es vonatokat Budapest és Miskolc között is lehetne közlekedtetni.)

A beruházások, korszerűsítések a gyorsaság, a biztonság, a kulturált utazás növelése mellett jelentős (60) létszámmegtakarítást is lehetővé tettek. Az igazgatóság munkaerőhiánnyal küzd, így az automatizálással felszabadult létszám más területen fontosabb posztokat tölt be.

Csorba Barnabás

Rend és tisztaság mindenütt

Keszthelyen felkészültek a nyári csúcsforgalomra

Két esztendeje magasított peron könnyíti az utasok le- és felszállását Keszthely állomáson. A hálálkodó utazók nem is tudják milyen gondokkal jár ez a könnyítés a forgalmi szolgálattevőknek. Erről hallgattam az egyiket *Zubonyi Józsefet:*

Nyáron reggel 8 órától este nyolcig egy szusszanásnyi időnk sincs. Van olyan időszak, hogy 20 percen belül 3 szerelvényt kell fogadnunk. A négy fogadóvágány közül három mellett van magasított peron. Az egyiken 10, a másikon 8 és a harmadikon 6 kocsi számára van hely. Mivel az indítóállomások állandóan megváltoztatják a kocsik számát így néha csak nagy nehézségek árán tudjuk odajáratni a szerelvényeket ahova kell.

Előtérben a személyszállítás

Márvány János állomásfőnök kalauzolásával a nyári főidény kezdetén ismerkedem Keszthely állomással, amely rendezett és gondozott. A vörös kavicsos állomáskörnyéket virágok ékesítik, színesítik.

— *Kiemelten kezeljük a személyszállítást* — mondja. — Nyáron egész napos információs szolgálatot tartunk. Nappal 2-3, éjjel egy pénztár tart nyitva. Növelte bevételeinket, hogy már télen-nyáron van közvetlen kocsi a főváros és Keszthely között. Áruszállításban a kapcsolatokat emelném ki. Ez vonatkozik a partnerekre és a felsőbb vasúti szervekre is. Az utóbbiak segítségével valamennyi fuvarigényt kielégítettük.

Az állomásfőnök szavait megerősíti a 16 tagú vasutas pártalapszervezet titkára, *Bognár István*, forgalmi tartalékos:

— A mai napon tartottunk taggyűlést. Egyetlen napirendi pontunk volt: *a nyári személyszállítás zavartalan lebonyolítását készítettük elő.*

— Mi foglalkoztatja az itteni vasutas kommunistákat és pártonkívülieket a kongresszus után?

— Bizakodóak vagyunk. A határozatokból eredően várjuk, hogy több anyagi támogatást kapjon a MÁV. Ez vonatkozik a műszaki fejlesztésre, a kocsipark bővítésére és az emberek anyagi megbecsülésére.

A várócsarnok patikaszerűen tiszta. Nem is rejtem a véka alá a véleményemet;

— Mindig ilyen tisztaság van itt?

— *Csak azt ne mondja, hogy tudtunk a jöveteléről* — jegyezte meg az állomásfőnök. — Két esztendeje, miután átvettem az állomás vezetését az első igazgatósági tisztasági ellenőrzésen azzal gyanúsítottak, hogy tudtam az ellenőrzésről. Azóta két elismerő oklevelet kaptunk az állomás és környékének a tisztaságáért a Vöröskereszttől . . .

Ötletes megoldás

Minden pénztárablakban fel van tüntetve a szolgálatban lévő dolgozó neve.

— Ilyet még nem láttam a vasúton — fordulok *Németh Lászlóné*, kereskedelmi hivatalnokhoz.

— A kereskedelemből vettük az ötletet. Brigádunk, mely a *Zrínyi Ilona* nevét viseli, 1983-ban határozott így. *Panasz esetén az utas névszerint meg tudja nevezni a hibát elkövetőt.* Ez önfegyelemre is nevel . . .

— Hány panaszos volt az utóbbi időben! — kérdezem.

— Két éve egyetlenegy sem, névre szóló köszönőlevelet már szinte mindenki kapott.

Megtudom azt is, hogy nyáron 80-100 külföldi utas vált menetjegyet Keszthely állomáson — valutáért. Valamennyi pénztáros tud bánni a külföldiekkel és szolgáltat ki jegyet külföldi pénzért.

Márvány János büszkén mutatja az állomás és a város közötti, egykor elhanyagolt területet. A törmelékes, gazos részt a szolgálati hely három szocialista brigádjával az élen, a dolgozók hozták, illetve hozzák rendbe. Pénzbe ez ideig csak a kerítés építése került. Még a fuvaroztató partnerek is segítettek fuvareszközeikkel. A partnerekkel való jó kapcsolatot egyébként az is fémjelzi, hogy évek óta a másodikak a keszthelyiek az igazgatósági MÁV—Volán komplex brigádok versenyében.

Nincs létszámhiány

Az idei tervteljesítésekről is megkérdeztem az állomásfőnököt:

— *Az utasforgalom csökkenése megállt.* Az év első öt hónapjában és tavaly ugyancsak ebben az időszakban 3,8 millió forint volt a személyszállításból származó bevételünk. Tavaly ebben az időszakban 30 ezer, az idén 27 ezer tonna árut fuvaroztunk. Nem rossz, hiszen januárban csak 2, februárban 1,5 ezer tonnát tudtunk továbbítani. Május hónapban már 10 ezer tonna volt a teljesítményünk.

Az állomás gazdasági-, párt- és szakszervezeti vezetői fiatalok, a főnök 41 éves ő a legidősebb ebben a garnitúrában. Azt is megtudtam, hogy ezen a balatoni vasútállomáson nincs létszámhiány. Minek köszönhető?

— Egyrészt jó a kapcsolatunk a város, s a környékén levő települések vezetőivel, másrészt tudatos munkaerőpolitikát folytatunk. Minden jelentkezőt a legkisebb beosztásba veszünk fel. Utána becsületes munkával, tanulással és szorgalmával léphet előre. Úgy mint régen volt a vasúton . . .

Keszthelyiek példája bizonyítja, hogy van eredménye ennek a módszernek.

Sz. Jakab

„Kevés ez a két százalék"

Konténer-pályaudvar Vácott

Június 26-án avatták fel Vác állomáson a MÁV 31. konténer-pályaudvarát. Az eseményen — szerte az országból — mintegy húsz fuvaroztató és vasutas szakember jelent meg. Az átadást megelőzően tartott értekezletet *Kucsera Károly*, a Budapesti Vasútigazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának vezetőhelyettese nyitotta meg, majd *Szatmári András*, a MÁV Vezérigazgatóság kereskedelmi főosztályának főmunkatársa tájékoztatta a jelenlévőket a szállítótartályos fuvarozás történetéről, az eddigi fejlődéséről, és külön kitért az előnyeire is.

— *Nálunk a vasúti fuvarozásban még mindössze 2 százalékos a konténerizáció aránya. Most azonban már gyorsabb fejlődésre számíthatunk. A múlt évben például már 140 ezer vasúti szállítótartály mozgott az országban, benne 2,4 millió tonna áruval.* Pest megyében elsőként Vácot kapcsolták be a konténerhálózatba. Ezután már nem a fővárosból, hanem az északi kisváros vasúti pályaudvaráról szolgálják ki közepes méretű, belföldi forgalomra szánt óriás dobozokkal a helyi és a környékbeli vállalatokat. Ezzel így jelentős (konténerenként 340 forint) szállítási költséget takarítanak meg a partnerek.

Szatmári András még azt is elmondta, hogy ezzel nem fejeződött be a MÁV konténerhálózatának bővítése, fejlesztése. A további tervek szerint 1995-ig még 10 várost (Ceglédet, Paksot, Pápát, Püspökladányt stb.) kapcsolnak be a forgalomba.

— Mit jelent az új pályaudvar Vác állomás dolgozóinak és a környékbeli fuvaroztatóknak? — kérdeztük *Molnár Ferdinánd* kereskedelmi főnököt.

— Ez a létesítmény mindenképpen emeli az állomás teherszállítási színvonalát. Így ugyanis a környező nagyközségekbe (Szobra, Nagymarosra, Drégelypalánkra stb.), de 40 kilométeres körzetben a kisebb falvakba is eljutnak a megbízhatóbb, gyorsabb konténerek, amelyekből egyelőre napi húszat mozgatunk meg. Ám ez a szám várhatóan nőni fog. A baj csupán az, hogy kevés az ember, már most is égetően nagy szükség volna egy konténerirányítóra és egy raktárnokra.

—S—

Vendégségben

Az Állami Díjjal kitüntetett ferencvárosi Béke MHSZ szocialista brigád Koszorus Ferenc főtitkár meghívására június 27-én a vasutas-szakszervezetbe látogatott, ahol találkoztak szakszervezetünk vezetőivel. Koszorus Ferenc köszöntője után a brigád vezetője és a tagok életükről, munkájukról, a brigádéletről adtak számot.

(Laczkó Ildikó felvételei)

A döntőbe jutás volt a tét

(Folytatás az 1. oldalról.)

Az építési szolgálathoz tartozó főnökségek és üzemek középdöntőjét Jászkiséren az Építőgépjavító Üzem nagytermében rendezték meg, 13 csapat részvételével.

A versenyző egységek színes tablókon mutatták be történetük 30 évét. A videomagnó operatőre a verseny minden mozzanatát rögzítette, a színes televízió képernyőin a csapatok jól követhették a vetélkedő eseményeit.

Az első témánál egymás után hangzottak el a jobbnál jobb válaszok a vasútépítésről és a hozzá kapcsolódó üzemi munkák területéről. A zsürinek csak az okozott gondot, hogy a 90-100%-ot érő feleletek között hogy tegyen különbséget.

A másik nagy témakör hazánk és a vasút 40 évének a történetét ölelte fel. A csapatok történelemből is jelesre vizsgáztak.

A vetélkedő csúcspontja a munka színvonalának javítására szóló kitűnő szakdolgozatok ismertetése volt, ezeket minden csapatnak szóban is meg kellett védenie.

Az izgalom akkor hágott tetőfokára, amikor öt negyedév gazdasági, munkavédelmi és mozgalmi munkájának az eredményét hirdette ki a zsüri, amely a jászkiséri vetélkedőn szerzett pontokkal egészült ki.

Legjobb eredménnyel a miskolci építési főnökség, második helyen a jászkiséri építőgépjavító üzem végzett. Az ő csapataik fogják az országos döntőben képviselni az építési szakszolgálatot. A harmadik helyet a MÁV Gyöngyösi Kitérő Üzem szerezte meg, aztán szorosan következett a szentesi építési főnökség, majd a MÁV Budapesti Építési Főnökség.

Fogas Pál

Szeged

A dél-alföldi vasutasok jubileumi vetélkedőjének területi döntőjét *Szegeden*, a vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Házában június 20-án és 21-én rendezték.

A döntőn a szegedi igazgatóság hat üzemfőnökségének és hét műszaki főnökségének 10-10 tagú — első három helyezett — csapatai mérték össze tudásukat. Az országos döntőbe jutásért versengő csapatok alapos felkészültségükkel bizonyították, hogy a szakmai tudnivalókon kívül jól ismerik társadalmi és állami életünk, valamint a vasút negyvenéves fejlődésének történetét is.

A két versenynapon a zsüri elnöki tisztét *Lovász Lázár* igazgató és *Tóth Imre* igazgatóhelyettes töltötte be.

A győzelmet és egyben az országos döntőben való versenyzés jogát a *kecskeméti körzeti üzemfőnökség* és a *kiskunhalasi pályafenntartási főnökség* csapatai szerezték meg. Második a szegedi KÜF, illetve a Szeged-Rókus BFF. Harmadik lett a vészi KÜF és a kiskunhalasi villamos vonalfőnökség.

B.

Miskolc

A miskolci vasútigazgatóság területén tavaly a közel hétezer főt számláló 615 szocialista brigád vett részt a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben. Ezek közül 448 kollektíva kapcsolódott be a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete által meghirdetett jubileumi vetélkedőbe.

A 17 szolgálati főnökségen a 448 brigád tagjai május végén mérték össze tudásukat. A szakszolgálati döntőre június 21—22-én az igazgatóság székházában került sor. Ezen öt körzeti és nyolc fenntartási főnökség csapata vett részt.

Az üzemviteli brigádok versenyében *a miskolci körzeti üzemfőnökség került első helyre.* Mindössze egy ponttal előzték meg a szerencsi körzeti üzemfőnökséget, amely a termelési mutató alapján 16 pont előnnyel indult. A harmadik a füzesabonyi körzeti üzemfőnökség lett.

A műszaki szakterületen kiemelkedő termelési tevékenysége, politikai és szakmai ismeretei szerint *első lett a miskolci pft-főnökség.* A sátoraljaújhelyi pft-főnökség került a második helyre. A miskolci BFF lett a harmadik.

Cs. B.

Budapest

A budapesti vasútigazgatóságon a jubileumi vetélkedő területi döntőjét június 24-én, illetve 28-án rendezték. Az igazgatóság területén 989 szocialista brigád nevezett be a szellemi versenyre. A műszaki, illetve a fenntartási főnökségekről 14 csapat került a központi szolgálati döntőbe.

A Keleti pályaudvar kultúrtermében június 24-én tartott selejtező nyolc óra harminc perckor kezdődött. A zsüri elnöke Nagy Lajos igazgatóhelyettes volt.

A versenyzők szakmai és vasúttörténeti témákban mérték össze tudásukat. A zsüri értékelte az írásban benyújtott, a munka minősége érdekében tett javaslatokat is. A munkateljesítmények alapján kapott pontszámok lényegesen meghatározták a helyezések alakulását.

A győzelmet a bal parti biztosítóberendezési fenntartási főnökség csapata szerezte meg. A második a ferencvárosi pft, a harmadik a jobb parti biztosítóberendezési fenntartási főnökség csapata lett.

A második kategóriába sorolt tíz körzeti üzemfőnökség csapatai június 28-án versenyeztek, a Keleti pályaudvar kultúrtermében. *Első helyen a ferencvárosi KÜF csapata végzett.* Második a Nyugati, harmadik pedig a komáromi üzemfőnökség csapata lett. Az országos döntőbe tehát a budapesti vasútigazgatóság területéről a bal parti BFF és a ferencvárosi KÜF csapatai kerültek.

Séra Sándor

Szombathely

A részt vevő csapatok nagy száma miatt két napon keresztül rendezték meg a szombathelyi vasútigazgatóság jubileumi vetélkedőjét. Június 25—26-án, az igazgatóság kultúrtermében mérték össze tudásukat a legjobbak. Az első napon az üzemviteliek szellemi tornáján az öt körzeti üzemfőnökség és a soproni vontatás legjobb 10-10 tagja ült az asztalnál és válaszolt írásban és szóban a feltett kérdésekre. Másnap, 26-án, az egyéb szolgálati helyek nyolc csapata hasonló létszámmal küzdött a pontokért. A vetélkedő első napján a zsüri elnöke *Kapronczai János* igazgató volt, másnap *Szabó Zoltán* igazgatóhelyettes vezette a zsürit.

Az első napon a *szombathelyi KÜF nyert* a tapolcaiak és a celldömölkiek előtt. Másnap a pályafennmtartásiak remekeltek. Az első három helyezett: *Pápa, Sopron* és *Tapolca* volt.

A szombathelyi igazgatóság területén egyébként az elődöntők után 16 központi helyen tartottak vetélkedőt. A területen 511 szocialista és munkabrigád 5742 tagja vett részt a jubileumi vetélkedőn. Ez az összes létszám 56%-a.

Sz. J.

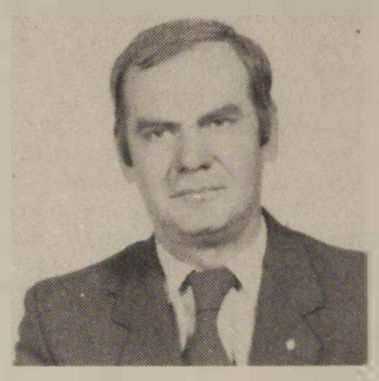
A város és a vasút

Beszélgetés Horváth Lajossal, a szombathelyi városi pártbizottság első titkárával

A vasi megyeszékhelyen ma is meghatározó a vasút. Itt található a 11 ezer vasutast foglalkoztató, öt megyére kiterjedő vasútigazgatóság. A vasutasszakszervezethez tartozó Utasellátó Vállalat Győr-Sopron, Vas és Zala megyei Igazgatóságának is itt van a központja. Itt található a Nyugat-Dunántúl vasúti javítóbázisa, a járműjavító üzem. Szombathely állomáson naponta 15 ezer utas fordul meg és a körzeti üzemfőnökség évente 1 millió tonna árut fuvaroz. Ezenkívül még számos szolgálati főnökség székhelye a város.

A vasutasok közül sokan töltenek be valamilyen tisztséget a párt és társadalmi szervekben. *Horváth Lajos*, a Magyar Szocialista Munkáspárt Vas megyei párt-végrehajtóbizottsága tagja, a szombathelyi városi pártbizottság első titkára is vasutas szülők gyermeke. A közelgő vasutasnap előtt vele beszélgettünk.

— Édesapám 15 évig volt mozdonyvezető, majd sajnálatos üzemi balesete után negyedszázadon át az igazgatóságban dolgozott. Öcsém is mozdonyvezető, a szombathelyi körzeti üzemfőnökségen, édesanyám familiájából négyüknek a munkahelye a MÁV. Gyermekkori és mostani barátaim nagy része is vasutas, a vasútállomás környékén közöttük nőttem fel. *Ha jól emlékezem, gyerekkoromban hét nyarat saraboltam a vágányok között, hordtam az építőanyagot a kőművesek után.* Itt tanultam meg a munkát becsülni . . . Emberi és politikai indíttatásom gyökerei is a gyermekévekhez nyúlnak vissza.



— Szinte valamennyi jelentősebb vasutasmegmozduláson, rendezvényen részt vesz. Hivatalból vagy egy kicsit kötődésből van jelen?

— Mindkettőből. Politikai vezetőként ott a helyem a vasutasok megmozdulásain, de elismerem és büszkén vallom, hogy egy kicsit a nosztalgia is a vasúthoz húz . . .

— Az elmúlt év eredményei alapján a szombathelyi járműjavító üzem a miniszteri elismerés mellé vörös vándorzászlót kapott. Élenjáró Igazgatóság kitüntetésben részesült a szombathelyi vasútigazgatóság. Kiváló igazgatóság lett az Utasellátó. Miniszteri kitüntetést kapott az ÉHF. Igazgatói elismerést érdemelt ki a BFF és a Szertárfőnökség. Melyik ünnepségen vett részt?

— A négy legmagasabb kitüntetés átadása közül háromnál ott voltam. A járműjavító ünnepségén más fontos hivatali elfoglaltságom miatt nem tudtam jelen lenni . . .

— Hallottam, hogy a vasutasok kitettek magukért a városi pártértekezleten.

— Így igaz. Mi is többet foglalkoztunk a közlekedéssel, ezen belül a vasúttal. Három küldöttnek adtunk szót a pártértekezleten. Érdemes volt. Bátrak, őszinték, kritikusak és önkritikusak voltak . . . Úgy érzem, hogy Szombathelyen a párt- és tanácsi testületekben megfelelő súlyú képviseletük van a vasutasoknak.

— Érzékeli-e a városi pártbizottság, hogy Szombathelyen és környékén az utóbbi években milyen erőfeszítések történtek a személyszállítás kulturáltságának a javításáért?

— Igen. Nem közömbös számunkra, hogy 15 ezer ember milyen hangulatban érkezik a munkahelyére és hogyan dolgozza le a munkaidejét. Tisztábbak, pontosabban közlekednek a vonatok. A bejáróknak klubot létesítettek, udvariasabbak az utaskiszolgálásban részt vevők.

— Szombathely vasútállomáson egy átlagos hétköznap 50—60, szombaton 5—6, vasárnap egyetlenegy kocsit sem raknak ki a vállalatok. Hogyan lehetne ezen javítani?

— Párt-végrehajtóbizottságunk a közelmúltban tárgyalta a szombathelyi vasútigazgatóság áruszállítási helyzetét. Jónak értékelte. Itt évek óta nincsen megtorpanás a szállítandó termékek volumenében. *Ha a vállalatok folyamatosan rakodnának és a vagonrongálásokat csökkentenék, a jelenlegi kocsipark is elég lenne a szállításokhoz.* Felhívtuk a vasútigazgatóság vezetőinek a figyelmét, hogy a kocsirongálókkal szemben szigorúbban járjanak el. A hét végi rakodások érdekében pedig valamennyi érintett vállalat pártszervét megkeressük. s a gazdasági vezetőkkel is elbeszélgetünk . . .

— A szombathelyi járműjavító üzem volt a város munkásosztályának a bölcsője. A közelmúltban a városi párt-végrehajtóbizottság a járműjavító munkájával is foglalkozott. Szóba került az is, hogy több üzem, vállalat bérszínvonala lényegesen magasabb, mint az övék.

— Való igaz. Az új üzemek, a Rába, az ÉLGÉP jobban fizet. Nekünk ezzel kapcsolatosan az a véleményünk, politikánkban is azt hirdetjük, hogy a végzett munka arányában dotáljunk. A szombathelyi járműjavító évek óta eredményesen dolgozik, ezt az elvet velük szemben is jobban lehetne érvényesíteni.

— Az országgyűlési választások előtt két gyűlés is volt a vasúton a megyében. Egy Celldömölkön és egy itt Szombathelyen. Az utóbbi központi előadója Horváth elvtárs volt. Hogyan értékeli a vasutasok aktivitását?

— Mi nemcsak a politikai, társadalmi események rendezésénél támaszkodhatunk a vasutasokra, hanem a városépítő munkában, a lakásépítkezések támogatásában, a kommunális beruházásoknál is segítenek bennünket.

— September 1-től kezdődnek a szakszervezeti választások. Hogyan segíti ezeket a városi pártbizottság?

— Már a pártválasztások előkészítésekor komplexen gondolkodtunk. Nem arra törekedtünk, hogy a legjobbak vállaljanak párttisztséget, a többiek tanácsit és aki marad, az legyen a szakszervezeté. Miként eddig ezután is segítünk, úgy is, hogy káderekt adunk a szakszervezetnek és úgy is, hogy segítséget nyújtunk a választások lebonyolításához.

Végezetül engedjék meg, hogy a 35. vasutasnap alkalmából ezúton is köszöntsem a város, a megye minden vasutasát. Felelősségteljes munkájukhoz sok sikert kívánok!

Sz. Jakab István

AKTUÁLIS PORTRÉ

A vonalbiztos

„. . . az ember semmi más, mint amivé önmagát teszi."

(Sartre)

Már csak két év, és a felszabadulás előtti munkavállalók leteszik a zászlót mellyel adták a jelzést, hogy menjen a vasút. A maiak az előző rendszer vasútjáról már csak leírásokból, beszélgetésekből szerezhetnek ismereteket. Ezért fontos, hogy a távozó „öregeket" még meghallgassuk. Üzenetük új életpályák indításához elengedhetetlen!

Egyenes tartás. Barna arc. Hosszú, gondosan fésült ősz haj. Nyílt tekintet. Megnyerő modor. Tömören fogalmazott mondatok. Ez jellemzi *Sári Antal* műszaki főtanácsost, akivel irodájában beszélgetek. Az ablakon át felhallatszik a Népköztársaság út robajló forgalma. A MÁV Vezérigazgatóság épületét állványerdő borítja, hogy majd megszépülve ékessége legyen a fővárosnak.

— Most töltöm a 43. évet a vasúton — mondja. Így indul a vallomás, mely életéről szól. Az építési és pályafenntartási főosztály dolgozója immár 32 éve a pécsi igazgatóság vonalbiztosa.

— Fűirtó gyermekként kezdtem. Irtókapa, ötágú villa, csákány volt a szerszámunk. Ezzel tettük tisztába a pályát. Irtottuk a tarackot, a bojtorjánt. Egy óra alatt 18 fillért kerestem. *Budapest Magdolnaváros legalacsonyabb beosztású dolgozója voltam.* Magdolnaváros. Milyen patinásan hangzik, és hogy eltűnt a szép városrész neve a történelmi időben.

Sári Antal meghamisította személyi adatait, hogy 17 évesen igazi pályamunkás lehessen a mezőkövesdi pályamesteri szakaszon. Pályamunkásnak lenni a biztonságot jelentette.

— *Amikor a miskolci vonal felújítását végeztük, nagy élmény volt számomra.* 1941-et írtunk akkor. A háború szele megérintett bennünket. A pályákat felkészítették a háború forgalmára. Kétezren dolgoztunk Füzesabony és Nyékládháza között. És amikor jöttek a vonatok, félreállva köszöntünk a mozdonyvezetőnek. Hosszú kilométereken elnyúló sorral álltunk, mint a katonák.

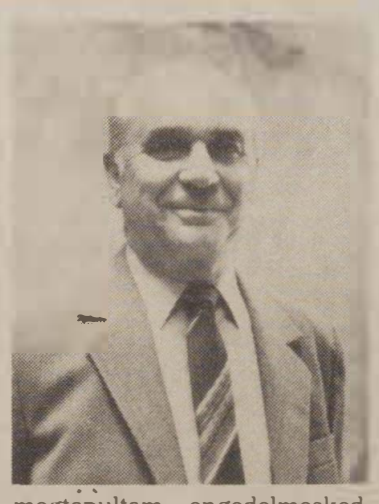
Milyen volt akkor a pályamunkássors? Mind kevesebben tudják. A 3 millió koldus országában a pályamunkássá válás a „beérkezettséget" jelentette. Pedig ősszel mindig felmondták a szolgálatot. Nem kerülhettek többen a „téli keretbe", mint négyen-öten. Különszerződéses pályamunkás volt a címük. Aki „téli keretes" lett, annak megnőtt a tekintélye a többiek szemében. Mert ők csak akkor dolgozhattak ismét, ha leesett az első hó. Belőlük lettek az első hómunkások.

— A hadiforgalom alatt, 1944-ben felvettek a dunakeszi főműhely pályamesteri szakaszára, úgy éreztem sínre kerültem. Ebben az időben a fiatalok nagy része a Donnál vérzett el esztelen érdekekért. A felszabadulás Gödön ért. Szerencsém volt, hogy nem voltam katona.

És jött a felszabadulás. Jelentkeztem magántanulónak. *Gerő Ernő* írta alá az engedélyt. Déli egy óráig dolgoztam, utána tanultam.

Ekkor még két üzletvezetőség volt Pesten. A déli üzletvezetőségtől kérte, hogy forgalmi segédtiszti, pályamesteri vagy mozdonyvezetői tanfolyamra vigyék. Az élet válasza: *elküldték mozdonyvezető-pályaőri tanfolyamra.*

— Amikor Nagymaroson előmunkás lettem, azt hittem, a sors kegyeltje vagyok. Addigra



megtanultam engedelmeskedni. Ám ekkortól már mások hajtották végre a kiadott munkát. Fegyelmet kellett tartatnom.

Pályamunkások! Ősszel verte őket az eső. Télen nyakukba hordta a havat a szél. Nyáron szakadt róluk a verejték.

— 1951-ben lettem pályamester. Végtelenül boldog voltam. Nem tudtam szebbet elképzelni, mint hogy guruljon alattam a hajtóka, kiadjam és átvegyem a munkát. Az irányítás súlyát ekkor éreztem igazán. Kezdetben ízlelgettem a szó ízét: pályamester.

(Ám az életet mások irányítják!)Sári Antalt behelyezték az esztergomi osztálymérnökséghez.

— Óbudán önálló szakaszt kaptam, háromszáz munkatárssammal építettük át az állomást. Aztán Piliscsaba, Dorog, Tokod következett. Később Bebrits Lajos miniszter rendeletére a pályafenntartási és építési szakszolgálatnál meg kellett szervezni a forgalmi-műszaki képzést — ezt a feladatot rám bízták. Így kerültem a tisztképzőre. Ezt követően helyeztek a budapesti igazgatóságra, ahol feladatul kaptam, hogy szervezzem meg a pft-főnökségeknél az oktatótiszti munkát.

Ezúttal is eredménnyel tett eleget a megbízatásnak. 1953-ban ugyanezt hálózati arányokban szervezte a Vasúti Főosztály Építési és Pályafenntartási Szakosztályán. És amint ez a vasútnál természetes, különféle beosztásokat járt végig, miközben tanult. 1958-ban elvégezte a pályafenntartási technikumot, s vele egy időben a vonaltisztviselői tanfolyamot is. Később pedig megkezdte tanulmányait a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemen. A lyon a pártalapszervezetének agitációs propagandatitkárává választották, s egyidejűleg a pártbizottságnak is tagja lett. 1956-tól tíz éven át alapszervi párttitkár volt.

Sári Antal vasutasdinasztia tagja. Felesége a ferencvárosi pft-főnökség munkaügyi ügyintézője; leánya a budapesti vasútigazgatóság műszaki osztályán mérnök. Két nővére közül az egyiknek a férje vasutas volt. Egy időben apja is szolgálta a vasutat.

Manapság oly divatos a fegyelemről, a fegyelmezett munkáról, a munkaidő jobb kihasználásáról, a termelékenység fokozásáról beszélni.

— Nálunk a vasúton minden beosztásban meghatározó a fegyelem. Noha a fizikai munka terhei enyhülnek, a pályamunkás-létszám minimális, a szervezett tevékenységet semmi nem pótolhatja.

Negyvenhárom év hosszú idő. A pályamunkás szó új tartalmat nyert. A vonalakon gépláncok, aláverő és vágányfektető gépek vették át az izmok erejét. Az embereket ehhez a technikához és technológiához fel kellett készíteni.

— Menne még a szabályozás a régi módon?

— Természetesen! Csak a régi társak kellenének hozzá.

Sári Antal műszaki főtanácsosnak hamarosan letelik a szolgálat. s 43 év után megkezdheti megérdemelt pihenőjét. Eredményes munkáját többször is elismerték. *Érdemes Vasutas*, kétszeres *Kiváló Vasutas*, megkapta a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát.

Ez év április 4-én pedig. a hosszú éveken keresztül végzett gazdasági. politikai és közéleti szerepléséért az *Április Negyedike Érdemrenddel* tüntették ki.

SZABÓ BÉLA

Rekviem a kalauzért?

Győrben rohamosan fogy a vonatkísérők létszáma

Szinte fáradt a langymeleg vasárnap délután. A legtöbb helyen már elköltötték a vasárnapi ebédet, itt az ejtőzés időszaka. Vannak, akik cukrászdába vonulnak fagylaltozni a gyerekekkel, afféle vasárnapi szertartásként. Békés idő, most lelassul a hétköznapok rohanó tempója.

Kivéve a vasútnál. A győri állomáson ugyanúgy bedübörögnek a szerelvények, érkeznek, indulnak újabb és újabb vonatok. Az utazó személyzet tartózkodójában öt vonatvezető és vezető jegyvizsgáló készül a következő útra. Öten az ötvenből.

Kevés a szabadidő

— Jó lenne, ha megnézné valaki a mi helyzetünket — mondta múltkorában *Németh László*. — Rövid idő alatt felére csökkent a létszámunk. Ez az állapot aligha tartható fenn sokáig.

— Milyen állapot?

Kétségkívül igaz, hogy a jegyvizsgálók helyzete nem rózsás. Pontosabban az övék sem. Aligha van mostanában a MÁV-nál olyan munkakör, melynek betöltői maradéktalanul elégedettek lehetnének.

Vagy mégis?

— *Nézze, én nem mondom meg a nevem, nem akarok semmibe belekeveredni* — mondja egy asszonyka. — *Különben is olyan jó fordában vagyok, hogy nincs okom a panaszra.* Egyedül nevelem a gyermekemet, nem akarom, hogy valami bajom legyen. Inkább a fiatalokat kérdezze, övék a jövő, én pár év múlva nyugdíjba megyek. Huszonnégy éve dolgozom a vasútnál.

Aztán kicsúszik a száján:

— *Azért nem mindegy, hogy milyen közösségben dolgozik az ember.*

— Rossz a közösség?

— Ne forgassa ki a szavaimat!

Kiderül, hogy nem a közösségről, hanem közérzetről van szó. Mert a szolgálat bizonyos kötöttségek után már-már gúzst jelenthet.

— *Azt sem tudjuk, ki mikor ér haza* — mondja Csapó Zsolt vezető jegyvizsgáló.

— Dehogynem, kincsem — szól közbe a társa. — Én most megyek Komáromba, aztán jövök vissza Hegyeshalomba, onnan Győrbe és újra Rajkára. Utána majd kiderül, hogy mi következik . . .

— Igaza van Zsoltnak — mondja *Földes Éva* vezető jegyvizsgáló — *Nagyon kevés a szabad időnk*. Jó, ha egy-két nappal korábban megkapjuk a vezénylést. Általában azt sem tudjuk, hogy holnapután hová kell menni. Még az is lehetetlen, hogy három nappal korábban megvegyek egy mozijegyet.

— Mindig így volt?

Egybehangzó a nem. A régebbiek még emlékeznek arra, amikor pontos és rendszeres volt a forda. Akkor volt is elég ember. Alaposabb lehetett az ellenőrzés, jobban fel tudták osztani a területet, s a vonatvezetőknek sem kellett egyben jegyvizsgálónak is lennie.

— Sok a túlóra?

— Meglehetősen — mondja *Pálfi László*. — Húsz túlóráig huszonöt, utána ötven százalék többletet kapunk bérben. Nem is ez a baj. Érdekes, hogy most magasabb az alapom, a fizetésem mégsem nőtt, a növekvő túlmunka ellenére. Ha mindent beleszámítunk, *úgy 300 órát vagyunk szolgálatban egy hónapban.*

Ez a „ha mindent beleszámítunk" kulcsfontosságú mellékmondat.

A megbecsülés tükre

Csapó Zsolt előveszi a menetrendet.

— Itt lehet látni, hogy ha hétköznap végigvisz az ember egy vonatot a határig, ott van négy óra ötvennégy perc kiesése, amit nem díjaznak. Hét végén, éjjel, ott ez a kieső idő már hét óra ötvennégy perc. *Szolgálatban vagyunk, de nem keresünk.* Semmit sem fizetnek a csaknem nyolc óra kiesésért!

— Azért a tizenkét óra kötelező pihenőidő mindig megvan két szolgálat között, ugye?

— Tegnapelőtt 8 óra 25-kor indultam, és tegnap hajnali négykor értem haza. Ma reggel négykor indultam újra. Többnyire így szokott lenni . . .

— Akárhogy is, nem könnyű szolgálat.

— *Nekem még megjárja, de van aki Jánossomorján, Pápán, vagy mint Éva, Dunaszigeten lakik . . .*

A jegyvizsgálók úgy érzik, hogy nem elég körültekintő a vezénylésük, ami a megbecsülés tükre. *Érsek József* elmondja, hogy prémiumosztáskor is valahogy elfeledkeznek róluk. Persze ő még kezdő a pályán, de kolléganője is elég kurtán el tudta mondani, hogy huszonnégy év alatt milyen elismeréseket kapott.

— Egyszer voltam kiváló dolgozó, és pontosan ötször kaptam háromszáz forint jutalmat.

— Egy kalauznak nagy a felelőssége — mondja Csapó Zsolt. — Ismernie kell az embereket, olykor gyorsan és határozottan kell döntenie, kényes kérdésekben is. Az udvariasság nálunk elsőrendű kötelesség. Az utas sokféle, a kalauznak mindenkihez alkalmazkodnia kell. A vonaton ő képviseli a MÁV-ot, az utas hozzá fordul bárminemű felvilágosításért. Ezért csodálkozom, hogy — félreértés ne essék — de szinte mindenkit felvesznek és beiskoláznak. Tavaly augusztusban öten kezdtünk, és egyedül én fejeztem be a tanfolyamot. Úgy érzem semmiféle válogatás nincs, és ez nagy baj.

Zsolt eredetileg növénytermesztő gépésznek készült. Kétezer-háromszáz forint kezdő fizetést kapott volna. Inkább pályát módosított. Szereti a változatosságot, az utazást.

— Legénykorban még érdekes . . .

Igaz is: az öt jegyvizsgáló, vonatvezető kivétel nélkül egyedül élő ember, nincs férje vagy felesége.

Tűzoltó munka

Az üdülési szezonban tovább nőttek a feladatok. Most hét végeken a Balatonra is visznek vonatokat.

— *A megbecsüléshez az is hozzátartozna* — mondja Csapó Zsolt —, *hogy legalább az ellátásunk megfelelő legyen. Naponta járok a ruharaktárba, de nincs ruha. Itt van ez a lyukasztó. Lassan már nem tudom használni, olyan gyenge a minősége.*

— Egy hónap alatt ez már a harmadik, s ezt is protekcióval kaptam — erősíti meg Éva. — Az osztrákoknál például bélyegez a kalauz. Nem kerülhet olyan tenger sokba, hogy nálunk ne lehetne bevezetni.

Földes Éva kereskedelmi szakközépiskolába járt. Sok ismerőse volt a vasútnál, vonzotta is, jelentkezett. Áprilisban tett vizsgát — négy hónap után.

— Van, aki már nyolc hónapja jár tanfolyamra — mondja —, és képtelen levizsgázni.

— Húsz éve még azt mondták nekünk, hogy aki két hónap alatt nem tesz eredményes vizsgát, az fogja meg a munkakönyvét — toldja meg idősebb társnője.

— Nőiesedik a vonatkísérőszakma?

— Igen — mondja Éva —, de nem biztos, hogy nekünk találták ki. Egy nőnek kisebb a tekintélye, pedig néha arra is szükség van. Az éjjelezés, a sok-sok utazás, talpalás sem kimondottan nőknek való. *Nagyon jó, hogy errefelé járnak ellenőrizni a határőrök. Kölcsönösen segítjük egymás munkáját.*

Kétségtelenül igaz, hogy az utazószolgálatnál — Győrben — képtelenek megoldani a vezénylés összevisszaságát. *Kevés az ember, tűzoltó munka folyik.*

Mit fizet a vasút kalauzainak? Vizsga után a kezdők éjszakai, vasárnapi munkával együtt, úgy öt és fél ezer forintot vihetnek haza.

— De azt is számítsuk hozzá — mondja Érsek József —, hogy én nem tizenkét forintért kapok ebédet, mint a vállalati dolgozók, vagy az állomásiak. A költségeink is sokkal magasabbak. *Van olyan forda, mikor az ember tizenhat órát távol van otthonról, s ez bizony sokba kerül.*

Miért nincs itt a kalauzoknak brigádjuk? A brigád „érdekképviselet" is, jobban összehangolhatná a munkát.

— Nagy volt itt a mozgás, de talán most alakul valami — mondja Pálfi László. (Hatodikán volt az alakuló ülés.)

A beszélgetésekből kiderült, hogy az öt jegyvizsgáló szereti a vasutat.

— *Amikor elmegyek szabadságra* — mondja egyikük —, *néhány nap múlva már hiányzik az utazás. Visszavágyódom a vonatra.*

Elgondolkodtató, milyen fontosnak tekintik, az anyagi megbecsülésnél is fontosabbnak, az erkölcsi elismerést.

— Azelőtt nagyobb rangja volt a vasutasnapnak is — mondja Pálfi László — mostanság onnan szoktuk észrevenni, hogy fellobogózzák az állomást, és nincs más ünneplés. Ezen is változtatni kellene.

Kádár Péter

Budapesttől Szobig

Állomásnézőben a Duna mentén

A *Budapest—Szob* közötti vasútvonalon évente 15 millió tonna áru gördül át. Ami talán még ennél is fontosabb: sok százezer külföldi utazik rajta, hiszen az említett pálya mentén terül el az ország egyik legszebb üdülőterülete, a Dunakanyar. Ezen a vonalon sem elég csupán a jól karbantartott, erős pálya: a külcsín, a tiszta környezet, a gondosan tatarozott épületek, a virágos parkok is hozzátartoznak az állomásokhoz.

Nagymaros a Dunakanyar egyik gyöngyszeme

A Budapesti Vasútigazgatóság ennél fogva megkülönböztetett figyelmet szentel – anyagiakban is – a szobi vonalnak. Legutóbb június 12-én is vágánygépkocsis bejárást tartottak az illetékes szakvezetők. *Domin Károlyt*, az igazgatóság építészmérnökét, *Daczi László* vonalbiztost és *Dávid Gézát*, a váci pft. szakaszmérnökét mi is elkísértük, hogy számot adjunk a látottakról.

Nemrégen sokan arról panaszkodtak, hogy a pályák mentén itt-ott szeméthalmok csúfítják az egyébként szép környezetet.

— *Ennek megszüntetésére az idén áprilisban már bejárást tartottunk a váci tanács környezetvédelemmel is foglalkozó munkatársaival* – tájékoztatott Dávid Géza. – *Az ellenőrzések után több vállalatot szólítottunk fel az általuk lerakott szemétkupacok eltávolítására.* Jó néhány intézmény rendet is teremtett, ám ennek dacára akadnak még helyek, egyebek között Dunakeszi határában közvetlen a pálya mellett, egy meglehetősen nagy halom építőanyag-törmelék csúfítja a környezetet. Ugyanez a látvány fogad Szob felé haladva Vác külvárosában a bal oldalon.

A jól karbantartott, tiszta, virágosított, patinás kis felvételi épületek, viszont jó benyomást keltettek. Néhány helyen megálltunk beszélgetni az ott dolgozó vasutasokkal.

Verőcemaroson például az állomás előtti betontartókban árvácskák pompáztak. *Krusinszky Kristófné* állomásfőnök elmondta, hogy náluk három nődolgozó, *Kuffort Andrásné* árupénztáros, *Kovács Józsefné* és *Darvas Attiláné* forgalmi szolgálattevők felváltva, társadalmi munkában ültetik, gondozzák a virágokat. Ők ugyanis kényesek arra, hogy utasaik emlékezetében kellemes képet idézzen állomásuk neve.

Ugyanezt tapasztaltuk Nagymaroson is, *Csenák András* állomásfőnök arról tájékoztatott, hogy noha szolgálati helyükön kevés a forgalmi szolgálattevő és a váltókezelő, környezetüket mégsem hagyják rendezetlenül — a kommunista műszakokat az állomás dolgozói környezetük szépítésére, rendben tartására használják fel.

— Az igazgatóság mennyit költ a vonalhoz tartozó épületek, műtárgyak fenntartására? — kérdeztem Domin Károlyt.

— *Tavaly 8 millió forintot szavaztak meg erre a célra.* Ebből *Rákosrendező* felvételi épületét festettük ki, *Rákospalota-Újpest* állomáson általános épületjavításokat végeztünk, *Dunakeszin* átalakítottuk a pénztárat, *Vác* állomásépületeit korszerű gázfűtéssel szereltük fel, és kijavítottuk az ottani vasutassportkör csónakházát. *Verőcemaroson* új pénztárhelyiséget alakítottunk ki, *Nagymaros-Visegrád* állomás felvételi épületét teljesen felújítottuk. *Szobon* pedig kifestettünk.

— Ebben az esztendőben mit kell még elvégezniük?

— Mindenekelőtt *Sződ-Sződliget* felvételi épületén teljes főjavítást és korszerűsítést kell végrehajtanunk, főzőfülkét, kézmosó helyiséget és öltözőt is építünk. *Gödön* már elkezdtük a raktárépület tetejének felújítását. *Zebegényben* már tatarozzuk a felvételi épületet, *Vácott* pedig ősszel megkezdjük a vonatkísérői laktanya teljes felújítását. Ezeken kívül természetesen akad még számos kisebb feladat, amelyeket az év végéig szeretnénk elvégezni.

— Milyen fenntartási munkálatokat kíván meg ez a pálya?

— Az eddigi terv szerint a legnagyobb feladatunk 116 kitérő cseréje különböző helyeken — válaszolja Dacz László. — Ezen kívül 24 kilométer alépítmény rostálását kell elvégeznünk *Verőcemaros* és *Nagymaros* között. Május elején 16 kilométer hosszú sínt cseréltünk ki. Szeptemberben megkezdjük a *Zebegény—Szob* közötti szakasz alépítményének rostálását. Az év elejétől folyamatosan cseréljük az útátjárókban az úgynevezett Bodan (osztrák) szabadalom alapján gyártott betonelemek lerakását. Ezt a munkát terv szerint az év végére fejezzük be.

A Budapest—Szob közötti vonalat végigjárva azt tapasztaltuk, hogy sem a pálya, sem az egyéb létesítmények állapota miatt nincs oka szégyenkeznie a MÁV-nak, sem a belföldi, sem a külföldi utasok előtt.

Séra Sándor

Zászló a legjobbaknak

Köztudott, hogy a szombathelyi 405-ös számú Berzsenyi Dániel Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet tanulói tagjai a vasutas-szakszervezetnek. A szakszervezet irányításával ők is részt vettek a párt XIII. kongresszusa és hazánk felszabadulálának 40. évfordulója tiszteletére indított szocialista munkaversenyben.

A június 21-én megtartott ünnepélyes tanévzárón a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyt is értékelte *Simon István* igazgató. Elmondotta, hogy 97 csoportban 1170 tanuló versengett. A szakmánkénti versenyt a szolgáltató- és a könnyűipar tanulói nyerték a vasipar és az építőipar tanulóit megelőzve.

A tanévzárón *Meiszner Ferenc*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság szervezési és káderbizottságának vezetője, a tanulói szakszervezeti alapszervezet által adományozott emlékzászlót adott át *Mamai Miklósnak*, aki a 2/B. osztály T—20-as termelési csoportjának bizalmija. Ez a csoport 144,6 ponttal nyerte meg a versenyt. A munkaversenyben kimagasló teljesítményt nyújtó tanulókat bel- és külföldi üdüléssel jutalmazzák.

Sz. J. I.

Korszerű táplálkozás!

Tejtermékek az étrendben

Az 1,5% zsírtartalmú tej mellett minden élelmiszerüzlet kínál Önnek újabb csökkentett zsírtartalmú tejet. A 2,2%-os tejben minden értékes alkotórész megtalálható, csupán zsírból van benne kevesebb.

1 liter ára 7 Ft.

A Tejipari Vállalatok Trösztje a MÁV egyik legnagyobb fuvaroztatója

TEJIPAR

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.

Folytatjuk a versenyt

Brigádunk. a Dr. Salvador Allende szocialista brigád 1973-ban alakult a MÁV Anyagvizsgáló Főnökségen. Elhatároztuk, hogy a chilei menekültekkel kapcsolatot tartunk. Már több kulturális és baráti találkozót rendeztünk. Így például a nőnapi rendezvényünkre chilei vendégeket hívtunk. az úttörővasúton magyar—chilei kirándulást tettünk szülőkkel és gyermekekkel.

Brigádunk tagjai az öt évvel ezelőtt alakult MÁV Gépészeti Technológiai és Anyagvizsgáló Üzem — a volt JÚMTI és Anyagvizsgáló Főnökség — műszaki átvevői közül kerültek ki. Mind az új gyártású mozdonyok, mind a különböző alkatrészek átvételénél a minőség fontosságát tartjuk szem előtt. Ennek érdekében a Ganz Villamossági Művekben a *Kandó Kálmán* és a *Jedlik Ányos* brigádokkal. a Ganz-MÁVAG-ban a *Szputnyik* brigáddal kötöttünk szocialista szerződést, ami nemcsak munkakapcsolatot, hanem kulturális és sportjellegű együttműködést is jelent. Közben patronáljuk a gödöllői iskola egyik osztályát. a *Móra Ferenc* raj úttörőit.

Az idei május elsejére brigádunkat a MÁV Kiváló Brigádja címmel tüntették ki. Több mint tízévi munkánk eredményeit értékelték így a vasút vezetői. Azóta üzemünk jubileumi vetélkedőjén az első és a harmadik helyezett csapat tagjai brigádunk soraiból kerültek ki. Mindez kötelez bennünket a XIII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából indított munkaverseny folytatására — egészen év végéig.

A brigád nevében
Molnár Sándor

Radnóti István

VASÚT

A város felett nap ragyog,
Vészkürt jelekkel messze zengenek
zúgó dübörgő mozdonyok.
. . . Rohannak, visznek távoli tájra!

Kocsisorok alatt a föld remeg
riadt kis fecskék jajjongva szállnak
utasok jönnek, utasok mennek,
áruk halomban vonatra várnak

Ha nyikorgással zárul a fék
és nagy robajjal megáll a gép
kik felkapaszkodnak, kik leszállnak
Kiabálás, hangos beszéd
míg kicsinyek nagyok elvonulnak
egymáson csüngve szerteszét . . .

Még másodpercek se telnek múlnak
mialatt fürge szorgalmas kezek
figyelve minden fellazult fékre
rákoppintanak egy-egy kerékre.
Új árut visznek, árut hoznak
és csapágyakat olajoznak!

Vasút!
A nap ma rád ragyog!
Vészkürt jelekkel messze zengjetek
zúgó dübörgő mozdonyok!
Kocsik fussatok távoli tájra!
Köszöntünk Vasút és Vasutasok!
Szárnyaskerekek hősi világa!

A 102. születésnap

Özv. Ferencz Gáspárné mezőtárkányi lakos június 21-én ünnepelte 102. születésnapját. A vasutasözvegyet otthonában köszöntötték a vasutas-szakszervezet, a községi tanács, a Hazafias Népfront és a területi szakszervezeti bizottság képviselői is. *Kukovicza Árpád,* a vasutas-szakszervezet nyugdíjas-szakbizottságának titkára pénzjutalmat adott át a jó egészségnek örvendő idős asszonynak. A MÁV vezérigazgatója levélben köszöntötte özv. Ferencz Gáspárnét.

Képzőművészeti kiállítás

A Landler Jenő Járműjavító Üzem kocsijavító gyáregységének Hámán Kató női szocialista brigádja volt a házigazdája annak a kiállításnak, amelyet június 4-én rendeztek a művelődési házban. *Szabados István* festő és *Vaday Béla* faszobrász mutatta be itt alkotásait.

Cséke Lajosné brigádvezető üdvözlő szavai után *dr. Domonkos Imre* művészettörténész értékelte és méltatta a két művész eddigi munkásságát, alkotásait. Szabados István sokáig az üzem dolgozója volt.

A megnyitó után a házigazda szocialista brigád vendégül látta a művészeket és az üzem gazdasági, politikai vezetőit, és felelevenítették a régi élményeket. Szabados István a művelődési háznak adományozta *Tél* című alkotását. A kiállítást június 17-ig tekinthették meg az érdeklődők.

Zsitva József

Kitüntetések pedagógusnap alkalmából

A pedagógusnap alkalmából — a szocialista nevelés és oktatás érdekében kifejtett eredményes munkájuk elismeréseként — a művelődési miniszter a

Pedagógus Szolgálati Emlékérmet

adományozta: *Horváth Dezsőné* nevelőtanárnak, Szeged MÁV Nevelőotthon, *Kleininger József* nevelőtanárnak, Kőszeg MÁV Nevelőotthon, *Kovács Viktor* nevelőtanárnak, Kőszeg MÁV Nevelőotthon.

A közlekedési miniszter a

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: *Hajdú Béláné* intézetvezetőt, Debrecen MÁV Napköziotthonos Óvoda, *Kiss János* nevelőtanárt, Kőszeg MÁV Nevelőotthon, *dr. Radnai Jenőné* igazgatót, Kaposvár MÁV Nevelőotthon, *Szilágyi Béla* gazdasági vezetőt, Bodrogolaszi MÁV Nevelőotthon, *Szugyiczki Pál* vezetőoktató-tisztet, Békéscsaba KÜF., *Urai Jánosné* óvónőt, Budapest MÁV Napköziotthonos Óvoda.

Dicséretben

részesítette: Annus Béláné vezető óvónőt. Szolnok MÁV Járműjavító Ü., Fülöp Gyuláné nevelő-óvónőt. Kaposvár MÁV Nevelőotthon, Gyuris János nevelőtanárt, Szeged MÁV Nevelőotthon. A MÁV vezérigazgatója

Dicséretben

részesítette: *Berczeli Lászlóné* bölcsődevezetőt, Budapest MÁV Rákospalota Óvoda-bölcsőde. *Horváthné Körmöczi Eleonóra* óvónőt, Pécs MÁV Napköziotthonos Óvoda, *Matyelka Istvánné* szakácsnőt, Békéscsaba MÁV Nevelőotthon. *Seller Andrásné* nevelőtanárt, Szeged MÁV Nevelőotthon. *Szalai Ferenc* nevelőtanárt, Kőszeg MÁV Nevelőotthon, *Wéber Tamásné* óvodavezetőt. Budapest MÁV Rákospalota Óvoda-bölcsőde

Vár a vasút

Beszélgetés négy végzős győri főiskolással

A folyosón vibrál az izgalom. Mindez jelzi: vizsga van mindenütt. Az idegen is látja: *„hol szenved az ajtó mögött a diák”.* A kis csoportok ott álldogálnak az ajtók közelében. A legkisebb zajra is odafigyelnek, nem nyílik-e az ajtó, nem szólítják-e őket, hogy legyen már vége ennek a félévnek, és hadd jöjjenek a vakációs örömök . . .

A csendet vidám szóváltás váltja fel:

— *Szia vasutas!* — mondja egy nyulánk fiatalember, akinek kezében egy fehér telefon fityeg. Akire ráköszönt. egy kék pulóveres lány. Az visszaköszön:

— *Szia postás!*

— Végeztél?

— *Végre! Mindenen túl vagyok. Csak még az államvizsga!*

Szabad az út

Dehogy kérdezik egymástól, hogy milyen jegyek állnak az indexben. Az a fontos, hogy állnak és így már szabad az út, mehetnek tovább az államvizsgára.

— Hova mész?

— A szakszervezeti titkárhoz . . .

Dr. Szente Béla, a Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola docense, a szakszervezeti bizottság titkára sok hallgatót ismer. Azt mondják róla: *eggyel többet, mint az, aki a legtöbbet.*

— A hallgatók izgulnak, de izgulnak velük együtt az oktatók is — mondja az szb-titkár. — Én is, hiszen hogy a hallgató mit tud, az azért egy kicsit a mi bizonyítványunk is. Jelzi; hogyan tudtuk ráhangolni őket arra, hogy tanuljanak. Jelzi azt is, hogy miként tudtuk velük megértetni az egyes témákat. Sokat és sokszor izgulhat minden oktató, hiszen több mint kétezer hallgatónk van és bízunk abban; sikerrel vizsgázik valamennyi.

Beszélgetésünk véget ér. A szakszervezeti irodán adtunk randevút néhány végzős fiatalnak, mondanák el: hova mennek, ha a várva várt diploma a kezükben lesz a hároméves kemény munka, a sok izgalmas vizsga, és végül a nagybetűs államvizsga után?

Kungl Mónika Veszprémben lakik. Három éve kollégista. A közlekedés-automatika szak egyetlen leány hallgatója ezt mondja:

— Jól és boldogan élek, de most nagyon izgatott vagyok, mert negyven perc múlva belépek a terembe, ahol vizsgázom vasúti távbeszélő-technikából. *Ez lesz az utolsó vizsgám és aztán már csak az államvizsga van hátra.* Tanultam, készültem, szeretem ezt a tárgyat, mint ahogyan szeretem mindegyiket, hiszen én soha, sehova máshova nem készültem, nem jelentkeztem a gimnázium elvégzése után, csak ide a győri műszaki főiskolára, úgymond „vasutasnak”. Mi a csoporttársaimmal együtt három éven át a vonatok technikai biztosításával foglalkoztunk és majd ez lesz a feladatunk az életben is: a lámpák, a jelzések és minden ami ezzel kapcsolatos, végső soron a vonatok biztonságos közlekedtetése.

— Mi a véleménye a sok sorompóbalesetről?

— *Rettenetesek. Nem a MÁV a hibás, hanem a figyelmetlen közúti gépjárművezetők és azoknak okoznak gondot, bajt, bánatot, gyászt, akik vétlenek.* A közúti forgalom fegyelmezetlensége sajnos nem használ a MÁV jó hírének.

— Van már állása?

— Csak amolyan népmesebéli. Van is, meg nincs is. Budapesten a MÁV Tervező Intézetben lenne állásom, viszont nincs lakásom. Az albérlet túl sokba kerülne. Nem is tudom, hogy mit tegyek . . .? A döntésig még van két hónapom és hogy ne lopjam az időmet, egyelőre angolul tanulok.

Szerencsés ember

Sziklai Judit háromszorosan szerencsés hallgató. Győri lakos, így a szüleinél, a saját otthonában élhet. Másfél éve ösztöndíjas és már állása is van.

— Én boldog vagyok, hiszen az lehettem, ami mindig is akartam lenni: *vasutas* — mondja. — Bár azt azért meg kell vallanom, hogy én eredetileg nem a győri főiskolára, hanem Budapestre, a Műegyetemre jelentkeztem, persze ott is közlekedésépítőnek. Nem bánkódtam amiatt, hogy Győrbe kerültem. Ez sokszorosan előnyös volt számomra. Az állásom is itt lesz a megyében, még közelebbről Sopronban, a MÁV-pályafenntartásnál. Örömmel gondolok a munkára, mert igazán sok szépet és jót hallottam a soproni lehetőségekről. A vasútépítési és -fenntartási szakon végzek. Szép és fontos munka. Rajtunk múlik majd, hogy biztonsággal közlekedhetnek-e a szerelvények. Nekünk kell kideríteniink; mikor éri el a pálya azt az állapotot, amikor még biztonságos rajta közlekedni ugyan, de már megérett a felújításra.

— *A gyakorlat megszerzésével* egy időben majd tanulnom *is kell.* Különféle forgalmi szakvizsgákat kell tennem, utána pedig szakaszmérnökiből vizsgázom. Jó helyem lesz bizonyosan, mert már jártam ott, és akivel csak beszéltem, úgy éreztem, csupa jó szándék és segítőkészség volt. Akkoriban készültem egy geotechnikai szakmai előadásra és minden segítséget megadtak hozzá. Nekem ez nagyon jólesett. Így aztán teljes mélységig megismerhettem a Győr—Sopron közötti pálya átépítési és felújítási tervét.

Reisinger Győző boldog ösztöndíjas. Ő is ismeri már leendő munkahelyét. Veszprémbe kerül. Ott dolgozik majd mint „forgalmista”:

— *Jaj, de jó, hogy itt ülhetek végre!* — mondja lihegve. — Végre túljutottam az utolsó vizsgán is. Vasútüzemi szakon végzek és ha kicsit nagyképű akarok lenni, akkor azt mondom: ma lettem üzemmérnök! No persze nem okleveles, mert az oklevél csakis és kizárólag az államvizsga után jár. Az még hátravan. Három tárgyból lesz júliusban: vasúti üzemszervezéstanból, rendszer- és gazdaságtanból, valamint informatika, illetve fuvarjogból. Amit mi tanulunk. az a vasúton — ahogy mondani szokták — karmester szak. A mi feladatunk lesz a forgalom szervezése: *a menetrend szerkesztése, összeállítása.* Mi szervezzük a pályaudvari folyamatokat, a személy- és a teherforgalmat, mi készítjük a pályaudvarokon az információs rendszert és még nagyon sok mindent.

— Nekem ahhoz, hogy teljes értékű munkaerő lehessek, előbb sokféle tanfolyamot kell elvégeznem. Ha majd elvégeztem azokat, amelyeket rám ró a kötelesség, elkezdem további tanulmányaimat. Én ugyanis közlekedési közgazdász szeretnék lenni. Minden tanulási lehetőséget kihasználok.

Nem adta fel

Gonda Imre Miskolcon lakik, közlekedési szakközépiskolában érettségizett, a győri főiskolán a vasútüzemi szakra jár. Ezt mondja:

— *Nagy vargabetűvel kerültem a győri műszaki főiskolára, és jutok majd el a végcélomhoz.* Másodéves voltam, amikor a francia nyelvvizsgán megvágtak. Ez a Budapesti Műegyetemen volt, a közlekedésmérnöki karon, még közelebbről a közlekedés-rendszerszervező szakon. Én akkor úgy döntöttem, hogy nem adom fel. Ott hagytam a műegyetemet és Győrbe jöttem tanulni. Itt újra kellett kezdenem a második évet. Nem bántam meg. Így — igaz, hogy hat és fél évet kellett tanulnom — legalább két diplomám lesz. Ha Győrött végzek, viszamegyek a Műegyetemre levelező hallgatónak. Erre én is kötelezem magam, meg a szerződésem is. Még a Műegyetemen szerződést kötöttem a MÁV-val, pontosabban a MÁV budapesti számítástechnikai üzemével. Ha a győri diploma a kezemben lesz, a szerződés értelmében Záhonyba kerülök, gyakorlati munkára. Ezután folytatom a tanulmányaimat a közlekedés-rendszerszervező szakon és csak utána kerülök a számítástechnikai üzemhez.

Sindulár Anna

RAKONCA

Kis írásomnak adhattam volna drámai címet — *Új mohácsi vész* — vagy lírai csengésűt: *Hol a rakonca mostanában?* Mert jelen esetben nagy szükségünk lenne a figyelemfelhívó cím adta lehetőségre, az országos méretű olvasottságra, de még inkább az országos méretű segítségre.

Idézek egy angol gyermekverset: — *A szeg miatt a patkó elveszett / a patkó miatt a ló elveszett / a ló miatt a lovas elveszett / a lovas miatt a csata elveszett — hát máskor verd be jól a patkószeget.*

Ez a néhány sor — ha a gyermek jól megtanulja — felnőttkorban a munka pontos, felelősségteljes végzésének mottója lehet. Mi magyarok úgy mondjuk: — *Amit nem tanul meg Jancsi, nem tudja azt János.*

Ebben az írásban — vasútitörténet lévén — a „szeg” a KS sorozatú kocsik homlokrakoncája. A KS-kocsi különösen az Erdészet és a Fafeldolgozó Vállalatok keresett exportszállító vagontípusa. E pőrekocsi oldalrakoncáit rakodás közben — vagy használaton kívül — oldalra lehet fektetni, míg a homlokrész két-két rakoncája kivehető. A rakoncák a kocsi tartozékát képezik, s ezekre a jármű 12 jelből álló számcsoportját is felfestik, hogy el ne keveredjenek tőle.

A vasúti kocsi rendelkezésre bocsátásakor — a kocsiátadó könyvben — feltüntetik a rakoncák meglétét is, sőt alá is íratják a feladóval-átvevővel. Így tanítják ezt legalábbis az „ifjú Jánosnak”, amikor a raktárnoki tudományból vizsgát tesz. Aztán, hogy az idő múlik, becsúszik az első hanyagság: *a kocsit nem a helyszínen adják át s veszik vissza.* Nem kerül sor tehát a kocsitartozékok ellenőrzésére, csak írják rutinból, hogy rendben legyen az adminisztráció. A beírás megszokottá válik, később fölöslegesnek ítéltetik, végül el is marad. Hiszen ami nincs is meg, azon mit kell írogatni?

A pécsi körzeti üzemfőnökség ma már ott tart, hogy egy exportképes — rakoncával ellátott — KS-kocsira egy hétig is elvadászgatnak a ktg-s tisztek.

A rakoncahiány miatt a feladó a szállítási határidő közeledtével szorongatott helyzetbe kerül, s fából pótolja azt. Ez belföldre megfelel, sőt a jugoszláv vasút is elfogadja saját rendeltetési állomására, de nyugati exporthoz. tranzitküldeményéhez szabályosan rakottnak kell lennie a küldeménynek.

Erre az évre a Mohácsi Farostlemezgyár kitűnő megrendeléseket kapott, de a szállítást nem feltétlenül vasúton bonyolítja le, mert a MÁV készletéből lassan elfogynak a vashomlokrakoncák. A feladó nem károsodik, mert az idegen átvevő — ha nem tapasztal egyenletes szállítást — üzeme folyamatos anyagellátása érdekében inkább saját kamiont küld a megrendelt áruért. De így esik el a magyar vasút a biztos fuvartól és a valutabevételtől. „Új mohácsi vész” ez a javából!

S hogy Hol a rakonca mostanában? Erre a kérdésre az egyik szolgálatvezető igen elmésen válszolt:

— *Ha a jövendő korok kutatója a XX. század kislakásépítését tanulmányozza, bizonyára eltűnődik, hogy a nyílászárók áthidalóit miért számozták meg?*

Fuvarozásszervező vagyok, tudom tehát, hogy a fuvarozáshoz nemcsak áru, hanem megfelelő szállítóeszköz is kell. Hiszem, hogy állomási nagytakarításkor sok helyen előjöhet még a raktárak kigazolt oldalából egy-egy kincs, s remélem, a megtalálónak eszébe jut ez a „mohácsi” gond. *ami nem kifejezetten egy állomás gondja, hanem az egész vasúté.* De azt már remélni is alig merem, hogy országos kezdeményezés szülessék a hiányzó darabok — akár járművjavítóban készített — pótlására: vagy hogy az oktatótisztek felelevenítsék-számonkérjék a kereskedelmi szolgálat bizonylatainak és gyakorlati tevékenységének utasításokkal szabályozott formáit; esetleg azt, hogy egy emlékeztető „rakonca” szó felérjen egy szakmai megmozdulással.

S végezetül még egy kérdés: — *ugye nem az a huncut, aki a jelenséget szóvá teszi?*

Klencz Tiborné

Nyári programok a Balaton északi partján

Ismét gazdag programot állítottak össze a nyári hónapokra a Balaton északi partján. Veszprém megye kulturális programjában megyebeli és országos hírű együttesek biztosítják a nyaralók ezreinek a kikapcsolódást, a szórakozást. Így lesz bábszínházi előadás és 38 kiállítás, nemcsak városokban, hanem a jelentős idegenforgalommal rendelkező parti községekben is. Ismét megrendezik *Nagyvázsonyban* a történelmi lovasjátékokat, mégpedig augusztus 9; 10.és 11-én. Bemutatkozik Zala és Somogy megye az északi parton és könnyűzenei rendezvények várják elsősorban a fiatalokat.

Az egyik kiállítás címe: *„75 éves az észak-balaton-parti vasútvonal”.* A gazdag és érdekes anyagot júliusban *Badacsonytomajon,* augusztusban *Révfülöpön* mutatják be a közönségnek.

A térzenék egész sora ad szórakoztató műsort, általában délelőttönként. A pécsi vasutas fúvószenekar *Tapolcán, Balatonedericsen, Szigligeten* és *Badacsonyban* lépnek fel gazdag repertoárjukkal augusztus 3. és 11. között.

gáldonyi

LÖVÉSZKUPA

Vasútigazgatóságok a vándorserlegért

A hagyományokhoz híven nemrég Budapesten, a Zágrábi úti lőtéren rendezték a vasútigazgatóságok közötti, felszabadulási vándorserleg elnyerésére kiírt lövészkupa-versenyt. A kispuskával, fekvőhelyzetből végzett 20 lövéses versenyen 4-4 tagú csapatokkal vettek részt a hat igazgatóság, illetve a vezérigazgatóság, és egy üzemi igazgatóság honvédelmi klubjainak legjobbjai.

Eredmények: 1. a miskolci igazgatóság 719, 2. a MÁV Vezérigazgatóság 712, 3. a debreceni igazgatóság 698 köregységgel.

A miskolci győztes csapat most már 12. alkalommal nyerte el a vándorserleget.

Egyéni eredmények: Nőknél 1. *Tóth Lajosné* (Debrecen). 2. *Szalontai Zsuzsanna* (Budapest). 3. *Rigó Zoltánné* (Záhony). Férfiaknál 1. *Szabó Béla* (Miskolc). 2. Lipcsei József (Debrecen). 3. Tómadi Mihály (Budapest).

A helyezettek kristályvázákat és okleveleket kaptak.

Tiszántúli kupa

Nyolcadszor rendezték meg a tiszántúli építési főnökségek és üzemek tömegsport vándorkupaversenyét, a házigazda a jászkiséri Építőgépjavító üzem volt. A versenyeket négy sportágban bonyolították.

Kispályás labdarúgásban a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem lett az első. A lövészetet, a sakkversenyt és az asztaliteniszt a jászkisériek nyerték. Ez számukra az első helyet is jelentette, és így 1985-ben a vándorkupát is megszerezték. A versenyzőket sok munkatárs és családtag is elkísérte Jászkisérre.

A következő alkalommal, 1986-ban, Debrecenben találkoznak a főnökségek és üzemek dolgozói.

Modellezés

Sikerrel zárták a MÁV Modellező Klub versenyzői az első félévet. Egy I. osztályú, hét II. osztályú minősítést és négy ifjúsági aranyjelvényt szereztek a különböző versenyeken. Ezekből kiemelkedik *Angel Tamásnak* a „Debrecen Nagydíj"-on elért 72 körös rádióirányítású sebességi hajó eredménye, amely egyben I. osztályú minősítést jelentett, valamint *Ferencz Jánosnak* a „Szeged Kupán" elért I. helyezése a rádióirányítású elektromos meghajtású kategóriában.

ŐRSÉGVÁLTÁS „CSALÁDI ALAPON"

Két fiú lép apja örökébe

Meghitt, családias hangulatú őrségváltásnak voltam a tanúja április 25-én a debreceni MÁV Igazgatóság katonai csoportjánál, ahol szűk munkatársi körben *Semjén József* két fiának képletesen átadta szakmai és MHSZ-szakosztályi feladatkörét. Családjában nevelte ki az utánpótlást: szakmai feladatait fia, *János* vette át, a lövész- és tömegsport-szakosztály vezetését pedig *József* fiának hagyta „örökségül".

A kedves elismerő szavakban nem volt hiány, *Pálfalvi Csaba*, a katonai csoport vezetője köszönte meg Semjén Józsefnek 37 évi munkáját, és pénzjutalmat adott át neki. *Nagy Imre*, az MHSZ városi titkára pedig az MHSZ Kiváló Munkáért arany fokozatát és a vele járó anyagi elismerést nyújtotta át, megköszönve a szövetségnél tanúsított önzetlen helytállását, illetve az MHSZ-ben eltöltött, szintén 37 éves tevékenységét.

Az elismerések átadása után Semjén József meghatottan köszönte meg a tiszteletére rendezett házi ünneplést, és ígéretet tett, hogy nyugdíjasként is segíti a lövészszakosztály munkáját, és természetesen fiait.

Ez alkalommal arra is jutott idő, hogy néhány kérdésemre feleljen Semjén József, főleg az MHSZ tevékenységét illetően.

— Ötvenkettőben kerültem az igazgatóságra — mondja. — Akkor már négy éve aktív lövészként vettem részt a Szabadságharcos Szövetség munkájában. A következő évben igazgatóságunkon is megalakult a lövészszakkör, és annak lettem a vezetője. 1957-ben klubbá fejlődtünk, és klubvezetőként tevékenykedtem 1982-ig, amikor is a lövész- és tömegsport-szakosztály vezetője lettem.

— Milyen anyagi eszközökkel, felszereléssel indultak, és a stafétabot átadásakor hogyan vonja meg a elmúlt évtizedek mérlegét?

— Kapásból elég nehéz pontos adatokat mondanom, de remélem, nem fogok tévedni a számszerűségében. Amikor az igazgatóságon megalakultunk, talán 25-30-an voltunk. A felszerelésünk négy darab 48-as mintájú kispuska volt, valamint négy SCHULL-típusú kispuska. *Jelenleg 120 tagja van szakosztályunknak*, s rendelkezünk 15 darab TOZ—8 típusú szovjet kispuskával, de még megvan a négy SCHULL kispuskánk, ezenkívül 8 DRULOV sportpisztolyunk, 6 légpisztolyunk és 16 légpuskánk van. Különféle oktatási taneszközökkel is rendelkezünk, mint például diavetítő, célzókészülék stb. Azt hiszem, *elégedettek lehetünk eredményeinkkel és felszerelésünkkel egyaránt.*

— Akarva, akaratlanul elérkezett az „őrségváltás" pillanata. Milyen érzésssel adja át fiainak a képzeletbeli stafétabotot?

— Tiszta szívvel mondhatom, nagyon jó érzéssel. Bízom benne, hogy fiaim megállják majd helyüket, sőt remélem azt is, hogy jobban mint én. Szakmai vezetőim viccesen megjegyezték: *ha valamelyik fiammal baj lesz, akkor nekem szólnak.* Azt gondolom, erre nem fog sor kerülni, hiszen felnőtt fejjel, jobb felkészültséggel önként vállalták azt, ami *egyikőjüknek sem volt kötelező.* Ha igénylik, most majd én fogok nekik segíteni, mint ahogy addig ők támogatták az én munkámat . . .

Éles Árpád

Semjén József átadja fiának a fegyvert

(Berki István felvétele)

Vasutas birkózósiker az USIC-bajnokságon

Nem várt, nagyszerű eredményekkel rukkoltak ki vasutas birkózóink a franciaországi *Tourcoinkban* megrendezett IX. Nemzetközi Vasutas kötöttfogású birkózóbajnokságon.

Az USIC elnöksége nevében *Anatolij Zarik* köszöntötte a bajnokságon megjelent tizenegy ország versenyzőit és vezetőit, közöttük India vasutas birkózóit is, akik egyre több alkalommal jelennek meg különböző európai versenyeken.

A verseny hivatalos megnyitása előtt tíz súlycsoportban 91 versenyző mérlegelt, hogy utána a részt vevő nemzetek zászlóival díszített impozáns városi sportcsarnokban két szőnyegen megkezdődjenek a küzdelmek.

Marosvölgyi János, a Haladás VSE versenyzője 48 kg-ban nyolcadmagával küzdött a helyezésekért. Végül bronzérmes lett. 52 kg-ban a debreceni *Tóth Ferenc* imponáló versenyzéssel jutott el az ezüstéremig. 57 kg-ban a szegedi *Kiss János* mindenkit maga mögé utasítva aranyérmet szerzett. A szegedi *Bárkányi Zoltánt* 62 kg-ban bírói tévedés állította meg, hogy a legjobb legyen súlycsoportjában. 68 kg-ban az ugyancsak szegedi *Rakusz Sándort* a verseny közben hirtelen fellépő gyomorbántalmak akadályozták meg a jobb helyezés elérésében. Az ugyancsak szegedi *Péter István* 74 kg-ban viszonylag simán jutott el a döntőig, ahol szovjet ellenfelével hatalmas küzdelmet vívott és ezüstérmes lett.

A BVSC kiválósága, *Erdélyi Gyula* 82 kg-ban a vártnál gyengébben szerepelt. Igaz, hogy ehhez egy korábbi sérülésének kiújulása is nagyban közrejátszott.

90 és 100 kg-ban *Kiss István* (SZVSE), illetve *Illés István* (BVSC) felrúgva a papírformát, a szovjet birkózókat is megelőzve súlycsoportjuk legjobbjai lettek.

A +100 kg-ban induló, már veteránnak számító *Farkas József* (BVSC) nagyszerű versenyzéssel a dobogó harmadik fokáig jutott el.

A jól rendezett, zökkenőmentesen lebonyolított versenyt nagy szovjet fölény jellemezte. Ezt, nagy örömünkre csak a magyarok tudták megtörni. Csapatban ugyanis a második helyen végzett válogatottunk. Ezzel olyan nagy birkózó hagyományokkal rendelkező nemzeteket előztek meg, mint *Bulgária, Lengyelország* és *India*. A vasutas válogatott vezető edzője *Benkő Gyula*, a Szegedi VSE birkózóinak mestere volt.

Eredmények: 48 kg: 1. *Siminian* (Szu). 2. *Atanaszov* (Bulgária). 3. *Marosvölgyi János*. *52 kg: 1. Novikov* (Szu). 2. *Tóth Ferenc*. 3. *Ivanov* (Bulgária). 57 kg: 1. *Kiss János*. 2. *Zimmermann* (NDK). 3. *Babalarian* (Szu). 62 kg: 1. *Patapov* (Szu). 2. *Bárkányi Zoltán*. 3. *Sztojanov* (Bulgária). 68 kg: 1. *Turuszov* (Szu). 2. *Kolditz* (NDK). 3. *Sztojanov* (Bulgária). 5. *Rakusz Sándor*. 74 kg: 1. *Latarija* (Szu). 2. *Péter István*. 3. *Hartel* (NDK). 82 kg: 1. *Kubusidze* (Szu). 2. *Rolleczed* (NDK). 3. *Riemer* (Franciaország). 9. *Erdélyi Gyula*. 90 kg: 1 *Kiss István*. 2. *Vagner* (NDK). 3. *Kolesnyik* (Szu). + 100 kg: 1. *Zaluszki* (Szu). 2. *Luberda* (Csehszlovák). 3. *Farkas József*.

Csapatban: 1. Szovjetunió 59 pont, 2. Magyarország 46 pont, 3. NDK 36 pont, 4. Bulgária 27 pont, 5. Franciaország 16 pont.

Vasutas súlyemelő-bajnokság és IBV-válogató Szombathelyen

Június 21-én, *Hajas Endre*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg a IX. Országos Vasutas Súlyemelő-Bajnokságot és az Ifjúsági Barátság Verseny válogatóját.

A küzdelmekbe bevont 10 vasutascsapat mellett egy katonacsapat, a Lőrincz SE is indult. Az utóbbiak is kötődnek a vasúthoz, hiszen edzőjük *Nagy Róbert*, az egykori olimpiai dobogós, a szombathelyi BFF vezetője. Nagy Róbert készítette el azt a számítógépprogramot, amely a verseny színhelyén, a Haladás új csarnokában elsőként szolgáltatott eredményeket.

Győztesek, ifjúságiak, I. korcsoport: 52 kg: Palócz (Haladás) 162.5 kg, 60 kg: Nádudvari (Nagykanizsa) 205 kg, 75 kg: Lakatos (Testvériség) 235 kg, 82.5: Mészáros (CVSE) 290 kg, 90 kg: Schleisz (Testvériség) 287.5 kg.

Ifjúságiak, II. korcsoport: 52 kg: Papp (Nagykanizsa) 160 kg, 56 kg: Lukács (Szolnok) 255 kg, 60 kg: Lentulóy (Szolnok) 195 kg, 67,5 kg: Szerdahelyi (CVSE) 242,5 kg, 75 kg: Egervári (Szolnok) 250 kg, 82.5 kg: Tóth (Haladás) 290 kg.

Felnőttek: 60 kg: Mészáros (Nyíregyháza) 245 kg, 67,5 kg: Romhányi (CVSE) 295 kg, 75 kg: Posztos (Kisújszállás) 230 kg, 82,5 kg: Oszkó (Haladás) 320 kg, 90 kg: Rehus Uzor (Haladás) 342,5 kg, 100 kg: Csiszár (Haladás) 375 kg, 110 kg: Nagy K. (Haladás) 340 kg.

IBV-válogató: 52 kg: Berényi (Szolnok) 215 kg, 56 kg: Lukács (Szolnok) 225 kg, 60 kg: Balogh (Szekszárd) 215 kg, 67,5 kg: Mike (Csepel) 142,5 kg, 75 kg: Mészáros (Bp. Honvéd) 302,5 kg, 82,5 kg: Tóth (Haladás) 290 kg, 90 kg: Horváth (Haladás) 325 kg, 100 kg: Csató (TAG) 327,5 kg.

Somoskőújfalun a Polónia kupa

Nyolcadik alkalommal rendezték a közelmúltban Somoskőújfalu sporttelepén a *Polónia* nemzetközi kupa labdarúgó mérkőzéssorozatot. A mezőnyben a lengyel, csehszlovák és magyar vasutas fiatalok vettek részt.

Tavaly a mérkőzést *Zebrzydoviceben* (lengyel pályán) játszották. A győztes akkor a *CSD Petrovice Karvine* lett. Az idén a házigazdák bizonyultak jobbnak, és egy évig őrizhetik a vándorkupát.

HÍREK

— **Kommunista műszak.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség nyolc szolgálati helyén a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen 19 szocialista brigád 224 dolgozója vett részt. A brigádok többek között felépítmény-fenntartási munkálatokat végeztek. A műszakért járó több mint 35 ezer forintot szociális célokra fordítják.

— **Kirándulás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjas-klubja a közelmúltban a Tapolca közelében lévő Feszenkó parkerdőbe szervezett kirándulást. A parkot Szergej Petrovics Feszenkó szovjet hadnagyról nevezték el, aki a felszabadító harcokban esett el.

— **Gyermeknap.** Ötödik alkalommal rendezett gyermeknapot a GYSEV soproni igazgatóságának szakszervezeti bizottsága az SVSE-pályán. A gyerekek gazdag programokban vehettek részt. Rajz-, ének- és különféle ügyességi versenyeket rendeztek részükre.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A Miskolc—Tiszai pályaudvar új szociális helyiségében a közelmúltban négy nyugdíjba vonult vasutas tiszteletére rendeztek ünnepséget. Tóth Mária kereskedelmi üzemfőnök-helyettes méltatta több évtizedes helytállásukat, vasutas hűségüket. A búcsúzó Fehér János rakodási részlegvezető, Tószegi Mihály és Kui István brigádvezető, valamint Krucsai Tibor összesen 150 évet dolgozott a MÁV-nál.

— **Ernst Thälmann centenárium.** A budapesti NDK Kulturális és Tájékoztatási Központ Ernst Thälmann centenáriumára készülve tanácskozásra hívta a magyarországi Ernst Thälmann nevét viselő szocialista brigádok képviselőit. A tanácskozáson részt vett az Északi Járműjavító Üzem szocialista brigádvezetője, Szántó Imre és Székelyhidi Ferenc, a Törekvés Művelődési Központ igazgatója is.

— **KRESZ-táblák ovisoknak.** A hatvani vasúti tanműhely tanulói a MÁV-óvoda részére társadalmi munkában KRESZ-táblákat készítettek. A táblákat az óvoda parkjában — szintén társadalmi munkában — a Gagarin szocialista brigád helyezte el.

— **Kirándult a brigád.** A sátoraljaújhelyi pft. főnökség II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja a családtagokkal együtt kirándulást szervezett. Megtekintették Tokaj nevezetességeit, a pincemúzeumot, majd Monok községbe látogattak Kossuth Lajos szülőházához.

— **Tanfolyam — fiataloknak.** A Törekvés Művelődési Központ ősztől művészi torna, jazzballett-, népitánc-, társastánc- és gyógytorna-tanfolyamok indítását tervezi. A vasutas szülők gyermekei fizetési kedvezményben részesülnek. Jelentkezni lehet a művelődési központban, Budapest, Könyves Kálmán krt. 25.

— **Tanulók a vasúton.** A hatvan—salgótarjáni pft-főnökség személyzeti csoportjának, valamint szakszervezeti bizottságának képviselői Heves, Nógrád és Pest megyék iskoláiba látogattak, és elbeszélgettek a tanulmányaikat befejező fiatalokkal. A nyári szünidőre munkalehetőséget ajánlottak fel. A cél az, hogy a fiatalokkal ily módon is megkedveltessék a vasutat.

— **Véradás.** A hatvani csomóponton az idén három alkalommal rendeztek térítésmentes véradónapot, amelyeken 240 vasutas több mint száz liter vért adott. A legutóbbi, június 19-i véradáson is a szocialista brigádok és a fiatalok jártak élen.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton mondunk köszönetet mindazoknak, akik a drága férj, édesapa, fiú és jó munkatárs: Horváth Gyula temetésén megjelentek, sírjára virágot, koszorút helyeztek és mély gyászunkban őszinte szívvel osztoztak.

A gyászoló család

A döntőbe jutottak

A jubileumi vetélkedő országos döntőjébe a körzeti üzemfőnökségek, a fenntartási főnökségek, az üzemek és építési főnökségek képviseletében 20 csapat jutott. Ezek az alábbiak:

Ferencváros, Miskolc, Debrecen, Kecskemét, Dombóvár és Szombathely körzeti üzemfőnökség, a budapesti balparti biztosítóberendezési, a pécsi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség; a miskolci, a kiskunhalasi, kisújszállási, a pápai pályafenntartási főnökség, az ebesi villamos vonalfőnökség, a záhonyi és a pécsi igazgatósági szertárak; az Északi és a szombathelyi járműjavító, a jászkiséri építő gépjavító üzem, a miskolci építési főnökség, a MÁV Számítástechnikai üzem.

LAKÁSCSERE

Elcserélném szoba-konyhás, félkomfortos, 32 négyzetméteres, I emeleti tanácsi lakásomat MÁV-bérlakásra, másfél, kétszobásig. Érdeklődni lehet: Budapest, VIII. Dobozi u. 43 I. 9. Kantáné.

Elcserélném Budapest, XVII. kerületben lévő 3 szoba étkezős, erkélyes, 73 négyzetméteres, tanácsi bérlakásom két szoba, komfortos MÁV-bérlakásra. Budapesttől 60 kilométerig kertes MÁV-lakás is érdekel. Érdeklődni lehet 7—16 óráig a 19-24-es üzemi telefonszámon. Szalontai Jánosné

Elcserélném Szentgotthárd állomáson lévő két és fél szobás, félkomfortos, alápincézett — udvar, kert, gyümölcsfák, gazdasági udvar, gazdasági épületek tartoznak hozzá — MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy a Balaton-parton levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Címem: Budai Gyula pályamester, Szentgotthárd, Malom utca 1

Elcserélném Bp-Keleti pályaudvarnál a „nyolcházban" lévő 3 szobás, teakonyhás, gázfűtéses, telefonos, 80 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két kisebbre, az egyik tanácsi legyen. Érdeklődni lehet napközben a 131-212, vagy 11-93, este a 332-754-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest IV. kerületi két plusz két félszobás, étkezős, III. emeleti szövetkezeti lakásomat: két szoba, összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. X., XIX. kerületi előnyben; valamint egy szoba komfortos tanácsira. Nyári költözés. Érdeklődni lehet a 774-370-es telefonon hétköznap, az esti órákban.

Elcserélném szolnoki két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapesti lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 47-45, vagy a 44-83-as telefonszámon, Gregus Pál.

Elcserélném Bp. XV., Rákos úti összkomfortos, 1,5 szobás 47 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet a 696-892 telefonszámon este 18 órától.

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 — 11 850
85—7211. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

Vasúti tiszteket avattak a Nyugati pályaudvaron. (Tudósításunk a 9. oldalon.) (Laczkó Ildikó felvételei)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1985. JÚLIUS 25.

Kitüntetési ünnepség a Pesti Vigadóban

A 35. vasutasnap alkalmából a Kiváló Vasutas és a Kiváló Munkáért kitüntetéseket a Pesti Vigadóban július 12-én adták át. Az ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Grósz Károly,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a budapesti pártbizottság első titkára. *Czinege Lajos,* az MSZMP KB tagja, miniszterelnök-helyettes, *Ballai László,* az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának vezetője, *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Gál László,* a SZOT titkára, *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Darányi Miklós* vezérőrnagy, *dr. Kecsmár Ilona,* a VI. kerületi pártbizottság titkára, *Nagy Károly,* a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Az ünnepséget *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes nyitotta meg, majd *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója mondott beszédet. Bevezetőjében visszatekintett a felszabadulás óta eltelt negyven év alatt megtett útra. Ismertette a vasút fejlesztésének jelentősebb állomásait, majd napjaink gondjairól beszélt.

— A kemény tél, az első negyedévi árualaphiány, a fuvaroztatók rakodási készségének átmeneti romlása, egyes szomszédos vasutak elégtelen vonatfogadása, valamint a gördülő eszközállomány üzemkészségének romlása és más összetevők miatt az első félévi belföldi, valamint tranzit áruszállítási tervünket nem tudtuk teljesíteni — mondotta. A feszült üzemviteli munkát nehezítették a balesetek, a személyi mulasztások is. *Ezek miatt a kocsiforduló-idő és más üzemviteli mutató romlott. Megnőtt a kért napon ki nem állított kocsik aránya.*

Az utóbbi hónapokban tett átgondolt, határozott szervezési és más intézkedések, ötvöződve a vasutasnapi műszakok munkalendületével, jelentősen megjavították az üzemviteli munkát. Ismét bebizonyosodott, hogy az anyagi-műszaki ellátásban fokozódó gondok és más, a munkát nehezítő külső körülmények ellenére a vezetés, irányítás színvonalának, a munka szervezettségének fokozásával a gondok egy részén úrrá tudunk lenni.

Az utóbbi hetekben kibontakozó színvonalas, szervezett, hatékony munka nélkül azonban nem leszünk képesek megbirkózni az őszi csúcsforgalom várható nagy feladataival.

A fuvaroztatóinkkal tartott kapcsolatokból tudjuk, hogy a termelés számos területén *rendkívül nagy erőfeszítéseket tesznek az év eleji lemaradások pótlására.* Számolni lehet azzal, hogy jó termés lesz a kalászos és a kapás növényekben. Nagy a valószínűsége annak, hogy a tranzitforgalom is erősödni fog. Ezért a vasút dolgozóinak és vezetőinek *nem egyszerűen vállalati érdeke, hanem hazafias kötelessége, hogy a szállítási igények maradéktalan kielégítésével segítsék a népgazdasági tervcélok teljesítését.*

Az eddigi munka alapján úgy vélem, a párt és a kormány számíthat arra, hogy mindent megteszünk a ránk háruló feladatok végrehajtása érdekében. Ehhez azonban szükségünk van partnereink és a társ közlekedési vállalatok aktív segítségére, közreműködésére.

A hátralévő hónapokban a fuvaroztatók és a társvállalatok szoros, jól szervezett együttműködésével kell biztosítani szállítási kapacitásunk gazdaságos kihasználását; felkészült árufogadással, folyamatos, jól szervezett be- és kirakodással *fel kell gyorsítani a kocsi- s a vonóerőmozgást a hálózaton,* lerövidíteni a kocsiforduló-időt, nehogy a szállítás akadályozza népgazdaságunk fejlődését, társadalmi céljaink megvalósítását.

— A vasút feladatait eddig is a társadalmi és mozgalmi szervezetek, a pártban, az állam-

(Folytatás a 4. oldalon)

Dr. Bajusz Rezső beszédét mondja (Laczkó Ildikó felvétele)

Ünnepi munkásgyűlés

Czinege Lajos miniszterelnök-helyettes beszéde az Északi Járműjavító Üzemben

A 35. vasutasnap tiszteletére ünnepi munkásgyűlést tartottak július 11-én 14 órakor az Északi Járműjavító Üzem nagycsarnokában. *Dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója köszöntötte a nagygyűlés több mint 4000 részvevőjét, közöttük *Urbán Lajos* közlekedési minisztert és *Koszorus Ferencet,* a vasutas-szakszervezet főtitkárát.

A munkásgyűlésen *Czinege Lajos,* az MSZMP KB tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese mondott ünnepi beszédet. Elöljáróban tolmácsolta az MSZMP Központi Bizottsága, a Szakszervezetek Országos Tanácsa, valamint a kormány üdvözletét a magyar vasút több mint 130 ezer dolgozójának. Kiemelte, hogy az ünnep alkalmából a magyar dolgozók sok milliós tábora tisztelettel és megbecsüléssel köszönti mindazon társait, akik a vasútnál és az ország vérkeringése szempontjából ugyancsak fontos, más közlekedési vállalatoknál a mindennapi életben nélkülözhetetlen szállításban becsülettel végzik munkájukat.

Az egész közlekedés, szállítás egyre nagyobb szerepet játszó népgazdasági ágazat. Ha pedig ez így van, akkor helyzetének megítélésekor figyelembe kell venni a népgazdasági környezetet és országunk egész politikai, társadalmi helyzetét — mondta Czinege Lajos.

Czinege Lajos, a munkásnagygyűlés szónoka (Laczkó Ildikó felvétele)

A kormány elnökhelyettese az ország gazdasági helyzetét értékelve rámutatott: *az idei tervcélok elérése rendkívül fontos gazdasági stabilitásunk megőrzése, az életszínvonalpolitikai célok teljesítése és a VII. ötéves terv megalapozása szempontjából egyaránt.* Éppen ezért sajnálatos, hogy — bár több vállalatnál dicséretes és eredményes kezdeményezések történtek — még nem sikerült pótolni az év eleji termelés- és eredménykieséseket. Az idei terv maradéktalan teljesítése az eddiginél szervezettebb, fegyelmezettebb, minőségileg jobb és mennyiségében is több munkát kíván. A népgazdaság külső és belső gazdasági egyensúlyának fenntartása csak további feszített munkával érhető el. A ráfordítások csökkentésével, a tartalékok ésszerű kihasználásával, a jövedelemtermelő képesség fokozásával tudunk olyan stabil növekedést elérni, amely lehetővé teszi a népgazdaság anyagi, műszaki bázisának folyamatos fejlesztését, az életszínvonal fokozatos emeléséhez szükséges források előte-

(Folytatás a 2. oldalon)

Az első félévi gyorsmérleg szerint

Lemaradás jellemzi a vasút áruszállítási teljesítményét

A vasúti áruszállítás az év első félévében ismét csökkenő tendenciát mutatott. Hatására a MÁV a második negyedévtől tervcsökkentést hajtott végre, de a kedvezőtlen körülmények következtében így sem sikerült az áruszállítási tervet teljesíteni. Az első félévben elszállított *54 millió 24 ezer tonna* a bázisérték 93,5 százaléka, a tervezettnek pedig 99,1 százaléka.

A belföldi forgalomban 31 millió 941 ezer tonna áru került vasúti feladásra. Ez a meglehetősen alacsony mennyiség a bázishoz képest 90,6, a tervezett értékhez viszonyítva 97,4 százaléknak felel meg. A belföldi áruszállítást egyébként az jellemzi, hogy a fuvaroztatók áruszállítási igénye nőtt, *a vasút azonban a kocsiigényeket nem tudta maradéktalanul kielégíteni.*

Jóval kedvezőbb az export- és az import-áruforgalom alakulása. Ebben sikerült a népgazdaság által támasztott áruszállítási követelményeknek eleget tennünk. Kiviteli forgalomban az elszállított áruk mennyisége a tavalyi év első feléhez viszonyítva 109,3, a tervhez képest pedig 103,8 százalékos volt. Az országba vasúton érkezett importáruk mennyisége is 5,4 százalékkal haladta meg a tervezett mennyiséget. *A tranzit áruszállításoknál viszont tovább érvényesült a már hosszú idő óta tapasztalt csökkenő tendencia.* A MÁV több intézkedést próbált tenni a tranzitforgalom növelése érdekében, de ezek nem hozták meg a várt eredményt, holott a nemzetközi statisztikai adatokból egyértelműen kiderül, hogy a szomszédos vasutak (Jugoszlávia, Ausztria) tranzitforgalma az elmúlt évek folyamán nőtt. *(Körülbelül annyival, amennyivel csökkent a MÁV tranzitforgalmi teljesítménye!?)*

A vasúti áruszállítás minősége sem javult az első félévben. A hálózaton nagy mennyiségű — főleg rakott — vasúti teherkocsi halmozódott fel, s ezek mozgatásával a vasút igen nehezen birkózik meg. Lassult az elegymozgás, növekedett a kocsiforduló-idő, sok a feloszlatott vonat. Ennek következtében a ki nem állított üres kocsik száma 64,1 százalékkal lett magasabb, mint tavaly az első félévben.

A korszerű, nagy teljesítményű mozdonyok kihasználása sem érte el a kívánt szintet. A napi hasznosítási teljesítmény a villamos mozdonyok esetében a bázishoz, illetve tervhez viszonyítva 97,1 és 98,9, a nagy teljesítményű dízelmozdonyok esetében 95,8, illetve 98,9 százalékra alakult.

A vasút az első félévben *115 millió 883 ezer utast szállított,* ami 100,8 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Az utaskilométer-teljesítmény 99 százalékos, főleg az átlagos utazási távolság csökkenése miatt. A személyszállítás minősége — a menetrendszerűséget alapul véve — nem érte el 1984 első félévi szintjét.

A menetrendszerűség átlagosan 0,6 százalékkal csökkent, az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő 3 perccel növekedett. Még rosszabb az arány a nemzetközi, valamint a belföldi expresszvonatok közlekedését tekintve, ami elsősorban a nagyarányú pályarekonstrukciók miatti vágányzárak következménye.

Ünnepi munkásgyűlés

(Folytatás az 1. oldalról.)

remtését. Mindehhez a társadalmi és tömegszervezetek — elsősorban a szakszervezetek — hatékony mozgósító erejére is szükség van.

Czinege Lajos ezután arról a megkülönböztetett szerepről beszélt, amelyet a vasút tölt be a népgazdaság életében. Az elmúlt évtizedek gazdasági növekedése a szállítással szemben is egyre nagyobb igényeket támasztott. A növekvő termékmennyiség továbbítása és az utasszállítás kielégítése azonban egyre több gondot okozott, hiszen a szocialista építőmunka kezdeti szakaszában az ország anyagi lehetőségeiből kevés jutott arra, hogy a vasutat korszerűsítsük. Az 1960-as évek elejére a vasúti közlekedés már nem tudta maradéktalanul kielégíteni a szállítási igényeket. A vasúti közlekedés átfogó korszerűsítése az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció alapján indult meg.

A felszabadulás utáni állapothoz képest a mai magyar vasút korszerű üzemmé vált, de technikai színvonalában még nem érte el a szükség mértéket. A népgazdaság IV. és V. ötéves tervének időszakában *mód nyílt a vasúti közlekedés nagyobb mértékű fejlesztésére.* A fejlesztés ütemét azonban a VI. ötéves tervidőszakban a korlátozott beruházási lehetőségek miatt csökkenteni kellett. Ennek ellenére a MÁV a háború előtti teljesítményeit a személyszállításban több mint háromszorosára emelte, az áruszállítás teljesítményeit pedig megötszörözte.

A miniszterelnök-helyettes a vasút technikai fejlődéséről szólva kiemelte: *a technikai fejlesztés eredménye a beruházási feszültségek ellenére is kedvező.* A villamosított vonalak részaránya az összhálózat negyedét teszi ki, az 1937. évi 3%-kal szemben. A nagy sebességre alkalmas pályák hossza az összhálózatnak majdnem fele a korábbi 10%-hoz képest. A biztosított állomások száma jelenleg 60% fölött van a háború előtti 25%-hoz viszonyítva. A vontatás korszerűsítése folytán a villamos és dízelvontatás csaknem 100%-os, a gőzmozdonyok pedig már csak kisegítő szerepet végeznek.

A gazdasági élet változásai a MÁV-ot sem kerülték el, a vasútnál is érezhetőek voltak az utóbbi években a kedvező és kedvezőtlen hatások egyaránt. Jó dolog — húzta alá a miniszterelnök-helyettes —, hogy az utóbbi években több nagy jelentőségű új létesítményt adtak át, mint például a záhonyi, a kelenföldi, a kőbánya—kispesti pályaudvarok fejlesztését szolgáló beruházásokat, amelyek javították mind a fuvaroztatók, mind a vasutasok munkáját. Ugyanakkor az egész közlekedési ágazat, *s egyben a vasutasok nagy gondja, hogy a MÁV eszközparkja, illetve annak jelentős része nem felel meg a növekvő igénybevételnek, a korszerűség követelményeinek.*

Társadalmilag is számottevő és példamutató a Magyar Államvasutaknak több eredményes kezdeményezése, amellyel ellensúlyozza a kedvezőtlen gazdasági feltételeket. Korszerűsítették például az energiafelhasználás szerkezetét, szigorították a költséggazdálkodást, javították az üzem- és munkaszervezést, tökéletesítették a szervezeti és az érdekeltségi rendszert. A helytállásra továbbra is szükség van, hiszen a vasút fejlesztésének lépést kell tartania a termelés növekedésével, a nemzetközi gazdasági kapcsolatok bővülésével, a lakosság utazási szükségleteivel. *Vannak feladatok a szolgáltatások színvonalának emelésében is.*

Az Állami Tervbizottság foglalkozott a MÁV helyzetével, és állásfoglalást hozott a gondok fokozatos megoldására. Ennek keretében *már 1984-ben és 1985-ben 400 millió forint beruházási támogatást kapott a MÁV.* A gazdálkodási nehézségek enyhítésére az idén valamivel kedvezőbb közgazdasági feltételrendszer mellett dolgozhat. Ugyanakkor az Állami Tervbizottság megszabta a vasút részéről szükséges intézkedéseket a szállítóképesség javítása érdekében.

A szállítás gazdaságosságának növelése, a szervezettség fokozásával, fejlett technológiai módszerek alkalmazásával, a közlekedési ágak közötti optimális munkamegosztással és még takarékosabb energiafelhasználással érhető el — hangsúlyozta *Czinege Lajos.* Rendkívül fontos, hogy az ésszerű anyag- és energiagazdálkodás — amely elsősorban az üzem- és munkaszervezés eredményeitől függ — a vasút egész munkáját jellemezze. Ezért a szervezés egyik legfontosabb céljává kell tenni a működési és irányítási feltételeknek az eredményérdekeltségre alapozott továbbfejlesztését. A kormány jelentős eredményeket vár az országos munkaversenytől is, amely az elmúlt időszakban a vasutasok olyan széles tömegét mozgatta meg, amire eddig még nem volt példa.

Az elmúlt időszak keresetszabályozását sok jogos kritika érte. Számos területen jelentős arányeltolódások következtek be. *Így a vasutasok jövedelemszínvonala is* — az utóbbi néhány évben — *elmaradt a munkájuk alapján őket megillető mértéktől.* Az átlagkeresetek növekedése az ipari átlagnál alacsonyabb ütemben valósult meg. Az elmaradás fokozatos behozása központi keresetszabályozással már ebben az évben megkezdődött, és a következő években lehetőségeinkhez mérten folytatni akarjuk az életszínvonal emelését a népgazdaságnál és a vasútnál egyaránt.

A vasutasok szociális ellátása nem a legkedvezőbb ugyan, de azért említésre méltó annak javítására való törekvés. A jóléti és az egészségügyi intézmények hálózata például a vasút területén jól funkcionál.

A vasúti létszámhiány enyhítéséről szólva a kormány elnökhelyettese utalt arra, hogy a központi támogatás mellett *szükség van arra is, hogy a vasút fokozza munkaerőmegtartó és toborzó tevékenységét, s még jobban törődjön a szociális és jóléti ellátás színvonalának emelésével.*

Czinege Lajos végezetül kiemelte: *pártunk, kormányunk, társadalmunk elismeri a vasútnál és a többi szállítási, közlekedési ágazatban dolgozók becsületes helytállását, és számít erre a jövőben is.* A feladatok nem könnyűek, mert a jelenlegi és a várható gazdasági feltételek a vasúttal szemben is egyre nagyobb követelményeket támasztanak. A vasút dolgozóinak azonban úgy kell tevékenykedniük, hogy a tőlük megszokott felelősségteljes, lelkiismeretes, szorgalmas munkával maradéktalanul eleget tegyenek a követelményeknek. Népgazdasági érdek, hogy a gazdaságosan vasúton szállítható áruk tömege minél nagyobb legyen. Ehhez megfelelő partnerkapcsolat kiépítésére van szükség mind a fuvaroztatók, mind a népgazdaságban jelentős szerepet betöltő más szállítási ágazatokkal. Közös céljaink elérésében az egységes szemléletnek, az ezen alapuló kezdeményező cselekvésnek, a felelősségvállalásnak, a fegyelemre való törekvésnek meghatározó szerepe van. Biztos vagyok abban, hogy a vasutasok nagy tábora ezeknek a követelményeknek eleget tud tenni.

(Kaszala)

VÁLASZTÁS ELŐTT

Számadásra készülünk

Helyzetkép a debreceni területi szb előkészítő munkájáról

A debreceni területi szakszervezeti bizottság irányítása alá tartozó 21 alapszervezetnél is a szakszervezeti választások első és legfontosabb feladata *a 725 bizalmi, 117 főbizalmi és helyetteseik megválasztása.* A választással egy időben elemezzük, értékeljük az elmúlt öt év munkáját, meghatározzuk a jövő tennivalóit.

A legutóbbi, 1980. évi választáskor változott az alapszervezetek szervezeti rendszere. Létrejött a bizalmiak testülete, mely vezető-irányító testületként működik. Ezzel a bizalmiak résztvevői lettek az alapszervezetek irányításának, és gyakorolják az üzemi demokratikus jogokat is. Az alapszervezeti munka tartalmi színvonala és fejlődése az elmúlt öt évben jelentős mértékben a bizalmiak és főbizalmiak testületén múlott, a választás központi kérdése a tervszerű előkészítés, a SZOT választási határozatának és központi vezetőségünk választási feladattervének végrehajtása, a tagság teljes körű bevonása. A nagyobb vasúti csomópontokon összevont szakszervezeti napok keretében igyekszünk ismertetni, egyértelművé tenni a választási határozatok és szabályzatok értelmezését, a helyi körülményekre történő alkalmazását. A *debreceni, a szolnoki, és püspökladányi* szakszervezeti napokon több mint 500 bizalmi vett részt.

Az agitációs-propaganda és felvilágosító munka azonban csak akkor hozza meg az eredményét, ha a tagság teljes mértékben él azzal a jogával, hogy olyanoknak szavaz bizalmat, akik a kollektíva érdekében többet akarnak tenni. Arra törekszünk, hogy minden munkaterületen megfelelő bizalmit válasszon a tagság. Olyan bizalmiakat, akik a viták során képesek alakítani, formálni a különböző álláspontokat, a tagságot be tudják vonni a döntések előkészítésébe, képesek érzékelni a különböző rétegérdekeket, tudják képviselni a többségi álláspontot. *A bizalmiaknak a partner gazdasági vezetővel egyenrangúnak kell lenniük, jól kell tudni tárgyalni, érvelni, formálni a tagság hangulatát,* részt kell vállalni az érdekek érvényesítésében, a törvényesség betartásában és nem utolsósorban a termelési, gazdasági tennivalók szervezésében. Ezért az előkészítő munka során mindenhol hangsúlyozzuk a bizalmiakkal szemben támasztott követelmények növekedését.

Területi szakszervezeti bizottságunk bízik abban, hogy a tagság a feladatok ismerete birtokában tudatos és aktív résztvevője lesz a választásoknak, támogatja a kitűzött célok megvalósítását.

A várható őszi forgalomra való tekintettel az üzemfőnökségeink területén működő alapszervezeteinknél *már augusztus 15-én megkezdjük a bizalmiválasztásokat.* A jelenlegi bizalmiak, főbizalmiak készülnek a számadásra. A választással kapcsolatos első csoporttaggyűlések többsége lezajlott. Ezeken a taggyűléseken döntött a tagság arról is, hogy nyílt, vagy titkos szavazással kívánja bizalmiját megválasztani. Megválasztották a jelölést előkészítő tagokat, és meghatározták annak a csopottaggyűlésnek is az időpontját, amelyen beszámolásra és a választásra kerül sor.

A pártszervezetek mindenhol segítik, figyelemmel kísérik a szakszervezeti választások előkészítését.

Volosinovszki János,
a debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára

Szakszervezeti bizalmiak

Két nemzedék azonos célokért

Amikor *Csikász József* elhatározta, hogy életét a vasútnak szenteli, 1951-et írtak. Ugyanebben az időben egy Fehérvárhoz közeli kis faluban, Sárkeresztesen a *Boza* családban megszületett a várva várt fiú, akit *Istvánnak* neveztek. Apja és nagyapja bizonyára már akkor tudta: vasutas lesz a fiúból . . .

— Más, mint vasutas, valóban nem lehettem volna — mondja nevetve Boza István —, nálunk akkoriban mindenki a vasútból élt.

A szavuknak súlya van

— Emlékszem Pistára — szól közbe Csikász József. — Édesapja, aki nagyon jó barátom volt, hozta be ezelőtt vagy húsz évvel. Akkoriban én már réges-régen mozdonyvezető voltam. Szerénytelenség nélkül mondhatom: a székesfehérvári csomóponton mindenki ismert. Volt és talán *van is súlya a szavamnak.* Abban biztos voltam, hogy Boza Pistával csak nyer a vasút . . .

Pista szerényen hallgat, végül mégiscsak megszólal. Kicsit akadozva beszél, azután egyre jobban „kinyílik". Szavaiból árad a vasút szeretete. Nem hallgatja el pedig a gondokat sem.

— *Rajongok a szakmámért.* Ha újra kellene kezdenem, akkor is dízelszerelő lennék. De . . .! Szinte inaskoromtól kezdve *a jobb munkakörülményekért emelek szót minden fórumon.* Mert anélkül, hogy túloznék: *gyalázatosak* . . . A szerelőaknában nem folyik le a víz. Hideg, huzatos . . .

Csikász József arca elkomorul, azután ő is megszólal.

— Bizony igaza van Pistának. Megértem az indulatait, de nem árt tudni, hogy korábban, a mi korosztályunknak sokkal nehezebb körülmények közepette is helyt kellett állniuk. Csak egyet mondok: öt évig voltam mozdonyvezető-tanonc, és csak hosszas könyörgésre szállhattam fel a 411-es gőzösre. Vékony alkatú srác voltam, a főnökeim féltettek, azt hitték, nem fogom bírni a hajtást. *Bírtam* . . . Aztán a szakma iránti elkötelezettség folytán a szakszervezetben is különféle funkciókat vállaltam. *Most már éppen negyed százada vagyok csoportbizalmi.*

Ahol lehet, ott segítenek

— Én afféle „segédbizalmiként" kezdtem — veszik át a szót Boza István —, az elődöm gyakran megbízott kisebb feladatokkal, tagdíjbeszedéssel például. Azután szinte észrevétlenül *minden feladatból kivettem a részem* . . . Végül a társaim engem választottak bizalminak. Csoportomban tizennégyen vannak, valamennyiük gondját-baját jól ismerem. *Ahol tudok, segítek* . . .

— Szeretni kell az embereket — egészíti ki Pista szavait Józsi bácsi. — Aki szakszervezeti funkciót vállal, annak nyitott embernek kell lennie. Az évtizedek során persze jócskán akadtak „meleg" helyzetek. Valamikor még a tagdíjbeszedés sem volt egyszerű. Olykor valóságos „művészet" volt utolérni egy-egy kollégát a bélyeggel. Amióta *a kollégák határozott kívánságára a havi bérfizetésnél levonják a tagdíjat, már nincsenek ilyen gondjaink.*

— Őszintén szólva — mondja Pista —, először ez nem mindenkinek tetszett, annak ellenére, hogy hangsúlyozták vezetőink: *az új forma nem kötelező.* Jómagam például attól féltem, hogy a kapcsolat lazulni fog a tagokkal. Elismerem: nem lett igazam. Mint érdekességet, megemlítem, hogy a KÜF-hez tartozó csaknem 2000 dolgozó közül akadnak néhányan, akik nem egyeztek bele a „levonásba", ezért ők a hagyományos formában fizetik a tagdíjat. Sietek hozzátenni: *pontosan és rendszeresen.*

— Bizalminak lenni — szól közbe ismét Józsi bácsi — nem mindig hálás feladat. Mert mondjuk ki őszintén: a legegyszerűbb a szakszervezetet szidni, ha valami nem „stimmel", különösen a bérügyek körül. Aki azonban a munkája mellett társadalmi megbízatást is vállal, egyúttal *vállalja azt is, hogy esetenként görbe szemmel néznek rá.*

Mindig előbbre

— Viszont, ha valamit sikerül elintéznünk — mondja Boza István —, *az emberek hálásak,* és egészen más hangon beszélnek a szakszervezetről. Itt említem meg, hogy *hosszú harc eredményeként a szerelők az évi egy munkaruha helyett most már kettőt kapnak.* Lehet, hogy ez más munkahelyen nem számítana nagy dolognak, nálunk azonban ezt is igen nagy sikernek könyvelték el.

— *A mi munkánk* — mondja befejezésül Csikász József — *csupa ilyen apró, kis „sikerek"-ből áll. Ezért csinálom szívesen — és gondolom, hogy Pista is* . . .

A két csoportbizalmi — két nemzedék — egymásra kacsint, jelezve, hogy értik egymást.

Sárközi Gábor

Vakáció a gyermeküdülőkben

Megkezdődött a vasutasgyerekek nyári üdültetése. *Balatonkenesén* június 17-én 440 lány és fiú vette birtokba a pompás „nyaralóparadicsomot", ahol ezen a nyáron — az augusztus 21-ig tartó öt turnusban — összesen 2200 gyermek fog eltölteni 10-12 napot.

A *bodrogolaszi* és a *kőszegi* MÁV Nevelőotthonban sem szűnt meg a gyermekzsivaj, hiszen június 20. óta az előbbi helyen száz, Kőszegen pedig 250 kisdiák tölti nyári szünidejének egy részét.

Tatán a Fényesfürdő mellett négy turnusban 800 iskolást fogad a vasutasüdülő.

Olaszországból 60, az NDK-ból 96, Lengyelországból 55, a Szovjetunióból 22, Ausztriából 25 a nálunk üdülő vasutasgyerekek száma. Ezzel szemben *263 magyar gyerek nyaral cserében a felsorolt országokban, valamint Dániában,* a testvérszervezetekkel kötött megállapodások értelmében.

Sörompógyár volt a neve

Új szociális épületet kapott egy régi üzem

A szociális létesítmény

A 35. vasutasnap alkalmából *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese átadta a budapesti gépjavító üzem *szegedi üzemegységének* új szociális épületét, Szeged-Tisza pályaudvaron. Alig több mint egyévi beruházási átfutással, a DÉLÉP építette fel 15 millió forintért. A létesítmény *220 személy ellátására alkalmas,* és a társszolgálatok dolgozói is használhatják. Az ebédlőben egyszerre 80 személy étkezhet.

Az építés kivitelezéséért dicséretet kapott a DÉLÉP építésvezetője, *Vörös Imre* és művezetője, *Tölgyesi Sándor*. A gépjavító 12 dolgozóját is jutalmazták, akik kiemelkedően segítették a gyors beruházást.

Kétszeres öröm

Fenyvesi Jenő, az üzemegység vezetője örömmel mutatta meg a helyiségeket.

— *Ezt is megértem! Jóleső érzés, hogy a dolgozókkal együtt még egyszer ilyen nagy örömnek lehetek részese. Kétszeres az örömünk, mert tudjuk, hogy manapság ritkábban lehet ilyen nagyszerű létesítményhez jutni. Jókedvünk azonban nem oszlatta el arcunkon gondjaink mélyráncait. De jöjjenek, megmutatom: hol és milyen körülmények között dolgozunk.*

A 65 éves üzem dolgozói vasúti kisgépeket készítenek és javítanak, öntvények gyártását végzik. A létszámhiány pótlására 15 nyugdíjas visszajár az üzembe. Ők még ragaszkodnak a régi névhez, és azt mondják: *megyünk dolgozni a sorompógyárba.*

Szűk területen járunk. A műhelycsarnokok is már régen „nyugdíjaskorban" vannak. A munkagépek és berendezések ugyan korszerűbbek, de az öreg falak között soha nem lehet modern üzemet kialakítani.

A *kovácsműhelyben* valamikor 20 mester dolgozott, sínszegecseket kovácsoltak, kézzel. Azóta hiába javultak a munkakörülmények, *itt a munka most is nehéz.* Ma mindössze két kovácsa van az üzemnek.

Poór József, a Gépjavító igazgatója ünnepi megemlékezését mondja

Helytállnak az asszonyok

Az *öntödében* három műszakban dolgoznak, ami a munkafolyamat kényszerítő körülménye. Nem lehet leállni. *A kapacitás legalább 40 embert igényel, de nincs ennyi munkás.* A hiányzó munkaerőt gazdasági munkaközösségben végzett munkával pótolják. Gmk nélkül csak kétnaponként tudnának önteni, és akkor a csökkent hatékonyság miatt lényegesen romlana a gazdaságosság.

— Különös dolgokat produkál az élet — mondja Fenyvesi Jenő üzemegységvezető. — Egy kiváló öntő szakmunkásunk itthagyott bennünket, a nehéz fizikai munkát könnyebbre váltotta. Most a fürdőben *kabinos*, és ott a borravalóval megtalálja számítását. Ugyanakkor egy textiles nő jött hozzánk, és *jó betanított munkás lett belőle.*

Az öntés előkészítő munkáin öt magkészítő asszony dolgozik. *Bartyik Mihályné* már tizenöt éve végzi ezt a munkát, és azt mondja: *azért dolgozik jó kedvvel, mert jó a közösség.* A 22,90 forintos órabérével elégedett, és sokra értékeli, hogy az idén 1,50 forintos órabéremelést kapott. Erre a nehéz munkára már nem tolonganak az emberek, de *a megbecsülésnek és a jó munkahelyi légkörnek mégis megkötő ereje van.*

Megérdemlik a gondoskodást

Fontos szerepet tölt be ez az üzemegység. Adottságaikat jól kihasználják. Kis sorozatban is gyártanak alkatrészeket, olyanokat, amelyeket a nagyüzemek nem készíthetnek. Sőt *egyedi* öntvényeket is gyártanak itt, és ezzel évente 7-8 millió forintot hoznak idegen felektől a vasútnak. Rugalmas, jó munkaszervezéssel soron kívüli munkák végzésére is készek. Most éppen a Rákosrendező részére gyártott váltóállítók várnak elszállításra, odébb féktuskók tornyosulnak garmadában.

Az átadási ünnepségen *Kispéter Lajos, Vajay Rezső, Nacsa Imre* és *Kolonics István* hosszú szolgálatukért és jó munkájukért a törzsgárda szolgálati emlékérmét kapták.

Az öreg üzem kollektívája megérdemelte az új szociális létesítményt, amely a munkakörülmények lényeges javítását szolgálja.

Fogas Pál

A vasút vezetői új egyenruhában jelentek meg az idei vasutasnap központi ünnepségein. Felvételünk a tisztavatás előtt készült (Laczkó Ildikó felvétele)

A kollektív szerződés módosítása (5.)

Elutasított javaslatok

A dolgozók aktív részvételével lezajlott év eleji tanácskozásokon sok olyan javaslat született, amelyet sikerült beépíteni a kollektív szerződésbe. Természetesen ezúttal is érkeztek olyan javaslatok is, amelyek a jogszabályok rendelkezéseinek megváltoztatására irányultak. Az első cikkünkben ismertettük, hogy a kollektív szerződések nagyobb hatáskört kaptak a munkához kapcsolódó jogok és kötelezettségek szabályozásában. Ezzel kapcsolatban olyan kérdésekről is rendelkezhetnek, amelyeket a jogszabályok nem rendeznek.

A jogszabályok kötelező jellegű rendelkezéseit azonban a kollektív szerződések sem tehetik félre, nem szabályozhatnak azzal ellentétesen. Amennyiben a pótlék mértékét a jogszabály már állandó összegben megállapította, akkor ugyanezen a jogcímen magasabb összeg nem folyósítható. Ezért az ilyen pótlékok emelésére vonatkozó javaslatokat — *ilyen a kiküldetési, különélési díj* — vállalati szinten nem lehetett megvalósítani.

Mérlegelni kell

Külön kell vizsgálni a jelentős bérkihatással járó javaslatokat, az emelés indokoltságát és azt is, hogy a kialakult bérarányokat mennyiben változtatja meg.

Többen javasolták a kollektív szerződés 33. §-ában meghatározott *ügyeleti díj* felemelését. Az elmúlt évi módosítás során lehetővé vált, hogy a díjazás mértékét 15—20 Ft/óra határon belül a helyi függelékek önállóan állapíthatták meg. Tapasztalataink szerint a legtöbb helyen azonnal a felső határra álltak rá.

Ezzel kapcsolatban jó tudni, hogy ügyeleti szolgálatot az ügyintézők, illetve ennél magasabb beosztású dolgozók részére lehet elrendelni és azt a munkaidő után a munkahelyen kell megtartani.

Az ügyeleti szolgálat tehát az általánostól eltérő jellegű különleges munkavégzés, amely azonban a MÁV-nál a túlmunkához hasonlóan mindennapos gyakorlattá vált. *Az ügyeleti szolgálat alatt csupán kisebb munkák elvégzését lehet megkövetelni, nagyobb részét a jelenlét tölti ki.* Mindezek az indokok az ügyeleti díjazás további emelését nem teszik lehetővé. Bérpolitikánk célja továbbra is az ilyen improduktív jellegű jelenléti szolgálatok optimális szintre történő csökkentése. A díjazás emelése e céllal ellentétes folyamatot erősítené.

A 68. §-ban meghatározott különleges szállítmányokat és szerelvényeket kísérő és felügyeletüket ellátó dolgozók díjazását javasolta felemelni a miskolci és a budapesti területi szakszervezeti bizottság.

Az ilyen jellegű munkát alapvetően nem tekinthetjük azonos leterheltségűnek a rendes munkával, inkább minősül az előzőekben ismertetett ügyeleti szolgálatnak, *ezért a jelenlegi díjazás, a 15—20 Ft/óra megfelelő.*

A szombathelyi igazgatóság az éjszakai pótlék mértékét javasolta azonosan megállapítani az esetenként felmerülő és a huzamosabb időn át tartó éjszakai munkánál. Indokolásuk szerint az eseti éjszakázás fárasztóbb, mint a huzamosabb időn át végzett éjszakai munka, mert a szervezet alkalmazkodik a munka jellegéhez.

Anélkül, hogy az éjszakai munka egészségi következményeit tudományos módszerekkel vizsgálnánk, megállapíthatjuk, hogy a huzamosabb ideig tartó éjszakázás a szervezetet jobban igénybe veszi. E kérdésnél azonban azt is figyelembe kell venni, hogy az éjszakai munka nem csupán egészségi károsodást okozhat, hanem az általánosnál nehezebbé teszi a dolgozó egyéni, családi körülményeit is, és kiemeli a megszokott társadalmi környezetéből. Ezért nem indokolt a különbség megszüntetése!

Az éjszakai pótlék esetenként végzett munkánál az alapbér *15 százaléka,* a huzamosabb időn át, 5 napnál folyamatosan végzett munka esetén *30 százalék.* Ez a szabályozás azonos a jogszabály előírásával, amely szerint különösen huzamosabb éjszakai szolgálat esetén állapítható meg 10 százaléknál magasabb pótlék.

Rendelet írja elő

Minden évben, így most is érkeztek javaslatok a 61. §-ban meghatározott kiemelt forgalmi jutalékra jogosító munkakörök bővítésére. A budapesti tszb javasolta a pótlékra a kocsiszolgálati reszortvezető és művezető munkaköröket, kérte továbbá a jutalék megállapításának lehetőségét évközi helyettesítések esetére.

A kiemelt forgalmi jutalék funkciója, hogy hosszabb távon — legalább egy évre — biztosítson megfelelő létszámú dolgozót a különlegesen nagy leterheltségű munkaterületeken. A kiemelt forgalmi jutalékot a forgalommal közvetlenül összefüggő munkakörökben rendszeresítették, távolabbi munkaterületre történő kiterjesztése nem szerepel a MÁV tervei között, de a jelenlegi bér- és munkaerőhelyzet sem indokolja. A munkakörön kívül történő helyettesítésre vonatkozó szabályokat *a 17/1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet 51. §-a állapította meg,* ezeket csupán megfelelően alkalmazni kell.

A 41. § kiegészítéseként javasolta a miskolci tszb, hogy a mozdonyvezetői díjtételt differenciáltan állapítsák meg, vonatvezetővel, illetve vontatási vonatkísérővel történő továbbítás esetén, kérte továbbá a forgalmi okból „készenlétben" tartott személyzet díjazásának a pontosítását.

A vonatkísérővel, illetőleg vonatvezetővel történő továbbítás esetében leterhelési különbség nem mutatható ki. Az utazószemélyzet, így a vonatvezető teljesítmény-bértételét is 25 százalékkal megemelték, a további emelés a kialakult arányokat változtatná meg.

Az egyes nagyállomásokon forgalmi okból „készenlétben" tartott személyzet készenléti órái, valamint a járműkísérés miatt felmerülő órákat az alábbiak szerint kell elszámolni:

— *mozdonyvezetőknél 3,50 Ft tétellel,*

— *forgalmi személyzet esetében az egyéb bértétellel.*

Az ipari üzemek szakszervezeti bizottsága javasolta az 50. §-nál a járműjavító üzemek törlését.

Ebben a paragrafusban meghatározott bérformák nem kötelező jelleggel, csupán ajánlásként lettek felsorolva az egyes ipari üzemek részére. Az üzem a kollektív szerződés helyi függelékében, a gazdasági szempontok figyelembevételével ettől eltérő módon is meghatározhatja az alkalmazásra kerülő bérformát.

A módosítás nem indokolt

A miskolci tszb javasolta a villamos vonalfőnökségek járműszerelői részére történő veszélyességi pótlék megállapítását az 58. §-hoz hasonlóan.

A javaslatot nem fogadták el, mert az 58. § előírása szerint a 20 méteren felüli magasságban építő- vagy szerelőmunkát végző dolgozók részére jár 20 százalék veszélyességi pótlék. A villamos vonalfőnökség járműszerelői legfeljebb 6 méter magasságban dolgoznak, ezért nem indokolt a pótlék kiterjesztése.

Szinte valamennyi szakszervezeti bizottság javasolta a törzsgárdaszabályzat módosítását. Legtöbben azt kérték, hogy 45 éves szolgálat elismeréséül alapított *„Szolgálati Emlékérmet"* nyugdíjba vonulás esetében már 42-43 éves szolgálat alapján is megkapják az érintett dolgozók.

Ugyanez megfogalmazódott a „Szolgálati Emlékérem" alacsonyabb, 35 és 40 éves fokozatainál is. Felvetették, hogy a *„törzsgárda"* szempontjából valamennyi állami oktatási formában végzett dolgozó tanulmányi ideje kerüljön beszámításra, amennyiben munkaviszonya a MÁV-nál kezdődik.

A javaslatok a kollektív szerződés módosítását nem teszik szükségessé, mert a 72. §-ban csak az összegek kerültek rögzítésre, melyek változatlanul maradnak. A *„törzsgárda-szabályzatot"* pedig úgy módosították, hogy a „Szolgálati Emlékérem" 45 éves fokozatának adományozásánál bizonyos engedményeket tesz lehetővé a nyugállományba vonuló hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozó esetében (férfiaknál 43, nőknél 38 év).

Amire nincs anyagi fedezet

Az ipari üzemek szakszervezeti bizottsága javasolta, hogy a különféle munkagépkezelők munkaruha-ellátását 6 hónapra csökkentsék. Javasolták továbbá a bakancs 24 hónapos viselési idejének 18 hónapra történő csökkentését is.

A jelenlegi szabályozás 12—18 hónapot ír elő, figyelembe véve a téli védőfelszerelési juttatás évi viselési idejét, a megállapított kihordási idő megfelelőnek látszik.

A másik kérés jogosságát nem lehet vitatni, azonban a módosításban érintettek széles köre miatt *ez jelentős anyagi kihatással járna.* Erre az 1984. január 1-gyel életbe lépett szabályzat ez évben jelentkező többletkiadása miatt jelenleg nincs mód.

Érkezett javaslat a 13. sz. melléklet módosítására is, éspedig, hogy a földmunkagép-kezelők részére is biztosítsunk 4/4-es bárányból béléses kabátot.

E munkakörben dolgozók téli védőfelszerelés-ellátásban részesülnek, ezért „bárányból" béléses kabáttal ellátni a más szakszolgálatok gépkezelőihez hasonlóan őket sem lehet.

Jutalmazni helyben is lehet

Több szakszervezeti bizottság is javasolta, hogy az új 78/A §-ban meghatározott jutalmat nemcsak az állami iskola elvégzése, hanem tanfolyamok, illetve vasúti szakvizsgák elvégzése esetében írják elő.

A MÁV jelentős összeget fordít a különböző tanfolyamok és az ezzel járó szakvizsgák megszerzésére. A jutalmazás anyagi fedezetét egyelőre csak a tervezetben felsorolt állami iskolák esetében tudja a MÁV biztosítani. Ez természetesen nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a szolgálati főnök a sikeresen vizsgázó dolgozót megfelelő módon honorálja.

Dr. Szabó László

(Folytatjuk.)

KITÜNTETÉSEK

a 35. vasutasnap alkalmából

(Folytatás az 1. oldalról)

igazgatásban dolgozó munkatársak, vezetők és a társvállalatok aktív segítségével tudta teljesíteni.

Kérem, tisztelt vendégeinket, fogadják ezért a segítségért az egész vasutasság köszönetét. Egyben kérem, segítsenek bennünket továbbra is munkánkban aktív közreműködéssel és — ha kell — tárgyilagos bírálatukkal.

A vezérigazgató beszéde után a kitüntetéseket Urbán Lajos közlekedési miniszter adta át. *(A kitüntetettek névsorát lapunk 4. oldalán közöljük.)*

Ezután Grósz Károly a Politikai Bizottság megbízásából, a Központi Bizottság nevében köszöntötte az ünnepség részvevőit, s a Magyar Államvasutak nagy családjának minden tagját. Gratulált a kitüntetetteknek, majd így folytatta:

— Bizonyára sokan vannak, akik a 132 ezer fős nagy közösségben kitűnően dolgoznak. De önök azon belül is a legjobbak közé tartoznak. Viseljék büszkén ezt a kitüntetést, mint ahogy mi büszkék vagyunk arra, hogy önökkel együtt emlékezhetünk meg a vasutasok kedves és szép, hagyományos ünnepén a dolgozó emberről.

Az elnöki megnyitó nagyon szép gondolatot fogalmazott meg: *a szolgálatot.* Sokan szolgálnak ebben az országban. Szolgáljuk ezt a hazát, szolgáljuk a népet, szolgáljuk eszmei törekvéseinket, a szocializmus ügyét. A szolgálat azonban nem mindenütt egyforma terheket jelent. *Önök olyan területen szolgálnak, ahol igen nagy áldozatokat kell hozni azért, hogy az ország vérkeringése, az ország gazdasága jól működjék. Aki a magyar vasútnál szolgál, annak sok mindenről le kell mondania. Aki a magyar vasútnál szolgál, annak szeretnie kell hivatását, mert másképp nem tud helytállni.* Pártunk Központi Bizottsága nagyra értékeli, nagyra becsüli azt a szolgálatot, amit önök naponta vállalnak télen és nyáron, mindnyájunk javára, a magyar népgazdaság, a magyar haza fejlődése érdekében.

A vasutat nem lehet, vagy legalábbis azt hiszem, nem lehet gmk-ban működtetni. A vasutat nem lehet társadalmi munkában fegyelmezetlenül működtetni. *A vasutat csak fegyelmezett, elkötelezett, kötelességtudó vezetők és beosztottak együttes munkájával lehet az ország javára használni.* Ez a fegyelmezettség — úgy is fogalmazhatnánk — egy kicsit legendás fegyelmezettség, amely a vasúti szolgálathoz fűződik, nagyon sok területen szolgálatot teljesítők számára példaképp lehet. Kérem és kívánom, őrizzék meg ezeket az értékeket, és fejlesszék tovább azokban az új munkatársakban, akik az élet rendje szerint bekapcsolódnak a vasút mindennapi életébe.

Szeretném megragadni az alkalmat, hogy külön köszönetet mondjak a vasútnál szolgálatot teljesítő kommunistáknak, akik hiszem, hogy kiemelkedő szakmai munkájuk mellett nagy részt vállalnak a közösségi élet formálásából, a gondok megértéséből, az áldozatkészség gazdagításából. *Pártunk a jövőben is számít a vasútnál dolgozó kommunisták fegyelmezett, példamutató munkájára, és hangsúlyozni szeretném, közéleti tevékenységére.* Hisszük, hogy a mostani nehéz viszonyok között, amelyről oly szépen beszélt tegnap Czinege elvtárs a munkásgyűlésen és olyan sokoldalúan, hogy a nehezebb viszonyok között is számíthatunk a vasutasok elkötelezettségére, fegyelmére és szolgálatára.

Kívánok kedves mindnyájuknak családi életükben nagyon sok boldogságot, kívánom, hogy önként vállalt, felelősséggel teljesített hivatásukban találják meg továbbra is mindazt a szépséget, mindazt az örömet, amit a vasutasok nagy családja eddig nyújtott Önöknek, és mely emberi felemelkedést jelent kedves mindnyájuknak, de ennek az országnak is, a Magyar Népköztársaságnak.

Az ünnepség után a MÁV Debreceni Filharmonikus Zenekar adott hangversenyt. A műsorban fellépett: *Gregor József* Liszt-díjas, kiváló művész, a Magyar Állami Operaház és a Szegedi Nemzeti Színház magánénekese, *Martin János*, a Magyar Operaház tagja és *Pelle Erzsébet*, a Debreceni Csokonai Színház művésze. Vezényelt *Szabó László* karnagy. Konferált *László Zsuzsa.*

Urbán Lajos közlekedési miniszter átadja a kitüntetést (Laczkó Ildikó felvétele)

A 35 vasutasnap alkalmából kiemelkedő munkájuk elismeréseként a közlekedési miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozott: Asződi Gábor vez. váltókezelőnek, Bp. Keleti KÜF; Árva Kálmán főoszt. vez., MÁV Vezérig.; Bellény János váltókez., Kazincbarcika KÜF; Beregszászi Nagy György üzemegység-vez.. Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Bodor Miklós üzemgazd. csop. vez.. Záhony Üzemig.; Bödő István mozd. vez., Szeged KÜF; Fenyvesi Jenő üzemegység-vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü., Gréczi Ferencné ügyint.. Bp. Vasútig.; Heresznyei Jenő szolg. főn. Győr Pft. Főn.; Hidas János lakatosnak, Északi Jj. Ü.. Horváth János menetirányítónak, Bp. Vasútig. Üzemirányító Közp., Kisteleki Mihály ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.; Kovács Gusztáv pft. főnöknek, Mátészalka Pft. Főn.; Kovács Tivadar műszerésznek, Szolnok MÁV BBFF; Minor István géplakatos csop. vez., Dombóvár MÁV Építési Főn.; Martinka István pol. munkatársnak. Vasutasok Szakszervezete; Magyi Sándor motorszerelőnek, Debrecen Jj Ü., Nikula György vez. váltókez., Békéscsaba KÜF; Nyitrai Károly villanyszerelő szakmunkásnak. Bp. MÁV Épületfenntartó Főn.; Oros János műsz. igazgatónak, Szolnok Jj. Ü., Papp Béla olajkútkez., Bp. Ferencváros Szertárfőn.; Petrák Mihály üzemfőnöknek, Kecskemét KÜF; Pilbart Sándor targoncavez., Bp. MÁV Északi Orsz. Osztószertárfőn.; Révész Gyula asztalosnak, Záhony Üzemig., Rónaföldi Zoltán vont. felelősnek, Miskolc KÜF; Sass Imre kitérőlakatosnak, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Sárdi Jenő oszt. vez. h., Pécs Vasútig.; Soós Jenő dízelmozd. vez., Székesfehérvár KÜF; Szakács Sándor kazánkovácsnak, Dunaújváros Üzemfőn.; Szokola Mihály lakatos csop. vez., Bp. MÁV TBÉF; Török Ferenc raktárnoknak, Szolnok KÜF; Szőke Jenő oszt. vez. h.. Szombathely Vasútig.; Ulimájer Antal fővizsgálónak. Szerencs KÜF, Vigh János dízelmozd. vez , Szombathely KÜF.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Apáti Ferenc tolatásvez., Dombóvár Üzemfőn.. dr. Ábel Aladár oszt. vez. főorvost, Szolnoki MÁV Kórház és Rend Int.; Bakó Ambrus raktárnokot, Kecskemét KÜF; Barkóczi Ferenc előmunkást, Szekszárd Pft. Főn., Bordás Béla géplánctvez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Buder Károlyné forg. szolg. tevőt, Kazincbarcika KÜF; Csernák Lajos előmunkást. Terézvárosi Pft. Főn.; Dézsi Zoltán főépítésvez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Dobos István munkavez., Békéscsaba Pft. Főn.; Elmer László betan. pályamunkást, Celldömölk MÁV Építési Főn.: Erős György tolatásvez.. Szombathely KÜF; Farkas Sándor ügyint.. Bp. Vasútig.; Frank János tolatásvez.. Miskolc KÜF; Halász Gyula főmunkatársat, MÁV Vezérig.; Hárfás István állomásirányítót, Záhony Üzemig.; Horváth Alfréd csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; dr. Hunyady László ig. főorvost. Szombathely Ter. Egészségügyi Közp.; dr. Jávor Antalné oszt. vez.. Bp. MÁV Számítástechn. Ü.: Kicsák János mozd. vez., Mátészalka KÜF, Kocsis András előmunkást. Nyíregyháza Pft. Főn.. Kolozsvári Györgyné váltótisztítót. Füzesabony KÜF; Kormos Erzsébet oszt. vez., Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int., Kovács Imre kőművest, Debrecen MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.: Lajkó Gábor esztergályos csop. vez., Debrecen Jj. Ü., Lakatos József ügyvez. elnökh.. Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete; Lantos Péter főnökségvezetőt. Szeged MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; László Géza művez., Debrecen MÁV Oktatási Főn., Mártha István rakományigazítót. Záhony Üzemig.: Mérnyei Károly főpályamestert. Tapolca Pft. Főn.: dr. Nagy Győző szertárfőn.. Nagykanizsa Szertárfőn.: Orbán József vonalgondozót. Sopron Pft. Főn.. Orbán Mihály üzemfőn. h., Komárom KÜF: Osváth József tolatásvez.. Ceglédi KÜF; dr. Pál Zoltán üzemfőn., Vésztő KÜF; Pável Sándorné rakt. kez., Székesfehérvár Szertárfőn., Persa Jenő villanymozd. vez., Rákosrendező KÜF, Pénzes Istvánné rakt. kez., Zalaegerszeg Szertárfőn.. Podhorszky Zoltán ügyint.. Miskolc Vasútig.; Porkoláb Sándor raktárost, Debrecen MÁV Építési Főn., Révész János vonalgond., Záhony Üzemig.. Szabó Bálint vonalgond., Miskolc Pft. Főn., Szabó László váltókez.. Komárom KÜF; Szalma László műszerészt, Szeged-Rókus MÁV BBFF; Takács László csop. vez., Szombathely MÁV BBFF; Tischler József hegesztőt, Szombathely Jj. Ü.. Tóth Béla távközlési hálózatszerelőt, Bp. MÁV Jobbparti BBFF; Tóth József fizikai csop. vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Tóth Mihály saruzó csop. vez.; Nyíregyháza KÜF; Trója János vonatvez.. Kiskunhalas KÜF; Vágvölgyi Mátyás ügyvez. elnökh., MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete, Vereb János mozd. vez., Dunaújváros Üzemfőn.; Wojtekovits Ferencné pol főmunkatársat, Vasutasok Szakszervezete; Záborszki János lakatos csop. vez.. Miskolc MÁV BBFF; Zsarnai Dezső csop. vez., MÁV Vezérig.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek. Babka Tibor tolatásvez., Szentes KÜF; Balogh Barnabás teljesítménykiértékelő, Záhony Üzemig., Cserhalmi István ügyint., Debrecen Vasútig.; Darabos István műsz. csop. vez., MÁV ÜGH; Detári Sándor vont. előrendező, Debrecen KÜF; Dzsupin József vasútépítőkarbantartó munkavez., Sátoraljaújhely Pft. Főn.. Fehér József csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Gál János csop. vez., Pécs Vasútig.; Hajtó György lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Halász Ferenc dízelmozd. vez., Szentes KÜF; Hantó László ügyint., Szombathely Vasútig., Hartyányi Lajos hegesztő csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Hódiné Hnczu Erzsébet gyors- és gépíró. Miskolc Vasútig., Kézdy Gyula csop. vez.. Bp. Vasútig.; Korsós Lajosné rakt. kez., Bp. Nyugati Szertárfőn , Kovács János asztalos, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Kovács József váltókez.. Püspökladány KÜF; Lencz Henrik csapatvez. előmunkás. Dombóvár Pft. Főn.; Molnár Béla rakt. kez., Záhony Üzemig.. Nagy Antal térfelvigyázó, Bp. Kelenföld KÜF, Nagy Antal vonatvez., Celldömölk KÜF; dr. Nagy István oszt. vez. h., MÁV Vezérig.; Nagyfi József kocsimester. Bp. Nyugati KÜF; Nemes Lajos fizikai csop. vez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőipari Főn., Nun Ferencné váltótisztító. Kaposvár Üzemfőn.. Szabó Imre állomásfőn., Szeged KÜF; Szekerczés Jánosné ügyint., Vasutasok Szakszervezete; Tihovszky Istvánné ügyint.. Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Tóth Lajos munkavez., Bp. MÁV Építési Főn., Varga János csop. vez., Bp. MÁV Bevételellenőrzési Ig., Vámos András felsővezeték-karbantartó, Bp. MÁV Landler Jenő Vill. Vonalfőn.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Abért József csop. vez., Szombathely MÁV TBÉF; Adamkó István felsővezeték-karbantartót, Hatvan MÁV Vill. Vonalfőn.; Antal Gyula tolatásvez. kocsimestert, Hatvan KÜF; Ági Gyula tolatásvez., Tapolca KÜF; Bacsa Tiborné pénztárost, MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete; Bencze János szertári munkást, Miskolc Szertárfőn.; Bíró Ferenc menetirányítót, Debrecen Vasútig. Üzemirányító Közp.; Brezina Lajosné számfejtőt, Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete; Budai Sándor pályamunkást, Szentes MÁV Építési Főn.; Bukovics István előmunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Czibere Bálint ügyint. Debrecen MÁV Számviteli Főn.; Csányi István vonatvez., Záhony Üzemig.; Cservenák János tolatásvez., Balassagyarmat KÜF; Csóka János felsővezeték-szerelőt, Nyíregyháza MÁV Vill. Vonalfőn.; Csorba István csapatvez. előmunkást, Dombóvár Pft. Főn.; Domonkos István kocsilakatost, Szeged KÜF; Fehér László ügyint., Záhony Üzemigazg.; Füleki Miklós vill. szerelőt, Ebes MÁV Vill. Vonalfőn.; dr. Gaál Alajosné ügyint.. Bp. MÁV Bevételellenőrzési Ig.. Gerencsér Lászlóné szállítmányozási vez.. Gyékényes Üzemfőn.; Gubánné Sirály Erzsébet ügyint.. Bp. Vasútig ; Gyergyák Ferenc mozd vez.. Nagykanizsa KÜF; Halász József személyszáll. vez.. Füzesabony KÜF; Heit Ilona csop. vez., Vasutas Társadalombizt. Ig.: Holler Gusztávné ügyint., MÁV Vezérig.. Horváth Imre gépkez., Kecskemét Szertárfőn.. Horváth István rakt. kez., Szombathely MÁV Osztószertárfőn., Ignácz László kocsirendezőt, Pécs KÜF; Karácsony Géza csop. vez., Szombathely MÁV BBFF; Katos János anyagelszámolót, Pécs MÁV Számvit. Főn.; Kecskés Péter elektroműszerészt, Bp. MÁV Gépészeti. Technológiai és Anyagvizsgáló Ü.; Kerényi Sándor zenekari tagot Bp. MÁV Szimfonikusok Zenekari Főn.; Kerti Gergelyné varrónő szakmunkást. Szolnok MÁV Kórház és Rendelőint., Kiss József csop. vez., Debrecen MÁV Építési Főn., Kocsis Ferencné ügyint.. Dunakeszi Jj. Ü.; dr. Korcsmár József belgyógyász szakorvost, Pécs MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Kovács András forg. szolg. tevőt, Kiskunhalas KÜF; Kovács Antal szertárfőn., Szeged—Rókus MÁV Ig. Osztószertárfőn.; Kovács Béláné fúrást, Debrecen Jj. Ü.; Kovács Józsefné ügyint., Miskolc Vasútig., Kőpataki István forg. szolg. tevőt, Veszprém KÜF; Lengyel Imre kőművest, Északi Jj. Ü.; Lippai Emilné óvodavez., Záhony Üzemig.. Losó Béla kőműves csop. vez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., Maka János előmunkást, Szolnok Pft. Főn.; Makn Sándor felsővezeték-szerelő csop. vez., Bp. MÁV Vill. Felsővezeték Építési Főn.; Markovics József épületlakatost, Bp. MÁV Belparti Épületfenntartó Főn.. Mihály József lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü , Misinszki György pályamestert, Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Moiszejeva Emma ügyint.. MÁV Vezérig.; Molnár István raktárkez., Balassagyarmat Szertárfőn.; Molnárné Szlávik Györgyi ügyint., Vasutasok Szakszervezete; dr. Nagy Józsefné titkárnőt. Bp. MÁV Tervező Int.; Nagy Tibor ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig., Orbán Ferenc lakatos csop. vez., Dombóvár Üzemfőn.. Orbán József ács-állványozó brigádvez., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Orvos Mátyás üzemvezetőt. Északi Jj. Ü.. Oskó György munkavez . Szentes MÁV Építési Főn., dr. Papp Dezső jogsegélyszolg. vez.. Vasutasok Szakszervezete Debreceni Ter. Szakszerv. Bizotts.; Pfeiffer Oszkárné munkást, Kaposvár MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Plangár István rakt. munkást, Cegléd Szertárfőn.. Ratkai Ferenc vonalgond., Békéscsaba Pft. Főn.; Sasvári Sándor építési főmérnököt, Miskolc MÁV Építési Főn.; Schmidt József műsz. részlegvezetőt, Rákos MÁV Orsz. Osztószertárfőn.; Somogyi Elek vonalkez.; Pápa Pft. Főn.; Somoskői János ügyint., Szeged Vasútig.; Sólymos Gyuláné raktárost, Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete; Szabó János kocsivizsgálót, Hatvan KÜF; Szabó János targoncavez., Debrecen MÁV Ig. Osztószertárfőn., Szabó József bérellenőrt, Székesfehérvár Pft. Főn.; Szabó József raktárnokot, Bp. Ferencvárosi KÜF, Szabó Józsefné takarítónőt, Debrecen MÁV Gondnokság; Szabó Miklós pályamunkást, Debrecen Pft. Főn.; Szücs Imre gépkez., Győr Pft. Főn.. Takács János málházót, Győr KÜF; Tasnádi Dénes építési vez. mérnököt, Bp. MÁV Jobbparti BBFF; Tivadar Jenő oszt. vez. h.. Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Tóth Dezső ügyint., Debrecen Vasútig.; Tóth Endre munkavez.. Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Tóth Gizella forg. szolg. tevőt, Vésztő KÜF; Tóth János geó-márost, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Tóth Lajosné konyhaleányt, Bp. Vasútig. Üzemi konyha; Tóth László szerelő-lakatost, Gyöngyös MAV Kitérőgyártó U ; Székely József Műszerészt, Miskolc MÁV BBFF; Turcsik János darukezelőt, Záhony Üzemig., Záhonyi Elek ügyint. MÁV Vezérig.; Zsólyomi László rend. forg. szolg. tevőt, Dombóvár Üzemfőn

*

A Semmelweis-emlékünnepség alkalmából az egészségügyi miniszter

KIVÁLÓ ORVOS

kitüntető címet adományozott: dr. Turóczy Zsuzsanna oszt. vez. főorvosnak, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rendelőintézet.

Így ünnepelték a 35. vasutasnapot

Celldömölkön

A 35. vasutasnap alkalmából július 12-én a celldömölki Kemenesalji Művelődési Központ adott helyet a szombathelyi vasútigazgatóság központi rendezvényének. Az ünnepség előtt — a művelődési központ ifjú fúvósainak pattogó ütemű dallamai között — indították az M 62 135 számú dízelmozdonnyal vontatott Ferencvárosba tartó irányvonatot. Az 526 méter hosszú, 1487 tonna súlyú szerelvényt az állomás *Berzsenyi Dániel* II. szocialista brigádja állította össze, és a *Széchenyi István* kollektívájának az egyik tagja továbbította.

A központi ünnepségen elnöklő *Hajas Endre*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a megjelenteket. Külön üdvözölte *Tolnai Ildikót*, a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének a titkárát, *Nagy Károlyt*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottsága titkárát és *Artner Tibornét*, a megyei tanács elnökhelyettesét.

Tóth József, a városi tanács elnöke elmondotta, hogy büszke a város vasutasaira. A körzeti üzemfőnökség az elmúlt évi eredményei alapján kiváló lett. Szép eredményekkel büszkélkedhetnek az építési főnökség dolgozói is. A 13 ezer lakosú város és környékének fele kötődik valamilyen formában a MÁV-hoz. Büszkén vállalja a város a vasutat. Az országban egyetlen egy város címerében van szárnyaskerék, és ez Celldömölk.

A megyei szervek nevében *Takács László*, a vezérigazgatóság gazdasági vezetése és a vasutas-szakszervezet elnöksége nevében Nagy Károly köszöntötte az ünnepség részvevőit. Ezek után *Kapronczai János*, vasútigazgató és *Szigeti Sándor*, az építési főnökség igazgatója kitüntetéseket és jutalmakat adott át.

Sz. Jakab

Nagykanizsán

Július 11-én délelőtt kezdődtek a vasutasnapi ünnepségek Nagykanizsán. A vontatási üzemegységen a felszabadulás óta hivatásuk teljesítése közben elhunyt vasutasok emlékművénél helyezték el a kegyelet koszorúit a párt, szakszervezet és a KISZ képviselői, valamint a gazdasági vezetők.

Az ünnepségre a Kodály Zoltán Művelődési Házban került sor. A vasutas-néptáncegyüttes adott műsort, majd *Tóth János* szb-titkár üdvözölte a megjelenteket, köztük *Ladeczki Istvánt*, a városi pártbizottság titkárát és *Mersics Ferencet*, az szmt titkárát. *Temesvári Andor*, a Hazafias Népfront városi titkára mondott ünnepi beszédet. Utána kitüntetéseket, jutalmakat adtak át. Összesen 1,3 millió forintot osztottak ki a nagykanizsai vasutasok között.

(Győri)

Budapesten

A budapesti vasútigazgatóság a központi vasutasnapi ünnepséget július 10-én a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében tartotta. Az ünnepségen megjelent *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója, *Kurucz Tamás*, az MSZMP VI. kerületi Bizottságának titkára. A pozsonyi vasútigazgatóságot *Ignac Zvonar*, a drezdait *Rolf Dieter* képviselte.

Az ünnepséget *Mészöly Ferenc*, a vasutas-szakszervezet budapesti területi szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Tongori Imre* vasútigazgató mondott beszédet. Ismertette az első félévben elért eredményeket és az év hátralevő részében várható személy- és áruszállítási feladatokat.

Az igazgató ünnepi beszéde után a külföldi vendégek méltatták a magyar vasutasokkal kialakult korrekt, szocialista partneri kapcsolatokat, és továbbra is a jó együttműködésről biztosították a magyar kollégákat.

Ezután felolvasták *Urbán Lajos* közlekedési miniszternek a levelét. amelyben megköszönte az igazgatóság vasutasainak eddig végzett munkáját, és sok sikert kívánt a további feladatok ellátásához.

Az ünnepség végén dr. Bajusz Rezső átadta a *vezérigazgatói dicséret*, Tongori Imre pedig az *igazgatói dicséret* elismeréseket. Végezetül *Sinkovits Imre*, *Gombos Kati* és *Vitay Ildikó* színvonalas kultúrműsorral szórakoztatták az ünnepség résztvevőit.

(Séra)

Heves és Nógrád megyében

Heves és Nógrád megye vasutasai is jó hangulatban ünnepelték a 35. vasutasnapot. A hatvani sportcsarnokban július 11-én rendezett ünnepségen Kassa vasútállomás meghívott dolgozói is részt vettek. A megjelenteket a Liszt Ferenc Művelődési Ház citerazenekara és a MÁV-óvodások színvonalas műsorral szórakoztatták. Ezután *Bocsi László* áfész-elnök, a hatvani városi párt-végrehajtóbizottság tagja mondott ünnepi beszédet.

Gyöngyös állomás dolgozói a vasutasnapot a festői környezetben lévő *Lajosházán* ünnepelték. Reggel kisvonattal utaztak oda. A felnőttek szalonnasütéssel kezdték a napot. A gyerekek vetélkedőkön vettek részt.

Somoskőújfalu állomás vasutasai a község sportklubjában rendezték ünnepségüket, amelyen részt vettek a magyar—csehszlovák határőrség és vámőrség tagjai, valamint versenytársuk, *Fülek* állomás dolgozói is. A *salgótarjáni* ünnepségen a testvérváros, Besztercebánya vasutasai voltak jelen. *Kisterenyén, Nagybátonyban* is hasonlóképpen rendezték az ünnepséget.

Pásztón, az Ágasvári Étteremben került sor az ünnepségre, amelyre a közelmúltban nyugdíjba vonult dolgozókat is meghívták. Pásztó 12-es sz. építésvezetőségének dolgozói a közeli Mátrában, Zsiló környékén ünnepelték meg az idei vasutasnapot.

Szücs Ferenc

Békéscsabán

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség dolgozói a 35. vasutasnap alkalmából július 12-én, délután 15 órakor a vasutas művelődési házban tartották meg ünnepségüket. Velük együtt ünnepeltek a pályafenntartási főnökség, a szertárfőnökség és az Északi Járműjavító békéscsabai üzemének dolgozói is.

Az ünnepség részvevőit *Vajda János*, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára köszöntötte, aki a jelenlévők nevében külön is üdvözölte az elnökségben helyet foglaló *Pintér Lajost*, a megyei pártbizottság munkatársát, *Blahut Lajost*, a Békéscsaba városi Tanács elnökhelyettesét és *Sprőber Józsefet*, a megyei tanács közlekedési osztályának vezetőjét, az ünnepség szónokát.

Sprőber József ünnepi köszöntőjében szólt a vasutasok felelősségteljes munkájáról, azokról az erőfeszítésekről, amelyeket a zord téli időjárásban és nyári hőségben tesznek az utazóközönségért és a fuvaroztatókért. Idézte a múltat, a már nyugdíjas vasutasok értékteremtő munkáját, s szólt a jelenről, a ma is aktív dolgozókról, azok szociális és egészségügyi ellátásáról, a vasút szolgálatának hűségéről, a törzsgárdatagok helytállásáról.

Az ünnepi köszöntő után a vasutasnap alkalmából kitüntetések, jutalmak átadására került sor.

Zacharidesz Jánosné

A MÁV Vezérigazgatóság Melléklete

Nyári forgalom a vasúton

Az elmúlt évtizedben az idegenforgalom az egyik legfontosabb „iparággá" vált szerte a világon. Ez a modern népvándorlás nem kerülte el hazánkat sem. Határainkat évente tízmilliónál több turista lépi át. Az idegenforgalom fejlődése egyúttal piaci tényező a vasúti személyközlekedésben is, mivel a turisták egy része éppen a vasutat választja utazásához. A lakosság és a hazánkba látogató külföldiek fő úticélja: *Budapest, a Balaton, a Velencei-tó, a Mátra, a Bükk és a gyógyfürdők.* A Velencei-tó iránti érdeklődés Budapesthez való közelsége miatt állandóan nő.

Első a biztonság

Hazánk idegenforgalmának sajátossága az idényszerűség. Ez azt jelenti, hogy az évi forgalom 50 százaléka a három nyári hónapra esik. A jelentősen megnőtt utastömegek szállítását a vasút csak úgy tudja kielégíteni, ha a nyári forgalomra gondosan felkészül. *Ez korántsem jelentheti csak az eszközrendszer átcsoportosítását, hanem szükség van a vasutasok felkészítésére is.*

Ma az idegenforgalmi kereslettel minden eddiginél jobban számolunk. Ennek jegyében kezdte meg tevékenységét az Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság is. Vendégváró, vendégfogadó képességünk kibővült. Már nemcsak menet- és helyjegyek, ruhatári befizetések, útipoggyász- és expresszárudíjak szerepelnek bevételeink között, hanem népszerű idegenforgalmi kínálatunk is.

Az új menetrend alkalmazkodik a hét vége forgalmához, és képes zavarmentesen levezetni a nemzetközi és országon belüli utasáramlatokat. Ezt szolgálja a regionális és a távolsági forgalom szétválasztása. A vonatok mennyisége elégséges a szervezett csoportos üdülő- és kirándulóforgalomhoz.

Számolnunk kell azzal, hogy mind a szocialista, mind a tőkés országokból több látogató érkezik hozzánk. Emiatt mérsékelten emelkedik a távolsági utazások száma, amely elsősorban az utaskilométer növekedésével mérhető. Az egyéni utazással szemben a családi utazás kezd mindjobban terjedni.

Következésképpen a nyári forgalom alatt változik szolgáltatásunk rendje és értéke is.

Az utasvédelemnek és baleset-megelőzésnek mindenkor az első helyen kell állnia azzal együtt, hogy az utazóközönség kiszolgálásánál fontos szerepet tölt be a pontos közlekedés.

Közismert, hogy a menetrendszerű közlekedés a gép-ember-idő tényezők jó összehangolásától függ, melyben a meghatározó szerep természetesen az emberé. *Arra kell tehát törekednünk, hogy megfeleljünk menetrendi garanciáinknak.* Mert az utasok szeretik tudni, hogy vonataik az ígért időpontban valóban megérkeznek a célállomásra. Ha ez nem így történik, akkor csatlakozást mulasztanak, késve érkeznek az üdülőbe, illetve otthonukba, s ez végső soron hatással van egész üdülésükre, közérzetükre.

A feladatok részletes elemzése nélkül is állítjuk, hogy a megnövekedett nyári forgalom sikeres megvalósításához meggyőződésen alapuló elhatározásra, erőfeszítésre, találékonyságra és nemegyszer leleményre van szükség. Ez pedig már maga is vállalkozás a jó gazdálkodás érdekében mindannyiunk részéről.

A távolsági utazási igényeket kiszolgáló gyors- és expresszvonatok az idén már több helyen megállnak. Az így bekövetkező időveszteség azonban látszólagos csak, hisz a megállítás előnyhöz juttatja az utasokat, akiknek korábban fel- és elhordó vonatokkal kellett az utazást megkezdeni, illetve befejezni.

Feszített ütemben

A nyári forgalom feszített munkaütemet kíván minden vasutastól, a tervezéstől a megvalósításig. Csak ennek felismerése és elfogadása segíthet abban, hogy a dolgozók értsék sajátos többletfeladatuk lényegét. Ennek során a legnehezebb feladat a budapesti fejpályaudvarokra, továbbá a nagykanizsai, a tapolcai, a kelenföldi és a rákosrendezői üzemfőnökségekre hárul. A gyakorlat követeli meg azt is, hogy a több igazgatóság területét érintő vonatok menetrendszerű közlekedését feltétlenül biztosítani kell. A Nyíregyházáról Fonyódra menő, továbbá a Miskolcról, Szegedről, Pécsről és Szombathelyről induló vonatoknál is pontossággal kell az utasok kényelmét fokozni. Bár ezeknek a vonatoknak a kényelme, tisztasága kedvezőbb más vonatokénál, *pontosságuk még sok kívánnivalót hagy maga után.* Különösen a Miskolc-Tiszai pályaudvarról és Nyíregyházáról induló vonatokra volt jellemző az elmúlt időszakban a közlekedés késett. Ezért ezekre a vonatokra már a Budapest előtti vonalszakaszon kell nagyobb gondot fordítani.

A nyári forgalomban a vonatok gyakorisága, más-más jellege, a sebességtartomány különbözősége, a biztosított térközök változó hossza eltérő követési időkkel jár, ami megbonthatja az egyenletes követési ütemet.

A Balatonról és a Velencei-tótól a vasárnapi visszaáramlás Budapest felé: *egyirányú közlekedéssel is lehetséges,* ami azt jelenti, hogy fokozni kell a kétvágányú pálya kapacitásának kihasználását.

Ezúttal — évek óta először — már nem kell számolni a Budapest-Kelenföld átépítése okozta hátrányokkal. Az állomás vonatfogadó és -indító készségének jelentős növelése, az egyidejű menetek zavartalan forgalma, a szerelvények gyors ürítése, az aluljárók megnyitása, a tájékoztató rendszer teljessége az idei nyári forgalmat már érdemben segíti. A vonatok kevesebb feltartással folytathatják útjukat keresztül az állomáson. A kedvezően változott technikai és technológiai feltételrendszer a zavartalanabb üzemvitelben érzékelhető. Kell, hogy következménye a teljesítmények javulása legyen.

Ami rajtunk múlik

Térjünk vissza az idegenforgalomhoz, amely a nyári forgalom kiemelkedő jellemzője:

Az országban futó 1 millió 344 ezer személygépkocsi, továbbá a VOLÁN járatsűrűsége erős fuvarpiaci konkurrenciát jelent a vasúti utasszállításban, amit nem szabad lebecsülni. Ennek ellenére *a vasúti személyfuvarozás biztonságának magas értéke, a gyorsaság, a jó csatlakozás, a vasutasok udvariassága ma is vonzó a lakosság, az utazóközönség szemében.*

Nem szabad azonban elfelednünk, hogy nyáron a személyforgalom főleg hét végén olyan terhelés alá kerül, hogy egyensúlyi helyzetéből a legkisebb zavaró hatásra kibillenhet. Ez pedig a szolgáltatás minőségét érintené. Emiatt a teljesítményeket naponta nyomon kell követni, az eseti vagy rendszerbeli hiányosságokat fel kell tárni és meg kell szüntetni.

Összegezve: a nyári forgalom zavartalan lebonyolítása elsősorban a vasutasok helytállásán múlik, azzal együtt, hogy a MÁV még a visszafogott fejlesztések ellenére is javította az utazási körülményeket. Az egyéni és csoportteljesítmények feleljenek meg a követelményeknek, s akkor kiérdemeljük szolgáltatásainkkal a társadalom fokozott megbecsülését és elismerését.

Szabó Béla

Vonatra várva a Déli pályaudvaron (Laczkó Ildikó felvétele)

Dobogós helyezés

A Szovjet Kultúra és Tudomány Házában működő szocialista brigádok klubja, a ház igazgatósága, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa hazánk felszabadulása és a Szovjetuniónak a Nagy Honvédő Háborúban aratott győzelme 40. évfordulója alkalmából „Felszabadítók útján" címmel országos vetélkedőt hirdetett.

A vetélkedőre 85 brigád nevezését fogadták el az ország különböző vállalataitól, köztük a MÁV Budapesti Igazgatóság „Tyereskova" néven indult brigádjáét. Az öttagú brigádnak a vetélkedősorozat három fordulójában kellett helytállnia, hogy a döntő győztesei között lehessenek.

A csapat tagjainak (Kaferné Gosztonyi Mónika, Szabó Csilla, dr. Szilárd Ferenc, Szukk Ferenc, Tóthné Síkfői Krisztina) felkészültségét bizonyította a döntőn elért második hely.

A MÁVTOURS-ról írták

Az NSZK állampolgárai szívesen töltik nyári szabadságukat külföldön, és sokan választják úticélul hazánkat is. A nyugatnémet turistákat informáló hetilap, a *Touristik Aktuell* június 11-i számában képes beszámolót közöl a *MÁVTOURS*-ról. A cikket az alábbiakban közöljük.

A legnagyobb magyar utazási iroda, az IBUSZ mellett immár a Magyar Államvasutak (MÁV) is utazások szervezőjeként lép fel külföldön. E célból Budapesten létrejött a MÁVTOURS iroda. A Magyar Államvasutak új utazási leányvállalata erőteljesen a jövedelmező üzletek felé kíván fordulni és népszerűvé kívánja tenni a vasúti utazást Magyarországon.

Mindemellett a MÁVTOURS nem az IBUSZ konkurrenciájaként kíván fellépni, sokkal inkább annak Európa-szerte kifejtett idegenforgalmi tevékenységét kívánja kiegészíteni. Ez egyértelműen kifejeződik a kizárólag vasúthoz kötött ajánlataiban, amelyekben felismerhető a törekvés, hogy a jól működő MÁV-vonalhálózatot, előnyösen megerősítve, a turizmus területén is kihasználják. *A MÁVTOURS marketingtevékenysége elsősorban az NSZK vasúti utazási szervezetek felé irányul, hogy ezek számára megkönnyítse új vasúti utazási ajánlatok kidolgozását Magyarországra.*

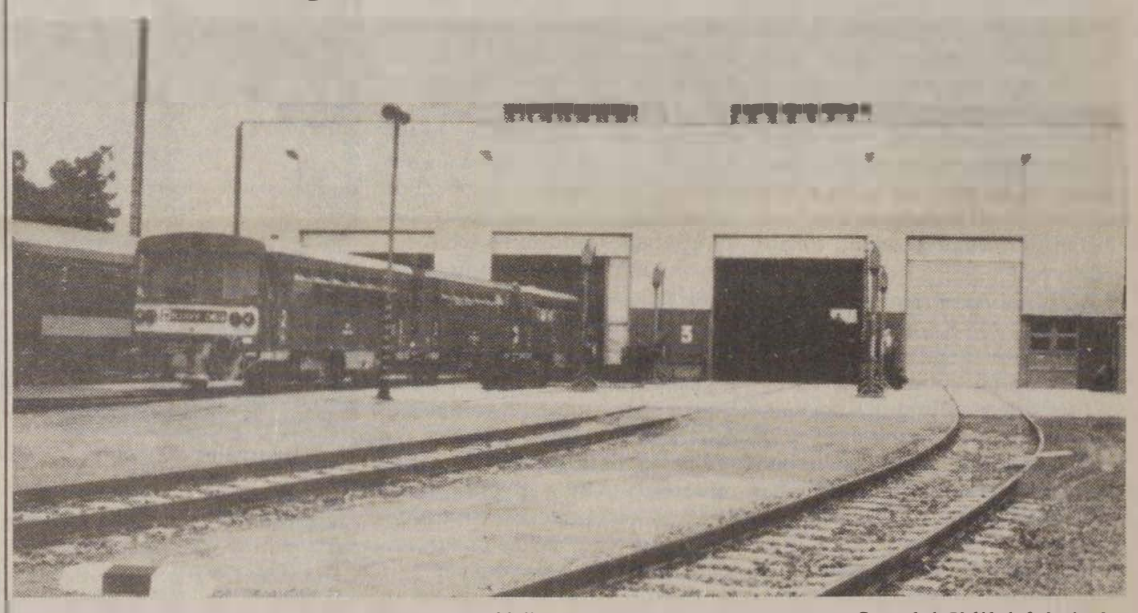
A DB frankfurti utazási irodájával, az AMEROPA-val már létrejöttek az első kapcsolatok. A vasút kedvelői számára magyar vonalakon gőzössel vontatott vonatokkal történő utazás mellett tartalmazzák az ajánlatok kiszélesítését a nemzetközi kapcsolatokban is. Az idegenforgalmi kínálatba a gőzvontatású turistavasutakat is (pl. a Széchenyi Múzeum-vasút) be kívánják kapcsolni.

A MÁVTOURS tevékenységének egyik súlypontjaként kezeli a MÁV-szalonkocsik bérbeadását. Összesen öt szalonkocsi áll a MÁVTOURS rendelkezésére, amelyek legfeljebb 15 tagú csoportok számára teszik lehetővé Magyarország vasúton történő, szórakozást biztosító beutazását.

A MÁVTOURS a napokban bemutatta egyik szalonkocsiját a budapesti Keleti pályaudvaron. Ez a korábban az Államvasutaknak fenntartott kocsi a nagy konferenciaterem mellett hálófülkékkel és egy kis konyhával felszerelt kiszolgálófülkével is rendelkezik. **(hc)**

Határidő előtt

Konténer-pályaudvart és kocsijavítót avattak Pécsett



Az új üzemcsarnok (Laczkó Ildikó felvétele)

Pécsett, a 35 vasutasnap rendezvénysorozata két fontos létesítmény átadásával vette kezdetét július 8-án. Ezen a napon helyezték üzembe a Pécs állomáson épült konténer-pályaudvart és Pécsbánya-rendező kocsijavító csarnokát. Először a konténer-pályaudvar átadására került sor, amelyen *Fényes József* vasútigazgató mondott ünnepi beszédet.

Kiemelte, hogy a konténer-pályaudvar üzemeltetéséhez szükséges valamennyi létesítmény a tervezett határidő előtt hat hónappal, június 30-ra elkészült. A konténeremelő bakdaru átadására a későbbiekben kerül sor.

A pályaudvar Dél-Dunántúl teljes konténerforgalmának felvételére lesz képes. E korszerű áruszállítás révén csökkennek majd a raktározási gondok, lényegesen kevesebb lesz a rakodási idő és a járművek állásideje. *A 89 millió forint értékű beruházás kiviteli terveit az Út-Vasútépítő Vállalat készítette.* A munkálatokat 1983 szeptemberében a Dél-Dunántúli Meliorációs Társaság kezdte el, és még abban az évben befejezte a földmunkálatokat. A kivitelezés során az építők 60 ezer m³ földet mozgattak meg.

A darupálya hossza 230 méter. A létesítményhez egy kilométer hosszúságú vasúthálózatot építettek négy csoportkitérővel. Az elkészített beton- és aszfaltburkolat megközelíti a 15 ezer m²-t. A csapadékvíz elvezetésére és az üzemi épület kiszolgálására készült szennyvízcsatornák és vízvezetékek hossza három kilométer. Az itt dolgozó vasutasok részére 200 négyzetméter alapterületű üzemi épületet építettek.

A pályaudvaron évente 16 ezer közepes és 1600 nagykonténert mozgatnak meg. A bakdaru üzembe helyezése után a pályaudvar kapacitása a jelenlegi forgalom kétszerese lesz.

Az igazgató ezután köszönetet mondott az építőknek, majd felkérte *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettest a létesítmény üzembe helyezésére. A vezérigazgató-helyettes a konténer-pályaudvart ezután üzemeltetésre átadta *Mosoni Zoltánnak,* a pécsi üzemfőnökség vezetőjének.

Pécsbánya-rendezőn is ünnepélyes külsőségek között adták át a június 30-ra elkészült kocsijavító csarnokot. *Fényes József* vasútigazgató beszédében kiemelte, hogy a csarnok határidő előtt hat hónappal készült el, amely a tervezők és kivitelezők összehangolt, jó munkáját dicséri. A létesítmény generáltervezője a Baranyaterv, kivitelezője pedig a Tolna megyei Állami Építőipari Vállalat.

A kivitelezés 1982 októberében kezdődött. A kocsijavító műhelynek kiemelkedő jelentősége van a MÁV üzemviteli munkájában, ezért az Állami Tervbizottság 1984-ben 15 millió forintot adott a MÁV-nak azzal a feltétellel, hogy a létesítmény a tervezettnél hat hónappal előbb elkészüljön. A beruházás kivitelezésén dolgozó vállalatok, üzemek és főnökségek munkaverseny-felajánlást tettek. Valamennyi érdekelt vállalta, hogy munkájukat úgy végzik, hogy a csarnok műszaki átadása 1985. június 30-ig megtörténhessen. A szocialista és munkabrigádok teljesítették a vállalást, kitűnő munkát végeztek.

A kocsijavító területén az építők 50 ezer köbméter földet mozgattak meg. Elkészült 3185 négyzetméter alapterületű javítócsarnok 778 négyzetméter alapterületű segédműhelysorral. A vágányhálózat hossza 1257 vgfm. A csarnok területén 6500 négyzetméter út- és térburkolat készült. A jobb munkakörülményeket korszerű térvilágítás, emelő és anyagmozgató gépek sora szolgálja. Októberig elkészülnek a szociális épület öltözői, mosdói, a melegítőkonyha, valamint a szertári és a raktári helyiségek.

A korszerű csarnokban évente húszezer teherkocsit javítanak majd.

Mester Alajos vezérigazgató-helyettes ezután üzembe helyezte a csarnokot, majd átadta azt *Hetesi Józsefnek*, az üzemfőnökség vontatási főmérnökének.

Az ünnepségeken a kivitelezésben élen járó dolgozóknak jutalmakat, kitüntetéseket adtak át.

— ar —

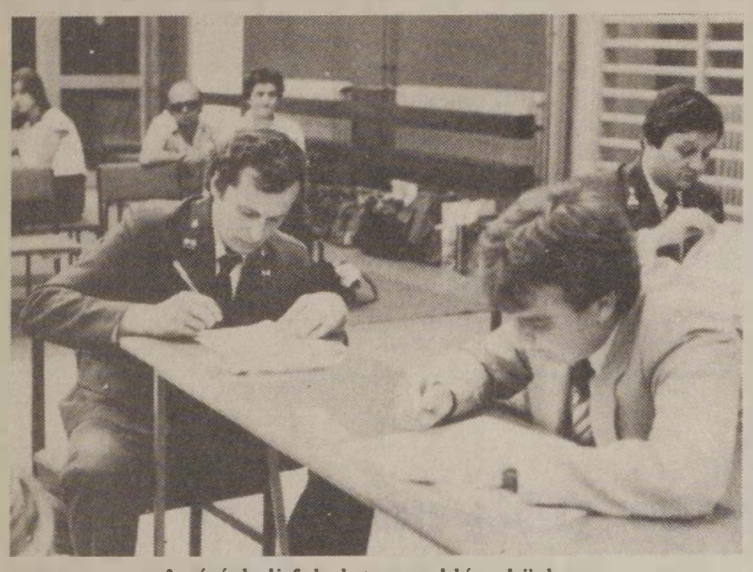
A jubileumi vetélkedő győztese

az Északi Járműjavító csapata

A zsűri elnöke értékeli az országos vetélkedő eredményét

Július 11-én befejeződött a vasutasok egy évig tartó jubileumi vetélkedője. 1984. július 1-én indult ugyanis — a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny részeként — a gazdasági verseny a MÁV-nál, amelybe mintegy 150 szolgálati hely hatezer szocialista brigádja nevezett be.

A verseny célja az volt, hogy a brigádok jobban végezzék mindennapi munkájukat, és eredményesebben tudjanak hozzájárulni a tervek teljesítéséhez. Az értékelésben is a gazdasági eredményesség volt a fő szempont. A vasutasok — több mint hatvanezren — a vetélkedők során számot adtak szakmai felkészültségükről, politikai, történelmi ismereteikről.



Az írásbeli feladat megoldása közben

A vetélkedőt kezdettől nagy érdeklődés, megkülönböztetett figyelem kísérte, amelynek egyik oka a szinte szenzációszámba menő díjak, jutalmak adományozása volt. *A MÁV történetében ilyen nagy tömegeket mozgósító, jelentős erkölcsi, anyagi megbecsülést adó versengésre még nem került sor.*

A MÁV Vezérigazgatósága a Vasutasok Szakszervezetével együttesen meghirdetett termelési-szakmai vetélkedősorozatának első ütemében a szocialista brigádok a munkahelyeken versenyeztek, és ez májusban fejeződött be. A második fordulóban a szolgálati helyek (főnökségek, üzemek, hivatalok) versengtek, s az értékelésre az úgynevezett szakszolgálati döntőkön került sor. A szolgálati helyeket ezeken a döntőkön 10-10 személyből álló csapatok képviselték. *A szakszolgálati döntőkön összesen 140 szolgálati hely képviseltette magát.* Az országos döntőbe végül 20 szolgálati hely legjobb teljesítményt nyújtó (tíz-tíz tagú) csapata jutott be.

Az országos döntőt — a 35. vasutasnap eseménysorozatának nyitányaként — július 9-én és 10-én a BVSC Szőnyi úti székházában rendezték. Az első napon, a 11 órakor kezdődött elődöntőn a következő húsz szolgálati hely tíztagú csapatai foglaltak helyet az asztaloknál. *Ferencváros, Miskolc, Debrecen, Kecskemét, Dombóvár és Szombathely körzeti üzemfőnökség; a budapesti bal parti biztosítóberendezési, a pécsi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség; a miskolci, a kiskunhalasi, a kisújszállási, a pápai pályafenntartási főnökség, az ebesi villamos vonalfőnökség, a záhonyi és a pécsi igazgatósági szertárak; az Északi és a Szombathelyi Járműjavító; a Jászkiséri Építőgép-javító Üzem; a Miskolci Építési Főnökség és a MÁV Számítástechnikai Üzem.*

Az elődöntőt *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Méltatta a döntőbe jutott csapatok eddigi eredményeit, a jubileumi vetélkedősorozaton részt vett szocialista brigádok szorgalmát, felkészültségét, szakmai-politikai tájékozottságát. Ezután a döntő játékvezetője, *Rapcsányi László*, a Magyar Rádió főmunkatársa ismertette az elődöntő szabályait, a feladatokat.

A csapatok maximálisan 500 pontot szerezhettek a szolgálati helyükön 1984. július és 1985. június 30. között elért gazdasági eredményeik alapján. A főnökségek által a vetélkedőre készített 125 × 200 cm-es tablóért maximum 20 pontot kaphattak. Az elődöntőn a tíztagú csapatok az írásbeli kérdésekre adott válaszok alapján 100 pontot szerezhettek.

A csapatok tagjainak a vetélkedőn száz kérdést tartalmazó tesztlapot kellett kitölteni 1-2-X rendszerű totó formájában. A kérdések ötven százaléka szakszolgálati jellegű volt. Harminc százaléka a magyar vasút 40 éves történetével, fejlődésével, húsz százaléka pedig hazánk szocialista fejlődésével, a fontosabb társadalmi, politikai eseményeivel volt kapcsolatos.

Az értékelést a munkaügyi és szociálpolitikai főosztály és a vasutas-szakszervezet közgazdasági osztálya által összeállított bizottság végezte. A szolgálati hely termelési eredményeit a Vezérigazgatóságon erre a célra létrehozott bizottság vizsgálta felül, és határozta meg a pontértéket, amelyet a vezérigazgató és a szakszervezet főtitkára hagyott jóvá.

A játékvezető 14 órakor hirdette ki a csapatok eredményeit, a helyezéseket. Az eljárási szabályzat szerint az első nyolc helyezett csapat jutott tovább a másnap tartott nyilvános döntőbe, ahová a termelési eredményekért kapott pontokat magukkal vitték. Tizenkét csapat tehát befejezte a vetélkedőt és átvehette a meghirdetett személyi jutalmakat, valamint a szolgálati hely részére kiírt szociális, munkavédelmi és kulturális célokra felhasználható összegről szóló értesítést. A csapat jutalmát a csapat vezetője, a szolgálati hely által elnyert pénzügyi keretről szóló értesítést pedig a szolgálati hely vezetője vette át *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgatótól, illetve *Koszorus Ferenc* főtitkártól.

A másnap, július 10-én, tíz órakor kezdődött döntőbe a következő nyolc csapat jutott: *a záhonyi szertárfőnökség, az Északi Járműjavító Üzem, a Miskolci Építési Főnökség, a Dombóvári Körzeti Üzemfőnökség, a Szombathelyi Járműjavító, a MÁV Számítástechnikai Üzem, a Miskolci Pft. Főnökség és a Jászkiséri Építőgép-javító Üzem csapata.*

Az országos döntő zsürijét *Rapcsányi László* mutatta be a jelenlevőknek. A zsüri elnöke *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója volt. A társelnökök: *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Győrfi József*, a Közlekedési Minisztérium személyzeti és oktatási főosztályának vezetője. A zsüri tagjai: *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes, *Nagy Károly*, a Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára, *dr. Szabó Miklós*, a vasutas-szakszervezet közgazdasági osztályának vezetője, *Pál József*, építési és pályafenntartási főosztályvezető, *Csárádi János* gépészeti és járműfenntartási főosztályvezető, *Egri István* üzemviteli főosztályvezető és *Mandola István*, a biztosítóberendezési és automatizálási főosztály helyettes vezetője.

A versenyzők a szünetben izgatottan latolgatják az esélyeket
(Tüttő Tibor felvétele)

Dr. Bajusz Rezső üdvözölte a zsüriben részt vevő társadalmi és politikai vezetőket, a döntőbe jutott csapatokat és szolgálati helyeik vezetőit, a szurkolók táborát, majd értékelte a vetélkedő eddigi tapasztalatait, méltatta a kongresszusi munkaversenyben született eredményeket, a szocialista brigádok helytállását, szakmai-politikai felkészültségét. Kiemelte, hogy az eddigi vetélkedők során a vasutasok nagy tábora bizonyította, hogy kiválóan értik szakmájukat.

Az üdvözlő szavak után a játékvezető ismertette a vetélkedő menetét, a kérdések körét, a pontozás és értékelés rendszerét, a szóbeli és írásbeli feladatok megválaszolásának formáját.

A döntőben részt vevő csapatoknak négy témakörben kellett szerepelniök, bizonyítani felkészültségüket. Az első a munkahelyi technológiai ismeretek, utasítások, gyakorlati eljárások ismerete volt. Az ezzel kapcsolatos kérdésekre a csapatokból öt versenyző írásban, öt pedig szóban válaszolt. Az írásban válaszolóknak egyszerre osztották ki a tesztlapokat, amelyeken tíz kérdés szerepelt, és 1-2-X bejegyzéssel lehetett válaszolni. A szóban válaszoló csapattagok egy-egy kérdést húztak, és öt perc eltelte után meg kellett kezdeni a válaszadást, amely nem lehetett több két percnél. A zsüri tagjai a válaszokat 0-tól 5 pontig értékelték. A tíztagú zsüritől egy csapat 50 pontot kaphatott.

Az írásbeli kérdéseket tartalmazó lapokat 15 perc eltelte után összeszedték, és az értékelő bizottság minden helyes megfejtésre egy pontot adhatott. A csapat maximum ötven pontot gyűjthetett. A szóbeli és írásbeli válaszok után az egyes témakörben a csapatok maximum 100 pontot szerezhettek.

A csapatok jó felkészültségét a szoros eredmények is bizonyították. Ekkor még sejteni sem lehetett, hogy melyik csapat lesz a győztes. A második témakör címe *Hazánk szocialista fejlődésének négy évtizede és a magyar vasút 40* éve volt. A csapatoknak azok a tagjai, akik az előző témakörnél írásban válaszoltak, most helyet cseréltek a szóban válaszolókkal. A kérdésekre adott válaszokat egy perc alatt kellett megfogalmazni. A zsüri tagonként 0-tól 3 pontig értékelte az öt fő együttesen adott válaszát, az első és a második menetben külön-külön. A szóbeli válaszokra így maximum 60 pontot kaphatott egy csapat. Az írásbeli válaszokat tíz perc alatt kellett elkészíteni.

Izgalmas, érdekes része volt a vetélkedőnek a harmadik témakör. A versenyzők tájékozottságát, rögtönző készségét értékelhette a zsüri. A Magyar Rádió hangarchívumából az elmúlt négy évtized 3-4 közlekedési miniszterének beszédeiből hangzottak el részletek. A csapatoknak néhány kérdésre kellett válaszolniuk. Például, *ki volt az illető, miről beszélt, milyen jelentősebb intézkedései voltak?* A játékosok a kérdésekre írásban válaszoltak, és helyes megfejtés esetén húsz pontot szerezhettek.

A negyedik témakörben a csapatok tagjainak az előzetesen írásban leadott új munkamódszereket, ésszerűsítéseket tartalmazó javaslatokat kellett megvédeni. Az értékelő bizottság a dolgozatokat előzetesen áttanulmányozta, pontozta. A játékvezető közölte ezeket a pontszámokat, majd a zsüri kérdései alapján, a konkrét témával kapcsolatban válaszoltak a versenyzők, megvédték ésszerűsítési javaslataikat, amelyet szintén pontoztak. A zsüri értékelte a csapattevékenységet, azt a törekvést, hogy valamennyien közre tudnak-e működni a javaslatok megvalósításában. Egy csapat *30, 40, vagy 50 pontot kaphatott*, attól függően, hogy milyen volt a válasz, hány versenyző kapcsolódott be a téma megvédésébe.

Délután három óra után — a teremben elhelyezett értékelőtáblán — már kialakult a végső sorrend. Összesítették az eredményeket és a játékvezető ismertette a helyezéseket, majd felkérte dr. Bajusz Rezső vezérigazgatót és Koszorus Ferenc főtitkárt a díjak átadására.

A zsüri elnöke a díjkiosztás előtt a következőket mondotta:

— *Befejeződött az egy éve tartó vetélkedősorozat, amelynek hasznát, eredményeit nem lehet kétségbe vonni. A vasutasok, szocialista brigádok bebizonyították, hogy tudnak, akarnak, szeretnek dolgozni, jól ismerik és nagy odaadással, hivatástudattal látják el mindennapi feladataikat. Ehhez magas szintű szakmai, politikai felkészültséggel rendelkeznek. Büszke vagyok rájuk. A zsüri úgy határozott, hogy az 1986-os vasutasnapra ismét megrendezi a brigádok (a mostaninál lényegesen egyszerűbb) vetélkedősorozatát.*

Ezután kiosztották a díjakat.

Az első helyen az *Északi Járműjavító csapata* végzett. Jutalmuk személyenként 30 ezer forint. Az üzem 20 millió forintot kapott a szociális célok megvalósítására.

Második a *Dombóvári Körzeti Üzemfőnökség.* Jutalmuk személyenként 25 ezer forint és tízmillió forint szociális célokra.

Harmadik a *Záhonyi Üzemigazgatóság szertárfőnökségének csapata.* A versenyzők 20 ezer forintot, a szolgálati hely nyolcmilliót kapott.

Negyedik a *MÁV Számítástechnikai Üzem lett.* (15 ezer Ft/személy, 6 millió Ft a szolgálati helynek.) Ötödik a *Szombathelyi Járműjavító.* (10 ezer Ft/személy; 5 millió forint, a szolg. helynek.) Hatodik a *Miskolci Pft. Főnökség.* (8 ezer Ft/személy; 3 millió Ft szolg. helynek.) Hetedik a *Miskolci Építési Főnökség.* (7 ezer Ft/személy; 2 millió Ft szolg. helynek.) Nyolcadik a *Jászkiséri Építőgép-javító Üzem.* (6 ezer Ft/személy; 1 millió Ft a szolg. helynek.)

A díjátadás után a gratulálók gyűrűjéből sikerült néhány percre „kiszabadítani" *Horváth Lászlót*, a győztes csapat kapitányát és *Balogh Sándort*, az Északi Járműjavító igazgatóját.

— *Mondanom sem kell, hogy nagyon örülünk a győzelemnek* — nyilatkozta sugárzó arccal a kapitány. — Nem feledkezünk azonban meg arról sem, hogy ilyen eredményt az üzem kollektíváinak önzetlen segítsége nélkül nem érhettünk volna el. Velünk izgultak, lelkesítettek, bátorítottak. A csapat valamennyi tagja sokat tanult, feláldoztuk a hétvégeket, az estéket.

— *Életem legnagyobb öröme ez a siker* — veszi át a szót az igazgató. — *Büszke vagyok a csapatra, az üzem brigádjaira.*

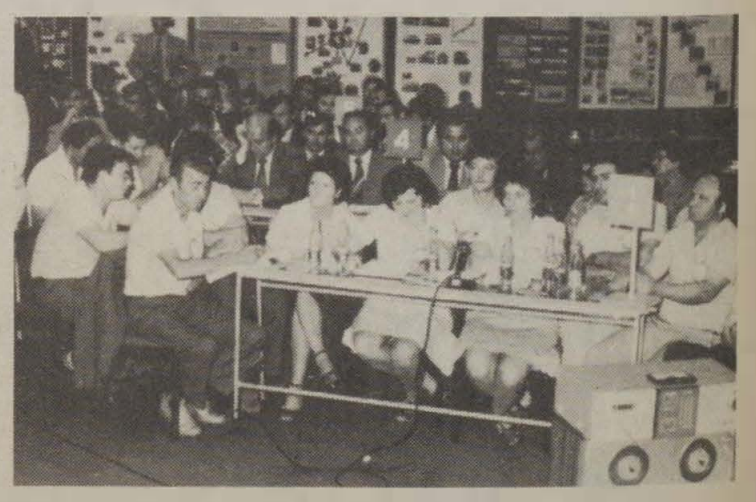
— Mire használják fel a húszmillió forintot?

— Erről majd kollektíven döntünk, de természetesen nem okoz gondot az elköltése. Szóba került egy új étkezde és orvosi rendelő építése, a zamárdi üdülő fejlesztése. Szeretnénk a legcélszerűbben gazdálkodni ezzel a húszmillióval.

K. S.

Az Északi Járműjavító csapata a zsűri értékelését hallgatja
(Tüttő Tibor felvétele)

A dombóváriak csapata



A záhonyi csapat tagjai
(Laczkó Ildikó felvételei)

Interjú Szemők Béla általános vezérigazgató-helyettessel

A vasút munkaerőhelyzetéről

Néhány évvel ezelőtt még csak a fővárosi rendező pályaudvarokon, a kulcsfontosságú munkakörökben jelentkezett munkaerőhiány. Ma pedig már vidéken is egyre több helyen panaszkodnak a vezetők: kevés a kocsirendező, a sarus, a váltókezelő. S ritkulnak már a sorok a forgalmi és vontatási utazóknál is. A személyszállító vonatokon évek óta kevés a jegyvizsgáló, a fővizsgáló pedig olyan mint a fehér holló: ritkán látható. A MÁV egyre szorítóbb létszámhelyzetéről *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettessel beszélgettünk.

— Ma már szinte közhelynek számít, ha valaki arról beszél, hogy a MÁV a felszabadulás előtt állam volt az államban, mert olyan kiváltságokkal rendelkezett, amelyek vonzották a munkaerőt. Meddig tartott ez a folyamat? Mikor kezdődött a létszám nem kívánt mértékű csökkenése?

— A múlt évben készült egy tanulmány a vasút munkaerőhelyzetéről. Eszerint a MÁV 1964-ben rendelkezett a legmagasabb létszámmal: *167 887 dolgozója volt.* Ez több mint háromszorosa az 1937. évinek, melyet az utolsó békeévnek nevezünk. Abban az évben 53 672 volt az összes foglalkoztatottak száma. 1949-ben a népszámlálás idején már 104 065. tizenegy évvel később 1960-ban pedig 159 809 vasutast tartottak nyilván.

A vasútra ebbe az időszakban ugyanaz volt jellemző, mint a népgazdaság egyéb területére, a növekvő feladatokat extenzív módon, a létszám növekedésével oldotta meg. A munkaerőszükséglet pedig elsősorban a mezőgazdaságból átáramló munkaerő fedezte. *A vasutat a helyreállítás időszakában elsőként állították talpra, így 1949-re az ipar és a mezőgazdaság után a szállítás volt a legnagyobb foglalkoztató a termelő szférában.* Jellemző adat például, hogy amíg 1949-ben az iparban 100 kereső közül 32 volt mezőgazdasági származású, addig a közlekedésben 39. Ugyanebben az évben a vasút foglalkoztatottjai a közlekedésben összesen foglalkoztatottaknak az 52,1 százalékát tette ki.

A mezőgazdaságból átáramlott munkaerőn kívül jelentős volt, mint munkaerőforrás az ipari munkások gyermekeinek száma. Ezen túlmenően 22,6 százalékos arányt képviseltek az önálló foglalkozásúak gyermekei. Jellemző volt erre az időszakra a foglalkozás generációs továbbélése. Ez azt jelentette, *hogy apáról fiúra szállt a vasúti munka továbbfolytatása.*

A hatvanas években — bár még jelentős volt a mezőgazdaság, mint munkaerőforrás — a munkaerőmozgás meggyorsult. Ebben az időben már nem volt lényeges eltérés az ipar és a szállítás között. Az is érzékelhető változás volt, hogy a vasutas szakmák már nem öröklődtek. *A vasút régi dolgozói között végzett reprezentatív felmérés szerint gyermekeiknek csupán 8,1 százaléka választotta a vasutat élethivatásának.*

Ezekben az években az átrétegződés már lelassult, melyet elsősorban a mezőgazdasági munkaerő átáramlásának befejeződése idézett elő. Ez egyben azt is jelentette, hogy a vasút létszáma folyamatosan és arányait tekintve jelentősen csökkent. *1983-ban az átlagos statisztikai létszám 132 229,* mely az 1964. évihez viszonyítva 35 568 fő csökkenést jelent. A nagyarányú létszámcsökkenés sajnos évről évre nagyobb gondot okoz a MÁV-nak. Annál is inkább, mivel csökkenés elsősorban azokon a területeken jelentkezik, melyek alapvetően befolyásolják a vasúti munkát, az elegyfeldolgozást és továbbítást.

— Vizsgálták-e mi ennek az oka? Ha igen, milyen tapasztalatokat szereztek?

— Vizsgáltuk. A tanulmány egyébként erre is kitér. Hosszú lenne felsorolni a létszámcsökkenés okait. Néhányat azonban szeretnék ismertetni. Ilyen a MÁV műszaki fejlesztése, amely számús területen csökkenő élőmunka ráfordítást eredményezett. A munkaerő-szükséglet fokozatos csökkenését eredményezték a MÁV vezetői által kezdeményezett üzem- és munkaszervezési intézkedések, valamint a közlekedéspolitikai koncepció fokozatos megvalósítása. De talán ezeknél is nyomósabb ok a népgazdaság egészében jelentkező munkaerőhiány.

Mindezek hatásait értékelve a műszaki fejlesztések, szervezési intézkedések és a közlekedési koncepció megvalósítása a számítások szerint mintegy 25 000 fővel csökkentették a munkaerőszükségletet. Jelenleg — a törvényes munkaidőben történő túlóra nélküli foglalkoztatást figyelembe véve — *10 000 főt meghaladó mértékű hiányzó létszámmal kell számolni.* Tehát a létszámcsökkenés meghaladta a műszaki fejlesztés, a szervezési és egyéb intézkedések által lehetővé tett mértéket.

— Melyek azok a területek, ahol ma legkritikusabb a munkaerőhiány?

— *A jobbára nehéz fizikai munkának számító kulcsfontosságú munkakörökben.* A MÁV tevékenységének ellátása szempontjából kulcsfontosságúnak minősítette a személy- és áruszállítás, a vasúti forgalom (elegyrendezés és továbbítás) lebonyolításában közvetlenül részt vevő fizikai beosztásokat. Közös jellemzője még ezeknek a munkaköröknek, hogy az itt dolgozók megfelelő vagy elégtelen létszáma alapvetően befolyásolja a vasútra háruló szállítási feladatok teljesítését, a nagyértékű állóeszközök (vontató és vontatott járművek stb.) kihasználását. Az e munkakörökben foglalkoztatottak munkakörülményei a legkedvezőtlenebbek. Közös jellemzőjük a folytonos munkarend és a fokozott baleseti veszély.

E közös jellemzők alapján a MÁV kulcsfontosságúnak minősítette:

— *a kocsifelíró, forgalmi átmenesztő, vonatfelvevő,*
— *a tolatásvezető, kocsirendező, gépkísérő,*
— *a saruzó,*
— *a váltókezelő,*
— *a térközőr,*
— *a kocsivizsgáló és féklakatos,*
— *a vontatási és a forgalmi utazó (mozdonyvezető, vonatvezető, jegyvizsgáló, vonatfékező) munkaköröket.*

Ezekben a munkakörökben a MÁV jelenleg 23 980 főt foglalkoztat. Ez az összlétszámnak 18 százaléka. Az elmúlt 10 év alatt létszámuk 7200-zal csökkent, munkakörönként eltérő mértékben. Ugyanezen időszak alatt az összes létszám 9 százalékkal csökkent, tehát a kulcsfontosságú munkakörök létszámcsökkenése mintegy két és félszerese a MÁV egészére jellemző értéknek.

A felsorolt munkakörökben *mintegy 8000 vasutasra lenne szükség.* Természetesen ez a technológia szerinti munkavégzéshez és a túlóra nélküli foglalkoztatáshoz szükséges létszámhoz viszonyított hiány. Ez alatt azt kell érteni, hogy a kocsirendező csapat ne egy főből álljon, hanem a helyi végrehajtási utasításban kidolgozott technológiának megfelelően 1+2, esetleg 1+3 főből, hogy egy sarusnak ne 5, esetleg 6 vágányt kelljen felügyelnie, hanem csak a biztosági követelményeknek megfelelően kettőt vagy hármat, hogy egy 10 kocsis személyszállító vonaton ne egy jegyvizsgáló teljesítsen szolgálatot.

— Milyen intézkedések történtek a hiányzó létszám pótlására, a munkaerőhelyzet további romlásának megállítására?

— A munkaerőhelyzet átfogó ismeretében, a külső feltételek romlásával párhuzamosan, a MÁV vezetése eddig is megkülönböztetett figyelmet fordított a kulcsfontosságú munkakörök létszámának biztosítására. Az intézkedéseket a létszámellátottság szintje, illetve maga a létszámhiány határozta meg. Ezért az intézkedések a budapesti vasútigazgatóság, illetve a budapesti rendező-pályaudvarok létszámgondjainak megoldása köré csoportosultak. Ezek közül legjelentősebbek a folyamatos, illetve a kedvezőtlen munkakörülményekkel arányban álló olyan kereseti szintek kialakítása, melyek a kereseti oldalról vonzóvá teszik a kulcsfontosságú munkaköröket. Ilyenek:

— *a kiemelt forgalmi jutalék,*
— *a többszöri rendkívüli béremelés,*
— *a műszakpótlék, hogy csak néhányat említsek.*

A budapesti pályaudvarokon a sarus, a kocsirendező munkakörökben *nem ritka a havi 10-12 ezer forint kereset, mégis krónikus a létszámhiány.* Ezen eddig úgy próbáltunk segíteni, hogy az elegyrendezési és vonat-összeállítás feladatainak folyamatos ellátása érdekében bevezettük a kirendelést.

— Csakhogy ezt az érintettek egy része nem szívesen vállalja. A tartós távollét a családokra nézve sem kedvező, nem beszélve az egyéb, negatív hatásokról.

— *Ezzel mi is tisztában vagyunk. Éppen ezért a kirendelést, ideiglenesnek tekintjük.* Sajnos azonban a jelenlegi helyzetben nem tehetünk mást. A munkaerőt technikával még nem tudtuk kiváltani. Vendégmunkások foglalkoztatására is gondoltunk. A legkritikusabb helyzetben levő Ferencvárosban 150 lengyel vasutas már dolgozik. Ezenkívül különböző létszámpótló akciókat is kezdeményeztünk, de ezek eddig nem sok eredménnyel jártak.

— Miért? Talán nem elég meggyőző a vasúti munkát népszerűsítő propagandánk? Vagy túlzottan magas követelményeket állítunk az újfelvételesek elé?

— *Mindkét kérdésre az a válaszom, hogy amit és ahogyan csináltunk az ma nem elég.* Amikor a vasúti munkát népszerűsítjük, a kereseti lehetőségek mellett többet kell a hivatás szépségéről, a családtagokat is megillető utazási kedvezményekről s az egészségügyi ellátásról beszélni. Szorosan ide kapcsolódik az új felvételesek fogadása, beilleszkedésének segítése. A felvétellel járó hosszú, bürokratikus folyamat, beleértve a vasútegészségi orvosi vizsgálatot is, *nem egy fiatalt riasztott már vissza a munkavállalástól.* S mert ezek a jelenségek elég gyakran ismétlődnek, oda kell figyelni. Köztudott, hogy a munkaköri alkalmassági vizsgálat elvi szempontjait és gyakorlati menetét a MÁV hosszú évtizedek óta külön utasításban szabályozza. Ennek ellenére itt is lehet korszerűsíteni. Az alkalmasság elbírálásában néha ugyanis túlzott az óvatosság.

A vasúti munka megismertetéséért, a hivatás megszerettetéséért, az új felvételesek gyors beilleszkedéséért a munkahelyi kollektívák is sokat tehetnek. Erre is van példa: *jó is, rossz is.* Ahol azzal fogadják az újfelvételest, hogy a vasútról csak rosszat mondanak neki, hamar veszi a kalapját és odébb áll.

Munkaerő-utánpótlásunkban elsősorban az iskoláikat befejezett, első munkahelyes pályakezdő fiatalokra számítunk. *Rendkívül fontos, hogy a fiatalok már a vasúti munkával való első találkozáskor kedvező benyomást szerezzenek.* Ebben meghatározó a vasúti képzést folytató iskolák nyári üzemi gyakorlaton lévő tanulóival, valamint a szakmunkástanulókkal való foglalkozás. A forgalmi és kereskedelmi szakember-utánpótlás széles bázisa lehet az általános iskola befejezése után továbbtanulni nem szándékozó fiatalkorúak felvétele, szervezett felkészítése.

Az önálló vállalati gazdálkodás, a vasút fokozatos műszaki fejlődése magasan képzett gazdasági és műszaki szakemberek munkába állítását kívánja. Minden tekintetben kedvezőbb körülményeket kell teremteni az egyetemet és főiskolát végzett pályakezdő szakemberek nagyobb számú jelentkezése érdekében. Korszerűsíteni kívánjuk a vasúti tisztképzést is. Fő cél: *átfogó szakmai ismeretekkel rendelkező középvezetők képzése a vasút valamennyi szakterületére.*

— Van-e remény arra, hogy belátható időn belül javul a munkaerőhelyzet és mérsékelni lehet a kirendeléseket?

— A reményt nem adtuk fel. Miként eddig, a jövőben is mindent elkövetünk azért, hogy a legégetőbb munkaerő gondjainkon enyhítsünk. Ez valamennyiünk érdeke. Már megfogalmaztuk a VII. ötéves tervidőszakra vonatkozó stratégiai elképzeléseinket.

— Hallhatnák erről részletesebben?

— Három változatot dolgoztunk ki. Az egyes változatok figyelembe veszik a demográfiai előrejelzéseket, az új szabályozó rendszer várható hatásait és számolnak a MÁV részére nyújtandó központi támogatással. *Alapvető cékitűzés a létszámcsökkenés megállítása, a létszámhelyzet stabilizálása és javítása.* Ez vállalati érdek, de egybeesik a népgazdaság érdekével is. Amennyiben kedvezően alakítható a MÁV bérhelyzete és jelentősen javíthatók a dolgozók élet- és munkakörülményei és szociális ellátásuk, akkor a vezényelt honvédségi létszámnövekedéssel együtt 1985 és 1990 között várhatóan *mintegy 6500-zal növelhető a MÁV teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozóinak létszáma.* Ez lehetőséget ad a szállítási teljesítmények növekedését tartalmazó változat megvalósítására a 40 órás munkahétre történő egyidejű átállás mellett. Stagnáló szállítási teljesítmények és műszaki színvonal esetén minimális mértékű (évenként 500 fős) létszámnövekedést vettünk figyelembe.

Ha a létszámcsökkenés tovább folytatódik, a rendező-pályaudvarokon *helyenként a folyamatos munkarendről át kell térni a kétműszakos munkáltatásra,* mert a kulcsfontosságú munkakörökben (tolatásvezető, kocsirendező, kocsifelíró, váltókezelő, saruzó, kocsivizsgáló stb.) a kialakuló létszámhelyzet mellett csak így biztosítható műszakonként a technológiailag szükséges létszám. Ez a helyzet évente — szélsőséges esetben — *mintegy 15-20 millió tonnával mérsékelné a vasút szállítóképességét.* Ilyen változattal terveink nem számolnak. A legkedvezőtlenebb változat szerint a létszámcsökkenés évente 200 fő.

Amikor a munkaerőhelyzet javításáról beszélünk, nem szabad megfeledkezni azokról az intézkedésekről, melyek a munkaidő jobb kihasználását, az üzemviteli folyamatok — különösen az egyedtovábbítás — szervezettségének a növelését eredményezik. Ezt a célt szolgálják a munkaidőn belül csupán jelenléttel eltöltött idők, a szervezési, anyagellátási hiányosságok miatti kieső idők csökkentésére, a dolgozók és a MÁV részére egyaránt kedvező munkaidő rendszerek bevezetésére vonatkozó intézkedések. *Jelentős munkaidő — és ezen keresztül létszám — tartalékok felszabadítását eredményezhetik a jelenleginél racionálisabb vezénylési rendszerek, a fordulók kidolgozása és gyakorlatban történő szigorú betartása, a technológiai fegyelem megszilárdítása.*

A munkaerőhelyzet javítása érdekében a munkáltatási rendet is korszerűsítjük. Áttérünk a 40 órás munkahétre, szorgalmazzuk a vállalati gazdasági munkaközösségek létrehozását, ezáltal is növelve a vasút vonzerejét. *A vasutasok szociális helyzetét átfogóan tervezzük javítani,* amit speciális differenciálással kell egybekötnünk. A nehéz, balesetveszélyes fizikai munkákat, amelyek a technika fejlődése mellett is megmaradnak, anyagilag és társadalmi megítélés szempontjából preferálnunk kell.

A vasút veszélyes üzem, a balesetek igen jelentős emberi, anyagi károkat okozhatnak. A legelmaradottabb munkaeszközök mellett megtalálhatók a legkorszerűbbek. A dolgozó embernek mindkettőhöz alkalmazkodnia kell. Nehezíti a helyzetet az, hogy a munkaerő nagy része az idősebb korosztályhoz tartozik, ezáltal alkalmazkodó képessége — reflexeinek beidegződöttsége miatt kisebb. Mindezek szükségessé teszik *a munkavédelemnek beruházásokkal és szervezési intézkedésekkel történő fejlesztését,* a fokozottan balesetveszélyes munkahelyek felszámolását, gépesítés, illetve automatizálás útján a biztonságosabb munkafeltételek megteremtését.

Visi Ferenc

VASÚT A VÁROS SZÉLÉN

A rangban néhány éve előrelépett *Bonyhád* a Dél-Dunántúl leghangulatosabb kisvárosai közé tartozik. A Völgység „fővárosa" fontos ipari központtá nőtte ki magát. Országos jelentőségű üzemei a cipőgyár, az edénygyár, a késgyár, de mezőgazdasági téren is van mivel büszkélkednie. Bonyhád közlekedését nagyban meghatározza a területén áthaladó hatos főközlekedési út, de azért érdemes elnézni a bizony jókora távolságra fekvő vasútállomásra is.

Soha rosszabbkor nem érkezhettem volna. A pályafenntartás dolgozni szeretne a vonalon, persze a vonatoknak is menniök kellene — szokványeset a vasúton — és kétpercenként csörög a telefon. *Horváth János* szolgálattevő a rövid szünetekben válaszolgat kérdéseimre.

— *A teherforgalmunk mindenképpen jelentősnek mondható.* Legnagyobb szállíttató partnereink a Zománcgyár, a Cipőgyár, a Pannónia termelőszövetkezet, a Gabonaforgalmi Vállalat és a Vasipari Ktsz. Föladásban és leadásban egyaránt ezek a cégek viszik a prímet, leadásban legfeljebb a TÜZÉP-et említeném még. A forgalmi összesítés szerint májusban például 539 kocsi érkezett és ugyanennyi ment el rakottan. *Bonyhádra három és fél kilométeres iparvágány vezet, a ki- és berakások túlnyomó részt ott történnek.* A kiszolgálást menetrendszerű iparvágánymenetek végzik.

— Személyforgalom tekintetében nem túlságosan hátrányos a város és az állomás közötti nagy távolság?

— Bizonyára ez is közrejátszik abban, hogy személyforgalmunk csak a közepes szintet éri el, bár az autóbusz-összeköttetés Bonyhád és Hidas felé is jó. *Az utasszám télen és nyáron nagyjából azonos,* legfeljebb a balatoni fürdővonatok beindulásakor emelkedik valamelyest. Hivatásforgalmunk minimális, a munkások inkább autóbuszokkal utaznak, a vonatok nem is alkalmazkodnak a két és három műszakos üzemekhez. Este például huszonegy-ötvenegykor elmegy az utolsó vonat, a következő csak reggel jön.

Időközben megérkezik a tolatós, Horváth János a csapatnak ad utasításokat, addig a háttérben csendesen „füstölgő" kislányhoz fordulok, aki nyári gyakorlati idejét tölti.

— *Krecsmer Zsuzsanna* vagyok, a dombóvári Apáczai Csere János Szakközépiskola vasútforgalmi szakának másodéves tanulója. Ha végzek én is forgalmi szolgálattevő szeretnék lenni, itt Bonyhádon.

— Hogyan jutott eszedbe a vasút? Családi hagyomány talán?

— Nem, nálunk senki nem volt vasutas. *A barátnőm édesanyja forgalmista, tőle hallottam, láttam egyet s mást, végül megtetszett.*

Horváth János közben visszatért, a tolatós átállt a negyedikre.

— Bonyhádon mennyit dolgoznak a vasutasok?

— *Nem sokat túlórázunk, ez azt jelenti, hogy itt nincs munkaerőhiány.* Azt tudjuk, hogy a sok szabad idő és a sok pénz együtt nemigen lehetséges, de azért az utóbbi időben nincs különösebb panasz a fizetésekre.

— Mit lehet még elmondani az állomásról?

— *Mit lehetne? Vasutasok vagyunk, dolgozunk . .*

Gerecsei Zoltán

A továbbtanuló dolgozók kedvezményei

A munka melletti továbbtanuláshoz társadalmi és egyéni érdek egyaránt fűződik. Ennek figyelembevételével a szocialista állam a továbbtanuló dolgozókat sokoldalú és jelentős kedvezményekben részesíti, emellett a továbbtanulás egyéni áldozatvállalással is jár. A vasutasok is élnek a továbbtanulás lehetőségével és jelentős számban tanulnak különböző állami tanintézetekben. Ezúttal azokat a kedvezményeket ismertetjük, amelyek a továbbtanuló dolgozókat megilletik.

Munkaidő-kedvezmény

Általános iskola esti és levelező tagozatán, valamint általános iskolai tanfolyamon tanuló dolgozónak — abból a célból, hogy a kötelező foglalkozásra az iskolába érkezhessék — *engedélyezni kell, hogy a napi munkaidő befejezése előtt abbahagyhassa a munkát.* Ez a munkaidő-kedvezmény tanítási naponként legfeljebb egy óra lehet.

A továbbtanuló dolgozót ez a kedvezmény nem illeti meg, ha számára olyan munkaidő-beosztást biztosítanak, amely lehetővé teszi a kötelező foglalkozásokon való megjelenését, vagy eleve ilyen a munkaidő-beosztása. A munkaidőalap védelme kívánatossá teszi az utóbbi megoldást. Ezt a célt szolgálja az is, ha az iskola szabad időre teszi a kötelező foglalkozást. Ugyanez a munkaidő-kedvezmény illeti meg — ugyanezen feltételek szerint — *a felsőfokú oktatási intézmény esti tagozatán továbbtanuló dolgozót, azzal az eltéréssel, hogy a munkaidő-kedvezmény mértéke hetenként legfeljebb nyolc óra lehet.*

Középfokú tanintézetben való továbbtanulás esetére a jogszabály munkaidő-kedvezményt nem biztosított.

Szabadnap-járandóság

A szabadnapkedvezmény csak felsőfokú tanintézet levelező tagozatán történő továbbtanulás esetén jár. *Esti tagozaton tanulókat ez a kedvezmény nem illeti meg.* A felsőfokú oktatási intézmény levelező tagozatán tanulók számára az oktatási intézmény által előírt kötelező foglalkozásokon való részvételre szabadnap jár. Ennek mértéke műszaki, természettudományi és idegen nyelvű szakképzés esetén *tanévenként nem haladhatja meg a huszonöt, egyéb szakképzés esetén a négy évet el nem érő tanidejű képzésnél a tizenöt, négyéves és azt meghaladó tanidejű képzésnél a huszonöt munkanapot.*

Az ismertetett szabadnap-kedvezmény a tanulmányi szabadságon felül illeti meg a továbbtanuló dolgozót. Lényeges, hogy céljellege van: *a kötelező foglalkozásokon való részvételre jár,* tehát erre kell fordítani, más célból kiadni nem szabad. A kötelező foglalkozás, illetve azon való részvétel igazolására a vezető a dolgozót felszólíthatja.

A jogszabályban meghatározott szabadnap felső határa nem léphető túl. Szabadnap csak abban az esetben illeti meg a dolgozót, ha a tanintézet által szervezett kötelező foglalkozás munkanapjára esik. Ha a kötelező foglalkozás a dolgozó szabad idejére esik, vagyis olyan napra, amelyen munkarend szerint nem kell dolgoznia, szabadnap kiadására nincs szükség, e címen részére munkaidőt elszámolni nem szabad.

Szabadidő-kedvezmény

A jogszabály szabadidő-kedvezményt a továbbtanuló dolgozó részére vizsgán való megjelenés céljából rendszeresített. Az általános iskola esti és levelező tagozatán, illetve általános iskolai tanfolyamon, a gimnázium és a szakközépiskola esti, illetve levelező tagozatán, valamint a felsőfokú oktatási intézményben tanulókat a vizsgákon való részvétel céljából *olyan mértékű szabad idő illeti meg, hogy a vizsga időpontjára az oktatási intézményhez beérkezhessenek és a vizsgán részt vehessenek.* Ugyanez a kedvezmény jár a szakmunkás-bizonyítványt szakmunkásképző tanfolyamon vagy egyéni tanulás útján megszerző dolgozóknak is.

A szabadidő-kedvezménynek is feltétele, hogy a vizsga munkaidőre essék. Ellenkező esetben *e címen kedvezmény nem jár.* Ha a vizsga nem igényel teljes munkanapot, vizsga után a munkát folytatni kell.

Gyakran felmerülő kérdés, hogy felvételi vizsgára jár-e kedvezmény? Ennek csak egy esetét ismeri a jogszabály. Szakmunkások részére, felsőfokú oktatási intézményben szervezett előkészítőt végzett dolgozóknak *egyetemi vagy főiskolai felvételi vizsgára szabadidő-kedvezmény jár.*

Tanulmányi szabadság

A munka mellett továbbtanuló dolgozókat a vizsgára való felkészülés céljából tanulmányi szabadság illeti meg. A tanulmányi szabadság a dolgozónak az őt megillető rendes szabadságon felül jár. E kedvezmény rendeltetésével áll összhangban az a tiltó szabály, melynek értelmében nem adható ki utólag a tanulmányi szabadságnak az a része, amelyet a dolgozó a tanévre vonatkozó vizsgái sikeres letételéhez nem vett igénybe.

A tanulmányi szabadság esti és levelező tagozaton egyaránt megilleti a továbbtanuló dolgozót. A tanulmányi szabadság tanévenként jár, mértéke az alábbi:

— **Általános iskola esetén**	**5 munkanap**
— **szakmunkásvizsgára**	**5 munkanap**
— **gimnázium és szakközépiskola esetén**	**10 munkanap**
— **érettségi vizsgára való felkészüléshez**	**5 munkanap**
— **főiskolai képzés esetén**	**15 munkanap**
— **egyetemi képzés esetén**	**18 munkanap**
— **diplomaterv elkészítéséhez, államvizsgára (csak felsőfokú oktatási intézményben)**	**20 munkanap**
— **felsőfokú tanintézet felvételi vizsgájára való felkészüléshez, csak SZET-eseknek**	**5 munkanap**
— **felsőfokú iskolai végzettségű dolgozó iskolarendszerű továbbképzése esetén**	**10 munkanap**

A felsőfokú iskolai végzettségű dolgozót, ha ismét iskolarendszerű továbbképzésben vesz részt, például szakmérnöki tagozatra, másik egyetemre jár, *egységesen 10 nap* — tehát csökkentett mértékű tanulmányi szabadság illeti meg. A többi kedvezmény (pl. munkaidő-, szabadidő-kedvezmény, államvizsgára, diplomatervre tanulmányi szabadság) ugyanolyan mértékben illeti meg, mint a többi továbbtanuló dolgozót.

Ha a dolgozó a tanév vizsgáit előzetes engedély alapján egy tanévnél rövidebb idő alatt teszi le, a rövidített tanulmányi időre is a teljes tanévre járó tanulmányi szabadság illeti meg. Ebből az következik, ha például a dolgozó egy naptári év alatt kettő osztályt, illetve tanévet végez, *a két tanulmányi évre előírt tanulmányi szabadságra jogosult.*

Előfordul az is, hogy a dolgozó tanévet ismétel. Általános szabály, *hogy tanévismétlés esetén tanulmányi szabadság nem jár.* Ha azonban a dolgozó az előző tanévre járó teljes tanulmányi szabadságot nem vette igénybe, kérésére a fennmaradó részt ki kell adni.

Ha a dolgozó a tanévet betegség, katonai szolgálat vagy más hasonló fontos ok miatt ismétli, a szolgálati vezető egyéni elbírálás alapján mérlegelési jogkörben az ismételt tanévre is biztosíthat teljes tanulmányi szabadságot.

Ki részesül átlagkeresetben

A továbbtanuló dolgozót a tanulmányi kedvezmények tartamára megilleti-e átlagkereset? Ezt a képzési fok szerint szükséges megvizsgálni.

Általános iskolai, középiskolai (gimnázium, szakközépiskola) szinten, továbbá szakmunkásképző tanfolyamon (vagy egyéni tanulás útján való felkészülésnél) történő továbbtanulás esetén a tanulmányi kedvezmények tartamára *a dolgozót átlagkeresete illeti meg.*

Felsőfokú oktatási intézményben továbbtanuló dolgozót a tanulmányi kedvezmények tartamára átlagkeresete akkor illeti meg, ha a tovább tanulás során munkakörére jogszabály vagy kollektív szerződés által előírt szakképzettséget szerzi meg *(1982. évi 30. sz. MÁV Hivatalos Lap).*

A továbbtanuló dolgozót mindenképpen megilleti átlagkeresete, ha a munkáltatóval tanulmányi szerződést kötött. Ha a tovább tanuló dolgozó átlagkeresetre nem jogosult, a jogszabályban előírt tanulmányi kedvezményeket nem fizetett szabad időként kell részére biztosítani.

Vannak esetek, amikor a dolgozó az igénybe vett tanulmányi kedvezmények idejére kifizetett átlagkeresetet köteles visszafizetni a munkáltatónak. Ezek az esetek a következők:

— *tanulmányi kötelezettségeinek igazolatlanul nem tett eleget (pl. vizsgán, beszámolón nem jelent meg) és emiatt tanulmányait nem folytathatja,*

— *tanulmányait saját hibájából abbahagyja, anélkül, hogy az oktatási intézménytől évkihagyásra, illetőleg a munkáltatótól a tanulmányok abbahagyására engedélyt kapott volna.*

Gyakori, hogy a dolgozók különböző tanfolyamon vesznek részt. Ilyenkor felmerül, hogy őket milyen kedvezmény illeti meg?

Ha a dolgozó a munkáltató, illetőleg hozzájárulásával társadalmi szerv kötelező kijelölése alapján vesz részt a tanfolyamon, a belföldi kiküldetésre vonatkozó rendelkezések szerint jogosult élelmezési és szállás- (esetleg utazási) költségének megtérítésére, ha azt természetben nem biztosítják részére.

A tanfolyamra küldött dolgozónak *a tanfolyam miatt munkából távol töltött időre átlagkeresete jár.* Ha azonban tanulmányi kötelezettségének nem tesz eleget — bentlakásos tanfolyam esetében — az átlagkereset 60 százalékát vissza kell követelni.

A különböző tanfolyamokon tanulók gyakran teszik fel a kérdést: *tanfolyamhallgatónak jár-e tanulmányi szabadság?*

A továbbtanuló dolgozók kedvezményeiről szóló 6/1981. (XII. 29.) ÁBMH sz. rendelkezés tanfolyamhallgatók részére tanulmányi szabadságot nem rendszeresített. A 111 092/1984. sz. vezérigazgatói utasítás *(l. 1984. évi 8. sz. MÁV Értesítő)* azonban előírja, hogy nem bentlakásos tanfolyamok esetében a MÁV mint munkáltató (akkor is, ha a tanfolyamot nem a MÁV rendezi), tanulmányi szerződés alapján, *támogatásként rendkívüli fizetett szabadságot ad.* A rendkívüli szabadság mértéke: ha a tanfolyam felsőfokú, tíz nap; ha középfokú, öt nap; a tisztképző és a technikusminősítő tanfolyamra öt nap. E kedvezményre tehát a dolgozó csak akkor tarthat igényt, ha tanulmányi szerződést kötött.

Dr. Garabon Sándor

KISZ-vezetők Tokajban

A debreceni üzemi KISZ-bizottság és a MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottsága június 20—21-én együttes ülést tartott Tokajban. Az elhelyezkedést követően sportversenyekre, vacsora után pedig vetélkedőre és diszkóra került sor.

Másnap az együttes ülésen *Kulcsár József* vasútigazgató és *Harangi Bertalan,* a vasútüzemi pártbizottság titkára is részt vett. Először *Tóth Ferenc,* a MÁV debreceni üzemi KISZ-bizottságának titkára adott rövid tájékoztatót a debreceni fiatalok életéről, munkájáról, az eredményekről és a tervekről. Három évvel ezelőtt még csak hétszázötven, ma 31 alapszervezetben több mint ezer KISZ-tag tevékenykedik. Irányításukat a 31 tagú KISZ-bizottság és öt munkabizottság végzi. Munkájukat dicséri, hogy szervezettségük meghaladja az 50 százalékot. *A szocialista brigádmozgalomban a fiatalok 80 százaléka vesz részt és 18 ifjúsági brigáddal is büszkélkedhetnek.*

Vizsy Ferenc, a MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottságának titkára a sajátos helyzetükből fakadó kettős feladatról beszélt. A márciusban átalakult 9 tagú KISZ-bizottság azt a feladatot kapta a pártbizottságtól, hogy a mozgalmi munka színvonalas irányítása mellett a vasutas KISZ-szervezetek együttműködésének szervezését is vegye kézbe. A vasutas KISZ-szervezetek koordinációja a MÁV gazdasági vezetői is nagy súlyt helyeznek.

A KISZ-koordináció legfőbb célja a hatékonyabb gazdasági munka és a vasutas fiatalok egységének, egységes érdekvédelmi rendszerének megteremtése. Ennek érdekében dolgozták ki a KISZ-szervezetek munkaprogramjukat, amely lényegében a következő közös feladatokat tartalmazza:

— *„versenyzünk a millióért" akció,*

— *az úttörővasutak patronálása,*

— *„a vonalban vagyunk" — telefonos vetélkedő,*

— *autószerelők országos versenye.*

Kulcsár József, a Debreceni Vasútigazgatóság vezetője tájékoztatta a résztvevőket munkájukról, elért eredményeikről. Amint ismeretes, a debreceniek egymás után háromszor nyerték el a *Kiváló Vasútigazgatóság* címet, ami a fiatalok érdeme is.

Harangi Bertalan a pártbizottság koordinációs szerepéről beszélt. Mint mondotta: *ezeken a fórumokon a KISZ-vezetők rendszeresen részt vesznek.* A KISZ-bizottság titkára tagja a vasútüzemi párt végrehajtó bizottságának is.

A kétnapos program végén az ezüstfenyőkkel övezett tokaji üdülő faházaitól, sportpályáitól és egymástól így búcsúztak a KISZ-vezetők: *„Viszontlátásra!"*

Páratlanul gazdag képanyag

Vontatójárművek története

A nagy érdeklődésre való tekintettel második, javított kiadásban jelent meg a Közlekedési Múzeum gondozásában a *„Nagy vasúti vontatójárművek Magyarországon"* c. szakkönyv, amelynek szerkesztői *dr. Czére Béla* és *dr. Vaszkó Ákos.*

A kötet előszavában *Urbán Lajos* közlekedési miniszter utal arra, hogy 1846-ban indult meg a Pest—Vác közötti vonalszakaszon a gőzüzemű forgalom, és azóta a vontatójárművek számos generációja lépett szolgálatba. Az első évtizedekben külföldi járműgyárak termékei kerültek a hazai vonalakra, de 1873-tól már hazánk is belépett a gőzmozdonyokat gyártók sorába és nemzetközi vonatkozásban is magas műszaki szintet ért el. A kezdeti évek kis teljesítményű mozdonyait fokozatosan nagyobb, fejlettebb technikai megoldásokat alkalmazó gépek váltották fel. Már az első világháború előtt elérte a gőzmozdonyos vontatás fejlődése a csúcsot és mindenütt megtették az első lépéseket a korszerűbb, gazdaságosabb vontatási módok: *a villamos és motoros üzem bevezetésére.* A magyar műszaki alkotók és gyáraink ezeken a területeken is nemzetközi hírnevet szereztek. Az eltelt fél évszázadot az energiatakarékos villamosítás és dízelesítés jellemezte, és nincs messze az az idő, amikor a gőzmozdonyok már csak a múzeumok megcsodált rekvizitumai lesznek.

Bebizonyosodott, hogy a tudomány és a technika új vívmányainak felhasználásával megújuló vasút nélkülözhetetlen eszköze a modern közlekedés rendszerének. Ha voltak is évek, amikor a vasút iránti érdeklődés megcsappant, ez már a múlté. Ma éppen az ellenkezőjét tapasztalhatjuk: amilyen mértékben modernizálódik a mai vasút, úgy nő az érdeklődés e nagy múltú közlekedési eszköz története, régi technikája és erőgépei iránt.

A teljességre törekvő kötet több fejezetre tagozódik: *gőzmozdonyok, motormozdonyok, villamos mozdonyok, gőz- és belső égésű motorkocsik, villamos motorkocsik.* Bemutatja a vasút műszaki fejlődésének leglátványosabb területét, a vontatójárművek időről időre történt korszerűsödését, ismertetve a lényeges történeti és műszaki adatokat. Páratlanul gazdag képanyagot közöl a könyv, szám szerint 551-et. Az orosz, német, angol és francia nyelvű összefoglaló bizonyára felkelti a külföldiek érdeklődését is.

Örömmel fogadjuk és tanulmányozásra ajánljuk a neves szakemberek — *Lányi Ernő, Lovász István, Mohay László, Szontagh Gáspár, Villányi György* — évekig végzett kutatómunkája eredményeként elkészült, a Közlekedési Dokumentációs Vállalat kiadásában megjelent könyvet, amelynek illusztrációit a múzeum laboratóriumában *Wahr János* és *Szabó Mihály* dolgozta ki.

H. K.

SZENTESI RANDEVÚ

Értelmes dolgokra mozgósíthatók a fiatalok

Kik ezek a „surdasapkások" — kérdezték *Szentesen* a járókelők. — Vasutasfiatalok hordták a divatos viseletet.

A szegedi igazgatóság fiataljai vasutasnapi előzetesként Szentesen gyülekeztek a 6. területi ifjúsági találkozóra. A baráti összejövetelt először hat évvel ezelőtt a szentesiek kezdeményezték. A siker nyomán évenként más-más helyen megrendezésre kerül a találkozó, most másodszor Szentes volt a házigazda.

Az érkezéskor a vendégek kaptak egy surdasapkát, ami a hagyományossá alakult találkozó nagyon jó hangulati indítása volt.

Péntek délután *Békéscsabáról, Vésztőről, Szegedről, Kiskunhalasról, Kecskemétről* és *Kiskunfélegyházáról* 160-an érkeztek a városba, akikhez 90 szentesi vasutasfiatal csatlakozott.

A vidám nyüzsgésben egy résztvevő bolondozva szimatolt. „Itt valami van a levegőben."

Hát volt is. A vendéglátók közül egy fiatal beöltözött öreg vasutasnak, akit úgy mutattak be, hogy ő a 81 éves „Szép Szentesi Józsi bácsi", ő a bölcs kádi, aki minden kérdésre igaz feleletet ad hozzá illő dalszöveggel, magnóról.

— Tessék, tessék, üzemfőnökségi vezetők kérdezzenek!

Az üzemfőnök: — Mit tenne, Józsi bácsi, ha dolgaink végzésében már minden lehetséges eszközünk kifogy?

István, a királyból szólt a válasz. „Hallgasd meg könyörgésem, hallgasd meg istenem."

Az szb-titkár: — Mi a véleménye a szakszervezetről?

„Ringasd el magad."

A kiskunhalasiak egy KISZ-tagfelvételt mutattak be tréfás keretjátékban.

A vasutas kultúrházban zenés, táncos mulatsággal ért véget az első nap programja.

Másnap gazdaságpolitikai fórum volt, amelyen a válaszokat *Kisbalázs Péter,* a MÁV Vezérigazgatóság pénzügyi főosztályvezetője, *dr. Szabó Miklós,* a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályvezetője és *Tóth Imre* vasút-igazgatóhelyettes adta meg a válaszokat.

A vasút helyzetéről és gondjairól a főosztályvezető nyíltan tájékoztatott, amelyből négy gondolatot különösen visszaidézgettek a résztvevők a kiscsoportos beszélgetéseken.

„A vasút volt, van és lesz, és ez biztonságot ad. Számítunk, építünk a fiatalokra. Ők a mai és holnapi gondolkodással jobban tudnak azonosulni."

Szó volt a fórumon a lengyel vendégmunkások foglalkoztatásáról, az anyaggazdálkodás nehézségeiről és a takarékosságról, a vasúti berendezések rongálásáról, a fiatalok bérezéséről és jutalmazásáról.

Tóth Imre a szegedi igazgatóságra háruló feladatokról tájékoztatta a fiatalokat.

Az esti tábortűz mellett mindenki jól szórakozott. Ott voltak azok is, akik az első találkozók szervezői voltak.

A zárónap fénypontja a politikai fórum volt, amelyen kötetlenül beszélgettek a fiatalok *Kondor Katalinnal* és *Sándor Istvánnal,* a tv A Hét műsorának riportereivel.

Az ifjúsági találkozó programjába tartoztak a tömegsportversenyek, a kispályás labdarúgás, az asztalitenisz, a tollaslabdázás.

Amikor a találkozó véget ért és az utolsó csoportok is elutaztak, a szentesi üzemfőnökség KISZ-vezetői értékelték a találkozót. *Balogh Tibor* KISZ-titkár így foglalta össze a tapasztaltakat.

— A találkozó szervezése, bonyolítása és színvonala volt az első nagy erőpróbánk. Nagyon készültünk, ezért mindent beleadtunk. Sikerélmény számunkra, hogy 250 fiatal vett részt rendezvényünkön, s példamutatóan fegyelmezettek voltak. Bizonyítottuk, hogy értelmes dolgokra mozgósíthatók a fiatalok.

Fogas Pál

A vasút fejlesztése töretlen

Urbán Lajos közlekedési miniszter ünnepi beszéde a tisztavatáson

Harmincöt évvel ezelőtt az első vasutasnapon a Vasas Sportklub népligeti stadionjában rendezték a tisztavatást. Az eltelt három és fél évtized alatt nagyon sok helyszíne volt ennek a mindig látványos eseménynek. Emlékeztetőül néhány helyszín: a BVSC Szőnyi úti stadionja, a Keleti pu. érkezési oldal, a Déli pu. kerengője, a Szolnok, Győr és most a 35. vasutasnapon, július 13-án, szombaton délelőtt 11 órakor a Nyugati pu. érkezési oldala volt az avatás színhelye.

Urbán Lajos közlekedési miniszter avató beszédét mondja

A Himnusz eljátszása után *dr. Kun Dezső,* a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet igazgatója köszöntötte a téren avatásra felsorakozott tisztjelölteket. hozzátartozóikat és a vendégeket.

A díszemelvényen helyet foglalt *Ballai László,* az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának vezetője, *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Gál János,* az MSZMP VIII. kerületi Pártbizottságának első titkára, *Kurucz Tamás,* a VI. kerületi Pártbizottság titkára, *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója. Részt vettek az ünnepségen vendégeink, a görög vasutasszakszervezet vezetői, *Kotsias Spyros* elnök és *Politis Dimitris* főtitkárhelyettes.

Kun Dezső, a vendégek üdvözlése után így folytatta:

— *A vasutasnapok ünnepi eseményeinek kedves színfoltja a tanulmányaikat befejezett fiatal vasúti tisztek felavatása. Intézetünk 1887 óta áll a vasúti szakoktatás szolgálatában.*

Az 1984/85-ös tanévben az évfolyam hallgatósága három tagozaton tanult. A forgalmi-kereskedelmi szakon 99-en végeztek. Összevont tanulmányi átlageredményünk: *17 tárgyból 3,44.* A kereskedelmi tagozatról 65-en kerültek ki, 3,56-os átlageredménnyel. Itt végzett kitűnő eredménnyel évfolyamelsőként *Lakatos Mária Rita,* a GySEV dolgozója.

Avatásra kerül a BKV-HÉV forgalmi-kereskedelmi tagozat 17 hallgatója, közöttük *Nitsch Györgyné,* a Metró forgalmi ellenőre, szintén tiszta kitűnő osztályzatokkal. Ez a tagozat 3,84-es átlaggal fejezte be a tanévet.

Az eredményesen végzett hallgatók közül, a MÁV vezérigazgatója 1000/1985. sz. utasításával egyet főintézővé, kilencet intézővé, harminckettőt főtisztté és harminchetet vasúti tisztté minősített át.

A GySEV vezérigazgatója 2344/1985. sz. utasításával egyet főintézővé, négyet intézővé, kettőt vasúti főtisztté és egyet vasúti tisztté nevezett ki.

A jó tanulmányi eredmények mellett, a társadalmi munkában való helytállásuk is dicséretet érdemel. Ezért, mint az intézet igazgatója, felkérem minisztert elvtársat, hogy az évfolyam végzett növendékeit avassa vasúti tisztekké.

— *A vasutas tisztképzésnek nagy hagyományai vannak. Az intézmény közel 100 éve működik, és azóta több mint 100 ezer jól felkészített középvezetőt bocsátott közlekedési rendszerünk szolgálatába. Külön érdeme ennek az intézménynek, hogy azok, akik a tisztképző falai közé kerülnek, a vasút különböző területein már több éve pontos, lelkiismeretes szolgálatot végeztek, hiszen a szakmai rátermettségen túl az intézmény falai közé kerülésnek másik előfeltétele a lelkesedés, a hivatástudat, a vasút szeretete* — mondotta bevezetőjében a miniszter, majd így folytatta:

— Ez az ünnepnap alkalmat és lehetőséget ad arra, hogy ne csak az önök számára foglaljuk össze az eredményeket. gondokat és villantsuk fel a távolabbi jövő lehetőségeit, hanem a közlekedés ügyében fáradozók egésze számára adjunk rövid értékelést közös munkánkról. *Erről a helyről is megerősíthetem azt, hogy a magyar közlekedési rendszer egyik legfontosabb alágazata miként a múltban, a jövőben is a vasúti közlekedés volt és lesz.* Ez a tény természetesen csak növeli az értékét azoknak a közlekedési tevékenységeknek, amelyeket a közúti közlekedésben, a hajózásban, a repülésben összehangolt, helyes munkamegosztásban végeznek a közlekedést irányítók és végrehajtók.

Visszatekintve az elmúlt 40 évre, megállapíthatjuk, hogy közlekedési rendszerünk, ha nem is mindig töretlenül, de fokozatosan fejlődött. Négy évtized alatt megteremtettünk egy olyan vasutat, amely ha nem is tartozik a legkorszerűbbek közé, de biztonságosan és javuló hatékonysággal képes ellátni az ország, a gazdaság részéről évről évre jelentkező áru- és személyszállítási feladatokat.

Vasúti közlekedésünk fontosságát pártunk és kormányzatunk ismeri, annak fejlesztését még nehezebb gazdasági helyzetben is kiemelten fontosnak tartja. Közlekedési rendszerünknek ez a része folyamatos fejlesztést igényel még akkor is, ha a feladatok mennyisége — mint azt ebben az évben is tapasztaljuk — nem a korábbi időszakhoz hasonlóan nő.

A vasutasok hasznos tevékenységének, a vasút és a vasutasság munkájának ez az ismerete, elismerése lehet a biztosíték valamennyi vasutas számára arra, *hogy mind anyagi, mind erkölcsi megbecsülésük, éppúgy mint az elmúlt évtizedekben, a jövőben is megmarad.*

— Közlekedésünk egészére, és ezen belül kiemelten a vasútra vonatkozó néhány gondolat mellett kötelességünk a munkánkban még meglévő hiányosságokról is úgy szót ejteni, hogy a megállapítások egyben a kibontakozás útját is megjelöljék. Ebben a nem túl kedvező gazdasági helyzetben is a legfontosabb, *mindent háttérbe szorító feladatunknak kell tekintenünk azt, hogy a már feltárt tartalékok kihasználása mellett a technikai eszközeinkben, az emberi munkában, de talán leginkább a szervezési lehetőségekben rejlő további tartalékokat feltárjuk és hasznosítsuk.* Ha igaz, márpedig széles körben elismert az, hogy a közlekedés — hiányosságai ellenére is — országos méretekben az egyik legegységesebben szervezett nagyüzem, akkor el kell fogadnunk és fő feladatunknak kell tekintenünk, hogy e szervezettséget korszerű módszerekkel a dolgozók aktív közreműködésével fokozzuk, hogy az átmenetileg szerényebb fejlesztési erőforrások mellett *a vasút képes legyen eredményes gazdasági munkára.*

Feltétlenül el kell ismerni a vasutat irányítóknak azt a törekvését, hogy mernek és tudnak a szükséges fejlesztésekben, forgalomszervezési és gazdasági intézkedéseikben olyan fontossági sorrendet megállapítani, amellyel ezt a hatalmas gépezetet gyorsan változó gazdasági környezetben is eredményesen tudják működtetni. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy mind a vasút, mind a közlekedés vezetése *nem látná tisztán, hogy korántsem tekinthetjük kielégítőnek azoknak a területeknek a fejlettségét, ahol a vasutas dolgozók fizikai erejét még mindig túlzottan igénybe kell venni.* Gondolok a rendező pályaudvari, a rakodási munkákra, és az építés néhány területére.

A fogadalomtétel

A közlekedési rendszerünkben elért eredményeket és a gondokat azért vázoltam, hogy ezek ismeretében a várhatóan nem könnyebbedő munkafeltételek mellett is kérni tudjam az előttünk álló feladatok ellátásához az önök példamutató, pontos, lelkiismeretes munkáját.

Igaz, hogy a VII. ötéves tervidőszak fejlesztési lehetőségei még nem véglegesek, de azért *már most biztosíthatom önöket arról, hogy töretlen a vasút fejlesztése* és legalább az elmúlt öt évben megvalósított mértékben tovább folytatódik a pályarekonstrukció, a biztosítóberendezési és forgalmi berendezések építése.

A miniszter a tisztjelöltekhez fordulva befejezésül a következőket mondotta:

— *Gratulálok önöknek tanulmányaik eredményes befejezéséhez, kívánom és kérem, hogy illeszkedjenek be ne csak a vasutasok nagy családjába, hanem egyre szélesebb körűen működjenek együtt közlekedési rendszerünk más, hasonlóan fontos területén dolgozókkal is.* Ezen a mai ünnepségen, természetesen elsősorban a vasutas dolgozókat köszöntöm, és megköszönöm eddigi munkájukat, de elismerés illeti a közlekedés más területén, hasonló áldozatvállalásokkal dolgozók munkáját is. *Kívánom, hogy munkájukban találjanak sok örömet, és érjenek el sikereket.*

Kérem, hogy a Magyar Államvasút, a Budapesti Közlekedési Vállalat és a Győr—Sopron Ebenfurti Vasút tisztjelöltjei tisztté avatásuk hivatalos aktusaként tegyék le az esküt.

A miniszter ünnepi beszéde után az újdonsült tisztek fogadalomtétele következett. Megható pillanatok voltak ezek. A zenekar a Szózatot játszotta. S a téren 164 torokból hangzott az ismert szöveg:

. . . *vasúti tisztté avatásom alkalmából fogadom, hogy a Magyar Népköztársaság dolgozó népéhez, az alkotmányhoz, a szolgálati esküben vállalt kötelezettségeimhez hű leszek* . . .

A fogadalomtétel után a szalagozás következett. A forgalmi-kereskedelmi tagozat képviseletében *Gerencsér László* intéző, a kereskedelmi tagozat részéről *Lakatos Mária Rita* intéző, a BKV-HÉV forgalmi-kereskedelmi tagozat képviseletében *Nitsch Györgyné* tiszt, a 40 éve végzettek nevében pedig *Gittinger Tibor* főfelügyelő kötött szalagot az intézet zászlajára.

Az ünnepség az Internacionálé hangjaival, majd a tiszti egységek elvonulásával ért véget.

(Visi)

Szalagozás (Laczkó Ildikó felvételei)

VASUTASNAPRA

Megfiatalodott a 103 éves kalocsai vasútállomás

A kulturált utazás lemérhető abban is, hogy a vasútállomásokon milyen körülmények fogadják az utazót. Aki a Dél-Alföldön a vasutat választja, útja során egyre gyakrabban találkozik felújított, újjáépített állomásokkal. A szegedi igazgatóság a VI. ötéves tervben eddig 58 állomásépületet újított fel 132 millió forint értékben. Egyedül Bács-Kiskun megyében 22 állomásra, közel 68 millió forintot költöttek.

A vasútigazgatóság épületfelújítási programja során külön figyelmet fordít a műemlék jellegű, városképi jelentőségű épületek hangulatának a megőrzésére, eredeti állapotukba történő felújítására. Ilyen szempontok alapján újították fel korábban *Pörböly* és *Nagylak* állomásokat, most pedig az 1882-ben épült *Kalocsa* állomást.

Kalocsa felvételi épületének kiviteli terveit a Szegedi Tervező Szövetkezet készítette el, a kivitelezési munkát pedig a BÁCSÉPSZER Vállalat kalocsai építésvezetősége végezte. A munkát 1983 nyarán kezdték el, *eredeti állapotába állították helyre a felvételi épületet,* amelyhez hasonló jellegű, úgynevezett „népies" stílusú létesítmény a MÁV területén máshol nem található. Az épületen számtalan jelét találhatjuk a népi fafaragásnak, a belső (váróterem) és külső (perontető egyik része) falfelületek virágdíszítésű, virágmintázatú „pingálásának". Az utóbbiak *Vén Lajosné* és *Szvétok Antalné* népművészek kezemunkáját dicsérik.

Eredetileg csupán a felvételi épület felújítását tervezték, de a munka előrehaladtával mindinkább követelményként fogalmazódott meg a környezet rendbetétele is. Ezért aztán tatarozták az áruraktárt és a szociális épületet, felújították az állomás elektromosenergia-ellátását.

Az állomásépület felújításával párhuzamosan Kalocsa város Tanácsa rendezte az állomás előterét, ezzel kellemes összhangot teremtettek a város jellegzetes hangulatával. Az átadási ünnepséget a 35. vasutasnap jegyében július 9-én tartották.

Pályázati felhívás

A Közlekedési Minisztérium és a Magyar Államvasutak országos nyilvános és titkos pályázatot hirdet a *„Mellékvonali vasúti közlekedés gazdaságos és komplex mintarendszereinek megoldása"* címmel.

Az 1960-as évek közlekedéspolitikai elképzelése szerint a drága üzemi vasúti mellékvonalak helyett a közúthálózatot kellett fejleszteni. A megváltozott gazdasági feltételek hatására a mellékvonali vasúti szállítások jelentősége megnőtt és szükségessé vált egy versenyképes mellékvonali közlekedési rendszer kialakítása.

A pályázat célja egy olyan mellékvonali közlekedési rendszer kidolgozása, amely a rendelkezésre álló korlátozott mennyiségű eszközt és munkaerőt veszi számításba és a versenyképességet elsősorban a lebonyolítás rendjének egyszerűsítésével biztosítja.

A pályázat kiírási anyagát *1985. július 31-től* lehet átvenni a MÁV Vezérigazgatóságon (Budapest VI., Népköztársaság útja 73—75. fsz. 14.) munkanapokon 9—15 óra között. A pályázattal kapcsolatos kérdéseket *1985. augusztus 30-ig* kéri a bíráló bizottság.

A pályaművek leadási határideje *1985. november 10.*

A pályaművek díjazására és a megvételére 460 000 Ft áll rendelkezésre.

MI LESZ AZ UTASSAL?

Vonatok, ha találkoznak...

Jobb félni, mint megijedni? Változtassák meg a bejárat irányát! Űrszelvényben batyuval...

Előrebocsátom, hogy nem vagyok forgalmi szakember. De utastársaimmal együtt megkérdőjelezem azok hozzáértését, akik a *Rákospalota—Újpest—Veresegyháza* közötti vonal forgalmának szabályozását az íróasztal mellől vélték elintézni. Addig kellene meggyőződni a jelenlegi forgalomszabályozás tarthatatlanságáról, az utasok felháborodásáról, kétségbeeséséről, amíg áldozatot nem követel ez az áldatlan állapot.

A forgalom sűrűsége miatt alig akad olyan vonatpár, amelyik *Fóton* vagy *Csomádon* ne keresztezne, azaz ne találkozna szembejövő szerelvénnyel. A központi forgalomirányítás szerint az előbb érkező vonat minden esetben az I. vágányra jár. A leszállóknak, illetve az ezzel utazni szándékozóknak természetszerűen nincs semmi problémájuk. Annál kritikusabb a helyzetük azoknak, akik majd a II. vágányra bejáró ellenvonattal akarnak utazni.

Mit tehetnek? Soha nem tudva, hogy melyik vonat érkezik előbb, amikor feltűnik a nem az úticéljuknak megfelelő szerelvény, gyorsan átfutnak az I. vágányon, s megállnak a bejáró vonat és a II. vágány között. *Félve, reszketve!* (Az igazsághoz tartozik, hogy a mozdonyvezető mindenkor hangjelzést ad, figyelmeztetve a vágányon áthaladókat.)

Ha nem mernek, vagy nem akarnak átfutni a bejáró vonat előtt, akkor marad az a variáció, hogy átmásznak az I. vágányon álló szerelvényen, s csak ekkor kezdődik az ő reszketésük. A két vágány között nagyon vigyázva bemérik a távolságot, hogy pontosan középen álljanak, mert attól kell most már tartaniuk, hogy „az ő vonatjuk" sodorja el őket, amikor bejár. Ennek veszélyét gyakorta fokozza a piacozó asszonyok hátára kötött hatalmas batyu.

Aki ezzel a vonattal érkezett, az már nem mer keresztülmenni az előtte álló szerelvényen, hiszen az minden pillanatban indulhat. Megvárja tehát, amíg — szinte egy időben — mind a két szerelvény elmegy, attól félve, hogy nem sodorja-e el valamelyik.

Nem hiszi el senki, hogy műszakilag ne lenne megoldás a baleseti veszélyt nullára csökkentő forgalomszabályozásra. Hogyan? Az előbb érkező vonat járjon mindig a II. vágányra. A leszállás és a felszállás így gondtalan, hiszen a biztosítóberendezés szerkezeti függése miatt csak néhány perc múlva tud bejönni az ellenvonat, mégpedig az I. vágányra. A leszállás és a felszállás tehát itt sem okozhat problémát, ugyanakkor elmaradna a vonat előtti rohangálás, a szerelvényen keresztül járás, a vágányok, illetve a két mozgó szerelvény közötti idegeskedés. S nem utolsósorban: a vasút illetékeseinek mindennapos „finom" elmarasztalása.

Addig kellene intézkedni, amíg nem késő . .

— G —

MUNKAVÉDELEM

Nem hivatalnoki szemlélettel...

A Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti bizottsága különösen az elmúlt két év során érzékenyen reagált azokra a jelzésekre, amelyek azoktól a dolgozóktól érkeztek, akik kifogásolták a kedvezőtlen munkafeltételeket, a munkahelyi szociális ellátás hiányosságait.

A kívülállók számára esetleg megtévesztő lehet ez az elnevezés, hogy *Központi Hivatalok és Intézmények*. Bizonyára sokan vannak, akik e cím mögött kényelmes hivatalokban és intézményekben tényked tisztviselők népes seregét képviselő szakszervezeti bizottságot képzelnek el. A valóság azonban egészen más. Ehhez a középszervi jogkörrel felruházott szakszervezeti bizottsághoz illetékességi körében nemcsak hivatalok és intézmények tartoznak, hanem a nyomdaüzemtől kezdve az építőipari tevékenységet folytató főnökségekig még sok egyéb szervezet is. Függetlenül attól, hogy hivatalról, intézményről vagy építési főnökségről van szó, a munkakörülményeket sehol nem lehet a „kényelmes" jelzővel illetni. Ezért nem véletlen, hogy e sokarcú együttesben a munkavédelemmel való törődés a mozgalom fontos tennivalói közé tartozik.

Vizsgálat tíz főnökségnél

Hogyan tesz eleget ez irányú feladatának a Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti bizottsága?

Erre kerestük a választ azon a szakszervezeti bizottsági ülésen, ahol a munkavédelmi bizottság számolt be tevékenységéről, a munkavédelmi aktivisták ellenőrzési tapasztalatairól.

A munkavédelmi aktivisták rendszerint négy fontos területet vizsgáltak. Az üzemi baleseti helyzet alakulását, a munkavédelmi szemlék során feltárt hiányosságok felszámolását, a munkavédelmi oktatások eredményességét, s nem utolsósorban a munkahelyek biztonságát, veszélyes és ártalmas termelési tényezők megszüntetésének folyamatát, a különösen kedvezőtlen munkakörülmények között dolgozók helyzetét.

A munkavédelmi aktivisták legutóbb tíz szolgálati főnökségnél tartottak munkavédelmi ellenőrzést. Segítő szándékkal végezték ezt a munkát. Azzal a céllal, hogy feltárják a munkavédelmi hiányosságokat, és ennek ismeretében ellenőrök és ellenőrizettek közösen keressék megszüntetésük módját és eszközeit. A *MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet* igazgatója szerint nagy meglepetés volt számára ez az ellenőrzés, mert első esetben fordult elő, hogy munkavédelmi társadalmi aktivisták jelentek meg az intézetben és vizsgálták a munkavédelmi helyzetet.

Hogy mennyire hasznosak az ilyen indíttatású szakszervezeti ellenőrzések, szolgáljon például az szb által tárgyalt, az ellenőrzések tapasztalatairól készült *jelentés*. Annál is inkább, mivel a társadalmi aktivisták kritikusan vizsgálódtak. Sok esetben a vizsgált helyen tapasztalt munkavédelmi hiányosságok láttán jöttek rá, hogy *hasonló problémákkal találkozhatnak saját munkahelyükön is, ami mellett naponta szótlanul elmennek.*

Mit is láttak és tapasztaltak a szakszervezet munkavédelmi-társadalmi ellenőrei a vizsgálatok során, és *milyen következtetésre jutottak?*

A javulás gyorsabb lehetne

Megállapították, hogy az üzemi balesetek jelentős részénél a baleseti okok között *visszatérően mutatkozik meg a munkafegyelem lazasága, a munkavédelmi előírások mellőzése.* Kevésbé találták hatásosnak a megelőzés érdekében foganatosított szankciókat, ellenőrzéseket, a munkavédelmi oktatást. Megítélésük szerint a munkavédelmi oktatás jelentőségét — fontosságát a baleset-elhárításban — vezetők és beosztottak egyaránt lebecsülik. Ebben szerepet játszik az *oktatások formalitása*, az oktatott anyagok tartalmi szegénysége, amelyek az esetek nagy részében *nincsenek kapcsolatban a tényleges munkabiztonsági problémákkal.*

Az előadások rendszerint alacsony színvonalúak. Több vonatkozásban eredményesnek ítélték meg viszont a *munkavédelmi szemléket;* hatásukat a munkabiztonságra pozitívan értékelték. Javulást tapasztaltak az előző évekhez viszonyítva a *helyi hatáskörben* felszámolható hiányosságok megszüntetése körül. Továbbra is gondot látnak azonban a nagyobb kapacitást igénylő, főleg épületfenntartási állaghiányok pótlásánál.

Az ellenőrök pozitívan értékelték azt, hogy *a munkavédelmi szemlék állandó résztvevői az üzemorvosok, a szakszervezeti munkavédelmi-társadalmi ellenőrök.* Jelenlétük, aktív közreműködésük nélkülözhetetlen, mert észrevételeikkel elősegítik a szemlék eredményességét. A szemlék hatékonyságát csökkenti (annak ellenére, hogy a vezetők megtartják a munkavédelmi szemléket), hogy ezek sok esetben nem terjednek ki a gépek-, berendezések *üzemkészségének*, a technológiai folyamatok munkabiztonsági követelményeinek ellenőrzésére. Összességében azt a következtetést vonták le, hogy e területen *a javulás folyamatos, és az elért eredmények biztatóak.*

Korántsem találták ilyen megnyugtatónak a helyzetet néhány olyan tevékenységi körben, ahol már korábban feltárták az emberi szervezetet munka közben károsító hatásokat. Ezeknek a felszámolása *vontatottan halad.* Különösen a fatelítő üzemekben jellemző fenol- és benzolártalom, valamint a faipari gépek üzemeltetése során keletkező magas zajszint okoz gondot. A zajártalomnak az emberi szervezetre gyakorolt káros hatását elsősorban egyéni zajvédő eszközök viselésével igyekeznek mérsékelni, ezenkívül a műszaki megelőzést sem hanyagolják el. Néhol már sikerült a fűrészcsarnokokban *zajelnyelő álmennyezetet* is felszerelni, amely lényegesen csökkentette a munkaterem zajszintjét.

A közös erőfeszítések eredményeként a felhalmozódott gondok ugyan csökkentek, de *gyorsabb előrehaladásra lenne szükség* ahhoz, hogy a munkakörülmények elvárható szintet érjenek el a vizsgált helyeken.

Következetesen!

A szakszervezeti ellenőrzések elsősorban a veszélyek és ártalmak egy részének időbeni feltárását és felszámolását segítették elő. *Az szb az érdekelteknél minden esetben kezdeményezőleg lépett fel a munkakörülmények javítása, a munka biztonságos végzése érdekében.* Ezt a mozgalom politikai eszközökkel, elsősorban nevelő és felvilágosító munkával segítette elő. Eredménye az üzemi baleseteknek számának folyamatos csökkenésével is lemérhetők.

Mindezek a szakszervezeti bizottságot megerősítették abban az elhatározásában, hogy eredményt, kedvező változást a munkavédelemben csak céltudatos *munkával, kellő előrelátással lehet elérni.*

Pásku Jenő

Az egészségnevelés része (1.)

A szexuális műveltség

Már a Magyar Vasutasban is!? Mit hallunk az idősebbektől? Régen sem voltak szexológusok, az emberiség mégis szaporodott. Ma pedig, már az iskolában is tanítják, hogyan kell... és itt az eredmény. A fiatalság az utcán csókolózik. Régen volt szemérem bennük, de ma?

Hányszor hallani ilyen vélekedéseket? Sokszor! Tudni kell azonban, hogy nem ezt a mai szexuális magatartást akartuk elterjeszteni! Nem ez a cél! Az igazság, hogy ma még szexuális szabadosságot látunk, és nem szexuális műveltséget, jó modort. Sajnos, még nincsenek egységes elvek, módszerek ehhez a célhoz. *Nem tudtuk eldönteni, hol, mikor és hogyan tanítsuk a szexuális műveltséget.* Az iskola lenne erre a legalkalmasabb szervezet, a pedagógia keretén belül kell hogy helyet kapjon ez a feladat. Ezenkívül ma még szükség van iskolán kívüli szexuális nevelésre is, melyet a sajtóval közösen tudunk csinálni. Az útkeresés időszakát éljük, látjuk, melynek ma még inkább a rosszabbik megnyilvánulásai vannak túlsúlyban. A körülmények azonban arra kényszerítenek bennünket, hogy ezt a kérdést már sem megkerülni, sem továbbra is „tabutémaként" kezelni, nem lehet.

Miért kell? Mi van most, ami nem volt régen? Nem volt, mert nem kellett a családokat „megtervezni". Ez gazdasági kényszere korunknak. Van egy biológiai is. A mai fiatalok gyorsabban „érnek". Természetesen nemileg is. Ennek bizonyítéka, hogy a lányoknál az első menstruáció egyre korábban jelentkezik. A nemi érettséggel a fiatalságban az önállóságra való igény is felerősödik, de még tanulók, a szüleikkel „egy fedél alatt élnek", ami egyben függőségi viszonyt is jelent számukra. Odahaza „még" gyermekként kezelik őket. A kitörés egyik jelensége a mai *„erkölcstelenségük"!* És van egy módszer, amit használva már nem kell félniük a teherbe eséstől. Ez a fogamzásgátlás lehetősége. Régen a megesett lány — társadalmilag elítéltetett, szégyen volt házasságon kívül teherbe esni. A fogamzásgátlók felszabadították a lappangó erkölcsi szabadosságokat az emberekben. Házasság előtti nemi kapcsolatokat nagyszüleink is folytattak, de ehhez akkor az intimitást megkövetelték. És ezt meg is tartották. *Új erkölcsi mechanizmus is kellene, és ebben új szexuális etika is!*

Nem technikára! A szexuális kultúrára való nevelést soha nem szabad leszűkíteni a szeretkezés technikájának ismeretére. Ezt valóban mindenki előbb-utóbb megtanulja, bár ezt is jobb, ha hivatalosan, megfelelő biológiai ismeretekkel rendelkező szakemberektől tanulja meg! Az is nagy problémánk ezzel a csak részterülettel, hogy az egyénben, a társadalomban sincsenek meg azok az írott és megkövetelt viselkedési normák, melyek garantálnák a szexuális kulturáltságot is! Felbomlóban van a család, megváltozott a nő-férfi társadalmi viszonya. Nem követeljük meg, nincsenek nyilvánosan elvárható viselkedési normák — közéletünkben sem. Nem a formák határozzák meg a tartalmat, de a tartalomhoz kellenek a formák is! Megkérdeztem a minap egy 16 éves fiatalt, hogy miért jár templomba? *Mert tetszik nekem az a szép szertartás, és az a rend, ami a templomokban van* — válaszolta.

Igen, az emberekben, a fiatalságban is benne van a rend és a szépség utáni vágy, s ezeknek az igénye. Kordában csak a rendetlenkedőket kell tartani, de a szépet szeretőknek meg kell adni mind a feltételeket, mind a lehetőségeket vágyaik kielégítésére. Talán ez nincsen meg a mai fiatalság szexuális viselkedésében.

Saját testünket is meg kell ismernünk, mert értelmesen csak így tudunk vele harmonikus kapcsolatot kialakítani. A kulturált élet része — nem célja — testünk biológiai működésének ismerete, legalább általánosságban, alapfokon. A nemi szervek és azok működése is része testünknek, *az ilyen szemlélethez kell az a bizonyos sokat emlegetett szexuális kulturáltság, tágabb értelemben az egészségtudat.* Az orvosi ismeretek még nem szexuális kulturáltsággal egyenlő ismeretek! Ez is alapja a magasabb emberi kultúrának, de nem célja! Az orvosoknak ezen a területen behatárolt feladata van, az egészségnevelés még nem fejeződött be a kulturált szexuális neveléssel. Szerelem, megbecsülés, család, az utódokért érzett felelősség, mind ide és ebbe a témába tartozik.

Dr. Veress Sándor

Munkavédelmi kiállítás

A 35. vasutasnap alkalmából a nagykanizsai csomóponton mozgó munkavédelmi kiállítást rendeztek: Egy vasúti kocsiban tablókon mutatták be a leggyakoribb baleseti forrásokat és azok megelőzését. A kiállítást két hétig Nagykanizsán tekinthetik meg az érdeklődők. Utána a kocsi a pécsi vasútigazgatóság nagyobb csomópontjait látogatja meg.

A kocsijavító műhely *Lenin* szocialista brigádja 1892-ben készült két tengelyes tartálykocsit újított fel, amit a nagykanizsai közlekedési parkban helyeztek el.

gy. a.

Állomási WC üzemen kívül

A felújítás után szemre is tetszetősebb lett a vecsési állomás. Szükség is volt rá, mert hiszen a háborús károk helyreállítása óta ilyen nagyobb renoválást nem kapott. Ennek most egyaránt örül az állomáson naponta megforduló 5-6 ezer utas és a helyi vasutaskollektíva. Az örömbe azonban egy kis üröm is keveredik.

A minap a jegypénztáros panaszkodott, hogy az utasok őt, vagy az éppen szolgálatos forgalmistát szidják, mert az állomási vécé hónapok óta le van zárva. Közben télen az aprócska építmény vízrendszere teljesen elfagyott. Amióta a vécét zárva tartják, az utasok s az állomási személyzet a szomszédos Lokomotív vendéglőbe jár. Csakhogy a szerződéses üzlet dolgozói nem nézik jó szemmel ezt a szomszédolást.

Az állomáson elmondták, hogy — alig több mint két hónapja — amikor igazgatósági szemle volt az állomáson, a régi, rossz ajtókat újra cserélték. Csakhogy amint a bizottság tavozott, egy arra illetékes szakember gyorsan ráfestette az új ajtókra: „felújítás alatt". Hogy közérthetőbb legyen, még azt is rápingálta: „üzemen kívül".

Az ajtók azóta is zárva vannak.

Orosz Károly

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.

Korszerű táplálkozás!

Tejtermékek az étrendben

Az 1,5% zsírtartalmú tej mellett minden élelmiszerüzlet kínál önnek újabb csökkentett zsírtartalmú tejet. A 2,2%-os tejben minden értékes alkotórész megtalálható, csupán zsírból van benne kevesebb.

1 liter ára 7 Ft.

A Tejipari Vállalatok Trösztje a MÁV egyik legnagyobb fuvaroztatója

TEJIPAR

UTAS TOURS

az Utasellátó Vállalat Idegenforgalmi és Szolgáltató Irodája

Új programok + Új szolgáltatások

Legyen az útitársunk!

UTAS TOURS

1051 Budapest Münnich Ferenc út 19.

10 ország 17 nagyvárosába közlekedő étkező-, bisztró- és hálókocsijain szinvonalas szolgáltatást nyújt az

UTASELLÁTÓ

A jubileumi évhez méltó

Színvonalas alkotások a Népszínház utcai tárlaton

Pallos György üdvözli a kiállítás megnyitó ünnepségének résztvevőit

A vasutas-szakszervezet immár harmincötödik alkalommal rendezte meg a vasutas képzőművészek országos kiállítását. Az idei sikeres bemutatkozásban nem kis szerepe volt a Képzőművészeti Kör két tanárának, *Kirchmayer Károly* SZOT-díjas szobrászművésznek és *Benedek György,* Munkácsy-díjas festőművésznek. Odaadó munkájuk eredménye. hogy tanítványaik színvonalas alkotásokkal jelentkeztek ebben az esztendőben is. Kirchmayer Károly szobrászművész már több mint harmincöt éve vezeti a képzőművészeti kört.

– Amatőr mozgalom a miénk, de elmondhatom, hogy a legjobbak között tartanak számon bennünket. Évek óta a nemzetközi kiállításokon is sikerrel szerepelünk, és számos díjat nyertek tanítványaink. *Százhatvan tagunk van. Naponta 40-50-en fordulnak meg műtermünkben. Szívesen járnak ide fiatalok és idősebbek egyaránt.* Van akinek csak kellemes időtöltést jelent a rajzolgatás, szobrászkodás. Akadnak olyan fiatalok, akik a Képzőművészeti Főiskolai felvételhez szeretnék megszerezni a kellő tudást. És rajtuk kívül természetesen ellátogatnak még hozzánk a hivatásos szobrászok és festők is, jól lehet ők már a kiállításainkra nem hozhatják el a munkáikat.

— Mi nem akarunk mindenáron művészeket képezni, de az természetes, hogy mindenütt találkozhatunk tehetségekkel, akikből ismert festők és szobrászok váltak — folytatta Kirchmayer Károly. — A mi körünkből került ki *Janzer Frigyes,* aki ma már Munkácsy-díjas szobrászművész. Említhetném *Cs. Kovács Lászlót, Szántó Margitot, Krajcsovics Évát, Halácsi Máriát* és még hosszasan sorolhatnám a neveket.

A másik mester, Benedek György festőművész 13 éve vesz részt az irányító munkában. Őt kértem meg, hogy értékelje az idei kiállítás alkotóinak teljesítményét.

— *A kiállítás anyaga sokszínű és színvonalas, a témaválasztás változatos, sokoldalú* — mondja Benedek György. — Természetesen a vasutasok világát, munkáját, hétköznapjait bemutató művek sem hiányoznak. Az idősebb korosztály inkább a hagyományos stílusban, naiv formában láttatja ezt a világot, a fiatalabbak többnyire modern felfogású képeket, szobrokat küldtek.

Ezen a kiállításon az érdeklődők láthatják azoknak a munkáit is, akik éveken át díjakat nyertek, ám most nem értek el helyezést. Ennek ellenére elismerésre érdemesek. Köztük említeném *Prax Ágnest, Gomola Józsefet, Bottyán Jánost.*

Az áldozatos munka mindig meghozza a gyümölcsét. Az idei, 35. vasutas képzőművészeti kiállítás anyagára méltán lehetnek büszkék a mesterek.

Koszorús Ferenc főtitkár átadja a díjat Jóba Évának
(Laczkó Ildikó felvételei)

Dr. Pogány Ö. Gábor, a Magyar Nemzeti Galéria nyugalmazott főigazgatója a kiállítás ünnepélyes megnyitásán mondott beszédében hangsúlyozta: *„A kiállítók egy része kinőtte azokat a kereteket, amelyeket a képzőművészet iskolázott propagandistáinak szabtak meg a főállású népművelők."* Külön értékelte, hogy az iskola egyéniségeket nevel és ez a mesterek munkáját is dicséri. A vasutas képzőművészeti kör kiválóan dolgozik, nem véletlenül nyerte el négyszer a Kiváló Képzőművészeti Kör címet.

A mostani kiállításon bemutatkozó alkotások színvonala már korántsem amatőr. Aki megnézi a Népszínház utcában a július 10-én megnyílt kiállítást. remek képeket, szobrokat, grafikákat láthat.

A bíráló bizottság 88 festményt, 28 grafikát, 3 fotót, 34 szobrot. 1 domborművet és 11 plakettet javasolt kiállításra. Ezek közül kerültek ki a díjazott alkotások.

A szobrászat kategóriában: *Herbály Lajos* első, *Czinege István, Nagy Sándor* második *Orosz István, Csorba Katalin* (érmész) harmadik díjat nyert.

Festészetben az első díjat *Jóba Éva* nyerte, *Klimaj György* és *Szabadi Sándorné* második díjat, *Csüllög Júlia, Szabó László* és *Csabonyi Klára* harmadik díjban részesült.

Grafikában *Hoppné Göcze Judit* első, *Telkes Tamás* második, *Gere Mihály* és *Varga Edit* harmadik díjat kapott.

A vasutas-szakszervezet elnökségének különdíját a szobrászat kategóriában *Szommer József,* grafikában *Telkes Tamás,* festészetben *Pálfi József* kapta. A MEDOSZ különdíját *Jóba Éva* és *Herbály Lajos* érdemelte ki.

A díjakat *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Varga György,* a MEDOSZ titkára adta át. Az ünnepélyes megnyitón jelen volt *Sólyom Ferenc,* a SZOT titkára, *dr. Nagy Ervin* közlekedési miniszterhelyettes, *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója. A vendégeket *Pallos György,* a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály vezetője köszöntötte.

— csik —

Vasutas énekkarok Szolnokon

Országos esemény színhelye volt Szolnokon. a járműjavító művelődési központja. A 35. vasutasnap alkalmából negyedszer találkoztak itt a vasutas-énekkarok.

A június 29—30-án megrendezett programon 11 kórus — köztük *az NSZK-beli Neu-Isenburg kórus* —. közel 600 fővel vett részt.

Az ünnepélyes megnyitóra szombaton délelőtt került sor. *Dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének titkára köszöntötte a találkozó résztvevőit. Méltatta a vasutas kórusmozgalom jelentőségét, eddigi eredményeit, szerepét a vasutasok művészeti nevelésében. Szólt a kórusmozgalom továbbfejlesztésének fontosságáról, a szakemberek. népművelők elismerésre méltó erőfeszítéseiről.

A hangversenyt a szolnoki járműjavító férfikara nyitotta meg. Ezt követően a ceglédi vasutas vegyes kar, a dunakeszi járműjavító férfikara, a ceglédberceli Dózsa György Művelődési Ház vasutas vegyes kara, a debreceni járműjavító férfikara, a szombathelyi Haladás férfikara, a gyékényesi MÁV vegyes kar, a Neu-Isenburg kórusa, a záhonyi vasutas művelődési ház vegyes kara, a szegedi Hazánk munkáskórus és a miskolci Erkel Ferenc férfikar mutatta be műsorát.

A hangversenyen magyar és nemzetközi zeneszerzők művei szerepeltek. Többek között *Kodály, Bárdos, Karai, Novikov, Bach, Verdi* művei hangzottak el.

A hangverseny után szakmai megbeszélésre gyűltek össze a karnagyok. *Fasang Árpád,* a zsüri elnöke, valamint *Tóth Mihály* és *Nógrádi László* a zsüri tagjai értékelték a kórusok által bemutatott műsorszámokat. Javaslatokat, hasznos tanácsokat adtak a további munkához. Úgy ítélték meg, hogy a IV. országos vasutasénekkari találkozó a kórusok fejlődéséről, a művészi színvonal emeléséről, a műsorpolitika gazdagodásról adott számot.

A szakmai tanácskozás után baráti találkozóra jöttek össze az énekkarok. A jó hangulatú baráti esten dr. Juhász Zoltán emléktárgyat, egy-egy vázát és oklevelet adott át a kórusok képviselőinek.

Másnap, június 30-án a vasútállomás előtti Jubileumi emlékműhöz vonultak fel az énekkarok, ahol a dalostalálkozó záróünnepségére került sor. A Himnusz elhangzása után az összkar Borgulya—Rossa: *Hálaének* c. dalát adta elő, *Buday Péter* karnagy vezényletével. Majd *D. Nagy János,* a járműjavító művelődési központjának igazgatója köszöntötte a záróünnepség résztvevőit és felkérte *dr. Pataki Mihályt,* a városi tanács vb művelődési osztályának vezetőjét a záróbeszéd megtartására.

A vasutasénekkari találkozó résztvevői

Pataki Mihály értékelte a vasutas dalostalálkozó kulturális jelentőségét. A hagyományőrző házigazdák nevében megköszönte a résztvevő kórusok közreműködését, és annak a reményének adott kifejezést, hogy a következő énekkari találkozón a jelenlevő együtteseket ismét Szolnok városában üdvözölheti.

Az ünnepség és ezzel együtt a kétnapos találkozó az Internacionálé hangjaival ért véget.

Krizsán Sándorné

Százéves férfikórus

Ebben az évben ünnepli megalakulásának 100. évfordulóját a MÁV Miskolci Járműjavító Üzem férfikórusa. A kórust 1885-ben alapította *Csima Béla,* őutána három olyan neves zenei közéleti személyiség állt az élén, akiknek nevét az egész ország ismerte: *Ruttkay Menyhért, Beregszászy Károly* és *Kiss Dénes.*

Homródiné Engi Zsuzsa középiskolai ének- és zenetanár, városi és megyei középiskolai zene-szakfelügyelő 1973-ban vette át a karnagyi pálcát, és már több mint 12 éve vezeti a 35 tagú férfimunkáskórust, melynek néhány évig édesapja, *Engi István* is volt karnagya. A kórus 1970-ben és 1972-ben az országos minősítő hangversenyen megkapta az Aranykoszorú fokozatot.

Homródiné Engi Zsuzsa szívós következetességgel, nagy szakértelemmel, türelemmel, szeretettel végzi ezt a munkát, ennek köszönhetően a kórus egyre-másra ér el sikereket. 1974-ben Szolnokon kaptak *Aranykoszorú Diploma* minősítést, 1975-ben elnyerték a Borsod megye által alapított *kórusdíjat.* Legnagyobb sikerüket az 1977-ben Leninvárosban megrendezett VII. országos énekkari minősítésen érték el, ahol az Általános Kórus kategóriában *Fesztivál* fokozatot kaptak.

Vasutas eszperantisták találkozója Székesfehérváron

A Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya a székesfehérvári vasutas eszperantó szakcsoporttal közösen rendezte meg a hagyományos vasutasnapi baráti találkozóját. A találkozóra július 6—7-én Székesfehérváron került sor. A meghívott vendégek közül az osztrák, a csehszlovák, az NDK, az NSZK és a jugoszláv vasutas eszperantó szövetség képviseltette magát.

A találkozóra érkező vendégek csoportos városnezesen vettek részt a helyi eszperantisták vezetésével. Délután megkoszorúzták az Eszperantó téren lévő emléktáblát.

Az ünnepség előtt a vasutas eszperantó szakosztály vezetősége fogadást adott a meghívott vendégek részére, ahol *dr. Bácskai István,* a szakosztály elnöke meleg szavakkal köszöntötte a résztvevőket. A vendégek nevében *Elfriede Kruse* asszony mondott köszönetet a meghívásért.

Az ünnepségre a vasutas művelődési házban került sor. A szakosztály alelnöke, *Gulyás István* ünnepi beszédében először a vasút 40 éves fejlődéséről, majd az elmúlt évi eredményeiről, gondjairól szólt röviden, ismertetve az 1985. évi terveket is. Részletesen beszélt a magyarországi vasutas eszperantó mozgalomról és a helyi vasutas eszperantó szakcsoportról. Az ünnepség részvevőit üdvözölte dr. Pethes Imre, a Magyar Eszperantó Szövetség alelnöke, az Eszperantó Világbéke Mozgalom elnöke. Ezt követően a művelődési ház citerazenekara, ének és népi táncegyüttese adott kultúrműsort.

A MÁVTOURS volt a házigazda

Vidám műsor a Szőnyi úton

Gyermekműsor, divatbemutató, vetélkedő, diszkó

A vasutasnap központi kulturális rendezvényét Budapesten a MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság *(MÁVTOURS)* vállalta magára. A szervezet első ízben próbálkozott meg ezzel a feladattal. Mint a programokból kiderült, hozzáértő szakemberek vették kézbe ennek a cseppet sem könnyű pogramnak a megszervezését. illetve lebonyolítását.

A MÁVTOURS a BVSC-vel kooperálva, a vasutasok sporttelepét jelölte ki erre a célra. Ez alkalomból a közönség rendelkezésére bocsátották az évek óta használaton kívül álló fürdőmedencét. amely kellemes szórakozást nyújtott, főleg a népes gyerekseregnek.

Mint *Gubányi Gábor,* a MÁVTOURS igazgatóhelyettese elmondta: a program összeállításánál az a gondolat vezérelte a szervezőket, hogy az ott szórakozni vágyóknak semmivel se kelljen törődniük a vasutasnapi rendezvényen. Ezért mind a felnőtteknek, mind a gyerekeknek a belépők árába belekalkulálták az ebédet és a hozzá való ital árát.

A rendezvénysorozat 10 órakor színes gyermekműsorral kezdődött, és egy óráig tartott. Eközben bűvészmutatványokban és különböző művészek előadásaiban gyönyörködhettek a legfiatalabbak.

Délután öt csinos manöken ruhabemutatóval szórakoztatta a hölgy-, no meg a férfi vendégeket. Közben játékos vetélkedőt is tartottak; s a kitűzött díjakért a vasút és a BVSC történetével kapcsolatos kérdésekre kellett felelni a versenyben szereplőknek. Az ilyen helyen elmaradhatatlan zenei műsort a „diszkókirálynak" ismert *Dévényi Tibor* vezette. A közönség részére természetesen rendelkezésre álltak édességeket, italokat, csecsebecséket árusító sátrak, sőt a Népszava Könyvkiadó jóvoltából könyveket is lehetett kapni.

Az alapos szervezés, a színvonalas programok és a kellemes idő dacára mégis kevesen, mindössze két-háromszázan lehettek a sporttelepen. Pedig akik szeretik a mozgalmas, sokrétű szórakozást, sajnálhatják, hogy nem voltak ott.

(séra)

Rádiórendszerek kialakítása,
***(térerőmérés-telepítés)* egyéb**
távközlési feladatok megoldása
Audió-Video rendszerek
kialakítása, üzemeltetése
(felvételek-műsorkészítés)
Magas színvonalú elektrotechnikai
mérések végzése

MÁV Távközlő
és Biztosítóberendezési
Központi Főnökség

EMC 84
Vállalati gazdasági munkaközössége
Budapest VI.,
Kmety u. 3.
Telefon: 36-36

HÍRHÁLÓ
Vállalati gazdasági munkaközössége
Telefon: 30-18

Debrecenbe kellett menni

Jól sikerült a vasutas természetbarátok 32. országos találkozója

Debrecen adott otthont a június 28. és július 1. között megrendezett XXXII. országos vasutas természetbarát-találkozónak. Az országos rendezvényt a Vasutasok Szakszervezete és a debreceni területi szakszervezeti bizottság támogatásával a Debreceni MVSC és a Debreceni MÁV Igazgatóság természetjáró szakosztályai készítették elő. A találkozó ünnepi megnyitójára Debrecen nagyállomási oktatótermében került sor. Erdőhegyi György igazgatóhelyettes — a találkozó védnöke — nyitotta meg a háromnapos rendezvényt, majd a Debreceni MÁV Szimfonikusok fúvósötöse adott műsort.

Másnap autóbuszos túrát szerveztek Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár megyébe. A 25 vasutas egyesületből közel 350 természetjáró ismerkedett a környék nevezetességeivel.

A találkozó résztvevői ellátogattak Máriapócs 1731-ben épült, barokk stílusú görög katolikus templomához; Nyírbátor XV. századi — a Báthoryak által alapított — templomaihoz és a XVIII. századbeli zsindelyes, fából épített harangtoronyhoz. Megnézték a vajai, XVI. századi, reneszánsz stílusú Vay-várkastélyt, melynek neve, történelme összefonódik a Rákóczi-szabadságharccal.

Nagykállóban — amely 1875-ig Szabolcs megye székhelye volt — a Korányi Frigyes Emlékmúzeumot és a XVIII. századi református templomot tekintették meg. Hajdúböszörmény jellegzetes, körkörös településű hajdúváros. Itt a Hajdúsági Múzeum kiállításának és a modern építésű Sillye Gábor Művelődési Központ megtekintése gazdagította a programot.

Este vetélkedőn kellett számot adni a Hajdú-Bihar megyében látottakról. *A szellemi vetélkedőn 1. helyezett lett a MÁVTI I. csapata, 2. a MÁVTI II., 3. pedig a LOKOMOTIV TE csapata.*

Vasárnap a vasutas természetbarátok egész napos kiránduláson vehettek részt Debrecen környékén. A három nehézségi fokozatú (7,16 és 24 km-es) túrákon mintegy százan indultak. A Hármashegy—Halláp—Bodzás-tó—Fancsika-víztároló—Vekeri-tó útvonalon vezetett túrák során megismerkedtek a bihari táj szépségeivel, sásborította tavaival, elszórt tanyáival. Este tábortűz mellett zárult a rendezvénysorozat.

Az 1952 óta minden évben megrendezésre kerülő *természetbarát találkozók* igazolják, hogy a Vasutasok Szakszervezete és a vasutas természetbarát-mozgalom célkitűzései helyesek, és figyelembe veszik a dolgozók ez irányú igényeit is.

Buskó András

Honvédelmi sportnap

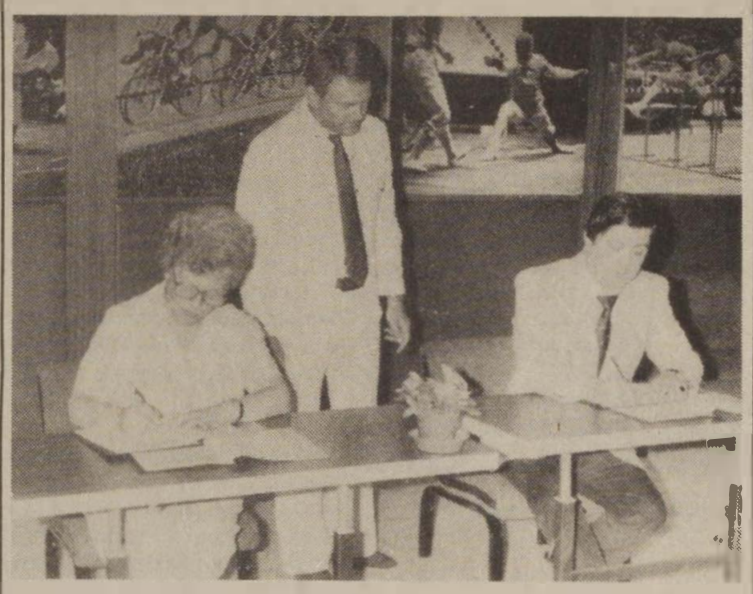
A 35. vasutasnap tiszteletére első ízben szerveztek honvédelmi sportnapot a szombathelyi igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának a szocialista brigádjai. Az osztály dolgozói július 4-én, a városi parkerdőben találkoztak. A résztvevők, a nők és a férfiak lövészetben, gránátdobásban és célbadobásban mérték össze képességeiket.

A versenyt az összevont pontszámok alapján értékelték. A nőknél *Ács Csabáné, Pálóczi Lászlóné* és *Funtek Jánosné,* a férfiaknál *Nagy Ottó, Gergely János* és *Kiss Árpád* volt a legjobb.

A honvédelmi sportnap vidám, hangulatos közös szalonnasütéssel zárult.

Sz. J. I.

Együttműködési megállapodás



A Szakszervezetek Országos Tanácsa a dolgozók és családtagjaik tömegsportjának fejlesztése érdekében együttműködési megállapodást kötött a Budapesti Vasutas Sport Clubbal. Az együttműködési megállapodást a BVSC székházában *Déry Ernőné*, a SZOT szb-titkára és *dr. Balázs Ákos,* a BVSC ügyvezető elnöke írta alá.

Vasútegészségügyi kulturális és sportnapok

A Vasútegészségügyi Szolgálat szakszervezeti bizottságának sportbizottsága a pécsi TEK szb-vel közösen június 14—16. között Pécsett rendezte meg a 35. vasutasnap jegyében az országos vasútegészségügyi sport- és kulturális napokat.

A részvevők öt sportágban — labdarúgás, tenisz, úszás, asztalitenisz, sakk — mérhették össze tudásukat. A 13 szb területéről mintegy 120-an vetélkedtek. A háromnapos versenysorozatnak a pécsi Hullámfürdő, a városi teniszpálya, a PVSK labdarúgópálya és tornacsarnok adott otthont. Esténként színvonalas kulturális rendezvények (szellemi vetélkedő, táncverseny, diszkó) frissítették és szórakoztatták a részvevőket. A versenysorozat utolsó napján került sor az ünnepélyes díjkiosztásra, amelyen részt vett *Prókay Sándorné,* a vasútegészségügyi szolgálat szb-titkára, *dr. Hámori Károly,* a pécsi TEK igazgató főorvosa és *dr. Sallay Mária,* a pécsi TEK szb-titkára.

A vándorserleget, amelyet az összesített pontversenyben a legtöbb pontot elért csapat kapta, a budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet csapatkapitánya vehette át *dr. Tari Endrétől,* a vasútegészségügyi főosztály vezetőjétől. Második a szolnoki MÁV Kórház, harmadik a Közegészségügyi Intézet csapata lett.

Ökölvívó OB Nyíregyházán

Az országos vasutas ökölvívó-bajnokság négynapos eseménysorozata július 4-én kezdődött *Nyíregyházán.* A kilenc vasutas sportegyesület több mint 100 versenyzőt nevezett.

Ez volt az előzetes nevezés. A helyszínre sokkal kevesebben érkeztek. A Pécsi VSK és a Szombathelyi Haladás VSE 12-12, a Szolnoki MÁV-MTE 8, a Nagykanizsai VSC 6, a Debreceni VSC 3, a házigazdák 20 versenyzővel kezdték a „családi ünnepséget". Összesen tehát 61 versenyző mérlegelt. A szervezők döntöttek, háromnapos lesz az országos bajnokság. A felnőttek közül *Váradi, Csobán, Zsigó* és *Tóth,* valamint a serdülő *Bán Győző* így sem léptek szorítóba, mivel csak ők nevezték súlycsoportjukban. Így nem kaphattak érmet sem. Olyan patinás egyesületek, mint a *Miskolci VSC,* a *Törekvés,* a *Ceglédi VSE* és a *Hatvani VSC* nem jelent meg a bajnokságon.

A bajnokság színvonalát nagyban befolyásolta a versenyzők felkészültsége, illetve felkészületlensége. Gyakran az első menetben repültek a törülközők. A *Jóni* (PVSK) — *Orsós* (NVSC), a Lovas (NYVSSC) — *Habda* (Haladás) és a *Sulyok* (Haladás) — *Szemán* (DMVSC) mérkőzésen hozta igazán lázba a nézőket.

A felnőttek mezőnyében bajnokok: 60 kg. *Zámbó* (Haladás VSE); 63,5 kg, *Sulyok* (Haladás VSE); 71 kg. *Gondon,* +91 kg. *File* mindkettő NYVSSC.

Ifjúságiak: 51 kg. *Ákos* (NYVSSC); 54 kg. *Bognár* (Szolnok); 57 kg. *Dinya* (PVSK); 60 kg. *Kardos* (Szolnok); 63,5 kg. *Jónis* (PVSK); 67 kg. *Urszuly* (NYVSSC); 71 kg. *Lovas,* 75 kg. *Varga* (mindkettő NYVSSC); 81 kg. *Hart* (PVSK); 91 kg. *Horváth* (Haladás VSE) és a +91 kg. *Werb* (PVSK).

Serdülők: 48 kg. *Kővári,* 60 kg. *Papp* mind NYVSSC.

A versenybíróság a legtechnikásabb címet a serdülő *Papp Zoltánnak,* az ifjúsági *Ákos Istvánnak* és a felnőtt *Zámbó Gábornak* ítélte oda. A legküzdőképesebb versenyzők a serdülő *Kővári János,* az ifjúsági *Jóni József* és a felnőtt *Szemán Ferenc* ökölvívók lettek.

Különdíjat kapott a pécsi Hunor kesztyűgyártól — egy pár kesztyűt — *Hart Péter* PVSK és a Szabolcs-Szatmár megyei Tanács sportosztályától *Ákos István* NYVSSC.

A pontversenyt 125 ponttal a NYVSSC nyerte. Edző: *Szántó József.* 2. a 66 pontos PVSK. Edző: *Horváth Géza.* 3. a Szombathelyi Haladás VSE 65 ponttal. Edző: *Szakács Imre.*

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Megkönnyítik a rakodást. 13. Hátsó-indiai folyó. 14. Csülkösujjú rágcsáló Dél-Amerikában. 15. Albán közigazgatási terület. 16. Sajnálja a másik embertől. 17. Lágy páros betűi. 18. Neves író, publicista családi neve. 19. Remek, nagyszerű (olasz). 20. Végtag. 21. Helyhatározószó. 22. Női név. 23. Tengeri állat. 24. Kubai, norvég. osztrák autójelzés. 25. Ez nem valóság. 26. Spanyolországi arab hódítók. 27. A szamárium vegyjele. 28. Cirkuszi porond. küzdőtér. 29. Stíluságyzat. 30. Kézi fegyver, névelővel. 31 Ötkrajcáros váltópénz volt. 32 . . . Jean Baptiste (1639—1699) francia tragédiaköltő. 34. Vas megyei község. 35. Ásás közepe. 36. Nem a háta mögé. 37. Ókori nép. 38. Szovjet hírügynökség névbetűi. 39. Kolostoráról híres helység Bulgáriában. 40. Harcias indián törzs. 41. Neves színművész volt (Tivadar). 42. Magtárban van. 43. Szájaszéle. 44. A létező. 45. Kicsinyítő képző. 46. . . . Ádám, a Lánchíd építője. 47. A burnót (ék. hiány). 48. Az USA egyik állama. 49. Könyvelési forma.

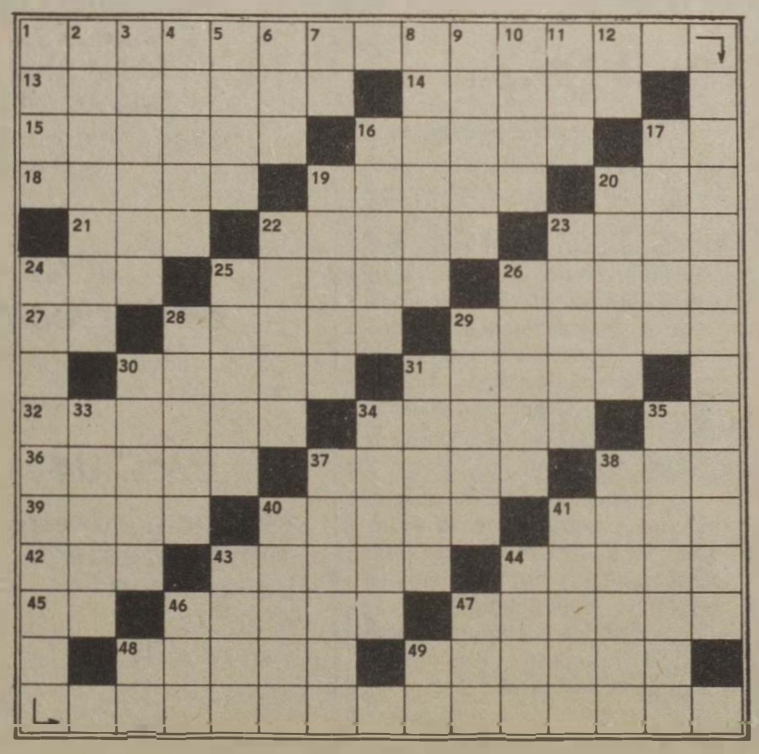
Függőleges: 1. Neves olasz labdarúgó. 2. Dunántúli áruház. 3. Régi büntetőeszköz. szégyenpad. 4. Gyermekintézmény. 5. Becézett férfinév. 6. Költemény. 7. Római 51. 8. Dél-amerikai folyó. 9. Mértani fogalom. 10. Színházi alkalmazott. 11. Ketyegésben meglelhető. 12. Gigantikus kezdet. 16. Hivatal. 17. Lakásbérlők. 19. Szőke, németül. 20. Érák. 22. Francia folyó. 23. A lépcső áll. 24. Gyorsítja a szállítást. 25. . . Walter (1845—1915) angol festő. iparművész. 26. Gépszerkezet. 28. . . Josef ben (50—133) palesztinai zsidó törvénytudós. 29. Eldöntetlen játszma. 30. Vasfajta. tárgyraggal. 31. Kis bot. 33. Balatoni üdülőhely. 34. Bértapsolók csapata. 35. Jugoszláv város régi neve. 37. Mesterember.38. Egy keleti nyelven 40. Vissza: fohászkodása. 41. Nyelvcsap (latin). 43. Erre épül a ház. 44. Kissé kevert tóga. 46. Skálahangok. 47. Osztrák, vatikáni és román autójelzés. 48. Római 49. 49. E. O.

Beküldendő: vízszintes 1. és a függőleges 24.

Beküldési határidő: augusztus 12. A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Ideiglenes sebességkorlátozás indokolatlan fenntartása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 12. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Puskás Istvánné, Mátészalka, Ifjúság tér 6., Magyar János, Zákány, Május 1. u. 82., özv. Palotai Lászlóné, Békéscsaba, 1919-esek tere MÁV ép., Boros Ferenc Budapest, Pál u. 6., Szilvássy László, Kemecse, Vörös Hadsereg u. 49.



HÍREK

— Nyugdíjasok búcsúztatása. Jászboldogházán, az V. főpályamesteri szakaszon ünnepséget rendeztek a közelmúltban nyugdíjba vonult Tóth Mihály főpályamester tiszteletére. A salgótarjáni főpályamesteri szakaszon Tamás Ferenc hegesztőtől búcsúztak nyugdíjba vonulása alkalmából a helyi gazdasági vezetők és a munkatársak. Mindkét helyen méltatták a tapasztalt vasutasok több évtizedes munkásságát, és átadták a kollektívák ajándékát.

— Bőrdíszműves szakkör. A Törekvés Művelődési Központ bőrdíszműves szakkört szervez, amelyre várják az amatőr bőrdíszműves vasutasok jelentkezését. Cím: Törekvés Művelődési Központ, Budapest, X., Könyves Kálmán krt. 25. Telefon: 138-211.

— Véradás. A debreceni körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban térítésmentes véradónapokat szerveztek, amelyeken részt vettek a szertárfőnökség, valamint a biztosítóberendezési és fenntartási főnökség dolgozói is. A két nap alatt 82 vasutas összesen harminc liter vért adott.

— Ünnepség a véradók tiszteletére. A dombóvári körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban ünnepséget rendeztek a véradók tiszteletére. Vértesi Jánosné, a csomópont Vöröskereszt-szervezetének titkára méltatta a véradás szerepét, és köszöntötte a többszörös vasutas véradókat, akiknek pénz- és tárgyjutalmat adtak át.

— Kirándulás. A kazincbarcikai körzeti üzemfőnökség nyugdíjascsoportja kirándulást szervezett Debrecenbe. Megtekintették a város nevezetességeit, majd ellátogattak a Járműjavító Üzembe. Jártak a Déri Ferenc Múzeumban és a Nagyerdőben is.

— Konténerpályaudvar. A békéscsabai vasúti csomóponton a közelmúltban helyezték üzembe a húsztonnás konténereket fogadó és továbbító pályaudvart, amely a jelenlegi technikai felszereltséggel naponta 8—10 konténer forgalmazására képes. Az építkezést folytatják.

Vasutasnapi ajándék

A vasutas-szakszervezet a 35. vasutasnapra színes tévét ajándékozott az úttörővasutasoknak. A készüléket július 11-én Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára és Tolnai Ildikó titkár adta át Sásdi Zoltán üzemfőnöknek.

— Segít a brigád. A tapolcai szertárfőnökség Béke és Batsányi János szocialista brigádja rendszeresen segíti az idős vasutas nyugdíjasokat. Legutóbb egy 80 éves nyugdíjasnak darabolták fel a barackfáját, amelyet a szélvihar döntött ki.

— Búcsú a vasúttól. A győri körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága július 5-én ünnepséget rendezett annak a tizenhét dolgozónak a tiszteletére, akik ebben az évben mondtak búcsút a vasútnak. A nyugdíjba vonulók érdemeit, több évtizedes helytállásukat Hornyán Sándor megbízott üzemfőnök méltatta.

— Találkozó. A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága vasutasnapi ünnepséggel összekötött találkozót rendezett Isaszegen. Az ünnepségen megjelent aktív és nyugdíjas vasutasokat Juhász Imre, a pártalapszervezet titkára üdvözölte, majd Nagy Alfréd, a miskolci igazgatóság műszaki osztályának vezetője mondott ünnepi beszédet. Utána vendégül látták a megjelenteket.

— Százhúsz tonnás mérleg. A székesfehérvári pályaudvaron elkezdték egy 120 tonnás vagonmérleg építését. Alkatrészei, melyeket a Szolnoki Járműjavító készített — már a helyszínen vannak. Ezzel a több mint kétmillió forintos beruházással a teherforgalom és a vagonkihasználás szempontjából fontos gondot orvosolnak a nagy forgalmú pályaudvaron. Jelenleg ugyanis a négytengelyes vagonok mérlegelésére nincs lehetőség. A mérleget még ebben az évben üzembe helyezik.

— Kihelyezett ülés. A hatvani körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága június 25-én kihelyezett szb- és főbizalmi ülést tartott Szolnokon. Az ülésen megvitatták az 1984. évi keresetnövekedés tapasztalatait, valamint a szakszervezeti választások előkészületeit.

LAKÁSCSERE

Elcserélném szoba-konyhás, félkomfortos, 32 négyzetméteres, I. emeleti tanácsi lakásomat MÁV-bérlakásra, másfél, kétszobásig. Érdeklődni lehet: Budapest, VIII. Dobozi u. 43. I. 9. Kantáné.

Elcserélném Budapest, XVII. kerületben lévő 3 szoba-étkezős, erkélyes, 73 négyzetméteres, tanácsi bérlakásom kétszobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Budapesttől 60 kilométerig kertes MÁV-lakás is érdekel. Érdeklődni lehet 7—16 óráig a 19-24-es üzemi telefonszámon: Szalontai Jánosné.

Elcserélném Szentgotthárd állomáson lévő két és fél szobás, félkomfortos, alápincézett — udvar, kert, gyümölcsfák, gazdasági udvar, gazdasági épületek tartoznak hozzá — MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy a Balaton-parton levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Címem: Budai Gyula pályamester, Szentgotthárd, Malom u. 1.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „nyolc házban" lévő 3 szobás, teakonyhás, gázfűtéses, telefonos, 80 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két kisebbre, az egyik tanácsi legyen. Érdeklődni lehet napközben a 131-212, vagy 11-93, este a 332-754-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest IV. kerületi két- plusz két félszobás, étkezős, III. emeleti szövetkezeti lakásomat: kétszobás, összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra, X., XIX. kerületi előnyben. valamint egyszoba-komfortos tanácsira. Nyán költözés. Érdeklődni lehet a 17-48 vasúti telefonon hétköznap munkaidőben.

Elcserélném szolnoki két és fél szobás MÁV-bérlakásomat budapesti lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 47-45, vagy a 44-83-as telefonszámon, Gregus Pál.

HALÁLOZÁS

Július 6-án, 72 éves korában meghalt dr. Völgyi Kálmán, nyugalmazott főiskolai docens, a MÁV Tisztképző Intézet nyelvtanára. Sok éven át tanította francia, német és orosz nyelvre a vasutasokat. Emlékét kegyelettel megőrizzük.

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 — 11 850
85—7437. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. AUGUSZTUS 15.

Alapterülete hét és fél ezer négyzetméter

Záhonyban elkészült a fedett átrakócsarnok

A 35. vasutasnap alkalmából egy újabb létesítményt vehettek birtokukba a záhonyi vasutasok. Elkészült a fedett kézi átrakócsarnok, s már a vasutasnapi ünnepségeket itt tartották meg. Ünnepi beszédet *dr. Gyuricsku Kálmán,* a megyei pártbizottság titkára tartott.

A MÁV Tervező Intézet elképzelései alapján a Kelet-magyarországi Állami Építőipari Vállalat 1983 végén kezdett a mintegy 130 millió forintos beruházás kivitelezéséhez. A 24 méter széles csarnokban kétoldalt két-két széles és normál nyomtávú vágány húzódik, az egymás mellé állított kocsikból közvetlenül lehet átrakni az árukat. Többek között műszaki cikkek, cement, forgácslap és más darabszámos áruk átrakására épült a csarnok. Ezzel több évtizedes gond oldódott meg: *az átrakómunkásokat megvédi az időjárás viszontagságaitól,* a csarnokban nyugodt körülmények között dolgozhatnak.

A hét és fél ezer négyzetméter alapterületű csarnokban műszakonként 30 széles nyomtávú kocsi átrakását tudják elvégezni, mintegy 70 dolgozó közreműködésével. A dolgozóknak a közelben épült kisgépes fedett átrakóhoz kapcsolódó szociális létesítmények állnak rendelkezésre. Itt korszerű öltözők és fürdők találhatók, megoldott az üzemi étkezésük is.

Ezután a záhonyi körzetben csak nagyobb árubeérkezés esetén, vagy a veszélyes, zárt térben nem rakható vegyi anyagok átrakásánál szorulnak a szabadba a kézi átrakómunkások.

L. B.

Köszönet és elismerés

AZ ÜZEMVITELI SZAKSZOLGÁLAT SZOCIALISTA BRIGÁDJAINAK

Kedves Munkatársaink!

Mindnyájuk előtt ismertek azok a gondok, amelyek nehezítik a Magyar Államvasutak munkáját. Az év elején bekövetkezett rendkívüli időjárás okozta zavarokon a legnagyobb erőfeszítések ellenére sem tudtunk teljes mértékig úrrá lenni. A teljesítmény várt növekedése elmaradt, lassult az elegymozgás, s a fuvaroztatók igényeit sem tudtuk maradéktalanul kielégíteni.

Az elmúlt évben meghirdetett kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben elért sikerek, a szocialista brigádok többlettevékenysége a lemaradást, a kedvezőtlen hatásokat csak kismértékben tudta csökkenteni. Ebben a nehéz helyzetben jelentkezett a Budapest—Ferencváros állomásfőnökségén szolgálatot teljesítő Clara Zetkin szocialista brigád, s tett vállalást a kedvezőtlen üzemviteli helyzet felszámolására. A MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett kollektíva csatlakozásra — a 35. vasutasnap méltó megünnepléséhez — vasutasnapi műszakok szervezésére hívta fel a körzeti üzemfőnökség valamennyi szocialista brigádját. Az üzemfőnökség vezetésével egyetértve a Clara Zetkin szocialista brigád felhívását a MÁV Vezérigazgatóság haladéktalanul közzétette, s csatlakozásra szólította fel az üzemviteli szakszolgálat szocialista brigádjait.

A felhívás a vártnál nagyobb visszhangra talált. Csaknem ezer szocialista brigád vállalta, hogy a 35. vasutasnap tiszteletére jobban, körültekintőbben dolgozik, erőfeszítést tesz a nehéz üzemviteli helyzet felszámolására.

A felhívás nyomán kibontakozott mozgalom kivívta őszinte elismerésünket. Kocsirendezők, váltókezelők, forgalmi szolgálattevők, a vonatok és mozdonyok személyzete, a szakszolgálat egésze tett tanúbizonyságot arról, hogy tud és akar is fegyelmezetten dolgozni, ha a feltételeket biztosítjuk számára.

A kezdeményező Clara Zetkin szocialista brigádon és Ferencváros Körzeti Üzemfőnökség szocialista brigádjain kívül őszinte köszönetünket fejezzük ki a szakszolgálat valamennyi dolgozójának. Példamutató helytállásukért, áldozatos munkájukért ezúton is tolmácsoljuk a Magyar Államvasutak vezetésének és a vasutasszakszervezet elnökségének elismerését.

Kérjük, hogy a vasutasünnep elmúltával, az év minden hátralévő napján töretlen lendülettel és figyelemmel végezzék felelősségteljes munkájukat, mutassanak példát, öregbítsék e nagy múltú szakma jó hírnevét.

Kívánjuk, hogy érjenek el újabb nagyszerű munkasikereket az év végéig meghirdetett kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben, s legyen részük az értelmes, alkotó munka örömében. Mindezekhez tiszta szívből kívánunk valamennyiüknek erőt és egészséget.

Koszorus Ferenc,
a Vasutasok Szakszervezete főtitkára

Dr. Bajusz Rezső,
a MÁV vezérigazgatója

A júliusi adatok tükrében

Szervezettebb, ütemesebb a vasúti áruszállítás

Előzetes adatok szerint júliusban javult a vasút áruszállítási tevékenysége. Az elszállított árumennyiség *10 millió 250 ezer tonna volt.* Ez az elmúlt év hasonló időszakának 100,2, a tervezett értéknek pedig 99,6 százaléka.

A vasúti áruszállítás teljesítményt kifejező árutonna-kilométer százalékos teljesítése a bázishoz képest 102,8, a tervhez 103,7 százalék. Az összes elszállított tonnán belül a belföldi forgalom a múlt év azonos időszakához viszonyítva 3, a tranzitszállítás 4,7 százalékkal csökkent. Ezzel szemben az export- és importáruk mennyisége 6,7, illetve 11,7 százalékkal növekedett.

A belföldi forgalomban júliusban a vártnál jobban megerősödött a fuvarigény. Ez — a fuvaroztatók által jelzettnél nagyobb mérvű kereslet — *esetenként fennakadást jelentett a fuvareszköz-ellátásban. Ennek ellenére az áruk döntő többségét sikerült a vasútnak elszállítania.* A tervet alapul véve júliusban a belföldi forgalom a kitűzött szintet megközelítően (99,6 százalék) alakult, az export- és importküldemények volumenét 6,5 és 7,4 százalékos túlteljesítés, míg a tranzitszállításokét 14,5 százalékos lemaradás jellemezte.

A vasút kocsiigényes áruszállítása 1984 júliusához viszonyítva 98, az előirányzathoz képest 100 százalékos teljesítést ért el. Ezen belül 2,1 százalékkal nőtt a műtrágya szállítása, a kő- és mészáruk volumene a bázisszinten volt. Kavicsból, homokból, tégla- és cserépáruból, cementből és cementgyártmányokból az elszállított árumennyiség nem érte el az előző évi szintet.

Az elmúlt év hasonló időszakához képest csökkent a megrakott teherkocsikban kifejezett élőállat-küldemények volumene. A tavalyi mennyiségnek 98 százaléka került vasúti feladásra. Ezen belül az exportküldemények mennyisége 4,4 százalékkal, a belföldi rendeltetésűeké pedig 48,3 százalékkal csökkent.

A gyümölcsszezon beindulásával jelentősen nőtt — az ugyancsak megrakott teherkocsiban kifejezett — vasúton feladott, gyorsan romló áruk mennyisége. Az összes elszállított mennyiség *16,7 százalékkal volt több az elmúlt évinél.* Ezen belül az exportra feladott mennyiség 1,4, a belföldi szállítás 38,8 százalékkal emelkedett.

A záhonyi átrakótérség belépő forgalmában az elmúlt év hasonló időszakához képest 7,7 *százalékos csökkenés tapasztalható.* Ennek ellenére a kiürítetlen maradvány napi átlagos 38,7 százalékkal volt több mint 1984 júliusában. Kismértékben csökkent az átrakótérség kilépő normál nyomtávú rakott teherkocsi forgalma. Kedvező, hogy a kilépésre váró maradvány napi átlaga jelentősen csökkent, ami az SZD fogadási készségének javulására utal.

Az áruszállítás minőségét jellemző mutatók júliusban közepesen alakultak. *Az időben ki nem állított teherkocsik száma növekedett, viszont csökkent a feloszlatott vonatok mennyisége,* ezen belül 55,8 százalékkal a kilépő feloszlatásoké.

A teherkocsik statikus kihasználása a bázisszinttel azonos, illetve a tervezettnél 5,4 százalékkal magasabb volt. Az időbeli kihasználásra jellemző kocsiforduló-idő értéke 4,87 nap, meghaladta mind az 1984. júliusi, mind pedig az előirányzott értéket.

A korszerű tehervonati mozdonyok napi futástervét a villamos vontatásnál 101,9, a nagy dízelmozdonyoknál 101,1 százalékra teljesítette a vasút. A tehervonatok menetrendszerűségénél 1,7 százalékos javulás következett be az elmúlt év azonos időszakához képest.

Előzetes információk szerint *a vasút júliusban 19 millió 500 ezer utast szállított.* Ez a mennyiség mind a bázis, mind pedig a tervezett érték 99 százalékának felel meg. Az utaskilométerben kifejezett vasúti személyszállítási teljesítmény várhatóan 95,1, illetve 95,8 százalék körül fog alakulni.

A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése 0,2 százalékkal romlott, az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó átlagos késési idő a bázisbeli 28,9 percről 29,6 percre növekedett.

Saját generálkivitelezésben

Műhelycsarnok a Kőér utcában

Műhelycsarnokot avattak július 23-án a budapesti Kőér utcában, *a MÁV Építési Géptelep Főnökségénél,* amelynek állományába körülbelül egymilliárd forint értékű vasútépítő és karbantartó gépek, valamint közúti járművek tartoznak. Mivel ezek javításához eléggé mostohák voltak a körülmények, több kisebb, nagyobb fejlesztés megvalósítása után 1982 márciusában hozzákezdhettek itt a régi műhelycsarnok bővítéséhez, valamint egy új oktatóbázis megépítéséhez. A beruházás kivitelezéséhez a vasút 182 millió forintot irányzott elő.

Bár a munkálatok előkészítése évekkel korábban megindult, a kijelölt generálkivitelezők később visszaléptek, s végső soron a főnökségnek kellett ezt a szerepet is betöltenie. Az építésben egyébként 27 alvállalkozó vett részt, s munkájukat az Építési Géptelep Főnökség hangolta össze. A hozzáértést a költségek alakulása is bizonyítja, hiszen a teljes befejezésig *a tervezett 182 millió forint helyett csak 160 millió forintot kellett felhasználni.*

A felépített új műhelycsarnok alapterülete 4320 négyzetméter, amely magába foglal egy 800 m²-es raktárt, két szerelőcsarnokot szerelőaknákkal és önjáró darukkal, egy akkumulátorműhelyt, valamint nyolc egyéb műhelyt, gyártás-előkészítő részleget, hőközpontot, több egészségügyi helyiséget, irodákat, elektromos elosztóházat stb. Az épületből még a teherhordó lift sem hiányzik. A szerelőcsarnokhoz ezenkívül csatlakozik a korszerű, nagy teljesítményű, önjáró tolópad, mely a vasúti járművek műhelyi mozgatására alkalmas.

Az avatóünnepséget Geiger Péter szb-titkár nyitotta meg, majd Róza Sándor igazgató méltatta a létesítmény jelentőségét. A műhelycsarnokot Pál József, az építési és pályafenntartási főosztály vezetője adta át rendeltetésének.

Geiger Péter megnyitja az ünnepséget

(Zelman Ferenc felvétele)

Szakmunkásavató

A hagyományokhoz híven az idén is megrendezték a debreceni járműjavító üzemben az ifjú szakmunkások avatását. Az ünnepségen jelen volt *Szilágyi Dezső,* a Landler Jenő Szakközépiskola, *Domokos Zsigmond,* a 127. sz. Szakmunkásképző Intézet igazgatója és *Csató Sándor,* a 109. sz. Szakmunkásképző Intézet gyakorlati oktató vezetője.

Széles Jenő tanműhelyvezető nyitotta meg az ünnepséget, majd *Kerékgyártó Imre* főmérnök avató beszédében méltatta az ünnepség jelentőségét. Ezt követően Szilágyi Dezső átadta a szakmunkás-bizonyítványokat az 56 végzős tanulónak. Ebből 8 főnek első alkalommal a szakmunkás-bizonyítvány mellett érettségi bizonyítványt is.

Korponai Lajos, a szakszervezeti bizottság titkára és Kerékgyártó Imre a tanulóévek során kifejtett eredményes munkájukért a fiatal szakmunkásoknak, s az őket oktató nevelőknek jutalmat adott át.

A fiatal szakmunkások nevében, a kitűnően végzett *Petrus István* vasúti járműszerelő köszönte meg a velük való foglalkozást és tett ígéretet a további jó munkára.

Az ünnepség eseménysorozatát a Debreceni Ruhagyár első, másodéves tanulóival együtt tartott diszkóműsor fejezte be.

Éljen augusztus 20., alkotmányunk ünnepe!

Augusztus 4-e, a szovjet vasutasok napja

Egy szerelvény öt mozdonnyal

Megszámolni is nehéz lenne, hány utat tett meg több mint húsz évi munka alatt *Vjacseszlav Petrovics Timcsenko,* az osznovai mozdonydepó mozdonyvezetője. A maga módján mindegyik út emlékezetes. De van egy, amelyre joggal büszke a veterán vasutas. A nevezetes út alkalmával *A. Sztreleccel, N. Kusnarjovval, V. Zsdanovval* és *N. Batujcsukkal* együtt egy abszolút rekordot állítottak fel. Az osznova—gotnya—szumi—baszi szakaszon, „zöld úton" egy 38,5 ezer tonna súlyú szerelvényt vezettek végig. Ez rekordnak számít. A 418 kocsiban Belorussziába és a Baltikumba irányuló áru volt.

Pjotr Krivonosz nyomdokain

A szerelvényt öt mozdonnyal továbbították, amelyek elöl, középen és a szerelvény végén voltak. Az egész úton szinkronban kellett teljesíteni minden parancsot. Arra különösen figyelni kellett, hogy pontosan betartsák a megadott sebességet — 90 kilométert óránként. A bonyolult munka „karmestere" Vjacseszlav Petrovics Timcsenko volt.

— *A kísérlet sikerült* — vonta meg elégedetten az emlékezetes út eredményét Vjacseszlav Petrovics. — Különösen nagy öröm volt, hogy rekordunkat azokban a napokban állítottuk fel, amikor az egész ország egy nevezetes évforduló megünneplésére — *a sztahanovi—krivonoszovi* mozgalom ötvenedik évfordulójára készült. Számunkra, vasutasok számára, pedig nincs nagyobb megtiszteltetés, minthogy krivonoszovi módon dolgozzunk.

Fél évszázaddal ezelőtt, az első szovjet ötéves tervek idején, a sztahanovista mozgalom hajnalán, egy fiatal mozdonyvezető a szlavjanszki depóból (Donbaszban van, ott, ahol Alekszej Sztahanov bányász a rekordját felállította), *Pjotr Krivonosz* mozdonyával egy, a maga idejében szintén rekordsúlyú, 1750 tonnás szerelvényt vontatott. Bátor kihívás volt ez, bizonyítéka annak, hogy a szocializmus tág teret nyitott mindenki számára a kezdeményezésre és az alkotásra. A szlavjanszki mozdonyvezető eredménye az ország mozdonyvezető brigádjának ezrei számára a munkában való helytállás mércéje lett.

Ötven év telt el azóta, de Krivonoszov és a követői által meghonosodott jelszó — *„Ami tegnap rekord, az mára norma"* — a mai napra sem veszített aktualitásából. Az új technikával gyökeresen megváltoztak a mozdonyvezető-brigádok munkakörülményei, és mi a világ legerősebb villanymozdonyaival rendelkezünk. Változatlan maradt viszont a feladat: *több árut szállítani, gyorsabban, kisebb ráfordításokkal.*

A munkatársak gratulálnak a hosszú szerelvényt eredményesen továbbító vasutasoknak

A moszkvaiak kezdeményezésére

A normát két-háromszorosan meghaladó, nehézsúlyú és hosszú vonatok vezetését elsőként a Moszkvai rendezőpályaudvar (Moszkva—Szortirovocsnaja) híres depójának villanymozdony-vezetői sajátították el. Ebből a depóból indult el az első lenini kommunista szombat. A kollektíva egyik tagja *V. Szokolov,* a Szocialista Munka kétszeres hőse. A moszkvaiak kezdeményezésére, amelyet a SZKP Központi Bizottsága is jóváhagyott, lehetővé teszi, hogy ugyanazzal a mozdonyparkkal több árut szállítsanak, megnöveljék a vasút áteresztő képességét. És mint hajdanán Pjotr Krivonosznak, a moszkvaiaknak is ezernyi követője akadt. A túlsúlyos szerelvények vezetőinek mozgalma ebben az évben vált tömegessé, amikor a szlavjanszkiak — Krivonosz földijei — felhívására a vasutasok között szocialista munkaverseny bontakozott ki — a vasutasnap és a sztahanovi—krivonoszi mozgalom ötvenedik évfordulójának méltó megünneplésére.

A Moszkva—Szortyirovocsnaja depó mozdonyvezetői az első tízezer tonna súlyú szerelvényeket a viszonylag rövid, *Perovo—Ribnaja* szakaszon vezették. Kollégáik pedig a Celinnaja vasútvonalról ezer kilométerre, sőt még hosszabb szakaszokon továbbítják a túlsúlyos vonatokat. *A „tízezresekkel" kezdték, majd jöttek a 16, a 20, a 25 és a 30 ezer tonna súlyú szerelvények.* Ma már zöld úton futnak a „szupernehézsúlyú" szerelvények a transzszibériai vasútvonalon is.

A mozdonyvezető-brigádok segítségére siettek a tudósok. Ma már minden vonalon a mozdonyvezetők elsajátították a megkétszerezett, megháromszorozott szerelvények vezetését. A Moszkva melletti, scserbinkai kísérleti pályaszakaszon már a rádióelektronikával felszerelt mozdonyok kísérleteit is végrehajtották. A 2—2,5 kilométer hosszú, három villanymozdonnyal ellátott (elöl, középen és hátul) szerelvényeket ma egy mozdonyvezető-brigád irányítja. Az utasítások pedig automatikusan rádión keresztül kerülnek továbbadásra a többi villanymozdonyra.

Túlsúlyos expresszvonatok

A teherszállító szerelvények után elkezdődött a hosszú szerelvényű személyszállító vonatok rendszeres közlekedése is. A 24—28 kocsiból álló expresszvonatokat a mozdonyvezetők a testvéri Csehszlovákiában készített, kényelmes, CSSZ—7 típusú villanymozdonyokkal vezetik.

A vonalhálózatban már nem kevés depó van, ahol minden mozdonyvezető-brigád elsajátította a hosszú szerelvényű vonatok vezetésének technológiáját, és ahol a krivonoszi hagyományok szerint dolgoznak. A vasutasnap előestéjén kihirdetik a szahanovi—krivonoszi mozgalom ötvenedik évfordulója alkalmából meghirdetett munkaverseny győzteseinek nevét. Ez a mozgalom segítségére van a vasutasoknak a teher- és személyszállítások állandóan növekvő mennyiségének sikeres lebonyolításában.

V. Csisztov

Mint óriáskígyó kanyarog a szerelvény

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Vendégek Görögországból

Koszorus Ferenc főtitkár és a görög vendégek

(Laczkó Ildikó felvétele)

A vasutasnap hetében, július 11—15-ig a görög Panhallen vasutas szakszervezet két vezetője, *Kotsias Spyros* elnök és *Politis Dimitris* főtitkárhelyettes öt napot töltött hazánkban. A vendégek *Koszorus Ferenc* főtitkár májusi görögországi látogatását viszonozták. Itt jegyezzük meg, hogy a két szakszervezet között eddig nem volt kapcsolat. A vezetőszintű delegációcserére az idén első ízben került sor.

Görög vendégeinknek az öt nap alatt gazdag programban, sok élményben volt részük. A 35. vasutasnapi rendezvények közül részt vettek a vasutas-szakszervezet házi ünnepségén, a Pesti Vigadóban rendezett kitüntetési ünnepségen, a Landler járműjavító ünnepségén és a tisztavatáson. Ezenkívül jártak az Északi járműjavítóban, az úttörővasúton s a Közlekedési Múzeumban. Megtekintették a boglárlellei vasutasüdülőt és a kenesei gyermeküdülőt. Találkoztak a vasút vezetőivel és szakszervezetünk vezető beosztású dolgozóival

A látogatás tapasztalatairól Kotsias Spyros elnök lapunk munkatársának a következőket mondotta:

— *Azzal szeretném kezdeni, hogy végtelenül örülünk ennek a látogatásnak, amely minden várakozásunkat felülmúlta.* Sok érdekes eseményen, nagyszabású vasutasnapi ünnepségen vettünk részt. Nagyon tetszett a tisztavatás. Megismerkedtünk néhány vasúti munkahellyel. Betekintést nyerhettünk olyan szociális létesítményekbe, amelyek a vasutasok pihenését szolgálják.

— *Amikor Magyarországra érkeztünk, csak Koszorus Ferenc főtitkárt ismertük* — folytatta az elnök. — *Az öt nap alatt sok ismerősre, barátra tettünk szert. Igazán kellemes napokat töltöttünk Budapesten. Köszönet érte mindazoknak, akik ezt lehetővé tették, akik a programban közreműködtek.*

— Másodszor járok Magyarországon — vette át a szót Politis Dimitris. — Hat év távlatában sok változás történt. A fejlődés városon és falun egyaránt lemérhető.

— Hogyan értékelik a két szakszervezet kapcsolatát, és milyen lehetőséget látnak az együttműködés szélesítésében?

— Örülünk, hogy a kapcsolatfelvétel sikerült — válszolta az elnök —, *s most azon fáradozunk, hogy tartós legyen.* Ennek érdekében tárgyaltunk a gyereküdültetés cseréjéről. Szóba került a felnőttek csereüdültetésének lehetősége is. Hiszen nekünk is vannak üdülőink, ahol fogadhatjuk a magyar kollégákat.

Beszélgetés közben szóba került a görög vasutak helyzete is. Mint megtudtuk, Görögországban a vasútvonalak hossza 2500 kilométer. A nyomtáv kétféle: *normál és keskeny.* A normál egyharmada kettős vágányú. Villamosított vonaluk nincs. A vontatást dízelmozdonyokkal és motorvonatokkal végzik. A göröt vasút létszáma 15 ezer. A dízelmozdonyokat Kanadából, az NSZK-ból és Romániából szerezték be. A motorvonatokat a Ganz-MÁVAG szállítja.

A görög vasutas-szakszervezet 1920-ban alakult, és tagja a Görög Általános Munkásszövetségnek. A szervezettség 100 százalékos, vagyis valamennyi vasutas tagja a szakszervezetnek.

Visi Ferenc

A szovjet vasutasok

Több árut raktak a vagonokba, így pótolták a lemaradást

Az elmúlt tél a Szovjetunió majdnem egész területén zord volt. Ez megnehezítette a vasút munkáját. Sok áru, főleg a szén, útközben összefagyott, és így a kirakás sok időt vett igénybe. A zord tél és más okokból a közlekedés képtelen volt megbirkózni a megtermelt árumennyiség szállításával. Az elmaradás áprilisig tovább nőtt.

Tavasszal a következő feladatot tűzték a vasutasok elé; rövid határidőn belül elszállítani a vállalatok raktáraiban felhalmozódott árumennyiségeket, alapanyagokat és tartalékokat felhalmozni az erőművekben.

Hogyan lehet ezt megvalósítani? A szerelvények áthaladásának meggyorsításával? Tavasszal elkezdődtek a pályajavítási munkálatok és ez érthetően lassította a szerelvények áthaladását. Ráadásul május végén elkezdődött a nyári szabadságolások ideje, az iskolai szünidő. Hirtelen megnőtt a személyszállítás volumene. A személyvonatok százait kellett pótlólag menetrendbe iktatni.

Ekkor figyeltek fel a statikus terhelésre. A Közlekedési Minisztérium elemezte a vasúti kocsik terhelését, és arra a következtetésre jutott, hogy ebben jelentős tartalékok rejlenek. Az igazodási pont a bűvös 300 kilogramm lett. Átlagosan ennyivel kellett, hogy nehezebb legyen minden kocsi.

Ma már elmondhatjuk, hogy az áruszállítás meggyorsításának módját jól választották meg. Ezt a módszert követi most már minden vonal kollektívája. Májusban a szovjet vasutasok rekorderedményt értek el: *1520 kilogrammal teljesítették túl a statikai terhelési tervet.* Ráadásul minden vasútvonal megbirkózott a kitűzött feladatokkal, a déli, a donyecki és a celinnajai vonalon pedig minden vasúti kocsi 2000 vagy több kilogrammal lett nehezebb. A pridnyeprovszkajai vonalon már megdőlt a háromezres határ is.

A sikerhez jelentős mértékben hozzájárult egy speciális csoport, amelyet a Közlekedési Minisztériumnál alakítottak meg. A csoport tagjai a minisztérium főigazgatóságának képviselőiből és tudományos munkatársaiból, közöttük 13 kandidátusból áll. A feladatok ellenőrzésén kívül a csoportot megbízták azzal a feladattal is, hogy naponta elemezze a vasúti kocsik terhelését a vonalakon és a szakaszokon, és konkrét javaslatokat tegyen. A csoport közreműködésével csak májusban 177 élenjáró terhelési eljárást vezettek be. Például a dél-urali vonalon és a Cseljabinszki Kohászati Üzemben egy négytengelyes kocsiba most öt cső helyett hatot raknak. A Novolipecki Kohászati Üzemben pedig közel 75 tonna fémet raknak egy kocsiba.

A statikus terhelés növelésének eredményeként májusban 9 millió 670 ezer tonna árut szállítottak terven felül, júniusban több mint 10 milliót.

V. Logunov

Felhívás

A 8/1983. (VI. 29.) EüM—PM együttes rendelete — a megváltozott munkaképességű dolgozók foglalkoztatásával és szociális ellátásával, valamint a keresetkiegészítés, átmeneti járadék rendszeres szociális járadék megállapításáról, folyósításáról szóló szabályok módosítása – igényként és követelményként veti fel a rehabilitációs bizottságok vezetői és tagjai képzését.

A SZOT Balatonfüredi Oktatási Intézete az *Egészségügyi Minisztérium* és a *Társadalombiztosítási Főigazgatóság* közreműködésével a rendeletek egységes értelmezése és alkalmazása — rehabilitációs tevékenység színvonalának javítása érdekében a vállalati, intézményi rehabilitációs bizottsági vezetők és tagok részére tanfolyamot hirdet.

Az ötnapos tanfolyamról, annak elvégzéséről a meghirdető szervezetek közös igazolást adnak ki.

A tanfolyam helye:	**SZOT Oktatási Intézet Balatonfüred, Széchenyi út 20. 8230**
Időpontja:	1985. december 2—6. (5 nap)
Részvételi díja:	Bentlakással: 2400 Ft/fő Bejárás esetén: 1400 Ft/fő
Jelentkezés:	SZOT Oktatási Intézet címén, vagy telefonon: 40-820 tanulmányi osztály Telexen: 32-622
Jelentkezési határidő:	1985. november 1-ig

Kérjük a vállalatok, üzemek, intézmények vezetőit, hogy a jelentkezők tanfolyami képzését támogassák.

Az állomásfőnök-helyettes

Szb-elnök a GySEV-nél

Kiss M. Sándor határozott egyéniség. Magas, vállas, jó kiállású férfi. Ha nem vasutas-egyenruhában lenne, inkább profi sportolónak nézném. Azután hamarosan kiderül, hogy nem is tévedtem olyan nagyot . . .

— *A foci régi szerelmem. A soproni vasutasok csapatában, az SVSE-ben kezdtem, de egy súlyos porcsérülés után nem léphettem pályára többé játékosként. A szenvedély azonban megmaradt, jelenleg a kapuvári futballisták vezetője vagyok.*

— A foci révén került a vasúthoz?

— Nem egészen, bár volt annak is szerepe. Autószerelő akartam lenni, mint annyi más fiú abban az időben. Nem vettek fel, erre a családi tanács úgy döntött, járjak gimnáziumba, mégpedig Sopronba. Korán keltem nap mint nap, rohantam a vonatra, *és ez a folytonos utazás döntötte el végül is, hogy a vasutat választottam.* A négy évig tartó bejárás alatt bőven volt alkalmam megismerni a vasutasok munkáját, így érettségi után nem volt gond a pályaválasztás. Éreztem, hogy nekem a vasútnál, pontosabban: a GySEV-nél a helyem, hiszen kapuvári vagyok.

— Azóta eltelt jó néhány év . . .

— Bizony el, már a huszonhatodik szolgálati évemet töltöm. Lent kezdtem, és ez természetes. A vasutasok fegyelmét, szervezettségét csodáltam, ám lényeges ismereteim nem voltak; nem sokkal tudtam többet, mint egy átlagos utas. *Voltam távírász, majd sokáig forgalmista, most már évek óta állomásfőnök-helyettes vagyok.* Az első évek nehezek voltak. Akkoriban, a hatvanas évek elején nem volt ritka a 24 órás szolgálat, a helyzet azóta alaposan megváltozott, bár a felelősség nem lett kisebb. Kapuvár állomás — finoman kifejezve — nem éppen a legkorszerűbb berendezésekkel van felszerelve, az úgynevezett emberi tényező itt fontosabb, mint egy olyan állomáson, ahol a forgalmi szolgálattevő az Integra-dominó berendezést kezeli. *Nekünk nincsenek ilyen modern berendezéseink, viszont igen jó kollektívával dicsekedhetünk.*

— Mint szolgálati főnök mondja ezt vagy mint szakszervezeti vezető?

— *Szerintem a kettő elválaszthatatlan.* A kollektíva vagy jó vagy rossz, akármilyen nézőpontból vizsgáljuk a kérdést. A lelkiismeretesen dolgozó emberek rendszerint aktív szakszervezeti tagok is. Itt jegyzem meg, *hogy a pályakezdés éveiben nagyon erősen hatott rám, hogy a GySEV-nél mindenki természetesnek tartotta, hogy a vasútnál töltött legelső naptól kezdve belépjen a szakszervezetbe.* Magam is így tettem, hamarosan pedig tisztséget is vállaltam. Előbb csoportbizalminak választottak meg, azután gazdasági felelős lettem, 1980-tól az szb elnöke vagyok. Pillanatnyilag a választási előkészületek folynak nálunk, szeptember közepéig lesz még az ezzel kapcsolatos tennivalónk. Új szervezeti felállásban fogunk dolgozni, amelynek az a lényege, hogy a vonal egyes szakszervezeti csoportjai között szorosabb lesz a kapcsolat.

Beszélgetésünk itt egy pillanatra megszakadt, mert Kiss M. Sándort a kapuvári sportegyesület kereste telefonon. Befejezve a telefonálást, ismét a foci került szóba.

— *Sok mindent köszönhetek a focinak. Talán furcsán hangzik, de még abban is segített, hogy jó vasutas legyek. Az egymásrautaltságra gondolok. Arra, hogy a foci és végeredményben a vasút is csapatjáték . . .*

Sárközi Gábor

Megbízatás az üzemi kollektívától

Felelős tisztségben

Pontosan a megbeszélt időben érkezett, mégis mentegetőzve mondja:

— Ma igencsak szállt a por körülöttünk, így a műszak utáni fürdés a szokásosnál kicsit hosszabbra sikerült.

Szőke Ferencet évek óta ismerem. Munkatársaihoz hasonlóan tudom róla, hogy amit vállal, azt igyekszik becsülettel teljesíteni. Így természetes, hogy a fiatal lakatost tavasszal újabb öt évre megválasztották a Pest megyei pártbizottság tagjává.

— *Jóleső érzés volt és örülök a megtiszteltetésnek,* de ez a Dunakeszi Járműjavító kollektívájának a megbecsülését is jelenti. Ennek a tudatában szeretnék kétszeresen is megfelelni a bizalomnak — mondja.

— A megyei pártbizottság ülésein milyen témákban tolmácsoltad az üzemi vasutasok véleményét? — kérdezem.

— Ennyire nem szabad a kérdést leszűkíteni — válaszolja. — A megyei politikai testületben Dunakeszi és vonzáskörzete — Göd, Fót nagyközség kommunistáit, és mintegy 60 ezer állampolgárát — *Rónai Árpáddal, a városi pártbizottság első titkárával ketten képviseljük.* Ezt mindig figyelembe kell venni a kérdések, javaslatok felvetésénél, ami persze nem vett el annak a lehetőségét, hogy én inkább a vasutasok gondjairól, eredményeiről szóljak. *Legutóbb például az üzem termelési tevékenységéről tájékoztattam a testület tagjait.*

Szőke Ferenc 1971-ben a szakmunkásvizsga letétele után jött a járműjavítóba dolgozni. *A MÁV Kiváló Brigádja* címmel kitüntetett *Béke* szocialista brigádnak is azóta tagja. A személykocsik főjavítását végzik. Személy szerint ő roncsvágó lakatos, aki egyebek között az elhasználódott, az alvázat borító hullámlemezt távolítja el a járművekről.

— Több testületnek is választott tagja vagy, ami bizonyára nem kevés elfoglaltsággal jár. Közéleti szereplésedet hogyan segíti elő a munkahelyi környezeted és a családod?

— Örülök, hogy szóba hoztad ezt a fontos kérdést, mert így módom van arra, hogy ezúton is megköszönjem munkatársaim és nem utolsósorban a feleségem segítő támogatását. Politikai tevékenységemet igyekszem úgy végezni, hogy minimális legyen a munkahelyi távollét. Ha azonban ez mégis elkerülhetetlen, társaim biztatnak: *képviseljem érdekeiket, helytállnak ők a munkában helyettem is.* A családban hasonló a helyzet, mert feleségem belátja, hogy a szabad időben végzett társadalmi munka az egész közösség, talán még a 9 éves kisfiam érdekeit is szolgálja . . .

— A legközelebbi tervek?

— Az MSZMP XIII. kongresszusa határozatainak helyi megvalósítása közben készülünk a közeljövő kiemelkedő politikai eseményeire, köztük a szakszervezeti választásokra.

Vetési Imre

Nyolcvan éve született dr. Csanádi György

Július 26-án, a Mező Imre úti temetőben és a XV. kerületi Csanádi György utcai emléktáblánál, koszorúk elhelyezésével emlékeztek meg *Csanádi György,* volt közlekedés- és postaügyi miniszterről, születésének 80. évfordulóján.

A kegyelet virágait a Közlekedési Minisztérium, a Művelődésügyi Minisztérium, a Magyar Posta, a Magyar Tudományos Akadémia, a MÁV Vezérigazgatóság és a társadalmi szervezetek képviselői, valamint a volt miniszter özvegye, barátai, tisztelői helyezték el.

*

Csanádi György 1905. július 28-án Laibachban született. A vasutascsalád érdeklődő, tanulni vágyó gyermeke megőrizte édesapja vonzódását a vasúthoz, annak szeretete, fejlesztése végig kísérte egész életét. Az érettségi után a budapesti műegyetemen szerzett mérnöki diplomát. Két év múlva a második diplomát is kézbe kapta, közgazdász végzettséggel párosította mérnöki képzettségét. A műegyetemen tanársegédeskedett, szenvedélyesen érdeklődött a közlekedés kérdései iránt, és elmélyülten foglalkozott a vasút problémáival, annak jelenével és jövőbeni fejlődésével.

A vasút minden szintű munkáját belülről is megismerte. Dolgozott a pályafenntartásnál, a pécsi vasútigazgatóságon, a MÁV Vezérigazgatóságon, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban.

Az egykori tanársegéd elméleti ismeretekben és gyakorlati tapasztalatokban gazdagodva a Budapesti Műszaki Egyetemre professzorként került vissza. Hosszú ideig az egyetem vasútépítési és üzemtani tanszékének a vezetője volt.

Tudományos eredményeinek elismerését jelzi, hogy a műszaki tudományok doktora volt, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, majd akadémikus. Több külföldi egyetem díszdoktorává fogadta. Olyan időszakban volt miniszter, amikor a közlekedésben, a vasútnál is korszakváltás zajlott le. Érdemeit hirdetik kitüntetései: *a Munka Vörös Zászló Érdemrend, a Kossuth-díj, az Állami Díj* első fokozata.

Szenvedélyes igényességgel kísérte figyelemmel az irodalmat és a művészetet. Rajongott a zenéért. 1945-ben lett a párt tagja. 1974. április 24-én halt meg.

A kollektív szerződés módosítása (6.)

Munkaidő-csökkentés, csak saját erőből

A MÁV kollektív szerződés ez évi módosításával kapcsolatban számos javaslat érkezett a heti 40 órás munkahét bevezetésére. A dolgozók joggal vetették fel további munkaidő-csökkentés megvalósításának igényét, hisz az ipari és építőipari vállalatok az elmúlt évben folyamatosan áttértek a heti 40 órás munkahétre. Cikkünkben az áttérés feltételeiről, lehetőségeiről és a munkaidő-csökkentés bevezetéséhez szükséges vállalati intézkedésekről tájékoztatjuk olvasóinkat.

A vasutasok heti kötelező munkaideje 1982. január 1-től — az egészségre ártalmas munkakörökben, valamint az ipari üzemekben három műszakban foglalkoztatottak kivételével — 42 óra. A havi munkaidőkeretben foglalkoztatott fordulószolgálatos és utazó dolgozóknak ennek megfelelően havonta átlagosan 182 órát kell teljesíteniük.

A belső tartalékok feltárásával

Az 1982. évi munkaidő-csökkentést a MÁV központi támogatás nélkül, önerőből oldotta meg. A kieső munkaidőt — mely dolgozónként 9 órát tett ki —, túlnyomórészt üzem- és munkaszervezési intézkedésekkel pótoltuk. A MÁV ipari és építési szolgálatánál, valamint mindazon munkaterületen, ahol az egy műszakos foglalkoztatás a jellemző a teljesítménykövetelmények fokozásával, a belső tartalékok feltárásával biztosítottuk a termelési feladatok változatlan szintű ellátását a munkaidő-csökkentés bevezetése után is.

Nem mondható el ez az állandó dolgozói jelenlétet igénylő fordulószolgálatos és utazó munkakörökről. E munkaterületeken a kieső munkaidőt pótló műszaki fejlesztések és szervezési intézkedések, valamint többletlétszám hiányában a munkaidő-csökkentés éves szinten *3 millió órával növelte a túlórák számát és 90 millió forinttal a MÁV 1982. évi bérfejlesztési keretét.* A túlórafelhasználás napjainkra minimális mértékben csökkent ugyan, a fordulószolgálatos és utazó dolgozók tényleges igénybevétele azonban nem változott a munkaidő-csökkentéssel arányos mértékben.

Mindezek ellenére a MÁV vezetése az 1985. évi vállalati terv előkészítésekor számolt a 40 órás munkahét bevezetésével. Ugyanis a dolgozói igények kielégítésén túlmenően fontos vállalati érdek is fűződik a munkaidő-csökkentés mielőbbi megvalósításához. Különösen a munkaerő megtartása és a munkaerő tervszerű utánpótlása terén jelent előnyt, illetve hátrányt a kötelező munkaidő mértéke, hisz munkahelyválasztáskor ez nem elhanyagolható szempont.

A vállalati terv kialakítása során azonban nyilvánvalóvá vált, hogy a feltétel hiánya miatt *a MÁV teljes létszámmal 1985. évben nem állhat át a 40 órás munkahétre.*

A munkaidő-csökkentés megvalósításához eltérő feltételek hiányoznak az egy műszakos (nappalos) és a két vagy több műszakos, valamint a folytonos és folyamatos munkarendben foglalkoztatottaknál.

A Munka Törvénykönyve a heti munkaidőt általánosan 42 órában állapítja meg. Kivételes szabályozást alkalmaz viszont a folytonos és folyamatos, illetőleg a két vagy több műszakban foglalkoztatott dolgozók körében, akiknek munkaideje heti negyven-negyvenkét óra lehet.

Az egy műszakos munkarendben foglalkoztatottaknál tehát még jelenleg is jogszabályi akadálya van a 40 órás munkahét bevezetésének. A MÁV vezetése a Vasutasok Szakszervezetével együttesen kezdeményezte a jogszabály módosítását, kérte a MÁV-nak az ipari és építőipari vállalatokhoz hasonló elbírálását, a módosításra azonban ez ideig nem került sor.

A több műszakos munkarendben, fordulószolgálatban és utazó munkakörökben a jogszabály engedi ugyan a 40 órás munkahét bevezetését, *hogy erre mégsem kerülhetett sor, ennek elsősorban szervezési, gazdálkodási okai vannak.*

Fő szabály ugyanis, hogy a munkaidő-csökkentést önerőből, a saját belső források ésszerűbb felhasználásával kell megoldani úgy, hogy emiatt a vállalat gazdálkodási helyzete nem romolhat.

Az utazó- és fordulószolgálatot ellátó munkaterületeken a munkaidő-csökkentés bevezetése — *a heti 40 órás munkahétnek megfelelő havi 173 órás kötelező alkalmazása* — évente 5,5 millió órával csökkenti a rendelkezésre álló munkaidőt. A mintegy 2500 dolgozó éves munkaidejének megfelelő kieső munkaidőalapot elsősorban üzem- és munkaszervezési intézkedésekkel, esetleg többletlétszám beállításával pótolni kell. Ezek hiányában az üzemvitel folyamatos fenntartásának követelményei miatt a kieső munkaidőt óhatatlanul túlórával kell visszapótolni.

A halasztás indokai

Az 1985. évi vállalati terv készítésének időszakában végzett vizsgálat szerint a vasútigazgatóságok — ezen belül az üzemfőnökségek — a kieső munkaidőnek csupán 30%-át képesek pótolni szervezési intézkedésekkel. A fennmaradó közel 4 millió óra, túlóra-növekedésként jelentkezne. A túlóra-növekedés bérköltsége — éves viszonylatban mintegy 200 millió — *a MÁV 1985. évi bérfejlesztését terhelte volna.*

Ilyen körülmények között a MÁV vezetése a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben elállt a 40 órás munkahét 1985. évi általános és kötelező bevezetésétől.

A bevezetés elhalasztását egyrészt az indokolta, hogy a fordulószolgálatot és utazó munkaköröket ellátó dolgozók körében a munkaidő-csökkentés sem jelentette volna egyben a ténylegesen teljesített munkaidő csökkenését is. A munkaidő-csökkentés a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit befolyásoló nagy jelentőségű intézkedés. Nem fogadható el csupán „papíron" történő végrehajtása. *Cél, a sok esetben 240-260 órát is elérő havi munkaidő arányos csökkentése, a keresetek változatlan szinten tartása mellett.* Másrészt a munkaidő-csökkentés miatti túlóra-növekedés tudomásulvétele esetén a szükséges bérfedezet az 1985. évi bérfejlesztési keretet terhelte volna, erősen korlátozva a teljesítményektől függő bérfelhasználás erősítésére vonatkozó elképzelések megvalósítását.

Az elhalasztás azonban nem jelenti és nem is jelenti a helyzet tudomásulvételét. Az üzemviteli szakszolgálat területén — ahol a munkaidő tényleges csökkentése a legnagyobb feladatot jelenti — *vezérigazgatói utasításra végzik az alkalmazott munkarendek felülvizsgálatát.* A felülvizsgálat célja a dolgozók és a vasút érdekeit egyaránt szolgáló új, korszerű munkarendek bevezetése, melynek a hozzájuk kapcsolódó szervezési intézkedésekkel biztosítják a személy- és áruszállítási feladatok maradéktalan ellátását, csökkenő munkaidő-ráfordítás mellett.

Az új munkarendek bevezetésének a ténylegesen teljesített munkaidő csökkenését kell eredményezni. Hangsúlyozzuk azonban, hogy változatlan szintű feladatellátás esetén a teljesített munkaidő csökkenése *nem eredményezheti az érintett dolgozók keresetének csökkenését.* A foglalkoztatás hatékonyságának növelése alapot teremthet a 40 órás munkahét bevezetésére is. A munkarendek korszerűsítésével elérhető munkaidő-megtakarítás pótolhatja a munkaidő-csökkenés miatt kieső munkaidőt.

Kísérleti jelleggel

A munkarendek felülvizsgálata során szerzett tapasztalatokra támaszkodva a MÁV vezetése a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben *1985. július 1. hatállyal lehetővé tette a 40 órás munkahét kísérleti bevezetését azokon a munkaterületeken, ahol a bevezetés minden feltétele adott.* Az intézkedés lehetővé teszi a dolgozók elvárásainak legalább részbeni kielégítését és egyben felkészülést, tapasztalatszerzést jelent a teljes körű munkaidő-csökkentés megvalósításához.

A heti 40, havi 173 órás munkaidő kísérleti jelleggel, főnökségi hatáskörben vezethető be a fordulószolgálatban és utazó munkakörökben foglalkoztatottaknál. A jogszabály — az előzőek szerint — csak e körben biztosítja a munkaidő-csökkentés lehetőségét. *A kísérleti bevezetés további feltétele a ténylegesen teljesített munkaidő arányos, havonta legalább 9 órával történő csökkentése.* Ez egyben azt is jelenti, hogy a munkaidő-csökkentés nem okozhatja a túlórák számának növekedését. A kieső munkaidőalapot üzemi és munkaszervezési intézkedésekkel, a munkarendek korszerűsítésével és a belső tartalékok mozgósításával kell ellensúlyozni.

A kísérleti bevezetés tervezésekor figyelemmel kell lenni arra, hogy ezt

— *a főnökségeknek önerőből kell megvalósítani, a központi támogatás igénybevételére nincs mód,*

— *a munkaidő-csökkentés nem vonhatja maga után a személy- és áruszállítás menynyiségi és minőségi színvonalának romlását,*

— *a 40 órás munkahét bevezetésével az érintett dolgozók bére nem csökkenhet.*

A szolgálati főnökségeknek a munkaidő-csökkentéssel kapcsolatos feladatok elvégzésére fel kell készülniük. Meg kell határozni azokat a munkaköröket, ahol a 40 órás munkahét bevezetésének feltételei adottak. Ki kell dolgozni a feladatellátás színvonalának megőrzésére, a kieső munkaidő ellensúlyozására vonatkozó intézkedéseket, és a havi 173 órás munkaidőhöz kapcsolódó munkarendeket.

A főnökségeknek, különösen az üzemfőnökségeknek messzemenően élni kell a 40 órás munkahét kísérleti bevezetésére biztosított lehetőséggel. Azon túlmenően, hogy a munkaidő-csökkentéssel elősegíthetik munkaerőhelyzetük stabilizálását, *megalapozhatják a jövő évi teljes körű áttérést is.*

A teljes körű áttérést azonban a jövőben is saját erőből kell megoldani.

Neuschl Gyula

Érdemes odafigyelni

Mi foglalkoztatja az utazószemélyzetet?

Válogatás a szakszervezeti bizottságok információjából

A MÁV első félévi eredményeinek ismeretében a szakszervezeti bizottságok egyre gyakrabban jeleznek olyan észrevételeket, amelyek a vasúti üzemmel kapcsolatosak. Ezúttal elsősorban az utazószemélyzet munkaidejének kihasználásával és a géphiányokkal kapcsolatos jelzésekből válogattunk egy csokorra valót.

A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának júniusi információjában írták:

„A dolgozóknak az a véleménye, hogy a gépre várások száma megközelítőleg sem akkora, mint azt a hivatalos kimutatások tükrözik. *Saját tapasztalataink szerint a vonatindító állomások sok esetben még az indítandó elegy összeállítása előtt kérik a vonatgépeket.* Amennyiben a mozdony azonnal nem áll rendelkezésre, úgy a vonatot indokolatlanul gépre várónak tüntetik fel. Ha viszont a kért mozdony időben kijár, sok esetben több órás vonatra várás keletkezik. Az indokolatlan vonatravárások pedig rontják a vonóerő jobb kihasználását és a valós géphiányok okozta nehézségeket fokozzák.

A jelenlegi helyzetben nagymértékben növeli a gépellátási problémákat az, *hogy a CsM-szolgálatnál 12 órás szolgálat után akár a közbeeső állomásokon is lezárják a mozdonyokat.* A következő váltás olykor három-négy óra múlva érkezik. Abban az esetben, ha a szabad tehervillanygép fordulóban, vontatási kísérővel közlekedő mozdonyon — amelyen a szolgálat 16 óráig terjedhet — a következő személyzet CsM-szolgálatos lenne, a feljelentkezési idők módosításával csökkenne a lezárt gépek száma."

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának információjából:

„A gépellátási problémákat a meglevő alkatrészellátási gondok mellett a menetrend betartása körüli káros jelenségek is nehezítik. *Ne legyen elismerhető ok az, hogy kocsi visszahagyása miatt a vonat, illetve a mozdony több órát vár, mert így a fordavonat már bizonyosan gépre fog várni.* Ha a menetrendszerűség megvalósul, van mód a kapcsolódó teendők felzárkóztatására, mert a kocsikiállítás és a rakodás is a menetrend szerinti közlekedés függvénye kell, hogy legyen! A vonatokba sorolt kocsik sorsa legyen biztos: *rákészítéssel, menetrend szerinti indítással, egységes rendeleti szabályozással stb.* Ha ez megvalósulna, szigorú szankciók alkalmazásával, következetes irányítással javítható lenne a munka. Jelenleg ugyanis nem tudni, *hogy a vonatkésésből ered-e a géphiány, vagy a géphiányból a vonatkésés?"*

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának információjából: *(Hasonló észrevétel több információs jelentésben található).*

„A gyakran nem kielégítő információs kapcsolat is kapkodást eredményez. Előfordul, hogy a leváltó mozdonyszemélyzetet nem oda kérik, ahol a gép valójában tartózkodik. *A személyzet vagy megy a gépe után, vagy nemritkán 100-150 km-t is önköltségben utazik honállomásáig.* Előfordult, hogy a nagykanizsai felvigyázó megkérte a személyzetet Fehérvárról, és közben a gépet dombóvári személyzettel benépesítették. Így a fehérvári személyzet önköltségben utazhatott vissza."

A kecskeméti körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának információjában írják:

„Az új menetrendben a 2821 számú *Lajosmizse—Kőbánya-Kispest* viszonylatú személyvonatot továbbító forgalmi utazók improduktív ideje nőtt. Ez a vonat ugyanis úgy érkezik Kispestre, hogy csak a 233—2 sz. *Puskin expresszel* térhetnek haza önköltségben. Budapesten négy óra az improduktív idejük, s haza 1 óra 11 perckor érkeznek. Tehát az aznapi vezénylésnél már nem számolhatunk velük."

A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának információjából:

„A 609 sz. gyorsvonat korábban Nyíregyházáról, most Debrecenből indul, de továbbra is Nyíregyháza biztosít hozzá személyzetet. A személyzet előző este önköltségben utazik Debrecenbe, mert az 5 óra tízperces indulást és a feljelentkezési időt is figyelembe véve reggel nincs megfelelő vonat az odautazáshoz."

A dombóvári körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának információjából:

„A több napos mozdonyfordulókból leggyakrabban csak egy-egy fordulópár realizálódik. A tehervonati gépek foglalkoztatásában teljes mértékben az operatív irányítás érvényesül az irányítók képességétől, személyi adottságától függően. Az ilyen irányítás pedig pillanatnyi előnyökért arra is képes, hogy a fordulótervet felborítva gépmenetek, keresztgépmenetek közlekedtetésével fejezze be azt a folyamatot, amit gyors döntésével megindított."

A miskolci körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának információjából:

„A javított mozdonyfődarabokból csökkent a vontatási telep készlete. Így a revízióra váró gépekből szerelünk ki például vontatómotorokat. Ezzel azonban a javítás ideje növekszik. Az M 47-es sorozatú mozdonyoknál a főtengely- és a csapágy-meghibásodás miatt nagymértékben csökken az üzemkészség. Az M 62-es és M 47-es sorozatú gépek üzemkészségét a kihelyezésen levő mozdonyok körül uralkodó szervezetlenség is kedvezőtlenül befolyásolja. Az üzemkészség romlását azonban az alkatrész és fődarabok hiánya, a meglévő mozdonyok egyre rosszabb műszaki állapota, s így a járműjavítói javítások elhúzódása eredményezi.

Vallomás a hivatásról

Egy kitüntetett mozdonyvezető emlékezése

Valljuk be férfiasan: embertársaink között szép számmal akadnak olyanok, akiket irigyelünk, mert életük úgy alakult, ahogyan azt elképzelték ifjú korukban. Mivel nem mindenkinek sikerül kamaszkori álmait megvalósítani.

Soós Jenő, a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség dízelmozdony-vezetője irigylésre méltó ember. Az alábbiakból kiderül, hogy miért . . .

„Srác koromban, az általános iskola befejezése után édesapám nem akart inasnak adni, ugyanis vékonydongájú kamasz voltam, s az „öreg" féltett a nehéz fizikai munkától. Akkoriban Balatonlellén éltünk, apám a közeli állami gazdaságban dolgozott napszámosként. Munkalehetőség alig volt, így kerültem apám mellé a gazdaságba. Szégyen ide, szégyen oda: nem nagyon tetszett a dolog, azután meg féltem is a lovaktól . . . Aztán egy véletlenül kezembe akadt hirdetés alaposan megmozgatta a fantáziámat. A hirdetésben az állt, hogy *mozdonyvezető-gyakornokokat keresnek.* Ettől kezdve nem hagyott nyugodni a dolog; mindenáron a vasúthoz akartam kerülni.

Ha nem is rögtön, de eljött ennek is az ideje. Néhány évet különféle beosztásokban dolgoztam, a létra alsó fokán kezdve természetesen. *Az ötvenes évek közepén kerültem először mozdonyra. Fűtő lettem.* Kemény fizikai munka volt. Nem tagadom, azokban az években majdnem hűtlen lettem a vasúthoz. Többször eszembe jutott, hogy jó lenne valami könnyebb munka után nézni. Mégis maradtam, mert a vágy, hogy fűtőből mozdonyvezető lehessek, erősebb volt mindennél. 1958 nyarán, a sikeresen elvégzett tanfolyam után *végre mozdonyvezető lettem.* Sokféle típusú gőzöst vezettem, kismozdonyt, tolatósat; a nagymozdonyok közül 411-essel kezdtem, és eljutottam a 424-esig. Ez utóbbit igen nagy megtiszteltetés volt vezetni, *csak a legjobbak kerülhettek rá* . . .

Néhány év után, 1965-ben lettem dízelmozdony-vezető. A gőzösök kora lejárt, de így van ez rendjén. Szép emlékeim vannak abból a korszakból, hiszen akkor voltam fiatal, bár őszintén szólva *nem sírom vissza az akkori technikát.* A munka most lényegesen könnyebb, mint akkor volt, persze a felelősség legalább ugyanakkora.

A fiam is a vasutat választotta, de a kisebbik „hűtlen" lett: miután kitanulta a villamosjármű-szerelő szakmát, elment a Köfémbe dolgozni. *A nagyobbik dízelmozdony-szerelő, ő szereti a vasutat, éppen úgy, mint én.* Szeretet, pontosabban: *hivatásérzet nélkül nem is lehet ezt a szakmát csinálni.* Az „igazi" vasutas tudja, mi a lemondás, s nem lázadozik sorsa ellen, ha éppenséggel karácsonykor vagy szilveszterkor kell az M 41-es fülkéjébe ülni . . . Nem kétséges: sok mindent elmulasztottam a hivatásom miatt. Alig ismerem az országot például, de beszélhetnék arról is, hogy mennyi-mennyi könyvet nem olvastam idő hiányában. Majd pótolom nyugdíjas koromban. Még talán kettő, vagy három év, most számolgatom a szolgálati éveket. Mindenesetre: *nem leszek „keserű" nyugdíjas, hiszen életem nagyobbik részében azt csináltam, amit szerettem* . . ."

Soós Jenő, aki mindezt elmondta, eddig háromszor részesült *Kiváló Dolgozó* kitüntetésben. Az idei vasutasnapon a *Kiváló Vasutas* kitüntetést vehette át a közlekedési minisztertől.

Sárközi Gábor

Vasutas szülők figyelmébe!

Szabad a pálya a gyerek érvényesüléséhez

A Magyar Államvasutak az országban öt helyen — *Bodrogolasziban, Békéscsabán, Kaposvárott, Kőszegen* és *Szegeden* — tart fenn diákotthont és kollégium jellegű nevelőotthont, a vasutasok 3—18 éves korú gyermekei részére. A felvételt szociális helyzetük, illetve a szülők szolgálati beosztása vagy továbbtanulás esetén a lakóhely és az iskola közötti távolság indokolhatja, ami megnehezíti a gyermek ellátását, felügyeletét és taníttatását.

Hol, milyen körülmények várják a gyerekeket, és az egyes városokban milyenek a továbbtanulás lehetőségei?

Az említett intézményekre köztudottan a nyugodt életkörülmények, a teljes ellátás fogalmánál is szélesebb értelmű gondoskodás — orvosi felügyelet, az egészséges életmódhoz tartozó művelődési és sportolási lehetőség, különböző szakmai képzettség elsajátíttatása stb. — jellemző. Bodrogolasziban például eszményi környezetben általános iskolás fiúk találnak meghitt otthonra. Kőszegen óvodás és általános iskolás fiúkat is fogadnak, míg Kaposvárott az óvodás korú leánykákon kívül általános és középiskolás lányok és fiúk egyaránt elérhetik választott hivatásukat.

A növendékek és a szülők tetszés szerint dönthetnek a pályaválasztásról. Így például Békéscsabán gimnázium, egészségügyi, kereskedelmi és közgazdasági, nyomdaipari, út-, híd- és vízügyi, zeneművészeti, autóforgalmi szakközépiskola áll a vasutas nevelőotthon tanulóinak rendelkezésére Kaposvárott a gimnáziumon, az egészségügyi, kereskedelmi és közgazdasági iskolákon kívül a mezőgazdasági, élelmiszeripari és egyéb szakközépiskolák között válogathatnak a növendékek, nem is szólva arról, hogy a városi szakmunkásképző intézetekben a kerámiaformázó, fonalgyártó, férfi- és nőiruha-készítő, fodrász, kárpitos, fényképész, marós, műszerész, esztergályos, húsfeldolgozó, szakács és más szakmákra is képeznek ki fiatalokat. Szegeden sem kisebb a választási lehetőség, ahol óvónői, képző- és iparművészeti, színházi táncművészeti vagy erdészeti, textilipari képzés is folyik, azonkívül, hogy ott vasútközlekedési, gépészeti, erősáramú, valamint autóforgalmi szakképzettséget ugyanígy szerezhetnek.

E rövid tájékoztatás nyomán *bővebb felvilágosítás kérhető a gyermekek elhelyezése, illetve felvétele ügyében a MÁV-nevelőotthonok és a vasútigazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztályain.*

Vastörvény-e még?

Menetrend — a mozdonyról nézve

Mozdonyvezetőként általában azt tapasztalom, hogy a vasút szakemberei minden menetrendváltozáskor néhány perccel csökkentik a vonatok menettartamát. Ez önmagában dicséretes törekvés, ha megvannak hozzá az egyéb feltételek is. Enélkül bosszankodunk miatta, az utasokkal együtt.

Ebből a szempontból rendkívül elhibázták a 117-es szolgálati menetrendkönyvben szereplő 36429. számú vonat útjára kiszabott adatokat, nélkülözve minden szakszerűséget és logikát. De lássuk csak!

Amikor a menetrendet megkaptuk, döbbenten állapítottuk meg, hogy ez a vonat a legtöbb felszálló utassal rendelkező három megállóhelyen — *Bashalmon, Kisfástanyán* és *Hajnaloson* — áthalad. Szerencsére rájöttek a hibára illetékes helyen is, ezért a menetrendkönyv érvénybe lépésével egy időben kiadtak egy helyesbítést. *No, de milyet?*

Mindhárom megálló tartózkodási rovatába fekete háromszöget kellett írnunk, aminek az a jelentése, hogy az egy percnél rövidebb ideig tartó megállás semmit sem változtat a vonat eredeti menettartamán. *Így aztán Nyíregyháza és Tiszalök között az utasforgalom miatti tartózkodás összesen két perc, amit lehetetlenség betartani.* Ugyanakkor az Északi-kitérőben három percig kell várakozni forgalmi okból, az ellenkező irányból érkező 36410-es személyvonatra! Mindehhez tudni kell, hogy a vonat előírt sebessége Görögszállás—Tiszalök között 55 km/ó, s ehhez képest a menetidők rendkívül rövidek.

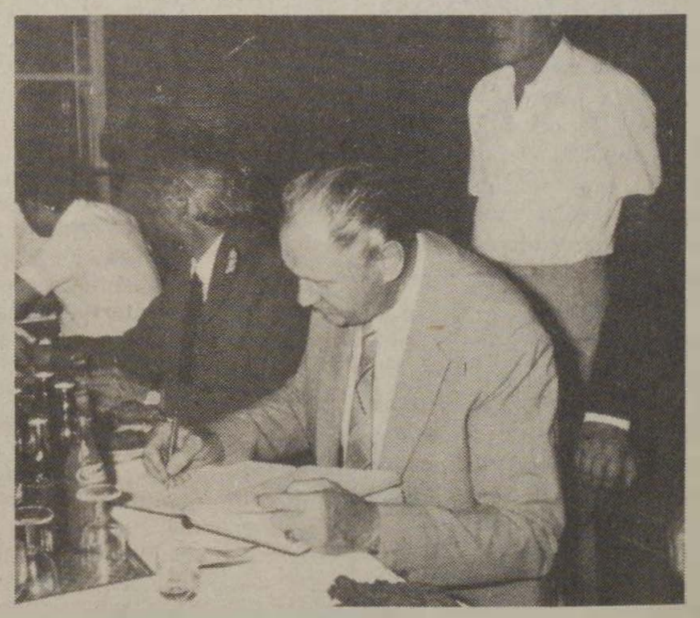
Például Bashalom—Tiszaeszlár között a 2,4 kilométerre 3 és fél perc jut. Tiszaeszlár és Kisfástanya között az 5 ezrelékes emelkedőben négy perc alatt kell megtenni a gyenge, lassan haladó, nehezen gyorsuló Bzmotorral a 3,3 kilométeres távolságot! Több más, páratlan vonatnál ugyanerre a szakaszra csak három és fél percet szabtak, szintén háromszöges megállásokkal. A mozdonyvezető így két eshetőség közül választhat: *vagy alkalmazkodik az érkezési és indulási időkhöz, hogy „rendes" legyen a vonat, s jócskán túllépi az engedélyezett sebességet, vagy betartja az 55 kilométeres sebességet.* Ám akkor elkerülhetetlen a késés. Ez azonban mindenképpen anarchiához vezet a vasúti közlekedésben.

S mit szólhat ezek után a 36413-as, illetve a 36417-es számú vonatok személyzete, mikor *Nyíregyháza* és *Ohatpusztakócs* között összesen 19 helyen kell menetrend szerint megállniuk, kilenc háromszöges tartózkodással? Még cifrább adat a szolgálati menetrendkönyvben. *hogy a 66050 számú tolató tehervonat is háromszögel Nyíregyháza külsőn.* Ennek vajon mi az értelme?

Ezeket a problémákat végül is azért teszem szóvá, hogy a menetrend szerkesztői a jövőben legyenek körültekintőbbek az előkészítő munka során. Felhívom a figyelmüket arra is, hogy más vonatoknál és nemcsak ezen a vonalon sokszor akár 10-20 kilométerrel is lassabban kell vinni a vonatokat az előírtnál, csak azért, hogy ne érkezzünk a kelleténél korábban a közbeeső állomásokra. Ez különösen a *Nagykálló—Nyíradony* és a *Fehérgyarmat—Zajta* közötti vonatok továbbításánál van így.

Nem ártana egyébként az ország többi részén dolgozó mozdonyvezető kollégák tapasztalatait is meghallgatni, ugyanakkor részletesebben is tájékoztatni bennünket a menetrendszerkesztés kulisszatitkairól.

Némedi Varga Gyula
Nyíregyháza



Meghitt, családias ünnepség színhelye volt július 16-án a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség üzemi étkezdéje. Az állami díjas Béke MHSZ szocialista brigád két nyugalomba vonuló tagjától, Angyalosi Gyulától és Bagi Sándortól köszöntek el a kollégák, s az üzemfőnökség vezetői. A rendezvényen részt vett Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója, Tongori Imre, a budapesti vasútigazgatóság vezetője is.

Képeinken Koszorus Ferenc főtitkár köszönti a brigádot, dr. Bajusz Rezső pedig elismerő sorokat ír a brigádnaplóba.

A százhuszadik avatás után:

Tisztképző — kiváló címmel

ÉVENTE KÉTEZREN TANULNAK AZ INTÉZETBEN

A vasutasnapi tisztavatás után a Skála Metró éttermében rendezett díszebéden dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója bejelentette, hogy a Tisztképző és Továbbképző Intézet — oktató és nevelő tevékenységének elismeréseként — elnyerte a Kiváló Intézet címet. A bejelentést a résztvevők tapsa fogadta. Két nap múlva, július 15-én, dr. Kun Dezső, a tisztképző és meghívott vendégei jelenlétében átvette a megtisztelő elismerést Szemők Béla általános vezérigazgató-helyettestől.

— *Hosszú évtizedek következetes munkája után intézetünknek ez az első kitüntetése.* Bízunk benne, hogy nem is az utolsó, hiszen „nem középiskolás fokon" oktatjuk, neveljük vasúti tisztté a hallgatókat — mondotta *dr. Kun Dezső,* aki igazgatóként huszonhárom éve vezeti az intézetet, ahol évente mintegy kétezer vasutas szerzi meg a munkájához szükséges magasabb szakmai és politikai ismereteket. A nappali (bentlakásos) képzésben résztvevők száma azonban csak kétszáz. Valamennyi képzési formára érvényes ugyanakkor, hogy a zavartalan tanítás, nevelés tárgyi és személyi feltételei jók, rendezettek. A tantermek száma tizenkettő.

— A számítástechnikai teremmel együtt — ahol már 11 személyi számítógép is üzemel — tizenhárom. Így a most végzettek már megtanulhatták a lesic és a basic nyelvezetet, és alapfokú ismereteket szerezhettek a gépek használatához. A jövő ugyanis elképzelhetetlen a számítógépek rendszeres alkalmazása nélkül — toldotta meg dr. Kun Dezső.

Elismeréssel beszél az intézet tanárairól és alkalmazottairól is, akik közül harminchárman főállásúak.

— De összességében mintegy kétszáz kitűnő tanárunk van — magyarázza —, akiknek többsége a MÁV Vezérigazgatóság vagy más szervek kvalifikált dolgozója, így országos szintű áttekintéssel és nagy gyakorlattal is rendelkeznek. Közülük többen főiskolai és egyetemi tanárok, vagyis az adott terület igazi szaktekintélyei.

A tisztképző az 1887-ben kelt alapítólevél kiállítása óta minden tekintetben sokat fejlődött. Az évek, évtizedek során mégis történelmi pillanat volt, *amikor a felszabadulás után bejutottak a Luther utca 3. számú ház falai közé az első munkások, vagy az 1949/50-es tanévben az első női hallgatók.* A levelező képzés 1952-ben indult meg. Az ötvenes évek végén kezdődött a pályafenntartási, a távközlő és biztosítóberendezési, valamint az adminisztratív feladatot végzők általános képzése is, majd 1964-ben a vontatási szakosztály négy tagozaton szervezte meg a vezetőképzést.

— Igyekeztünk egyre többet és többet vállalni. Az állomásfőnöki és oktatótiszti továbbképzéssel együtt munkaerő-elemző, munkaszervező, felsőfokú munkaügyi tanfolyamok sorát indítottuk el, majd a nyolcvanas évektől a vasúti mérnökök továbbképzése is a hatáskörünkbe került. S immár tízéves nálunk az idegen nyelvű képzés, így azóta angol, orosz, francia és német szavak törik meg gyakran a folyosók csendjét. A középfokú állami nyelvvizsgára heti négy órában — négyéves tanulással — készülnek fel a többre vállalkozók. A sikeres nyelvvizsgát tevők száma az idén már elérte a háromszázat. Az idén ismét új színnel bővült a képzés: az idegenforgalmi és a szállítmányozási tanfolyamok mellett öt üzemfőnöki és üzemfőnök-helyettesi továbbképző tanfolyamot szerveztünk.

Az intézet igazgatója — mint megfigyeltem — mindig többes számban beszél, szerényen elhallgatva a saját, egyéni érdemeit. Pedig maga is sokat tett az elért eredményekért. Valamikor *Orosházán* volt forgalmi szolgálattevő, ezenkívül dolgozott 24/24-es fordulóban *Kecskeméten* és *Gádoroson.*

A felszabadulás évében lépett be a kommunisták soraiba, majd pártfőiskolát, közgazdasági egyetemet végzett. Szüntelenül tanult, hogy taníthasson. Így lett és maradt mindmáig a Győri Távközlési és Műszaki Főiskolának is tanára, miközben igazgatói hivatásának is maradéktalanul eleget tett.

— *Az idei volt az utolsó tisztavatásom* — jegyzi meg csendesen, aztán felidézi a június 15-én lezajlott találkozó meghitt, bensőséges pillanatait, amelyre 35 év múltán azok is eljöttek, akik 1949/50-ben végezték el a tisztképzőt. Munkájuk, helytállásuk is igazolja a „Kiváló Intézet" cím odaítélésének jogosságát.

Szabó Béla

Vasúti Múzeum Pakson

Urbán Lajos közlekedési miniszter mondott megnyitó beszédet

A múzeum létesítésének gondolata akkor vetődött fel, amikor *Paks* területrendezése új vasútállomás építését írta elő. Az ópaksi állomás felvételi épülete és fűtőháza lebontásra volt ítélve. Időközben Pécsett egyre több helyet követelt magának az a.gyűjtemény, amely elsősorban a pályafenntartásnál használt munkaeszközökből és különböző tárgyakból állt össze. Az a javaslat, hogy Pakson létesítsenek vasúti múzeumot és skanzent, 1982-ben vetődött fel. Szerencsére a javaslatot a Közlekedési Múzeumon kívül még sokan támogatták, így hamar „sínre" került a paksi vasúti múzeum ügye.

A pécsi patrónusok, a munkáskezek előteremtéséhez az

Urbán Lajos beszédét mondja

igazgatósági szakszervezeti bizottság segítségét kérték. A gyűjtőmunka érdekében pedig felhívással fordultak az üzemfőnökök műszaki helyetteseihez is, vontatási írásos és tárgyi eszközökért. A szervezőket is meglepte az a nagyarányú megmozdulás, amelyet a körlevél nyomán tapasztaltak. A felkínált anyag olyan nagy terjedelmű volt, hogy válogatni is tudtak. Így a legalkalmasabb, legjellegzetesebb hiányzó darabok kerültek *Dunaújvárosba,* ahol a beérkezett írásos anyagot és a munkaeszközöket tárolták.

A brigádok al- és felépítményi munkát végeztek, segítségükkel felújították az állomás és fűtőház épületét, az elhasználódott raktárhelyiséget lebontották és újraépítették, felépítettek egy őrházat, eredeti állapotába visszaállították az élőrakodót, a fűtőháznál kézi meghajtású fordítókorongot helyeztek el, a teljes körletet megtisztították az építési törmeléktől, szeméttől, dudvától. A Dunaújvárosban felgyűlt anyagot még egyszer átválogatták, felújították, s kiállításra alkalmassá tették.

A múzeum ünnepélyes megnyitását július 24-én tartották. Ebből az alkalomból *Dunaújvárosból nosztalgiavonatot indítottak Paksra.* Az öreg gőzös vontatta szerelvény a pécsi vasutas fúvószenekar pattogó indulójának hangjára, méltóságteljesen gördült be az ópaksi állomásra.

A múzeum ünnepélyes megnyitójára délután 3 órakor került sor. *Dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatójának megnyitója után *Urbán Lajos* közlekedési miniszter mondott beszédet. Bevezetőjében a magyar vasút közel 140 éves történetéről beszélt, majd a paksi vasúti múzeum létrehozásának körülményeinek ismertetése után így folytatta:

— *Bízom abban, hogy a Közlekedési Múzeumnak — az országban működő többi egységével és a közlekedés több területén kihelyezett skanzenjével együtt — e kiállítás is jól fogja szolgálni a magyar közlekedés ügyét, a magyar vasút történelmi fejlődésének bemutatását, hirdeti elődeink munkájának megbecsülését és ifjúságunk körében a vasúti munka szeretetét.*

Külön örömmel tölt el, hogy e múzeumot fiatal városunkban, Pakson tudtuk megvalósítani, elősegítve ezzel is e szépen gyarapodó város és környéke közművelődésének fejlődését. Köszönetet mondok a múzeum létrehozásában közreműködő valamennyi intézménynek, vállalatnak. Külön elismerésemet fejezem ki a MÁV Vezérigazgatóság, a pécsi vasútigazgatóság, a Közlekedési Múzeum és a dunaújvárosi pályaépítési szolgálat munkatársainak, a szabadnapjaikat is feláldozó szocialista brigádoknak és vasutas dolgozóknak, akik a kötelező, hivatalos gondoskodást messze meghaladó tevékenységet fejtettek ki.

Kérem a város vezetését és lakóit, fogadják szeretettel e múzeumot kulturális intézményeik sorába. A Közlekedési Múzeumtól és a MÁV üzemeitől pedig azt kérem, hogy a megvalósításban kifejtett aktivitásuk, ügyszeretetük maradjon ébren a működtetésben is.

A vasúti múzeumot és skanzent ezennel megnyitom, átadom a városnak és az ország lakosságának. Kérem fogadják olyan szeretettel, mint amilyen örömmel a készítők, a sok társadalmi munkás az elődök tiszteletére és mindannyiunk örömére elkészítették — fejezte be beszédét a miniszter, majd átvágta a felvételi épület bejáratánál elhelyezett nemzeti színű szalagot és a meghívott vendégek kíséretében megtekintette a múzeumot.

A szabadtéri múzeum egy részlete

(Zelman Ferenc felvételei)

SÁTORALJAÚJHELY

Olyan vasútállomás, ahol van utánpótlás

Sátoraljaújhely állomás valamikor az ország vasúthálózatának egyik fontos csomópontja volt. Ma csak egy szárnyvonal vége, de ha nem is bonyolít akkora forgalmat, mint régen, itt is pezseg az élet, s több mint kétszáz vasutas teljesít szolgálatot.

— A Bodrog- és hegyközi emberek tudatában — mondja *Mezőssy Károly* állomásfőnök-helyettes — ma is olyan tekintélye, vonzása van a vasútnak, mint régen. Ennek az a magyarázata, hogy Sátoraljaújhely környékét igen szorgalmas nép lakja. Kollégáink javarészt a falvakban élnek — ahonnan jó az autóbuszközlekedés — és mindnek virágzó háztáji gazdasága van. Jelentős keresetkiegészítő tevékenység, amit a szolgálat után szabad idejükben el tudnak látni.

— És akiket Budapest rendező pályaudvaraira vezényelnek kisegítőnek?

— *Hát . . . az igazság az, hogy ezt a szolgálatot, a kirendelést nemigen szívlelik.* Igyekszünk is oda olyan kollégákat küldeni, akiknek nincs háztáji gazdaságuk. Jelenleg tizenketten — főleg kocsirendezők — szolgálnak tőlünk a *Keletiben* és *Rákosrendezőn.*

— Ezek szerint a sátoraljaújhelyi állomáson nem ismerik a munkaerőgondokat?

— *Szerencsére nem. Tegnap is felvettünk három fiatalembert, ők már el is kezdték a tanfolyamat. Váltókezelők szeretnének lenni.*

— Gondolom, hogy itt régi, példamutató vasutasokból nincs hiány.

— Nincs — mondja magabiztosan az állomásfőnök-helyettes — csak néhány nevet hadd említsek. A kiváló dolgozóink közül: *Tóth Gyula* forgalmi szolgálattevő, *Kozma György,* tolatásvezető, *Orosz József* és *Petró András,* kocsirendezők, *Bérces Gusztáv* raktárnok, *Bodnár György* átmeneti pénztáros, *Iván Ernő* árupénztáros, *Csukás Ferenc* vonatvezető, *Petróczi Pál* és *Simon József* jegyvizsgálók. És a szorgos asszonyok közül is egy: *Kucsinka Jánosné* takarítónő.

Mezőssy Károly elmondta azt is, hogy a gazdasági vezetők a párt és a szakszervezet jó összmunkája eredményeként nemrégen adták át az állomás felújított szociális létesítményét, melyről a többi üzemfőnökségről itt megforduló kollégák is azt mondják, hogy ilyen kevés van az országban. A dolgozóknak napi 13 forintért biztosítanak főtt ételt. Akik szombaton és vasárnap is szolgálatot teljesítenek, azok számára — ugyancsak 13 forintért — a resti ad ebédet. Vannak kultúr-, és sportlétesítményeik is, de sajnos — különösen az utóbbit — *kevesen veszik igénybe.* Egyszerűen azért, mert sok a szolgálat, pihenőidőben meg mindenki a háztájijában tevékenykedik. Még az Újhelyen lakók is. Mert itt mindenkinek van egy kis szőlője.

— Ez, illetve az italozás nem okoz-e problémát?

— *Régebben előfordult, hogy egy-egy kolléga pityókásan jelentkezett szolgálatra, de most kitűnő műszerünk van, amellyel öt perc alatt akár száz embert is ellenőrizhetünk.* A kollégák viccesen „léhűtő mumuskának" hívják, és roppant tartának tőle. Illetve mindenki belátta, hogy a vasút balesetveszélyes üzem, itt csak józan fejjel lehet dolgozni.

— Végül szóljunk most már konkrétabban az állomás tevékenységéről is.

— *Éves tervünk* — sorolja Mezőssy Károly — *80—90 ezer tonna áruszállítás.* Mi bonyolítjuk le a pálházi perlitüzem, a füzérkomlósi kaolinbánya és az erdészet termékeinek a szállítását. Ehhez jön a mezőgazdasági üzemek, elsősorban a Tokaj Hegyaljai Borkombinát kiszolgálása. Az ÁFOR-nak itt van a térség legnagyobb lerakata. *24 óra alatt 17 személyvonatpár fordul meg az állomásunkon,* és három tehervonatpárt fogadunk, illetve menesztünk. Mindezeken kívül kisegítjük a hidasnémeti átvesztő állomást, ha a nyírábrányi tranzit túlterheli.

Az állomásfőnök-helyettes mosolyogva teszi hozzá:

— *Úgy igyekszünk és dolgozunk ezen a pályán, ahogy azt apáinktól tanultuk.*

Mezőssy Károlynak nemcsak az édesapja szolgált a MÁV-nál, hanem már a nagyapja is. Ilyen vasutasdinasztia sok van Sátoraljaújhelyen.

Dávid József

Nosztalgiautazás

Megy a gőzös Pécsváradra!

Nem kis izgalmat okozott a pécsváradi vasutasoknak a MÁVTOURS új szolgáltatása, a Pécsi Iparı Vásár tíz napja alatt Pécsről Pécsváradra közlekedő nosztalgiavonat fogadása. A délutáni háromórás program látványos volt. Az ipari vásárra látogatók is szívesen vették igénybe a városban töltött órák után az utazás kínálta enyhülést a gyönyörű keleti Mecsek-vonulat tájain. Az egyórás vonatozást egyórás program követte. Amíg a pécsváradı vasútállomás várótermében rendezett szőttes-cserépedény kiállításon-vásáron időztek a felnőtt utasok, addig a gyermekek a gőzöst vették birtokba — rajta maradhattak, amíg az vizet vett.

Az állomásépület megszépült a vendéglátás kezdetére. Szocialista brigádok segítségével nagytakarításon, festésen-mázoláson esett át, parkosítottak, virágvályúkat bárdoltak, kaspókat helyeztek el, új fácskákat ültettek az öreg hársak közé. *Ferenc József* állomásfőnök — a kezdetı munkasikereket kihasználva — további terveket kovácsol. Tárgyalt a helyi taná ccsal, költségvetési üzemmel, vízügyi felügyelettel az állomás község felőli oldalának rendezéséről. Autóbusz-állomást, parkolót lehetne kialakítanı s e munkák velejárójaként újrabetonozni az átereszt, feltölteni és oldal fogó rézsűvel látni el a vasúti pályával párhuzamos kátyús, elhanyagolt országúti szakaszt. A kulturált vasútkörnyék a községnek is előnyére válik. A nosztalgiavonat nyári programja adta az ötletet egy őszihez, melyet *„gesztenyesütés"* idején szerveznének meg.

A pécsváradi vár — melynek régészeti feltárása folyamatban van —, a Dombai-tó strandolási lehetőségei már eddig is vonzották a turistákat. Lehet, hogy a jövőben sikk lesz Pécsváradra kirándulni?

A pécsi utazóközönség nagy sikert aratott kirándulóvonata — a Vasárnapi Dunántúli Napló és a MÁVTOURS szervezésében a nyári szombatokon — az idén is nagy látogatottságnak örvend. Nem egy alkalommal adták hírül a lap pénteki számában: *minden hely elkelt!* A VDN-vonat nosztalgiautazásai kellemes kikapcsolódást és olcsó programokat biztosít a közkedvelt dél-dunántúli kirándulóhelyekre. Úticélként szerepel *Dombóvár—Gunaras, Fonyód—Badacsony, Mohács, Keszthely—Hévíz, Balatonfenyves* és *Harkány.* A kirándulóvonatok romantikáját a 424-es gőzös biztosítja.

A program minden alkalommal változatos — a környék megismerése, múzeumlátogatás, strandolás, borkóstolás — szórakozás és pihenés egyaránt belefér, a reggeltől estig tartó „műsorba".

A részvétel feltétele, hogy az utas jegyváltáskor felmutassa a Dunántúli Naplóban megjelenő *VDN-VONATOK 1985.* feliratú szelvényt, amely a vásárolt részvételi jeggyel együtt jogosít — a program szerint — vonaton, buszon, hajón való utazásra, strandbelépésre, kedvezményes étkezésre. A programok *150 Ft összegbe kerülnek,* nyugdíjasok és 10 éven aluli gyermekek ennek 20%-os kedvezményéért vehetik igénybe. Annak, aki idejében megváltotta jegyét . .

Klenczné

Amikor a rossz idő volt a jó

Földváron a hét végén is megfordul négy-ötezer utas

A Balatonföldvárra vasúton érkezők figyelmét mindenekelőtt az 1923-ban épült és 1985-ben felújított állomásépület köti le. Az emeletes, két nagy terasszal kiképzett épület parkosított környezetével a Balaton-part legszebb állomásai közé tartozik, forgalma pedig ugyancsak arányban áll szépségével.

— A júniusi hideg napok, hetek miként befolyásolták a menetdíjbevételeket? — kérdezem a szolgálatban lévő *Krezinger Mártonné* jegykiadótól.

— *Nekünk kedvez a hűvösebb idő. Ilyenkor strandolási, napozási lehetőség híján az emberek inkább utazással töltötték el az idejüket.* Ennek köszönhetően nagyobb bevételre tettünk szert. A húszszázalékos balatoni kedvezmény a jelek szerint bevált, kis és nagycsaládosok egyaránt élnek a megtakarítást jelentő olcsóbb utazás lehetőségével. *Hétköznapokon Fonyódon és Siófokon piacot tartanak. Ma Fonyódra adtam el a legtöbb jegyet.* Sokan kérik a csoportos űrjegyet, amely húsz fő esetén húsz-, ötvenen felül pedig ötvenszázalékos kedvezményt ad. Ilyen jegyet éppen az imént kért egy ötvenhét tagú társaság.

— Jönnek-e külföldi vendégek?

— Megszámlálhatatlan külföldi utasunk van, főleg németek. Ezzel kapcsolatban hadd említsem meg a mi nagy problémánkat. *Szombati napon, mint ma is, csak egy pénztár tart nyitva.* Nekem a jegykiadás mellett fel kell emelnem az engedélykérő telefont, be kell mondanom az érkező vonatokat, emellett az információadás is az én kötelességem. A postai telefon sűrűn cseng, gyakran kérnek olyan tájékoztatást, hogy például soroljam fel a déltől estig közlekedő összes vonatot Budapest, vagy Balatonszentgyörgy felé. Mindezt akkor, amikor a sor vége odakint már az ajtónál áll. *Szóval nyáron elkelne Balatonföldváron egy külön információ.*

— Ilyen körülmények között hogy bírja az utasok rohamát?

— Tessék elképzelni mi van, ha csúcsforgalomban egy húszharminc tagú csoport helyjegyet kér a Balaton expresszre. Ilyenkor az ülőhelyeket le kell kérni a fonyódi központtól, aztán kézzel megírni a jegyeket, rávezetni a vonat nevét, a kocsi- és az üléssszámot. Láttam már, hogy máshol csak ráragasztanak egy bélyeget, pillanat műve az egész, *ahogy mi csináljuk körülményes, időt rabló munka.* Közben az utasok ingerültek, mert félnek, hogy lemaradnak.

— Nemzetközi vonatokra is adnak ki jegyet?

— *Papíron igen, a valóságban nem.* Amikor a vonatok tíztizenöt perces időközben követik egymást, egyszerűen nem tehetem meg, hogy behúzom a függönyt és nekiállok átszámítani a hetenként változó valutaértékeket. Ezért a külföldre utazóknak vagy Budapestig adunk jegyet, vagy ha úgyis arra járnak, *akkor javasoljuk, hogy Fonyódon, Siófokon váltsák meg jegyüket,* ott külön nemzetközi pénztár működik és a zsúfoltság is kisebb.

Balatonföldváron a hétvégi napokon is megfordul négy-ötezer fizető utas, éppen ezért elgondolkoztató: *miért csak egyetlen pénztár tart nyitva.*

Gerecsei Zoltán

Az egészségnevelés része (2.)

Tudnivalók a női nemiségről

A női nemi szervek biológiai ismerete a szaporodás szempontjából kiemelt jelentőségű. A harmonikus nő-férfi kapcsolat egyik tényezője, hogy a mindkét nembeli egyaránt ismerje azokat az élettani funkciókat, melyek az utódok létrehozásában nagy szerepet játszanak.

A méh. A magzat kihordására szolgáló szerv. A nemi érettségtől a havivérzés megszűnéséig nyálkahártyája állandó ritmikus változásban van. A havivérzés után az ösztrogén hormon hat rá a 14. napig, majd a sárgatest hormon veszi át a szerepet. Rendkívül bonyolult hormonális és egyéb élettani szabályozásról van szó, melyben több szerv is részt vesz. Ha a petesejt nem termékenyül meg, a méh nyálkahártyája 28 naponként lelökődik. Ez a menstruáció.

A petevezető. Az egyik vége beletorkollik a méhbe, a másik szabadon nyitott a hasüreg felé. A petefészekből belekerült petesejt továbbítására szolgál. A megtermékenyülés is a petevezetőben történik meg.

A petefészek. Kettő van minden nőnél. Ezekben vannak a tüszők. A nemi érettségtől kezdve havonta egy petesejt érik meg a két menstruáció között a 14. napon. Ezt az időszakot sok nő megérzi, az irodalomban a „középidős fájdalom" névvel illetik. A petesejt a petefészekből kiszabadulva a petevezetőn keresztül a méhbe vándorol, ahol ha megtermékenyül, bekövetkezik a terhesség. Ha nem, a menstruációval kilökődik.

A hüvely. A szülési „csatorna" része. Nyálkahártyája szintén ciklusos jelenséget mutat. A hüvelyben a mindig jelenlevő Dőderlein „pálcikák" — valójában mikroorganizmusok — a glykogénből tejsavat termelnek. Ennek koncentrációja védi a női hüvelyt a külső fertőzések ellen. Egészséges nő hüvelyének biológiai miliőjét semmiféle irrigáló szerrel ne változtassa meg. A külső nemi szerveknek is a meleg szappanos vízzel való lemosása a legjobb tisztálkodási módszer, csak *gyakran kell vele élni!* Ha már valamilyen „tünetet" észlel magán a nő, először az okot kell felderíteni és annak megfelelően beavatkozni.

Azonos tüneteket, például folyást, különböző okok is előidézhetnek. Amit a szomszédasszonynak írtak fel hasonló „tünetre", az nem biztos, hogy nekem is jó! Fontos alapszabály: a nő szaporodást szolgáló szerveinek normális működését *az egészséges életmód garantálja!* A nőnek az egészségéért *kettős* a felelőssége: egyrészt a saját testéért, másrészt a magzat egészségéért is felenie kell!

Életkor és nemiség. Hazánkban a lányok 60 százalékának az első havivérzése a 12-13. életévben jelentkezik. A menstruáció megjelenése még nem azonos a nemi érettséggel, de a 18. életév alatti „fejlett" lány sem biztos, hogy funkcionálisan már nemileg érett. A 18. év statisztikailag az a választó év, amely alatt *nem ajánlható* a nemi élet! *A nő nemileg a 18. életéve felett „érik be" a házasságra!*

Higiénia és divat. Sajnos, nem mindig egymást segítő testvérek. Ha mindenki hüvelytampont használ, akkor mit érhet el az orvosi tanács? Le kell beszélni a nőket a hüvelytampon használatáról. A hüvelytampont a hüvelyváladék átitatja, ez azután kitűnő *táptalajjá* válik a különböző kórokozók, baktériumok számára. Megtapadnak, szaporodnak, hüvely-, petevezető-, petefészekgyulladást idézhetnek elő. Használják az egyszerű vattát és gyakran cseréljék. *A szeméremtest elé tett vatta a lehető legjobb módszer a fertőzések ellen,* a leghigiénikusabb módszer a havivérzés problémáinak megoldására.

Görcsös menstruáció. Azért itt említjük meg, mert ez nem élettani ugyan, de kimondott betegségnek sem tekinthető. Elég gyakori panaszt okozó probléma. Mindenképpen orvosi vizsgálatot igényel, mert „kézzelfogható" okai is lehetnek, például fejletlen méh, hátrahajlott méh, hormonzavar stb. Ha elváltozást nem találunk, az egyszerű görcsoldók is jó megoldást hoznak. Statisztikailag alátámasztható, hogy a rendszeres házasélet, ami nem egyenlő a rendszertelen nemi élettel, valamint a szülés, a görcsös menstruációt megszünteti és panaszmentessé válnak a vérzések. Sokszor az anya „plántálja" bele a lányába a fájdalmat azzal, hogy elmeséli, miszerint „neki is" görcsökkel volt a havivérzése. A „havibaj" sem szerencsés elnevezés! Élettani folyamatról és nem „bajról" van szó.

Dr. Veress Sándor

Közös vagyonunk védelmében

Ne vigye tolvaj, kerülje tűz

A budapesti igazgatóság katonai és polgári védelmi önálló csoportja a közelmúltban vezetői értekezletet tartott a Keleti KÜF kultúrtermében. A napirend az igazgatóság 1984. évi tűz- és vagyonvédelmi helyzetének értékelése volt.

Az értekezletet *Nagy Lajos,* a budapesti igazgatóság vezetőjének helyettese nyitotta meg, majd *Budai Józsefnek,* az igazgatóság katonai és polgári védelmi csoportvezetőjének beszámolója következett. Többek között elmondta, hogy a társadalmi tulajdon védelmében a rendészeti szervek kármegelőző munkával vesznek részt. Munkájuk nemcsak abból áll, hogy elvégzik a szükséges ellenőrzéseket, jegyzőkönyvezik a tapasztalt rendellenességeket, hanem azonnal intézkednek is a hibák kijavítása érdekében, kezdeményezik a vétkesek felelősségre vonását, különös tekintettel a lopásokra, dézsmálásokra. Ennek ellenére a károkozás gyakorisága, *a károk nagysága emelkedik,* mert a területek állandó ellenőrzése a nagy távolságok miatt a megállapított rendészeti létszámmal is nehezen oldható meg, nincs is minden álláshely betöltve. A létszám feltöltésére és a létszámkeret növelésére jelentkezők hiányában nincs lehetőség, főleg az alacsony bérezés miatt.

Az igazgatóság területén tartott ellenőrzések megállapították, hogy a hiányosságok nagyfokú közömbösségre, felületességre és felelőtlenségre vezethetők vissza. Például az állomások a megállapított zárhiányokat nem pótolják. A feloszlatott vonatok tartózkodási ideje magas. A KÜF középvezetői nem végeznek elegendő ellenőrzést éjszaka és ünnepnapokon.

A tűzvédelem területén a múlt évben az élet és a testi épség védelme, az anyagi javakban keletkezett károknak, illetve a tűzesetek számának csökkentése, a tűzvédelmi ellenőrzések szakszerűségének növelésével a tűzesetek megelőzése volt a cél.

Az ellenőrzések során tapasztaltuk, hogy a vontató és vontatott járművek tűzbiztonsága nem kielégítő. E hiányosságok következménye, hogy a tavalyi 60 tűzesetből 37 a vontató és vontatott járművekben keletkezett. A járműtüzek megelőzése érdekében az év során is történtek intézkedések.

Az olajsárosodás szempontjából kritikus *Dunai Finomító* állomás közlekedő sávjainak ágyazatcseréje megtörtént. Az olajszennyezett területek mentesítését a továbbiakban is szorgalmazzuk.

A kéménykataszterek felülvizsgálatát a kéményseprő vállalatok nem végezték el.

A tűzvédelmi előírások megszegőivel szemben tavaly 34 esetben jártak el. *A tűzkárhelyzet az igazgatóság területén tovább romlott.* 1984-ben 60 tűzeset volt, ebből 4 gyújtogatásból eredt és különösen nagy anyagkárt okozott.

Kertész István

Vas megyei levéltári napok

Hazánk felszabadulásának 40. évfordulójának a jegyében rendezték meg az idei Vas megyei levéltári napokat Szombathelyen. A vasi megyeszékhely művelődési és ifjúsági központjában két nap alatt nyolc előadás hangzott el.

A tudományos szakemberek az egyik legjobb előadásnak minősítették *dr. Kövér Istvánnak,* a szombathelyi vasútigazgatóság igazgatási és jogi osztályvezetőjének az értekezését. Az osztályvezető a *„Vas megyei vasút 40 éves változásai"* címmel tartotta meg érdekes előadását.

(jakab)

Színes tv a kórháznak

Bensőséges ünnepség keretében adták át július 16-án a MÁV Kórház péceli részlegének a Nyugati csomópont szocialista brigádjainak ajándékát, *egy színes televíziót.* A társalgóban elhelyezett tv az idős betegeknek nyújt szórakozást, kikapcsolódást.

A színes tévét a kommunista műszakok bevételéből, az ÖTA támogatásával vásárolták. A készüléket a vasutasszakszervezet ÖTA osztályának vezetője, a brigádok nevében a Nyugati pártbizottságának helyettes titkára és a KISZ-bizottság titkára adta át.

Önkéntes véradók

Valamikor úgy terjedt el a köztudatban, hogy rendész, portás a vasúton többnyire azokból a dolgozókból kerül ki, akik már egyéb munkára egészségi állapotuk miatt nem alkalmasak. Ma már ez a tévhit túlhaladott, rendész, portás is csak az lehet, aki egészsége teljes birtokában van. Ezt támasztja alá az is, hogy a legutóbbi kiszállásos véradáson a szombathelyi járműjavító üzem 24 tagú rendészeti csoportjából, a tizenhárom órás szolgálat után kilencen adtak vért. Ugyanezen napon az üzem fizikai állományának mintegy 20 százaléka nyújtotta oda karját, hogy önként adja bajba szorult embertársainak azt, ami az élet fenntartásához a legdrágább, a vért. Vezetői példamutatásban sem volt hiány, mert a művezetők, főművezetők is ott sorakoztak sorukra várva.

Visszatérve a rendészcsoport teljesítményére, amiért fontosnak tartjuk ezt a gesztust ismertetni: az elmúlt években nagyon ritkán fordult elő, hogy egy brigád, vagy csoport több mint 30%-os részvétellel képviselje magát ilyen eseményen. *Az sem mellékes, hogy ez a kilenc ember rendszeres véradó,* évente két alkalommal adnak vért, egyrészt a lakóhelyükön, másrészt munkahelyükön. A képen láthatók a rendészcsoport önkéntes véradói, akik közül öten a *„Kiváló Véradásért"* ezüst és bronz fokozatú kitüntetéssel is büszkélkedhetnek.

Sátori Vilmosné

A rendészcsoport önkéntes véradói

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.

Korszerű táplálkozás!

Tejtermékek az étrendben

Az 1,5% zsírtartalmú tej mellett minden élelmiszerüzlet kínál önnek újabb csökkentett zsírtartalmú tejet. A 2,2%-os tejben minden értékes alkotórész megtalálható, csupán zsírból van benne kevesebb.

1 liter ára 7 Ft.

A Tejipari Vállalatok Trösztje a MÁV egyik legnagyobb fuvaroztatója

TEJIPAR

Kiss Attila: Ketten a mólónál

Fazekas Lajos

Augusztusi utazás

Lobogásával perzsel a nyár,
s elfogy majd a tüze, akár
szivemé; — addig hadd lobogjon
a fény, a virág, az élet a lombon!

A vasút mellett zúgó, sárga
mezők; úgy nézek e tájra,
mint ha álmaim szép szőttesében
meglelem a valót, gyönyörüségem.

Vigyázzatok hát emberi, szép
utamra lombok s messze tornyok.
S én megőrzöm lobogástok szinét,
mint egy szerelmet ifjúságomból.

Találkozó a Tisza-parton

Záhonyban a Gépesített Rakodási Főnökség szakszervezeti bizottsága felmérte a főnökségtől nyugállományban lévő dolgozók helyzetét, majd elhatározta, hogy ismét találkozóra hívja meg őket, bemutatva egykori munkahelyük fejlődését.

A szakszervezeti bizottság kezdeményezésével egyetértett a bizalmi testület, majd a szocialista brigádvezetők tanácskozása is. Az anyagi költségek előteremtésére a brigádok társadalmi munkát ajánlottak fel. Ilyen előzmények után július 26-án délelőtt került sor a találkozóra Záhonyban, a Tiszamenti parkban.

A kiküldött 472 meghívót 338 nyugdíjas „igazolta vissza”, majd személyesen is megköszönték, hogy a főnökség kollektívája az idén sem feledkezett meg róluk.

Földvári Lajos
szb-titkár

A MÁVTOURS szervezésében

Hajókirándulás a Tiszán

Indulás előtt a Jégvirág IV. motoroshajó
(Zsoldos Barnabás felvétele)

Hajókirándulást szervezett a MÁVTOURS a Tiszán. A Tiszavirág—II. tanyahajó társalgójában *Hepp Pálné,* a MÁVTOURS debreceni kirendeltségének vezetője adott rövid tájékoztatást.

— *Az út teljes ellátással sem kerül többe 150—200 forintnál* — mondta. — A jövőre is gondolva, a tanyahajón való üdültetés ügyében is tárgyalunk a Felső-Tiszai Vízügyi Igazgatósággal. Egyhetes, illetve 2-3 napos — péntektől vasárnapig turnusokra gondolunk.

Az első, kísérleti útvonalra 100 felnőtt és több mint 20 gyermek érkezett Debrecenből és Nyíregyházáról a vásárosnaményi állomásra. Rövid buszozás után a kirándulók a *Jégvirág—IV.* motoroshajóra szálltak Gergelyiugornyánál. A több mint háromórás hajóút alatt a kellemes hangulatról a *Cseppentő* fivérek megyeszerte híres tánczenekara gondoskodott. (*Cseppentő Sándort* jól ismerik a vasutasok, ő a MÁV fúvós zenekar vezetője!) Voltak, akik táncoltak, mások dalolgattak, a legtöbben a hajó tatján napfürdőztek. A hajó a tivadari hídon túl, a strand közelében kötött ki. Sokan a hajón maradtak, és az ott főzött ínycsiklandó tiszai halászlét és túróscsuszát kóstolgatták.

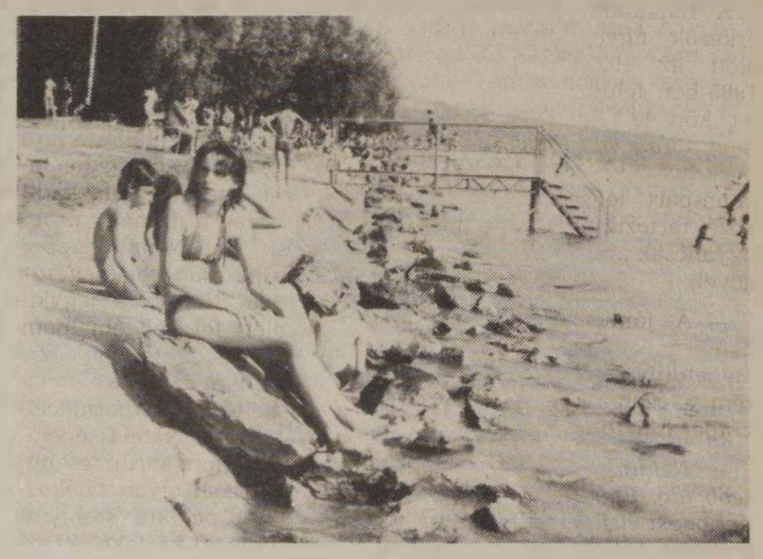
A Jégvirág—IV. visszafelé már gyorsabban haladt a víz sodrását kihasználva. Gergelyiugornya kikötőjében a *Kmetty Pál* kapitány vezette hajót legalább ötezer strandoló fogadta.

Zs. B.

Főidényben a Balatonnál

Telt ház az üdülőkben

Az idén SZOT- és vállalati beutalóval összesen 29 300 vasutas üdülhet. Balatonkenesén, a gyerekek nyaralóparadicsomában június 17-től augusztus 21-ig öt turnusban 2200 gyerek tölthet el 10-12 napot. Július 23-án a boglárlellei családos és a kenesei gyereküdülőbe látogattunk. Boglárlellén egy turnusban 290 vendég élvezheti a nyár örömeit, a Balaton hűsítő hullámait.



Délután a vízparton

Lapozgatom a vasutasok balatonbogláni üdülőjének vendégkönyvét. Csupa elismerő szó magyar és idegen nyelven. Sokan dicsérik az üdülő konyháján dolgozók munkáját: a magyaros ízeket, a finom falatokat.

Igazi nyári kánikula van, különösen a konyhán. *Bertalan Istvánné* főszakáccsal ebéd után találkoztam.

— Nem könnyű munka a miénk, nagy a felelősség — mondja. — Változatosan igyekszünk főzni, hogy minden vendég megtalálja a kedvére való ételt. Az itt nyaraló külföldiek nemcsak a magyar konyháról alkotnak véleményt, hanem a vasutas-szakszervezet szociálpolitikájának hírét is elviszik. Mi minden vendég részére szeretnénk munkánkkal örömet szerezni. Ez pedig csak úgy sikerülhet, ha mindannyian a maximumot nyújtjuk. Előfordul, hogy naponta 450 ebédet is főzünk. A berendezések modernek, az idén újították fel a konyha szellőzését.

— Hol tanulta a szakácsművészetet?

— Mosogató lányként kezdtem a pályát ebben az üdülőben. Innen küldtek iskolába, s lettem szakmunkás. Hét éve vagyok főszakács. Örülök, hogy azóta a KÖJÁL — az egyre szigorúbb követelmények ellenére is — csak dicsérő sorokat írt a konyhánkról.

Beszélgetésünket vidám gyerekcsapat szakítja meg. Egy középkorú férfit kísérnek, aki műanyag vödröt tart a kezében. Jókora ponty ficánkol benne.

— Pár perce akadt a horogra — magyarázza a főszakácsnak. — Szeretném ha megsütnék. A gyerekeket akarom megörvendeztetni vele.

— Pucolják meg és tegyék a hűtőbe. Most nem tudunk vele foglalkozni, de vacsora után megsütjük — intézkedik *Bertalan Istvánné.*

— Hát lehet ilyen kérésre nemet mondani? — kérdezi tőlem mosolyogva.

Csere Antalné üdülővezetőnek is sok gondja van ilyenkor főszezonban. Telefonál, intézkedik. Az irodában arról beszélgetünk, hogy mivel gazdagodott az idén az üdülő.

— *Az idén két szörföt kaptunk* — válaszolja pillanatnyi szünet után. — A vendégek óránként 30 forintért vehetik igénybe. Két vízibiciklit is igényeltünk, de arra sajnos még várni kell, mert sok a megrendelő. *Megnyílt a hangulatos parti büfénk is, ahol tájjellegű borokat, üdítő italokat vásárolhatnak vendégeink bolti áron.* Az üdülő régi büféjét is mi üzemeltetjük. A korábbi II. osztályú árak helyett IV. osztályú árakon forgalmazunk.

— Vannak-e beszerzési gondok?

— *Beszerzési gondjaink nincsenek.* Hetente kétszer a Bosnyák piacra járunk gyümölcsért, zöldségért és egyéb nyersanyagért. Megéri a fáradságot, mert július elején például egy kiló paprika ára a budapesti piacon húsz forinttal volt olcsóbb, mint Bogláron. Sajnos halászlét ritkán tudunk főzni, mert itt a Balaton mellett nem kapunk halat. A maszek halsütők is a Tisza környékéről hozatják a nyersanyagot. Az üdülő épületeit hamarosan tatarozni kell, mert sok helyen beáznak. A vendégek elégedettek a szórakozási és sportolási lehetőségekkel is. De ha olyan jó az idő mint most, a legszívesebben fürödnek és napoznak.

Boglárlelléről ebéd után indultunk Balatonkenesére. Az akarattyai hegy tövében csend honolt. A gyerekeknek ebéd után kötelező a pihenő. Ezt az időt használtuk ki arra, hogy a tábor vezetőjével, *dr. Radnai Jenőnével,* a MÁV Kaposvári Nevelőotthon igazgatójával szót váltsunk.

— *Az idén öt turnusban nyaraltatunk* — mondotta. — *Ez a harmadik turnus. A magyar vasutasgyerekeken kívül osztrák és NDK-beli csoportunk van. A két hét kellemesen telt. Ragyogó időt fogtunk ki. Ma este ünnepélyesen zárjuk a tábort, s holnap hazautaznak a gyerekek.*

Ízlik a finom uzsonna
(Visi Ferenc felvételei)

— Milyen volt az ellátás?

— Nem panaszkodhatunk. A külföldiek is elégedettek mindennel. Mi kell a gyerekeknek a Balatonnál? Jó idő és változatos étkezés. Mivel mindkettő megvolt, jól érezték magukat.

Délután három órakor megélénkült az élet az üdülőben. A gyerekek, nevelőik irányításával csoportosan érkeztek az étkezdébe az uzsonna elfogyasztására. Ezúttal kakaóstekercset, teát és tejeskávét kaptak. S ahogy elfogyasztották, fegyelmezetten elvonultak a Balaton-parti fövenyre. Következett a fürdés, a napozás, a vidám hancúrozás.

Amíg a gyerekek a vízben lubickoltak, *Horváth Ferenc* üdülőgondnokkal beszélgettünk.

— *Az idén napi negyven forint ötven fillérből négy étkezést, reggelit, ebédet, uzsonnát és vacsorát biztosítunk a gyerekeknek* — tájékoztatott. — *A zöldség- és gyümölcsellátás jó. A húsellátás sajnos néha akadozik, de szerencsére még nagyobb probléma nem adódott.* A tejeskocsi nem tud hozzánk bejönni, így a mi részünket a kenesei családos üdülőben hagyják. Mivel ez az üdülő is hozzánk tartozik, gyorsan megtörténik az ideszállítás.

A fürdés befejezése után a gyerekek a táborzárásra készülődtek. Izgatottan várták a táborvezető értékelését, s a különböző versenyek győzteseinek a díjak — csokoládé és torta — átadását. A külföldi csoportok tagjai magyaros emléktárgyakat kaptak ajándékba.

O.K.—V.F.

Két hét Szász-Svájcban

A vasutas-szakszervezet és a MÁV Vezérigazgatóság, valamint a Karl-Marx-Stadti Járműjavító Szakszervezeti Bizottsága között létrejött, és közel másfél évtizede tartó csereüdültetés keretében az idén is 45 vasutas gyermeke üdülhetett két hétig Szász-Svájc egyik gyönyörű kis városában, *Frauensteinben.*

Budapesttől Drezdáig fekvőhelyes kocsiban, Drezdától az üdülőig autóbusszal utaztak a gyerekek. Az üdülő 665 méter magas sziklás hegy tetején épült. A vadregényes környezetben mindenki jól érezte magát. Az ellátásra sem lehetett panasz. A konyha bőséges és változatos menüt kínált.

Az üdülőben rajtunk kívül 10—14 éves korú német gyermekek üdültek. A tábor vezetői — az időjárástól függően — gazdag programot szerveztek. Megismerkedhettünk Frauenstein várossal és hegyes-völgyes, festői szépségű környékével. Jártunk *Seifenben* is, ahol a világhírű kézműipari játékgyár található. A gyerekek megismerkedhettek a diótörő babák és egyéb játékok készítésével.

A szomszéd községben strandolási lehetőséget is biztosítottak részünkre. A vendéglátók autóbuszkirándulásokat is szerveztek. Jártunk a Karl-Marx-Stadti Járműjavítóban, az augustusburgi várban és az oederani miniországban. Tréfás versenyek, sportprogram, virslisütés, kultúrest tette emlékezetessé a két hetet. A magyar és német gyermekek között barátság szövődött.

A tábor vezetője, *Günter Eckhardt* és helyettese, *Günter Patrick* mindent megtett a gondtalan üdülés érdekében. A német nevelők és az üdülő személyzete nagy szeretettel foglalkozott a magyar gyerekekkel. Mindannyian egészségesen, gazdag élményekkel tértek haza szüleikhez.

Dr. Keresztes István

Bemutatkozó kiállítás

A miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza művészeti körének tagjai bemutatkozó kiállítást rendeztek július 19-én a közeli Bogácson.

A bogácsi művelődési ház kiállítótermében a helyi iskola tanulóiból alakult kamaraegyüttes köszöntötte a miskolci amatőr művészeket, köztük *Zsignár Istvánt,* a kör festőművésztanár vezetőjét, valamint a legaktívabb tagokat.

A művelődési ház vezetőjének, *Daragó Károlynak* üdvözlő szavai után *Radványi Géza,* az MSZMP MÁV Miskolci Bizottságának titkára nyitotta meg a kiállítást, méltatva a szakkör sikeres tevékenységét. A kiállítók nevében megköszönte Bogács község vezetőinek, hogy lehetőséget adtak a bemutatkozásra.

Az EBSE-üdülőben

Tíz nap Hajdúszoboszlón

Akik már üdültek a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete Hajdúszoboszló Lenin út 23. szám alatti üdülőházában, azok tudják, hogy a vendégek 1-2-3 ágyas szobákban nyernek elhelyezést. Az emeleti elhelyezés még a betegeknek sem jelent gondot, mert hívós rendszerű felvonó áll rendelkezésükre. A szobák berendezése kényelmes, minden szoba erkélyes, a napozáshoz nyugágyakkal ellátva. A földszinti közös helyiségekben színestv-készülékek, 500 kötetes könyvtár, különböző játékok, sportszerek szolgálják a szabad idő hasznos eltöltését. A beutalt vendégek kultúr- és sportprogramját az üdülő vezetői szervezik és bonyolítják le, melyben a városnéző sétától a sportprogramokon át autóbuszkirándulások és zenés-táncos est is megtalálható.

Több alkalommal üdültem már ebben az üdülőben. Mindig megelégedéssel nyugtáztam — beutalt társaimmal együtt — *a rendkívüli tisztaságot, a választékos és ízletes ételeket, az udvarias felszolgálást,* egyszóval a magas szintű vendéglátást. Ebben az üdülőben a vendégek problémáit azonnal megoldják. És teszik ezt észrevétlenül, csendben és természetükből adódó szorgalommal.

Ehhez a minőségi munkához teremtette meg az egyesület a megfelelő munkakörülményeket azzal, *hogy közel 8 millió forintos beruházással új, korszerű konyhát épített, bővítette a már meglévő éttermet.* Ennek eredményeként 130 beutalt vendég egy turnusban étkezhet. Kialakították az új büfét, amely ma már alapvető igényeket elégít ki.

Ebben az üdülőben télen—nyáron kellemes napokat tölthet a vendég. A még aktív dolgozók évi fáradtságukat kipihenve, új erővel feltöltődve térhetnek meg otthonukba, a betegek Hajdúszoboszló áldásos gyógyvízének hatását vihetik magukkal.

Az üdülő és 31 főnyi személyzete a legteljesebb mértékben teljesíti hivatását, a munkában elfáradt vasutasok és családtagjaik megelégedésére.

Pintér Lajos

Vakáció Dunakeszin

Napközis tábor a DVSE sporttelepén

Igazi nyári kánikulai meleg van. A kora délutáni órában a Dunakeszi Vasutas SE sporttelepe is békésen szunnyadna, ha a tenisz szerelmesei hangos játékukkal nem törnék meg ezt a nyári idillt. A labdamenetek közben egy-egy bemondással a wimbledoni bajnokságot idézik. A játékuk azonban még . . .

Alig száz méterre a teniszpályáktól a futófolyosó hűsében szieszt áznak az atlétikai napközis tábor résztvevői. A majd kétszáz méteres folyosót kellemes zene tölti be. Három asztalnál tizenéves srácok vívnak ádáz pingpongcsatát. Az edzői szoba előtt néhányan beszélgetnek, tréfálkoznak. A szobában *Maracskó Pál* edző a délutáni edzéstervvel foglalatoskodik.

Kint ugyancsak vidámak a gyerekek.

— Talán elmarad a délutáni edzés?

— *No, erről szó sincs, háromkor kezdünk.* Én is hallom, hogy jó kedvük van és örülök annak, hogy ennyire felszabadultak.

— Tudják már, hogy most mi vár rájuk?

— Igen. Az edzéstervet úgy dolgoztuk ki, hogy a terhelés fokozatos legyen. Délelőtt erősen megdolgoztattam őket, most majd könnyed átmozgató gyakorlatokat végeznek. Év közben heti 2-3 alkalommal edzenek, itt a táborban pedig naponta enynyiszer. Így különösen vigyázni kell, hogy ettől a zsúfolt, szokatlan edzésadagtól nehogy sérülést szenvedjen a fiatal szervezet.

A fiatal edző — aki aktív másodosztályú hármasugró — büszkén mondja, hogy a Kőrösi Csoma Sándor és a 3. számú Általános Iskolával kiépített jó együttműködés révén az egyesületben még soha nem sportolt ennyi serdülő fiatal, mint jelenleg. Ezért is örülnek annak, hogy az idén is meg tudták hirdetni ezt a tábort. A gyerekek jobban megismerhetik egymást, meg az egyesületet is, és nem utolsósorban jó feltételek között készülhetnek a versenyekre.

Az egyesület és a Kőrösi Csoma Sándor iskolában működő sporttagozatos osztályok közös munkájának eredményeiről beszélgettünk, amikor a kinti zsibongás elcsendesedett.

— Mit sejtet ez a hirtelen csend? Csak nem valami tréfára készülnek a gyerekek?

— Á, dehogy. Hány óra van?

— Három múlt öt perccel.

— Akkor már kimentek bemelegíteni.

A futófolyosó végében a rögtönzött súlyemelőteremben három dobóatléta a nehéz tárcsákkal gyűrkőzik. A Bak fivérek közül Zoli az öccsének — Sándornak — a gyakorlatát figyeli.

— Mennyi annak a súlya, amit Sanyi emelget?

— Száztíz — mondja a szálfatermetű Zoli.

— Ilyen melegben nem volna jobb strandolni?

— Majd arra is találunk alkalmat, hogy lubickoljunk a vízben.

A futófolyosó kellemes klímája után szinte fojtogató a kinti hőség. A futók azonban mit sem törődve ezzel az „aprósággal", jókedvűen végzik a bemelegítést.

— Valaki mindig középre áll, s irányítja a többieket. Most Bárdfalvi Tamásé a „segédedzői" szerep — tájékoztat Maracskó Pál. S azt is megtudom, hogy néhány ígéretes atléta bontogatja szárnyait a Vasutas Sportegyesületben. A tizenöt éves magasugró, *Farkas Rita* tavaly lett aranyjelvényes. *Tóth András* 100 m-en 11.2-es idejével egy tizedre van az aranyjelvénytől. A két tizennégy évesnek, *Czibere Anikónak* 400 méteren 60 mp, *Sánta Péternek* magasugrásban 165 cm a legjobb eredménye.

— Mikor lesz legközelebb verseny, ahol lemérhetik a mostani munka eredményét?

— Július 12-én Vácott, ahol valamennyien indulnak a serdülő B, A és az ifjúságiak részére kiírt versenyen.

— És azt követően?

— Továbbra ismét heti 2-3 alkalommal edzünk, majd augusztusban a közép- és hosszútávfutókkal a Börzsönybe megyünk edzőtáborozni. És természetesen indulunk a közbeeső versenyeken is.

Jó húszpercnyi ráhangolás után a 23 tagú társaság Maracskó Pál irányításával megkezdi a napi penzum teljesítését. Árnyékba húzódom, a labdarúgók kispadjáról figyelem, hogy a vasutas atléták minden erőlködés nélkül futják a kijelölt távokat, ugranak távolba. Közben a legfiatalabb atlétapalántának, a tizenegy éves *Vonczem Gergelynek* az édesapja telepszik mellém.

— *Mi, szülők is örülünk az egyesület kezdeményezésének* — mondja. — *Nyugodtan dolgozhatunk, tudjuk, hogy a gyerekek jó helyen, felügyelettel töltik a vakációt. A járműjavítóban ebédelnek, itt pedig edzenek, s közben még programokat is szerveznek számukra.*

Vetési Imre

Lövészverseny a vasutas-kupáért

A debreceni építési főnökség honvédelmi klubja már ötödik alkalommal rendezte meg az üzemi MHSZ-vezetőséghez tartozó klubok részére alapított vasutaskupáért folyó légpuskalövészversenyt.

A csapatverseny győztese a debreceni körzeti üzemfőnökség tartalékos szakosztályának csapata lett. Az egyéni versenyt *Tóth József,* az építési főnökség honvédelmi klubjának versenyzője nyerte.

MHSZ-lövészverseny

A hatvaniak MÁV—MHSZ Honvédelmi Klubja a közelmúltban a HKVSC lőtéren kispuska-, és légfegyveres számokban versenyt rendezett, melyen a KISZ-alapszervezetek, a szocialista brigádok, a Volán és az ÁFOR-vállalatok versenyzői vettek részt.

A felnőtt férfiaknál *Balázs Béla* 92, a nőknél *Geiger Mária* 82 köregységgel első lett. Mindketten a MÁV versenyzői. Az ifjúsági fiú és lány korcsoportnál is a vasutasok lettek az elsők.

A verseny első, második és harmadik helyezettjei oklevél- és tárgyjutalomban részesültek.

Jubilál a halasi vasutas-fúvószenekar

Harmincöt évvel ezelőtt, 1950-ben alakult meg *Kiskunhalason* a vasutas művelődési ház fúvószenekara. A megalakulást követő években egyenletesen fejlődött zenei tevékenységük, melyet a helyi honvéd zenekar megszűnése is segített. Ebben az időszakban *Nagy Géza* nyugalmazott honvéd karnagy irányításával működtek. Később, 1964-ben *Katanics Gyula* karnagy vette át a zenekar irányítását. Vezetésével megyeszerte ismertté váltak, egyre több városba kaptak meghívást. 1974-ben Lajosmizsén megtartott minősítő versenyen *„Ezüstlant"* díjat nyertek.

A jubileum alkalmával a 35. vasutasnap tiszteletére Kiskunhalason a Lenin téren rendezték meg a dél-alföldi vasutas fúvószenekarok találkozóját. A békéscsabai, szegedi, szentesi és kiskunhalasi zenekarokat *Szabó Károly,* a városi tanács elnöke köszöntötte, majd több mint kétórás színvonalas hangversenyben gyönyörködhetett a nagyszámú közönség. A hangverseny után a vasutas művelődési házban folytatódott az ünnepség, ahol a Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében *Hegedüs Károly,* a kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály helyettes vezetője méltatta a jubiláló zenekar működését, majd átadta az elnökség ajándékát. *Gulyás Ferenc,* a szegedi területi szakszervezeti bizottság munkatársa pedig Szakszervezeti Munkáért Oklevelet adott át az alapító tagok közül *Burányi Lászlónak* és *Huff Miklósnak.*

G. J.

Hangversenyt ad a zenekar

FILATÉLIA

Jubileumi bélyegkiállítás

A vasutas-szakszervezet soproni bélyeggyűjtő köre a 35. vasutasnaphoz kapcsolódva rendezte meg jubileumi bélyegkiállítását a Sopron-szálló kongresszusi termében.

A kör fennállásának 25 éves jubileumát méltó környezetben, nagyszámú érdeklődő jelenlétében *Idei Miklós,* a MABÉOSZ alelnöke nyitotta meg és méltatta a vasutas kör negyedszázados fennállásának fontosabb állomásait. Szólt az alapítás utáni időszak szervezési és filatéliai tevékenységéről, amely megalapozta, megteremtette a kör fennállásának jelenlegi, legújabb szakaszának eredményes, kiemelkedő működéséhez a lehetőségeket. Ezt fémjelzi az 1983-ban elnyert *Gazda Gyula-vándordíj.*

A 24 kiállító közül *ifj. Király Tibor* „Céglyukasztásos bélyegek" című gyűjteményét és *Franz Wollansky* osztrák kiállító „A vasút világa" c. anyagát értékelte a legmagasabbra. Mindketten kis aranyérem rangú oklevélben és tiszteletdíjban részesültek. Az osztrák gyűjtő a MABÉOSZ főtitkárának, ifj. Király Tibor pedig a GySEV vezérigazgatójának a különdíjában részesült. Még négy gyűjteményt érdemesített a zsüri arra, hogy a MABÉOSZ emlékplakettje mellett különdíjban részesüljön. *Megyik Ferenc* a GySEV igazgatója különdíját *Schöberl Frigyes,* a vállalati szakszervezeti bizottság különdíját *Oltráczi Ferenc* és *Király Tibor,* a Sopron-szálló igazgatójának különdíját *Dióssy László* vehette át. A zsüri hét kiállítót kis ezüstérem, négy gyűjtőt — köztük egy ifjúságit — ezüstözött bronzérem, három gyűjtőt bronzérem rangú oklevélben, három kiállítót pedig oklevélben részesített.

A kör fennállásának jubileuma mellett több egyéb kerek évfordulóról is megemlékeztünk. Így, 50 éve — 1935-ben — rendeztek először bélyegkiállítást Sopronban (az alkalmi bélyegző erre utal), 60 éve — 1925-ben — alkalmaztak először Sopronban alkalmi emlékbélyegzést, a Soproni Ipar Kiállítás alkalmából. Körünk által rendezett kiállítás — reméljük — további lendületet ad a soproni filatéliai életnek.

Király Tibor
köri elnök

Pályázati felhívás

A *MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet* pályázatot hirdet egy pályafenntartási (oktatás-szervezés, tanulmányi ügyek) *szakoktatói munkakör* 1985. szeptember 30-tól történő betöltésére.

Feltételek: szakirányú felsőfokú vasúti szakképzettség, középfokú politikai végzettség.

Legalább 5 évi külszolgálati szakmai gyakorlat. (Lakást nem tudunk biztosítani.)

Egyetemi, főiskolai végzettségnél rövidebb gyakorlati idő is elegendő.

Bérezés a kollektív szerződés szerint.

A pályázatokat 1985. szeptember 15-ig, ajánlott levélben, részletes önéletrajz kíséretében kell beküldeni az intézet címére: 1087 Bp. VIII., Luther u. 3. sz.

Szombathely

Napközis tábor a művelődési házban

Minden esztendőben gondot okoz a szülőknek az iskolaév befejezése és a július elsejei tábornyitás között a gyermekek elhelyezése. Ebben segített Szombathelyen a vasutasok Haladás Művelődési Háza. *Június 17-től 28-ig napközis tábort szervezett és indított.* A beíratottak 75 százaléka vasutas szülők gyereke volt.

Az alsó tagozatos tanulók részére kezdő és haladó fokon német nyelvtanfolyamot indítottak. Az V—VIII. osztályosok négy HT-1080 Z típusú számítógépen a számítógépes programozással ismerkedtek.

A tanulás mellett a délutánokat egyéb programokkal töltötték. Megismerkedtek a szombathelyi járműjavító üzemmel, a MÁV Igazgatóságon lévő vasúttörténeti kiállítással. Jártak a Forradalmi Múzeumban és a csillagvizsgálóban. Több filmvetítést és sportdélutánt is beiktattak a programba. Voltak egy kőszegi kiránduláson és diszkóval zárták a napközis tábort.

Sz. J. I.

HÍREK

— **Kivágták a fákat.** Tapolcán a Magashegyi úton 17 elöregedett, jórészt kiszáradt jegenyefa lehulló, letöredezett ágaival veszélyeztette a gyalogos- és járműforgalmat, az alatta húzódó villanyvezetéket. A városi tanács nemrégiben kivágatta a fákat, megszüntette a balesetveszélyt. Ősszel a kivágott fákat új telepítésű csemetékkel pótolják.

— **Nyári olvasótábor.** A Hatvan környéki vasutasgyermekek részére tíznapos olvasótábort szerveztek a Nagykökényesi Általános Iskolában. A gyermekeket megismertették többek között a vasutasmunka sokrétűségével, e hivatás szépségeivel. A program bélapátfalvai—szilvásváradi kirándulással zárult.

— **Értékes vállalás.** A győri körzeti üzemfőnökségnél megalakult VIT '85 nevű munkabrigád társadalmi vállalásként lebontotta a régi fűtőházat, a vasutasnapra rendbe tette a győri állomás peronjait.

— **Táncszakkör-tábor.** Négynapos táncszakkör-tábor nyílik augusztus 29-e és szeptember 2-a között a győri vasutasok Arany János Művelődési Házában. A vasutasgyermekek részére szervezett programot neves művészek szervezik, illetve vezetik.

— **Szentendrei nyár.** Sikerrel mutatkozott be a szentendrei városházudvari játékokon a győri vasutas Alfa Színház amatőr együttese. A Babik című művet adták elő.

— **Kihelyezett értekezlet.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kihelyezett szb-értekezletet tartott a mezőkövesdi hőfürdő üdülőjében. A résztvevők értékelték többek között a szocialista brigádvetélkedők eredményeit, és beszámolót hallgattak meg az aszódi II-es főpályamesteri szakasz gazdasági tevékenységéről.

— **Élménydús kirándulás.** A monori nyudíjasklub tagjai az albertirsai társcsoporttal együtt — mintegy nyolcvanan — Egerbe látogattak. Megtekintették a város nevezetességeit, majd a Szépasszony-völgybe sétáltak ki egy kis borkóstolóra. Az egész napos program jó alkalom volt a társcsoporttagok összeismerkedésére.

— **Kézimunka-kiállítás.** A közelmúltban amatőr kézimunka-kiállítás nyílt Pécs állomás kultúrvárótermében. A látogatók megismerkedhettek többek között a kalocsai, a matyó, a buzsáki és a sváb hímzésmintákkal, öltésekkel. A kultúrváróteremben ősszel ismét rendeznek hasonló bemutatót.

— **Tűzoltási gyakorlat.** A balassagyarmati csomóponton tűzoltási gyakorlatot tartottak. A városi tűzoltó-parancsnoksággal közösen szervezett gyakorlat célja a feladatok összehangolása, a kiképzés során tanultak elmélyítése, alkalmazása volt.

— **Tapolca régen és most.** Ezzel a címmel nyílt fotókiállítás nemrég a város Batsányi János Művelődési Központjának aulájában. A fotók bemutatták a már lebontott, régi épületeket és a helyükbe épített újakat. A város fejlődését reprezentáló kiállítást dr. Mozsdényi László, a városi tanács elnökhelyettese nyitotta meg, amelyen jelen volt Sebők János vezérőrnagy országgyűlési képviselő is.

— **Üdülő gyerekek.** Vasutas gyerekek üdültek Bodrogolaszin, a MÁV Nevelőotthonban június 19-től július 17-ig, két turnusban. A gazdag kulturális és sportprogramot a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház vezetősége és a nevelőotthon pedagógusai együtt szervezték. A gyerekek kirándulások keretében ismerkedtek Sárospatak, Tokaj és Miskolc műemlékeivel, nevezetességeivel. Estenként budapesti és miskolci művészek szórakoztatták őket.

Lakáscsere

Elcserélném rákospalotai 50 négyzetméteres, kétszobás, főzőfülkés, komfortos (külön kert, padlás, pince, garázslehetőséggel) MÁV-bérlakásomat tanácsi komfortosra, esetleg garzonra, lehetőleg Újpalotán, vagy Kelenföldön, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este a 252-134-es telefonszámon

Elcserélném Budapest XV., Rákos úti összkomfortos, másfél szobás 47 négyzetméteres, erkélyes, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló vagy kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 30-17, este 18 órától a 698-714-es telefonszámon.

Elcserélnénk Budapest X. kerület Maláta út 13 szám alatti másfél szobás, komfortos tanácsi lakásunkat Budapest bármely kerületében kétszobásra, megegyezéssel. Gondnoki beosztást is vállalnánk. Érdeklődni lehet minden másnap az 55-06-os üzemi telefonon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál lévő komfortos kétszobás, 54 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Zöldövezeti vagy vidéki megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet a 114-625-ös telefonszámon Kozma Imrénél, vagy 10-28 üzemi, illetve a 330-992-es telefonszámon Kozma Imrénénél. Cím: Budapest VIII., Kerepesi út 1. VIII ép. I. em. 30.

Elcserélném budapesti kétszobás, külön étkezős, erkélyes, II. emeleti, komfortos, telefonos (zártkertes) MÁV-bérlakásomat: Miskolc-Selyemréti, egy szoba, konyhás komfortos, gázkonvektoros, földszinti vagy I. emeleti kifogástalan állagú tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Hidasi Jenő, 1155 Budapest, Lenin útja 16/D. Telefon 643-128.

Elcserélném Budapest, Landler-lakótelepi, 52 négyzetméteres, másfél szobás, komfortos, félemeleti, kertes MÁV-bérlakásom 2 és fél szobásra, szintén a Landler lakótelepen vagy a XV. kerületben. Érdeklődni lehet: a 35-91, vagy 428-545 telefonszámon 8-tól 16 óráig, Ádámné.

Elcserélném szoba-konyhás, félkomfortos, 32 négyzetméteres, I. emeleti tanácsi lakásomat MÁV-bérlakásra, másfél-, kétszobásig. Érdeklődni lehet: Budapest VIII., Dobozi u. 43. I. 9. Kantáné.

Elcserélném Budapest XVII kerületben lévő 3 szobás, étkezős, erkélyes, 73 négyzetméteres, tanácsi bérlakásom kétszobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Budapesttől 60 kilométerig kertes MÁV-lakás is érdekel. Érdeklődni lehet 7—16 óráig a 19-24-es üzemi telefonszámon: Szalontai Jánosné.

Elcserélném Szentgotthárd állomáson lévő két és fél szobás, félkomfortos, alápincézett — udvar, kert, gyümölcsfák, gazdasági udvar, gazdasági épületek tartoznak hozzá — MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy a Balaton-parton levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Címem: Budai Gyula pályamester, Szentgotthárd, Malom u. 1

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál a „nyolc házban" lévő 3 szobás, teakonyhás, gázfűtéses, telefonos, 80 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két kisebbre, az egyik tanácsi legyen. Érdeklődni lehet napközben a 131-212, vagy 11-93, este a 332-754-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest, IV kerületi két, plusz két félszobás, étkezős, III. emeleti szövetkezeti lakásomat: kétszobás, összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra, X., XIX. kerületi előnyben, valamint egyszoba, komfortos tanácsira. Nyári költözés. Érdeklődni lehet a 17-48 üzemi telefonszámon munkaidőben.

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 — 11 850 85—7710. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1985. AUGUSZTUS 29.

Aki kapja, nem haragszik

Teljesítménybérezés — tanulságokkal

A MÁV-nál ebben az évben a kísérletek kedvező tapasztalatai után valamennyi üzemfőnökségen új prémiumszabályzatot készítettek, bevezették az egységes anyagi ösztönző rendszert, s a szállítási teljesítmények alakításában leginkább szerepet játszó — elegyrendezéssel összefüggő — munkakörökben bevezették a teljesítménybérezést. A közelmúltban Nyíregyházán a vasút frekventált területein dolgozó vasutasokkal, tisztségviselőkkel többek között ezekről a kérdésekről beszélgettünk:

— A körzeti üzemfőnökség átlagosan 358 Ft bérfejlesztési lehetőséget kapott minden dolgozóra — kezdi a beszélgetést *Vigyik László* utazó főbizalmi. — Ezt a tisztségviselők bevonásával 50 és 600 Ft között differenciálták. Főként az utazók — akik a több túlóra miatt kevesebb béremelést kaptak — *nem fogadták nagy lelkesedéssel a differenciálást.* Mindenki várta nem lesz-e keretcsökkenés. Javasoltam is az szb-nek, hogy még ebben az évben térjünk vissza a bérrendezés tapasztalataira. Ugyanis a dízelmozdonyon szolgáló személyzetnek növekedett a túlóraszáma, de a villanymozdonyokon nem. Elsősorban azért, mert e géptípusokból két tucatnál is több vár javításra, tehát emiatt sem lehet túlórázni. *Pedig kellene a mozdony, mert sok a gépre várás.* Ez a szituáció több utazót anyagilag hátrányosan érintett. Nehéz volt megértetni a nyolcszázalékos béremelés lényegét is, hiszen azt nem tették hozzá az illetékesek, hogy ebből csak a kollektív szerződésben rögzített különféle járulékokkal csökkentett összeget lehet differenciáltan szétosztani. *Sokat kellett a csoportban emiatt utólag magyarázkodni.* Ezt megfontoltabb nyilatkozatokkal el lehetett volna, kerülni, és akkor az emberek nem cinikus kézlegyintéssel mondják el véleményüket a szakszervezetről.

A legnagyobb gondot mégsem ez okozta Nyíregyházán. Felsőbb utasítások figyelembevételével — az egységes anyagi érdekeltségi rendszer részeként — kidolgozták az új prémiumszabályzatot. *Akinek a munkakörét az egységes ösztönző rendszer kimunkálásánál nem vették figyelembe, az nemtetszését nyilvánította.* Ennek az lett az eredménye, hogy az e témában készült bizalmi testületi előterjesztést a meglehetősen éles vita után se fogadta el a testület.

— A határidők torlódása miatt az előterjesztést nem tudtuk a tisztségviselőkkel, sőt még a közgazdasági bizottsággal sem megbeszélni — magyarázza *Csujna János* szb-titkár. — Nem volt munkakörökre lebontva a tervezet, s akiket — vagy akinek a csoportját — hátrányosan érintette a tervezett intézkedés, az kifejtette véleményét a testület előtt. A bizalmi testület végül úgy döntött, hogy az új, konkretizált előterjesztést ismét vigyék szb-ülés elé. Így is történt. *Ebből mindenesetre okultunk.* Ilyen munkamódszerbeli hibát még egyszer nem követhetünk el, különösen nem a választások előtt.

Dóka Vidor üzemfőnök-helyettes arról tájékoztatott, hogy a vasúti szállításban érdekelt szakemberek között (100 százalékos tervteljesítés esetén) *925 ezer forint prémiumot oszthatnak szét Nyíregyházán.* Eredményeik azonban lényegesen kedvezőbbek. Az elosztásnál a Debreceni TSZB-nek a szolnoki kísérlet során szerzett tapasztalatait is hasznosították. Ezért döntött úgy a körzeti üzemfőnökség szb-je, hogy a prémium több mint kétharmad részét kimondottan az A, B, C, D kategóriákba sorolt üzemviteli munkakörökben, differenciáltan osztják szét, s a megmaradó részből az egyéb, kapcsolódó munkaterületen dolgozókat is jutalmazzák.

Kezdetben többen szóvá tették, hogy ők is becsülettel ellátják feladatukat, s munkájuk nélkül az üzemfőnökségi eredmények mérsékeltebbek lennének. Mégsem kapnak semmi plusz juttatást. Ezért döntött úgy az szb, hogy a megmaradó 25-30 százalékból az úgynevezett kapcsolódó munkakörökben dolgozók, mint pl. oktatótiszt, kocsi-villanyszerelő, teherátmenesztő, munkaügyi vezető, a kocsivizsgálók egy része, üzemgazdászok stb. negyedévenként 400—2200 Ft-ig jutalmazhatók legyenek. *A nem kapcsolódó munkakörökben 300—800 Ft közötti jutalmazási lehetőséget szavazott meg a testület.* Természetesen minden esetben úgy kell a feladataikat kijelölni, hogy a vasúti és egyéni érdekek összhangja biztosított legyen, s a szállítási eredmények által behatárolt prémiumkeretet ne lépjék túl. Első ízben augusztusban fizettek ebből a prémiumból a II. negyedévi eredmények alapján.

— Tapasztalataim szerint a dolgozók elégedettek voltak a borítékkal, és a valóban demokratikusabb keretek között elvégzett differenciálással is — szögezte le az üzemfőnök-helyettes.

(Folytatás a 4. oldalon.)

Ha jó a fuvarszerzés, növekszik a forgalom

A motorvonat gőzösidőkre emlékeztető bodor füstfelhőket eregetve robog az alföldi rónaságban. Jobbról, balról búzatáblák. Távolabb kukorica zöldell. Azután változik a kép. Legelő legelőt követ, kócos kutyák teheneket, birkákat terelgetnek.

Biharnagybajom állomásfőnöke *Tóth Endre* szabadságon van, azonban vállalkozott arra, hogy megismertet az állomás munkájával.

— A körzesítés folytán négy község szállít az állomásra, Sárrétudvari, Nagyrábé, Bihartorda és Szerep. Az ÁFÉSZ körzeti TÜZÉP-telepe — külön iparvágányuk van — leadásban látja el ugyanezeket községeket építő- és tüzelőanyaggal — sorolja. — A feladási kocsiforgalmunk az utóbbi években egyenletesen növekszik. Én nyolcvan óta vagyok állomásfőnök Biharnagybajomban *Felfogásom szerint az állomásfőnök nem csupán az állomás vezetője, hanem minden szempontból gazdája is kell, hogy legyen.* Gondoskodnia kell a megélhetésről, vagyis a minél nagyobb forgalom eléréséről. Igyekszem ebben a szellemben dolgozni.

— *Mi várható az idei évtől?*

— Az első félév mindig gyöngébb — válaszol Tóth Endre. — A nagyobb árutömeg aratás után, illetve a cukorrépaszezonban jelentkezik majd. Májusig földadtunk 225 kocsit, 5130 tonnát. Az éves tervünk 38 ezer tonna, biztos, hogy teljesítjük. Amit nehezebb tartani az a kocsitartózkodási idő, bár tavaly ez is terven alul volt.

— Hogyan tudnak üres kocsikat biztosítani?

— Ez nálunk is nehéz ügy, akár a vasút egyéb területein. Talán mióta a szegedi igazgatósághoz került a püspökladány-szeghalmi vonal, valamelyest javult a helyzet. Szerencsés helyzetben vagyunk annyiban, hogy a kirakott kocsikat oda tudjuk adni a földadásnak.

— Miből adják föl a legtöbb árut?

— Első helyen a cukorrépa áll. A hosszúháti állomás valaha kétvágányú volt, az egyik vágányt használatra átvette a kabai gyár, rakterületet is épített mellé. Azóta évente mintegy huszonötezer tonna répa kerül vasúti kocsikban feldolgozásra, mégpedig irányvonatokkal. A Gabonaforgalmi Vállalat az utóbbi időkben olyan menynyiséget indított útnak, mint eddig még soha. A többi árut a téeszek hozzák.

— A személyforgalomban van-e hagyománya az egykori piacozásoknak?

Biharnagybajom állomáson a személyforgalomból származó bevétel az idén is megközelíti az egymillió forintot
(A szerző felvétele)

A piacozás megszűnt. A munkába járó forgalom viszont jelentős. Annak idején a falu lakosságának a fele a MASZOLAJ-nak dolgozott, a központjuk itt volt a faluban. Ahogyan a kőolaj- és földgázkészlet kimerült, a központ átköltözött Szeghalomba, de a régi dolgozók többsége követte a kutató és kitermelő bázisokat. A személyszállítási bevételeink egyébként évi 950 ezer forint körül mozognak, azt hiszem ez az idén sem lesz kevesebb.

— Van-e létszámhiány az állomáson?

— Ez érdekes probléma. Elméletben megvan a létszám, a gyakorlatban nincs. A négyes turt, csak ideig óráig tudom biztosítani, az év nyolcvan százalékában hármas turban dolgozunk. A tavalyi szabadságokat még most sem tudtam kiadni, holott már az idei is esedékes lenne

Gerecsei Zoltán

SZEPTEMBER 1.

A háborúellenes küzdelem nemzetközi szakszervezeti akciónapja

A magyar szakszervezeti mozgalom legnemesebb hagyományaihoz híven, ma is felelősségteljes feladatának tekinti, hogy hozzájáruljon kontinensünk és az egész világ békéjének megóvásához, a háborús veszély elhárításához.

Amikor a X. Szakszervezeti Világkongresszus küldöttei 1982 februárjában Havannában azt javasolták, hogy szeptember elsejét tegyük minden esztendőben a háborúellenes küzdelem szakszervezeti akciónapjává, teljes egyetértésünkkel tették ezt.

Szeptember elseje, a második világháború kirobbanásának évfordulója, örök mementó az emberiség számára. Ennek a háborúnak a sebei mindmáig nem hegedtek be, ott élnek az emberek szívében, lelkében, emlékeiben.

A világ szakszervezeti mozgalma a második világháború végén, a hősök és áldozatok emléke előtt tisztelegve bizonyította be, hogy lehetséges az egység, a közös út megteremtése. Megszületett a Szakszervezeti Világszövetség. Létrehozóinak első közös fogalma volt, hogy: *„Soha többé!"* ne nyugodjanak bele, hogy földünkön eluralkodjék a fenyegetettség és a veszélyeztetettség légköre.

Békénk ma ismét veszélyben forog! A nukleáris veszély és háborús fenyegetés ma nagyobb, mint amilyeneket az emberiség eddigi története során bármikor is megélt vagy ismert. *Nem hallgathatunk és nem maradhatunk tétlenek!*

Szeptember elsején a magyar dolgozók is vegyenek részt azokban a hazai akciókban, amelyeket valamennyi kontinensen minden olyan szakszervezet megszervez, amely tevékenysége középpontjába a dolgozók, a munkásemberek érdekeinek képviseletét, védelmét állítja.

A veszély elhárítható! Békénk megóvható! Szeptember elsején is számít a magyar dolgozók csatlakozására a nemzetközi szakszervezeti mozgalom.

Hallassuk hangunkat: a holnapért, gyermekeinkért és unokáinkért, a jövő nemzedékért, önmagunkért!

Készül az integra-dominó

Győrszentiván állomáson hamarosan elkészül az integra-dominó berendezés, amely biztonságosabbá teszi a vonatközlekedést. A kivitelező szombathelyi távközlő és biztosítóberendezési építési főnökség dolgozói (képeinken) a kánikulai hőségben is derekasan helytálltak. Telepítették a váltóhajtóműveket, kábelt fektettek, elosztókat szereltek. Már elkészült a biztosítóberendezés panelépülete is.

(Tenta György felvételei)

REFLEKTORFÉNYBEN

Az európai közlekedés

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet belföldi szállítási bizottságának 11. ülésén az európai közlekedés helyzetét elemezték. A testület elé terjesztett általános jelentés bevezetője emlékeztetett arra, hogy az előző nemzedékek dolgozóinak a vasúti munkahely irigyelt életpályát jelentett, mivel foglalkoztatásuk biztonsága garantálva volt. Később a kamionvezetői beosztás jelentett gond nélküli jövőt. Úgy tűnik, hogy ezek az idők már elmúltak.

Az elhúzódó gazdasági recesszió, a gyors technikai fejlődés, a hatékonyságra törekvés a költségek és a versenyképesség tekintetében a legtöbb piacgazdálkodású ország belföldi közlekedésében és szállításában, a munkahelyek számának csökkenésében nyilvánul meg.

A vasúti szállításban azonban még súlyosabb a helyzet, mint a közúti szállításnál. Az egyes országok vasútjai gadasági kényszer alatt állnak a kormányok részéről, amelyek a közkiadások csökkentésével akarják megállítani az inflációt. Ez a helyzet például a *Német Szövetségi Köztársaságban*, az *Egyesült Államokban*, *Japánban* és az *Egyesült Királyságban*.

Az állami szubvenciók megszüntetésének és a szolgáltatások iránti kereslet mérséklésének a keresztüzében „a vasúttársaságok csak olyan költségelemek iránt érdeklődnek, amelyre még befolyást tudnak gyakorolni, vagyis a munkaerőre. Ezért kétirányú politikát fogadtak el, amely egyrészt a gyenge hatékonyságú munkaerővel működtetett technológiában történő beruházásból, másrészt az állományi létszámok befagyasztásából vagy csökkentéséből áll." — húzza alá a jelentés.

A számítógépek alkalmazása már elterjedt a vasúti vezetés minden területén, beleértve még a rendező-pályaudvarok automatizálását is. Egyes, a gördülőanyag karbantartását végző műhelyekben már robotok dolgoznak.

A közúti szállítás jobban ellenállt a gazdasági recesszió okozta nehézségeknek, amely a kis vállalatok sokoldalúságának és az üzemeltető tulajdonosok nagy részarányának köszönhető. Ezek több rugalmasságot és nagyobb alkalmazkodóképességet tanúsítottak a változásokkal szemben.

A két közlekedési ágazatban a foglalkoztatás fenntartására irányuló erőfeszítések ellenére számos munkahely megszűnt. A helyzetet nagyon jól tükrözi a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet statisztikája a szállítás, raktározás és távközlés területén tapasztalható munkanélküliségről.* Tekintettel arra, hogy a postai és távközlési alkalmazottak mint közhivatalnokok, viszonylagos biztonságot élveznek munkahelyük megmaradása szempontjából, a statisztikai adatok főleg a belföldi közlekedésben meglévő tényleges munkanélküliséget mutatják. Így 1977 és 1982 között a szektoriális munkanélküliség emelkedésének átlagos aránya meglehetősen magas, *44 százalék volt 24 piacgazdálkodású országban.* A legnagyobb arányú Spanyolországban volt (+305), ezután következik a Német Szövetségi Köztársaság (+119), az Egyesült Királyság (+115), Belgium (+107), az Egyesült Államok (+67), Norvégia és Svédország (+50) és Kanada (45).

Az alkalmazottak számának a csökkenő tendenciája 1983-ban folytatódott. Ily módon az Egyesült Államokban 429 000, Kanadában 70 000, a Német Szövetségi Köztársaságban 54 900, Spanyolországban 52 500, Belgiumban 13 900 és Svédországban 8000 munkahelyet szüntettek meg.

Egyetlen ország kivétel ez alól: Ausztrália, ahol ebben az ágazatban 14 százalékkal csökkent a munkanélküliség ugyanezen időszak alatt.

A központi tervgazdálkodású országokban a belföldi szállítás területén a foglalkoztatást alig érintette a gazdasági recesszió. Sőt, az utóbbi években még növekedett is a foglalkoztatottak száma, például *Bulgáriában* és a *Német Demokratikus Köztársaságban*, míg *Magyarországon* kismértékben csökkent.

Növekedett a munkanélküliség *Kamerunban* 43, a *Koreai Köztársaságban* 70, és *Venezuelában* 85 százakékkal.

A fejlődő országok legtöbbjében azonban a technológia lassan fejlődik, a szolgáltatások iránti kereslet viszont fokozódik, különösen az áru- és utasszállításban. Ez a helyzet kedvező a foglalkoztatás szempontjából a vasutaknál, többek között *Algériában*, *Ghanában*, *Indiában*, *Kenyában*, *Marokkóban*, *Szíriában*, *Tunéziában* és *Uruguayban*.

A gazdasági recesszió összetett hatása és a közúti szállításban jelentkező kapacitásfelesleg a fejlett piacgazdálkodású országokban bizonytalanná teszi a közeli jövőben a munkahelyek számának jelentősebb növekedését a közlekedési ágazatban — állapítja meg a jelentés.

A foglalkoztatás kilátásai a vasúti szállításban még komorabbak, tekintettel a deficitre, amellyel számos vasúttársaság küszködik.

A vörös fény „csak nagyon lassan, és azzal a feltétellel válthat át zöldre, ha a vállalatok általános pénzügyi helyzete egészségessé válik" — vonta le a következtetést az előterjesztés.

Baranyai Zoltán

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Angol szakszervezeti vezetők magyarországi látogatása

Az angol mozdonyvezetők szakszervezetének delegációját Koszorús Ferenc főtitkár fogadta szakszervezetünk székházában

(Horváth Péter felvétele)

Szakszervezetünk meghívására július 29-től augusztus 3-ig *R. W. Buckton* főtitkár vezetésével hat napot töltött hazánkban az angol mozdonyvezetők szakszervezetének háromtagú, vezetőszintű delegációja. A két szakszervezet között hosszú évek óta jó a kapcsolat, példás az együttműködés. A kétoldalú kapcsolatok keretében — ezt megelőzően — hat éve, 1979-ben járt Magyarországon az angol mozdonyvezetők szakszervezetének négytagú, vezetőszintű delegációja. S miként most, akkor is Buckton főtitkár volt a delegáció vezetője. Ezúttal T. Clark és W. L. Rees személyében két végrehajtó bizottsági tag kísérte el Budapestre.

Az angol mozdonyvezetők szakszervezetének 23 ezer tagja van. Létszáma tehát nem nagy, ám a szervezet annál harcosabb. Ennek már sokszor adták tanújelét. Évekkel ezelőtt például vezető szerepet játszottak a vasutassztrájk szervezésében. Legutóbb pedig a sztrájkoló bányászok követelését támogatták.

R. W. Buckton ezekről, pontosabban fogalmazva, az angol szakszervezetek helyzetéről beszélt, amikor a delegáció a vasutas-szakszervezet vezető munkatársaival találkozott. Mint mondotta: *a konzervatív kormány alaposan megnyirbálta a szakszervezetek jogait.* Az a tendencia, hogy újra magánkézbe adják az állami vállalatokat, része a szakszervezetek elleni támadásoknak, mert előbb-utóbb szakadáshoz vezet. Erre nemcsak az iparban, hanem már a vasútnál is van példa. A Vasútigazgatóság például olyan taktikai lépéseket tesz, amire korábban nem volt példa. Egyre gyakrabban hagynak el olyan hagyományos tárgyalási formákat, amelyeken mindig ott voltak a szakszervezet képviselői. Azokat a szakszervezeteket vonják csak be az ilyen tárgyalásokba, amelyek elfogadják a kormány feltételeit.

Ma Angliában olyan törvény van érvényben, amely lehetővé teszi, hogy bíróság elé vigyék a szakszervezeti ügyeket. S. ha a szakszervezet nem tartja be a bíróság végzését, lefoglalják a vagyonát. Így tettek a bányászokkal is. *Olyan szankciók ezek, amelyekre Viktória királyné uralkodása óta nem volt példa.*

— Ilyen körülmények között különösen fontos a szakszervezetek közötti együttműködés erősítése, a kapcsolatok bővítése — hangsúlyozta. — Nálunk is elindult ez a folyamat a mi szakszervezetünk és a forgalmi utazók szakszervezete között. Ugyanilyen fontosnak tartjuk a kapcsolatok ápolását más országok vasutas-szakszervezeteivel is.

Ezzel kapcsolatban elmondotta, hogy ez a látogatás is jól példázza a két szakszervezet törekvéseit. A kétoldalú kapcsolatokra és az információcserére szükség van. Éppen ezért döntött úgy szakszervezetük végrehajtó bizottsága, hogy ilyen nehéz helyzetben is utazzanak Magyarországra.

Arra a kérdésre, hogyan érezték magukat hazánkban, tömören így hangzott a válasz:

— Amit láttunk, tapasztaltunk nagyon hasznos volt. Ez a találkozás is megerősítette: *a két szakszervezet között nincs nézetkülönbség. Koszorús Ferenc* főtitkárral a nemzetközi tanácskozásokon is jól együtt dolgozunk.

V. F.

Tapolcai vasutas

Küldöttként a kongresszuson

A tapolcai városi pártbizottságon hallottam, hogy a településnek és környékének pártkongresszusi küldöttjei közül a legtöbb élménybeszámolót — eddig több mint tizet — *Tompa Károly*, a vasútüzemi pártvezetőség titkára tartotta.

Tompa Károlyt, a 42 éves, 160 párttag vezetésével megbízott titkárt harmadmagával küldte a kongresszusra a 4000 párttagot számláló Tapolca és környéke.

— Milyen érzés volt? — kíváncsiskodom.

— Felejthetetlen marad számomra az idei év március 9-e. A megyei pártértekezleten gratuláltak, hogy tagja leszek annak a 26 tagú küldöttségnek, amely Veszprém megye kommunistáit fogja képviselni a párt legmagasabb fórumán. Veszprém megye küldöttségében én voltam az egyetlen vasutas . . . Jogos várakozás előzte meg a XIII. pártkongresszust, hiszen a legfontosabb politikai, gazdasági és társadalmi kérdésekben kellett állást foglalnia.

— Találkozott-e vasutas küldöttekkel?

— Sajnos nem, bár tudom, 8-9 vasutas volt ott rajtam kívül. Egy fontos vasutas vonatkozású emlékem azért maradt; elsőként tudtam gratulálni *Koszorús Ferencnek*, a vasutasszakszervezet főtitkárának ahhoz, hogy újraválasztották a párt központi ellenőrző bizottságába . . .

— Hogyan értékelték a környezetében a párt legmagasabb fórumán elhangzottakat?

— Kicsit fájlalták, hogy kevés szerepet kapott a közlekedés, és ezen belül a vasút. Ennek ellenére úgy érzi mindenki, hogy jó határozatok születtek, és ezek megvalósítása során több jut a MÁV-nak is. A határozatok végrehajtása mindannyiunk feladata.

— Mit tesznek ezért a tapolcaiak?

— Tudjuk, hogy a vasút munkájának az elismerését nem a felső fórumoktól kell várnunk. Csak mi tehetünk azért, hogy az utasok elismerjék a közlekedés színvonalának a javulását, a szállíttatók a teherszállítások megbízhatóságát és, hogy csökkenjen a balesetek száma. Ezért minden vasutasnak a maga munkahelyén kell eleget tennie a kötelezettségeinek . . .

— Legemlékezetesebb élményei?

— Beszélgethettem *Berecz Jánossal*, akit a Központi Bizottság titkárává választottak, és *Várkonyi Péter* külügyminiszterrel. Sokat voltam együtt a kongresszus egyik legnépszerűbb emberével, *Farkas Bertalannal*, akivel az ismerettségem nem volt újkeletű. Az ország első űrhajósától közben sokan kértek autogramot. A legnagyobb meglepetést a pártkongresszus harmadik napja hozta a számomra. Ez volt az ifjúság napja. Ebből az alkalomból dísztáviratot kapott, amelyet a bevonuló úttörők jelzésére bontottunk fel. Amikor feltéptem a borítékot, a táviratban a tapolcai 4. sz. általános iskola *Simon István* rajának kézzel írott üdvözlő sorait olvashattam. Meg kell mondanom, hazatérésem után az első utam hozzájuk vezetett . . .

Sz. Jakab István

Szakszervezeti szeminárium Moszkvában

Nők a közlekedésben

A közlekedés területén dolgozó nők problémáival foglalkozott júniusban Moszkvában a nemzetközi szakszervezeti szeminárium. A tanácskozáson a 19 ország közlekedési és vasutas szakszervezeteinek képviselőin kívül részt vett az SZVSZ-hez tartozó Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének (UIS-Transports) és a Nemzetközi Demokratikus Nőszövetségnek a delegációja is.

Az UIS-Transports Nőbizottságának felkérésére a Szovjet Közlekedési Szakszervezet rendezte a szemináriumot. A szeminárium napirendjén a következő témák szerepeltek: a nők helye és szerepe a közlekedésben, a nők a szakszervezeti mozgalomban, a nőket és az anyákat védő törvények a közlekedésben. Ennek a tanácskozásnak a célja egyrészt az volt, hogy az ENSZ által meghirdetett nők évtizedének megvonja a mérlegét, másrészt a dolgozó nők gazdasági és társadalmi jellegű jogainak és követeléseinek érvényesítése érdekében újabb szakszervezeti akciókat sürgessen.

A szemináriumon lezajlott vita lehetővé tette, a közlekedésben foglalkoztatott nők helyzetének mélyreható elemzését a társadalomban, a munkában és a szakszervezetekben, továbbá részvételüket a gazdaság és a társadalom fejlesztésében és a békéért folyó küzdelemben. A résztvevők rendkívül nagy figyelmet fordítottak a tőkés korszerűsítés negatív következményeire, a tőkés kormányok közlekedéspolitikájára, a közlekedési ipar magánkézbe adásával járó problémákra több kapitalista országban.

Megállapították, hogy romlottak a dolgozó nők munkafeltételei és fokozódott a kizsákmányolás, amelynek elsősorban ők az áldozatai. Ebben a tekintetben hangsúlyozták a munkabiztonság gondjainak megoldásáért folytatott erőteljes akciók szükségességét, a nők, de különösen a terhes nők és kiskorú gyermekeiket gondozó anyákra vonatkozó munkavédelmi és egyéb előírások szigorú betartását.

A tőkés országokban működő szakszervezetek képviselői ecsetelték a fegyverkezési versenyből és a gazdasági bizonytalanság által kiváltott feszült légkört, az állandóan növekvő munkanélküliséget és inflációt, aminek az eredménye a nők hátrányos megkülönböztetése a munkában és a társadalomban. *A szeminárium a nők növekvő részvételét állapította meg a szakszervezeti munkában,* a speciális problémáikért folytatott harcokban és azon kérdések megoldásában, amelyek az egész munkásosztály számára fontosak. A tanácskozás résztvevői békefelhívást fogadtak el, felszólítva a közlekedés területén dolgozó nőket a béke megvédéséért, a fegyverkezési verseny megszüntetéséért, a leszerelésért, az enyhülésért és a nemzetközi együttműködésért folyó harcban való részvételre.

B. Z.

Nemes cselekedet

A pécsi biztosítóberendezési fenntartó főnökség felszabadulási házi vetélkedőjén 25 csapat indult. Az első három helyen végzettekből állították össze a 10 tagú csapatot, amely bejutott az igazgatósági középdöntőbe. A csapatkapitány *Feisz Jakab*, a dombóvári biztosítóberendezési fenntartási üzem vezetője volt. A csapat tagjai: *Komáromi Ferenc* üzemvezető-helyettes, *Bíró István* sorompóirányító, *Szekeres Róbert* egységjavító, *Szalai Attila* áramellátási csoportvezető, *Ferencz Gábor* körzetfelügyeletes a dombóváriak brigádjaiból; *Szabó István* és *Rózsás Sándor* távközlőműszerészek a nagykanizsai brigádokból; *Móró Alfonz* üzemeltetési csoportvezető, *Németh István* hálózat és berendezésfelügyelőség-vezető, valamint *Balla László* műszerész-ügyintéző a pécsi brigádból.

A dombóvári, nagykanizsai és pécsi brigádok korábbi felajánlásaikban gyermekintézményeket támogattak társadalmi munkájuk értékének pénzbeli átutalásával. Most is már előre elhatározták, versenydíjuk felét odaajándékozzák egy gyermekközösségnek. Mivel a három különböző városból származó csapattagok saját városukban külön-külön már jótékonykodtak, ezúttal a MÁV Kaposvári Nevelőotthonra esett a választásuk.

Bármilyen magyarázatot is talál a tízezer forint első díjat nyert brigád „tették" indokolására, s a kiválasztott közösségre, cselekedetük nemes gesztus volt.

Klenczné

Népi ülnökök

A MÁV Pécsi Körzeti Üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői bensőséges ünnepség keretében köszöntötték öt dolgozójukat. Népi ülnöki munkájuk elismeréséül oklevél kitüntetést és tárgyjutalmat adtak át nekik.

Kósa Józsefné, Keserü Árpád, Tóth Sándor, Könczöl István és *Bartos József* több választási cikluson keresztül vett részt a bíróság munkájában. A következő időszakra két helylyel bővítették az ülnöki létszámot, s ezekre is vasutas dolgozókat választottak, *Szokol Imrét* és *Gájer Józsefnét*.

— A társadalom számít a népi ülnökök tevékenységére, s úgy tetszik, a bíróság szívesen támaszkodik vasutasok közreműködésére. Hogyan egyeztethető össze ez a kétféle „munkakör"? — kérdezem Keserü Árpádtól, a pécsi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának politikai munkatársától, aki immár 22 éves népi ülnök is.

— Az egész napos tárgyalás kimerítő idegmunka. Nincs két egyforma eset, nincs két azonosan reagáló ember sem. A bíróság tudja, hogy részvételünk a döntéshozatalban nagy felelősséggel jár. Mi, vasutasok utasításokkal szabályozott üzemvitelhez szoktunk, így jól kiismerjük magunkat a jogszabályok szövegében. Döntéseink nemcsak reálisak, de humánusak is. Ezért szeretnek velünk dolgozni.

Klencz Tiborné

A SZAKSZERVEZETI VÁLASZTÁSOK ELŐTT

A tisztségviselők felelősségéről

Beszélgetés Koszorús Ferenc főtitkárral

A vasutas alapszervezeteknél, az Utasellátó Vállalatnál, valamint a GYSEV-nél már korábban tisztázódott, hogy szervezeti rendszerükben, működésükben alapvető változtatásra nincs szükség. Ugyanakkor nyitott kérdés még, hogy az alapszervezetek irányítása milyen módon változzon, miképpen alakuljon a központ és a hálózat között a munkamegosztás, a hatáskörök gyakorlása. A szakszervezet törekvése az, hogy a feladat- és felelősségvállalásban növekedjen az alapszervezetek önállósága: a helyi kérdések kezelése mindenütt feleljen meg a tagság elvárásának. A közelgő alapszervezeti választások és a szakszervezet XI. kongresszusa alkalmából beszélgetett e kérdéskörben Koszorús Ferenccel, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkárával Kárpáti Tamás.

— A választások előkészítése során miképp értékelték a szakszervezeti központ és az alapszervezetek viszonyát? Arra kérem, foglalja össze e kapcsolat legfontosabb tényezőit.

— Napjainkban mindennél fontosabb, hogy nőjjön a tagság bizalma a helyi szervekkel szemben. Hogy ez milyen lényeges, mutatja az is, hogy a dolgozók gyakran a felsőbb szervekhez fordulnak helyben intézhető problémáikkal. Munkaügyi, elszámolási, segélyezési, illetőleg jogsegélynyújtás körébe tartozó témák futnak be a központi vezetőséghez, a SZOT-hoz, a rádióhoz és más szervekhez. Sem mi, sem mások — az alapszervezetek nélkül — nem tudják e kérdéseket megoldani. A dolgozó okkal vagy ok nélkül azt hiszi, csakis így kaphat orvoslást a panaszra. Pedig ez csak lassítja az ügyintézést.

Nagyobb bizalomra van szükség a tagság és az alapszervezeti tisztségviselők viszonyában. Ennek érdekében változtattunk az irányításon. A jövőben kozvetlenebb módon irányítjuk alapszervezeteinket. Jelenleg sokkal több információval kell rendelkezni nekünk és a tagoknak is, mert a tagság sem csupán „fogyasztója" az információnak, hanem „termelője" is. Ezt felismerve rövidebbre zártuk a kommunikációs láncot. A középszerveknél a bizalmi testület helyett intézőbizottság lesz a terulet szb-titkáraiból és az őket segítő apparátusból. A változtatást a központi vezetőség jóváhagyta.

— A vasút centralizált vállalat. Lehetségesnek tartja, hogy a vasutas-szakszervezet decentralizáltabb működése mintául szolgál a gazdasági irányítás reformjánál?

— Erről korai még beszélni. Igaz ugyan, hogy a mozgalomban biztató elgondolások törnek a felszínre. Például — terveink szerint — az egyes szbtitkárok képviselik majd egységüket az intéző bizottságban. A kicsiket is, a nagyokat is. Módosulnak a létszámarányok. Mi a kisebb egységeket sem hagyhatjuk figyelmen kívül. *Vállaljuk, hogy a jövőben még több konfliktussal kell szembenéznünk.* Az érdekellentétek feloldására is van módszer.

Az előbb vázolt rendszer ezért demokratikusabbnak, operatívabbnak és szakszerűbbnek tekinthető. Minden nem centralizálható. A vasút irányítása is folyamatosan korszerűbbé válik. Ahogy ebben partnerünk előrehalad, úgy léphet tovább a mozgalom is. Például a döntés-előkészítésben már eddig is nagyobb térhez jutott a szakszervezet. Ily módon szerzünk érvényt a tagság jogos érdekeinek. A vasút most kezd igazán vállalattá válni. Ezért is fontos feladat a választás, a beszámolás és a kollektív vezetés demokratizmusának elmélyítése

— A két kongresszus között mit igazolt vissza másképpen az élet?

— Ha fellapozzuk az előző kongresszus határozatát, kiderül, azok többségét teljesítettük. Állást foglaltunk a vasút vállalati szerepköre erősítése mellett; szorgalmaztuk, hogy a vasút helyzete a kormány elé kerüljön, s hogy a teljesítményvisszaesést meg kell állítani, hiszen a dolgozói jövedelmek alakulása nagyrészt ettől függ.

Amikor azt mondom, jól határoztuk meg a tennivalókat, nem a problémákat akarom takargatni. Mert ebből is kijutott. *A vasutasok életszínvonala 1983—84-ben jelentősen romlott;* nyomasztó maradt a túlóra és a túlóra-érdekeltség; másképpen alakult a munkaerőhelyzet, mint ahogyan gondoltuk. Bár ebben a szakszervezet óvatosságra intett: a mobilitás a népgazdaságban nem lett gyorsabb, és az emberek sem oda mentek dolgozni, ahol a legnagyobb szükség lenne rájuk. *A kedvező V. ötéves terv után továbbra is gond a vasút műszaki állapota.* Nem sikerült előrelépni a műszaki fejlesztés, a vasút ipari háttere kialakítása tekintetében. Az egészségügynél a VI ötéves terv fejlesztései jelentősen elmaradtak célkitűzéseinktől, s ez újabb veszteségekkel jár.

Egy-egy intézkedéssel nem lehet megoldottnak tekinteni a vasutasok jövedelmi helyzetét. Ezzel kapcsolatban az elmúlt évek során rendkívül sok feszültség keletkezett. Emiatt a tagság egy része úgy gondolja, hogy a szakszervezet nem tölti be a bér-érdekvédelmi funkcióját. Az elmúlt öt év mozgalmi tapasztalatai rávilágítottak arra, hogy egyes bérintézkedéseknél helytelen csupán az előnyöket hangsúlyozni. A hátrányokról is szólni kell.

— Hogyan értelmezi azt az elvet, hogy növekszik a tagság meghatározó szerepe a célok kijelölésében, illetve a tisztségviselők kiválasztásában?

— A mostani választások kulcskérdése, hogy a tagság azokat a társakat válassza meg képviselőjének, akik képesek a dolgozókat foglalkoztató gondokat összegyűjteni, megfogalmazni és megoldásukért küzdeni. Erre ma lehetőséget ad a szakszervezetek választási rendszere. A testületek és a bizottságok tagjainak mi olyan aktivistákat képzelünk, akik a szolgálati helyért, illetve a vállalatért akarnak közéleti szerepet vállalni. Akik ismerik a közhangulatot, de a munkahely, a vasút soron levő feladatait és a népgazdaság céljait és lehetőségeit is, s ennek tudatában kívánnak fellépni, segíteni. Tehát annak a bonyolultabb érdekképviseleti szereplésnek is hangot kell kapnia, amely a többféle igénynek, a szélesebb érdekstruktúrának is meg tud felelni.

Alapszervezeteinknél tervszerűen készülnek a választásokra. Derűlátóan, bizakodva kísérjük figyelemmel, hogy a tagság milyen feladatokat határoz meg, és ezekhez kiket választ képviselőül. A vasutasok úgy fogalmaznak, hogy aki ma társadalmi munkát vállal, nagy elhivatottsággal tegyen annak eleget.

— Lesz-e kellő számú jelölt a káderkiválasztás időszakában?

— A vasutasmozgalom tagsága jól felkészült. Bizonyára sok kiváló aktivistát választanak újból. Mindemellett számítunk arra is, hogy számos fiatal kerül be a tisztségviselői hálózatba; olyan mértékben, amiképp az élet követeli. Kétségtelen, hogy a jelölő bizottságoknak nagy felelősséggel kell eljárniuk, hiszen egész tevékenységük lényege nem más, mint a választás káderelőkészítése. Bízunk abban, hogy a vasutasok minden tisztségre ajánlott társuk tulajdonságait, képességeit reálisan értékelik, és felelősséggel döntenek majd.

— Sokat hallani arról, hogy a szakszervezeti választások hátráltatják majd a termelőszolgáltató tevékenységet. Mi az igazság ebben?

— Az őszi csúcsforgalom és a választás egybeesik. Arra biztatjuk a szolgálati helyek dolgozóit, hogy ők állapítsák meg a választás optimális időpontját Véleményem szerint alapszervezeteinknek nem jelent nagy gondot a két esemény összehangolása. Az aggodalom fölösleges. A választás politikai segítése, irányítása figyelmünk középpontjában áll.

— A soron következő kongresszuson milyen fontosabb témákkal foglalkozik majd a szakszervezet?

— Alapvető kérdés a MÁV helyzete, a szállítási kapacitás növelése és a műszaki állapot romlásának fokozatos enyhítése. *Meggyőződésem, hogy a belső tartalékokra, es nem a dolgozók további áldozatvállalására kell alapozni.* Fogalmazhatok úgy is, hogy javítani kell a vasút szervezettségét, de nem általában, hanem munkahelyenként, területenként, szakáganként. Nem nyugodhatunk bele abba, hogy a vasútnál csökken az utasok száma, vagy hogy kevesebb árut szállítunk, hiszen ez a dolgozók érdekeivel is ellentétes.

A kongresszuson ezen kívül időt akarunk szentelni az élet- és munkakörülmények fokozatos javítását szolgáló lehetőségek tárgyalásának. *Cél az, hogy a tagság kevesebb túlmunkával szerezze meg a megélhetéshez szükséges jövedelmet.* Ez növelné a vasút munkaerő-megtartó képességét és társadalmi presztízsét is. Elkerülhetetlennek tartjuk az ösztönzőbb bérrendszer bevezetését, egyszersmind a szociális ellátottság javítását. Illetékesnek tartjuk a szakszervezetet továbbá abban, hogy szorgalmazza a rendeletek, utasítások mennyiségének csökkentését, mert azokat már szinte lehetetlen betartani.

A kongresszuson az Utasellátó Vállalat helyzetével is foglalkozni kell. Bár van olyan felfogás, mely szerint az utasok színvonalas ellátása kifejezetten belkereskedelmi kategória, s így a közlekedéshez csak távolabbról kapcsolódik, határozottan állítom, hogy az Utasellátó szolgáltatásaival kapcsolatos tapasztalatok összefüggnek az utazás során szerzett benyomásokkal, élményekkel, s így bizonyos szempontból magát a közlekedést is minősítik. *Az Utasellátó Vállalat* — más vendéglátó vállalatokkal összehasonlítva — *nehezebb körülmények között dolgozik, nehezebb feltételek mellett kell eredményesnek lennie.* Nagy problémának tartom a vállalat tőkehiányát. Bár a MÁV, s más vállalatok számos vonatkozásban támogatást nyújtanak számára, de a lényeges változáshoz aligha elégséges. Hozzáteszem, hogy nem az árak emelése a megoldás.

A Győr-Sopron—Ebenfurti Vasút egyenletesen fejlődő vállalat. Számára — az elért színvonalat figyelembe véve — elsősorban különleges adottságainak még jobb kihasználása, belső irányításának és működésének a meglévő lehetőségekhez való még teljesebb közelítése jelölhető meg feladatként. Ez azért is különösen fontos, mert e vállalat nemzetközi, sőt politikai súlya az általa képviselt gazdasági jelentőségnél lényegesen nagyobb.

— A szervezett dolgozók aktivizálódása mennyiben befolyásolja a szakszervezet egész tevékenységét?

— Gondolkodnunk kell a legalkalmasabb szervezeti, működési, illetve módszerbeli kereteken. Számunkra a segítés és az irányítás valósága nem más, mint az, hogy elősegítsük tagságunk részvételét minden olyan döntésben, amely érinti, mi több meghatározza létfeltételeit. *Véleményem szerint a tagság egyre kevésbé tűri a szakszervezetben a burokratikus, merev, életidegen ügyintézést.*

Napjainkban még sok apró kérdés is magasabb vezetői szinteken dől el, ami aligha kedvez az irányítók és az irányítottak közeledésének. Ezzel kapcsolatban meggyőződésem, hogy a szakszervezeti tisztségviselők hozzájárulhatnak a „vezetési lépcsők" által mutatkozó távolságok leküzdéséhez, elősegíthetik, hogy az elzárkózáson vagy tájékozatlanságon alapuló, önmagára maradt ítéletalkotást együttgondolkodás, a szigorúan elhatárolt vezető-beosztott viszonyt a legjobb értelemben vett munkatársi kapcsolat váltsa fel. A tisztségviselők közvetítő szerepe elengedhetetlen ahhoz, hogy a kollektívák minél többet ismerjenek meg az őket irányítók törekvéseiből, másrészről pedig szükséges ahhoz, hogy a döntést hozók e feladatuknak az irányítottak szempontjait is figyelembe véve tehessenek eleget. A szakszervezeti munkában korszerű és követésre méltó minden, ami az ebben a szellemben fejlődő munkatársi, emberi kapcsolatokat segíti. E kapcsolatok alakulása nagy mértékben a szakszervezeti tisztségviselők hozzáállásán és aktivitásán is múlik.

— Befejezésül még egy kérdés: milyen útravalót ad a hamarosan megválasztásra kerülő tisztségviselők számára?

— Folytatnunk kell tevékenységünk korszerűsítését, mert ha nem tartunk ki következetesen a megújulás politikája mellett, akkor nem leszünk képesek arra, hogy tagságunk érdekeit és a szocialista társadalmi rendszerünk célkitűzéseit eredményesen teljesítsük Természetesen a korszerűsítés során keletkezhetnek ellentmondások, feszültségek. Olyan módszereket kell tehát alkalmaznunk, amelyek lehetővé teszik azok orvoslását.

Egy, a mainál dinamikusabb, célirányosabb, a tagság, a rétegek és az egyén érdekeit jobban kifejező offenzív szakszervezeti mozgalmat kell kialakítani, hogy gyorsabbá váljon a társadalmi és gazdasági élet szocialista fejlődése és szélesedjen a demokrácia. Fontos a többség és a kisebbség érdekeinek egyeztetése, figyelembevétele is. A mainál egészségesebb, egymás iránt toleránsabb szakszervezeti mozgalomra van szükség. *Minden tisztségviselőnek abban a tudatban kell dolgoznia, hogy a szakszervezeti mozgalom társadalmat, politikat, gazdaságot formáló erő.* Tudatában kell lennunk, hogy a köz bizalmából, a közösségért dolgozunk, és ez nem kis feladatot jelent. *A tisztségviselők munkája annyit ér, amennyit a köz érdekében tesznek.* Arra kell törekedni, hogy a közösségi, a politikai gondolkodás fejlődéséhez mindenki hozzájáruljon. Nehéz feladatok előtt állunk, azért a tisztségviselőknek sem lett könnyebb a dolguk, hiszen a közéleti szereplés áldozatvállalással jár.

Minden vasutas tisztségviselő úgy kezdje el munkáját, abban a tudatban lásson hozzá, hogy a vasutasságban van erő és képesség ahhoz, hogy a magyar vasút túljusson útjának mai, nagyon nehéz szakaszán. Bízom benne, hogy a vasútnak, a vasutasoknak hamarosan ismét lesz presztízse A magyar szakszervezeti mozgalom tevékenységének elvei tisztán, egyértelműek. Ezeket megerősítették pártunk központi bizottságának 1983. októberi és a XIII kongresszuson hozott határozatai is

A bizalom jegyében

A Puspokladányi Fatelítő Üzemben korábban egy műhelybizottság működött. A vasutas-szakszervezet területén végrehajtott szervezeti változtatások után a fatelítő kollektívája a MÁV Anyagellátási Igazgatóság alapszervezetének egy főbizalmicsoportja lett. 1982 óta kooptálás révén *Vajda József* a püspökladányiak főbizalmija.

Kétkezi munkásokkal, alkalmazottakkal találkoztam a fatelítőben. Valamennyien elismeréen szóltak a főbizalmi segítőkész, kovetkezetes munkájáról. A főbizalmival a választások előkészítéséről beszélgettem

— Az anyagellátási igazgatóságon júliusban szóbeli eligazítást kaptunk a választás lebonyolításáról, majd írásos választási ütemterv is készült. Eddig az ütemtervnek megfelelően végeztük a munkát. Tizennégy bizalmicsoport van az üzemben. *A bizalmiak többségének munkájával elégedett a tagság. Egy bizalmicsoportban a jelölt személyt nem fogadták el, helyette új jelöltet javasoltak. További változások várhatók azokon a területeken, ahol a bizalmiak más munkaterületre, a csoport tagságától távolabbi üzemrészbe kerültek.* A tagok elmondták, hogy kapcsolatunk ezeken a helyeken a bizalmival alkalomszerű. Ez pedig hátráltatja az érdekvédelmi, érdekképviseleti munkát. Ezeket a jogos érveket el kellett fogadni, s ennek megfelelően új jelölteket állítottunk.

— Hogyan értékeli a két választás között végzett munkát?

— A két választás közötti időszakban részben újítások, részben technológiai fejlesztések révén könnyítettük az itt dolgozók fizikai munkáját. Kedvezően változott a kollektív szerződés néhány ránk vonatkozó előírása. Gondok voltak a védőruházattal. Számos munkakör kimaradt az új munkaköri felsorolásból. Többen szóvá tették, hogy a lista teljesebb lett volna, ha az összeállításban érintettek gyakrabban megfordulnának a vasút s a fatelítő munkaterületein. Várható, hogy ez a gond a választások idején is vita tárgya lesz.

Üzemünkben kísérleti teljesítménybérezést dolgoztak ki. Lényege, hogy néhány üzemrészben a munkacsoportok tagjai nem egyéni, hanem a brigád, kollektíva teljesítménye alapján kapják majd fizetésüket. Ennek kimunkálásához kérték a véleményemet, segítségemet.

— Milyen a kapcsolat a gazdasági vezetőkkel?

— Jó a kapcsolat, de ez nem azt jelenti, hogy mindenre csak bólintok. Az idei hideg télen erélyesebben kellett intézkedni tüzelőügyben. A fatelítő dolgozói már évek óta kaptak 20 mázsa fahulladékot kedvezményes áron. A télen takarékossági okok miatt csökkenteni akarták a mennyiséget. Az árát pedig 87 Ft-ra emelték mázsánként. *Kérdezgették tőlem az emberek, hogy hol van a szakszervezet? Mit tesz értünk? Utánanéztem a dolognak. Az egységárat már nem lehetett mérsékelni, de a tűzifa mennyiségét nem csökkentették.*

Vajda József főbizalmi a városi jogú nagyközség: Püspökladány szakmaközi bizottságának is elnöke. A község lakossága előtt számos esetben bizonyította lokálpatriotizmusát. Két év múlva nyugdíjba megy Helyette majd olyan főbizalmit szeretnének választani, aki legalább olyan lelkiismeretesen képviseli a szakszervezeti tagok érdekeit, mint ő.

Orosz

A vasút szolgálatában

Három és fél évtizednyi vasúti szolgálat után, augusztus elsején nyugdíjba vonult *Juhász Etelka* ceglédi szertárfőnök.

Vasutascsaládból származik: nagyapja pályaőr, édesapja fűtőházi dolgozó volt.

A vasúthoz 1950-ben került. A pályafenntartásnál kezdte, onnan a ceglédi szertárhoz került gyakornoknak. Később raktárkezelő, majd számadó lett. Az akkori szertárfőnöknek, *Széll Sándornak* sokat köszönhet, az indulás éveiben alapvető volt a segítsége.

A érettségi bizonyítvány mellett ügyviteli, anyagszerkezelési vizsgát tett, 1970-ben pedig levelező tagozaton elvégezte a tisztképző általános tagozatát. Valamennyi vizsgáját kitűnő eredménnyel tette le

1967-től párttag, a csomóponti pártvezetőség tagja. A szakszervezetben 1951 óta tevékenykedik. Előbb kultúrfelelős, majd gazdasági ügyintéző. Elvégezte a Marxista Egyetem hároméves tagozatát is. Szertárfőnöknek 1969. április 1-én nevezték ki.

A ceglédi szertárfőnökség vezetése alatt elnyerte az Élenjáró Szolgálati Főnökség kitüntető címet.

Juhász Etelka most már több időt szentelhet az utazásokra és kirándulásokra, amelyeket kedvenc időtöltései között elsőként emleget . . .

R. K. J.

Jobb félni, mint megijedni

Börgöndöt (sajnos) látni kell!

Sárközi Imre állomásfőnök átkozza azt a napot, amikor engedett a rábeszélésnek és elfoglalta hivatalát a kisállomáson. Az alacsony, köpcös vasúti tiszt legszívesebben visszaforgatná az idő kerekét. Belefáradt a szélmalomharcba, az örökös kéregetésbe. Mert egy állomásfőnöknek manapság nem sok szava van. Kérhet, jelenthet, érvelhet. Annyit ér mindez, mint a falra hányt borsó. Még az elégedetlenség és a túlzott igényesség bélyegét is rásütötték. De beszéljenek most már a tények.

Nem segít senki . . .

Vágányzár miatt Sárbogárdról autóbusszal utazom Börgöndre. *Sárközi Imre* végső elkeseredésében fordult a Magyar Vasutashoz, mert hiába kilincselt igazgatóságtól a vezérigazgatóságig, csak ígéreteket kapott. Abból pedig tele van a padlás. Tehetetlenül őrlődik, már nincs ereje vitatkozni, hadakozni. Menjek és győződjek meg saját szememmel az áldatlan állapotokról. Börgöndöt látni kell!

Suhan velem a busz, négyenöten ülünk a járművön. Mint később megtudom, Börgönd nem település. Csak az állomáson lakik néhány vasutas család. A legközelebbi lakott helység az onnan öt kilométerre fekvő Börgöndpuszta, de annak nincs vasútállomása. Fordul a busz. Nyárfákkal, akácokkal szegélyezett utakon haladunk tovább. Körülöttünk gabona és kukoricatáblák. Előttünk, a sűrű bokrok és fák közül hirtelen előbukkan egy szürke épület. Megérkeztünk.

A felvételi épület előtt megpillantom a forgalmistát. Egy férfivel beszélget.

— Az állomásfőnököt keresem — mondom neki bemutatkozás után.

A közelben játszadozó, tíz év körüli kislánynak kiált:

— Szólj édesapádnak, hogy jöjjön azonnal! Várják.

Amíg megérkezik, nézelődöm az állomáson. A málló vakolatú felvételi épület körül mindent felvert a gaz. *Oldalt, a terméskőből épített vezetékes kút mögött fűvel benőtt virágágyások mutatják, hogy nem egészen elhagyott ez a terület.* Hátul az út mentén kupacba hordott lim-lom, törmelék, szemét riogatja az idetévedő idegent. A vasúti síneken megrakott szerelvények vesztegelnek. Tájba illő, hangulatos kis állomás lehetne Börgönd, ha nem kísértene Pató Pál úr szelleme. *Sárközi Imre* több mint fél éve igyekszik elűzni ezt a szellemet. Mosolyogva nyújtja a kezét:

— Örülök, hogy eljött. Én telefonáltam. Már nem sokáig bírom idegekkel. Jöjjön, nézzünk körül!

— Mi aggasztja ennyire?

— *Szemétdomb ez az állomás kérem. Nem segítenek rajtunk. Hiába az üzemszemlék, a levelezés, nem történik semmi. Azt vetik a szememre, hogy én követelőzöm. Ha tíz évig jó volt így minden Börgöndön, akkor nekem miért nem jó?*

Tényleg, miért nem jó? — lobban bennem a gondolat, de nem mondom hangosan, hiszen sejtem már, miről lesz szó.

Mások helyett szégyenkezik

Szemlélődünk az épületben. A rideg, kopár várótermet pár hónapja festették, de a két fapad kopottan árválkodik a fal mellett. A sarokban egy rozsdás vaskályha ajtónyílása ásít a levegőbe.

— Tavaly, november 15-én neveztek ki állomásfőnöknek — tájékoztat kísérőm. — A régi főnök nyugdíjba vonulása után két évig nem volt itt főnök. Senki sem vállalta.

A felvételi épület első emeletén üres lett egy szolgálati lakás. Én Sárbogárdon szolgáltam, ahol saját lakásom van. Később nősültem. A feleségem a székesfehérvári kórházban dolgozik három műszakban. A bejárás nagyon megviselte. Ajánlkoztam, hogy eljönnék ide szolgálattevőnek, mert innen a páromnak kényelmesebb bejárni Fehérvárra. Azt javasolták, hogy inkább főnöknek jöjjek, arra nagyobb szükség van. Majd segítenek, ne törődjek semmivel.

— Csalódott?

— Finoman fogalmazva, igen. *A jobbparti épület-fenntartási főnökség keseríti meg az életemet.* Az ő hatáskörükbe tartozik ugyanis az épületfenntartás, javítás, szerelés, felújítás. Az indokaik közismertek: nincs munkaerő, pénz, anyag és a jó isten tudja, hogy még mi minden gátolja őket az érdemi munkában?!

Megkerüljük az épületet. A szél émelyítő csatornabűzt lebbent az orrunk alá.

— Nézze! Két hónapja bontották fel a szennyvízfordító aknát. Azóta is így van. Szagolhatjuk a bűzt.

Az út túloldalán, az akácfák árnyékában hatalmas szeméttdomb magasodik. A szél már szétterítette a papír- és műanyaghulladékot a környéken.

— Már többször kértem, hogy küldjenek ide szeméttároló konténert, vagy készítsenek egy tárolót téglából, de azt a választ kaptam, hogy húsz évig nem volt rá szükség, akkor most miért ilyen sürgős?! — kesereg a főnök.

Az itt szolgálatot teljesítő vasutasok a legfelháborítóbbnak azt tartják, hogy javítás miatt az állomáson tavaly novemberben lezárták a férfi és a női WC-t. Azóta sem lehet egyiket sem használni. Megnézzük az állomás szomszédságában a téglából épült mellékhelyiségeket. A cserepeket tartó tetőszerkezet megroggyant, a zöld ajtókból hiányzik az üveg. A falból különféle csövek merednek. Az öblítő víztartályt felszerelték, de kagyló nincs a pici helyiségben. Az épület körül derékig ér a gaz.

— A férfiak még csak elintézik valahogy a dolgukat, sok itt a fa meg a bokor, de a nőknek már nehezebb — magyarázza a kényes szituációt *Sárközi Imre.* — *Az utasokat gyakran a szolgálatban lévő vasutasok kísérik saját lakásukra, hogy ott könnyítsenek magukon.* Legutóbb egy terhes asszonyt kalauzolt a lakására hasonló okok miatt a szolgálatban lévő forgalmista. Mondanom sem kell, hogy az utasok szidják a vasutat, meg engem. De mit tehetek én? *Csak pirulok. Mások helyett szégyenlem magam.*

A főnök bekísér az irodájába. A szobában kályha nincs, az ablak alatt a beszivárgó víztől felgyűrődött a vakolat. Vastag iratcsomót tesz elém. Böngészem az üzemszemlékről készült feljegyzéseket. *1983-tól napjainkig ismétlődnek a kritikán aluli szociális körülményekre, balesetveszélyre utaló megállapítások a határidők és a felelősök megjelölésével.*

— Minek az üzemszemle, a sok feljegyzés, ha úgy sem történik semmi? — szegezi nekem a kérdést a főnök. — *Olyan ez, mint halottnak a szentelt víz.* A bizottság kifogásol, megállapít, feljegyzést készít, aztán elmegy. De én itt maradok a gondokkal együtt.

Bizonyítékként egy hivatalos levelet tesz elém. Tavaly, október 23-án a körzeti üzemfőnökség vezetőjének címezte a Székesfehérvári Városi Közegészségügyi és Járványügyi szolgálat ellenőre. Többek között az alábbi megállapításokat rögzítette:

„Az állomás épületének állaga nem megfelelő, a belső helyiségek tisztasága, rendje kifogásolható. A forgalmi iroda falai rendkívül szennyezettek, a jegykiadó helyiség zsúfolt, padozata megsüllyedt. A dolgozóknak nincs öltözője, mosdója, WC-je. Az illemhelyek állapota közegészségügyi szempontból kifogásolható, a kagylók töröttek, mocskosak, nem öblíthetők. A szennyvízcsatorna eldugult. A WC-helyiség fűtetlen, ezért a vízvezeték télen elfagy. A WC tetőszerkezetének javítását sem fejezték be."

(E megállapítások után az illemhelyet novemberben bezárták. Azóta sem lehet használni. A közegészségügyi ellenőrnek legközelebb már nem kell részleteznie a kiábrándító tényeket. Az illetékesek sajátos módon intézkedtek!)

A főnök egy újabb feljegyzést tesz elém, amelyben ismét azonnali intézkedéseket sürget. A június 4-én keltezett levélben leírja többek között, hogy a főnöki irodából tavaly februárban elvitték a kályhát, és azóta sem vitték vissza.

Keserű tapasztalatok

Börgönd elágazó állomás Szabadbattyán, Székesfehérvár, Sárbogárd és Pusztaszabolcs felé. Hat vágányán bonyolítják a személy- és teherforgalmat. A hétvégén 40-50, hétközben 10-15 utas száll itt vonatra. A legszámottevőbb az átmenő teherforgalom. A Kohászati Alapanyag-előkészítő Közös Vállalat naponta tíz kocsit igényel. A Kossuth téesznek négy-öt vagon áru érkezik.

A létszámhiány is aggasztó. Börgöndön három forgalmista teljesít szolgálatot, de négy kellene. A szükséges nyolc helyett három váltókezelő és egy ólmozó-bárcázó dolgozik még itt. A málházó gyesen van, helyette nem küldtek senkit. Takarítónő sincs. A váltókezelők és forgalmisták havonta átlag száz túlórát teljesítenek. Az állomáson vonóvezetékes váltók üzemelnek.

— Néhány hónapja eljött hozzám egy fiatal forgalmista azzal a szándékkal, hogy ide jön dolgozni, de amikor körülnézett az állomáson, kezet fogott velem, és elment. *Csak annyit mondott, hogy nem irigylem magát!* — idézi a keserű emléket a főnök. Invitál, hogy nézzem még meg a II-es tornyot, jobb ha mindenről a saját szememmel győződöm meg. Útközben bemegyünk még az állomást és a szolgálati lakásokat ellátó öreg víztorony épületébe is.

Betaszítjuk az elvetemedett nagy faajtót, amit kulcsra zárni természetesen nem lehet. *Ebbe az egészségügyileg fontos objektumba bárki bármikor bejuthat.* A látvány letaglóz. Deszkahulladék és piszokhegyek közül vezet fel a vaslépcső az ivóvíztartályhoz. Galambrajok és verebek keringnek a levegőben. A tartály tetejét fóliával fedték be, de alatta beszivároghat a por, ha elszakad, belehullhatnak a verebek.

— A feleségem nem iszik ebből a vízből, mert hasmenést okoz — jegyzi meg. — Mások is panaszkodtak már. *A legnagyobb baj azonban az, hogy ide bárki bejöhet. De nem akarom falra festeni az ördögöt. Mégis jobb lenne félni, mint később megijedni. Hiába követeltem, kértem, hogy tegyék zárhatóvá az ajtót. Állandóan rettegek, nehogy történjen valami . . .*

A II-es torony előtt, a sínektől pár centire elhasznált talpfák hevernek hónapok óta. Hiába sürgette az állomásfőnök elszállításukat, süket fülekre talált. *Vasútbiztonsági érdeket sértő felelőtlenség ez!* A katonai főosztály illetékesei tudnának arról beszélni, hogy milyen veszélyt jelentenek a sínek közelében hagyott idegen tárgyak.

A torony mellett hatalmas szénkupac. Kérdőn nézek a főnökre.

— Ezzel tüzelnek a toronyban. A pincébe nem rakhattuk, mert összedőlne az épület. Nem bírják a falak — magyarázza.

A toronyban *Eke József* váltókezelő üdvözöl bennünket. Tizenöt éve dolgozik itt, negyven éve vasutas. Az innen öt kilométerre fekvő Börgöndpusztán lakik. A száz lakosú kis faluba télen-nyáron motorral jár.

— Hogy érzi itt magát? — kérdezem.

— Beszélhetek bátran? — kérdezi a főnöktől.

— Azt mond amit akar Józsi bácsi. Mintha itt sem lennék.

— Tudja, itt a szimpla ablaküvegek mellett télen nem leányálom dolgozni. Dupla ruhát, két zoknit húzunk magunkra, de akkor is fázunk. Kilenc vonóvezetékes váltót kezelek innen. A sorompót is én zárom, nyitom. Ezenkívül húsz váltó petróleumos lámpáját kezelem, tisztítom a váltókat. A legjobban az keserít bennünket, hogy pár éve a négyes csoportba sorolták Börgönd állomást is. mint Seregélyest és Zicsi-Újfalut. Pedig azokon az állomásokon csak két vágány van, nincs ennyi munka. A lecsoportosítás miatt kevesebb a fizetésünk is. Én már innen megyek nyugdíjba, de ki lesz az utódom? Mert fiatal vasutas ilyen körülmények közé nem szívesen jön.

Senkivel se hadakozni

Sárközi Imre május 3-án költözött a felvételi épületben lévő szolgálati lakásba. Hosszas huzavona után kifestették, de a főnök egyéb kéréseit nem teljesítették. Az ablakok mellett ujjnyi rések, kályhákat még nem kapott, és az ócskavasnak számító fürdőkádját sem cserélték ki.

— *Majd ha felsérti a fenekedet, kicseréljük* — jópofáskodott vele az épületfenntartó főnökség egyik embere.

— Én legszívesebben rögtön visszaköltöznék Sárbogárdra, csak a feleségem miatt nem teszem. De ha nyugdíjba vonul két év múlva, elmegyünk innen. *Szolgálattevő leszek, többet keresek, és nem kell senkivel hadakoznom.* Pedig szeretem az itt dolgozó vasutasokat. Ők is kedvelnek engem. Hűséges, rendes emberek. Csak az a baj, hogy nem törődnek velük! Ne haragudjon, hogy ide hívtam!

Nem haragszom. Érdemes volt oda utazni. Javaslom az illetékeseknek is, hogy tekintsék meg ezt az állomást, hiszen nincs a világ végén. Börgöndöt látni kell, és főként tenni valamit!

Kaszala Sándor

Aki kapja, nem haragszik

(Folytatás az 1. oldalról.)

Az szb által elfogadott második előterjesztés gyakorlati megvalósítása után eddig mindössze három panasz érkezett a szakszervezeti titkárhoz. A vélemények, bírálatok az szb és a gazdasági vezetők számára hasznosak.

— Valóban így van — helyesel *Csujna János* titkár. — Testületünk az objektív tényezők alapján igyekszik dönteni. Az egységes anyagi ösztönzőrendszer helyi alkalmazásának tapasztalatai alapján tovább kell finomítani a különböző kategóriák prémiumsávját, s olyan konkrét célokat kell meghatározni, amik az üzemfőnökségi és a vasúti szállítási eredményeket egyaránt szolgálják. Ez az ösztönzési rendszer az emberek számára szigorúbbnak tűnik az eddigieknél, mégis támogatják. *Korábban sok vasutas nem is tudta miért volt pár száz forinttal több a borítékban. Most a saját érdeke is arra serkenti a dolgozót, hogy konkrétan járuljon hozzá a gazdaságosabb szállításhoz.* Kétségtelenül vannak objektív akadályok is. A minap, amikor az egyik forgalmista prémiumát (indokolatlan jelző előtti vonatfeltartásért) 50 forinttal akarta felettese csökkenteni, a szolgálattevő szóvá tette, hogy menetirányított vonalon nem minden feltartás az ő hibája. Ezért is szükséges a gyakorlati tapasztalatok alapján az ösztönzőrendszert tovább finomítani.

Az elegyrendezői teljesítménybérezés bevezetésénél gondot okozott az, hogy milyen munkakörökre terjesszék ki. Aztán a 102 566/1985. MüSz. számú ellentmondásos utasítás felkavarta a kedélyeket. Eszerint ugyanis a távgépíró-kezelők közül nem mindenki kaphat elegyrendezői teljesítménybért. Amikor erről beszélgettünk, az szb-irodán *Kaposvári Károly*, a távgépíró-kezelők bizalmija indulatosan fejtette ki véleményét *Olsovszky Lászlónak*, a debrecen igazgatóság jelenlevő előadójának.

— Nehéz helyzetbe kerültem a csoportban, mert a Kollektív Szerződés 41. A. paragrafusa szerint az elegyrendezéssel kapcsolatos munkát végző távgépíró-kezelők jogosultak a teljesítménybérre, de közülük eddig senki sem kapott. Többször elmondtam már az igazgatóság illetékeseinek, hogy a teherpályaudvari távgépíró-kezelők vonatelemzést, illetve a gurítási, tolatási jegyzékhez nélkülözhetetlen adatokat összesítik. *Erre azt válaszolták, hogy mi gyakorlatilag adminisztratív adatösszegzést végzünk, s a tehervonatokat nem is látjuk.* Valóban előfordul, de ha nincs kész időben a mi összesítésünk, a tehervonat-vezetők mindig morognak. Az én bizalmi csoportom tagjai úgy vélekednek, hogy ha *az ellentmondásos utasítás* miatt ők nem kapnak teljesítménybért, akkor én minek járok bizalmi értekezletekre! Csak azért, hogy lengessem a kezem a szavazásnál? Amikor megkérdeztük az igazgatóságot, hogy más állomásokon miért kapnak a távgépíró-kezelők teljesítménybért, azt a választ kaptuk, hogy azok rádiót is használnak az adatösszesítéshez. *Ez a magyarázat logikátlan és elfogadhatatlan.*

Az elegyrendezői teljesítménybérezésben érdekelt munkakörökben dolgozók többsége kedvezően vélekedett az új szabályozásról. *Pozsonyi Tibor* kocsivizsgáló csoportvezető és *Venczel András* sarus szerint az elmúlt három évtizedben ez a legigazságosabb bérszabályozás.

— A hatvanas években 300 forint jutalmat adtak esetenként — mondja a csoportvezető. — Sajnos ez az összeg a múlt évben is csak ennyi volt. Most az egységes szabályozás alapján nemcsak adható, hanem a megfelelő teljesítmény esetén a teljesítménybér-pótlékot havonta ki kell fizetni. *Máris kevesebb lett a táppénzes napok száma, pontosabb a munka.* Egy kis probléma is akadt azért! A 24 tagú brigádból 13 ember kap teljesítménybért. A többiek, mivel a rétközi kisvasúton kocsivizsgálók, illetve a hőnfutásjelző készülék felügyeletét látják el, sajnos nem kaphatnak. Ezt elfogadhatóan megmagyarázni nagyon nehéz. Ha valakit helyettesíteni kell, s emiatt nem kaphat teljesítménybért, még nagyobb a baj. Most sokan büntetésnek tekintik, ha a kisvasútra helyezik, pedig *régen ez jutalomnak számított.* Az egyik helyettesítő dolgozó például 390 forinttal kapott így kevesebbet, de a főbizalmi közbenjárására a főnökség végül kompenzálta a keresetveszteséget.

— Amennyi elegyet dolgozunk fel, úgy változik a teljesítménybérünk is — vélekedik *Venczel András* sarus. — Baj csak akkor lenne, ha nem volna mit szállítani. De reméljük, hogy nem lesz mindig ilyen nehéz helyzetben a vasút.

Orosz Károly

Üdülés Zamárdiban

A zamárdi vasutas üdülőt április 1-én kapta meg üzemeltetésre az Északi Járműjavító Üzem. Május 29-től szeptember 3-ig pihenhetett itt turnusonként 96 vasutas. A beutaltak (képeink) jól érezték magukat a vállalati üdülőben

(Tüttő Tibor felvételei)

A MÁV Vezérigazgatóság
Melléklete

Napirenden az oktatás fejlesztése

Az elmúlt öt év eredményei

A technikai fejlődés szükségszerűen megköveteli, hogy a vasutasok is egyre magasabb általános és szakmai műveltséggel, szakképzettséggel rendelkezzenek. A vasút felső- és középfokú végzettségű szakember-utánpótlásának bázisai a jövőben is elsősorban a vasútirányú képzettséget adó felsőfokú oktatási intézmények és szakközépiskolák. A szakmunkások és munkások utánpótlását részben az állami intézményekben, részben a vasútüzemekben képzett fiatal szakmunkásokkal kell megoldani.

Korszerűbb képzés

A VI. ötéves tervidőszakra előirányzott oktatási feladatokat időarányosan végrehajtottuk. Lemaradás csak azokon a területeken van, ahol az évenként jóváhagyott vállalatfejlesztési tervekben csökkentés, illetve az adott beruházások átmeneti szüneteltetése vált szükségessé. Az eredmények közül ki kell emelni, hogy többek között korszerűsítettük a szakmunkásképzést szolgáló tanműhelyeinket és kiépítettük az oktatási főnökségek hálózatát. Folyamatosan végezzük a végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott több mint 60 000 dolgozó ismereteinek szintentartását a szükségszerű bővítést szolgáló gócrendszer továbbfejlesztésével, új tanműhelyek létesítésével. Új oktatási utasításokat, működési szabályzatokat adtunk ki. Elégedettek lehetünk a szakmunkás- és tanfolyami képzés korszerűsítésével. Továbbfejlesztettük a vasútirányú képzést nyújtó szakközépiskolák hálózatát.

A társadalmi ösztöndíj-adományozás új, a vasútnál is bevezetett rendszere kedvező hatással volt a vasút munkaerőhelyzetére. Figyelemreméltó eredményt értünk el a nyelvoktatás területén. Növekedett az állami nyelvvizsgával rendelkezők száma. A közgazdasági ismeretek bővítése érdekében öt vasútigazgatósági székhelyen — a KM-mel együttműködve — közlekedési jellegű közgazdasági szakközépiskolai osztályt indítottunk.

Szorosabbá vált a kapcsolatunk a vasútirányú képzést nyújtó főiskolákkal és szakközépiskolákkal. A tervidőszak második felében ez a kapcsolat az egyetemekkel is bővült.

A VII. ötéves oktatáspolitikai tervet alapvetően a vasút vállalati célkitűzéseiből adódó feladatok határozzák meg. Ebben olyan feladatokat határoztunk meg, melyek során fel kell készülni a munkaerő több irányú átrendeződésére, a munkaerő struktúrához alkalmazkodó, a szervezeti változásokat rugalmasan követő oktatási feltételek biztosítására, a közgazdasági és kereskedelmi szemlélet erősítését szolgáló ismeretanyagok oktatásának továbbfejlesztésére, a többszakmás képzési formák vasúti rendszerének kialakítására, a nyelvtanulási feltételek továbbfejlesztésére, a vasút iránti érdeklődés felkeltésére, az oktatási célokat szolgáló beruházások és eszközállományok fejlesztésére.

A felsőfokú közlekedés, illetve vasútirányú képzést nyújtó oktatás a Budapesti Műszaki Egyetem és a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem keretében folyik. Külön figyelmet kell fordítani a közlekedésépítő mérnök és a közgazdasági egyetemi végzettséggel rendelkezők vasút felé történő orientálására, mivel az e területen végzettek közül kevesen jönnek a MÁV-hoz.

A vasútirányú képzést nyújtó oktatás a Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola keretében történik, négy vasúti szakon, évente 100-110 fős létszámmal. A MÁV a főiskolával — középtávú tervidőszakonként — együttműködési szerződést köt. A KTMF-fel való jó együttműködés eredménye, hogy az 1985/86-os tanévben öt szakon kezdetét veszi a vasúti szaküzemmérnök-képzés is.

Több száz hallgató

A célok, a feladatok helyes meghatározása, a tantervek, programok szakszerű kimunkálása a MÁV és a főiskola egyre szorosabb együttműködését igényli.

A vasúti munkaerő-utánpótlás folyamatos biztosítása és az új szakmai igények kielégítése céljából több helyen új vasúti szakközépiskolai osztályok indítását kezdeményeztük. Az új szakok közül a jászapáti, a miskolci, a székesfehérvári már megkezdte működését, a többi — Újszász, Tapolca, Pécs, Szeged — előkészítés alatt van, illetve indítását a VII. ötéves tervidőszakra tervezzük. Vizsgáljuk Debrecen, Békéscsaba, Balassagyarmat, Dombóvár székhellyel új vasútirányú szakközépiskolai szakok indítását is. A vasútirányú képzést nyújtó szakközépiskolákban évente mintegy 580-600 hallgató végez, és a tovább nem tanulók mintegy 75 százaléka helyezkedik el a MÁV területén.

A vasúti munka megismerése, a vasút és az iskolák jó kapcsolatának fenntartása érdekében együttműködési szerződések keretében gondoskodunk az oktatási feltételek kölcsönös biztosításáról. Az együttműködés kiterjed az elméleti és gyakorlati oktatás segítésén kívül a tanulmányutak, a szakmai kirándulások szervezésére, illetve a feltételek biztosítására.

Az iskolarendszerű technikusképzés előkészítő munkálatait a határozatban foglalt előírásoknak megfelelően végezzük. Az 1985/86-os tanévvel indítjuk a vasútgépészeti, vasútépítési és pályafenntartási és a vasútüzemi szakokat. Az 1986/87-es tanévben az anyagmozgató-gépész, a távközlő és biztosítóberendezési szakon is megkezdődik a képzés.

Oktatási főnökségek

A vasút területén mintegy 22 szakmában vált általánossá a szakmunkásképzés. A beiskolázási keret és annak realizálása évi 950-1000 fiatal bevonását tette eddig lehetővé. A VII. ötéves tervidőszakban gondoskodni kell a növekvő igények kielégítéséről. Ehhez segítséget adnak a szakmunkásképzési céllal működő szakközépiskolák is. Széles területet ölel fel a vállalati ágazati szakmunkásképzés. Ez ideig a vasútüzemvitel-ellátó és vasútépítő-karbantartó szakon folyik ilyen képzés.

A vállalati képzés feladata, hogy a vasútüzemvitel szakszerű és biztonságos ellátásához szükséges szakembereket folyamatosan biztosítsa. E célkitűzés eredményes megvalósítása érdekében az elavult, oktatási célra alkalmatlan épületeket fokozatosan új, korszerű oktatási létesítményekkel váltottuk fel. Így jöttek létre a jelenleg már rendeltetésszerűen működő oktatási főnökségek és oktatási gócok.

A vasút felsőfokú tanfolyami képzését, továbbképzését, a vasút középkáder-utánpótlását az átszervezett MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet közel 100 éve szolgálja. Tevékenysége kiterjed a tanfolyami képzésen kívül a mérnöktovábbképzésre, nyelvoktatásra, vezetőképzésre is. A nyelvoktatás területén jelentős intézkedésnek számít, hogy 1975-ben a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben létrehoztuk a 16 tanulóhelyes audiovizuális nyelvlaboratóriumot.

A szaktanfolyami képzésben évente részesített mintegy 8600-8800 fős létszám a természetes utánpótlási, valamint a műszaki-gazdasági fejlesztésből adódó igényeket képes kielégíteni.

Az ösztöndíj-adományozás a vasúton kiterjed a felső-, a középfokú oktatás és a szakmunkásképzés területére. A legutóbbi szabályozást a 18/1983. (VII. 28.) MM. számú rendelettel hajtottuk végre, amely a szakmunkások és a szakmunkásképzési célú szakközépiskolásoknak adományozható keret növelésére terjedhet ki. Ennek az intézkedésnek a hatására az 1983/84-es tanévben 300-zal növekedett a MÁV-nál tanulmányi szerződést kötők száma.

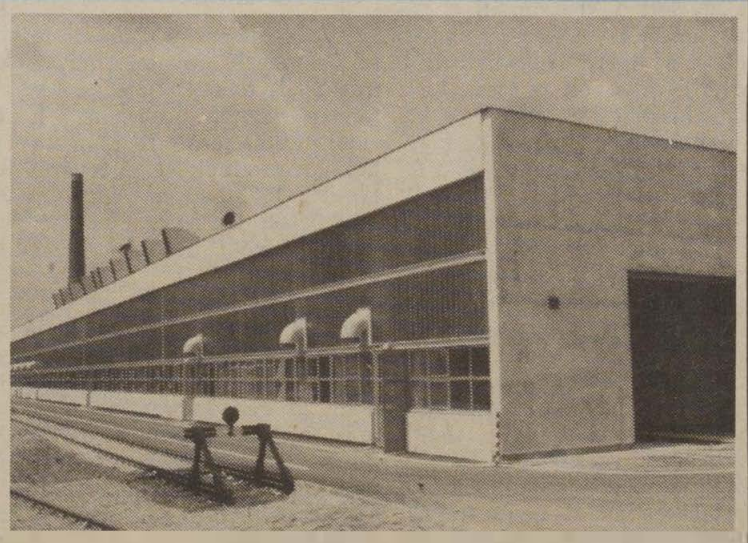
Az igények meghatározásakor arra törekedtünk, hogy a MÁV felsőfokú szakemberszükségletének a kielégítése legalább 50-60 százalékban ösztöndíjszerződés útján történjék. A társadalmi tanulmányi ösztöndíj mellett olyan szakterületekre, ahol hazai viszonylatban nincs képzés, állami ösztöndíj útján gondoskodunk. Ilyen képzés a Szovjetunióban és az NDK-ban folyik. Az ösztöndíjasok száma mintegy 25-30.

A hálózaton jelenleg 38 oktatási gócon és 55 algócon folyik rendszeres oktatás. A gócokon az oktatást főhivatású (249 fő) és részfoglalkozású (244 fő) oktatók látják el.

A jövő feladatai

A VII. ötéves terv legfontosabb célkitűzései:

1. törekedni kell a munkaerőstruktúrához alkalmazkodó, a szervezeti változásokat rugalmasan követő oktatási formák létrehozására, korszerűsítésére mind az állami, mind pedig a szakoktatás területén.
2. Fel kell készülni a demográfiai hullám növekedéséből várható létszám fogadására, új szakközépiskolai osztályok indítására.
3. A vasúti szakemberszükséglet biztosítása érdekében gondoskodni kell a szakmunkásigények kielégítéséről, a tanfolyami képzéshez szükséges létszám biztosításáról.
4. El kell érni, hogy a vasútirányú állami és szakmai oktatás keretében az eddiginél lényegesen nagyobb helyet kapjanak a közgazdasági és kereskedelmi szemléletet erősítő ismeretanyagok.
5. A vasút nemzetközi tevékenységének segítése, az idegenforgalmi és szállítmányozási feladatok ellátása érdekében növelni kell a nyelvtanulást szolgáló feltételeket.
6. Meg kell teremteni az anyagi feltételeket a tervezett oktatási beruházások megvalósításához.



A miskolci járműjavítóban júliusban új üzemcsarnokot adtak át rendeltetésének. Képeinken: az automatikus vagonmosó és az új csarnok látható

(MTI Fotó: Kozma István)

Mennyi vajon kétszer kettő?

A vasutasnap utáni hetekben a szolgálati helyeken, testületi üléseken, üdülőben sok vasutassal beszélgettem. Voltak közöttük a végrehajtó szolgálatnál, a vasút irányításában tevékenykedők és szakszervezeti tisztségviselők egyaránt. Valamennyien azt hiányolták, hogy nagyon kevés prémiumot, jutalmat osztottak a vasútnál. Arról viszont nem ejtettek szót, hogy a teljesítmények az első félévben csökkentek, pedig hát nagyobb prémiumra, több jutalomra aligha lehet számítani a MÁV eredményeitől függetlenül. *Bizony, olyan egyszerű ez, mint a kétszer kettő* s mégis: helyenként a jelét sem véltem felismerni annak, hogy beszélgető partnereim a jelenlegi realitások alapján szemlélnék a vasút helyzetét.

Bosszantott közömbösségük s az, hogy ilyen torz az emberek szemlélete az egyéni és közösségi érdekek, eredmények számbavételénél.

Kétségtelen, hogy a vasút első félévi több mint 3 millió tonnás szállítási elmaradásában közrejátszott a szokatlanul hideg tél, az akadozó alkatrészellátás, a szállítási igények változása, vagy a hétvégi ki- és berakodás közismerten sok gondja-baja. Hiba lenne azonban mindemellett saját munkánk fogyatékosságairól — *a lassú elegyáramlásról, a hosszú kocsiforduló-időkről, a vonatfelosztásokról, a gépre várásokról, a pontatlan vezénylésekről, a sokszor fegyelmezetlenül, lélektelenül végzett munkáról* — megfeledkezni. A tárgyilagossághoz, az önkritikus értékeléshez ez is hozzátartozna.

Lehetne persze azon is polemizálni, hogy a beszélgető partnerek által elmondott, s az szb-k információs jelentéseiben is gyakran ismétlődő, a felelősséget másokra hárító, tehát a hibákért mindig valaki mást okoló „érvek" mennyire helytállóak. Úgy vélem, helyesebb, ha észrevesszük, hogy saját környezetünkben is vannak hanyagul dolgozók, akiket a közösség fegyelmező erejével, az erkölcsi és anyagi elismerés megvonásával is rá kell hangolni a becsületesebb munkára. Mert kétségtelen, hogy az eddigi beidegződések után *már szinte szokatlan számunkra, ha elmarad a negyedévi prémium, csökken a jutalom.* Korábban — mondjuk meg őszintén — olykor sokan nem mindig tudták, miért volt a borítékban alkalmanként pár száz forinttal több. Ez a gyakorlat azonban már a múlté.

A gazdálkodási körülmények változása, a feltételek szigorítása, a tagság és a felső szervek részéről egyaránt helyeselt differenciálás igénye is azt sugallja, *hogy a MÁV eredményeit munkájukkal kedvezően befolyásolni tudók valóban a teljesítményeik alapján kapják fizetésüket. De a prémiumot és jutalmat is!* Dolgozzanak akár forgalmistaként, akár az utazószemélyzet tagjaként vagy más frekventált munkakörben, a kocsiszolgálatnál, a BFF-nél, a pft-nél és egyéb szolgálati helyeken.

Közös feladatunk, hogy a vasút minden dolgozójával megértessük: *a MÁV eredményeinek javítása nélkül elképzelhetetlen a vastagabb boríték, a nagyobb prémium, a vasutasnapi vagy őszi forgalmi jutalom.* A második félévben a népgazdaság jelenlegi helyzetéből, a jónak ígérkező mezőgazdasági termésből bizonyosra vehető a szállítási igények növekedése. Valamennyiünk érdeke, hogy az első félévben tapasztaltnál szervezettebben, eredményesebben tegyünk eleget a vasútra és a vasutasokra háruló feladatoknak.

A szakszervezeti bizalmiaktól, a függetlenített politikai munkatársaktól és a gazdasági vezetőktől joggal elvárja a kollektíva, hogy — a Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusára készülve — elsősorban a gazdálkodás eredményeinek javítására mozgósítsák a tagságot, s ezen keresztül is erősítsék szakszervezetünk érdekvédelmi és érdekképviseleti munkáját.

●. K.

ÉRDEKES OLVASMÁNY

A magyar közlekedés története

A közlekedési szakirodalom a magyar vasútépítés hőskorának az 1845—1873 közötti éveket tekinti. Az úttörő elődök valóban elismerésre méltó tevékenysége mellett azonban nem feledkezhetünk meg a felszabadulás évében megindult odaadó munkáról, annak jelentőségéről, a vasút helyreállításáról. Nyilvánvalóan ennek felismerése inspirálta az Új Magyar Központi Levéltárat és a közlekedési tárcát, hogy megjelentessék — a Források a magyar népi demokrácia történetéhez című sorozat V. köteteként — a *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből* (1945—1949.) című munkát. Főszerkesztője Verő Gábor. A kötetet összeállította és az előszót írta Pálmány Béla, kiadta a Közlekedési Dokumentációs Vállalat.

A könyv a bevezetőben idézi *Széchenyi Istvánt*, a korszerű magyar közlekedés széles látókörű tervezőjét és szervezőjét: „Közlekedés nélküli ország sinylő test, mely méhében hordja a nyavalyák minden nemét." Ezek a szavak nemcsak azért kívánkoznak ide mottóként, mert fájdalmasan időszerűek voltak a második világháborút követő években, hanem azért is, mert a „legnagyobb magyar" dolgozta ki azt a közlekedéspolitikai koncepciót, amely több mint egy évszázadon át alapvetően határozta meg hazánk közlekedési rendszerét.

A kötet a tudományos jellegű forráskiadvány igényével készült. Felöleli a témára vonatkozó fontos, legjellemzőbb dokumentumokat. „Az anyaggyűjtés során valóságos kincsesbányának bizonyult a MÁV Vezérigazgatóság központi irattárában őrzött ... anyag, amely a vasutakon kívül a vasúti hidakra és az Államvasutak érdekkörébe tartozó MÁVAUT, illetve a BHRT (Balatoni Hajózási Részvénytársaság) történetére vonatkozó dokumentumok tömegének is lelőhelye."

A kiadvány 11 fejezetet ölel fel, amelyeket érdemesnek tartunk felsorolni, a közlekedési ágak fontossága szempontjából: A vasúti közlekedés megindulása. Arccal a vasút felé! A vasutak a stabilizáció idején. A vasúti közlekedés fejlesztése a hároméves terv időszakában. A gazdasági vasutak helyreállítása. A hidak újjáépítése. A közúti hálózat helyreállítása. A gépjármű-közlekedés megindulása. A közlekedési ágazatok tervszerű együttműködésének megteremtése.

Rendkívül hasznos, hogy a könyv a bevezető után technikai tájékoztatást nyújt, amely felsorolja a gyűjteményben közzétett történeti jelentőséggel bíró okmányokat és azok lelőhelyeit.

H. K.

Az Eötvös-díjas kutatómérnök

Hetvennégy évesen is energikusan dolgozik

Névjegyén ez olvasható: *„Dr. techn. Unyi Béla Tibor okl. mérnök, c. egyetemi docens, a műsz. tud. kandidátusa, MÁV mérnök-főtanácsos."* A szöveg ma már nem teljes, mert április 4-én felszabadulásunk 40. évfordulója alkalmából dr. Unyi Bélát, a kiemelkedő műszaki alkotómunka elismerésére szolgáló Eötvös Loránd-díjjal tüntették ki.

Teljesült az álma

Unyi Béla a magyar vasút műszaki korszerűsítésének úttörői közé tartozik és egyebek között nagy érdemei vannak a hézag nélküli felépítmény alkalmazásában, a MÁV hálózatán. Jelenleg 1984 decembere óta mint kutató munkálkodik a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben. Itt kerestük fel, hogy beszélgessünk vele munkájáról, gazdag életpályájáról.

— Mikor és hogyan kezdődött vonzalma a mérnöki foglalkozás és a vasút iránt?

— Talán különösen hangzik, már gyermekkoromban nem akartam más lenni, mint mérnök vagy vasutas — feleli csöndes mosollyal. — Ez pedig úgy kezdődött, hogy mint hatéves kisfiú, megismerkedtem egy *Wondra* nevű világlátott mérnökkel, akinek meseszerű elbeszéléseit áhítattal hallgattam. Ő vezetett be a bélyeggyűjtésbe, majd pedig az országokat, földrészeket átszelő vasút iránti érdeklődést oltotta belém. *Ettől kezdve sokat tusakodtam magamban, mi legyek, ha nagy leszek:* a vasutas, vagy a mérnöki pályát válasszam. Tizenegy éves koromra megérlelődött bennem az elhatározás: mindkettő, azaz vasúti mérnök. Szándékomat otthon is támogatták. Ennek megfelelően a Reáltanoda utcai iskolába íratták be, hogy már ott alkalmassá tegyem magam a műszaki pályára. Valami azonban azt súgta, hogy a reál tantárgyak mellett latint is tanuljak. Így 18 évesen ebből a nyelvből is érettségiztem, mégpedig jelesen. Most már jöhetett a műegyetem.

Igen ám, csakhogy abban az időben ez nem volt olcsó tanulási lehetőség a fővárosi kistisztviselő gyermekének. Hosszas töprengés után úgy döntöttünk anyámmal, aki ekkor egyedül nevelt: ösztöndíjért folyamodom a MÁV-hoz. Szerencsém volt, és persze a jeles érettségi is „protezsált". Így történt, hogy 1929-ben, 18 éves koromban évi 816 pengő MÁV-viszontszolgálati ösztöndíjjal műszaki egyetemi hallgató lettem és ezzel elköteleztem magam, hogy az egyetem elvégzése után vasúti szolgálatba lépek. *Boldog voltam, hogy végre teljesülhet gyermekkori álmom.* A havonként kiutalt 81 pengő 81 fillérnek nagyon örültem, mert még ruházkodásra is tellett belőle. Abban az időben a Váci utcában 80 pengőért öltönyt lehetett rendelni.

— Persze nekem ilyen eleganciára nemigen futotta — folytatta. — Takarékosan éltem és mohón vetettem magam a tanulásba. A tanulmányi időt éppen akkor emelték fel 8-ról 9 félévre, de ezen se bánkódtam és *22 éves koromban okleveles mérnök lettem.* Szeptemberben bevonultattak gyakorlati időre a szentendrei vasútépítő ezredbe. Ma is hálával gondolok tisztjeinkre, akik keményen, teljes szigorral bántak velünk, hogy megismertessenek bennünket a pályaépítéssel. Bizony végig kellett csinálnunk minden felépítményi munkát az aláveréstől a legbonyolultabb feladatokig, mintha csak újfelvételes kezdő pályamunkások lettünk volna. Amikor az a keserves időszak eltelt és felvehettem a vasutas egyenruhát, mondhatom, nagyon boldog voltam, pedig az igazi komoly tanulás ezután következett.

Szakaszmérnökként a pécsi igazgatóság területén számos munkahelyen megfordult és hamar rájött, hogy ez az igazi vasútépítő iskola, és sokat kell még tanulni, hogy vasutasmérnök lehessen. Amikor aztán az osztálymérnökségre került, sok tapasztalattal bíró vasútépítő volt. Nyilván felettesei is így találták, mert a zilahi osztálymérnökség vezetőjévé nevezték ki. Innen a bajai osztálymérnökségre került, majd rövid idő után a pécsi üzletvezetőségre nevezték ki.

Tanulmányok, könyvek

— Negyvenötben, az újjáépítési korszakban jószerivel végig kellett ismételni mindazt a felépítményi munkát, amit mint kezdő mérnök egyszer már végigcsináltam — mondja. — Azzal a különbséggel, hogy ezúttal összehasonlíthatatlanul nehezebb körülmények között. *S amikor némileg normalizálódott a helyzet, a vasúti főosztályra szólított a szolgálat.* A háborús pusztulásból magához térő vasút újjáélesztésében szakosztályvezetőm, *Papp Károly* oldalán dolgoztam. Ebben az időben szinte a főosztályon éltem, úgy éreztem magam, mint az egykori ifjú mérnök, akinek a tettvágy töltötte be egész valóját. Tizenegy esztendeig, 1957-től 71-ig szolgáltam a főosztályon. *Azt hiszem, ez volt életem legtermékenyebb része.*

Amikor napirendre került a hézag nélküli pályák építése, fontos feladatokat kapott a főosztályon, amiket 71-ben már a VATUKI-ban folytatott. Ez a munka több publikáció közreadásával járt. Így jelent meg például a hézag nélküli pályák hőmérséklet-ingadozásáról szerzett hazai tapasztalatokról szóló tanulmánya a Közlekedési Szemlében. Előzőleg már Kerkápoly professzorral közösen írt dolgozatukban ismertették a hézag nélküli vágányok behegesztését a kitérőkbe. Számos más kutatással és eredményeik publikálásával igyekezett előmozdítani, figyelemmel kísérni a magyar hézagmentes vágányhálózat fejlesztését.

Az energikusan munkálkodó, tavaly december óta nyugdíjas, 74 éves Unyi Béla eddig összesen 100 szakcikket, kisebb-nagyobb tanulmányt, tudományos értekezést írt, köztük a *Pályamesterek* szakkönyvét három kötetben. Jelenleg *Czére Bélával,* a Közlekedési Múzeum nyugalmazott főigazgatójával együtt a magyar vasút tisztképzésének történetét írja. A közlekedés történetéről készülő könyv vasúti felépítményi részének megírására is őt kérték fel.

Ötven év után arany diploma

— Elégedett-e eddigi életművével?

— Őszintén mondom, nem tudom, elégedett lehetek-e. Mindenesetre nyugodt a lelkiismeretem, mert amit tettem, mint minden becsületes vasutas, legjobb tudásommal, szolgálatként tettem.

— Mégis mire büszke ennyi munka után?

— Arra, hogy mindig pontos voltam, sose késtem el szolgálatból, vonatról sem maradtam le soha. *Jó érzés az is, hogy tavaly még aktív dolgozóként vehettem át a Műszaki Egyetemen 50 évi munkámért az arany diplomát.* Akik velem együtt jutottak akkor ehhez a megtiszteltetéshez, már valamennyien nyugdíjban voltak. Büszkeséggel tölt el az is, hogy feletteseim mindenütt, mindig elismerték törekvéseim eredményét. Ennek jeleként tekintem, hogy annak idején, 39 éves koromra viszonylag fiatalon értem el a főtanácsosi rendfokozatot. A felszabadulás után az elsők között kaptam meg a Munka Érdemrendet, aminek akkor még csak egy fokozata volt. Ezenkívül sokféle vasutas-kitüntetésben részesültem. Mindezek betetőzéseként talán szerénytelenség nélkül hivatkozhatom arra is, hogy műegyetemi óraadóként dolgozom jelenleg is, tagja vagyok az államvizsga-bizottságnak, az idén pedig átvehettem az Eötvös-díjat.

— Ennyiféle munka hogyan fér bele 24 órába?

— Reggel háromnegyed hétkor már íróasztalomnál ülök a VATUKI-ban. Ott dolgozom délután 2-ig, néha ebéd után felmegyek a Várba a Széchényi Könyvtárba kutatni, adatokat gyűjteni megírandó munkáimhoz.

Szász Ferenc

MÁR CSAK EGY VÁGÁNYON

Fővonal a Bodrog mentén

Kevesebb utas, nagyobb áruforgalom

A miskolc-nyíregyházi vonal *Mezőzombor* állomásából ágazik ki az egykor szebb időket megért sátoraljaújhelyi fővonal. A hajdan volt forgalom nagyságát érzékelteti, hogy lebonyolítására egy vágány kevésnek bizonyult. De azóta már más a helyzet. A Magyarország területén áthaladó nemzetközi forgalom szerkezete átrendeződött, így a sátoraljújhelyi vonal veszített jelentőségéből. Az egykori bal vágányt csendesen eszegeti a rozsda, az állomások után földkúp zárja le a továbbhaladás lehetőségét.

Nem könnyű konkurrálni

Az első állomás *Bodrogkeresztúr.* A község a történelmi borvidékhez tartozik. A műút mentén a tokaji borgazdaság pincéi nyílnak.

— Az igaz, hogy az állomás borvidéken fekszik, teherforgalmunkat mégsem ez határozza meg — oszlatja szét hiedelmeimet *Bokor György* állomásfőnök. — A tömeges feladást a közelben lévő *Vasbetonipari Művek* készítményei, falazóblokkok, áthidaló szerkezetek és egyebek képezik. Az állomás páros végén lévő iparvágányon a *kőbánya* rakodik, a rendelkezésünk alá tartozó *Szegi* megálló-rakodó helyen pedig exportrendeltetésű *kovaföld* kerül a vagonokba. Leadásban is meglehetősen sok áru érkezik, elsősorban a TÜZÉP-nek, a betongyárnak, ezenkívül bérelt rakterülete van a sárospataki ÉMÁSZ-nak is. Az első félévi forgalmunk biztatóan alakult, hiszen csak májusig föladásban elment 32 ezer tonna áru, míg leadásban 27 ezer tonna érkezett.

— Mennyire kihasznált az állomás kapacitása? Lehetne-e növelni a forgalmat és milyen formában?

— Az állomási kapacitás kihasználtsága körülbelül arányban áll az egész vonal kihasználtságával vagy kihasználatlanságával. Olykor *lökésszerűen érkeznek a Sátoraljaújhelyen belépő, Nyírábrányban kilépő szerelvények,* de az év túlnyomó részében a forgalom kicsi. Természetesen lehetne növelni az állomás forgalmát, de például legnagyobb fuvaroztatónk, a betongyár tekintélyes mennyiséget szállít *közúton.* Ennek is megvan a maga magyarázata. Sok az olyan megrendelő, aki a betonárut a saját kapujáig viteti. Az ő számára *a gyorsaság a legfőbb követelmény.* Gépkocsival mindez néhány óra alatt végbemegy, megtakarítva a vasúti be- és kirakodás költségeit. Rövid távolságokra ez lényegesen gazdaságosabb. *Sok esetben lassítja a szállítások ütemét a kocsihiány.* A beton, mint „holt elegy" a kocsibiztosítás szempontjából ugyancsak a rangsor végén áll. Így a fuvaroztatók csak az ország déli részébe, a Balaton környékére szállított betonáruhoz veszik igénybe a vasutat.

Szerény bevétel

— Miként alakult ebben az évben a személyforgalom?

— Akárcsak az elmúlt években, most is sokan utaztak vonaton. Errefelé *nem csökkent a vasút népszerűsége,* de a májusig eladott menetjegyekből származó bevétel csak 577 ezer forint volt. Lehetne ez is több, de *az idegenforgalmi nevezetességek könnyebben elérhetők a közútról, mint a vasútállomásokról.* A hivatásforgalomban a Szerencs—Miskolc útirány a jellemző, de akadnak szép számmal hétvégi budapesti ingázóink is. Mi itt Keresztúron rendszeresen tapasztaljuk, hogy az utasok milyen élénken érdeklődnek a különböző kedvezmények iránt, ennek alapján *valószínűnek tartom, hogy a jövőben emelkedni fog a vasúton utazók száma.*

Bodrogkeresztúr állomási berendezése — mint ahogy az egész vonal — nem tartozik a legkorszerűbbek közé. A váltók helyszíni állítással működnek, és a biztosítóberendezést ősrégi *kulcsazonosító berendezés* jelenti. Az állomáson tizenkilenc dolgozó szolgál, Szegiben és a három térközőri helyen további tizenhatnak kellene lenni, de csak tizenkettő van. Ebből látható, hogy *a létszámhiány errefelé nem ismeretlen fogalom.* Ennek ellenére két dolgozójuk állandó ferencvárosi kirendeltségben van.

Vasutassors . . .

Bodrogolaszi gesztenyefákkal körbevett árnyas megállóhely. A „felvételi épületet" nemrég tatarozták. *A tűzoltásra szolgáló betontartályok víz helyett sittel, meg másféle hulladékkal vannak teli.*

Filep József a sátoraljaújhelyi állomás vonali tartalékosa most éppen Bodrogolasziban szolgál.

— *Előny, vagy hátrány a vonali tartalékosság?*

— *Részben előny, mert így jobb a fizetési besorolás,* másrészt hátrány, mert *sohasem tudom, hogy a következő szolgálatot hol kell megkezdenem, Olasziban, vagy éppen Erdőbényén.*

— Mióta vasutas?

— Ötvenkilencben kocsirendezőként kezdtem Budapest-Vizafogón. Aztán Berente következett, majd a Bodrogközi Kisvasút Sárospatak állomásán lettem forgalmi szolgálattevő. Amikor nyolcvanban megszüntették a kisvasutat, Sátoraljaújhelyre helyeztek el vonali tartalékosnak.

— Most dél van. Ma hány jegyet adott el, és milyen távolságokra?

— *Körülbelül ötven jegyet adtam ki,* zömében rövid távolságokra. Sárospatakra, Újhelyre, illetve Szerencsre. *Hárman vettek retúrt Budapestre.* Ebből látható, hogy Bodrogolaszi lakossága inkább csak a környező falvakat, városokat keresi föl vasúton.

Gerecsei Zoltán

AZ ÜZEMFŐNÖK ÉLETÚTJA

„Az élet azt az egyet követeli, hogy mindannyian tegyük meg, ami kötelességünk."

(Lev Tolsztoj)

Kecskemét! A Budapest—Cegléd—Szeged fővonal patinás, nagy forgalmú állomása. Forgalma Kőbánya—Kispest—Lajosmizse—Kunszentmárton közlekedésével egészül ki. Mind személy-, mind áruszállítása erőteljes. A megyeszékhely jellege, lakóinak száma ezt természetes módon indokolja. Ezúttal mégsem barackpálinkájáról (ami nevéhez kötődött), hanem körzeti üzemfőnökségéről lesz szó. A vasúti forgalmat összefogó, irányító és lebonyolító központról.

Apja nyomdokain

A Duna—Tisza közén gyökeret vert ipar megváltoztatta az életet. Ha arra gondolunk, hogy a Kecskeméti Baromfifeldolgozó Vállalat maga exportál évi kétmilliárd forint értékű terméket, akkor képet alkothatunk a vasút feladatairól is.

A munkát Kecskemétről irányítják. A felügyeletet a körzeti üzemfőnökség látja el. Vezetője *Petrák Mihály,* noha nagy területet tart irányítása alatt 47 éves életkora fiatalnak számít. Az üzemfőnök egyike annak a 38 vasutasnak, aki a 35. vasutasnapon, a Vigadóban Kiváló Vasutas kitüntetésben részesült.

Petrák Mihály Nagykőrösön született. Középiskolai tanulmányait a Kecskeméti Katona József Gimnáziumban végezte. 1956-ban érettségizett. A pályaválasztás nem jelentett gondot *Apja nyomdokába lépett.* Az idősebb *Petrák* pályaőrként járta a vonalat, kereste a pályahibát, a laza csavart. Mesterségét semmiért fel nem adta. De fiát ösztönözte: *„Légy vasutas, fiam! Kövesd apádat!"*

Így lett a kecskeméti építőpályamesteri szakaszon segédmunkás. Igen! Segédmunkás. Mert nem is volt az rossz, ha a pályakezdők felvettek egy kis „malterszagot". A munka megismerése, megszeretése és a fegyelem megszokása így vált természetessé. Aztán átkerült a forgalomhoz. A szokásos lépcsők: kocsifelíró, távirász, forgalmi szolgálattevő. *Alkalmassá vált valamennyi beosztás ellátására.* Kecskemét, Kecskemét-Alsó, Katonatelep, Kerekegyháza egy-egy motívum munkája palettáján. Ahány ház, annyi szokás. Így lehet a szakmát jól elsajátítani. Később tartalékos lett. Kevesen tudják, még kevesebben ismerik fel, hogy az feltételezi a mindenhez való értést. Tartalékos volt 1960-ig, amikor Tisztképző Intézetbe rendelték.

Kecskemétre visszakerülve ismét szolgálattevő. De magasabb igényekkel, nagyobb rátermettséggel folytatta a munkát. Tizenkét vágány, három tartalék mozdony, üzemi technológia, szervezés. A feladatok végzése immár többet jelentett. Ismerte, hogy a tolatómozdonyok mikor, hol, mit végeznek. A váltók kézi állításúak. Egy hosszabb vágányút beállítása 13 perc volt. Ezt kellett kalkulálni időben, térben és emberi teljesítőképességben egyaránt.

Felelős poszton

Kecskeméten 1963 óta dominó üzemel. Könnyebb a forgalmisták és tolatók élete. A biztonság megnőtt. Megszűnt a fizikai munka terhe. Közben forgalmi hivatalnok lett és továbbtanult. 1973-ban elvégezte a Távközlési Műszaki Főiskolát. *Üzemmérnöki diplomát szerzett.*

— A főiskola elvégzése után *Lőrincz Antal* vett maga mellé vezető mérnöknek. Áldom sorsomat, hogy így alakult. Elődöm 25 évig vezette az állomást, melyet valamikor Kodály Zoltán apja is igazgatott. Tisztességet, szorgalmat, kapcsolatápolást és emberszeretetet tanulhattam tőle.

1978-ban állomásfőnök-helyettes lett, mígnem 1980-ban megbízták az üzemfőnökség vezetésével.

— Negyvenkét évesen ért a megtiszteltetés! Közel négyszáz kilométer vonalhossz és negyven állomás 1300 dolgozója tartozik hozzánk. A halasi vonalat közben leadtuk és megkaptuk helyette a lajosmizseit! Kevés emberrel — mondja.

— Hogyan lehetett a forgalmat fenntartani?

— Kirendeléssel. Tartalékosokkal. Helyettesítéssel. Túlmunkával. Ma csak 150 emberünk (így mondja emberünk) hiányzik. *A kocsirendezői gondokat már megoldottuk.*

A körzeti üzemfőnökség személyzeti és munkaügyi csoportja feladatul kapta a létszámhiány fokozatos megszüntetését. Hozzátok ismerőseiteket, barátaitokat, adták ki a jelszót. Menjetek az iskolákhoz. Hívjátok a fiatalokat. Írjatok minden iskolának. Ez lett a főnökség szakmai és társadalmi vezetésének közös nagy programja. S az eredmény? Mindenütt lett állomásfőnök! Az ellenőrzés is javult.

— Szerződést kötöttünk az emberekkel. Vállaljanak túlmunkát. Mi csak annyit kértünk, amennyire képesek. Megértettek bennünket. A közös munkánkért öt év alatt négyszer kaptunk kitüntetést. Háromszor a Kiváló Üzemfőnökség, egyszer Élenjáró szolgálati hely elismerésben részesültünk.

Kiváló eredmények

A folytatás is biztató. A 970 ezer tonnás áruszállítási tervet az első félévben 104 százalékra teljesítették. A gyümölcs, a bor, a drága italok, a húsáruk menetrend szerint indulnak exportra.

— A gondos partneri kapcsolatra mindannyian törekszünk. Ebből élünk — jelenti ki.

Kiskunfélegyháza az elegyrendezésnél gurítómunkával segíti a Kelebia—Záhony, a Szolnok—Dombóvár forgalmat, ott 800—900 kocsi gurul naponta. Kecskemét—Alsó a 19 iparvágányával maga az áruszállítás koncentrációja! Innét látják el a 90 ezres megyeszékhelyet. Nagykőrös (mindig virágos állomás), Lajosmizse a Pestre utazók óriási forgalmával, személykocsi-tisztító bázisával mind-mind egy lényeges eleme a körzeti munkának.

Egy kitüntetett fiatal vezető munkájára voltunk kíváncsiak. Íme a példa. Az egykori segédmunkás ma mérnök-főtanácsos.

Szabó Béla

Utazunk, szemetelünk...

Rászántam egy vasárnapot: *lássam, ki, hogy és mint utazik?* Van-e oka, joga, hogy bosszankodjék? Ki, hogy és mint viselkedik Győrtől Budapestig a vonaton?

Nagy a nyüzsgés a győri pályaudvaron. Sorban állás a pénztárnál, az automatáknál. Szendvicset, süteményt, üdítőt kérnek a „gépembertől" az utasok. Utazásnál mindég megéhezik az ember. A csarnokban minden rendben. Az automata kiszolgált mindenkit, de az egyik peronon csak ital kapható. *A pavilon, amelyik csokit, könyvet, virslit, debrecenit, zsemlét, netán tejet árulhatna — zárva.* Hónapok óta zárva. Nem tudni, miért. Legfeljebb sejteni lehet: nincs ember, aki odaállna és kiszolgálná az utasokat.

Fő a kényelem

Megérkezett a vonatunk. Felszállunk vagy kétszázan. Fönn a szerelvényen is ülnek már vagy négyszázan. Tülekedünk, nem tudjuk kivárni, amíg utastársunk fölszáll. Nyomjuk, lökjük, toljuk a sort, mert mind a kétszázan egyszerre akarunk feljutni a vonatra. Az eszünkbe sem jut, hogy a MÁV a várakozási perceket úgy szabja meg, hogy mindenkinek legyen ideje nyugodtan, kulturáltan felszállni.

Jellemző a magyarra, hogy egy egész fülkét akar magának lefoglalni. Így kényelmes. A csomagok is elférnek az üléseken, sőt a lábakat is fel lehet rakni.

Egy harminc év körüli férfi foglalta el a helyét imigyen, magyarosan. A kezében könyv. Ebből ítélve kultúrember.

Egy mama érkezik öteszten-dős fiacskájával. Helyet keres... Nincs. Két perccel később Lacika fölfedezi a „helyet".

— *Anyuka, nézd csak, ott van! Ott az a bácsi, aki olvas, csak egyedül ül . . .*

A mama pillanatok alatt fölméri a helyzetet és megnyugtatja fiacskáját:

— Ott nincs hely, kisfiam.

A kislegény nem törődik bele. Odalép a férfihez és ezt kérdi:

— *Te otthon is fölrakod a fotelre a lábadat?*

A kérdezett megdöbben... Lassan lekászálódik cipőjével az ülésről. Igen beszédes fintorokat vágva, helyet ad a mamának és fiának.

Három üléssel távolabb a kulturálatlanság miatt zsörtölődik két fiatalember:

— Láttad a peronon azt a két fiatal lányt? Majd föllökték azt a szerencsétlen öreget.

— A lányok már csak ilyenek. Csak a fiatal fiúkat veszik észre . . .

A következő állomáson öreg néni száll fel a vonatra. Lihegve, fújtatva áll meg a fiatalok ülése mellett. Nem szól, csak áll. Amikor észreveszik, „rendkívüli érdekességet" fedeznek fel a vonatablakon át. Nézik a tájat, csak a nénit ne kelljen észrevenni! *Csak a helyüket ne kelljen átadni!*

— Ezek a mai fiúk ilyenek! Csak a fiatal lányokat veszik észre. És a más szemében a szálkát . . .

A harmadik fülkében egy család tanyázik. Mindenki szalvétát kap, nehogy összezsírozza a ruháját, nehogy blúzára, ingére ejtsen véletlenül egyetlen kis morzsát. Rántott csirkét esznek. Amikor bevégzik, a mama gondosan összeszedi a csontokat és amikor megtelik a papírzacskó, leengedi az ablakot és kiszórja a maradékot . . .

Szemetelni tilos

Nyomban megszólal egy férfi:

— *Szemetet tilos kidobálni az ablakon.*

Mire a gondos mama, fennhangon:

— *Magának ehhez mi köze?! Miért üti az orrát a más dolgába? Különben is ide csak az van kiírva, hogy üveget kidobálni tilos. Nem látja?!*

A férfi nem néz oda, de látja: kultúremberhez van szerencséje.

A következő állomáson fiatal pár száll fel a vonatra. A hölgy méltatlankodik.

— *Látod, szivi, ez a MÁV! Ilyen piszkos ülésekkel közlekednek a vonatok.*

Az ülés valóban piszkos. Valakinek a sáros cipőtalpát őrzi. A fiatal pár letörli az ülést és helyet foglal. Kelenföld előtt leszálláshoz készülődnek. *A férfi föláll a ülésre és leszedi a bőröndöket. Talpának nyoma ott felejtődik az ülésen.*

A kocsiban minden ablak fölött ott van az ismert jel: *Dohányozni tilos!* Ennek ellenére egy puccos hölgy előszedi cigarettáját, gyufáját és rágyújt. Egyszerre öten szólnak rá:

— De kérem, ez nemdohányzó fülke. Mire a hölgy:

— *Mi az, nem tetszik?! Aki vonatra száll, az számoljon azzal, hogy ott más is utazik.*

Végre itt van a kalauz. Meglepődik, amikor a pöfékelő nőt meglátja . . . A nő közben kihívóan nagyokat szippant élvezeti cikkéből. Úgy tűnik, a kalauz előbb tízet számol, csak aztán szólal meg:

— *Hölgyem, szíveskedjék kifáradni a folyosóra, mert ez nemdohányzó fülke.*

Mire a nő:

— Nem tesz semmit. Már végeztem — aztán marad.

„Nem az enyém . . ."

Egy nagymama, egy anyuka és három gyerek. Ők az új felszállók. Ahogy a kalauz kezelte a jegyeket, máris „otthon érzik" magukat. Kritizálják az ülés szürkeségét, ronda-foltos ablakot, a koszos padozatot, aztán ők is megkezdik a *„nem az enyém, hadd szakadjon"* elv gyakorlati megvalósítását. A gyerekek föl-alá rohannak. Esnek, kelnek, elszórják az almacsutkát, a narancshéját, a cukorkáspapírokat . . . Ráncigálják a függönyöket, csapkodják az ajtókat. Kiabálnak, visítanak, nevetgélnek — zavarják az utasokat. A mama és a nagymama mit sem törődik ezzel.

Egy középkorú nő odaszól:

— *Ügyeljenek a gyerekekre, mert szétszedik a vonatot.*

A nagymama azonnal átvált és üvölti:

— *Mi köze hozzá?! Csak nem képzeli, hogy megverem az unokáimat a maga kedvéért . . .?!*

Az eszébe sem jut, hogy enélkül is figyelmeztethetné az unokáit az illedelmes, a kulturált viselkedésre.

Csoda-e, hogy majd mindenki keserű szájízzel gondol viszsza a vonaton eltöltött tíz percre, félórára, három órára . . .?

Ezután a vasárnapi vonatozás után én pedig azon tanakodom: *hogyan tudna minden vonaton rendet tartani a MÁV?*

Sindulár Anna

Nosztalgia-munkabizottság alakult

Unokáink is látni fogják

Divatos hobbi ma Magyarországon a nosztalgia? Egyesek hóbortja csupán, vagy kísérlet az idő kerekének visszaforgatására? Erről lehet vitatkozni, de annyi bizonyos, hogy műszaki emlékeink megőrzése, megmentése nemzetünk technikai kultúrájának szerves része.

A MÁV-nál sajnos elég későn, csak 1984 nyarán ismerték fel, hogy a műemlék jellegű vasúti járművek és más vasúti objektumok megmentéséhez és megőrzéséhez anyagi áldozatvállalásra van szükség. Igaz, ennek hasznát főként az utókor látja majd, de a munka zömét a mai generációnak kell elvégeznie. A Magyar Államvasutak nosztalgia-munkabizottságát *dr. Heller György* vezetésével olyan szakemberek alkotják, akik szaktudásukat szívesen állítják e jó cél szolgálatába. Felkutatják és jegyzékbe veszik a még fellelhető műemlékmozdonyokat, motorkocsikat, személy-, teher- és kalauz-, valamint postakocsikat és lassan, az anyagi lehetőségektől függően ismét üzemképessé varázsolják ezeket a matuzsálemeket . . .

Bevételi forrás lehet

A vasúti nosztalgiamozgalom — mert az eredmények láttán bízvást nevezhetjük annak — közlekedéspolitikai és kulturális tartalma, jelentősége vitathatatlan. Van azonban ebben olyan lehetőség is, hogy gazdasági szempontból hasznos, kifizetődő legyen, *anyagi bevétel származzon belőle.*

Azok az európai vasutak, amelyek a 60-as 70-es években láttak hozzá műszaki emlékeik megmentéséhez, ma turisztikai célokra használnak régi vasútvonalakat, helyreállított mozdonyokat, kocsikat. Nálunk az év elején megalakult MÁVTOURS utazási iroda foglalkozik azzal, hogy nosztalgiaprogramokat ajánljon belföldi és külföldi utasainak. Van is érdeklődés.

A vasutasok máris két olyan régi gőzmozdonyt állítottak helyre (a 269-est és az 1026-ost), amelyek koruknál fogva valószínűleg egyedülállóak Európában. *Az első mozdony az idén 114 éves, a második 102 éves.* Amíg korhű módon helyreállított kocsik nem állnak rendelkezésre, addig kéttengelyes, vasvázasított kocsikkal és ezekkel a mozdonyokkal — étkezőkocsival kiegészítve — lehet olyan szerelvényt összeállítani, amelyen az utazás a vasút barátai számára élmény. S a szóbajöhető vonalak: Budapest—Veresegyház—Vác, vagy a Dorog és Esztergom közötti vonal a főváros közelében ideális nosztalgiautazásokat kínál. Az ország más részein szintén kiváló lehetőségek vannak nosztalgiautazásokra: például az eger—putnoki vonalon, a debrecen—hortobágyi vonalon.

Hazánkban több éve működik a nagycenki Széchenyi Múzeumvasút, szintén az idegenforgalom szolgálatában.

Skanzent létesítenek

A munkabizottság foglalkozik egy leendő központi vasúti skanzen létrehozásával is. A pécsi igazgatóság és a Közlekedési Múzeum gyűjteménye a most megnyílt paksi skanzenben látható. Egy központi vasúti technikatörténeti kiállítás helyét illetően többféle javaslat is elhangzott. Szóba került például Ó-Szolnok egykori felvételi épülete, ahol a 48-as szabadságharc idején Kossuth és a kormány is tartózkodott. *Ott rakták vonatra a királyi koronát 1848. december 31-én.* Ezen a helyen csaknem minden együtt van, a történelmi múlt, a „genius loci" — a hely szelleme — csak éppen nehezen megközelíthető. Gondoltak Egerre is, ahol a személypályaudvar megszűnik és jó esély lenne egy skanzen kialakítására. A gondolatot a nagy történelmi múlttal rendelkező város is támogatja. Szóba került a főváros egykori Losonczi pályaudvar (Bp. Józsefváros) területe, ahol jelenleg a MÁV legnagyobb konténerterminálja üzemel. Döntés még nincs. Nyilvánvaló, hogy a megvalósítás a legdöntőbbtől, az anyagi lehetőségektől függ.

Életre keltett roncsok

S ha már pénzről van szó, bárki felteheti a kérdést, hogy a mai gazdasági helyzetben lehet-e, szabad-e ilyen törekvéseket támogatni? Meggyőződéssel mondhatjuk: igen, mert ezek okos, jó és hasznos célok. Tanúi lehetünk egy lelkes, társadalmi mozgalom kialakulásának is, melynek nyomán életre kelnek immár roncsnak számító járművek akár forgalmi, akár kiállítási céllal.

Sokszor hallani olyan panaszt, hogy a mai vasút már elvesztette vonzerejét, romantikáját a fiatalok körében. *Sok vasutas ma azt sem tudja, milyen volt valamikor a sínautóbusz.* Most folyik a Landler Jenő Járműjavítóban a régi Tass (Árpád típusú motorkocsi) helyreállítása. A régi kocsikhoz felkutatják a még fellelhető berendezési tárgyakat, rézvereteket, lámpákat és ami végképp nincs már, azt megpróbálják korhű módon ismét legyártani. S nem szabad azt sem elfelejteni: a MÁV dolgozói mindezt napi munkájukon kívül végzik, általában társadalmi munkában.

Ma már a nosztalgia munkabizottság nemzetközi tevékenységet is folytat, hogy a határainkon túlra került egykori muzeális MÁV-járműveket felkutassa. Számon tartják például, hogy Csehszlovákiában nagy valószínűséggel ma is fellelhető, egy 1931-ben épített egykori DSA motorkocsi, melynek pályaszáma 5, később MÁV Bmot 433 volt. A motorkocsi a háború óta van Csehszlovákia területén. Jelenlegi pályaszáma CSD SV 64 536. Korábban Tyniste állomáson tárolták, mint a felsővezetékes szolgálat szerszámoskocsiját. A kocsi külseje eredeti. A jármű különleges értéke, hogy ez a típus volt a Ganz-gyár első dízelmotorkocsi típusa, a híres „disznóorrú" motorkocsi. Cserébe fel tudnánk ajánlani a Békéscsabán tárolt 116-7411 psz. üzemi kocsit. Ez a CSD egyik első négytengelyes motorkocsija volt és 1927-ben a smichovi gyárban épült. Eredeti CSD pályaszáma 221 001 volt. Mint eredeti darabot, a 30-as évek első felében CSD Calm 4—7000 pályaszámmal motormellékkocsivá építették át. *Így került a MÁV-hoz 1938-ban, ahol Cax 5901 pályaszámot kapta.*

Ez csak egy kiragadott példa arra, hogy két baráti ország járműcserével is segítheti saját műszaki múltjának jobb megismerését. Ezt folytatni lehet, mert a szomszédos országokban még számos magyar mozdony és kocsi található és cserébe mi is tudnánk értékes járműveket adni.

A MÁV nosztalgiamozgalma semmiképpen sem a múltat konzerválja, nem az elmaradottságot őrzi. Az a cél, hogy a helyreállított járművek, épületek megfeleljenek korunk funkcióinak: megőrizzék a régi kecses vonalakat és stílusukat.

Vasutunk muzeális berendezései méltóak arra, hogy megőrizzük az utókor számára.

Bermann István

Kaposvár

Egy délelőtt az üzemfőnökségen

Nyolc óra előtt néhány perccel érkeztem Kaposvárra. *Mayer József* üzemfőnökkel akartam beszélni. Hamarosan kiderült, hogy ez nem is olyan egyszerű. Az iroda előtt többen is álldogáltak már. Negyedórás várakozás után sikerült bejutnom. Szóhoz azonban ezek után sem jutottam, mert belépett *Póré Gusztáv* rendészeti vezető. Akarva-akaratlan végighallgattam a nem éppen szívderítő jelentést. A közeli napokban tolvajt fogtak az állomáson; a tolvaj ötezer forintot azonnal visszaadott, majd váratlanul futásnak eredt és eltűnt a forgatagban. A rendész tömör, katonás jelentését az üzemfőnök tudomásul vette, telefonált a rendőrségre, *Póré Gusztáv* megnyugodva távozott. A tolvaj nem menekülhet, a vasutasok jó személyleírást adtak. Már közel volt a tízórai ideje, amikor *Mayer József* végre leült mellém és kérésemnek megfelelően tájékoztatott az üzemfőnökség munkájáról:

— A Pécsi Vasútigazgatóság vonalhálózata 1500 vkm körül van — kezdte —, ebből a mi megyénkre 490 km jut. Vasúthálózatunkon 62 állomás és megálló-rakodó hely, valamint 41 megállóhely áll rendelkezésre. Naponta átlagosan 230 személyszállító vonat közlekedik. *Elsősorban a hivatásforgalmú utazási igényeket elégítjük ki.* Ez a forgalom különösen Kaposvár, Siófok, Fonyód, Csurgó, Marcali és Nagyatád térségében számottevő.

— *És a Balaton? — kérdem.*

— A balatoni üdülőforgalom szervezése kiemelt feladatunk — válaszolja az üzemfőnök. — A közlekedtetett vonatok mennyisége sokszor eléri a telítettség határát. A főidényben, kiváltképp a hétvégeken Kaposvár és a Balaton között 10-11 vonatpár biztosítja az utazást.

„Somogyország" életének a mezőgazdaság a meghatározója — folytatja *Mayer József.* — Ebből következik, hogy az áruszállítás is elsősorban a mezőgazdasági termékekre vonatkozik. Az ipari igény sem jelentéktelen, arányában azonban kisebb értékű.

— *Az első félévi gyorsmérleg szerint a vasút áruszállítási teljesítményét a lemaradás jellemzi — jegyzem meg nem is titkolt provokatív éllel . . .*

— Nem vitatom, de mi jobban dolgoztunk az átlagosnál. Dicsekedni nem szeretek, beszéljenek a tények: a berakott áruk mennyisége 463 838 tonna volt, lényegesen jobb, mint tavaly. Célkitűzésünket 8,46 százalékkal túlteljesítettük. Ez az eredmény annál is figyelemre méltóbb, mivel a tonnákat úgy kellett összelapátolni... Gabonát, fát, almát, cukorrépát, burgonyát szállítunk főleg.

Beszélgetésünk itt ismét megszakadt. Az állomásfőnök szólt be, hogy rövidesen kezdődik az úgynevezett „telefonikörkonferencia".

— Különösen Kaposváron nehéz a helyzet — egészíti ki a pécsiek tájékoztatását *Mayer József.* — A rakodóhelyek zsúfoltak, ezért csak az alaprakodási időt tudjuk biztosítani. Az Erzsébet-rakodón néha kritikus a helyzet, a leadási és feladási kocsik nem férnek el. A helyzet azonban hamarosan megoldódik.

— *Egy rendkívül jól szervezett beruházás következményeként az épülő új kereskedelmi pályaudvar részleges átadására kerül sor néhány nap múlva.* A jövő év decemberében teljes egészében elkészül. Munkánk már most is könnyebb lett, csökkent az Erzsébet-rakodó zsúfoltsága. Az új rakodó megépülésével a helyzet lényegesen javulni fog. Gondjaink azért természetesen továbbra is lesznek, de nem mindig a mi hibánkból. Ugyanis a szomszédos vasutak — főleg a jugoszláv partnerre gondolok — gyakori áruforgalmi korlátozásai zavarják a szállítást. A fuvaroztatási igények bejelentése is gyakran pontatlan, rosszul tervezett. Mindezek ellenére üzemfőnökségünk első félévi eredményei biztatóak, az átlagosnál jobbak. Szeretnénk ezt továbbra is megtartani — mondja búcsúzóul *Mayer József.*

Sárközi Gábor

Szombathelyi járműjavító

A kiváló cím kötelez...

Mint ismeretes, a szombathelyi járműjavítót az 1984. évi kimagasló eredményeiért a közlekedési miniszter Kiváló Üzem címmel tüntette ki. Emellé a több éves eredményes és egyenletes jó munkájukért megkapták a MÁV vezérigazgatója és a vasutas-szakszervezet elnöksége által adományozott vörös vándorzászlót.

— Okozott-e nehézségeket a tél, a rendkívüli hideg miatti energiakorlátozás hogyan érintette az üzem első félévi teljesítményét?

— Szerencsénk volt — mondja *Baranyai László* igazgató. — Egy-két alkalommal volt csak áramszünet. Az egy műszakos munkarendünk miatt nem is korlátoztak bennünket. Szinte ráéreztünk erre a rendkívüli télre, és megfelelő mennyiségű olajtartalékot biztosítottunk.

— Az alkatrészhiány főként az importból beszerezhetőknél már-már krónikussá vált. Itt az üzemben mégis mindent megoldanak. Első félévi eredményeik is ezt igazolják. Hogyan csinálják?

— *Sokat segít a vgmk. Tavaly 47, az idén már 53 brigád dolgozik benne.* Létszámuk 450. Sok alkatrészt készítenek, felújítanak és beépítenek. A munkálatokat tisztességesen el lehet különíteni a főmunkaidőben végzett tevékenységektől. A vállalati gazdasági munkaközösségben dolgozók a munkaidő befejezése, illetve szombaton, vasárnap dolgoznak...

A gazdasági munkaközösségekben is csak az dolgozhat, aki ellátja a brigádmozgalomban vállalt kötelezettségeit. Nem mehet ez a külön munka az állami továbbtanulás vagy a párt- és szakszervezeti oktatás rovására...

Az újítási kedv is segíti az alkatrészhiány csökkentését. Tavaly közel 9 millió forint megtakarítást eredményezett a mozgalom. Ezzel Vas megyében a legjobbak, a járműjavítók között országosan a másodikak a szombathelyi újítók. Az idei év első felében, időarányosan hasonló az újításokból származó megtakarítás.

— Hogyan alakultak az első félévi eredményeik?

— A tervhez viszonyítva negyvennél több, összesen 2422 tehervagon fővizsgáját, héttel több, 111 dízelmozdony nagyjavítását, nyolccal több, 16 motorkocsi futójavítását végeztük el. Kisebb nagyságrendű lemaradásunk van néhány kocsitípus javításánál, mert ezt nem igényelték.

— Milyenek a gazdálkodás mutatói?

— A többletjavítások ellenére a fenntartási költségünk 21 millió forinttal kevesebb a tervezettnél! Árbevételünk 5,6 millióval több, összesen 389 millió forint. Az év első hat hónapjának a nyeresége 50 százalékkal lesz több a tervezettnél, és eléri a 21 millió forintot...

A szombathelyi járműjavító nem pihen a „babérjain". Az elismerés további kiemelkedő munkára ösztönözte a kollektívát...

Sz. Jakab István

KÉNYELMETLEN PÉNZTÁRFÜLKÉK

A Nyugati pályaudvar belföldi pénztárai előtt — amelyek a Metró-aluljáróban kaptak helyett — hosszú sorok kígyóznak, annak ellenére, hogy most éppen hétfő van. Az igazi csúcsforgalom mindig csütörtökön és pénteken zajlik.

Kajcsa Ildikó pénztárfőnök egy fiatalasszony társaságában érkezik, aki vidéki állomáson teljesít szolgálatot, de szívesen jönne dolgozni a Nyugatiba. Itt kevés a pénztáros, azért szívesen fogadják a jelentkezőket. A pénztárfőnök azonban őszinte: megmutatja a belépni szándékozónak a terület előnytelenségeit is.

Az aluljáró hűvös levegője után szokatlanul fülledt meleg fogad bennünket a pénztárfülkékben. Működik ugyan a szellőzőberendezés, ám nem sok hasznát veszik. Ha ugyanis bekapcsolják, akkor sem lehet érezni a hőmérséklet változását, viszont óriási lesz a zaj, amit még nehezebb elviselni. Az egyik fülkében *Bencze Jánosné* dolgozik, aki már 13 éve teljesít szolgálatot a pályaudvaron.

— Gödről járok be naponta — mondja. — Szerencsére jó a közlekedés. Szeretem a munkámat, bár amióta ideköltöztünk, sok a gondunk. Az asztalok túlságosan alacsonyak, a fiókba szüntelenül beverjük a térdünket. Már tele vagyok kék-zöld foltokkal. Viszont az a kis tálca, amire én a jegyet, az utas meg a pénzt teszi, elég távol esik a széktől. Így aztán egész nap meglehetősen rossz testtartással kell ülni. Kényelmetlen így dolgozni. Estére megmerevedik a hátam és a nyakam.

A mikrofonok sem működnek rendesen. Háromszor is meg kell kérdezni a sietős, türelmetlenkedő utasoktól, hogy milyen útvonalon, hová kívánnak utazni. Ez sokszor dühíti az embereket.

— Ráadásul a kinti hangosbemondó működésekor berezonál a mikrofonunk, és akkor az utasok egyetlen szavát sem értjük. Ilyen körülmények között nehéz udvariasnak maradni.

A Benczéné által elmondottakat mások is megerősítik, mert ugyanezek a gondok nehezítik a munkájukat.

— Amiben csak lehet, megpróbálok segíteni a lányoknak, asszonyoknak — mondja Kajcsa Ildikó. — Ez azonban nem változtat a lényegen. A tervezés és a kivitelezés vitathatatlanul rossz volt, és azok a szakmunkások, akiket idehívtam, hogy találjanak megoldást ezekre a hibákra, azt mondták: „most már nincs mit tenni".

A szellőzőberendezés mégse maradhat így. Ebben a hőségben nagyon kedvezőtlenül befolyásolja a munkát. A többi hiba is tarthatatlan. A múltkor például az egyik utas aktatáskájával mérgében betörte az ablakot, és futva elmenekült a helyszínről. És ez nem egyedi eset. Hetente többször is csináltatni kell az ablakokat.

Megtudtuk azt is, hogy az aluljáróban található üzletek alkalmazottai pótlékot kapnak a vállalatuktól a munkahelyi ártalmak miatt. A MÁV dolgozói azonban ilyesmiben nem részesülnek. Pénzzel egyébként sem lehet megvásárolni az egészséget. Ráadásul itt lenn az aluljáróban gyakran van áramszünet, olyankor teljes a sötétség. Szinte lehetetlen kiszolgálni az utasokat. Ám minden gond ellenére jól dolgoznak a vasúti pénztárosok. A belföldi forgalomból származó bevétel az első félévben 126 millió forint volt, ezenkívül a nemzetközi forgalom bevétele is kitett 6 és fél milliót. Jóllehet az említett összegek elmaradnak a vállalati tervben előirányzottaktól, de ennek többféle oka van. Tehát többek között az időközben bevezetett kedvezmények is mérsékelték a bevételt, anélkül, hogy az eredeti tervet korrigálták volna . . .

— cs — i —

MÁV-szimfonikusok

Sikersorozat külföldön és itthon

Országhatárainkon innen és túl egyre népszerűbbek a MÁV-szimfonikusok. A nyolcvantagú zenekar irányítása, fellépéseik szervezése, a koncertezési lehetőségek megteremtése *Mondvai György* igazgatóra hárul. Tőle kérdezem, hogyan zárták az elmúlt évadot?

— Úgy érzem, eredményesen. Számos sikeres koncertünk volt — mondja az igazgató. — Július 1-től 20-ig az NSZK-ban és Olaszországban vendégszerepelt társulatunk. Bár a külföldi fellépéseket megelőző ügyintézés meglehetősen bonyolult és bürokratikus.

— *Mi ennek a magyarázata?*

— Főként az, hogy turnéinkat az Interkoncerten keresztül kell lebonyolítani. Ez az intézmény költségvetésének mintegy 85 százalékával a könnyű műfaj képviselőinek és a szabadúszó művészek külföldi fellépéseit támogatja. A fennmaradó tizenöt százalékon osztozhatnak a komoly zene képviselői. Minthogy nyolc százalék támogatás jut a Magyar Rádió és Televízió Szimfonikus zenekarának, a Magyar Állami Zenekarnak és még néhány kiemelkedő társulatnak. Ha az összes pénzből ránk tehát mintegy fél százalék jut, akkor az már jónak mondható. Mindebből következik, hogy az Interkoncert egyáltalán nem érdekelt abban, hogy elősegítse, ösztönözze az egyébként sikeres külföldi vendégszerepléseinket; jóllehet minden kiutazásunk jelentős valutabevétellel zárult.

— *Hívják-e az együttest külföldre?*

— Természetesen. Az idén például az NSZK-ba, Singen város főpolgármesterének meghívására utaztunk ki. Az idő tájt átmeneti diplomáciai bonyodalmak miatt egy héttel az indulás előtt még nem volt vízumunk. Az Interkoncert úgy tájékoztatott bennünket, hogy valószínűleg nem tud majd a zenekar elutazni. És valóban egyre inkább úgy tűnt, senki sem tesz semmit azért, hogy a meghívásnak eleget tehessünk. Az utazás előtti hét pénteki napján reggel telefonáltam Singenbe. Tájékoztattam leendő vendéglátóinkat gondjainkról. Az ottani főpolgármester azonnal kapcsolatot teremtett Bonnal. Reggel 9 órakor közölték velünk a nyugatnémetek, amennyiben egy óráig az útlevelek a követségükre beérkeznek, hétfőn indulhatunk. Singenben már minden jegyet eladtak a koncertünkre. Azonnal hívtam az Interkoncertet. Hogy, hogy nem, végül is az útlevelek nem érkeztek meg a követségre, és még az olasz vízumot is meg kellett szerezni, hiszen ott is vártak bennünket. Végül, nem kevés izgalom után sikerült mindent elintézni. Igazán örülhettünk annak, hogy a MÁV-hoz tartozunk, hiszen ezen a napon kérésünkre egy picit késve indult a Wiener Walzer, hogy még időben elérjük a vonatot.

— *Milyen volt a turné?*

— Igazán jól sikerült. Jártunk Singenben, Tuttingenben, Freinburgban. Olaszországban pedig a Respighi Intézet meghívásának tettünk eleget. Mindenütt nagy szeretettel fogadtak bennünket. Az Interkoncert a bevételünk nyolc százalékára tart igényt.

— *Mi lenne a megoldás? Van-e lehetőség arra, hogy önállósodjanak és mentesuljenek a gyámság alól?*

— Ma már van olyan jogszabály, amely lehetővé teszi a művészeti életben is, hogy egy olyan jogi személy, amelyet a Művelődési Minisztérium felhatalmaz erre, önállóan elláthassa az érdekvédelmi feladatokat. Kezdeményeztük, hogy a MÁV vállalja fel a menedzselésünket, a nemzetközi koncertezés finanszírozását, de ez nem vezetett eredményre. Pedig nekünk a versenyképességhez ma már nélkülözhetetlen az erkölcsi támogatás és az anyagi segítség. Mostanában ezen a piacon is éleződött a harc. Ha önállósodhatnánk, sokkal több külföldi szereplést vállalhatnánk. Mi bízunk abban, hogy előbb vagy utóbb mások is felismerik ennek a fontosságát.

— *Jelenleg mekkora összeggel támogatja a vasút a MÁV-szimfonikusokat?*

— Évi 14 millió forint dotációban részesülünk. Ezenkívül a zenekarnak plusz egymillió forintot kell előteremteni éves szinten a bevételekből. Ezt a kötelezően megállapított összeget mi már évek óta túlteljesítettük. Az idén az első félévben sikerült az egymilliót megkeresni és még hátra van a következő évadnyitás. A dotáció jelentős hányadát (8,5 millió forintot) a bérleti díjak finanszírozására és a zenészek fizetésére fordítjuk. Nincs koncerttermünk, ezért állandóan bérelnünk kell a helyiségeket. A három bérleti előadásunk közül egy bérlet a Zeneakadémiára, kettő pedig a Vigadóra szól. A Zeneakadémia bérlése fölött a Filharmónia diszponál. Fellépésünkhez igyekszünk megnyerni neves művészeket. Például Kocsis Zoltánt, Kórodi Andrást, Medveczky Ádámot és még sorolhatnám. Mi a velük kötött szerződések szerint tervezzük költségvetésünket, ám a Filharmónia év közben nemegyszer megemelte a vendégművészek tiszteletdíját. Ez nekünk sok gondot okozott már.

— *Hogyan fogadja a hazai közönség a MÁV-szinfonikusokat?*

— Szereti a közönség a zenekart. Bizonyítanunk nem is a közönségnek, hanem az egyes hivatalos fórumoknak kell. Nemrég a Kongresszusi Központban kaptunk lehetőséget a fellépésre. Már javában dolgoztunk a koncert előkészítésén, amikor egyes intézmények kételkedni kezdtek abban, hogy a nagyméretű teremben, ami éppen kétszer akkora, mint a Zeneakadémia, lesz-e telt ház! A Kongresszusi Központ vezetői bíztak bennünk. Nem hiába. Nagy siker volt, ezért az igazgató még egy rendkívüli koncert megtartását is engedélyezte.

— *Mi lesz a nyári program?*

— A zenekar egy része elutazik az NSZK-ba és egy zenés játék kíséreteként lép színpadra. Mást nem tervezünk. Készülünk a következő évadra, az új feladatokra. Bérleti sorozataink plakátjai már elkészültek, a közönség ezekből tájékozódhat és kedve szerint választhat. Neves karmesterek dirigálják majd a zenekart. Bízunk abban, hogy a közönség ugyanolyan lelkesen látogatja előadásainkat, mint eddig.

— *Milyen külföldi vendégszereplés várható az új évadban?*

— Szeptember 15-től november 7-ig ismét elutazunk az NSZK-ba, majd Svájcban folytatjuk a turnézást. Húsvét táján Franciaországba utazunk. Lurdban lépünk fel, ahol hat koncertet adunk. Ebből négy húsvéti oratórium és két szimfonikus koncertelőadás lesz.

Karmesterként velünk tart Kurt Redel és Taligás Lajos. Az előadásokat március 28-a és április 12-e között tartjuk Franciaországban. Ezek a fellépések a megkötött szerződés értelmében 430 ezer frank bevételt biztosítanak a MÁV-szimfonikusoknak. Mindez talán jelzi, hogy kelendőek vagyunk a külföldi zenei piacon. Érdemes dolgozni!

— csik —

A KÖNYV

Egy baleset miatt kórházba kerültem néhány hétre. Nem volt súlyos, fájdalmat alig éreztem, az unalom fájt inkább. A második héten különös látogatóm akadt; Laki Béla. Az egyetlen, aki a fölösleges csemegék helyett könyvet hozott.

Laki a főnököm volt még abból az időből, amikor mint kifutófiú kerestem a kenyeret. Ennek az állásnak manapság semmiféle rangja sincs, holott a munka érdekes: triciklivel kell járni a várost, árut vinni, árut hozni. Sokféle szerzettel akad itt össze az ember. Találkoztam olyannal, aki pap volt egykoron, ismertem egy volt színházi kellékest, akinek minden témája „színházi" volt. Lakit tartottam a legszürkébb embernek. Beosztottjaival nem törődött, jóformán a nevüket sem ismerte, az árut tisztelte csak meg a pénzt. Egyetlen kiflit sem szabadott megenni anélkül, hogy az árát az ő jelenlétében be ne fizettük volna a pénztárba. Lakit nem szerette senki, én sem. Nem a kifli miatt: ettem én ott eleget az ő tudta nélkül . . . Egy novella miatt gyűlöltem.

A novellát én írtam. A megyei újság szombati számában jelent meg. Klárika, az egyik eladó szólt, mielőtt a szokásos triciklitúrára indultam volna.

Tetszett mindenkinek a novella, sorban elolvasták, gratuláltak; pillanatok alatt ünnepi hangulat kerekedett körülöttem. Laki ebbe a hangulatba robbant be. Nem ijedtünk meg, én a legkevésbé. Naivul hittem abban, hogy Laki is örülni fog, elvégre a legalacsonyabb rangú beosztottjának megjelent élete első írása!

El sem olvasta. Az eladókat kiküldte az irodából, engem a triciklire ugratott. Rettenetes tempóban rohantam végig aznap az üzleteket; a nehéz pedált a düh rugdalta . . . Lakit akkor érzéketlen hülyének tartottam.

Később megírtam második novellámat. Olyan emberről szólt, aki csak a nap nyolc órájában ember. Írásom hamarosan megjelent. Laki íróasztalára tettem, és gyorsan elvágtattam a triciklimen.

Laki másnap az irodába hívatott. Elém rakta novellámat és igen halkan megkérdezte:

— Te írtad?

— Én . . .

— Akkor te író vagy, nem kifutó . . . így van?

Ezt már dühösen mondta, kiabálva. Nem válaszoltam.

— Író vagy . . . rendben . . . fölveszünk egy kifutót. Takarodj.

Anna nővér ébresztett föl. Alig ismertem meg Lakit. Nem is köszöntem neki, ő csak bólintott és szó nélkül letette a könyvet. Amikor felismertem, szólni akartam, de Laki csendesen kisompolygott a kórteremből.

Azóta hiszek az irodalomban.

Sárközi Gábor

Ausztria

Közútról a vasútra

Az Osztrák Szövetségi Kormány 10 éven belül az Ausztrián átmenő közúti áruforgalom jelentős részét vasútra kívánja terelni és a jelenleg évi 18.5 millió tonna árumennyiségnek több mint felét már a következő öt évben vasúti kocsikba irányítja.

Ez a lényege annak az átfogó akcióprogramnak, amit dr. Sinowatz szövetségi kancellár, Lausecker közlekedési miniszter és dr Steyrer egészségügyi és környezetvédelmi miniszter közösen rendezett sajtókonferencián terjesztett a nyilvánosság elé.

Európában a legnagyobb tranzitforgalom Ausztrián át bonyolódik. Egyedül 1983-ban több mint 1 millió tehergépjármű haladt át az országon 18 millió tonna áruval megrakva; ezért határozta el a kormányzat, hogy a környezet és az érintett lakosság életkörülményeinek, továbbá a közlekedés biztonságának érdekében a közúton bonyolított tranzit áruszállítást a vasútra átcsoportosítja.

A „gördülő országút" és az ehhez szükséges vasúti teherkocsik megvásárolására, alagutak átépítésére és egyéb szükséges intézkedésekre az elkövetkező tíz évben több mint 20 milliárd schillinget bocsátanak rendelkezésre.

Dr. Sinowatz kancellár az akcióprogramot az elkövetkező időszak egyik legjelentősebb feladatának nevezte. *A beruházások mindenekelőtt az osztrák gazdaság javát szolgálják majd;* a forgalom átirányítása bizonyára nem megy a szállítási vállalatok rovására, mert a kormány a környezetvédelmet nem a gazdaság ellen, hanem vele együtt szándékozik művelni.

A közlekedési miniszter részletesen ismertette a rendkívüli nagy közúti tranzitforgalommal kapcsolatos problémákat. Ez a forgalom Ausztriában négy és félszer nagyobb, mint a Német Szövetségi Köztársaságban, és tízszerese a Svájcon át lebonyolított forgalomnak.

A tranzitforgalom csak néhány útvonalra koncentrálódik: a napi 3500 tehergépjármű közül 3000 a Kufstein—Brenner útvonalat veszi igénybe és csak 400 a Salzburg—Spielfeld viszonylatot és mindössze 100 közlekedik a Salzburg—Rosenbach útvonalon.

A közúti tranzit áruforgalom vasútra irányításának előfeltételeit úgy kívánják megteremteni, hogy úgynevezett *„tranzitfolyosókat" képeznek.* Erre három fázisban kerül sor: 1984 és 1994 között a teljes tranzit árumennyiség közel 55%-át, összesen 9.7 millió tonnát fognak a vasútra átirányítani, a tranzitfolyosók megteremtésével ebből az árumennyiségből egyedül csak a gördülő országúton 8,2 millió tonnát fognak elszállítani. A „gördülő országút" a közút-vasút kombinált forgalomban egy olyan szállítási rendszer, amelyben tehergépkocsi-oszlopokat különleges, rendkívül alacsony vasúti teherkocsikon, süllyesztett pőrekocsikon továbbítanak. A tranzit-árumennyiség fennmaradó részét a hagyományos kocsirakományú áruforgalomban, valamint a kombinált ÖBB áruszállítás egyéb szállítási technikáinak igénybevételével, vagyis szállítótartályban, cserekarosszériákkal és nyerges pótkocsikkal fuvarozzák el.

A tranzitfolyosók létrehozásának beruházásai között említette a közlekedési miniszter az alagútszelvények bővítését, a kombinált forgalom számára 800 db hordozókocsi (különösen alacsony alvázú kocsi) beszerzését, elektromos tengelyszámláló berendezések beépítését és a tehergépjárművek rakodásához a terminálok fejlesztését. Ezek az intézkedések beilleszkednek az infrastruktúra megjavítására irányuló és folyamatban lévő tevékenységekbe. *A költségkihatások* — beleértve a nagy rendezőpályaudvarokra, egyes vasútvonalak kétvágányúsítására és villamosítására fordítandó beruházásokat is — *22 milliárd schilling körül mozognak;* a jelenleg már meglévő „gördülő országutak" mellett már 1985 őszén lehet számolni egy további vasúti tranzit-útvonallal. Ezt a szállítási módot olyan vonzóvá kell tenni, hogy a fuvaroztatók már csak kereskedői meggondolásokból is ezt vegyék igénybe.

A tranzitfolyosók megvalósítása a szövetségi kormány környezetvédelmi offenzívájának része, hangsúlyozta a környezetvédelmi miniszter. Az Ausztriát érintő tehergépjármű-tranzitforgalom a környezetet 3500 tonna légszennyező anyaggal terheli. A forgalomnak vasútra történő átirányításával, a káros anyagok kibocsátása jelentős mértékben csökkenni fog. Ez a csökkenés és a zajterhelés csökkenése lényegesen megjavítja a lakosság életkörülményeit, különösen Tirol, Salzburg és Steiermark szövetségi tartományokban.

Egyértelmű, hogy környezetvédelmi politikájával Ausztria a nemzetközi élmezőnyben van és ennek a helyezésnek megtartása érdekében a kormány tovább folytatja környezetvédelmi offenzíváját.

Reflexió

„Dohányzó vagy nemdohányzó"

A Magyar Vasutas május 30-i számában megjelent „Dohányzó vagy nemdohányzó?" című íráshoz szeretnék hozzászólni. Szerintem ugyanis sok hasonló vitát, nézeteltérést okoz, hogy *ugyanabban a kocsiban vannak a dohányzó és a nemdohányzó fülkék, közös folyosóval.* Többen javasolták már és magam is jónak vélném, ha a vonat egyik kocsija a dohányosoké lenne, míg a másikban a füstölést nem tűrő utasok szállhatnának fel. Több kocsi esetén ugyanezt az arányt kellene betartani.

Megtörténhet persze, hogy a javasolt módozattal az utasok nem egyhamar barátkoznak meg, de — *egyelőre nem látszik ennél jobb, ésszerűbb megoldás.* Remélem persze, hogy egyre többen szoknak le az ártalmas füstölésről, főként azok, akik féltik az egészségüket, s az egyéni takarékosodásnak sem ellenségei. A kulturált utazás szellemében javaslom azt is, hogy a várótermekben, utaselátó helyiségekben ne azt írják ki: Tilos a dohányzás! vagy Kérjük a dohányzás mellőzését! Inkább ezt: *Köszönjük, hogy vigyázott egészségére és nem gyújtott rá!*

Igaz, könnyű nekem, mert — mondhatja bárki — soha nem dohányoztam. Csakhogy mindig füstben voltam a vasútnál 1927 óta eltöltött 42 évi szolgálati időm alatt.

Bálint István
Kecskemét

Úttörőavatás után

Beszélgetés egy felnőtt „pajtással”

— Péter, gondoltad volna, hogy ennyire közkedvelt vagy a gyerekek és a felnőttek körében egyaránt?

— Bevallom, hogy számomra is kellemes meglepetés, hogy ilyen sokan köszönték meg az eddig végzett munkámat, segítségemet. Négy éve, hogy Dunakeszin, a 3. sz. Általános Iskolában elnöke vagyok a szülői munkaközösségnek. Az iskolában ugyan heti 2-3 alkalommal találkozom a gyerekekkel, és igen gyakran a szülőkkel is, de ennyire még soha nem éreztették velem megbecsülésüket. Bizonyára ebben most szerepet játszott ez a felfokozott ünnepi hangulat is. Hosszú ideje készültünk a mai úttörőavató ünnepségre. Rengeteget próbáltunk és drukkoltunk. *Örülünk, hogy jól sikerült, hiszen a gyerekek életében ez nagyon szép élményként marad meg.*

— Tudom, hogy nagyon sok társadalmi megbízatásod van. Tagja vagy a HNF városi elnökségének, a népfront körzeti bizottságának titkáraként is aktív közéleti tevékenységet folytatsz. De ahogy ismerlek, számodra a gyerekek a legkedvesebbek.

— Valóban így van, s nincs ebben semmi rendkívüli, hiszen nekem is van egy középiskolás és egy nyolcadikos kislányom. De nemcsak én vagyok ennyire gyermekrajongó! Munkahelyem, a járműjavító üzem kollektívája is igen sokféleképpen segíti a gyerekek tehetségének kibontakozását. *Szocialista és munkabrigádjaink társadalmi munkával gyarapították az oktató, nevelő munkát,* a gyerekek esztétikai és vizuális készségének gazdagodását szolgáló technikai eszközök tárházát. S tudod, mi az egészben annyira elismerésre méltó? Az, hogy az iskola és mi, a szülői munkaközösség tagjai bármit is kérünk tőlük, a gyermekekért ők mindent megtesznek.

— Láttam, hogy az üzem vezetői, munkásőrei közül a mai ünnepségen is többen részt vettek.

— Régi, szép hagyomány ez. Az úttörőavatást egyébként a gyerekek számára még emlékezetesebbé teszi, hogy az üzem vezetői, munkásőrei, KISZ-esei kötik fel a vörös nyakkendőt. Ez az élő, szívélyes kapcsolat különben mindennapos a 3. számú Általános Iskola és a járműjavító között. Az iskolások az üzemi rendezvényeken kulturális műsorokkal „viszonozzák” a munkáskollektíva támogatását.

— A gyerekekkel együtt töltött napok, évek során mi az, ami téged legjobban hozzájuk köt, amiért mindig örömmel vagy közöttük?

— Én igencsak „közösségpárti” ember vagyok, szeretem, becsülöm, ha valaki embertársán a nehéz pillanatokban is önzetlenül segít. Mindig arra törekedtem, hogy ezek a tiszta, minden szépre s jóra fogékony gyerekek ilyennekké váljanak. Felemelő érzés közöttük lenni. és részesévé válni jellemük, egyéniségük „gazdagodásának”.

*

A Magyar Úttörők Szövetségének Országos Tanácsa *Lengyel Pétert,* a Dunakeszi Városi Úttörőelnökség tagját az úttörőmozgalomban végzett kiemelkedő munkájáért *Dicsérő Oklevéllel* jutalmazta.

Vetési Imre

32 év a „házban”

Nyugdíjba vonult „Sutyika”

A Budapesti Vasútigazgatóság épületében és szerte az igazgatóság területén kevés ember akadhat, aki ne ismerné *dr. Erdélyi Józsefnét,* mindenki „Sutyikáját”, aki július 1-én, a „házban” töltött harminckét év után nyugdíjba vonult.

A felszabadulás után került a fővárosba. A négy polgári elvégzése után a Magyar Nők Demokratikus Szövetségének dekorációs osztályán helyezkedett el. A szövetség 1948-ban, Budapesten tartott világkongresszusának egyik aktív résztvevője volt, sokat segített a szervezésben.

A MÁV-hoz 1949-ben szegődött. Forgalmi-kereskedelmi tanfolyamot járt, sikeres szakvizsgái után került Érdre forgalmi szolgálattevőnek. Elvégezte a tisztképzőt, 1951-ben avatták főtisztté. Ugyanebben az évben ment férjhez. 1952-ben Pusztaszabolcsra helyezték külsős, illetve naplózó forgalmistának, később Gödön is dolgozott.

A Budapesti Vasútigazgatóság személyzeti osztályára 1953 februárjában került káderutánpótlási előadónak. Többszöri átszervezés után a jelenlegi személyzeti és munkaügyi osztály munkagazdasági csoportjában dolgozott a kirendeltek ügyintézőjeként.

Korán bekapcsolódott a mozgalmi munkába. Volt szakszervezeti titkár, pártbizalmi; alapszervi pártvezetőségi tagként tevékenykedett egészen ez év januárjáig. 1967 és 1971 között tagja volt a Budapesti Vasútigazgatóság pártbizottságának is.

Több évtizedes munkáját több magas kitüntetéssel ismerték el a vasút vezetői. Nyugdíjba vonulása alkalmából a közlekedési miniszter a Kiváló munkáért kitüntetésben részesítette.

Radnai Ketykó István

A vasúti tisztképzés száz esztendeje

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet 1987 szeptemberében ünnepli 100 éves jubileumát. A Közlekedési Múzeum ebből az alkalomból jelenteti meg A vasúti tisztképzés 100 éve című könyvet, kb. 200 Ft-os egységáron.

Az évkönyv többek között tartalmazza a nappali forgalmikereskedelmi és műszaki tiszti tanfolyamokon 1937—1986 között végzett hallgatók névsorát, valamint az előadó tanárok adatait. Ezeken kívül színes fotók, táblázatok, a levelező továbbképző tanfolyamokról szóló kimutatás, az oktatás-nevelés történeti emlékeit felelevenítő leírás teszi érdekessé a könyvet a vasút története iránt érdeklődőknek.

Azok a nyugdíjasok, akik meg akarják vásárolni a könyvet, megrendeléseiket a következő címre küldjék:

Centenáriumi előkészítő bizottság

MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet

1087 Budapest, Luther u. 3.

A kötet 1987 tavaszán jelenik meg.

Negyven éve történt

Megalakultak az MKP vasutas pártszervezetei

Az osztályöntudatos vasutasok ott voltak azok között, akik a szovjet hadsereg által felszabadított városokban és községekben elsőkként fogtak hozzá a Magyar Kommunista Párt (MKP) megalakításához: Szegeden Kazi Ferenc, a forradalmak idején kifejtett tevékenysége miatt elbocsátott MÁV-szivattyúkezelő, Debrecenben Szatmári Ferenc mozdonylakatos, Kiskunhalason Gondán Imre állomásfőnök, Pécsett Dér József asztalos, Rákospalotán Pálmai István lakatos, Dunakeszin Brandt Jenő, Saltai Gyula, Vendrei Ottó főműhelyi munkások, Celldömölkön Andavári Kálmán MÁV-intéző és még sokan mások.

Az egyik alapító február elején a kommunista mozgalom mártírja lett. Az 1944. december 23-án felszabadult Székesfehérvárott *Benke Ferencet,* a Tanácsköztársaság alatti tevékenységéért elbocsátott déli vasúti vonatkísérőt választották meg a város kommunista pártszervezetének elnökévé. Január végén a németek átmenetileg visszafoglalták a várost. *Benkét a fasiszták meggyilkolták.*

Egy másik alapítónak is kalandos volt az életútja. *Benkő Péter* géplakatos és vasesztergályos, a szolnoki MÁV-műhely első kommunista párttitkára 1894-ben született Becskereken. Tényleges katonaidejét matrózként töltötte Polában. Az első világháború éveiben a pilseni Skoda Művekben dolgozott. 1918-ban háborúellenes megmozdulásokat szervezett, a Tanácsköztársaság idején a Vöröstengerész Dandár katonája, s forradalmi törvényszékének elnöke. 1919. után visszatért Becskerekre, részt vett a Jugoszláv Kommunista Párt helyi szervezetének létrehozásában, s a vasmunkás-szakszervezet tevékenységében. 1926 és 1941 között a Jugoszláv Államvasutak dolgozója. 1941-ben családjával Szolnokra települt, így elkerülte a kommunisták júniusi letartóztatását. A MÁV-műhelymunkása lett.

A felszabadult országrészekben, elsőként természetesen a műhelyekben és a fűtőházakban, megalakultak az MPK vasutas üzemi szervezetei. Taglétszámuk alakulását jellentősen befolyásolta, hogy a negyedszázados illegalitásból kilépő párt kezdetben csupán a tömegpárt alapjait kívánta lerakni, ezért szigorú és hosszadalmas tagfelvételi eljárást honosított meg (kérdőív, részletes életrajz, két párttag írásos ajánlása stb.). 1944 decemberében a központi vezetőség mindössze 50 főben maximálta a közel 2 ezer munkást foglalkoztató, jelentős forradalmi hagyományokkal rendelkező debreceni vasúti műhely üzemi pártszervezetének taglétszámát. Mindenekelőtt ennek tudható be, hogy 1945 januárjában közel tízszer annyi szociáldemokrata párttag volt ott, mint kommunista.

Az MKP 1945. májusi első országos értekezlete, mely — a vasút újjáépítését kulcsfontosságúnak minősítve az ország talpraállítása szempontjából — kiadta az „Arccal a vasút felé!” jelszót, ezzel összhangban szorgalmazta a pártszervező munkát a vasúton.

Kádár János, A kommunisták feladata a szakszervezetekben című napirend előadója rámutatott arra, hogy a reakciós rezsim a vasút stratégiai jelentőségét felismerve igyekezett távoltartani a munkásmozgalomtól a vasutasokat: „A reakció látta azt, amit mi csak ma kezdünk látni és ma állítunk a párt munkájának előterébe, hogy a vasutasok az ország ütőerét, egész életének kulcsát tartják a kezükben.”

A pártértekezlet fordulatot hozott. Az MKP országos szervezési osztályához befutó júniusi jelentések tanúsága szerint a párt területi titkárai és megyei bizottságai mindenütt vasutasgyűléseket tartottak és a nagyobb szolgálati helyeken pártszervezeteket alakítottak. A pécsi területi bizottság jelentette: „A konferencia után azonnal kimentünk Bátaszékre, Dombóvárra és Kaposvárra a vasutasokat felrázni, pártszervezeteket létesíteni”. Szombathelyen két pártszervezet működött, egy vasutas és egy helyi. „A vasutas pártszervezetnek 180, a helyi pártszervezetnek 134 tagja van. Ezenkívül 800 kérdőív vár leigazolásra” — írta a Vas megyei bizottság. Július közepén 18 jelentős üzemi kommunista pártszervezet működött Pécsett: az 535 tagot számláló vasutas-szervezetet csak a mecsekszabolcsi előzte meg 652 taggal.

1945. augusztus 18—19-én tartották a vasutas és postás üzemi pártszervezetek titkárainak első országos értekezletét az MKP VI. kerületi szervezetének Csengery utcai székházában. Az ott készült kimutatást tekinthetjük az egyetlen megközelítően teljes információnak a két munkáspárt akkori szervezeti erejéről. Szembetűnő hiányossága, hogy nem tartalmazza például az Északi és az Istvántelki Főműhely, a szombathelyi vasuti csomópont és műhely adatait. 82 szolgálati hely és pártszervezet adatainak összegezése alapján a következő képet kapjuk: a dolgozók összlétszáma 40 555 fő volt. Ebből 2106 nő, 5%. MKP-tag 7176 fő, a dolgozók 17%-a. Ebből 154 nő, 2%. SZDP-tag 12 441 fő, a dolgozók 31%-a. 28 állomásfőnök és 10 mérnök az MKP, 15 illetve 12 az SZDP tagja. 349 MÁV-tiszt és hivatalnok tartozott akkor a Magyar Kommunista Párthoz, akik az MKP vasutas tagjainak 5%-át alkották.

MEGHÍVÓ
ÉS BELÉPÉSI IGAZOLVÁNY
a Magyar Kommunista Párt Vasutas Üzemi Pártszervezetei titkárainak Országos Értekezleteire 1945 augusztus 18—19-én.
Napirend:
1. Beszámoló a politikai helyzetről (Rákosi Mátyás)
2. Vasutas pártszervezeteink munkájáról (Gerő Ernő)
3. A vasutas szakszervezetekről (Pusztai Ferenc)
Az üzemi pártszervezet neve: Rákospalota 2.
Titkár neve: [illegible]
1945 augusztus hó
Országos Szervezési Osztály

A párttitkári értekezletet *Szeles Pál* MÁV-intéző nyitotta meg, aki 1945 elején a Nyugati Szertár pártszervezetének titkára volt, de augusztusban már az igazgatóság elnöki hivatalába külön megbízatással berendelt főelőadó lett.

Köböl József KV-tag, a Budapesti Területi Bizottság szervező titkára beszámolt a kommunisták munkájáról a vasúton és a postán; *Pusztai Ferenc* Rákospalota—Újpest állomás oktatótisztje pedig a vasutas-szakszervezetről referált.

Köböl József ismertette a vasút újjáépítése terén elért eredményeket, amelyek bizonyítják, hogy „a vasutasok megértették a párt szavát”. A taglétszámot megfelelő kezdeti eredménynek tartotta, de a tagfelvétellel kapcsolatos új pártvonallal összhangban hangsúlyozta: „erőteljes tagtoborzást kell indítanunuk.” Megállapította, hogy a postás és a vasutas párttagok között igen kevés a szakképzett emberek száma. Ezután az értelmiség megnyerésének szükségességét taglalta.

Az előadó a pártszervezetek politikai gyengeségének mondotta, hogy a tömegek uszályába kerülnek — s a szakszervezet feladatát átvállalva — a titkárok mindmáig panasznapot rendeznek értekezleteiken, holott május vége óta nagyot változott a helyzet. Akkor ugyanis egyesek még joggal tették szóvá azt is, hogy a vasutasok hónapok óta nem kapnak fizetést. Kérte a résztvevőket, tegyenek meg mindent, hogy „a pártszervezetek élére valóban jó kommunisták kerüljenek . . . A titkárok olyanok legyenek, akiket a vasutasok és postások tisztelnek, becsülnek, szeretnek . . .” A pártszervezetek legfontosabb feladatát a munkaverseny, az akkord- és prémiumrendszer általánossá tételében határozta meg, az utóbbiakat abból az elvből kiindulva, hogy „aki jobban dolgozik, jobban is éljen”. Számolva az akkordrendszer iránti hagyományos ellenszenvvel, azt javasolta, hogy „a mi akkordrendszerünket” az üzemi bizottságok, a bizalmi testületek és a szakszervezet bevonásával dolgozzák ki „és olyannak kell lennie, hogy a munkásság megtalálja számítását.”

A Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezetének szerepéről szóló *Pusztai Ferenc* múltat érintő kiindulópontja eltért a Köböl Józsefétől. Míg Köböl ismeretei szerint „a vasutas és postás rétegeknek, sajnos, nincsen munkásmozgalmi múltjuk . . .”, az 1920-ban vasutascsaládba született Pusztai, aki 1939-től maga is a MÁV alkalmazásában állt, mint párttitkár s üzemi bizottsági elnök is szoros kapcsolatban volt azokkal, akik jól ismerték a vasutasmozgalom küzdelmes múltját. Ezért ő abból indult ki, hogy „a magyar vasutasok szervezkedése nem mai keletű”. Visszatekintését nemcsak a hagyomány ápolásának kötelezettsége ösztönözte, hanem egy gyakorlati feladat megoldására törekvés is.

A „fiatal” vasutas szakszervezetnek számolnia kellett azokkal a régi szervezett munkásokkal is, akik az ellenforradalmi korszak önálló vasutasszervezkedést gátló körülményei között különböző szakmai szakszervezetekhez csatlakoztak. Beszámolója ezért részletesen kitért az új vasutas szakszervezet egyik sajátosságára: „A vasutas szakszervezet felépítése különbözik a legtöbb magyar szakszervezet felépítésétől. Ipari jellegű szervezkedés és nem szakmai.”

Kifejtette ennek okait, majd így folytatta: „Tisztázatlan kérdés azonban a régi szakszervezeti múlttal rendelkező szaktársaink viszonya a vasutas-szakszervezethez. Ennek a konferenciának célja az is, hogy megoldást találjon ezzel a kérdéssel kapcsolatban. Véleményem az, hogy mivel két szakszervezetnek tagsági díját fizetni meglehetősen költséges, azok a szaktársaink, akik a vasútnál gondolják jövőjüket megalapozni, az összvasutasság egységének érdekében lépjenek be a vasutas-szakszervezetbe, ahol régi jogaikat és jogfolytonosságukat elismerik.”

Jelentős eredménynek tekintette, hogy 66 ezer vasutasból már 37 ezer csatlakozott a szakszervezethez, s az sikeresen közreműködött a fizetésrendezésnél, az órabéresek kollektív szerződésének kidolgozásánál. Sürgette a szakágak szervező bizottságainak megalakítását; a központ megerősítését vasutas szakemberekkel; a helyi csoportok fokozott támogatását. Az utóbbiak vezetőségválasztásával kapcsolatban a munkásegység erősítését szorgalmazta.

A reformátumokat követő vitában a vasutas és a postás titkárokon kívül felszólalt az értekezleten *Karczag Imre* miniszteri osztálytanácsos és *Kossa István,* a Szakszervezeti Tanács főtitkára is. A záróbeszédet *Kovács István* KV-tag tartotta.

Gócsy Jenő az MKP országos szervezési osztályának vasutas instruktora a pártaktíva részére kiadott Pártmunkában az értekezlet határozatait ismertetve kiemelte az újjáépítés gyorsítását, a munkafegyelem helyreállítását, a szakszervezet munkájának támogatását, s a pártépítő munka javítását célzó pontokat. Az utóbbira vonakozóan az értekezlet célul tűzte ki, hogy „pártszervezeteink létszámát az elkövetkezendő hetekben megduplázzák, egyes helyeken megsokszorozzák . . . Nagy súlyt kell helyezni az értelmiség beszervezésére. A becsületes állomásfőnöknek, vezénylő és oktatótiszteknek. a műszaki értelmiségnek a Magyar Kommunista Pártban a helye”.

Gadanecz Béla

A vasutas és postás üzemi pártszervezetek titkárainak első országos értekezlete a Csengery utcai székházban

(Archív fotó)

Kanizsai változások

Eltűntek az „árnyak" a vagonok közül

Nagykanizsán már érkezésemkor feltűnt: a múlt századbeli állomásépületet korszerűsítik. Az öreg épület minden évben fiatalodik valamicskét. Hol a lábazat szigetelését, hol a tetőzet fiatalítását végzik. Most éppen újabb szinttel bővül.

— Áprilisban kezdtük a munkálatokat — mondja *Lenkovics László,* a MÁV Építési és Hídfenntartási Főnökség művezetője. — Az átadás jövő ilyenkor várható.

A falakon kőművesek dolgoznak. Maroknyi, de serény csapat.

— Szerencsére az anyag biztosított, minden itt van, csak az ütemet kell tartanunk. Az emeletráhúzással, a tetővel decemberre végzünk, azután jöhet a szakipar. Mindez körülbelül ötmillió forintba kerül.

Az állomáson megszokott munkáját végzi a forgalmista. Az építkezés miatt csak a pénztárakat kellett áthelyezni. A vágányok között a tolatásokat sem zavarja rendellenesség. Ha csak az nem, hogy *Horváth 3. György* tolatásvezetőnek csupán egy beosztottja van: *Kovács Tibor* kocsirendező.

— Miután felszereltek bennünket ezzel a rádióadó-vevővel, könnyebb a munka — mutatják a kis készüléket. — Összeköttetésben vagyok a tolatómozdony vezetőjével, a váltókezetővel, a forgalmi szolgálattevővel. Főleg esőben, ködben nagy előny a rádió. Nem kell fel-le ugrálnunk a szerelvényekre, mégis minden információt megadunk, illetve megkapunk.

— Ez csak a kezdet — magyarázza *Traub Sándor* állomásfőnök. — A rádióhálózat fokozatosan bővül. Amint a személyi feltételeket megteremtjük — hetek kérdése —, a vonat- és kocsiadatok felvétele is rádióadó-vevővel fog történni. Eddig esőben, sárban, szélben a vagonok mellett kellett a számokat írogatni. A közeljövőben csak bemondja a számokat valaki, mert az adatrögzítő bent az irodában dolgozik.

Jeszek Ferenc, a vasút kereskedelmi munkájának egyik legjobb ismerője újságolja:

— A tavalyi bázishoz képest június végéig 30 ezer tonnával több árut fuvaroztunk, ami naponta 8-10 vagonnal többet jelent. Különösen a Zefag és a Hidroplasztik növelte idei exportját, miután biztosítottuk hozzá a szükséges kocsikat.

— Azért a közúti szállítás ma is erős konkurrencia?

— Igen, de a MÁV sem pihen a babérjain. Lassan, de növeljük konténerparkunkat. Ez a szállítási forma egyre kedveltebb. S megvan már hozzá a szükséges önemelős Skoda tehergépkocsink is . A konténereket elsősorban a Tungsram, az üveggyár, a füszért, a sütőipar és a Kanizsa Bútorgyár igényli. De akad újdonság egyéb is: várhatóan még az idén befejezzük a körforgalmú rakodótér teljes betonburkolását, és tovább bővíthetjük a raklapos szállítást.

— Ez mit jelent?

— Amit eddig zsákokban szállítottak és kézzel raktak ki, azt most már raklapon targoncával mozgathatják. A jövőben a cement és a mészhidrát is olyan áru lesz, nem is számítva például az Albafal-elemeket, amelyek rakodása kézzel 3-4 óráig tartott, míg raklaposan elég hozzá fél óra.

— Néhány hónap alatt töredékére csökkent a vagonfosztogatás a kanizsai csomóponton — mondja *Kiss László,* a körzeti üzemfőnökség rendészeti vezetője.

— Hogy csinálják, mi a titka? — kérdezem.

Nem szól, csak int, hogy kövessük. Nem megyünk messzire az irodától, máris megállok. Tekintélyes termetű kutya „úszik" felénk a levegőben. Nem ugat, nem vicsorog, csak száguld. Azután halk parancsszóra fékez. A gazdája: *Bodnár László.*

— A legújabb erősítése rendészetünknek — „mutatja be" az állatot. — Van belőlük néhány, és egész Siófokig járőrözünk velük. A pécsi vasútigazgatóság területén elsőként kaptuk meg őket. Az első elfogások, tettenérések után híre ment a kutyáknak. Azóta csak egy ember próbált meg erősebb lenni nálunk, de nem volt esélye. Ezért nincsenek már „árnyak" a vagonok között . . .

És akik mindenkinek szem előtt vannak, azok az utazók. A mozdonyvezetők, a vonatkísérők. Itt a kanizsai vontatási főnökségen közel háromszázan vannak.

— Műszaki terület a mienk, itt lehet a legtöbbet saját erőből újítani — mondja Novotny Károly, vontatási főnök.

És sorolja hosszasan, mivel dicsekedhetnek az elmúlt években. A külföldön is érdeklődést kiváltó 32 érintkezős csatlásfej speciális szerkezet, ezenkívül a diagnosztikai munkát könnyítő és főleg gyorsító műszerkocsi sem akármi. *Kauten József, Krisztián Árpád, Kovács Károly és Rába Tivadar* érdeme, hogy ma már a korábbinál kevesebb időt töltenek javítóműhelyben a mozdonyok.

— A környezetvédelemért is dolgozunk — szól az egyik újító, *Kovács Károly* villanyszerelő csoportvezető. A veszélyes hulladékoknak társadalmi munkában építettünk tárolót, s rövidesen üzembe helyezzük szennyvíztisztítónkat, vagyis immár olajmentesen kerül tőlünk a víz a város csatornahálózatába.

A vontatási mérnökök is használják a diploma mellé kapott tudásukat.

— Igazgatóságunk területén elsőként kaptunk Commodore—64 mikroszámítógépet — újságolja *Kuczogi Balázs.* — A szolgálati vezénylést így a mi programunk alapján végzi a főnökség. Cél az, hogy az emberek lehetőleg mindig ugyanarra a gépre kerüljenek, s ami döntő: a túlóra is csökkent a jobb beosztás révén . . .

Ám van terület, ahol még előbbre kell látni.

— A hetedik ötéves terv végére ideér a villamosítási program — szól ismét a vontatási főnök. — Harminc mozdonyvezetőnk már túl van az átképzésen, s szeptemberben indul az első olyan iparitanuló-osztály, amelynek végzősei villamosmozdony-szerelők lesznek. Jövőre a felsővezeték-építők osztályát is kívánjuk indítani. Igyekezni kell, nyakunkon a villamosítási program . . .

A villamosítás szele a kocsijavító műhely dolgozóit is érinti.

— A villamosmozdonyok karbantartására alkalmas műhelyt rövidesen építeni kezdjük. Hossza 130 méter lesz, és több mint 300 millió forintba kerül — mondja *Herczeg László.*

— És négy vágányt foglal majd magában — bővíti az információt *Tóth Pál.* — De addig még sok kocsit kell kitakarítanunk, ugyanis az szintén a mi területünk.

Aztán sorolja még a feladatokat hosszasan, mert — mint kiderül — az ő „műhelyük" Fonyódig terjed, s olykor a 132 ember sem elég azok elvégzéséhez.

Hiába, a nagykanizsaiak is bizonyítják, hogy a vasút szüntelenül fejlődik.

Győri András

Napi vizsgálat — papíron?

Július 22-én Szolnokról menetrend szerint indult a Vámosgyörkig közlekedő 3517. számú vonat. Szolnok—Abonyi út megállóhely között hirtelen megállt. Rövid mozdonyjavítás után elindult, de hamarosan ismét mozdonyjavítás következett. A mögöttes térközben időközben befutott a Békéscsaba—Budapest Keleti között közlekedő 1737. számú gyorsvonat.

A vámosgyörki vonat utasaival a jegyvizsgáló közölte, hogy a vonat géphiba miatt nem tud továbbmenni, akik Újszászig utaznak, átszállhatnak a követő gyorsvonatra, ami helytelen vágányon közlekedik, de az utasok érdekében megáll. A jelzett gyorsvonat azonban nem állt meg — jogosan és érthetően! —, hanem a veszteglő vonat végére jött egy mozdony és visszavontatta az elágazásig, ott körüljárt, és így folytathatta útját a vámosgyörki vonat.

A géphiba a követő vonatoknak félóránál nagyobb, a vámosgyörki utasoknak 70-80 perces késést okozott.

Ezek után, úgy gondolom, jogosan teszem fel a kérdést: mire való a gép napi vizsgálata?

Földi József

Az egészségnevelés része (3.)

A FOGAMZÁSGÁTLÁSRÓL

Az alábbiakban a *hormonális* és az *eszközös* fogamzásgátlásról lesz szó.

Már a 30-as években felismerték, hogy nemi hormonokkal gátolni lehet a petesejt kiszabadulását a petefészekből. Szájon át adható, jól felszívódó hatásos készítményeket az ötvenes évek végén sikerült előállítani. A fogamzásgátló tablettáknak hatása: a petesejtet megakadályozza, hogy a petefészekből kikerüljön, amit hormonális mechanizmusokkal ér el.

Hormonális fogamzásgátlás. Az első hazai készítmény az *Infecundin* volt, ami 2,5 és 0,1 mg arányban tartalmazta a sárgatest- és az ösztrogénhatású hatóanyagot. A szert 1980-ban kivonták a forgalomból. A második a *Bisecurin* volt. Ez már 1,0 és 0,05 mg-os arányt tartalmazott. Az ösztrogénhatású anyagot csökkentették. Ezt követte az *Ovidon,* 0,25 és 0,05 mg-os aránnyal. A *Rigevidon* már 0,15 és 0,03 mg-os arányban tartalmazza a hatóanyagokat.

Szedésük: a ciklus 5. napján kezdődik, és napi egy tabletta bevételével 21 napig tart. A 21 napos szedés után 7 nap szünet következik. A menstruáció általában a szokottnál rövidebb lefolyású lesz. A 21+7 napos módszer előnye, hogy könnyen megjegyezhető, átlagos 28 napos ciklust feltételezve.

Az eddig ismertetett fogamzásgátló „gyógyszerekben" kétféle hormonhatóanyag volt. A Continuin csak egyféle hormont tartalmaz 0,5 mg mennyiségben. Tudni kell róla, hogy állandóan, folyamatosan kell szedni menstruáció alatt is! A szoptató anyák fogamzásgátló tablettája, mert a tejelválasztást nem csökkenti. A Postinor „esemény" utáni tabletta. Szintén egyhormonos készítmény, 0,75 mg. mennyiségben tartalmazza a hatóanyagot. A nemi aktust követően egy órán belül jó hatásfokkal gátolja a fogamzást. Fontos tudni, hogy egy női ciklusban ötnél kevesebb legyen ezen módszer alkalmazásával a közösülések száma. Ezért is nevezi a fiatalság „randevú" tablettának.

Méhen belüli eszközök. A méhbe helyezett eszközök fogamzásgátló hatását régóta ismerik. Hazánkban 1972 óta van forgalomban a Szontágh-horok. Ma már többféle kivitelű eszközöket lehet kapni és feltetetni. Legpraktikusabb a menstruáció utolsó 1-2 napján feltetetni. Tudni kell, hogy hatékonyságukban az újabb típusok már megközelítik a hormonális fogamzásgátlók hatásfokát. Előnyeik: nem kell naponként törődni bevételükkel, az időnkénti és szükséges ellenőrzésen kívül semmi tennivaló nincsen velük.

Melyik a legjobb? Egyik nőnek ez a jó, a másiknak amaz. Egyedileg kell és lehet ezt elbírálni a kezelőorvos segítségével. Mindenkire egyformán érvényes tanácsot nem lehet adni. Mindenesetre: ne kapkodjunk használatukkal. Ne engedjük rábeszélni magunkat a barátnőtől, mivel ő a másikat használja. Azt hisszük, „hátha az majd jobb lesz!" Ha nekünk jó volt az, amit eddig használtunk, ne változtassunk! A hibát is először önmagunkban keressük, ha valami probléma adódik. A pontos, azonos időben való szedése ezeknek a tablettáknak az eredményességük egyik feltétele is.

Mellékhatások. A hormonális tablettáknál vérzészavar, viszérgyulladás, szövődmények léphetnek fel. Szubjektív rossz érzések, hányinger, szédülés. Sokszor panaszkodnak a nők, hogy híznak a tablettáktól. Kétségkívül van vízvisszatartó és étvágygerjesztő hatása is. De — nem a tablettától hízunk, hanem a több ételtől. Akarattal lehet a súlyunknál továbbra is megmaradni! Ellenjavallat: terhesség, szív-érrendszeri betegségek, súlyosabb máj és veseelváltozások. Az eszközös fogamzásgátlóknál felléphetnek sérülés, vérzés, görcsök, az eszköz kilökődése. A legsúlyosabb szövődmény — a kismedencei gyulladás. Hüvely, petevezető, petefészek gyulladásokat találtak méhen belüli eszközökkel történő fogamzásgátlás esetén.

Minden gyógyszernek, orvosi beavatkozásnak van veszélye. A megfelelő higiénés magatartás, az idejében észlelt tünetek kivizsgálása ezeket a szövődményeket igen hatásosan tudja megelőzni.

Ha ismét teherbe akarunk esni? Az első kérdés ez: nem lesz-e káros hatása a magzatra a fogamzásgátlók szedése? Eltekintve attól, hogy ezek a „káros hatások" igen ritkán fordulnak elő, hogy még ezt is megelőzzük, az alábbi tanácsot adjuk: két hónapig ne szedjünk fogamzásgátlót, vetessük le a méhenbelüli eszközt. A védekezést valamilyen más módszerrel végezzük. Szükséges ez azért, hogy a szervezet normális, élettani mechanizmusa visszaálljon, hogy a majdan megtermékenyített petét normális viszonyok között fogadhassa és hordhassa ki!

Dr. Veress Sándor

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.

Korszerű táplálkozás!

Tejtermékek az étrendben

Az 1,5% zsírtartalmú tej mellett minden élelmiszerüzlet kínál önnek újabb csökkentett zsírtartalmú tejet. A 2,2%-os tejben minden értékes alkotórész megtalálható, csupán zsírból van benne kevesebb.

1 liter ára 7 Ft.

A Tejipari Vállalatok Trösztje a MÁV egyik legnagyobb fuvaroztatója

TEJIPAR

Cikkünk nyomán

Épületfelújítás Boldogkőváralján

A Magyar Vasutas 10. (május 30-i) számában megjelent *„Borsodi vasútállomások"* c. cikk Boldogkőváralja megállóhellyel kapcsolatban kritikai észrevételeket is tett, amelyek nyomán vizsgálatot rendeltem el, és a következőket állapítottuk meg:

A szokatlanul hideg télen a vízvezeték valóban elfagyott, de a vízvételezés a hidroforaknából folyamatosan biztosítva volt. A fagy által okozott hiányosságokat március 12-re főnökségünk megszüntette. A vízadó kútban levő csőcsatlakozás meghibásodásáról értesítést nem kaptam. Helytelennek tartom, hogy a balesetveszélyes csőtömítési munkát a bérlő, illetve az ott szolgálatot teljesítő magára vállalta, annál is inkább, mert értesítés esetén a szakszerű helyreállításra azonnal tudtam volna intézkedni.

Ami a szolgálati lakás állapotát illeti: rendeltetésszerű használatra alkalmas állapotban 1980. június 23-án jegyzőkönyvileg adtuk át a lakást az ott lakó *Csizmár Jánosnak,* ami azt jelenti, hogy — a lakásügyi rendelkezések értelmében — a belső festés, takarítás a bérlő kötelmei közé tartozik. A mennyezeten a régi beázás nyomai még láthatók, de az épület tetőhéjazata megfelelő állapotban van. A vizsgálat megállapításai szerint az ablakkeretek nincsenek elvetemedve, s jól zárnak.

Az épület főjavítási (felújítási) munkálatai a VI. ötéves terv időszakában feladataink között szerepelnek, s igazgatóságunk jóváhagyásával — ami 1984 szeptemberében történt meg — a kivitelezést várhatóan ez év második felében kezdjük meg.

Lengyel László
a miskolci ÉHF vezetője

Siklós János

A csillagokban élni

(Részlet a szerző könyvéből, amely a karácsonyi könyvvásárra jelenik meg: Zilahi Lajos utolsó évei — A csillagokban élni címmel.)

REGGEL

Az ébresztőóra megszokott kellemes zümmögése furcsa üveghangú sípolással keveredett. A füle mellett zizegett valami, mintha riadt méh röpködne a feje körül, a tavaszi széltől sodorva. A lágy hang egyenletesen csöndesedett, távolodott, azután szabályos emelkedéssel fölerősödött, a vánkos csücskére ért és a feje fölött megállt, majd alig érzékelhető kattanással megszűnt. *Székáts István* nyugalmazott tüzérezredes kikászálódott álmából. A Bajza utcai löveg iszonyatos dörrenése az álomfoszlányokon elszállt a semmibe. Félig ébren is röstellte, hogy akkor gyermekember létére annyira megijedt a nem várt csattanástól. A szovjet tüzérek hahotáztak körülötte, mert a hordágyat elöl elejtette és a repeszdaraboktól vérző Nagyné legurult a havas, mocskos úttestre. Fölszedtek onnan, visszafektették a hordágyra és a Podmaniczky utcai zsidókórházba vitték, ahol a front sebesültjeit elsősegélyben részesítették a katonaorvosok.

A nyár vége óta a rossz álmok sűrűn meglepték, éjszakai viaskodásaitól zavartan, fáradtan ébredt, amíg emlékezete őrizte a nehéz álmokat, bágyadtan, leverten járkált a lakásban. Ritkábbak az örömmel járó álmai. Amikor a puszták fölött repül, erőteljes karcsapásokkal, egyre magasabbra, messzebbre jut, csodálatosan boldog. Ilyenkor az ég és a föld között a csillagok tövében lebeg és észreveszi azután, hogy tempózó karjai elernyednek és lassan süllyedni kezd. Újra nekilendül, széles mozdulatokkal vágja ketté az anyagszerű levegőt és mint ahogy a habkönnyű szandolin az evezők húzására métereket lendül a vizen, ő egyre följebb siklik, közelebb a kék égbolthoz. Pehelykönnyűnek érzi magát, a kitárulkozó szabadság, a siker jó hangulata vibrál benne, ő a levegő korlátlan ura, s ujjongva hangosan énekel. Most fölébredt saját nyöszörgésére és riadtan pillantott az ébresztőórára.

A foszforeszkáló számlapon fél hármat jeleztek a mutatók. Fölkapcsolta az éjjeli lámpát, valóban fél három, pedig az ébresztőt öt órára állította. Nem értette. Bámulta a világító számlapot, az álombeli hangot próbálta fölidézni, sikertelenül. Fölkelt, kiment a konyhába, ivott egy pohár meggyszörpöt. A ház északi oldalára helyezett konyha keskeny ablaküvegén jégvirágok csillogtak. Visszament, lefeküdt és magára húzta a takarót, háta, melle lúdbőrözött, úgy érezte, hogy a jégvirágok bekísérték a szobába, a pizsamája alá bújtak, ott kerestek menedéket.

A szobányi szélességű üvegajtó mögött Márta olvasólámpája világított, fölébresztette a mászkálásával, mert az asszony olyan ébren alszik, mint nyúl a bokorban. Kis neszezésekre is fölérez, az altató drogok már nemigen óvják az álmatlanságtól. Az üvegajtón átvetülő halvány fény Székáts számára olyan volt, mint távoli bolygó erős kisugárzásának tükröződése, amely az üvegeken innen már tüzét vesztett visszfény csupán, nincsen ereje, hatása. Sajnálta a feleségét. Az éjszakai ébrenlét idegesíti, fokozza indulatos természetének állandó feszültségét, amely egyre ritkábban enyhül. Nem is emlékszik már, mikor beszélgettek utoljára apró kis semmiségekről. A megszokásra hagyatkozva élnek.

Valamilyen értelmes figyelmességet talán most mégis szívesen venne. Ha kinyitná például az üvegajtót és átmenne hozzá, kedves, vigasztaló szavakkal elterelné figyelmét az alvás hiányával járó komor gondolatoktól. Fölajánlhatná, hogy reggel földíszíti a fenyőt, annyival is kevesebb lesz napközben a tennivaló. Estére megjön a család, a gyerekek, unokák benépesítik a lakást. Egy hete készülődnek az ünnepre. Önkéntelenül föllobbant benne a segítőkészség bizonytalan érzése, de azután gyorsan elmúlt. A fölébresztett asszony hangulata nem alkalmas az együttérző közeledés fogadására. Megszokták, hogy a megosztott szobákból álló lakásban mindenki a saját „kuckójában" lakik. A lánya meg a fia is, amíg szülői födél alatt voltak, külön-külön a maguk világában éltek. Évtizedekkel előbb még valahogyan másképpen volt, de azután így alakult. Ésszerű törvények szerint, érzelmek nélkül. *Székáts István* az évek múlásával beleszokott ebbe a rendbe és most már számára is ez a megfelelő állapot. A raconális gondolkodás és az érdekek dominálnak a családokban is. Érzelmi kitörései leginkább alkoholos állapotban érték, nagy ritkán előfordult — aktív korában —, hogy eleresztette magát valahol régi, vagy újonnan szerzett ismerősök körében, de már . . . a lélek belekérgesedett az idők egyhangúságába.

Márta föl-alá járkált a szobában, árnyékát maga után húzta az ajtóüvegeken. Székáts fölmelegedett a pehelykönnyű paplan alatt, egy ideig figyelte az asszony nyugtalanságát, azután félkönyékre támaszkodva elbóbiskolt.

*

A park lámpáinak fénye remegett a hidegben. Reggel hatkor még sötét volt az ég, csak a fagyos hótakaró világított. *Székáts* kinyitotta az erkélyajtót, a hőmérőt kitette az ablakpárkányra, és az átellenben álló villa leeresztett redőnyeire pillantott. Október végén, az utolsó hétfőn Janka, az özvegy hagyta így, azóta nem húzta föl senki. Éjszaka a János Kórházba vitték, ahol másnap meghalt, az örökösök közül senki sem léphet a lakásba a hagyatéki tárgyalások lezárásáig. *Székáts* akarata ellenére föltekintett saját házára és kedélyes nyugalommal állapította meg, szerencsére nem sok örökölnivaló marad utána, ezen aligha vesznének össze. Megfordult azért a fejében, hogy mégiscsak végrendelkezést csináltat a közjegyzőnél, fele-fele arányban szétosztja ingatlanát és értékesebb ingóságát a két gyerek közt. A könyvtárat a fiára hagyja, őt illeti, mert szereti és becsüli a könyvet. Állt az erkélyen a dermesztő hidegben, Janka élettelen ablakait nézte és valahogy mégis megalázónak találta a végrendeletet. Ezzel megszégyenítené a gyerekeit, mert föltételezi róluk, hogy a szerény örökség a gyűlölködés forrása lehet közöttük. Ha meghal, ebben a házban nyitott, tiszta ablakok maradnak — állapította meg derűs nyugalommal.

— Csukd be az ajtót, nem az utcát fűtöm! — szólt rá Márta, miközben a két szobát egybenyitotta.

Kint mínusz huszonegy fokot mutatott a hőmérő.

— Fölébredtél? — fordult az asszonyhoz.

— Látod.

— Látom.

Márta egy üres levélpapírra írta föl a vásárolnivalókat, *Székáts* zsebretette, fejére húzta szőrmekucsmáját, fölvette kopott irhabundáját és két kéziszatyorral elindult a piacra.

— Sovány halat hozzál — figyelmeztette az asszony.

Ment a lejtőn. A csúszós lépcsőkön lassan haladt lefelé. Hideg volt, cinkét fogott az orra, jobb lábát szorította a cúgos cipő, érszűkülete leginkább téliidőben ad életjelt magáról. A lejtő alatt a Fény utcában van az urak piaca, a domboldalon lakók oda járnak vásárolni. Ez a hiedelem abból ered, hogy a környéken vastagabb bukszájú népek laknak és a piaci árak a tömöttebb pénztárcához igazodnak. Az utcák gyér forgalmában Székáts ráérősen ballagott, mellette kabátjukba húzódva sietős léptekkel haladtak az autóbusz és a villamos megállóhoz a munkábaigyekvők. A didergő december meleg födél alá hajtaná az embert, de a piacon ilyesmi nincsen. Hallal bánni a hidegben kiváltképpen dermesztő foglalkozás: ráfagy a víz az eladók és a vevők kezére.

— Annyi baj legyen, ha ráfagy, majd leolvad — dörmögte kedélyesen és azon kuncogott, hogy Márta ma elfelejtette utána küldeni tiltó mondatát: „Eszedbe ne jusson a Fény utca" — Nem is jut eszembe, egyenesen odavisznek a lábaim.

Székáts szívesen járt a piacra, ebbe a külön kis világba, amelynek megvan a maga speciális lélektana. Alkudni itt nemigen lehet, a kereskedők és az őstermelők szabott árakkal dolgoznak, de válogatni, mindenből a legszebbet kiválasztani, az aztán a dicsőség. Igaz megvan az ára, spórolt pénzét minden alkalommal elviszi a Fény utca. Most meg karácsonyra, a családi vacsorára különös szakértelemmel kellett összehozni mindent. A rutinvásárlások nem számítanak ide, mert a mák, a morzsa, a mazsola mindenhol egyforma. A zöldség, primőrök, gyümölcsök, krumpli, hagyma és a húsok kiválasztásánál a hozzáértés nélkülözhetetlen, de ez csak azon az alapon jár eredménnyel, hogy „kerül, amibe kerül". Micsoda mennyei gyönyörűség a sok szép árut letenni a konyhába és azt mondani: „Na látod, asszony, milyen szépet vásároltam!" (és nem folytatva a szót, hogy mindezt félpénzen, mert idehaza csak annyit számolnak érte, amennyiből a Garain sem lehetne igazán boldogulni).

-- Ugye milyen szép almát, krumplit hoztam? — dicsérte néha Márta előtt a lerakott szatyrokból kiemelt és fölmutatott almát, krumplit.

— Mi ez a sok nyavalya itt, hányszor megmondtam, csak azt és annyit hozzál, amit fölírtam! — csattant föl rendszerint Márta.

Székáts ilyenkor nem szólt, lenyelte a haragját, szobájába ment és csöndesen babrált az íróasztala rendetlenségében. Kifogyott belőle a jótétemény öröme, valami mély szomorúság fogta el és nem tudni miért, a kezének öntudatlan mozdulatával fia és lánya fényképeit forgatta az asztal fölött.

Hárman, négyen ácsorogtak a piac kétszárnyú zöld vaskapujában, mire odaért, kinyitották. Árut szállító személy- és kis teherautók fordultak be rajta, leálltak a kivilágított standok előtt. A lángossütőhöz indult, piaci napját minden alkalommal ott kezdte, kért forró lángossal. Úgy látszik a hideg elriasztotta a vásárlókat, egyedül állt a kiszolgáló ablakánál.

— Hideg van — szólt be a levegőrésen.

— Az. Nehezen kelt a tésztám.

— A kutya nem eszi meg a telet.

— Az ősz végén a sógorom mondta, hogy kemény lesz a tél — folytatta a beszélgetést az olajos tepsi fölött serénykedő ember.

— Honnan vette a sógora, hogy kemény lesz a tél?

— Mezőgazdász a sógor és megfigyelte, hogy a rovarok szokatlanul mélyre húzódnak a föld alá. Azoknál nincsen hitelesebb meteorológus.

— Ezt még nem hallottam.

— Pedig így van. A szokásos kettő? — kérdezte a lángossütő és szalvétába tette a forró olajból kiemelt lángosokat.

— Kettőt. Reggel még elmegy.

— Jó étvágyat.

Harapta a lángost, elhaladt a fenyőárusok mellett, alig volt érdeklődés a karácsonyfák piacán. Aki akarta, már megvette, az emberek nem hagyják utolsó napra a fenyőellátás mai bizonytalanságában. A halárusok környékén már élénkebb volt a forgalom. Székáts egyenesen a „Tiszai hal"-as bódéjához ment és megzörgette a hátsó ajtót. Az elárusító kedélyesen üdvözölte és közölte, hogy megvan a kért hal.

— Köszönöm, cimborám.

— Tisztelettel jelentem ezredes úrnak, háromszor annyiba kerül, mint a tavi ponty.

— Mit tehetünk? Egyszer van egy évben karácsony — válaszolt katonás fölénnyel.

Az eladó-tulajdonos egy szép, hosszú, élő harcsát húzott elő valahonnan, a vásárlók szeme elől elrejtve, becsomagolta és lemérte.

— Sovány?

— Ugyan, ezredes úr, a folyami hal télen nem hízik.

Gyorsan számolt: hat felnőtt, három gyerek.

— Hány kiló?

— Két kiló kilencven deka.

— Rendben van.

Fizetett. Eszméletlenül sokat.

— Kellemes ünnepeket kívánok, ezredes úr, kedves családjával együtt.

— Viszont! Üdvözlöm az apját, szeretném már látni, mondja meg neki.

— Meglesz, ezredes úr, átadom.

Székáts egy ideig a kiskunfélegyházi alakulatnál szolgált, ahol az eladó apja tényleges katonaidejét töltötte és itt a tiszai halas pavilonban néha összetalálkoztak.

A ficánkoló harcsa megrángatta a szatyrot. „Ugrálj csak, ugrálj amíg tudsz, úgy is megvesz az isten hidege" — morgota a szatyorba vetett halnak címezve.

Savanyúkáposztát, vecsésit vásárolt. Hatan-heten álltak előtte, besorolt mögéjük és zsebéből elővette a listát. Gyümölcs, túró, tejföl hiányzik — állapította meg. Külön az állt a papíron nyomtatott írással, hogy „KÉTKILÓS CIPÓT A MASZEKTÓL" — nagybetűkkel, mintha figyelmeztetésre szorulna.

Megbízását az előírás szerint elintézte, igaz, a tejföl fél literrel több a kívánt mennyiségnél (a duplája), a túró is egy kilóra sikerült, dehát a termelő már otthon kiporciózta és itt meg kirakta a szürke padra, ízlésesen, nylon zacskóba, a tejföl csavaros fedelű literes üvegbe. Ebben az emberkínzó hidegben nem volt szíve kétfelé méretni az előre készített csomagokat.

(Folytatjuk.)

Vajna György:

Éjszakai pályaudvar

A padokon körben úgy gubbasztanak
Az avitt, naftalin szagú kabátban
Mint havas éjben a torzonborz varjak.
Egy vénleány álmos kutyát abajgat,
és künn a kormos üvegtető alatt
bőg, bőg a megafon és a szavakat
a kőfalak egymás közt úgy pofozzák
mint majmok az ellopott gumilabdát.

Csak jönnek és mennek a vasmozdonyok
mint egy álomban hasra fekvő bérház
liftaknáiban a páter-noszterok,
a pénztárablak sötéten ásít, s amott
szesztestvér szundit egy ócska taligán,
valaki fut, liheg, döbbenten megáll,
tétován topog, s egyre bámulja még
a lekésett vonat tünő mécsesét.

A rámpák felől nehéz olajszag árad.
Vastányér csörömpöl, felriad a szél
s a jelzőlámpák vörösre gyult szemét
kormos sötétség kárpáztatja még.
Fáradtan vergődik, mocorog a fény,
a söntés körül még zsibong a lárma
s az alvók lomha, ákom-bákom árnya
óriássá nő a füstös falakon . . .

Barcs János

Leszálltam a fűvekhez

Voltam rejtelmekkel vívódó.
Szélfuvalommal jöttem.
Tüzes villámokat láttam;
hívott a távol,
a messziről kiáltó
határszéli nyárfák
lesték fiúi vándorlásomat;
lomblebegéssel vártak —,
s árnyukkal utam állták.

Vallattam a virágokat,
a napküllők játékát,
leszálltam a fűvekhez —
tanulni legendát.
Szeretnék hű maradni magamhoz;
azt sem bánom már,
ha követ szülnek a gyökerek!

Humor helye(tt)

Esett-e Adácson?

Csurmulya Feri bátyám csaknem negyven esztendeje ette már a vasút kenyerét. No, de nem azért látta meg kisgazdaportáján annak idején a napvilágot, hogy valaha is elszakadjon a földtől. Gyakran fel-feltekintgetett az égre: vajon visznek-e esőt Adács felé a szürkén gomolygó fellegek!

Azon a nyáron nagyon sokáig hiába kémlelt az öreg. Az ég csatornái csak nem mutattak hajlandóságot a szomjas föld kínjának enyhítésére.

De ez sem mehet a végtelenségig. Kerekedett az egyik délután olyan vihar, hogy majd ledöntötte az embert a lábáról. Ha eddig nem volt eső, most aztán nem lehetett panasz. Folyóvá dagadtak a patakok. Még a vágányok köze is megtelt égi áldással.

Tetszett is Feri bácsinak a dolog. Ahogy a laktanya ablakán át gyönyörködött a lelkét emelő esőben, egyszer csak felszakadt legmélyebb bensőjében a nagy kétség: hátha Adácson nem esett?!

Ez a gondolat nem hagyta nyugodni. De hát hogyan szerezzen bizonyosságot, s egyben lelkének megnyugvást?

Nem sokáig morfondírozott, mert hisz a fifikája nemigen hagyta cserben. Se szó, se beszéd, már rohant is a szakadó esőben egyenesen a vágányok felé. Nem tudtuk mire vélni, hogy mi történhetett vele. Amikor pedig nem is olyan messze feltűnt a miskolci gyorsvonat mozdonya, szorongva figyeltük a vágányok között kalapjával hadonászó öreget.

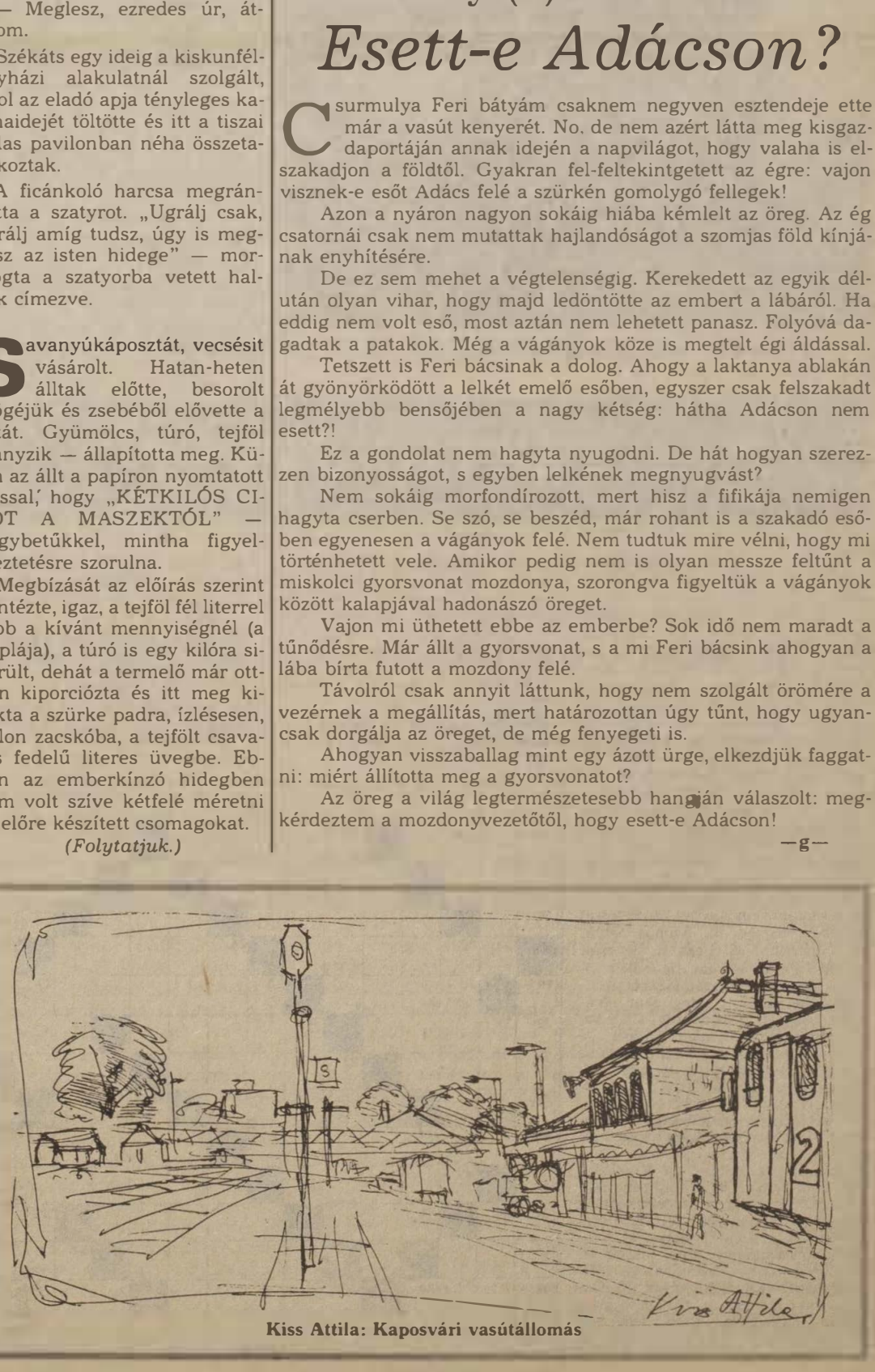
Vajon mi üthetett ebbe az emberbe? Sok idő nem maradt a tűnődésre. Már állt a gyorsvonat, s a mi Feri bácsink ahogyan a lába bírta futott a mozdony felé.

Távolról csak annyit láttunk, hogy nem szolgált örömére a vezérnek a megállítás, mert határozottan úgy tűnt, hogy ugyancsak dorgálja az öreget, de még fenyegeti is.

Ahogyan visszaballag mint egy ázott ürge, elkezdjük faggatni: miért állította meg a gyorsvonatot?

Az öreg a világ legtermészetesebb hangján válaszolt: megkérdeztem a mozdonyvezetőtől, hogy esett-e Adácson!

—g—



Kiss Attila: Kaposvári vasútállomás

Az évforduló tiszteletére

Vasútmodell-kiállítás Szegeden

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesületének 3. sz. szegedi modellező köre rendezte meg az idei Országos Vasútmodell Kiállítást. Az egyesület talán legaktívabb, legeredményesebben dolgozó köre megalakulásának 10. évfordulóját e rendezvénnyel ünnepelte meg.

A kiállítást augusztus 3-án *Szemők Béla* MÁV vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. A kiállításon — érthetően — a Szeged környéki modellezők jelentek meg munkáikkal nagy többségben. Érdekessége a rendezvénynek, hogy ezúttal a megszokottnál nagyobb hangsúlyt kaptak a vasúttal kapcsolatos „hobbi" ágak is, mint például a bélyegmotívum, képeslap, vasúti régiségek stb. gyűjtői.

Az egyidejűleg megtartott modellverseny első helyezettje *Psóra Mihály* budapesti modellező, a MÁV 601 sorozatú mozdonyának HO építési nagyságú csodaszép modelljével. Rajta kívül még többen nyertek különböző díjakat.

Külön értékelték a kiállított terepasztalokat. Ezek között legjobbnak ítélték a szegedi *Vajda Mihály* és *dr. Nagy Ferenc* alkotásait.

K. Zs.

Szemők Béla vezérigazgató-helyettes megnyitja a kiállítást

Sok érdeklődő tekintette meg a kiállított terepasztalokat

Kispályás foci

A mátészalkaiak sikere

A tornagyőztes csapat tagjai (A szerző felvétele)

A kispályás labdarúgó-bajnokságok sikere a tömegméretekben rejlik. Így van ez Mátészalkán is, ahol férfi és női csapatok küzdenek a bajnoki pontokért. A MÁV-csomópont dolgozói több csapatot alkotva vesznek részt ebben a versenyben.

Ha a csomópont érdeke úgy kívánja, „válogatottal" veszik fel a harcot sokkal nagyobb állomások: Debrecen, Nyíregyháza, Szolnok csapatai ellen.

A nagy eredmények éve ez, ugyanis Debrecenben megnyerték a munkahelyi olimpiát, ahol 14 csapat vett részt. A KISZ-fiatalok találkozóján is diadalmaskodtak, akárcsak az augusztus 3—4-én. A Debrecenben rendezett területi vasutas-bajnokságon a mátészalkaiak képviselik a debreceni MÁV Igazgatóságot.

A férfiak sikerein felbuzdulva a nők is sikeresen kergetik a a labdát. A városi bajnokságban dobogón végeztek, de voltak már tornagyőztesek is a szalkai vasutaslányok.

Zs. B.

Nyíregyházán van utánpótlás

Beszélgetés Szántó József ökölvívó vezető edzővel

Nyíregyházán, a városi sportcsarnok szomszédságában van az ökölvívók „fellegvára". Itt tanulják meg a kicsik az alapállást, az ökölvívás különböző rafinériáit. *Szántó József* vezető edzővel a szakosztályi munkáról beszélgetünk:

— 1975-ben kezdtük az ökölvívás alapjainak lerakását. A megye sportvezetése is támogatott bennünket. Akkoriban a szorítók környékén csak 12-13-14 éves gyerekeket lehetett látni — köztük volt *Váradi Jancsi* is —, akik heti három edzésen súlyzóztak, kesztyűztek a Vasvári Pál úti tornateremben.

— Mi adott lendületet az edzőnek, a gyerekeknek a munkához?

— Mindenekelőtt az elhatározás vitt bennünket előre, de nagy önbizalmat adott *Papp László* látogatása 1976-ban és 77-ben. Lelkesített bennünket, tanácsokat adott. Ennek a két látogatásnak eredményeként Mátészalkán is megalakult az ökölvívó-szakosztály. Három év eredményeként az 1978-as ifjúsági válogatott keretben heten voltak Szabolcs-Szatmárból: *Váradi Jancsi, Sándor Zoltán, Pál István, Nagy József, Novák János, Kapeller József és Gemzsi Balázs. Váradi, Nagy és Pál* bekerült a válogatottba is.

Váradi János az IBV-n és a Junior VB-n vált klasszissá a szakemberek szemében, a kívülállók pedig itt ismerték meg nevét. Szakosztályuknak a moszkvai olimpiai kiküldetés jelentette a csúcsot. Mint köztudott: *Váradi* éremmel tért haza Moszkvából. 1980-ban, a magyar bajnokságban már a 10. helyen végeztünk.

A hazai és a nemzetközi szereplések közepette sem feledkeztek meg az utánpótlás neveléséről. Az ökölvívás vonzza a srácokat, csak a megtartás a legnagyobb gond, mert a gyerekek más sportágban is ügyesen mozognak . . . A felnőtteket követő korosztálynak sincs miért szégyenkeznie, hiszen a válogatott keretben ott található *Varga Zoltán, Urszuly János* és *Ákos István* neve is. Az elkövetkező időszak legfontosabb versenyének az IBV-t tartják, amely Mongóliában lesz, de készülnek a Junior VB-re is.

Zs. B.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Modern szállítóeszközök. 13. Európai főváros. 14. Lóhajtó eszköz. 15. Évi tulajdona. 16. Régi római üdvözlés. 17. Kocsonya, németben. 19. Ausztriai folyó. 20. A lutécium vegyjele. 21. Vég nélkül szipog. 22. Régi népcsoport Iránban. 23. A 16. szám magánhangzói. 24. Szálloda a Balaton partján. 26. Francia eredetű tánc. 29. Szovjet vadászrepülőgép. 30. Mentsvára. 32 Nagymama. 34. Keményfejű, akaratos. 35. Tartó. 36. Mezei állat. 37. A véradó is ez. 38. Ruhát tisztít. 39. Régi cím rövidítése. 40. Fúvóshangszer. 41. Kaviár fele. 43. Kiváló elárusító helyek. 45. Ingyenes munka, legtöbbször csoportosan. 47. Két olimpiai bajnoknő családi neve. 48. Község Heves megyében (ék. hiány). 49. Kutya. 51. Miskolc kezdete. 52. Nem nagyon nehéz. 53. A rádium vegyjele. 54. Viszketéssel járó bőrbetegség. 56. Azonos betűk. 57 Cibál. tép. 58. Fekszik, de csak részben. 60. A vadászat istennője a rómaiaknál. 61. Leningrád folyója.

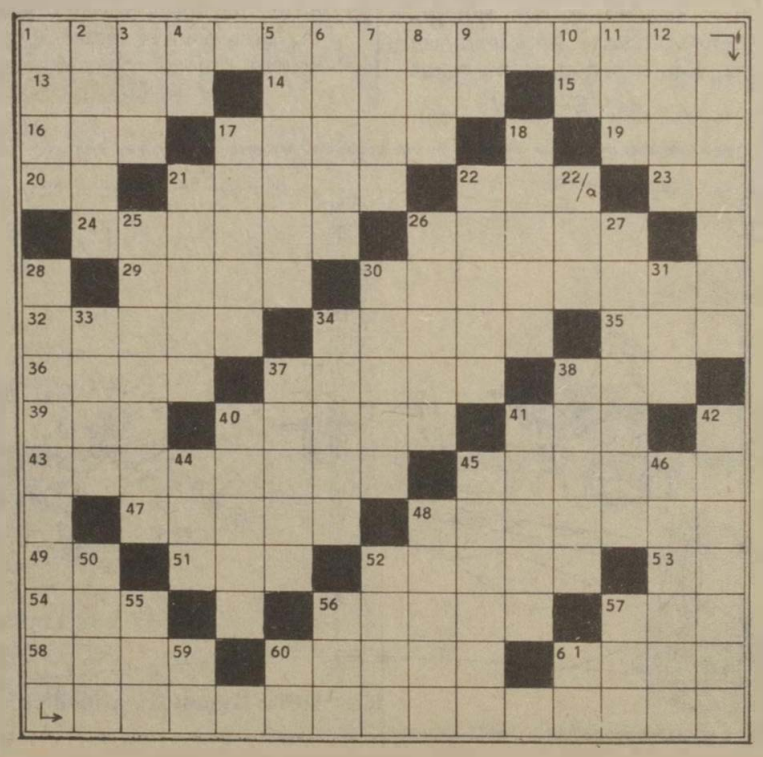
Függőleges: 1. Földrészeket elválasztó hegység. 2. Újdonság. 3. Ez az. 4. Voltamper. 5. Idegen női név. 6. Szláv közigazgatási egység. 7. Mértani fogalom. 8. Marta . . ., haramia. 9. Európai nép. 10. Kávé szélei. 11. Óvoda az óvódásnak. 12. Becézett női név 17. Rosta. 18. A tulajdonságok hordozói. 21. I-vel a végén fonetikus osztrák muzsika. 22. Ifjabb, kiskorú. 22/a. Nagypapa jelzője lehet. 25. Kihalófélben lévő indián törzs Dél-Amerikában. 26. Krisna . . ., indiai politikus. 27. Nem nagy meggyőződéssel. 28. **A vízszintes 1. forgalmazási helye.** 30. Kossuth Lajos szülőhelye. 31. A juh hímje. 33 Görög szóösszetételekben: velő. 34. Szovjet nép. 37. Skót zenész. 38. Gabonaőrlő üzem. 40. . . de Chavannes, Pierre (1824—1898). francia festő. 41. Macskakirály. 42. Bács megyei község. 44. Vármaradvány. 45. Idővel. 46. Végtelen sivatagi menet. 48. Volna hozzá kedve. 50. Hegységünk. 52. . . . la. román város. 55. Kevert hős. 56. Csak félig szorít. 57. Egy minisztérium. 59. Hangtalan zűr 60. Kötőszó. 61 Indulatszó.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 28.

Beküldési határidő: szeptember 10. A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Rakodólapos egységrakományok. Csererakodólapos forgalom.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 14. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Gáspár Lajos, Pécel, Akácfa u. 26., Fehér György, Pécs, Lenin tér 1/2, Jánosa István, Gyékényes, Petőfi u. 140., Haller Géza, Zalaegerszeg, Jókai u. 34., Halasi Zoltán, Szécsény, Mező I u. 54



Fiatalok vetélkedője

A Debreceni MÁV Igazgatóság területén működő üzemi KISZ-bizottságok fiataljai kétnapos sport- és kulturális találkozón vettek részt Mátészalkán.

A változatos programban lövészet, játékos ügyességi verseny és szellemi vetélkedő szerepelt.

A helyi sportkör pályáin kispályás férfi és női labdarúgómérkőzések voltak, de összemérték erejüket különböző futószámokban is a Szolnokról, Kisújszállásról, Püspökladányból, Debrecenből és Nyíregyházáról érkezett fiatalok.

A jelenlevők táviratban üdvözölték a Moszkvában zajló XII. Világifjúsági és Diáktalálkozót.

A vetélkedősorozat összesített eredménye alapján Mátészalka KISZ-esei nyerték el a kupát a szolnoki és a debreceni fiatalok előtt.

HÍREK

Szolidaritási est

A Tatai úti munkásszálló Angela Davis szocialista brigádja szolidaritási estet rendezett augusztus 12-én. A résztvevőket *Molnár Béla* üzemfőnök köszöntötte, majd *Silvia Casola*, a kubai nagykövetség kulturális attaséja mondott üdvözlő beszédet.

Az üdvözlések után megtekintették *Lelkes Tamás* festőművész és *Csonka Katalin* szobrászművész kiállítását. Ezután következett a KISZ Központi Művészegyüttes chilei folklórcsoportjának forró hangulatú koncertje.

A rendezvényen megjelentek a lengyel nagykövetség, a Lengyel Kulturális Központ, a mátyásföldi szovjet déli hadseregcsoport képviselői is. Az Angela Davis brigád vendégei voltak még a Fővárosi 2. számú Építőipari Vállalat szállólakói, az Újpesti Pamutszövő kubai és magyar munkásnői, valamint a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség delegációja.

A szolidaritási est diszkóval zárult.

— **Új híd a Tiszán.** Csongrádnál új vasúti híd épül az elavult, régi mellett. A folyó bal oldalán már elkészültek az ártéri pillérek, amelyekre megkezdték az acélszerkezeti elemek ráhúzását. A hidat a jövő év második felében adják át.

— **Nyugdíjasbúcsúztatók.** A kelenföldi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága július 25-én nyugdíjasbúcsúztatót tartott. Nyugállományba vonulásuk alkalmából 40-en kaptak jutalmat. Hasonló találkozóra került sor a Budapest Nyugati Pályaudvar körzeti üzemfőnökségén is.

— **Kirándulás.** A Közlekedési Tudományos Egyesület tapolcai csoportja, Körmendy Lajos, nyugalmazott MÁV-főtanácsos szervezésével és vezetésével a kabhegyi adót tekintette meg. A 30 tagú kirándulócsoport Veszprémbe is ellátogatott.

— **Szovjet vasutasok Hatvanban.** A hatvani körzeti üzemfőnökség szoros kapcsolatban áll a Csuvas Köztársaság kanasi vasúti csomópontjával. A kapcsolat eredményeként július 12-én négytagú küldöttség érkezett Kanasból. A delegációt nemcsak a vasutasok, hanem a helyi konzervgyár is fogadta. A szovjet küldöttség meghívta a vasutasokat a jövő évi vasutasnapi ünnepségükre.

— **Tűzvédelmi szakemberek továbbképzése.** A MÁV Budapesti Igazgatóság katonai és polgári védelmi önálló csoportja az igazgatóság területén dolgozó tűzvédelmi felügyelők és vezetők részére a józsefvárosi felügyelőcsoport oktatóhelyiségében értekezlettel egybekötött továbbképzést tartott augusztus elsején.

— **Önkéntes véradás.** A MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem dolgozói közül 207-en vettek részt önkéntes véradáson a közelmúltban. A térítésmentes véradók többsége fiatal volt.

— **Debreceni együttes Tunéziában.** A Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Debreceni Járműjavító Üzem, az Egyetértés Művelődési Központ és a Debreceni Áfész közös fenntartásával működő Bocskai néptáncegyüttes Tunéziában szerepelt a chartagói nemzetközi néptáncfesztiválon július 12-től 21-ig.

— **Bővült a közlekedési park.** A MÁV nagykanizsai csomópont kocsijavító műhelyének Lenin szocialista brigádja 250 órás társadalmi munkával helyreállított egy 1892-ben gyártott tartálykocsit. A közlekedési matuzsálemet daruval emelték végleges helyére, a nagykanizsai közlekedési parkba.

Lakáscsere

Elcserélném tatabányai, egy szoba, két félszoba, hallos, összkomfortos (panel) tanácsi lakásomat budapesti egy szoba, komfortos MÁV-lakásra. Cím: Molnár Tamásné Sopron, Pesti Barnabás u. 19. sz. 9407.

Elcserélném rákospalotai 50 négyzetméteres, kétszobás, főzőfülkés, komfortos (külön kert, padlás, pince, garázslehetőséggel) MÁV-bérlakásomat tanácsi komfortosra, esetleg garzonra, lehetőleg Újpalotán vagy Kelenföldön, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este a 252-134-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos úti összkomfortos, másfél szobás, 47 négyzetméteres, erkélyes, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló vagy kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 30-17, este 18 órától a 698-714-es telefonszámon.

Elcserélnénk Budapest X. kerület Maláta út 13. szám alatti másfél szobás, komfortos tanácsi lakásunkat Budapest bármely kerületében kétszobásra, megegyezéssel. Gondnoki beosztást is vállalnánk. Érdeklődni lehet az 55-06-os üzemi telefonon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál lévő komfortos kétszobás, 54 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Zöldövezeti vagy vidéki megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet a 114-625-ös telefonszámon, Kozma Imrénél vagy 10-28 üzemi, illetve a 330-992-es telefonszámon Kozma Imrénénél. Cím: Budapest VIII., Kerepesi út 1. VIII. ép. I. em. 30.

Elcserélném budapesti kétszobás, külön étkezős, erkélyes, II. emeleti, komfortos, telefonos (zárt kert) MÁV-bérlakásomat: Miskolc—Selyemréti, egy szoba-konyhás, komfortos, gázkonvektoros, földszinti vagy I. emeleti kifogástalan állagú tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Hidasi Jenő, 1155 Budapest, Lenin útja 16/D. Telefon: 643-128.

Elcserélném Budapest, Landler lakótelepi, 52 négyzetméteres, másfél szobás, komfortos, félemeleti, kertes MÁV-bérlakásom 2 és fél szobásra, szintén a Landler lakótelepen vagy a XV. kerületben. Érdeklődni lehet: a 35-91 vagy a 428-545 telefonszámon 8-tól 16 óráig, Ádámné.

Elcserélném szoba-konyhás, félkomfortos, 32 négyzetméteres, I. emeleti tanácsi lakásomat MÁV-bérlakásra, másfél, kétszobásig. Érdeklődni lehet: Budapest VIII., Dobozi u 43 I. 9. Kantáné.

Elcserélném Budapest XVII. kerületben lévő 3 szobás, étkezős, erkélyes, 73 négyzetméteres, tanácsi bérlakásom kétszobás, komfortos MÁV-bérlakásra. Budapesttől 60 kilométerig kertes MÁV-lakás is érdekel. Érdeklődni lehet 7—16 óráig a 19-24-es üzemi telefonszámon: Szalontai Jánosné

Elcserélném Szentgotthárd állomáson lévő két és fél szobás, félkomfortos, alápincézett — udvar, kert, gyümölcsfák, gazdasági udvar, gazdasági épületek tartoznak hozzá — MÁV-bérlakásomat Budapesten vagy a Balaton-parton levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Címem: Budai Gyula pályamester, Szentgotthárd, Malom u. 1.

Elcserélném Budapest IV kerületi két plusz két félszobás, étkezős, III. emeleti szövetkezeti lakásomat: kétszobás, összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra, X., XIX. kerületi előnyben, valamint egy szoba, komfortos tanácsira. Nyári költözés. Érdeklődni lehet a 17-48 üzemi telefonszámon munkaidőben

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 18-77
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 11 850
85—7814 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető
Csondes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. SZEPTEMBER 12.

Szeptember 1-től

Őszi forgalmi verseny

Külön elismerésben részesülnek azok, akik többletfeladatokat vállalnak

Az idei őszi forgalmi munkaverseny-célkitűzések az elmúlt napokban valamennyi szolgálati helyre eljutottak. Már hagyomány, hogy a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete szeptember 1-től az év végéig külön versenyre hívja a szolgálati helyeket, a forgalmi—vontatási szakszolgálat dolgozóit.

E mozgalom több mint három évtizedes múltra tekint vissza, és ez idő alatt jelentős eredmények születtek a MÁV-nál. A mozgalom célja kezdetben — a népgazdaság szerkezetének megfelelően — szinte kizárólag a mezőgazdasági termékek, főleg a cukorrépa gyors elszállítása volt. Jól tükrözi ezt a vasutaszsargon, amely hosszú ideig *répapénznek* nevezte az őszi forgalmi jutalmat.

Az őszi forgalom minden évben a vasutasok nagy próbatétele is volt, s rendre sikeresen birkóztak meg a fuvaroztatók év végi hajrájából származó többletáruval, a gyakran zord időjárással. Az évi áruszállítási tervek teljesítését mindenki az őszi forgalom sikerétől várta, különösen akkor, ha az év első nyolc hónapjában lemaradás volt.

Nincs ez másként napjainkban sem. A különböző, mindnyájunk által ismert okok miatt népgazdasági szinten nagy elmaradás mutatkozik csaknem valamennyi ágazat termelésében. Részben ezzel magyarázható, hogy az eddig eltelt időszakban az összes elszállítandó árutervet egyetlen hónapban sem teljesítettük, *s a lemaradás meghaladja a 3,5 millió tonnát.*

Az év hátralévő részében számolunk azzal, hogy a fuvaroztatók jelentős része ez idő alatt kívánja lemaradását pótolni, exporttervét teljesíteni.

A népgazdasági terv teljesítéséhez a kormány jelentős központi eszközöket biztosít. Ezek közül is kiemelkedik a vasutasok részére adott *30 millió forint rendkívüli bérpreferencia.* Hozzátéve ehhez a saját forrásból rendelkezésre álló keretet, a korábbi évekhez viszonyítva háromszoros összeg áll rendelkezésünkre az őszi forgalom lebonyolításához szükséges több és jobb munka elismerésére.

Tudnunk kell azonban, hogy ez az összeg önmagában nem oldja meg a forgalomszervezés, az eszközök, a munkaerő terén meglevő gondjainkat. Mit kell tehát tenni e rendkívüli helyzetben?

A központilag meghatározott célkitűzések: *az áruszállítási, kocsikirakási terv teljesítése, a kocsiforduló-idő csökkentése, a mozdonyok hasznos teljesítményének növelése, a mozdony és kocsijavítási tervek teljesítése.*

Ennek érdekében valamennyi szolgálati helynek, minden vasutasnak meg kell határozni a sajátos feladatokat. Helyi munkaszervezéssel csökkenteni lehet például a beállításra, a kihúzásra, a továbbításra váró kocsik idejét. A mozdonyok üzemkészségére megállapított százalékérték ugyancsak hálózati célkitűzés, amellyel az egyes ember nem tud mit kezdeni. Tud azonban ennek érdekében gondos napi vizsgálatot végezni, képes a tulajdonos figyelmével vigyázni, a szakmunkás hozzáértésével javítani a reá bízott mozdonyt.

A feladatok meghatározása után ki kell alakítani az értékelés, az elismerés rendszerét. A körzeti üzemfőnökségek, az üzemirányítók egységes érdekeltségi rendszere mind jobban bizonyítja, hogy az egyes kollektívák, egyének teljesítőképessége, „hozzáállása" mennyire eltérő lehet, fel kell tehát minden munkahelyen számolni az egyenlősdit. Bár a szolgálati főnökök még csak ismerkednek a differenciált jutalmazással, e téren az első lépéseket eredményesnek ítéljük, és bizonyosak vagyunk abban, hogy ezen az úton kell tovább haladni.

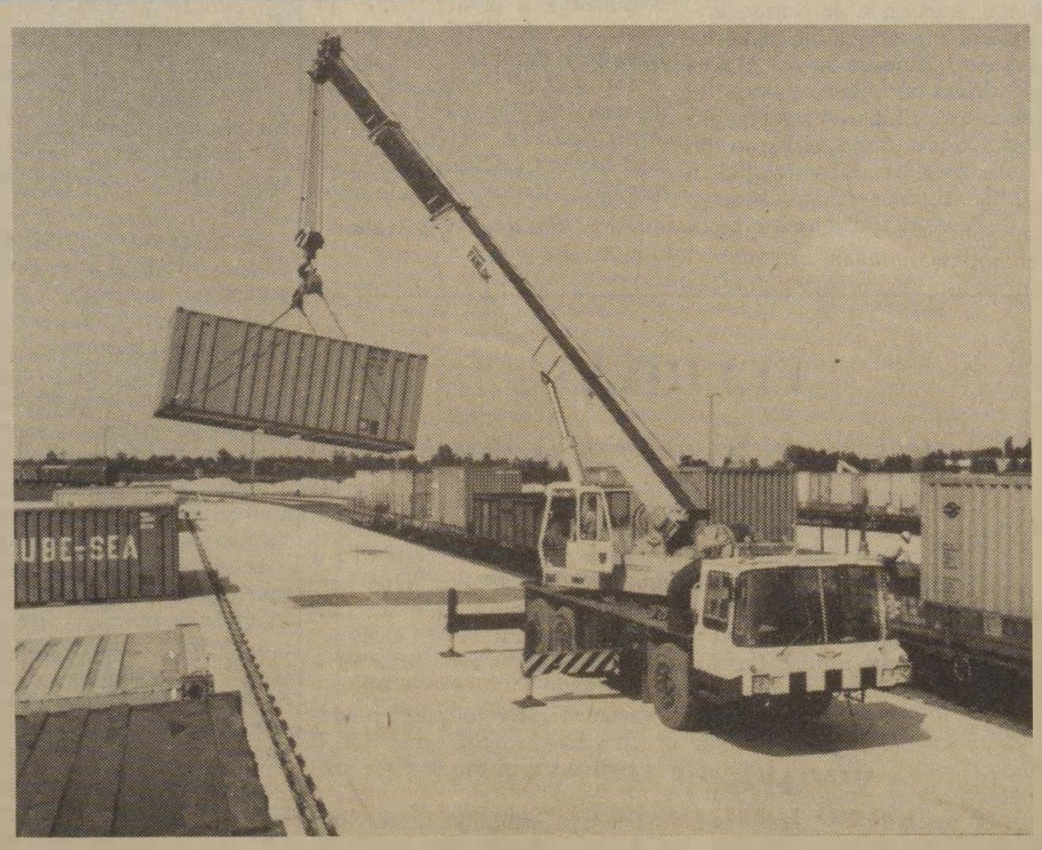
Külön kell szólni az idei célkitűzések új eleméről. A kormány által biztosított keret lehetővé teszi, hogy a frekventált munkakörben dolgozók munkáját fokozottan elismerjük. *Külön díjazásban részesülnek azok az üzemviteli dolgozók, akik a kollektív szerződés helyi függelékében előírt kötelező túlórán kívül is vállalnak munkát.* Ezenkívül a tehervonatot továbbító utazószemélyzet, az elegyrendezők, a meghatározott körülmények között a csak mozdonyvezetővel közlekedő vonatok személyzete.

Célunk ezzel az, hogy ösztönözzük a vasutasokat a szükséges túlórák vállalására. s ezáltal megfelelő munkaidőalapot biztosítsunk a várható többletfeladatok elvégzéséhez.

Az őszi forgalmi célkitűzés biztosítja továbbá a járműjavítói, a fenntartási és az anyaggazdálkodási dolgozók érdekeltségét is. Természetesen e jelentős többlet csak akkor kerülhet kifizetésre, ha valóban többet is teljesítünk, kielégítjük a népgazdaság szállítási igényeit.

A feladat adott: a meglévő eszközök tervszerűbb felhasználásával, gondosabb elosztásával, az irányítás színvonalának javításával, a rendelkezések szigorú betartásával, a többletmunka differenciált elismerésével az 1985. évi őszi forgalmat is sikeresen le tudjuk bonyolítani.

Szilágyi Tibor



Mint arról már lapunkban is hírt adtunk, Pécsett korszerű konténerátrakó pályaudvart adtak át. A határidő előtt elkészült pályaudvaron a tervek szerint évente 30 ezer közepes és 3200 nagy konténert fogadhatnak, illetve indíthatnak útra

(MTI-fotó — Kálmándy Ferenc)

A közfigyelem előterében a szakszervezeti választások

Szeptember 1-től országszerte — a vasúton is — megkezdődtek a szakszervezeti beszámoló csoportértekezletek, a bizalmi-, főbizalmi-választások. A közfigyelem a következő hetekben, hónapokban a szokásosnál is nagyobb lesz a szakszervezetek iránt. A választás joggal kelti fel az egész társadalom figyelmét, hiszen kiemelkedő jelentősége van az idei belpolitikai események sorában.

Valós kép tárulhat elénk a szakszervezeti tagsággal való nyílt, őszinte beszélgetés során az élet- és munkakörülményekről, a dolgozók közérzetéről, bizalmáról, a helyi és országos politika megvalósításának mindennapi gyakorlatáról.

1986. február 1-ig az iparági, ágazati szakszervezetek központi vezetőségeinek választására kerül sor. A magyar szakszervezetek XXV. kongresszusa 1986. február 14—15—16-án lesz, ahol megválasztják a Szakszervezetek Országos Tanácsát, a SZOT vezető szerveit és tisztségviselőit.

Az ágazati szakszervezetek számot adnak arról, hogyan valósították meg öt évvel ezelőtt vállalt feladataikat, miként éltek a tagság bizalmával, s milyen tennivalókat jelölnek ki maguk számára a következő fél évtizedre. A számvetéssel és a feladatmeghatározással együtt a szakszervezetek megválasztják vezető testületüket és tisztségviselőiket.

A választásokra egy széles körű vita alapján kialakított, lényegesen továbbfejlesztett választási rendszer szabályai szerint kerül sor. A bevezetett új elvek erősítik a választások demokratikus vonásait, növelik a tagság közvetlen részvételét, meghatározó szerepét a munkahelyi szakszervezeti tisztségviselők kiválasztásában. Szélesítik azoknak a vezetőknek a körét, akiket a tagság titkosan választ.

Szakszervezeti tisztségre bárki megválasztható, aki érvényes szakszervezeti tagsági könyvvel rendelkezik. A jelölő munkával szembeni követelmény, hogy a választók többségének a véleménye tükröződjék a jelöltek személyében. Olyan tisztségviselők jelölésére kerüljön sor, akik élvezik a tagság bizalmát, és politikai, szakmai felkészültségük, rátermettségük a biztosítéka annak, hogy képesek szolgálni a dolgozók érdekeit.

A szakszervezeti választásokon legyen természetes a vitás kérdések, a gondok kendőzetlen felvetése, de legyen természetes az a közös felelősség is, amivel a válaszokat is együtt keressük mindezekre a kérdésekre.

Szakszervezetünk titkársága legutóbbi ülésén is tárgyalta a vasút területén megkezdődött szakszervezeti választásokkal kapcsolatos legfontosabb teendőket. Az apparátus tagjai figyelemmel kísérik, segítik a szolgálati helyek szakszervezeti csoportjainak és alapszervezeteinek választási munkáját, összegzik az elhangzott beszámolók, viták tapasztalatait. Nagyon fontos, hogy a vasutasok aktívan és felelősen vegyenek részt szolgálati helyük választási munkájában, hiszen ettől is függ a vasutas-szakszervezet soron következő kongresszusának eredményessége, sikere.

Az augusztusi gyorsmérleg szerint

Csökkent a vasút áruszállítási teljesítménye

Az augusztusi áruszállítási teljesítményeket mind a bázishoz, mind a tervezetthez képest csökkenés jellemezte. Előzetes adatok szerint a vasút *9 millió 936 ezer tonna árut szállított.* Ezzel az előző év azonos időszakához viszonyítva 98,7, az előirányzathoz mérten pedig 93,7 százalékos teljesítést ért el. A visszaesés abszolút értéke 133, illetve 657 ezer tonna. A díjszabási árutonna-kilométerben mért teljesítés 102,1, illetve 99 százalékos.

Az összes áruszállításon belül a bázishoz képest az export áruvolumen 0,5, az importforgalom 12,5 százalékkal nőtt, míg a belföldi és tranzitküldemények mennyisége 5,1 és 2,8 százalékkal csökkent. A tervet alapul véve exportrelációban 5 százalékos túlteljesítés, a belföldi, import- és tranzitszállításoknál viszont *6,7, 2,1 és 17,7 százalékos lemaradás következett be.*

A kocsiigényes áruszállítás 3,7 százalékkal volt kevesebb a bázisidőszakban elszállított árumennyiségnél. Ezen belül kőből 5, szénből 14,8, mészből 12,2, cementből és cementgyártmányokból 20, illetve 14,5, tüzifából 8,6 százalékkal csökkent, míg kavicsból és homokból 22, tégla- és cserépáruból 2,9, valamint műtrágyából 6,7 százalékkal nőtt a vasút által elfuvarozott árumennyiség.

A vasúti szállításra feladott élőállat-küldemények — megrakott kocsiban kifejezett — mennyisége *23 százalékkal, ezen belül az exportforgalom 23,2, a belföldi szállítás pedig 3,6 százalékkal volt több mint 1984 azonos időszakában.* A vasúti közlekedés augusztusban 8,8 százalékkal több könnyen romló árut szállított, mint egy évvel korábban.

A záhonyi átrakó térség forgalmát az elmúlt hónapban növekedés jellemezte. A belépett széles nyomtávú rakott teherkocsik száma 1,4 százalékkal, az itt megrakott normál nyomtávú teherkocsik mennyisége 4,8 százalékkal emelkedett a bázisidőszakhoz képest. A kirakatlan széles nyomtávú teherkocsi-maradvány napi átlaga a belépésnél mérsékeltebb ütemű átrakó munka eredményeként a tavaly augusztusi értékhez képest mintegy 40 százalékkal nőtt.

A záhonyi átrakó körzet — normál nyomtávú rakott kocsiban kifejezett — kilépő forgalma 18,1 százalékkal növekedett, miközben az SzD vonalaira kilépésre váró kocsik darabszáma mintegy 30 százalékkal kevesebb volt mint egy évvel ezelőtt.

Az áruszállítás minőségi mutatói ezúttal is kedvezőtlenül alakultak. Igen magas volt a hálózaton lévő dolgozó kocsik, ezen belül is főként a rakott kocsik mennyisége. Az ütemes elegymozgatást a korszerű vontatójárművek hétközbeni hiánya, alacsony üzemkészsége, a kulcsfontosságú munkakörökben meglévő létszámhiány, valamint az összevont ünnepek körüli szabadságolások is akadályozták.

A lelassult elegymozgás következtében a teherkocsik időbeli kihasználása romlott: *a kocsiforduló idő 10 százalékkal meghosszabbodott,* a teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett termelékenysége 5,5 százalékkal alacsonyabb volt, mint egy évvel korábban.

A bázisbelinek több mint másfélszeresét tette ki a gépre-várások száma, lelassult a be- és kirakás üteme, az időben ki nem állított teherkocsik menynyisége a tavalyinak több mint a háromszorosára növekedett.

A korszerű vontatójárművek napi kihasználása — a tervezetthez viszonyítva — a villamos vontatásnál 1,9, a dízelmozdonyoknál 0,5 százalékkal növekedett.

Az előirányzathoz viszonyítva 3,3, a bázishoz képest 0.1 százalékkal emelkedett a megrakott teherkocsik térbeli kihasználása; a statikus terhelés.

Becsült adatok szerint a vasút augusztusban *20,1 millió utast szállított,* amely 100,5 százalékos bázis- és 100 százalékos tervteljesítést jelent. Az utaskilométer teljesítése várhatóan 99, illetve 98,7 százalékot tesz ki. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 0,9 százalékkal romlott, az egy késett vonatra eső késési idő 3,2 perccel emelkedett.

Oktatótermek, tanműhelyek

IPARI SZAKMUNKÁSKÉPZŐ-BÁZIST AVATTAK AZ ÉPÍTÉSI GÉPTELEPEN

Ipari szakmunkásképző-bázist avattak szeptember 3-án a *MÁV Építési Géptelep Főnökség* budapesti Kőér utcai telepén.

Az ünnepséget *Geiger Péter* szb-titkár nyitotta meg. Üdvözölte a meghívott vendégeket, köztük *Tolnai Ildikót,* a vasutas-szakszervezet titkárát, *Szemők Bélát,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettesét, a Művelődési és a Közlekedési Minisztérium, valamint a bázis építésében részt vett vállalatok, intézmények képviselőit.

Az új létesítmény jelentőségét *Róza Sándor,* az Építési Géptelep Főnökség igazgatója méltatta. Elmondta többek között, hogy a Művelődési Minisztérium által hirdetett pályázat megnyerésével indult a bázis építése. A beruházási tervek elkészülte után, 1983-ban kezdődtek a kivitelezési munkák. A beruházási program megvalósításához a pályázattal elnyert 10 millió forint támogatást is figyelembe véve, *közel 25 millió forint állt rendelkezésre.*

A szakmunkásképző mintegy 1000 négyzetméteres épületén belül három oktatóterem, két hegesztőműhely, egy gépszerelő műhely és egy három gépkocsiállásos műhelycsarnok kapott helyet. Az intézetben 130 személyes öltöző-mosdó és fürdőhelyiség is a tanulók rendelkezésére áll.

A tanműhely közvetlen szomszédságában 850 négyzetméteres labdarúgó- és kézilabdapályát, illetve egy lőteret építettek.

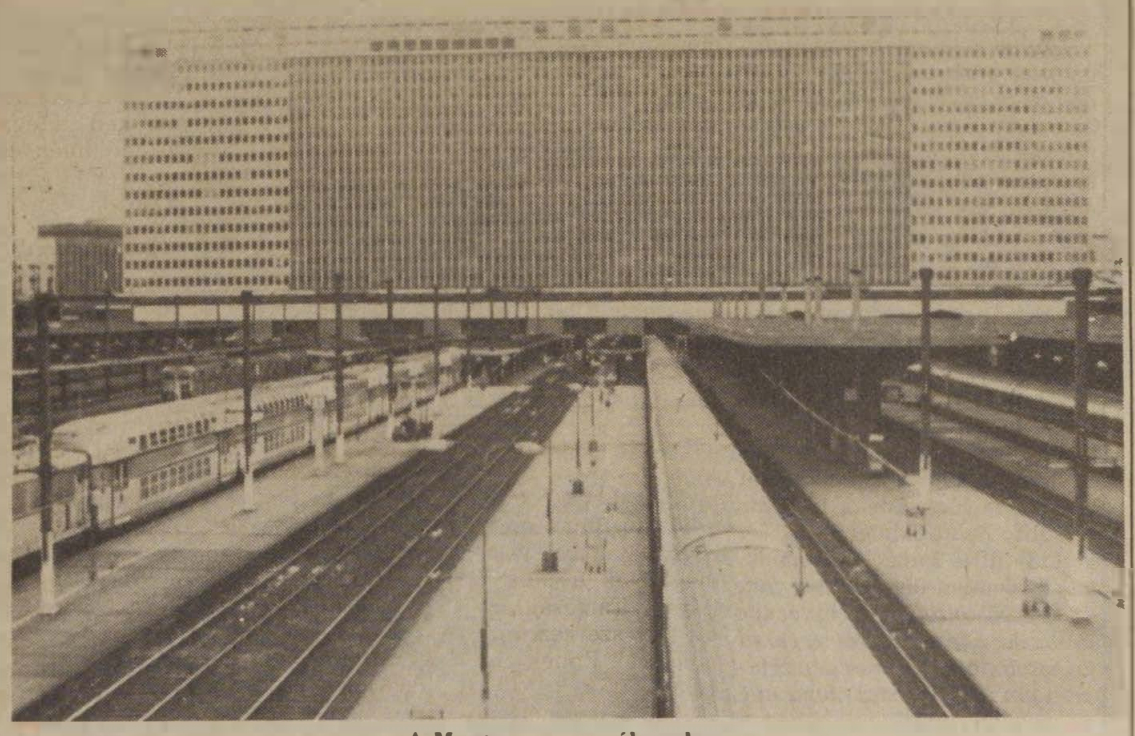
A szemléltető oktatást videós kábelösszeköttetés is segíti.

Az új létesítményt Szemők Béla általános vezérigazgató-helyettes adta át rendeltetésének. A létesítmény kivitelezésében kiemelkedő munkát végző dolgozók pénzjutalmat, kitüntetést kaptak.

S. G.

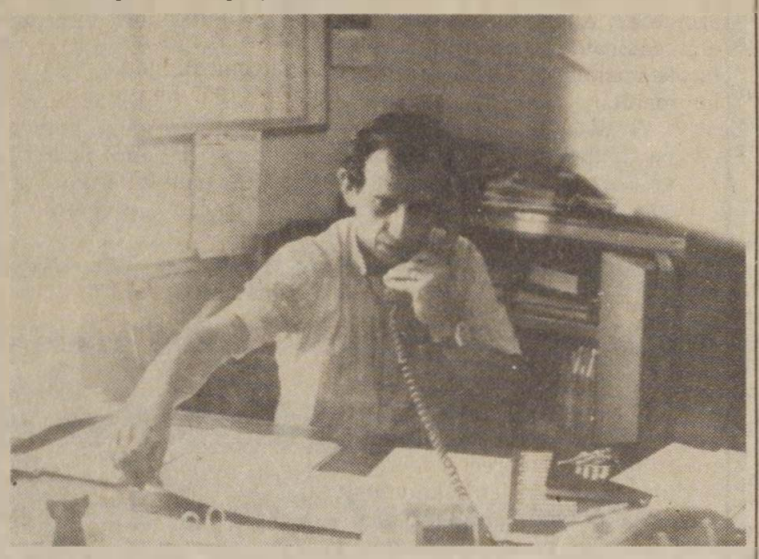
Francia vasutasok között

A Montparnasse pályaudvaron



A Montparnasse pályaudvar

A párizsi Montparnasse nevének hallatán az embernek cifra öltözetű festők, csillogó és méregdrága üzletsorok jutnak az eszébe. Ebben a negyedben található a Confédération Générale du Travail (CGT), vagyis a francia dolgozók harcos szakszervezete, közvetlen fordítás szerint az Általános Munkásszövetség központja. E szervezetről köztudott, hogy a nyugati világ legharcosabb szakszervezete. Ennek a városrésznek közepén terül el Párizs egyik legnagyobb vasúti fejpályaudvara, a Gare du Montparnasse, amelynek vágányairól ötpercenként indulnak a vonatok a bretagne-i országrész különböző tájaira.



Roger Desroches a Montparnasse pályaudvar CGT szb-titkára (A szerző felvételei)

Az üzemi étkezdében

A városnegyedben barangolva arra is kíváncsi voltam: hogyan él és dolgozik ott — a mi nyelvünkön fogalmazva — a pályaudvar szb-titkára?

Mint kiderült, őt megtalálni az idegennek nem is olyan könnyű. Hosszas keresgélés, kérdezősködés után bementem egy irodába, és az ott ülő hivatalnoknak elmondtam, hogy honnan jöttem és kit keresek. Letette a tollát és azt mondta:

— *Camarade allez avec moi. (Elvtárs, jöjjön velem.)*

A Gare du Montparnasse CGT irodája egyszerűen berendezett kis helyiség. Benne íróasztal, néhány kopott székkel és egy páncélszekrény. A titkár vékony, barna arcú fiatalember, *Roger Desroches*. Mellette *Jean Laurent* technikus dolgozott, az ottani szb egyik vezetőségi tagja.

Bemutatkozás után elmondtam érkezésem célját, majd a titkár tegezve kezdte a beszélgetést. (A franciáknál ez bensőséges viszonyt, barátságot jelent.) Elmondta, hogy tavaly járt Magyarországon, és emlékezetes marad számára a baráti fogadtatás. Lehet, hogy jövőre is ellátogat hazánkba.

Roger közben ebédre invitált a Gare du Montparnasse üzemi konyhájára. Elmondotta, hogy náluk nincs szakszervezeti hozzájárulás, mindenki annyit fizet, amennyit fogyaszt. Az ételválaszték gazdag volt: kaszinótojás, saláták, sültek, főzelékek, köretek, desszertek. *A legnagyobb meglepetésemre sört és bort is lehetett kapni kétdecis palackokban, amelyekből* — foglalkozásra tekintet nélkül — *bárki fogyaszthatott.* Meg is jegyeztem, hogy nálunk a szeszes ital fogyasztás szolgálat közben főbenjáró vétségnek számít. Kísérőim megmagyarázták, hogy két deci gyenge ital még nem árt meg, akinek pedig igen, az nem iszik, mert az ottani vasutasok nagyon vigyáznak arra, hogy ne lépjék túl a kritikus határt, mert az állásukat kockáztatják.

Roger titkár és az aktivisták

Ebéd után *Roger-val* és *Francois Duchene-nel* a pályaudvar és a hozzá tartozó kisebb főnökségek szakszervezeti életéről beszélgettünk. A fiatal titkár elmondta, hogy eredeti foglalkozása mozdonyvezető. 15 éve dolgozik az SNCF-nél, 13 évvel ezelőtt lépett a CGT és a FKP (a Francia Kommunista Párt) tagjai sorába. Egy esztendeje választották meg szb-titkárnak. *A pályaudvarnak ő az egyetlen függetlenített CGT-tisztségviselője.* Több aktivista segíti munkáját, akik közé a mellette ülő rokonszenves *Francois* is tartozik; ő kultúr- és sportfelelősi funkciót tölt be.

A pályaudvar és a hozzá tartozó kisebb állomások létszáma nyolc és fél ezer. Ennek negyed része tagja a CGT-nek. A szakszervezeti tagdíj a fizetés egy százaléka, ami havonta 50—80 frank között mozog. *A Montparnasse-on dolgozó vasutasok átlagfizetése hatezer frank.*

— *Hogyan telik el a titkár egy napja?*

— A szakszervezet és a gazdasági vezetők között nálunk nincs nagy barátság — mondja. — Reggel telefonon felhívom az ugyancsak Montparnasse városnegyedben székelő CGT-központot. Beszámolok a számottevő eseményekről, az előző nap történtekről, ezután utasítást kérek a központtól. Ezt követően a vasutasok panaszügyeivel foglalkozom. Esetenként az aktivistákkal megbeszéléseket tartunk. Nem ritka, hogy este tíz órakor kerülök haza a családhoz.

Ha csökkenne a munkanélküliség

Ottjártamkor elterjedt a hír, hogy magyar vasutas vendége van a titkárnak. Ezért több aktivista benézett az irodába, és érdeklődött a mi viszonyainkról.

Búcsúzáskor *Roger Desroches-tól* megkérdeztem:

— Az szb-titkár minek örülne a legjobban?

— Számomra az lenne igazán megnyugtató, ha csökkenne a munkanélküliség, mert ez nagyon sok gondot okoz a mi szakszervezetünknek.

Séra Sándor

A közelmúltban francia vasutas-szakszervezeti aktivisták jártak hazánkban. Programjuk során ellátogattak az Északi járműjavító üzembe is, ahol megtekintették a műhelycsarnokokat, az oktatási központot és az óvodát

(Tüttő Tibor felvétele)

Béke és leszerelés

Az ESZSZ V. kongresszusa is állást foglalt az űrfegyverrendszerek telepítése ellen

Az Európai Szakszervezeti Szövetség (ESZSZ) ez év májusában Milánóban tartotta V. kongresszusát. Huszonegy országból 35 tagszervezet több mint 600 küldötte jelent meg, 43 millió szervezett dolgozó képviseletében. A küldöttek megkülönböztetett figyelmet fordítottak a növekvő munkanélküliségre, annak okaira és következményeire, valamint a béke és a leszerelés kérdéseire.

Az ESZSZ a kongresszusi megnyitóban kénytelen volt megállapítani, hogy napjainkban az *Európai Gazdasági Közösség országaiban több mint 18 millió a munkanélküliek száma.* Három évvel ezelőtt, az V. hágai kongresszus időszakában „csak" 13 millió volt.

Ez a megállapítás arra indította a kongresszus vitájában felszólaló küldötteket, hogy elemezzék azokat az okokat, amelyek miatt az Európai Szakszervezeti Szövetség képtelennek bizonyult a munkanélküliség csökkentését, valamint a bérből és fizetésből élők élet- és munkakörülményeinek fokozatos romlását megakadályozni.

A szövetség leköszönő elnöke, *Georges Debunne* (Belgium) megkísérelt választ adni erre a kérdésre. Kijelentette, hogy az amerikai gazdaságpolitika az egyik fő okozója a Nyugat-Európára nehezedő súlyos társadalmi és gazdasági problémáknak. Az elnök megjegyezte, hogy *az amerikai gazdaság „fellendülése" Nyugat-Európa rovására történt.* Washingtonnak ez a gazdaságpolitikája jó ürügy volt több európai kormány számára a szigorú gazdasági intézkedések bevezetésére amelynek első számú áldozatai a dolgozók voltak.

Mathias Hinterscheid, a szövetség luxemburgi főtitkára aláhúzta, hogy az amerikai és japán munkahelyekről exportált, és Nyugat-Európába átültetett neoliberális „receptekkel" a dolgozókat és szakszervezeteiket akarják megosztani.

„... Az ESZSZ továbbra is elsősorban információs bizottság, szervezeti kapocs a tagszervezetek között... Nagyon messze vagyunk még a *SZOLIDARITÁSI AKCIÓ A FOGLALKOZTATÁSÉRT ÉS A BÉKÉÉRT* kongresszusi jelszó megvalósításától" — állapította meg *Luciano Lama*, a CGIL főtitkára.

Az ESZSZ V. kongresszusa több határozatot fogadott el, közülük a legjelentősebb az általános határozat. Ez aláhúzza az *„európai síkú szakszervezeti politika"* továbbfejlesztésének szükségességét, és adott esetben sztrájkok szervezését, hogy „nyomást gyakoroljanak a vállalkozókra és a kormányokra".

Különös figyelmet érdemel a békére, a biztonságra és a leszerelésre vonatkozó határozat. Ebben a kongresszus határozottan fellépett *az űrfegyverrendszerek, az új nukleáris fegyverek kifejlesztése ellen,* és a lehető legkisebb szintre történő leszerelés mellett. Ugyancsak fellépett az Európába telepített mindenféle nukleáris fegyver végleges felszámolása érdekében.

Az ESZSZ követeli valamennyi európai ország kormányától, hogy támogassák a stratégiai és operatív nukleáris fegyverekről folyó genfi és bécsi tárgyalásokat. Ilyen értelmű felhívással fordult a francia és a brit kormányhoz, hogy a pozitív eredmények érdekében működjenek közre a jelenlegi és a jövőbeni tárgyalásokon.

A határozat kifejezi azt az óhajt is, hogy a kelet- és nyugat-európai országok között fejlődjenek tovább a kölcsönösen előnyös kapcsolatok.

Az ankarai török kormány által törvényen kívül helyezett szakszervezeti központnak, a DISK-nek, főleg az olasz szakszervezetek nyomására történő felvétele kivételével, néhány nagy nyugat-európai szakszervezeti központ előtt továbbra is zárva maradt az ESZSZ. Ebben a kérdésben érintve volt a francia CGT, a spanyol munkásbizottságok és a portugáliai Intersyndical. Az említett szakszervezeti központok felvételénél újból felülkerekedett az ESZSZ több tagszervezetének merev, ideológiai korlátoltsága.

E témában a kongresszus arra szorítkozott, hogy megbízta az ESZSZ új végrehajtó bizottságát: *„kísérje figyelemmel a belépési kérelmeket".*

Az ESZSZ V. kongresszusa megválasztotta a 35 tagszervezetet képviselő 39 tagú új végrehajtó bizottságot. Elnökének — Georges Debunne helyébe — az egyedüli jelöltként induló *Ernst Breit*-et választották, aki 1982 óta az NSZK-beli DGB elnöke *Mathias Hinterscheid*-et és *Bjorn Pettersont* megerősítették főtitkári, illetőleg főtitkárhelyettesi funkciójukban.

Baranyai Zoltán

Kirándulások, előadások

A záhonyi nyugdíjasok tartalmas klubéletet élnek

A záhonyi vasutas nyugdíjasok klubjának 1150 tagja van. Az eddigi gyakorlat szerinti két helyen, Kisvárdán és Záhonyban szerveztek találkozókat, a jövőben kilenc helyen lesznek taggyűlések. A decentralizálást az indokolja, hogy a körzet nyugdíjasai 19 községben élnek.

A nyugdíjas szakszervezeti csoport elnöke, *Móré Imre* adott tájékoztatást a klub mindennapjairól:

— *Klubunkra vagyunk a legbüszkébbek* — mondja. — A szakszervezet közel 40 ezer forintot adott felszerelésekre. Van TV, rádió, teke; lehet sakkozni, kártyázni és dominózni. Gyakran szervezünk ismeretterjesztő műsorokat is. Orvos előadókat hívunk meg, akik tanácsokat adnak az egészséges életmódhoz. Népszerűek a kirándulások is. Miskolctapolcai utunk különösen emlékezetes volt. A közelmúlt egyik legjobban sikerült rendezvénye a veterán találkozó volt, 95 meghívottból 81-en voltak jelen. *Verba Ferenc*, a TSZB titkára méltatta a szakszervezeti mozgalom jelentőségét, majd emléklapokat adott át.

— Milyen tervek, feladatok foglalkoztatják a klub vezetőit?

— Az idén 140-en mennek nyugdíjba a körzet szolgálati helyeiről. Szeretnénk valamennyiüket felkeresni, elbeszélgetni velük, felkészíteni őket a nyugdíjas évekre. Terveink között több kirándulás is szerepel. Végezetül megemlítem, hogy a segélyösszeg megduplázódik a tavalyi évhez viszonyítva. A GRF 25 ezer, a vontatási főnökség 15 ezer forintot utalt át a számunkra. Ingyenes üdülőjegyekre is van kilátás. Szükség esetén a téli tüzelő házhoz szállításában is segítséget nyújtunk tagjainknak.

Szőgyényi Bertalan

FELHÍVÁS

Igazolványt kapnak a nyugdíjasok

A MÁV Nyugdíj Igazgatóság — a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete jóváhagyásával — nyugdíjas igazolványt rendszeresített, amelyet két példányban készíttetett el a MÁV Számítástechnikai Üzemmel. Az eredeti példány fehér kartonlapon zöld alapnyomással fekete szöveggel, a másolati példány puha fehér lapon fekete nyomással készült. A MÁV Nyugdíj Igazgatóság mindkét példányt ebben az évben küldi el a nyugdíjasoknak.

Kérjük, hogy a nyugdíjasok az igazolvány mindkét példányát, a személyi igazolvánnyal együtt kézhezvételtől számított 8 napon belül vigyék el a nyugdíjas nyilvántartó főnökségre személyesen vagy megbízottja útján.

A nyugdíjas nyilvántartó főnökség a személyi igazolvány alapján a nyugdíjas igazolványokon már feltüntetett személyi számhoz a hiányzó utolsó négy számot felírja, egyezteti az adatokat és az eredeti példányt visszaadja.

A MÁV Nyugdíj Igazgatóság kéri a nyugdíjasok segítségét és a nyilvántartó főnökség közreműködését.

MÁV Nyugdíj Igazgatóság

Üdülőhajóval az Al-Dunán

A nyáron a Budapest nevű üdülőhajó utasai voltunk. Százötvenöten, köztük néhány vasutas is, hat napig gyönyörködött az Al-Duna két partján elterülő szép tájakban. Nem volt nehéz kitalálni mesterségüket, hivatásukat, mert egyszer csak hallom — ebédelés közben —, hogy a szomszéd asztalnál ülő galambősz hajú férfi kiselőadást tart arról, hogy a hajózás hasonló a vasúthoz. A pálya itt is kötött, a közlekedést szigorúan betartott jelzések szabályozzák. Ismerkedésünk után *Hornyák István*, a pécsi üzemfőnökség helyettes vezetője elmondja, hogy már nyugdíjba készül. A szakszervezeti beutalót amolyan jutalomüdülésként kapta.

— De, ahogy hallom, itt a vízen sem tudja feledni a munkáját.

— *Nézze* — mosolyog rám —, *nálunk, vagyis a családban a vérünkben van a vasút. Nagyapám, apám is a MÁV-nál szolgált. Két fiam közül az egyik itt rendelkező forgalmista.*

A másik vasutas hajóutas, *dr. Jáznai Tiborné* a szegedi igazgatóságon dolgozik. Az étkezéseknél asztaltársam volt. Aranyos, vidám teremtés. Rajta kívül még három hölgy ült az asztalnál, és így a beszédtéma elsősorban a család, a gyerekek, unokák, no meg a vasút volt.

Egy szemüveges hölgy — *Csík Aranka*, a Budapesti Számítástechnikai Üzem dolgozója — órákig kérdezgette a hajó kormányosát, milyen sebességgel megyünk, mennyi üzemanyagot fogyaszt a hajó, milyen hatásfokkal üzemelnek a gépek, és minden olyan adat érdekelte, amit az általa kezelt számítógépekbe bele lehet táplálni.

A nyolc kilométer hosszan elnyúló Kazán-szorosban meg már senki semmire sem gondolt, mert oly lenyűgöző volt a látvány, hogy csak ez tartotta izgalomban a hajó százötven utasát.

D. J.

Augusztus végén héttagú NSZK vasutas-szakszervezeti ifjúsági delegáció látogatott hazánkba. A vendégek tanulmányozták többek között a magyar vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeit, szociális helyzetét. A küldöttséget szakszervezetünk székházában Koszorus Ferenc főtitkár is fogadta

(Skoda László felvétele)

Ismerjük, bízunk benne

Bizalmiválasztás a szegedi körzeti üzemfőnökségnél

Ezekben a napokban a dolgozók százezreit megmozgató eseménysorozat vette kezdetét: *nevezetesen a szakszervezeti választások.* A szegedi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságánál mint azt *Kenderesi Szabó Péter* megbízott szakszervezeti titkár elmondotta, gondos előkészítő munka után augusztus 15-én indult ez a fontos politikai munka. Először a bizalmiválasztásokra kerül sor, ezzel szeptember 20-ig szeretnének végezni, majd ezt követi a főbizalmiak, s végül az szb választása.

A tervek szerint az üzemfőnökség dolgozói *92 bizalmit, 13 főbizalmit és egy vezető főbizalmit választanak.* Ezzel a tisztségviselők száma a korábbiakhoz képest négy bizalmival és egy főbizalmival nő. Az emelkedés oka a bizalmicsoportok nagyságának kialakításával függ össze. A vontatási és forgalmi utazókat egy-egy főbizalmi képviseli. A szakszervezeti bizottság területén választanak egy vezető főbizalmit, aki Szegeden három főbizalmi és 430 szakszervezeti tag munkáját irányítja majd.

A bizalmi beszámol

A szegedi bizalmiválasztások egyikére mi is hivatalosak voltunk. A forgalmi utazók egyik 12 tagú csoportjánál augusztus 27-én délelőtt, 11 órakor kezdődött a választás. A tanácskozásról csak egy vasutas hiányzott, szolgálati út miatt.

Kenderesi Szabó Péter nyitotta meg a tanácskozást, amelyen részt vett *Darvas Tibor*, a KÜF pártvezetőségének titkára és *Szigeti József* vezénylőtiszt is. Az elmúlt öt év munkájáról *Bálint Sándor* bizalmi számolt be. Elmondotta, hogy korábban 24 tagú volt ez a csoport, de áthelyezés, nyugdíjazás és katonai szolgálatra való bevonulás miatt felére csökkent a létszám. Jelenleg jegyvizsgáló, vonatvezető, kirakó, kezelő és segédvezénylő egyaránt megtalálható közöttük.

Tagdíjfizetéssel különösen az utóbbi években nem volt gondjuk. Heten Kiváló Dolgozó kitüntetést kaptak, öten szocialista brigádban tevékenykednek. Részt vettek a társadalmi munkaakcióban és a különféle rendezvényeken. Tagjaik között KISZ-tagok, párttagok is vannak, egy tag vasúti szakközépiskolában érettségit szerzett.

Munkájukat mindenkor a legjobb tudásuk szerint igyekeztek elvégezni, a formáktól eltérő vezénylőtől sem idegenkedtek. Segítették a vezénylők munkáját azzal is, hogy megállapodás alapján *pihenőnapjukon utazást vállaltak.* Bekapcsolódtak a felszabadulásunk 40. évfordulója és pártunk XIII. kongresszusa tiszteletére indított munkaverseny-mozgalomba. Munkájukhoz sok segítséget kaptak a szakszervezeti bizottságtól.

A bizalmi beszámolója után a jelenlevők közül többen kértek szót, s az elért eredmények mellett szóltak azokról a gondokról is, amelyek naponta foglalkoztatják őket. Ezek főleg az utazással függnek össze *(pihenőnapok kiadása, szolgálati órák alakulása stb.).* A tanácskozáson részt vevő vezénylőtiszt válaszként ismertette azokat a körülményeket, amelyek előidézik a tagok által említett gondokat. Elég csupán arra utalni, hogy *az utazóknál 71 fő hiányzik,* ami bizony jócskán kihat a túlórák alakulására is.

Nyílt szavazás

Ezt követően került sor a választásra. A jelenlevők nyílt szavazással egyhangúlag *Balogh Mihályt* választották meg bizalminak és *Szabó Pált* helyettesnek. A választás után elsőként *Rózsa Vilmos* segédvezénylőnek tettem fel a kérdést:

— Miért szavazott Balogh Mihályra?

Pillanatnyi szünet után a válasz:

— *Balogh Misit régóta ismerem, együtt voltunk vonatkísérők. Olyan embernek ismertem meg, akit érdekel a közösség ügye, aki segít társain.* Korábban a rendező pályaudvaron szakszervezeti bizalmi volt, ott is megállta a helyét. Most, jelenlegi munkakörében is közvetlen kapcsolata van az emberekkel, ismeri gondjaikat, problémáikat.

Egy másik válasz, *Szabó Pálé*:

— Én szintén nagyon fontos tényezőnek tartom, hogy a bizalmi ismerje az embereket, köztük legyen, és munkáját is elismerjék. Misinél mindez együtt van. Meggyőződésem, hogy jól képviseli majd érdekeinket, és segíti a fiatalokat is.

Bálint Sándor volt bizalmi tömören így vélekedik.:

— Régóta ismerem, bízom benne.

Balogh Mihályt arra kértem, mutatkozzon be.

— 1961 óta vagyok vasutas. Voltam vonatkísérő, majd kocsirendező, 17 évig tolatásvezető, egy éve — egészségügyi okok miatt — kirakó vagyok. *Szakszervezeti bizalmiként eddig 15 évig tevékenykedtem.* Szeretném itt is úgy folytatni ezt a fontos munkát, mint azt korábban tettem. Képviselni azok érdekét, akik megbíznak bennem.

A beszélgetés végén a szakszervezeti irodában Kenderesi Szabó Péter még egyszer megerősíti a korábban hallottakat, ő is elismerően szólt az új bizalmi szakszervezeti munkájáról.

Gellért József

Apai öröksége a mozgalmi munka

Hajdú Béla a debreceni igazgatóság műszaki ügyintézője negyven évvel ezelőtt alvázlakatosként kezdte vasutas pályafutását a vagongyárban. Saját kérésére több mint egy évet „ráhúzott" a hivatalos nyugdíjaztatására, de még most is fiatalokat meghazudtoló mozgékonyságról, testi és szellemi aktivitásról tesz tanúbizonyságot munkahelyén.

Hajdú Béla 1924-ben született Derecskén. Édesapja *Hajdú Gyula* a munkásmozgalom ismert alakja, aki 1917-ben már az orosz bolsevikok mellé állva harcolt a forradalom oldalán. Később Zalka Máténak, a legendás hírű Lukács tábornoknak közvetlen harcostársa volt. *1926-ban költözött Debrecenbe családjával együtt, és ekkor kapcsolódott be ismét a szervezett mozgalomba.* A felszabadulás előtt rendkívül nehezen élt. A családja a Horthy-rendszer alatt állandó megfigyelés alatt állott, de mindvégig megtartotta kapcsolatát a mozgalommal.

Hittel, lelkesedéssel

Hajdú Béla a nehéz körülmények ellenére elvégezte a négy polgárit, majd ezt követően vízvezeték-szerelő szakmát tanult. 1944-ig a szakmájában dolgozott, segítette a család szűkös megélhetését. Debrecen felszabadulása után szülei bekapcsolódtak a politikai munkába, a városi szovjet parancsnokságon tolmácsként dolgoztak, valamint az MKP debreceni szervezetének létrehozásában tevékenykedtek. Egy évet fiúk, Béla is szovjet delegációnál dolgozott, és közben ő is bekapcsolódott a politikai munkába

1945. augusztus 10-én lépte át először a vagongyár küszöbét. A kocsiosztályon kezdte fizikai munkásként, majd különféle szakmai tanfolyamok elvégzése után művezető-helyettes lett, később pedig műszaki átvevő. A politikai munkából is kivette részét.

— *Nekem a mozgalmi munka, a politikai tevékenység az apai örökségem, amely az elmúlt negyven év alatt életelememmé vált* — mondja. — Én ebben nőttem fel, hiszen apám utolsó percéig a munkáshatalomért dolgozott, a felszabadulás után Debrecenben a nyulasi pártszervezet titkáraként tevékenykedett hosszú ideig. Nem tettem egyebet, csupán azt folytattam, amit szüleim elkezdtek és ami a meggyőződésem.

Hajdú Bélát 1949-ben a munkahelyi pártszervezet hathetes pártiskolára küldte, amelynek elvégzése után csaknem két évig kikérték munkahelyéről. A mezőgazdaság szocialista átszervezésében tevékenykedett. Az ellenőrző bizottság elnöke lett és az ebesi, illetve a kabai termelőszövetkezetek megalakítását irányította. Ezt követően a Hajdú-Bihar megyei pártbizottság tagjává választották és megbízták a Magyar—Szovjet Baráti Társaság Hajdú-Bihar megyei szervezetének megalakításával. Ennek első titkárává választották.

1951-ben ismét visszament a MÁV-hoz és az igazgatóság oktatási csoportjának vezetőjévé nevezték ki. 1952-től 56-ig az igazgatóság függetlenített párttitkára. 1957-ben bekapcsolódott a párt újjászervezésébe, és ugyanebben az évben megválasztották szb-tagnak. Később szb-titkár lett.

Szakszervezeti funkcióban

— Csaknem húsz éven keresztül — különböző párt- és szakszervezeti funkcióimon kívül — folyamatosan szb-tag voltam, és jelenleg is az vagyok — folytatja. — A szakszervezeti tevékenység jellege sokat változott az elmúlt negyven év alatt. A bizalmihálózat létrejötte, a testületi ülések rendszeres megtartása és az aktív részvétel a politikai, illetve gazdasági munkában azt eredményezte, hogy igazi partnerkapcsolat alakult ki a gazdasági vezetőkkel. Különösen az utóbbi öt évben történt jelentős előrelépés a szakszervezeti munkában. Megújult a munkaversenymozgalom, és sokat fejlődött az érdekvédelem. Megszűnt az alapszervezet, az osztály- és műhelybizottság és helyette létrehoztuk a főbizalmi, illetve bizalmihálózatot. *Közvetlenebbül érvényesül a termelést segítő, valamint a szervező, mozgósító szándéka a szakszervezetnek.* Mint az szb információfelelőse, tevékenységem jelentőségét abban látom, hogy megismerjük, mi foglalkoztatja a ma emberét, melyek azok a gondok amiben segítenı kell. Megismerjük egymás eredményeit, munkamódszereit, illetve hasznos kezdeményezéseit, és ezeket elemezve gyarapítjuk tapasztalatainkat. Azt hiszem ez a fajta információáramlás mind a politikai, mind a gazdasági munkának hasznos segítője.

Hajdú Bélának a politikai munka mellett jutott ıdeje a gazdasági munkára is. Elvégezte a vasúti tisztképzőt, művezetőképzőt, különféle szaktanfolyamokat és mindezek után a gépipari technikumot is. 1970-ben sikeres államvizsgát tett a Marxista—Leninista esti egyetem nemzetközi munkásmozgalom szakosító tagozatán. A műszaki ügyintézői munkaköre mellett, a vontatási területen a tűzvédelmi felügyelői tevékenységet is ellátja.

— Feladatom a megelőzés, a társadalmi tulajdon megóvása, illetve a tűzkárok hathatós megelőzése. Szeretem a munkámat és a vele járó fegyelmet, illetve pontosságot. *Itt nálunk nem lehet egy percet sem lazítani!* Az utasok kényelme, biztonsága és nem utolsósorban a társadalmı tulajdon védelme ezt követeli valamennyi vasutastól.

Elkötelezetten politizál . . .

Hajdú Béla egy abból a nemzedékből, amely az alkotás, a gyarapítás mellett mindig példamutató emberségének egyszerűségével tudott hatni környezetére, a fiatalabb generációra. A fényes szelek háború utáni fiatal nemzedéke futott be ilyen és hasonló életpályát, hiszen a felszabadulás utáni években egy életre meghatározó indítást kapott. Derékhad volt ez, amely az elmúlt évtizedben elkötelezetten politizált és alkotott.

Kimagasló politikai, gazdasági munkáját a kitüntetések is fémjelzik. Tulajdonosa többek között a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatának, a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés ezüst fokozatának és a *Kiváló Munkáért* kitüntetésnek.

Éles Árpád

Újból bizalmat kapott a kertészek bizalmija

Szombathelyen a MÁV-hivatalok, -intézmények ellátásán túl 112 vonali állomás virágosítását, parkosítását végzik a vasutas kertészek. A nyugat-dunántúli vasútigazgatóság legnagyobb területét 23 kertész és 4 betanított munkás gondozza. A közelgő nagy őszi munkálatok miatt a bizalmi beszámoltatására és választására a szeptember 1-i kezdés helyett már augusztus 23-án sor került.

Szolgálati főnökségük, az ÉHF tanácstermében 19-en jöttek össze, hogy meghallgassák *Farkas Istvánné* bizalmi beszámolóját. A bizalmi vázolta az eltelt öt esztendő eredményeit, amelyek közül az 1984-es év munkája alapján *Miniszteri elismerést* kapott a főnökség. Ebben benne van a kertészet munkája is, hiszen ez az övék is gazdaságos tevékenységgé vált.

Számos dicséretet kapott a MÁV-kertészet. Gondozott a faiskolájuk, jó a vonali virágosítás. Két alkalommal, tisztasági versenyben, oklevelet érdemeltek ki. Egy szocialista brigádjuk 1983-ban bronz fokozatú elismerést kapott.

Részt vettek brigád- és VIT-vetélkedőkön. A főnökség sportrendezvényein és kulturális megmozdulásain is ott voltak a kertészek. Büszkék arra is, hogy nem volt üzemi balesetük és 100 százalékos a tagdíjfizetés. Szociális beruházásként öltözőkonténert kaptak.

A bizalmi munkájáról, a szakszervezeti bizottság véleményét *Magyar Sándor* szbtag ismertette, aki egyben a tanácskozás levezető elnöke is volt.

A hozzászólások után *Kőpájer György* ismertette a tagsággal történt elbeszélgetés eredményét. Eszerint *a kollektíva ismét Farkas Istvánnét javasolta bizalminak, helyettesének pedig Klempa Rozáliát.* Az egyes jelölés ellenére titkos szavazást kértek a kertészek. A 19 érvényes szavazat közül a bizalmira 18-an, a helyettesére 15-en szavaztak.

A tanácskozás befejezése előtt *Meiszner Ferenc,* a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság szervezési és káderbizottságának a vezetője kért szót. Elégedett volt a bizalmi beszámolójával, amely rövid, tartalmas, ugyanakkor kritikus volt. Kár, hogy a hozzászólások termelési tanácskozás jellegűvé tették a bizalmiválasztást.

Sz. Jakab

Nem szereti a papírmunkát

Főbizalmi emberközelben

Szilvási Lajos a segédlevél megszerzése után 1946 májusában került Miskolcra, a Tiszaipályaudvar kocsiműszakjához. Ma is itt, a karbantartó részleg csoportvezetőjeként dolgozik. Így emlékezik:

— *Abban az időben csak protekcióval lehetett bekerülni a vasúthoz. Hatan voltunk testvérek, két bátyám már vasutas volt, az ő pártfogásuk révén vehettek fel.* Tapasztalatlan parasztfiú voltam, tele kétségekkel. Szerencsém volt, mert két kitűnő asztalos: *Sólyom Sándor* és *Fodor Ferenc* mellé kerültem, ők szerettették meg velem a munkát, ők léptettek be a szakszervezetbe. Jó volt velük dolgozni. Szinte vártam a reggelt, hogy közöttük lehessek. Pedig korán, hajnali 4-kor szólt a vekker. Akkoriban Vattán laktunk. Állomás csak a szomszéd községben, *Emődön* van. Odáig, s onnan haza kerékpáron jártam. Volt, amikor végigkerekeztem a 28 kilométeres utat Miskolcig, este pedig vissza. Télen, amikor nagy havazások voltak a szántásokon, gyalog bukdácsoltunk az állomásig. Tíz évig jártam onnan be.

A visszaemlékezést korántsem a nosztalgia fakasztotta a főbizalmiból. Az 58 éves, ősz hajú, megnyerő modorú férfi ezzel is nevelni, tanítani akar. Szakmai megbízatása szerint a személykocsi-karbantartó részleg csoportvezetője. *Irányításával 35 asztalos, lakatos, villanyszerelő és betanított munkás közel félezer személykocsi gyors és futójavítását végzi a Tiszai-pályaudvaron.* Szakszervezeti megbízatása ennél nagyobb területre terjed ki. A miskolci KÜF kocsiműszakjának 13 szolgálati egysége van. Az 570 főt számláló szervezet emberei teherkocsikat javítanak a határ széli *Bánrévén, Ózdon, Diósgyőrött,* a *miskolci rendezőben* és *Leninvárosban.* Szilvási Lajos jól ismeri az ott dolgozó embereket, hiszen sok éven át volt műhelybizottsági titkár, 1980 óta főbizalmi.

— A kocsiműszak területén 24 bizalmi van. A feladatoktól függően havonta, kéthavonta főbizalmi-értekezleten beszéljük meg a tennivalókat. Kijárok a szolgálati helyekre, ismerem az ott dolgozó emberek örömeit, gondjait.

Vincze Károly, a miskolci KÜF szb-titkára közbeszól:

— *Lajosnak van egy igen jó tulajdonsága, szeret mindent rövid úton elintézni . .*

— Nem szeretem a papírmunkát. A papír érzéketlen. Az emberek gondjait csak érző ember tudja megérteni. A szakszervezeti munkában alapvető követelmény, hogy szeretni, becsülni kell az embereket. Büszke vagyok rá, hogy sokan megkeresnek. Az egyik bérügyi panasszal jön, a másik építkezik, rászorul a segítségre. Annyira bíznak bennem, hogy a legbizalmasabb családi ügyeiket is elmondják, tanácsot kérnek. Mindig figyelmesen meghallgatom őket, még akkor is, ha engem netán nagyobb gondok nyomasztanak. Most mi tagadás: átéltem nehéz időszakokat is. Miskolcon, a martintelepi vasutasnegyedben építkeztem. Ez nagyon megviselt. Volt aki csalogatott, menjek más, jobban fizető céghez. De hát a vasutasszív . . .

Szilvási Lajos sikeres tevékenységét számos kitüntetés fémjelzi. Tagja az Április 4. kollektívájának, amely az Üzemfőnökség Kiváló Brigádja címet érdemelte ki.

Csorba Barnabás

Földrengés után

A vasút is segíti a károsultakat

Az augusztusi 15-i földrengés epicentruma a veszprémi körzeti üzemfőnökség területén volt. Az elemi csapás a 27-es vonal mentén Berhida, Papkeszi állomásokat és Vilonya—Királyszentistván megállót érintette. Az itt történtekről érdeklődtünk *Rávai Ferenc* üzemfőnök-helyettestől.

— Úgy hallottuk, hogy a szolgálati lakásokban és a felvételi épületekben is károk keletkeztek.

— Igen. A szolgálati helyiségek falai megrepedtek, a kémények ledőltek. A vasúti munkát nem gátolták ezek a károk. *Berhidán kettő, Papkeszin és Vilonya-Királyszentistvánon egy-egy szolgálati lakás rongálódott meg.* Szerencsére az otthonok lakhatóak maradtak. A helyreállítási munkálatokat az épület- és hídfenntartási főnökség 5-ös számú építésvezetősége megkezdte . . .

— Jelentős termeléskiesésekről szóltak a jelentések a környező üzemekből. Mit jelentett ez a MÁV-nak?

— Péten a régi és az új műtrágyagyár 5-6 órára leállt — folytatta tovább *Rávai Ferenc.* — Fűzfő-gyártelepen a Nitrokémia transzformátorállomása és az üzemi épület rongálódása miatt 24 óra termeléskiesés volt. A legnagyobb károk a Papkeszi állomáshoz tartozó Peremartonban keletkeztek. Több száz lakóház megrongálódott. Egy teljes napig szünetelt a Peremartoni Vegyipari Vállalat termelése. Hogy vészelte át ezt a vasút?

— A gyár részére érkezett 160—180 vagont — a vállalat kérésére — „futásban" hagytunk. A MÁV Vezérigazgatósága, a vasútigazgatóság türelemmel segített a bajba jutott üzemnek. Igaz, a „fellélegzés" után a vállalat is intézkedett, hogy a kocsik egy részének a tartalmát biztonságos helyen tudja leraknı . . .

— Megakadtak a feladások?

— Nem! Mindegyik gyárnak volt annyi készlete, hogy az áramszolgáltatás, a rakodóhelyek helyreállítása után azonnal folytassák a vagonok berakását. . . . Bizonyos termeléskieséssel számolunk, de bízunk benne, hogy ezek nem gátolják jelentősen területünk áruszállítási terveinek a teljesítését.

— Kezdődik a helyreállítás. A környező TÜZÉP-eknek minden bizonnnyal megnő az építőanyag-igénye. Előnyben tudják-e ezeket a szállításokat részesíteni?

— Egészen biztosan . . .

Horváth Margit, a veszprémi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a titkára mondja:

— Személyesen kerestük fel azokat a helyeket, ahol a károk keletkeztek. Anyagi segítséget nem igényelt senki, szerencsére nem volt rá szükség. Amennyiben a szolgálati lakások kijavítása után költözésre kerülne sor, úgy azt a szocialista brigádjaink vállalják . . .

Sz. Jakab István

Bágyogszovát nem a világ vége

Vasárnap délelőtt van. A majd kétezer lóerős mozdony vontatta egyetlen személykocsiból hatan szállunk le. Négyen a megálló körül szertehagyott autókhoz tartanak, buszra senki sem vár. Igaz, hol áll meg itt a busz? Volán-táblát sehol sem látni, pedig a közút éppen felébe szeli a magasított peront. Lehet, hogy busz nem is közlekedik erre? Első benyomásaimra hagyatkozva magam inkább a Világvége-alsó nevet adnám Bágyogszovátnak, mert a közelben nemhogy a községi tanácsot, de még a nyilvánvalóan magasabb templomtornyot sem lehet felfedezni. A megállóhely épülete viszont szép, rendezett, belülről ragyogóan tiszta. A szolgálati helyiség nemkülönben. Czöndör Jenő itt váltókezelő, térközőr, sorompókezelő és jegykiadó egyszemélyben.

— Ami az autóbuszközlekedést illeti — válaszol kérdésemre — az inkább a hétköznapokra szorítkozik. Vasárnap, ünnepnap csak reggel, délben, meg este állnak meg a járatok. Aki tehát most nem autóval jött idáig, az bizony gyalogolhat, mert például a névadó Bágyogszovát úgy hat kilométerre fekszik innen. De nem csak ez az egy község tartozik a vonzáskörzethez, Bodonyhely, Bősárkány, Barbacs, Földsziget, sőt Acsalag lakosai is innen szoktak tovább utazni. Vagyis ez azt jelenti, hogy az ön által látottakkal ellentétben Bágyogszovát a GySEV egyik legforgalmasabb megállóhelye, utasforgalma vetekszik Csornával. A pénztár havi bevétele eléri a százezer forintot, bérletet is eladunk nyolcvan-száz körül.

— Látok arrébb egy kitérővágányt is. Mire használják?

— Hivatalosan megálló-rakodó hely vagyunk. A vágányra túlnyomórészt a bágyogszováti Rábaköz termelőszövetkezet címére műtrágya érkezik, tavaly például 150 kocsi. A leadás a kora tavaszi és őszi hónapokra esik, télen, nyáron majdhogynem semmi sem jön. A föladás jelentéktelen, ha van, az vessző, vagy a Tiszavasvári Alkaloida részére irányított mákgubó.

— Tárcsás telefont nem látok. Ha a téesznek kocsija érkezik, hogyan értesítik őket?

— Sajátos módon. Írunk egy cédulát, aztán valamelyik erre közlekedő autóbusz sofőrjét megkérjük: vigye be a faluba, és adja át a címzettnek.

— Mióta dolgozik a megállóban?

— A megállóban és egyáltalán a vasútnál öt éve. Én mezőgazdasági technikumot végeztem, utána egy téesz szarvasmarhatelepét vezettem. A fizetés azonban nagyon kevés volt, és komolyabb emelésre sem látszott lehetőség. A Volánhoz akartam menni hivatásos gépkocsivezetőnek, de alkalmatlannak minősítettek. Ekkor olvastam a hirdetést, hogy a vasútra is van felvétel. Itt már megfeleltem. Négyes turban dolgozunk. a fizetés ötezer forint.

— Elegendő ez a pénz?

— Hát nézze! A mai árak mellett a jóléthez szükséges fizetés nyolc-tízezer forint lenne. A munkához viszonyítva azonban azt kell mondanom, hogy az ötezer forint reális bér. Biztosan volna olyan állomás, ahol többet lehetne keresni, de nálunk sokat pótol a rendkívül jó kollektíva, mi négyen nagyszerűen megértjük egymást.

— A négyes turból adódóan sok a szabad idő Mivel tudja eltölteni?

Zenével foglalkozom. Több hangszeren is játszom. elsősorban pozanon, közismertebb nevén harsonán. Állandó tagja vagyok a kapuvári tanács fúvószenekarának, előadásainkat nagy közönségsiker szokta kísérni. Nekem ez a zenélés a vasúti munka után kellemes kikapcsolódás, meg sem tudnék lenni nélküle . . .

Gerecsei Zoltán

Arc — közelről

Harmincöt év titkári poszton

Petrás Pál, a szegedi épület- és hídfenntartó főnökség szakszervezeti bizottságának titkára április 30-án szakszervezetünk Benczur utcai székházában vette át a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát. Ennek kapcsán beszélgettünk pályafutásáról, a szakszervezeti mozgalomban eltöltött több évtizedes tevékenységéről.

— 1942-ben jöttem a vasúthoz — emlékezik a múltra. — Itt Szegeden, a MÁV Nevelőintézetbe vettek fel fizikai dolgozónak. Kilenc évvel később, mostani munkahelyem elődjéhez, az osztálymérnökségre kerültem anyagelszámolónak.

1952-ben az osztálymérnökség pályafenntartási főnökség lett. Itt is korábbi munkakörömben dolgoztam, később pedig a pft-főnökség központi leltárszámadója lettem. 1976 elején függetlenített szakszervezeti titkárnak választottak.

Petrás Pál azonban ennél jóval korábban eljegyezte magát a szakszervezeti mozgalommal. Nem sokkal az osztálymérnökségre kerülése után 1951 októberében választották szb-titkárnak, s tulajdonképpen azóta, immáron 34 éve megszakítás nélkül tölti be ezt a tisztséget. Az épület- és hídfenntartó főnökség tíz évvel ezelőtt alakult.

— Mi volt a szakszervezet feladata az 50-es években?

— Az osztálymérnökségen negyvenen dolgoztunk; ehhez tartoztak a szegedi szakaszok, melyeken összesen 200 szakszervezeti tag volt. A termelés segítésén kívul a különböző rendezvényekre való mozgósítás, a társadalmi munkák szervezése volt a feladatunk. Később, 1965-ben a pft-főnökségnek központi szakszervezeti bizottsága lett, amely a kinti szakaszok műhelybizottságainak tagjaiból állt.

— 1975. október 1-én megalakult az ÉHF — folytatja. — A többi pályafenntartási főnökségtől átvettük a magasépítményes szakaszokat, mi pedig átadtuk a felépítményeiket. Ez a változás a szakszervezeti bizottságon lényegében nagyobb zökkenő nélkül ment végbe, hiszen korábban is műhelybizottságok működtek. Kis változással alakítottuk ki az új műhelybizottságokat, jó aktívahálózattal. Területünkön jelenleg 12 építésvezetőség működik. Ezeken 715 szakszervezeti tag dolgozik. Munkájukat nyolc főbizalmi és harminc bizalmi irányítja. Az ÉHF szakszervezeti munkáját 13 tagú szb koordinálja. 1976-tól függetlenített titkárként dolgozom.

— Az utóbbi években milyen feladatok hárultak a tisztségviselőkre?

— Korábban a bizalmiak megváltozott jog- és hatáskörét jól alkalmaztuk területünkön. Két évvel ezelőtt az MT—SZOT 1049-es határozata a gazdasági vezetők és helyettesek véleményezésének kiterjesztését írta elő, amely növelte feladatainkat.

— Készülnek a választásokra?

— Igen. A területi széttagoltság miatt már augusztus 15-től indult a bizalmiválasztás. Valamennyin az szb képviselteti magát. Az előrejelzések szerint nálunk nagy változásra nem kerül sor; bevált és jól működik az aktívahálózat. A választások idején töltöm be a 60. életévemet. Már a felmondási időmet töltöm, de az év végéig maradok, segítem az utódomat.

— Közel három és fél évtizedig volt titkár. Mit jelentett ez a munka?

— E megtisztelő tisztséget ilyen hosszú ideig csak az képes ellátni, aki szereti a szakszervezeti munkát, szereti az embereket és szívén viseli sorsukat. Visszatekintve az elmúlt évekre, elmondhatom, mindig igyekeztem szívvel-lélekkel dolgozni. Jóleső érzés látni azt, hogy az elmúlt évtizedek alatt mennyit változott az emberek munkakörülménye, szociális helyzete. E változásban a szakszervezetnek is szerepe van, s talán egy picit én is hozzájárulhattam ehhez.

— Nem hiányzik majd mindez?

— Biztosan hiányozni fog, de az élet rendje ezt kívánja. Nem félek a nyugdíjtól, itt a közelben kertes házam van, találok benne elfoglaltságot. Aztán ott van még a sport: 1948 óta tekézem, húsz évig első osztályú versenyző voltam, vasutas válogatottként sokfelé megfordultam. Most a csapat intézője vagyok. Aztán még biztosan találok más társadalmi elfoglaltságot is.

Petrás Pál munkásságát több kitüntetéssel ismerték el. Többek között az Érdemes Vasutas kitüntetés tulajdonosa, s a szakszervezeti munkájának elismerését a legutóbbi kitüntetése is fémjelzi.

Gellért József

Szedik a szabolcsi almát

Napról napra növekszik az exportálható alma mennyisége. A meleg idő hatására a fejlődésben a korábbi lemaradást fokozatosan pótolja a gyümölcs, nagyobb tömegben érik be, így felgyorsulhatott a szedés. A Hungarofruct 1500 tonnányi termést indít naponta útnak, elsősorban a Szovjetunióba. s szeptember 10-e körül már négyezer tonnányi pirosló gyümölccsel gördülnek ki a tuzséri pályaudvarról a vagonok *Kijev, Moszkva* és más városok kereskedelmi központjaiba.

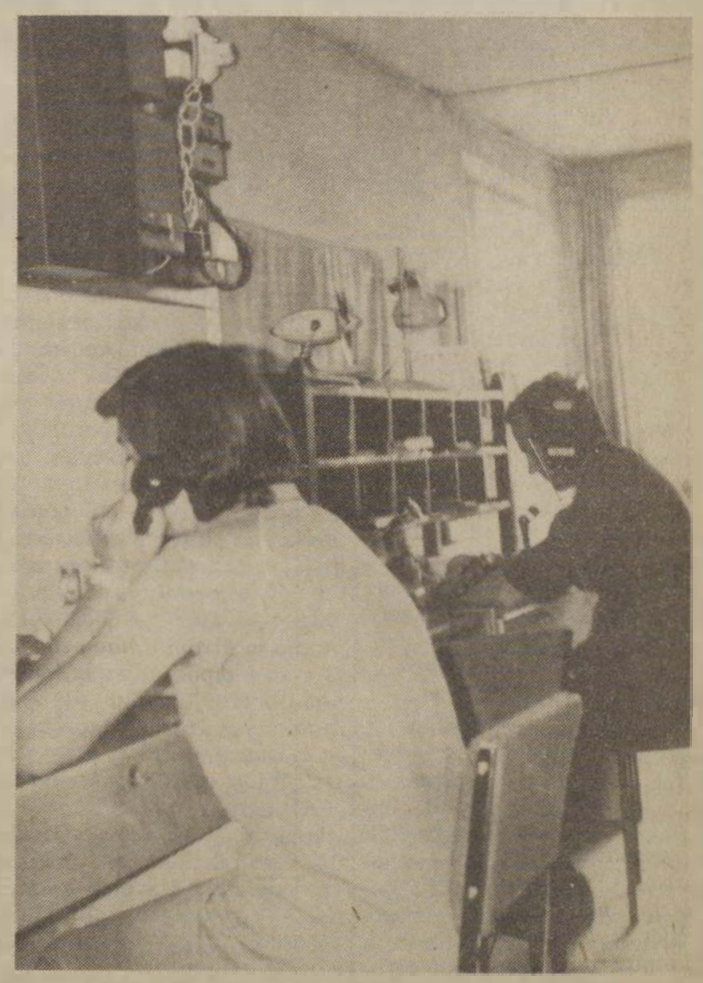
A Hungarofruct terméklistáján a legrangosabb tétel az alma, évi 330 ezer tonna a szállítandó mennyiség, zömében szovjet, illetve csehszlovák és NDK-beli megrendelésre. A nagy tétel zökkenőmentes kiszállítása rendkívül gondos, körültekintő szervezést, előkészítést igényel. Tájértekezleteken jó előre egyeztették a szedés menetét a termelő partnerekkel — állami gazdaságokkal, tszekkel —, hogy a torlódásokat elkerüljék. *A MÁV-val megállapodtak arról, hogy elegendő vagont kapjanak,* a tuzséri almapályaudvar technikai berendezései pedig felújított állapotban kezdték a szezont, hogy az átrakásnál megelőzzék az esetleges üzemzavart. A Hungarofruct és a termelők ládakészítő üzemeiben elegendő rekeszt készítettek, illetve sok helyen három műszakban most is folyamatosan szögelik. Összesen 17 millió láda szükséges az exporthoz.

Elegyfeldolgozás rádióval

A mátészalkai csomóponton is most már rádió segítségével irányítják a vasutasok az elegyfeldolgozást. Ennek a technikai eszköznek a segítségével könnyebb és biztonságosabb lett a tolatás, a kocsifelírás. Képriportunkban a rádió alkalmazását mutatjuk be.

Sarkadi Gyula rendelkező rádión ad utasítást

Máté Sándorné kocsifelíró munkáját is megkönnyítette a rádió



Nagy Béla átmenesztő induló vonatot egyeztet
(Zsoldos Barnabás felvételei)

Kiváló Vasutas

A rakományrögzítők csoportvezetője

Eperjeske átrakó-pályaudvaron a tmk-műhely egyik sarkában találok rá az asztalosműhelyre. Az itt dolgozók A—B műszakban dolgoznak, most szerencsém volt, mert éppen szolgálatban találtam *Révész Gyulát*, a rakományrögzítő csoport vezetőjét.

— Mit takar ez az elnevezés: rakományrögzítő?

— A Szovjetunióból érkező, vagy normálból szélesbe történő, főleg nyitott kocsikban szállítandó gépek ácsolása, rögzítése a feladatunk — válaszolja. — A lényeg az, hogy átvételkor mindenben megfeleljenek a rakodási szabványoknak. Univerzális brigád vagyunk, a kezem alatt dolgozó 13 ember sokféle szakmával rendelkezik, lakatostól az asztalosig.

— Hogyan kerül egy iparos a vasúthoz?

— A bátyám „fertőzött" meg . . . Inas voltam Tuzséron, amikor mint kerékgyártósegéd felszabadultam. *Bandi bátyám azután elcsalt a vasúthoz.* Jó régen volt, 1948-ban . . . Pályamunkásként kezdtem. Amikor Záhonyban megalakult az Építési Főnökség, átmentem hozzájuk. A „híres-nevezetes" Ordasi brigád tagja lettem. A váltók „lekötése" volt a feladatunk, munkánknak híre volt a vasút egész területén. Ezután egy kis megszakítás következett: tíz éven át hűtlen lettem a vasúthoz, de 1960-ban visszahúzott a szívem . . . *Szakszervezeti bizalminak választottak, 1969-ben léptem a párttagok sorába.* Nyugdíjig még hat évem van hátra. Szeretném becsületesen végigdolgozni, úgy mint eddig . .

Révész Gyula számtalan kitüntetés birtokosa. Legutóbb a Kiváló Vasutas kitüntetést vehette át.

Sz. B.

Tanácskozás az együttműködésről

Megkezdődött a napraforgó-szállítás

A Növényolajipari Tröszt, a nagyüzemi mezőgazdaságok, valamint a MÁV illetékes vezetői augusztus 22-én a Kőbányai Növényolajgyárban országos tanácskozást tartottak a most kezdődő napraforgó-feldolgozási idény szállítási teendőiről.

A tröszt kereskedelmi igazgatója, *Kollár Lajos* arról tájékoztatta a résztvevőket, hogy sikeresen befejeződött a repcekampány. A korai olajos magból 64 ezer tonnát dolgoztak fel. Ezt követően az ország hat növényolajgyárában megkezdték a napraforgóra való átállást. Az értékes tányérmagból az idén 317 ezer hektáron termesztettek. 625 ezer tonna termésre számítanak, s ez mintegy 12 százalékkal több a tavalyinál.

A gyáraknak, a gazdaságoknak, a MÁV-nak tehát fokozottabb figyelmet, odaadóbb munkát kell fordítania a nagy mennyiségű — nemzetközi piacokon is értékes — termény szállítására. Ehhez elengedhetetlen a partnerek munkájának pontos összehangolása. A tavalyi helyzetnek nem szabad megismétlődnie. A Növényolajipari Tröszt ugyanis az 1984. évi kampányban 12 millió forint kocsiálláspénzt fizetett ki, s ez a költség egyik félnek sem előnyös, mert így sok kocsi nem dolgozhatott, a tröszt termelése pedig 9,5 ezer tonnával elmaradt a tervezettől. Az ezzel kapcsolatos munkaszervezésre annál is inkább nagy szükség lesz, mert a tröszt a megtermett napraforgót és a belőle nyert termékek 70 százalékát a vasúton kívánja fuvaroztatni.

A most megkezdődött napraforgókampány becslések szerint 1986 májusáig tart.

S. R.

Megfontolandó ötletek

Az utóbbi időben sokat olvashatunk, hallhatunk arról, hogy a MÁV-nak mint kereskedelmi vállalatnak is kellene működnie. Javaslataim ehhez kapcsolódnak:

A legtöbb állomáson nem, vagy csak elvétve kaphatók olyan képeslapok, amelyeken az adott város, község vasútállomásának képe kapható. Ilyen képeslapokat szinte mindegyik állomásról lehetne készíteni, a nagyobb állomásokról többféle beállításban is. *A gőzvontatás megszüntetésével egyre ritkábban láthatók a régi időket idéző gőzmozdonyok.* A MÁV régi gőzmozdonyairól, de az egyéb mozdonyokról is lehetne képeslapokat készíteni, feltüntetve rajta a MÁV feliratot, emblémát. Ezeket a MÁV is elkészíthetné, és mint monopolcikkeket, az Utasellátó Vállalat pavilonjai árulnák.

Két évvel ezelőtt adta ki a Hanglemezgyártó Vállalat a magyar gőzmozdonyok hangját tartalmazó hanglemezt, amely a megjelenésekor is szinte csak pult alól volt kapható. *Ezt a hanglemezt is érdemes lenne újra kiadni,* esetleg úgy, hogy a MÁV rendelné meg az egész készletet. A lemezhez még lehetne készíteni szép, színes nyomású füzetet, amely a hanglemezen szereplő mozdonyok fényképét tartalmazná.

Elképzelhetőnek tartom a sínszeletek árusítását is. Ez ugyanis használt sínből, vagy hulladék darabokból is elkészíthető. A hulladék sín ára 3.90 Ft/kg, így a 48,5 kg-os sínből egy 15 mm vastag szelet anyagára kb. 3 forint. Ezt szerintem kb. 25-30 Ft-ért lehetne árulni, a különbség fedezné az előállítás és a forgalmazás költségeit, még nyereség is lenne rajta.

Fenti javaslataimat abban a reményben küldöm, hogy a vasút illetékes vezetői biztosan találnak közülük megvalósíthatóakat is

Szántó Imre

Egy korszak lezárult

Konténerjavítók között a Landler Járműjavítóban

Idős kazánkovácsokkal beszélgetve gyakran hallottam emlegetni az Istvántelki Főműhelyt. Az ifjabbak közül sokan nem is tudták, hogy a Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzemről volt szó. Arról az üzemről, amely több mint nyolc évtizeden keresztül gyártója és felújítója volt a legkülönfélébb típusú gőzmozdonyoknak. A „Landler" és a gőzmozdony szinte összetartozó fogalmak voltak . . .

Ma más a helyzet. Aki a járműjavítóban gőzmozdonyt akar látni, éppenséggel láthat, csakhogy szokatlan helyen: a javítócsarnokok mellett, a parkban. Egy csodálatos, a húszas években készült 424-es áll ott méltóságteljesen.

Már csak mementó

— Ami a kenyerünk volt sok-sok éven át — mondja *Kereszturi Ferenc* főmérnök —, ma már csak mementó. De így van ez rendjén; *az új technika szükségképpen győz a régi ellenében.* A hatvanas évektől kezdődően fokozatosan csökkentek a gőzmozdonyjavítások, profilunk lassan-lassan megváltozott. Technológiákat kellett módosítanunk, szervezési feladataink is akadtak jócskán. Az idősebb „szakik" eleinte berzenkedtek, kicsit féltek a jövőtől, de belátták: egy korszak végérvényesen lezárult *A hetvenes évek közepén indult meg nálunk a konténerjavítás.* Járműszerelő lakatosokat irányítottunk az új területre, akik nagyon jól megálltak a helyüket.

— Eleinte szokatlan volt — mondja *Kiss István,* aki 1976 óta dolgozik a hűtőkocsi-konténerjavító gyáregységben. — Azután megszerettük ezt a munkát. Akárhogyan csűrjük-csavarjuk is a szót: *ez a munka könnyebb.* Szakmailag talán nem olyan érdekes, de tagadhatatlanul tisztább, ráadásul a pénzünk sem lett kevesebb. Segédmunkásból kellene még néhány, de hiányuk ellenére sincs különösebb fennakadás.

— Hogy mennyire nincs — szól közbe *Szőke László,* az üzem munkaverseny-felelőse —, az is bizonyítja, hogy *az idei első félévre tett vállalásaikat közel 2 százalékkal túlteljesítették.* Nyolc konténer főjavítását végezték el terven felül. A túlteljesítés általában is jellemző valamennyi egységünkre. Jelentősen sikerült csökkentenünk az átfutási és javítási időket. Energiafelhasználásunk is kedvezően alakult, ez azért is figyelemre méltó, mert az utóbbi évtizedek legkeményebb telét éltük át. Sajnos nem sikerült eredményt elérnünk a jelenléti idő alakulásában, romlott a baleseti statisztikánk is. A tél, pontosabban a tél vége azért okozott gondokat: februárban, márciusban számosan megbetegedtek, nyugdíjba is sokan mentek ezekben a hónapokban. Nyugdíjasainkat nagyon nehéz pótolni, a következő években alighanem ez lesz az egyik legfőbb gondunk. Szocialista brigádjaink átlagéletkora meglehetősen magas.

Más idők járnak

— A fiatalok nem vállalják azt, amit mi annak idején, a háború után pár évvel mindent zúgolódás nélkül elvégeztünk — fakad ki nem titkolt keserűséggel a hangjában *Harsányi László,* a kocsijavító üzemrész lakatosa, a járműjavító egyik legjobban dolgozó brigádjának tagja. — Jól tudom, hogy most más idők járnak, de a munka az munka maradt . . Lehet, hogy rosszul látom a dolgokat, de mindenütt azt tapasztalom, hogy a mai srácoknak kizárólag a könnyű, tiszta munka kell. Kocsit javítani fehér köpenyben éppenséggel lehet, de félóránként váltani kellene . . Kérdem én: *mi lesz az országból, ha mindenki professzor akar lenni?!* No, persze vannak olyan bosszantó jelenségek is, amelyeket én sem tudok lenyelni, pedig már kilencszáznegyvennyolc óta eszem a „Landler" kenyerét. A darukra gondolok. *Az újak fabatkát sem érnek, pajszer nélkül meg sem moccannak.* A régi ezerszer többet ér, pedig vagy 40 éve gyártották. Csak egy gombnyomás és máris oda áll, ahová kell. Nem csodálom, ha az ilyen és ehhez hasonlók miatt elmegy a fiatalok kedve. Nekem nincs okom a panaszkodásra, borítékom vastagsága megfelelő, de azt nem tudom, hogy négy év múlva, amikor nyugdíjba megyek, ki lép a helyembe . . .

Egy korosztály hiányzik

— *Laci bácsinak igaza van* — folytatja *Szőke László.* — A mi szakmunkásaink nagyon rutinosak, nagyon képzettek. de a többségük már az ötvenötvenötödik évét tapossa. Üzemünkből különösen a 30-40 évesek korosztálya hiányzik nagyon. Ők akkor kerültek tanulónak hozzánk, amikor a profilváltozások kezdődtek. Az átállás nehézségei, a különféle építkezések, átmeneti zavarok sokakat elriasztottak, nem tudták kivárni a „lecsendesedés" idejét. *Ma már többé-kevésbé olajozottan mennek a dolgok.* Az átállás, a technológiai korszerűsítés mellett természetesen kisebb-nagyobb belső beruházásokra is szükség volt. Tavaly kezdtük el az új tolópad munkálatait, elkészülte után lényegesen nő a személykocsi-javítási kapacitásunk.

Közben visszaérünk a talapzaton álló gőzöshöz. Nézegetjük, csodáljuk. Megtudom, hogy az ipartörténeti matuzsálemen több mint háromszázan dolgoztak.

— Nemcsak az idősebb szakmunkások — mondja *Szőke László* —, hanem a fiatalok is. Pedig számukra a gőzös nem adott kenyeret, legfeljebb gyermekkori emléket jelentett. Válogatásuk éppen ezért jelképes értelmű és erejű. Ahol így megbecsülik a régit, ott nem félnek az újtól sem . . .

Sárközi Gábor

Váltókezelő Józsefvárosban

A váltó az egyik legkényesebb és legveszélyesebb eszköze a vasúti közlekedésnek. Használhatóságáról és állásáról minden vonatmozgás és tolatás előtt meg kell győződni. Egyetlen téves váltóállítás beláthatatlan következményekkel járhat.

A váltókezelő a vasúton klasszikus beosztás. Csak fegyelmezett, megbízható ember lehet váltókezelő. Ilyen Aszódi Gábor is Budapest-Józsefvárosban. Élete jelentősebb részét a váltók állításával, kezelésével és gondozásával töltötte el.

Az ötvenöt éves hévízgyörki vasutas 37 éve jár oda szolgálatba. Az apja példáját követte, aki 39 évig dolgozott ugyanott. Ketten együtt 76 évet szenteltek a vasútnak.

— Falunkban apám idejében rangot jelentett vasutasnak lenni — mondja a szikár termetű férfi. — A vasutas után futottak a lányok. Hárman voltunk testvérek. A sógorom is vasutas. Belső szerelvényes a Józsefben.

Aszódi Gábor raktári munkásként kezdte a szolgálatot. Tejet, kukoricát, burgonyát, baromfit rakott a vonatokba. Egy tejeskanna üresen kilenc kilogramm, tejjel együtt 25 kilogramm volt. Mindkét kezükbe egy-egy kannát fogtak és futottak velük a kocsihoz vagy a raktárba. Abban az időben a tejet nem tankautókkal szállították, hanem vonattal. A Tiszántúlról, Szentesről, Karcagról, Kisújszállásról, Tiszafüredről érkezett naponta a szállítmány.

Aszódi korán nősült. Tizennyolc évesen már családos ember. 1950-ben került a forgalomhoz. Váltótisztító lett. Naponta huszonhét váltót gondozott. Hamarosan beosztották nappalos váltókezelőnek. Közben szorgalmasan tanulta az F 1-est és az F 4-est.

— Hortobágyi Mihály, Gergely István, Hajdú Mihály voltak a mestereim — mondja. — Vizsga után hét évig kocsirendezőként tevékenykedtem. Három tartalékkal dolgoztunk egyszerre. Kiszolgáltuk a csúszdát és az iparvágányt.

Budapest-Józsefváros sajátos szerepet tölt be a főváros pályaudvarai között. A nagy forgalmú Mező Imre út, valamint a Kőbányai és Salgótarjáni utak határolják. Óriási területe

nehezen áttekinthető az idegennek. A nagy forgalmú pályaudvaron a vasutasoknak nincs idejük pihenni. Aszódi Gábor huszonhét váltó, nyolc retesz, két bejárati és hét kijárati jelző emeltyűjét kezeli. A vonóvezetékes váltó kezelése erőt, energiát igényel, és persze nagy figyelmet is. Télen különösen fárasztó ez a szolgálat. Ha nagy hó van és hideg, a váltók lefagynak . . .

Aszódi hévízgyörki otthonában — immár 37 éve — öt-harminckor megszólal az óra. Vonatra száll és hatnegyvenötkor jelentkezik szolgálatra. Ha éjszakás, tizenöt-huszonötkor indul.

— Sokan járunk a faluból Kőbányára, Ferencbe, Kelenföldre, a Keletibe — sorolja. — Büszke vagyok arra, hogy sohasem késtem el. Néha ultizunk a vonaton, máskor beszélgetünk. Általában a vasút a téma. Hét—nyolcezret keresek havonta. Az év végén tízezer a jutalom. Elégedett ember vagyok.

Helytállását, szorgalmát felettesei is elismerték. Háromszoros kiváló dolgozó, és az idei vasutasnapon a Vigadóban vehette át a minisztertől a Kiváló Vasutas kitüntetést.

Szabó Béla

Értékelték a pályaműveket

Elkészült a szegedi csomópont fejlesztési terve

A szegedi vasúti csomópont korszerű kialakítása, különös tekintettel a közlekedési kapcsolatokra és a munkamegosztásra címmel még ez év februárjában országos pályázatot hirdetett a Közlekedési Minisztérium, a MÁV Vezérigazgatósága, a Csongrád megyei és Szeged Városi Tanácsa. A négy kiíró szerv célja a nyilvános pályázattal az volt, hogy Szeged városnak olyan komplex közlekedésfejlesztési javaslat készüljön, amely 2000-ig — figyelembe véve a várható műszaki fejlődést, a személy- és áruforgalmi felfutást — a városrendezési tervvel és a város közlekedésének fejlesztésével összhangban reális megoldásokat tartalmazzon. Követelmény volt az is, hogy ez a terv összhangban legyen Szeged és vonzáskörzete valamennyi közlekedési igényének fejlesztésével.

A pályázati kiírásra a megadott határidőig öt pályamű érkezett, ezeket a neves szakemberekből álló bírálóbizottság egyenként értékelte és tett javaslatot a pályaművek sorolására, illetve a díjazásra.

A pályázat eredményét a közelmúltban hirdették ki: 140 ezer forint első díjban részesült a Közműtervező Vállalat kollektívájának pályaműve. Az *Eke György, Mészáros Zsófia, Pelsőczi Géza, Faragó László, Ozsváth Miklósné, Huszár Péterné* és *Theobald Károlyné* összetételű szerzőkollektíva a több szakterület feladatait magas szinten, kiemelkedően oldotta meg.

Második díjat és 100 ezer forintot kapott *Lesz Károly, Papp Éva* és *Takács László* (MÁV-TI), illetve *Molnár György* (BME).

Harmadik díjat és a vele járó 80 ezer forintot szintén a MÁV-TI tervezői *(Bodor Péter, Mangel János, Szentjóbi Szabó Andor, Vizkeleti Ferenc)* kapták meg. A bíráló bizottság további két pályaművet megvásárolt

A pályázat jó ötleteket adott a vasúti közlekedés és ehhez kapcsolódó helyi, kozúti kozlekedés megszervezésére és fejlesztésére. Egyik ilyen elgondolás. Kiskundorozsma és Szeged-Rókus államások összekötése, ami lehetővé tenné, hogy a Budapestről érkező személyforgalmat majd a Rókusi-pályaudvarra tereljék át. Természetesen az itt épülő majdani személypályaudvarhoz megfelelő színvonalú városi tömeg- és egyéni közlekedés is kapcsolódik.

Jó ötlet született az új teherpályaudvar kialakítására is, amelynek közúti fuvarozási, valamint az új medencés kikötővel kialakítandó kapcsolatait is jól oldották meg az alkotók. *Hogy mindez mikor valósul meg, azt ma még pontosan megmondani nem lehet.* De tény, hogy a pályázatot kiíró szervek ajánlották a MÁV Vezérigazgatóságnak, hogy 1988-ig készíttesse el és egyeztesse a szegedi vasúti csomópont komplex fejlesztési tervtanulmányát annak érdekében, hogy Szeged város általános rendezési tervének felülvizsgálata során a vasútfejlesztéshez szükséges területigény figyelembe vehető legyen.

Rakományt is igazítanak a kelenföldi rendészek

Ismeretes, hogy a vasúton sok gondot, tekintélyes mennyiségű kocsiállást okoznak a rakománycsúszás miatt igazításra váró vagonok. Bár a legtöbb esetben mindössze néhány perces munkára volna szükség, a jelenlegi munkaerőhelyzet nem teszi lehetővé a rakodók azonnali átirányítását. A kocsit a vonatból kisorozzák, majd napokig, sőt hetekig várakozik, jelentős bevételtől fosztva meg a vasutat.

A kelenföldi üzemfőnökségen nemrégen alakult rendészeti munkabrigád most felajánlás keretében vállalta a kisebb, szakmunkát, szakértelmet nem követelő rakományigazításokat. A kereskedelmi hivatal által időben jelzett munkához az éjszakai szolgálatból távozó rendészek rögtön hozzálátnak, szükség esetén a szabadnaposokat is riasztják. *Augusztusban például három kocsi rakományának igazítása vált szükségessé.* A kocsik gyors visszajuttatásával a kelenföldi rendészek — ha csekély mértékben is, de — hozzájárultak a krónikus kocsihiány enyhítéséhez.

MIT KELL TUDNI

a társadalombiztosítási jogszabályváltozásokról

Szeptember 1-gyel újabb társadalombiztosítási jogszabályok léptek hatályba, folytatva a januártól különböző időpontokban belépett társadalompolitikai intézkedések sorát. Talán már nem is emlékszünk ezekre, pedig az aktív vasutasok és a nyugdíjasok széles körét érintette. Ilyen intézkedések voltak: *a táppénzrendszer korszerűsítése; a gyes kiterjesztése; a 3 és többgyermekesek, a 2 gyermekes egyedülállók, a rokkant gyermekek után járó családi pótlék emelése; meghatározott körben a nyugdíjak, a nyugdíjszerű egyéb ellátások kiegészítése; a gyermekgondozási díj (gyed) bevezetése.* Ez utóbbi nagy népszerűségre tett szert, amit az is mutat, hogy a július 31-i állapot szerint 1296 fő veszi igénybe.

Tízéves korig

Most továbbléptünk annyit és addig, amennyit a népgazdaság erőforrásai lehetővé tettek. Kedvezőek és a népesedéspolitikai célkitűzések megvalósítását segítik a tett intézkedések, kifejezve az emberről való gondoskodás magas fokát, figyelembe véve a dolgozók által már korábban felvetett javaslatokat, jogos igényeket.

Megváltozott a gyermekápolási táppénz, egyrészt a jogosultságnak a gyermek tízéves koráig való kiterjesztésével, másrészt a beteg gyermek ápolása címén igénybe vehető táppénzes idő meghosszabbodásával, s végül a fel nem használt gyermekápolási táppénzes napok következő évre, évekre való átvitelével.

A szülő eddig csak a gyermek hatéves koráig vehette igénybe a gyermekápolási táppénzt. Most már ez tízéves korig jár. Nem változott, hogy a táppénz a gyermek egyéves koráig korlátozás nélkül vehető igénybe.

Hároméves korig viszont az eddigi évi és gyermekenkénti hatvan nap helyett 84 nap, három- és hatéves kor között harminc nap helyett 42, illetve egyedülálló szülőnek 84 nap jár. A hat-, tízéves gyermekek szülei 14, egyedülállóak 28 táppénzes napot használhatnak fel.

Régi kívánságnak tesz eleget a szabály azzal, hogy a gyermekápolási táppénzt *minden külön eljárás, együttes kérelem nélkül mindkét szülő igénybe veheti.* Annyi megkötöttség van csupán, hogy együttélő házastársak esetén, ha az apa igényli a gyermekápolási táppénzt, igényét továbbra is az anya munkáltatójának társadalombiztosítási kifizető, ügyintéző helye, illetve a lakóhely szerinti társadalombiztosítási vagy a központosított sport- és kultúrintézmények vonatkozásában a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság bírálja el. A gyermekápolási táppénzes napok nyilvántartását természetesen az anya munkahelyén vezetik, s így biztosítható a fel nem használt napok elvesztésének megakadályozása.

E rendszerben a pontos, időbeni működéshez, az ellátás zavartalanságához nagyon lényeges egyrészt, hogy az apa munkáltatója az igénybejelentést követő három napon belül az anya munkáltatója részére az orvosi igazolással együtt a táppénz számfejtéséhez, folyósításához szükséges adatokat a szabályoknak megfelelően megküldje. Másrészt, hogy a biztosítottak minden személyére, házastársára (élettársára) vonatkozó tényt (pl. egyedülállóság, egyedülállóság megszűnését, a gyermek háztartásából való végleges elkerülését stb.), ami a gyermekápolási táppénzre való jogosultságot érinti, a társadalombiztosítási ügyintézőnél bejelentse. Az ellátást érintő változások bejelentése általános és alapvető kötelezettsége és érdeke a biztosítottnak, mert ezzel elkerülhető az ellátatlanság, a túlfolyósítás, és a jogalap nélküli ellátás. A bejelentési kötelezettségre az ügyintézőknek írásban is fel kell hívni a biztosítottak figyelmét.

Négy héttel bővül a szülési szabadság

A szülési szabadság négy héttel meghosszabbodik, s húsz hétről huszonnégy hétre, *napokra számítva 140 napról 168 napra emelkedik.* Ebből négy hetet a szülés várható időpontja előtt kell kiadni s azt nem lehet a szülés várható időpontja utánra átvinni. Az is egyértelmű, hogy a szülés után járó húsz hét szülési szabadság meghosszabbítására nincs lehetőség.

Ez az intézkedés a születendő kicsinyek egészségét szolgálja a kismamák védelmével együtt. A szülés előtti négy hét nélkülözhetetlen nyugalmat jelent a kismamáknak, figyelmüket a közelgő szülésre összpontosíthatják.

A társadalombiztosítási jogszabályok szerint *terhességi-gyermekágyi segély a szülési szabadság idejére jár.* Így a terhességi-gyermekágyi segély időtartama négy héttel meghosszabbodik, 140 napról 168 napra. Ez az intézkedés a szeptember 1-i és azt követő várható (kiírt) szülésekre vonatkozik. Ennek megfelelően az üzemorvosoknak terhesállományba kell venni a kismamát a szülés várható időpontja előtt 28 nappal, *a terhesgondozási könyv adatai alapján.* A terhességi-gyermekágyi segélyt a szülés várható időpontját megelőző 28 naptól 168 napra kell folyósítani, attól függetlenül, hogy a szülés a várható időpontot megelőző 28 napon belül vagy azt követően következett be, illetőleg a szülő nő a szülés várható időpontját megelőző 28. napon keresőképtelen vagy sem. Abban az esetben pedig, ha a szülés a várható időpontot megelőző 28. nap előtt következett be, a terhességi-gyermekágyi segélyt a szülés napjától 168 napra kell folyósítani.

A terhességi-gyermekágyi segélyt igénylőnek a terhesállományba-vételről való orvosi igazolást kell bemutatni.

Intézkednek a szabályok arra az esetre is, ha a csecsemőt örökbefogadják. Az örökbefogadó nő részére terhességi-gyermekágyi segély a gondozásba vétel napjától, legfeljebb azonban a gyermek születésétől számított 140. napig folyósítható.

Abban az esetben, ha gyermekgondozási díjban, illetőleg gyermekgondozási segélyben részesül a szülő nő, a terhességi-gyermekágyi segélyt a szülés várható időpontját megelőző 28. naptól számított 168. napra kell folyósítani.

Emelkedik az anyasági segély

Az anyasági segély *2500 forintról 4000 forintra való emelése azok részére,* akik 1985. szeptember 1-jét követően szülnek. Nem változtak a feltételei az egyéb kötelező orvosi vizsgálaton való részvételnek. A 4000 forint akkor fizethető ki, ha a szülő nő terhességi orvosi vizsgálaton négyszer, koraszülés esetén az egyszeri terhességi orvosi vizsgálat a terhesség kezdetétől 140 napon belül történt. Egyéb esetekben a segély összege gyermekenként 1000 forint.

Lényeges egészségügyi érdekek fűződnek az orvosi vizsgálatokon való megjelenéshez, a rendszeres terhesgondozáshoz, ami nemcsak formális, hanem alapvető érdemi feltétel a szülők, különösen az anya és a születendő gyermek érdeke.

Amennyiben az ismertetett szabályokkal kapcsolatban kérdések vetődnek fel, dolgozóink forduljanak bizalommal az ügyintézőkhöz, a vasutas társadalombiztosítási igazgatóság területi ellenőrzési csoportjaihoz, s a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatósághoz.

Dr. Bordi István

Mindannyiunk érdeke

Védeni a környezetet

A Boney M. együttesnek van egy száma, amiben a kórus ezt énekli: Don't kill the World! Ne pusztítsd el a világot! Igazat szól a sláger: a természet fokozódó elszennyeződésének gátat kell vetnünk.

Környezet és egészség — évezredek óta összetartozó fogalmak. Egyszerre kell mindkettőért harcolnunk! Ember és természet valamikor összhangban volt egymással. Úgy tűnik, a növekvő ipari termelés, a népesség, az urbanizáció, a motorizáció, az egyre több kémiai anyagot felhasználó mezőgazdaság ellenségei lennének a természetnek. A víz és a levegő szennyeződése, a zaj, az egyre növekvő mennyiségű veszélyes hulladék: szomorú tények.

Kiszámították, hogy egyórányi fegyverkezésre fordított összeg egy év környezetvédelmére lenne elegendő. Ahhoz, hogy például megállítsuk az elsivatagosodást, két egymást követő évtizedben, évente 1,8 milliárd dollárra lenne szükség! Hazánk területének 9-10 százaléka nevezhető fokozottan szennyezett környezetnek, és ezeken a helyeken dolgozik, él a lakosság negyven százaléka. Egy évtizede még a negyedik-ötödik helyen tartották számon a szakértők az emberiséget fenyegető veszélyek között a természeti környezet pusztulását. Alig telt el tíz év, és a környezetszennyeződés a második helyre lépett elő, megelőzve a természeti katasztrófákat és a túlnépesedést! A környezet védelme az egész földünkre kiterjedő összemberiségi feladattá vált!

A tények makacs dolgok

Nyugat-európai adatok szerint 1 köbméter levegőben 150 mg össz-szennyező anyag a megengedhető. Ezzel szemben Észak-Rajna—Westfáliában városok felett ez a mennyiség gyakran a 12 000 mg-ot is eléri! A nagyvárosok feletti por és párafelhő a napsugárzásnak átlagosan 20-25 százalékát is elnyeli, főleg az életfontosságú ultraibolya sugarakat tartja vissza, aminek az a következménye, hogy az itt élő emberek szervezete nem tud kellő mennyiségű D-vitamint termelni.

Tatabányán a porszennyeződés miatt 21 százalékkal kisebb az ultraibolya sugárzás. Budapesten 1930-hoz viszonyítva a levegő kén- és koromszennyeződése 50 százalékkal emelkedett! Hazánkban a levegőszennyeződésből eredő kárt évi 2,5 milliárd forintra becsülik. Századunkban mintegy 380-400 milliárd tonna CO_2 került a levegőbe, mely az évtized végére 10-12 C-kal emelheti meg földünk átlagos hőmérsékletét. A nagyvárosok környezetében rohamosan csökken a talajvíz szintje. Milánó és Bologna közelében 20 év alatt több mint 20 m-t süllyedt a talajvízszint. Aggasztó a tengerek és óceánok vizének szennyeződése, melyeknek algái, növényvilága, a föld legnagyobb oxigénforrásai. Ismert az 1956. évi nagy balatoni halpusztulás, a Dunába vezetett szennyvíz évi mennyisége 400 millió köbméter, és ennek csak 10 százaléka tisztított.

A földön közel 500 millió hektár szántóterület vált termőképtelenné az erózió és az elszikesedés következtében. Az NSZK-ban 17 év alatt 54 500 hektár mezőgazdaságilag hasznosítható földterület (az összes 4 százaléka) veszett el. Hazánkban évente 150 millió tonna termőtalajt visz el a lehullott csapadék. Lehetne még az adatokat folytatni. . .

Környezetünk fokozódó megterhelése, szennyezése következtében növekednek az emberiségre káros, úgynevezett civilizációs ártalmak. Az emberi természet, a szervezet fokozott megterhelése következtében mind gyakoribb a gyomorfekély, a szívinfarktus, az idült légúti betegségek, a neurózisok stb. Túlzott mértékben használjuk a föld energiakészleteit is.

Savas eső

A savas eső olyan esővíz, amely kénsavat tartalmaz; különösen azokon a helyeken okoz károkat, ahol ipari célokra kénben gazdag szenet égetnek. A kén, a nitrogén oxidjainak kiszabadulása után a levegőben további oxidáció révén kénsav és salétromsav keletkezik. Ez a savas eső már Közép-Európa erdős vidékeinek bükkfáit és fenyőfáit is súlyosan megrongálta. A savas csapadék a levegőben lévő széndioxiddal együtt erősen szennyezi a légkört. Az esővíz pH-ja normál körülmények között is savanyú, mivel a levegőben lévő széndioxid szénsavvá alakul benne, általában 5,6 pH értékű. Akkor tekinthető kórosan savasnak, ha a vegyhatása ez érték alá süllyed. Anglia nyugati vidékein az esővíz pH-ja 4,4—4,7, míg a keleti területeken 4,1—4,3 között mozog Az elmúlt 30 év során a savas csapadék mennyisége egyre nőtt.

Mit okoz a savas eső? Pusztul a halállomány, az állat- és a növényvilág. Megváltozik a talajvíz fémtartalma. Az alumíniummérgezés embereknél vesemőködési zavarokhoz vezet, tehát a víz magas alumíniumtartalma nem közömbös az emberi szervezetre sem.

Mi a teendő?

Köztudott, hogy a környezetvédelmet csupán hivatali eszközökkel nem lehet eredményesen megoldani. Nemzetközi együttműködésre van szükség. Az erdőkre főleg a légszennyezés, a talajvízszint változása, valamint az aszályok hatnak kedvezőtlenül.

Új gondok is merülnek fel: hova tegyük a méregtemetőket, és hogyan? Hazánkban évente mintegy kilencvenmillió tonna hulladék képződik, melyből az ipar veszélyes hulladéka átlagban ötmillió tonnát tesz ki, és ezt még jelentős mértékben növeli a mezőgazdaság, döntően a növényvédő szerek mérgező melléktermékei.

Környezetvédelmi főiskolai oktatásra lenne szükség. A közlekedés és környezetvédelem viszonyában is sürgősen tenni kellene valamit. Nem biztos, hogy a bírságolások megoldanák ezt a gondot. A Dunába beleöntött gépkocsiolaj, az erdőkbe titokban kivitt szemét az állampolgárok felelősségét terhelik, de az egész társadalom felelős a természet elszennyeződésében. A büntetés kifizetőbbnek látszik, mint a környezetvédelemre költött összeg. Pedig a természet védelme mindannyiunk érdeke. Erdő, madarak, növények — természet nélkül nem élhetünk.

Dr. Veress Sándor

A menetrendi pontosság még nem minden!

Augusztus 2-án, a Déli pályaudvarról 7 óra 40 perckor induló *Baranya Expresszel* Pécsre utaztam. A vonat pontosan indult, és sietek megjegyezni: pontosan is érkezett Pécsre.

Az utazás azonban mégsem volt tökéletes —, hogy finoman fejezzem ki magamat . . . Sem az első, sem a másodosztályú kocsikban nem volt víz. A közel háromórás utazás alatt nem lehetett kezet mosni, így nem csoda, hogy az utasok többsége érkezése után a mosdókba rohant.

A közlekedési kultúra alfája és omegája úgymond a pontosság. Nem vitatom, de egy s más még hozzátartozik.

Olyan nagy munka a tartályok feltöltése?

Szücs Ferenc

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 Budapesti DOMUS

DOMUS DOMUS DOMUS DOMUS

AZ ŐSZI BNV-N

Vásárlással egybekötött árubemutatót tart

a K 20 pavilonban a vásár ideje alatt vásárolhat az először bemutatásra kerülő új típusú bútorokból. A hagyományos szekrénysorok, garnitúrák is megtalálhatók. Helyszíni OTP-ügyintézés, BOY szolgálat áll a vásárlók rendelkezésére

Siklós János

A csillagokban élni (2.)

DÉLELŐTT

Az északi szél hegyesebben fújt, megrázta a standok hófogó ponyváit, Székáts megrázkódott, átfázott a piaci ténfergésben. Megállt a Capri presszó előtt, a két szatyrot falnak támasztotta, lehúzta egyujjas kesztyűit, dörzsölte kezefejét, ökölbe szorította, kinyújtotta hideg ujjait, helyben járással melengette cúgos cipőben kihűlt lábait. A védekező gyakorlatok nem használtak, összekapta a tömött kéziszatyrokat és bement a presszóba. Úgyis régen járt ott. A kávéfőző gép előtt lerakodott és derűs hangon kért egy tripla kávét.

— Triplát? Ezredes úr, nem hiszek a fülemnek — szólt csodálkozva Piroska a presszógép mögül.

Ismerte a lányt, Janka villájának földszintjén egy leválasztott lakásban él, apja körzeti tanácstag. Székátsék erkélye és Piroskáék lakásának ablaka hallótávolságban egymásra néz. Köszönő viszonyukhoz tartozik, hogy néha elbeszélgetnek az utcán vagy ritkábban itt a presszóban, piacos napokon.

— Triplát, Piroskám, először azért, mert hideg van. Másodszor, mert karácsony van. Harmadszor, mert a vásárlást befejeztem. Ez három, tehát tripla jár — tréfálkozott a mandulaszemű, fekete hajú, bögyös lánnyal.

— Ha Márta néni megtudja, mi lesz abból, te jó szagú úristen — incselkedett a lány.

Meglepődött, váratlan volt a válasz, bizalmaskodásnak érezte a megjegyzést, de azért megőrizte a kedélyes légkört.

— Ha megtudja, az az ő baja, én meg nem mondom.

— Én sem — mosolygott cinkosan a fekete lány.

Székáts közelebb húzódott a fűtőtesthez, hidegtől elgémberedett ujjait melengette a forró bordákon. Ha megtudná Márta, megtudná, de honnan tudja ez a lány, hogy feketekávét nem ihat? — tűnődött miközben levette fejéről a szőrsapkát és kigombolta irhakabátját. A dohányzástól is eltiltották, húst csak mértékkel fogyaszthat. Fekete doktorra, a körzeti orvosra gondolt. lehet, hogy az pletykálkodott. Ebben azért nem volt biztos, vagy talán Mártának eredt meg a nyelve egy tanácstagi beszámolót követő tereferén. Ez viszont még valószínűtlenebb.

— Itt a kávé, parancsoljon, ezredes úr.

— Tegye le a gép mellé, Piroskám, nem ülök le. Sok a dolog otthon.

— Csak nem új könyvet tetszik írni?

Elképedve nézett a lányra. Honnan szedi az értesüléseit, mert hogy katonai szakkönyveket nem olvas, az egészen biztos.

— Ezredes úr nagy katonai tudós — folytatta volna Piroska, de Székáts közbeszólt.

— Mondja, honnan veszi ezeket a dolgokat?

— Megmondhatom. Janka nénitől, szegénytől. Nagyon tisztelte az ezredes urat, szerintem nemcsak tisztelte, szerette is.

— Ne beszéljen butaságokat.

— Én meg olyan szerencsétlen vagyok, ezredes úr, hogy azt el sem tudom mondani.

— Maga, maga szerencsétlen a húsz évével? Mit szóljak én a hatvannéggyel.

— Huszonegy múltam, de nem az évek játszanak szerepet. Tetszik ismerni Janka néni kisebbik fiát?

— Látásból ismerem a Ferencet, nagy betyár. Úgy tudom már nem tanít, otthagyta a gimnáziumot.

— Vállalkozó lett, önálló ablaktisztító kisiparos . . . És tavasz óta milliomos.

— Látja, ezt nem tudtam.

Cukor nélküli kávéját kavargatta, Piroska a gőzölgő, sistergő géppel foglalkozott. A keskeny helyiség gyertyaégői homályban hagyták az apró kávézóasztalokat és a kopott tonett székeket. A bejárattal szemben elhelyezett tükörfal vég nélküli sötétbe vesző folyosóvá nyújtotta a formátlan kávézót. Az ajtón gyanútlanul belépő, ha véletlenül a szembe lévő tükörbe nézett úgy érezhette, hogy a pokol tornácára került. A bagó- és italbűztől kesernyés, áporodott levegő szaga kimoshatatlanul tapadt a földig érő függönyökbe. A bejárati ajtó mellett három fiatalember diskurált meglehetősen emelkedett hangulatban, arcuk a fényben olyan sárgának látszott, mintha sáfrányos maszkot viselnének.

A presszóslányt láthatóan megzavarta célt tévesztő közvetlensége. Székáts megsejtette, hogy túlzott érdeklődése és tréfálkozó kedve váltotta ki a bizalmaskodó közléseket. A kialakult szótlanságban a kölcsönös tartózkodás és a közöttük lévő valóságos távolság láthatatlan íve kifeszült. Székáts érezte, hogy hallgatásából sértődésre következtethet a lány és ettől nevetségessé válhat.

Érdeklődő hangon szólalt meg, és azt kérdezte, miféle szerencsétlenség érte? Piroska félbehagyta az egyébként is nikkel fényű gép karjainak tisztogatását, puha, meleg tekintetét a hangoskodó fiatalemberek felé fordította, mintha rendelésre várna. Nehezen leplezte bizonytalanságát Székáts újra kérdezte:

— Nos, Piroska, mi baj van?

A lány ránézett és talán már bánta is, hogy belekezdett, de udvariatlanságnak érezte az idős emberrel szemben, ha kitérő válaszokat ad. Fakó hangon, indulatok nélkül kezdett beszélni.

— Úgy terveztük Ferenccel, hogy összeházasodunk.

— Szerették egymást? — kérdezte az ezredes.

Piroskát megzavarta a közbeszólás.

— Hát hogy is mondjam. Én szerettem, de ő csak játszott velem. Pedig az anyja kívánsága is az volt, hogy minél előbb csináljuk meg az esküvőt. Janka néni eltervezte, hogy az emeleten berendezkedhetünk, azt kérte maradjunk a közelében. Sajnos egészen más irányba fordult minden.

A lány abbahagyta, könnyeivel, indulataival küszködött, azután összefüggéstelenül, részletekbe bonyolódva mesélte el, hogyan csapta be Janka néni fia.

— Komolytalan, csélcsap fickó ez a Ferenc — szólt közbe. Majd néhány pillanattal később mint valami súlyos, eleve elrendelt sorsszerűséget, megjegyezte: Úgy látszik a szélhámosság is örökletes tulajdonság: a vérében van.

Piroska semmit sem értett a második mondatból. Hangja felerősödött, gyűlölet és felháborodás vibrált a kimondott szavakban.

— És kérem, kétmilliót nyert a lottón! Janka néni halála után magának követeli a villát, pörösködik a bátyjával. Emiatt lezárták az emeleti részt.

— Azt hallottam, hagyatéki per alatt áll az ügy — említette Székáts higgadtan, kimért hangon.

— Félünk attól, hogy megszerzi a házat, és bosszúból kitetet bennünket onnan, mert tetszik tudni, ezredes úr ez mindenre képes a saját érdekében.

— Ezt talán csak nem teszi meg.

A lány nem figyelt Székáts szavaira, saját sorsával bíbelődött. Mozgalmas órák követték egymást. Márta különleges süteményei a tálalón várakoztak: diótorta, sima és lekváros linzerkarikák, no meg a nemzeti karakter szimbólumaként mákos és diós beigli, felszeletelve, porcukor nélkül. A beigli minősége Székáts ízléséhez igazodott. Amikor Márta először sütött karácsonyra, a tésztában csak mutatóban volt mák és dió. Ez mákos kalács, nem beigli — állapította meg az ifjú férj. A valódi beigli tésztája vékony, mint a Modianó cigarettapapír, a töltelék mennyiségétől függ, hogy kalács vagy beigli lesz belőle. A fiatalasszony nem nyelte le a megjegyzést. „Drágaságom, azt mondom én neked, süttess magadnak beiglit ott, ahol akarsz." A férj lecsillapította Márta ágaskodó önérzetét, akkor ez még könnyebben ment, de karácsonyra valódi beiglit süttetett valahol, az első két évben nem is volt baj, míg aztán Székáts közölte, nem lesz karácsonyra se diós, se mákos. Márta, mintha a kedvező alkalomra várt volna, megsütötte a világ legjobban sikerült beiglijét, amely azóta is őrzi a színvonalát.

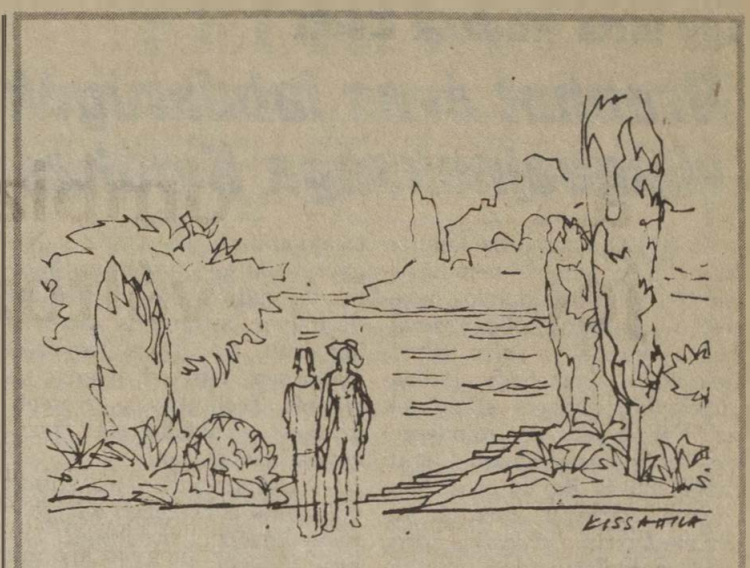
— Nézd, olyan ez a hal, mint egy torzó a jégkorszakból — mutatta föl Székáts a nagy, kérdőjellé dermedt harcsát.

— Hol az isten csudájában járkáltál vele, mindjárt dél.

— Hol, hát a piacon — s kezdte kiszedegetni a konyhaasztalra a szatyrok tartalmát.

— Ne csinálj széjjelséget, rakjál mindent a helyére!

(Folytatjuk)



Kiss Attila: Duna-kanyar

A szegedi tszb-nél

Eredményes oktatási évet zártak

A szegedi területi szakszervezeti bizottság legutóbbi ülésének napirendjén szerepelt a szakszervezeti tagok és a tisztségviselők oktatásának értékelése. A bizottság jónak értékelte az 1984/85-ös oktatási évet, külön kiemelte a tömegpolitikai oktatás eredményességét, amit bizonyít az is, hogy azon a dolgozók 31,6 százaléka vett részt.

Az egyes oktatási formák részletes elemzése során az ülés résztvevői megállapították, hogy a tömegpolitikai oktatás megkezdésekor figyelembe vették a tagság érdeklődési körét és véleményét. *A szakszervezeti bizottságok többsége az Időszerű kérdések oktatási formát választotta,* s mindössze kilenc tanfolyamon foglalkoztak társadalmunk kérdéseivel.

A tszb területén 157 tanfolyamon mintegy négyezer hallgató vett részt, akiknek 77,5 százaléka fizikai dolgozó. Az egyes témák feldolgozása során lehetőséget biztosítottak a tagok rendszeres tájékoztatására is. Főleg az időszerű munkahelyi, gazdasági és szakszervezeti feladatokról, eredményekről esett szó. Az ehhez szükséges anyagokat, állásfoglalásokat időben megkapták a propagandisták.

Az egyes témák előadójának a helyi párt és gazdasági vezetőket kérték fel, akik szívesen vállalkoztak a foglalkozások megtartására.

A tömegpolitikai oktatás mellett a szakszervezeti tisztségviselők képzése is fontos szerepet kapott. A bizalmiak és helyetteseik (1073) és a partner gazdasági vezetők (147) együttes képzését a kisebb szakszervezeti bizottságok összevontan, míg a nagyobbak decentralizálva szervezték. Az előadók általában az szb-titkárok és tagok, egy-két helyen a főbizalmiak, illetve meghívott előadók voltak. A foglalkozások tematikáját a szakszervezeti bizottságok határozták meg, melyhez felhasználták a SZOT kiadványait, a különféle szakszervezeti folyóiratokat.

A tapasztalatok szerint a résztvevőket elsősorban a munkahelyi élet kérdései foglalkoztatták. A panaszokat a szakszervezeti bizottságok vizsgálják és intézkedéseket tettek azok orvoslására.

A vasutas-szakszervezet oktatási központja által szervezett továbbképző tanfolyamokra 168 személyt iskoláztak be. Hasznos volt a Csongrád megyei SZMT által (a főbizalmiak és helyetteseik részére) szervezett levelező oktatás is.

A tszb elkészítette az 1985/86-os új oktatási évre szóló intézkedési tervét, melyet még májusban elküldött a szakszervezeti bizottságoknak. Meghatározták a tömegpolitikai oktatás témaköreit is. Kiválasztották a propagandistákat, megrendelték az oktatási anyagokat.

Gellért József

Amíg a vonat visszatér

Moszkvából csaknem 16 óra a vonatút Tallinnba. Az *Estonia* feliratot viselő elegáns expressz az első vágányon várakozik. Még rengeteg az idő az indulásig, ám mégis szinte rohanunk. A magyarázat egyszerű: szakad az eső, a szerelvény pedig hosszú. Nem lehet mit tenni, végig kell járnom a hosszú utat, hiszen a kupém közvetlenül a dízelmozdony mögötti kocsiban van.

Na, végre fedél van a fejünk felett, le lehet dobálni a nedves holmit. Tolmácsom még a cipőjét is leveszi. Később a kísérővel hármasban beszélgettünk. Kirakom az itthonról hozott MALÉV hamutartós szelencét, aztán ráfüstölünk. Az első gomolyag még a fejünk felett lebeg, amikor megjelenik a vonatkísérő és kemény szavakkal tör ránk: *„Csak a toalett előtt lehet dohányozni!"* Sebaj, mi az a három lépés. Csakhogy a csöppnyi hely már megtelt, testes észt halász, matróz, vasutas és egy szabadságra utazó tisztviselő tölti be a teret. S visszaút sincs. Nyomunkban egy ifjú házaspár elzárja az utat.

Később előkerül a hazai kontyalávaló, jólesnék egy koccintás. De a gyezsurnája ezt is leparancsolja az asztalról. Hja, szesztilalom van, a vonat pedig nyilvános hely. Mit lehet tenni? Behúzzuk a kupé ajtaját, és jelképesen, szinte hang nélkül koccintunk az alkalmi eszközzel, a kiürült teáspoharakkal.

A vonat utasai kényelmesen készülődnek. Lökdösődés, tülekedés nélkül, egyesével hagyjuk el a kocsit. Az ablakból még látom, az ifjú pár lép ki elsőként, hogy aztán nyakába vegyen szülőt, nagyszülőt, munkatársat. A heves ölelkezés akárha egy délgörög szigeten történne, s a csókok is nagy sokára cuppannak el. A családi találkozó rögtönzött nászmenetté alakul: *a társaság gyalogosan indul a belváros felé.*

Jó magam is megölelem az észt barátokat — ha nem is ilyen vehemenciával. Bepréseljük magunkat egy fekete Volgába, majd elhúzunk a nászmenet mellett. Talán két percig megyünk előre, csupáncsak ennyi az út. A kiszállás aztán majdnem tovább tart.

— *Tudod* — mondja az egyik barátom — *ez a Tallinn nagyon praktikus város, itt minden közel van egymáshoz.*

— Jó, jó, ezt értem — válaszolom neki —, de akkor hol van a tenger?

Jóízűt nevetnek.

— *Hát a hátad mögött, úgy 300 méterre.*

*

Amíg az étteremben elhelyezkedünk, van idő körülnézni. Hűvös félhomály, rejtett mennyezeti és padlóvilágítás, elegáns kiszolgálás. Csészéből kanalazzuk a rántás nélküli fehérrépapüré-levest. A többiek példájára kipróbálom hozzá a forró túrós lángost. Finom. De a jégkockákkal hűtött gyümölcsrostszörp már más ízvilág. Feltűnés nélkül leteszem a poharat és messzebb tolom a tányéromtól. Az egyezményes jelet azonban észreveszik. Rövidesen olu, azaz sör kerül az asztalra. Így már jobban csúszik a borsóval, sárgarépával, sült burgonyával körített flekken.

A Saaremaa szigeten, ami magyarul szigetföldet jelent, van a sörgyár — mondják tájékoztatásul —, ezért hívják így a sört is.

Egy mondás szerint a szigeteken mindig lehet találni valamit. A hivatalos és baráti beszélgetések meggyőztek arról, hogy észt rokonaink nagy becsben tartják, mi több, szinte tisztelik szigeteiket. Sokan motorcsónakkal járnak ki a hétvégeken, mások viszont állandó lakóhelyül választják valamelyiket. Az állami és szövetkezeti fejlesztések nyomán a nagy szigetek jól iparosodtak, főként az élelmiszer- és a könnyűipar terén. Vannak persze lakatlan szigetek is.

Lembit Link, a halászati szövetkezetek szövetségének elnökhelyettese is szeretettel beszélt a szigetvilágról:

— *Tudod* — mondja derűsen — *a letteknek nincsen szigetük, nekünk viszont 1500 van. Az egyik például közvetlenül Lettország partjainál bukik ki a tengerből; alig fél négyzetkilométer. Mondogatják a lettek: legalább ennek a felét adnátok ide, akkor büszkélkedhetnénk, hogy van már nekünk is egy szigetünk.*

Az elnökhelyettes teletölti a poharamat.

— *Ez a Kärdla minerálvíz. Egyszer régen halászok mentek ki a Hijumaa szigetre. Halat ugyan nem fogtak, ám cserébe ezt a vizet találták.*

*

Karolina. Egy alagút neve ez, amely a Toompea (várhegy) gyomrába fúródik. Délután van, s az elegáns presszóvá alakított barlang bejárata előtt a munkából jövők kis sorba állást rendeznek. Mi lehet itt érdekes? — töprengek, míg barátaim utat törnek.

— *Csak nem fog a vendég itt sorba állni* — súgja oda egyikük.

Bent vagy tizenöt méter mélységig, kivágott fák rönkjeit asztalnak használva emberek ácsorognak a sötétben. Ahogy megszokom a félhomályt feltűnik, hogy aki megitta egy- vagy kétdecis piros italát, már veszik is el a poharat tőle, s finoman kitessékelik. Szigorodtak a szeszmérés szabályai errefelé. Ezt ismervén, nem tudok szabadulni a gondolattól, hogy ez az alagút korábban jóval mélyebb lehetett . . . Most már csak húszan férnek be. Kevesebb ember, kevesebb szesz.

Hangulatos tallinni utca

Közben megjönnek a poharaink. — *Terviseks!* — egészségére — mondják. Tiszteletemre másfél decivel koccintunk. Nem kicsi adaggal, de nem is naggyal. Lelkesen példát mutatunk.

— *Közönséges vörös bor* — dörmögi észt barátom — *csupán egy kis konyakot meg vodkát öntenek belé, és szegfűszeggel felforralják.*

Érzem is a poháron a forróságot. Közben egy szőke szakállas matróz a magyar szóra közelebb hajlik. Figyel és lassabban hörpöl. Igaz, mindig nagyokat.

Aztán a trakta teljessé válik: meghozzák az epres tányérkákat. Vörösbor vodkával, konyakkal, szegfűszeggel, eperrel. Nem is rossz. Kár, hogy rengeteg a kristálycukor mindegyikben.

Még javában tart az esti világosság, amikor becihelődünk a Moszkvába induló vonatba. Észt barátom utánam hoz egy üveg Kärdlát.

— *Szomjazni azért nem kell* — kiáltja istenhozzád közben.

Kárpáti Tamás

Így látta Huszák Zsolt

Tizenhat éves labdarúgók világbajnoksága Kínában

A BVSC egyike azoknak a kluboknak, amelyekben közismerten jó az utánpótlás-nevelés. A vasutasok több élvonalbeli szakosztállyal büszkélkedhetnek. Bár igaz, hogy a labdarúgók több évtizede elkerülték az NB I—et, de mindezzel együtt őket is megilleti a fenti megállapítás. Egykoron itt bontogatta szárnyait *Tichy Lajos, Fekete László, Törőcsik András* is. A szorgalmas edzők munkájának eredményeként mostanság is több ígéretes tehetség kergeti a labdát a Szőnyi úton.

Egyikük *Huszák Zsolt*, aki a magyar válogatott tagjaként részt vett a dr. Csanádi Árpádról elnevezett *16 évesek labdarúgó-világbajnokságán Kínában.*

— Párizs, majd Hongkong érintésével tizenhat órás, élménygazdag repülés után érkeztünk meg a csoportmérkőzések színhelyére, Sanghajba — kezdi a visszaemlékezést a fiatal középpályás. — Csodálatos látvány volt fentről nézni, ahogy Kuvait olajkútjainak lángjai megvilágították a sötét éjszakát.

— *A hírügynökségi tudósításokból az eredmények már közismertek. Mégis arra kérlek, hogy mint játékos, elevenítsd fel a mérkőzéseket.*

— Első mérkőzésünket Mexikóval vívtuk. Végig lüktető, gyors játék folyt a pályán a nagy meleg ellenére is. Élénk érdeklődés kísérte a világbajnokságot. Ezen a mérkőzésen is 25 ezer néző volt jelen, akik a mexikói televízió jóvoltából a dél-amerikaiakhoz hasonlóan láthatták, hogy két jogos 11—est nem ítélt meg javunkra a játékvezető, s így maradt a gólnélküli végeredmény. A rendkívül jó képességű játékosokat felvonultató Brazíliát 1:0—ra győztük le. A jó taktikánknak és a lelkesedésünknek tulajdonítható ez a siker. Nagyon örültünk, hiszen mi fiatalok is tudjuk, hogy Brazíliát bármilyen szinten is dicsőség legyőzni. A 3:0—ra legyőzött Katar sem képviselt gyenge játékerőt. Technikásak, gyorsak, de most taktikailag még gyengének bizonyultak.

— *Csoportgyőzelem, kapott gól nélkül következett a legjobb nyolc között a futballmúlt nélküli Nigéria. És bekövetkezett az, amire ti sem gondoltatok?*

— Örültünk, amikor megtudtuk, hogy Nigériával mérkőzünk a négy közé jutásért. Aztán a pályán hamar kiderült, ebben az esetben nem meghatározó, hogy melyik országban nagyobb a futball hagyománya. Frissebbek voltak, mint mi, jó volt a csapatjátékuk,tecnikailag is jól oldották meg a feladatukat, amit segített kitűnő erőnlétük. Teljesen megérdemelten győztek le bennünket 3:1—re. Nagyon elkeseredtünk, amiért nem jutottunk tovább, de valamennyien meggyőződhettünk arról, hogy ezen a vb-n Nigéria volt a legjobb.

— *Volt olyan csapat, amelynek tagjai a végső győzelemért fejenként ötszázezer forintnak megfelelő valutát kaptak volna. Nem tartod ezt túlzottnak?*

— Szeretem a pénzt, de ilyen szinten szerintem még nem nyújtunk olyan színvonalas játékot, hogy ennyit fizessenek, és nem is doppingol. Ezt a vb-ét sem az a csapat nyerte, amelyiknek felajánlották a pénzt. Én boldog vagyok, hogy eljutottam a távoli Kínába, amely oly gazdag építészeti és természeti kincsekben. Számomra minden pénznél többet jelent, hogy a sport révén megcsodálhattam a kínai Nagy Falat, láthattam Marco Polo rezidenciáját és még sok élményben lehetett részem. . .

Vetési Imre

Ennyi induló még nem volt

Atlétikai emlékverseny

Az ötödik alkalommal kiírt *„Kazi Aranka"* I. osztályú atlétikai emlékverseny kezdete előtt 150—160 versenyző jelezte indulási szándékát a 17 versenyszámban kiírt küzdelmekre augusztus 18-án, a BHSE pályáján. A helyszíni nevezések lezárása után *kiderült, hogy ennyi induló még nem volt az emlékverseny ötéves történetében.* Kettőszáznegyvennégyen adták le nevezésüket — köztük kuvaiti és NSZK-beli versenyzők is. Feltűnő volt az 5000 méteres versenyszámban indulók létszáma: *negyvenhatan álltak rajthoz!* A kezdés után fokozatosan javult az idő, sőt öt óra körül már a nap is ki-ki sütött, és mérséklődött a szél. A női 800 m-es síkfutás időpontjára már kimondottan kellemes atlétaidőben rajtoltak az „Emlékverseny" résztvevői. A számot Bugya Mariann, a BHSE sportolója nyerte 2:07.13 idővel, és egyben átvehette a BHSE által felajánlott tiszteletdíjat, amelyet Bánhidi László, a BVSC szakmai elnökhelyettese adott át.

Győztesek: férfiak: 100 m Menczer (Ú. Dózsa) 10.62, 400 m Szirmai (Olajbányász) 49.75, 1500 m Szatzker (Szekszárdi Dózsa) 3:43.05, 5000 m Kozma (Építők SC) 13:40.1, 400 gát Takács (DVTK) 53.04, magasugrás Bese (Csepel) 200, hármasugrás Sári (VSE) 15.17, súlylökés Ambrus (ZTE) 17.90, gerelyhajítás Temesi (Vasas) 78.10, diszkoszvetés: Holló (Postás) 59.30, nők: 100 m Hargittai (Vasas) 12.20, 400 m Gazdag (BHSE) 57.03, 3000 m Petrik (BHSE) 9:20.59, 400 gát Palanek (MTK—VM) 63.42, súlylökés Elekes (TBSC) 16.70, diszkoszvetés Vargáné (BVSC) 54.48.

Kóczián László

Nyári vándortúra

A természetjáró szakbizottság augusztus 17—20 között, a *Velem-Sárvár* közötti *Országos Kék Túra* útvonalon rendezte meg nyári vándortúráját.

A kezdeti kánikula, majd az éjszakai felhőszakadás sem rendítette meg a túrán résztvevő 35 vasutas természetjárót. Az osztrák határ közelében fekvő *Velem* községből indultak útnak. A cáki XIX. századi pincesor mellett haladva érkeztek *Kőszegre,* Jurisich Miklós városába. A középkori vár és a XV. században, *Garai Miklós* által építtetett Szent Jakab templom megtekintése után záporesőben. erdei ösvényen érkezett a csoport *Tömörd* községbe.

Délután kiderült az ég. de a felázott talaj megnehezítette a haladást. Előbb a Kincsédi-mezőn, majd a Szapári-erdőn keresztül haladva érték el az Ablánc patak melletti úttörő vándortábor épületét. Innen műúton és a szombathelyi vasútvonal töltésén jutottak a volt Gór vasútállomás épületéhez. Este tábortüzet raktak, és hangulatos szalonnasütéssel fejeződött be a nap.

Másnap a 13 hektár·területű arborétumáról ismert Szelestén keresztül érkeztek *Csénye* községbe, innen a Gyöngyös patak partján jutottak *Sárvárra.*

Sárvár történelmi nevezetességeinek megtekintése után a program fürdőzéssel zárult.

Buskó András

Gáspár Sándor
(1913—1985)

Augusztus 25-én, 72 éves korában elhunyt Gáspár Sándor nyugalmazott MÁV-főigazgató, a vasutas-szakszervezet egykori főtitkára, illetve elnöke.

1913-ban született Dombóváron. Apja MÁV-üzemi altiszt volt. Kispesten végezte iskolai tanulmányait, majd villanyszerelő-tanonc lett. Már a harmincas évek elején bekapcsolódott az illegális pártmunkába. 1935-ben lett tagja a Vas- és Fémmunkások Szakszervezetének. Egy évvel később felvették a MÁV-hoz, a központi pályafenntartási telepen dolgozott villanyszerelőként. Munkahelyén megszervezte a Vörös Segély-alapot, amely a felszabadulásig működött. 1940 és 44 között ipari érettségi bizonyítványt szerzett.

A felszabadulás Pécelen érte. Nagy lelkesedéssel kapcsolódott be az ország újjáépítésébe. Részt vett a vasút építésében, segédkezett a helyi MKP megalakításában. Erőfeszítéseket tett a járási nemzeti bizottság megalakítására is. 1945 májusában szervezőként tevékenykedett a Vasutasok és Hajósok Szakszervezetében, majd megválasztották budapesti területi titkárnak. 1947-ben a Vasutasok és Hajósok Szakszervezetének kongresszusa főtitkárhelyettessé·választotta. Két évvel később (1949. április 1-én) a SZOT elnöksége megbízta a vasutas-szakszervezet főtitkári teendőinek ellátásával. Ugyanekkor nemzetgyűlési képviselővé választották. Később, a vasutas-szakszervezet III. és IV. kongresszusa elnöknek választotta.

Az ellenforradalom után lakóterületén segítette az MSZMP megszervezését. A vasúti főosztály 7. szakosztályán szakszolgálatvezető-helyettesi megbízást kapott, majd később az Anyagellátási Igazgatóság vezetője lett. Aktívan részt vett a munkásőrség szervezésében is. 1970-ben vonult nyugdíjba. Munkásságát, elkötelezett politikai helytállását több magas kitüntetéssel ismerték el. Többek között tulajdonosa volt a Szocialista Munkáért és a Szocialista Hazáért érdemrendeknek is.

Temetése szeptember 12-én, 13 óra 45 perckor lesz a Kispesti Újtemetőben.

SZOMBATHELY

Nyugdíjas-találkozó az ÉHF-nél

Nyugdíjas-találkozót szervezett augusztus 23-án a szombathelyi épület- és hídfenntartási főnökség. A vasutasok Haladás Művelődési Házának a nagytermében *Spáring László,* a főnökség vezetője köszöntötte az egész igazgatóság területén élő 80 volt munkatársat.

A köszöntő és a főnökség életéről szóló tájékoztatás után a helyi *Melódia* énekegyüttes adott színvonalas műsort.

Ezután megvendégelték a nyugdíjasokat. Valamennyien kaptak 500 forint segélyt és egy kis emlékfüzetet. Az utóbbi borítójára a szolgálati főnökség dolgozója, Simon Iván festőművész egy vonatot rajzolt. A füzet célja az volt, hogy a jelenlevők aláírásukkal tegyék egymásnak emlékezetessé ezt a napot.

A nyugdíjas-találkozó költségeit a kommunista műszakok bevételeiből fedezték.

Sz. J. I.

A résztvevők egy csoportja

Horgásztanyát építenek

A hatvani körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága vasutas horgásztanya létesítését kezdeményezte Hatvanban. A város sóderbányája mellett a *Trencsényi József* szocialista brigád már ki is ásta a horgásztanya alapjait. A vontatási számadók *Zrínyi Ilona* brigádjának tagjai pedig két napig folytatták a társadalmi munkát a már előkészített terepen. A négy fiatalasszony és a két lány (Dudás Ildikó, Kakas Józsefné, Kis Andrásné, Korsós Ilona, Széles Istvánné és Tóth Istvánné) naponta 1500 téglát tisztított meg a maltertól és rakott sorba. A tanya építéséhez más szocialista brigádok jelentkezését is várják.

A bányató halban gazdag. Az idei nyáron egy hét és egy tizenkét kilogrammos példány is horogra akadt.

ALKOTMÁNY KUPA

Focidöntő Szombathelyen

Hetedik alkalommal szervezte meg az *Utasellátó SC* az *Alkotmány Kupa* kispályás labdarúgó-mérkőzés sorozatát. Az országos selejtezőkön három csapat vívta ki a jogot, hogy augusztus 24. és 25-én *Szombathelyen* a házigazdák csapatával közösen eldöntsék a végső sorrendet.

A küzdelemsorozatot a Mozgószolgálati Igazgatóság csapata nyerte meg a székesfehérváriak, a szombathelyiek és a szolnokiak előtt.

A legjobbaknak, a legeredményesebbeknek és a legsportszerűbbeknek a sportkör, a vállalati KISZ-bizottság és a vszb ajánlott fel díjakat.

HÍREK

Kitüntetések

Az Elnöki Tanács *Pullai Árpád* nyugalmazott közlekedési miniszternek több évtizedes munkásmozgalmi és közéleti tevékenysége elismeréseként, 60. születésnapja alkalmából a *Munka Vörös Zászló Érdemrendjét* adományozta. A kitüntetést Losonczi Pál, az Elnöki Tanács elnöke adta át szeptember 3-án. A kitüntetés átadásánál jelen volt *Havasi Ferenc,* az MSZMP Központi Bizottságának titkára és *Czinege Lajos,* a Minisztertanács elnökhelyettese.

Augusztus 20-a, alkotmányunk ünnepe alkalmából — eredményes munkásságuk elismeréseként — *Szocialista Kultúráért* kitüntetésben részesült *Czima János,* a miskolci vasutas művelődési ház társadalmi vezetőségének elnöke és *Müller Károly,* a debreceni vasutas klubkönyvtár vezetője. *Kiváló Munkáért* kitüntetést kapott *Kaszás István,* a vasutasszakszervezet Központi Ének-Zene és Képzőművészeti Iskolájának nyugdíjas közművelődési előadója.

A kitüntetéseket augusztus 16-án a SZOT-székházban adták át.

— **Munkasiker.** A székesfehérvári járműjavítóban a tervezett 197 millió helyett 205 millió forint értékű munkát végeztek az első félévben. Ennek negyven százaléka javításból származott, a többi pénzt az alkatrészgyártás és a kooperációban végzett teherkocsigyártás hozta.

— **Tanvágány.** A debreceni járműjavító üzemben a harmadéves szakmunkástanulók részére — a kocsijavítás elsajátítása érdekében — tanvágányt alakítanak ki, amelyet a tanévkezdésre helyeznek üzembe.

— **Társadalmi munka.** Alkotmányunk 36. évfordulója tiszteletére a pásztói vasútállomás dolgozói egy nap társadalmi munkát vállaltak. Tóth István állomásfőnök vezetésével várótermet, peronokat takarítottak, raktárat festettek, csinosították a szolgálati helyiségeket.

— **Kirándulás.** A szolnoki vasutasok nyugdíjascsoportjának vezetői augusztus 10-én kirándulást szerveztek a festői szépségű Cserkeszőlőbe. A túrán több mint negyvenen vettek részt. A nyugdíjascsoport tagjai részére évente több alkalommal rendeznek hasonló kirándulást.

— **Ankét.** A kelenföldi körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban társadalmi tulajdon- és tűzvédelmi ankétot rendeztek, amelyen részt vettek a legnagyobb fuvaroztató vállalatok képviselői is. Pásztor Imre üzemfőnök beszámolt többek között arról, hogy az utóbbi időben nőtt a vagondézsmálások száma, és több volt a tűzeset is. Felhívta a figyelmet a szigorúbb ellenőrzésre, a precízebb árurakodásra, a károk megelőzésére.

— **Új vendéglátóegység.** Új épületben kapott helyet Sárospatakon az Utasellátó Vállalat melegkonyhás üzeme, amelynek építését 1982-ben kezdték el. A vállalat miskolci területi igazgatóságának felügyelete alá tartozó vendéglátóegységet a közelmúltban adták át. Az étteremben hetven vendég étkezhet, a különterem pedig harminc személy befogadására alkalmas.

— **Fogászati szakrendelő.** A GYSEV-hez tartozó Csorna állomáson üzemelő orvosi rendelő a közelmúltban fogszakorvosi részleggel bővült. Az új épületrészt dr. Hunyady László igazgató főorvos, a szombathelyi területi egészségügyi központ vezetője adta át rendeltetésének.

LAKÁSCSERE

Elcserélném budapesti kétszobás, külön étkezős, erkélyes, II. emeleti komfortos, telefonos MÁV-bérlakásomat miskolci másfél vagy kétszobás komfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Hidasi Jenő, 1155 Budapest, Lenin útja 16/d. Telefon: 643-128.

Elcserélném szolnoki, vasútállomástól 300 méterre levő 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos (gázos), III. emeleti, nem panelházban levő OTP-öröklakást budapesti, elsősorban a rákospalotai MÁV-lakótelepen levő háromszobás, komfortos (lehetőleg postai telefonos) MÁV-bérlakásra. Hármas csere megoldás is érdekel. Ajánlatokat 5000 Szolnok, Mátyás király út 11. III. 11. Rónyai Balázs címre, vagy 18 óra után a 06-56-16-240 postai telefonszámra kérem.

Elcserélném budapesti XV. ker., Rákos u. 102. sz. X. emelet 62 sz. alatt levő két szoba, összkomfortos, 47 négyzetméteres lakásomat háromszobás vagy nagyobb méretű összkomfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet munkaidőben 7-15-ig a 429-716, vagy 19-87 üzemi telefonszámon Molnár István.

Elcserélnénk két szoba összkomfortos, 80 négyzetméteres telefonos tanácsi bérlakásunkat és két szoba komfortos 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásunkat (utóbbit csak MÁV-dolgozóval) három szoba összkomfortos, telefonos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 666-502 telefonszámon lehet.

Elcserélném Budapest, Rákospalota (XV. ker.) Lenin u. 12. sz. fsz. 1. sz. alatti kiskertes, 47 négyzetméteres egy szoba plusz étkezős, komfortos, felújított, olcsó bérű MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Érdeklődni a helyszínen, vagy este a 844-600-as telefonszámon. Rozgonyi László.

Elcserélném balatoni kétszobás, kertes MÁV szolgálati lakásom budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a 499-702-es telefonszámon.

Elcserélném tatabányai, egy szoba, két félszoba, hallos, összkomfortos (panel) tanácsi lakásomat budapesti egy szoba, komfortos MÁV-bérlakásra. Cím: Molnár Tamásné, Sopron, Pesti Barnabás u. 19. sz. 9407.

Elcserélném rákospalotai 50 négyzetméteres, kétszobás, főzőfülkés, komfortos (külön kert, padlás, pince, garázslehetőséggel) MÁV-bérlakásomat tanácsi komfortosra, esetleg garzonra, lehetőleg Újpalotán vagy Kelenföldön, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este a 252-134-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos úti összkomfortos, másfél szobás, 47 négyzetméteres, erkélyes, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló vagy kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 30-17, este 18 órától a 698-714-es telefonszámon.

Elcserélnénk Budapest X. kerület Maláta út 13. szám alatti másfél szobás, komfortos tanácsi lakásunkat Budapest bármely kerületében kétszobásra, megegyezéssel. Gondnoki beosztást is vállalnánk. Érdeklődni lehet az 55-06-os üzemi telefonon

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő komfortos, kétszobás, 54 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Zöldövezeti vagy vidéki megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet a 114-625-ös telefonszámon Kozma Imrénél, vagy 10-28 üzemi, illetve 330-992-es telefonszámon Kozma Imrénél. Cím: Budapest VIII., Kerepesi út 1. VIII. ép. I. em. 30.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség·
1088 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 — 11 850
85—8098. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1985. SZEPTEMBER 26.

Az utóbbi évek legerősebb őszi forgalmához érkeztünk

Mészáros András vezérigazgató-helyettes vitaindítója a szállítási konferencián

Lapzárta után, szeptember 18-án, a MÁV a Kereskedelmi Kamarával és a Központi Szállítási Tanáccsal együttműködve szállítási konferenciát rendezett a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében. Az elnökségben foglalt helyet Urbán Lajos közlekedési miniszter, dr. Nagy Ervin közlekedési miniszterhelyettes, Tolnai Ildikó, a vasutas-szakszervezet titkára. A konferenciát dr. Bajusz Rezső vezérigazgató nyitotta meg. Az őszi vasúti szállítások időszerű feladatairól Mészáros András MÁV vezérigazgató-helyettes tartott vitaindítót. Az alábbiakban ebből adunk kivonatos ismertetést.

A vezérigazgató-helyettes bevezetőjében az évről évre visszatérő őszi forgalomról beszélt, majd így folytatta:

— A MÁV 1985-re mind a belföldi, mind a nemzetközi áruszállítások fuvarpiaci helyzetét mérlegelve az előző évivel csaknem azonos, *120 millió tonna áru elszállítását terveztük*, s ehhez — munkaerő, valamint technikai fejlesztési korlátaink miatt — a korábbinál jobb eszközgazdálkodást, szervezettebb vasúti munkát kellett rendelnünk. Ilyen feltételezések mellett is a gazdálkodás nehezebbé válásával, a feszültségek fokozódásával kellett számolnunk.

Az első félévi áruszállítási teljesítmények azonban a bázishoz képest csaknem 4 millió tonnával elmaradtak — döntően az I—IV. havi előszállítás mérséklődése miatt. Ezt látva a MÁV vezetése májusban a szállítási tervelőirányzat korrekcióját, 2 millió tonnás csökkentését határozta el. Ekkorra ugyanis világosan látszott már, hogy az előszállítások időszakában az előző évinek mindössze 64,4 százalékát értük el, ami az eredeti szállítási előirányzat teljesíthetőségét kizárja.

Április és május hónapoktól a szállítási igények erősödtek, de ugyanakkor a vasút üzemi nehézségei — saját és a szomszédos vasutak tevékenységével összefüggő gondjai — is fokozódtak. Június és július hónapban például a megrendelés napján ki nem állított kocsik száma 22—24 ezret, napi átlagban mintegy 800-at is elért, s ez a bázis értékeinek 1,7—2-szerese. Jelentősen nőtt (főként május—júniusban) a vonatfeloszlatások száma, különösen a nemzetközi vonatoké. *A teherkocsik fordulóideje mintegy 10—12 százalékkal rosszabb a bázisnál és több, mint 15 százalékkal a terv szándéknál.* Tovább romlottak munkaerő-feltételeink. Ugyancsak számottevően romlott mind a vontató, mind a vontatott járműpark üzemkészsége (a villamosmozdonyoknál mintegy 5 százalékkal, a teherkocsiknál 2 százalékkal).

Mindezek — és számos itt nem érintett, részben belső, részben külső hatás — eredményeként, noha az utóbbi hónapok áruszállítási kereslete teljesítményeinknél magasabb, mégsem sikerült a korábbi elmaradások pótlását biztosítanunk. Az I—VII. hónapok belföldi áruszállítási (módosított) tervteljesítése 97,5 a bázishoz viszonyítva pedig 92,5 százalék. Export- és importszállításaink tervteljesítése kedvező 103,7, illetve 110,8 százalékos, a tranzit viszont valamennyinél előnytelenebb, 96,6 százalékos. Augusztus sem eredményezett lényeges változást.

Elmaradásaink tehát számottevőek az áruszállítási igény pedig tovább erősödik. A II. félév áruszállítási feladata 18,5 százalékkal magasabb az I. félév teljesítésénél. Talán nem túlzás azt feltételezni, *hogy az utóbbi évek egyik legerősebb, ugyanakkor mind a MÁV, mind a népgazdaság szempontjából döntő fontosságú őszi forgalmához érkeztünk.* A következő négy hónapban mintegy 42—43 millió tonna áru szállítása vár a vasútra, ez a II. félévre tervezett áruszállításnak közel 70 százaléka.

A mezőgazdasági termékek és energiahordozók belföldi szállítása, valamint az export megerősödése az utolsó 4 hónap legszembetűnőbb sajátossága. A mezőgazdasági termékek közül egyik legjellemzőbb a cukorrépa feldolgozásra történő vasúti szállítása. 105 ezer hektár termőterületről mintegy 4 millió tonna termény várható, *amelyből vasúton közel 3 millió tonna elfuvarozása a feladatunk*, s ez több a múlt évinél. A kampány szeptember közepén indult a beszállításokkal A növényolajipar is több repcére és napraforgóra számít a tavalyinál.

Igen fontos feladatunk az energiahordozó szállítása. Eléggé közismert, hogy az ország egyes területein a fokozott felvásárlás következtében már most is szénhiány van, ezért a szén szállítási igényeit naprakészen ki kell elégítenünk.

Az ÉVM-től kapott információk szerint *összesen mintegy 6,4 millió tonna építési alapanyag szállításával kell számolni a II. félévben*, s ebből jelentős hányad az utolsó négy hónapban kerül elszállításra. Ezen belül 2 millió tonna kő, 3 millió tonna kavics, 510 ezer tonna cementgyártmány, 514 ezer tonna zsákos cement vasúti szállítása várható. Ez mintegy 300 ezer tonnával magasabb az előző év hasonló időszakának teljesítésénél, ezért igen feszített feladatot jelent.

Exportszállítási feladataink közül kiemelkedő fontosságú a Szovjetunióba irányuló export. Ebben a viszonylatban az 1985. évi terv 3 millió 699 ezer tonna, amely az előző évi teljesítésnél mintegy 800 ezer tonnával több. Az első félévi tervtől 108 ezer tonnával maradtunk el, így a II. félévben szovjet exportra több mint 2,1 millió tonna vár szállításra. Ezen belül az új termésből 580 ezer tonna gabonát kell még ez évben kiszállítani.

Másik jelentős tétel a konzerváruk szállítása, amelyből közel 300 ezer tonnával számolunk. Ennek szállítása során igen nagy gond, hogy a szovjet vasút — kérésünk ellenére — nem ütemesen adja át a szükséges SZD-rakodólap-mennyiséget. További feladatunk 105 ezer tonna italáru kiszállítása, amelynél az eddigi — időarányosnál kedvezőbb — teljesítés miatt időszakonként fogadási korlátozásokat ír elő az átvevő.

Augusztus végétől megkezdődött a közel 380 ezer tonna alma kiszállítása is. A többi viszonylat exportszállításaiban is jelentős a mezőgazdasági termények szerepe. Az AGRIMPEX-től kapott információ szerint az év hátralevő részében *Lengyelországba* 126 ezer tonna, *Csehszlovákiába* 120 ezer tonna, az *NDK-ba* 170 ezer tonna, *Jugoszláviába* 30 ezer tonna gabonaexporttal kell számolnunk. Ezeken felül még további 250 ezer tonna gabona feladása várható, de ennek irányáról, valamint üteméről részletek csak később válnak ismertté.

Mintegy két hónap alatt *295 ezer tonna cukorrépát kell exportálni Jugoszláviába.* A Szovjetunión kívül egyéb irányú alma szállításával is számolunk, azonban ez szintén nem pontosított még. Fokozódik a műtrágyaexport, mivel a bázishoz viszonyítva az első félévi kiszállítás alacsonyabb volt.

Az Ipari Minisztérium tájékoztatása szerint az első negyedévi szállítási késések pótlásaként közel 150 ezer tonna többlet ipari termék exportja várható, döntően konvertibilis viszonylatban.

Az őszi forgalmi feladatok megismerésével legalább azonos fontosságú a teljesítéséhez nélkülözhetetlen közlekedési tényezők (vonóerő és kocsipark, munkaerő-ellátottság, rendező pályaudvari kapacitások stb.) elemzése — mutatott rá Mészáros András —. Ismeretes, hogy

(Folytatás az 5. oldalon.)

Dr. Bajusz Rezső megnyitja a konferenciát (Zelman Ferenc felvétele)

FELHÍVÁS

Az MSZMP XIII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára indított munkaversenyben vállalt kötelezettségeink teljesítéséhez a szovjet vasutasok internacionalista segítséget nyújtottak.

Munkáskollektivánk a 35. vasutasnapon csatlakozott a Munka Vörös Zászló rendjellel kitüntetett lvovi vasutak uzsgorodi aligazgatósága dolgozóinak az SZKP XXVII. kongresszusa tiszteletére tett munkafelajánlásaihoz.

Meggyőződésünk, hogy az exportszállítás maradéktalan teljesítése elősegítheti szovjet munkatársaink kongresszusi versenyét, amelynek sikere a mi érdekünk is. Ezért vállaltuk azoknak a feltételeknek a biztosítását, amelyek feloldják a szállítási feszültségeket. Jobb munkaszervezéssel növelni lehet például a járművek, gépek, berendezések kihasználását, segíteni energiatakarékosabb üzemeltetését.

A vállalások teljesítése csak a vasutasok összefogásával lehetséges. A kongresszusi munkaversenyben eddig tanúsított példamutató helytállásra, a vasút iránti elhivatottságra építve, felhívjuk dolgozóinkat, hogy munkafelajánlásaikkal segítsék a szállítási feladatok teljesítését; a belső tartalékokat feltárva törekedjenek a hatékonyabb munkára.

Felhívjuk exportáló vállalatainkat, fuvaroztatóinkat is, hogy csatlakozzanak felhívásunkhoz, tegyenek meg mindent a terv szerinti szállítási feltételek biztosításáért, az exportfeladatok végrehajtásáért.

A felszabadulási jubileumi munkaverseny eddigi eredményei bizonyították dolgozóink alkotó tenniakarását, hivatásszeretetét, jövőnk iránt érzett felelősségét. Meggyőződésünk, hogy a munkáskollektívák és a szocialista brigádok csatlakoznak felhívásunkhoz, tovább erősítve a szovjet és a magyar nép barátságát, a proletárinternacionalizmust. Biztosak vagyunk abban, hogy a szovjet dolgozókkal együttműködve megvalósulnak közös céljaink.

Felajánlásaink teljesítésével járuljunk hozzá az MSZMP XIII. kongresszusa határozatainak végrehajtásához, a kongresszusi és a felszabadulási munkaverseny során kibontakozott lendület folyamatosságának biztosításához. Készüljünk méltóan az SZKP XXVII. kongresszusára!

A Munka Vörös Zászló Érdemrendjével kitüntetett MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság munkáskollektívája

Szovjet elismerés a MÁV-nak

Magyarország és a Szovjetunió 40 évvel ezelőtt kötötte meg a két ország közötti első kereskedelmi megállapodást. Az évforduló alkalmából a Szovjetunió külkereskedelmi minisztere megbízásából a magyarországi szovjet külkereskedelmi képviselet jelenlétében ünnepélyes külsőségek között elismerő oklevelet nyújtott át dr. Bajusz Rezsőnek, a MÁV vezérigazgatójának. A kitüntetés a Magyar Államvasutaknak a két ország közötti kereskedelmi, gazdasági együttműködés fejlesztésében betöltött jelentős szerepét ismeri el.

ITT AZ ŐSZ!

Megkezdődött a répakampány

A szegedi igazgatóság dolgozóinak az év utolsó négy hónapjában 4 millió tonna árut kell elszállítani, ebből 2,8 millió tonna a kocsiigényes áruk mennyisége. Legnagyobb feladatot idén is a cukorrépa gyárakba való fuvarozása jelenti. A zavartalan szállítás érdekében az igazgatóság és az érintett cukorgyárak vezetői a kampány kezdete előtt egyeztették a feladatokat, és meghatározták a konkrét tennivalókat. Többek között döntöttek arról is, hogy honnan, milyen vonatokkal, és milyen ütemben továbbítják a répát.

A cukorgyárak tájékoztatása alapján cukorrépából kedvező a termés. Így az idei szezon várhatóan 100—110 napig tart, vagyis áthúzódik a következő évre. Az előzetes felmérések szerint az elmúlt évinél több, közel 1,2 millió tonna répát kell vasúton elfuvarozni. Az elszállítandó „édes" árut 37 állomáson rakják vasúti kocsikba és küldik öt cukorgyárba, *Mezőhegyesre, Sarkadra, Szolnokra, Hatvanba* és *Kabára.* Az említett gyárakon kívül a Dél-Alföldön megtermett répából mintegy 185 ezer tonnát irányítanak át *Kaposvárra, Sárvárra* és *Ercsibe.*

Az idén ismét küldenek cukorrépát feldolgozásra az ország határain túlra. A tervek szerint *Orosházáról a horvátországi Viroviticára 48 ezer, míg Földeákról Belgrádba 36 ezer tonnát exportálnak.*

Az igazgatóság területén lévő gyárak közül Mezőhegyesen szeptember 13-án kezdődött a szezon, Sarkadon pedig egy nappal később. E két gyárral kapcsolatos hír az is, hogy folyamatban van a Sarkadi Cukorgyárral cukorrépa, cukorra és nyers répaszeletre a visszterhes, 7 napos kocsimegrendelésről szóló megállapodás megkötése. A mezőhegyesiekkel pedig export cukorrépa szállítására vonatkozik majd az egyezség. Hasonlóan folyamatban van az igazgatóság és a sarkadi, a mezőhegyesi, a hatvani és a szolnoki gyárakkal olyan megállapodás megkötése, amely alapján tíz vagy több kocsi berakása esetén egy fuvarlevéllel történne a feladás.

A vasút az elszállítandó répa mennyiség mintegy 70 százalékát forda- és irányvonattal továbbítja. A répa befuvarozása mellett természetesen gondoskodnak a gyárakból kikerülő cukor, répaszelet és melasz folyamatos szállításáról is. Ugyancsak gondoskodnak a cukorrépa gyártásához szükséges energiahordozók és adaléki anyagok továbbításáról is.

A budapesti vasútigazgatóság területén két cukorgyár, az *ercsi* és az *ácsi* helyezkedik el. A répaszállítással kapcsolatos megbeszéléseket mindkét gyárban megtartották.

(Folytatás az 5. oldalon.)

NEMZETKÖZI KITEKINTÉS

Ideológiai kampány Nyugaton a szakszervezetek ellen

A szakszervezeti mozgalommal szemben megnyilvánuló, egyre dühödtebb kirohanásokról, rágalmakról adott számot a Szakszervezeti Világszövetség áprilisban megjelent lapja. Az utóbbi években ugyanis a nyugati sajtóban számos cikk jelent meg *„A nyugtalan szakszervezetek”*, *„Lendületvesztésben a szakszervezetek”*, *„Feleslegessé válnak a szakszervezetek?”* stb. címekkel.

Ez a heves ellenségeskedés a szakszervezetekkel szemben, amelyet a munkaadókhoz közel álló hírközlőszervek folytatnak, olyan mértékben növekedett, amilyen mértékben a válságban lévő tőkés országokban a társadalmi és a politikai helyzet romlott. Bár ezek a szakszervezetellenes kampányok különböző formában zajlottak le, formájuk és hevességük országonként, a helyi hagyományoktól és az erőviszonyoktól függően eltérő. A céljuk mindenütt ugyanaz volt: *gyengíteni, vagy semmissé tenni a szakszervezetek által elnyert pozíciókat*, amelyeket az eltelt évszázad folyamán kiharcoltak a társadalmi életben.

Kik felelősek a válságért?

Az a mód, ahogyan a *Reagan*-kormány elfojtotta az amerikai légiirányítók sztrájkját és támadta a szakszervezetüket; ahogyan az Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága a szakszervezeti jogokat korlátozta; az szinte valódi háború, amelyet a konzervatív kormány a nagy-britanniai szakszervezetek ellen indított; s amelyben *Thatcher* asszony odáig elment, hogy a szakszervezeteket „belső ellenségnek” nevezte, valamint a számos más, szakszervezetellenes kampány, amelynek a sajtó rendszeresen szócsövévé válik, egyazon folyamatnak a részei. Ilyen módon a munkaadók és egyes kormányok nem kevesebbel vádolják a szakszervezeteket, mint azzal, hogy a kapitalizmus válságáért ők a felelősek.

Azt állítják, hogy a szakszervezetek „túl erősek” és „felelőtlen követeléseikkel” aláássák a gazdaságot. A munkaadók — a tömegtájékoztatási eszközök nagy részének a támogatásával — azt szeretnék elhitetni, hogy a sztrájkok és a kollektív szerződések tárgyalásának a gyakorlata, amely a szakszervezeti harc alapja, a jelenlegi körülmények között „luxusnak” számít.

Ez a nyugaton megkezdett ideológiai kampány a szakszervezetek ellen egész pontosan meghatározott célt követ: *elkendőzni a tőkés válság valódi okait*, és elfeledtetni a dolgozó tömegekkel azt a jelentős társadalmi ráfizetést és kárt, amelyet az országok gazdaságai a szakadatlan növekvő, improduktív katonai kiadásokra fordítanak.

Kétségtelen persze, hogy vannak olyan szakszervezetek is, amelyek nem győzik eleget dicsérni a „szabad vállalkozás” erényeit, melyet úgy hirdetnek, mint a gazdasági hatékonyság biztosítékát. Szerintük a munkaadók maguk a megtestesült kreativitás, az újítás, az „egyetemes érdekek” védelmezői, vagyis röviden a gazdaság legfőbb „alkotóerői”. De miben rejlik valójában a „piacgazdaság” úgynevezett hatékonysága?

A neoliberalista gazdaságtan hirdetői arról szeretnék meggyőzni a dolgozókat, hogy egyedül a piac spontán erői képesek biztosítani a termelőerők optimális felhasználását. De felmerül a kérdés, hogy akkor vajon ez a politika miért nem teszi lehetővé a válság megszüntetését? Hiszen nyilvánvaló, hogy minden válság hatalmas veszteségeket okoz a társadalomnak.

A válságok egyébként nem csupán egyedüli jelei a „szabad vállalkozás” költséges pocsékolásának. Más veszteségek származnak abból a törekvésből, amely szerint a monopóliumok fékezni akarják a technikai fejlődést, s korlátozni akarják többé-kevésbé a termelés mennyiségét a meglevő lehetőségekhez képest. Még egyes kapitalista közgazdászok is beismerik, hogy a monopóliumok piaci uralma az adott ország piacán megakadályozza a nemzetgazdaságokat abban, hogy optimális teljesítőképességüket kifejtsék.

A tőkés világ gyakorlata bővelkedik a nem megfelelő vezetés, a tudományos és a technikai fejlődés eredményeitől való tartózkodás, valamint a stratégia kiszámításában elkövetett hibák példáiban, többek között a nagy társaságok tevékenységében. *A tőkés termelés anarchiája miatt ez nem is lehetne másként.* Annak az állítása, hogy csak a „piactörvények szabad játéka” biztosíthatja az üzemek termelőinek optimális felhasználását, nagyon távol esik a valóságtól. Ugyanakkor egyes nyugati közgazdászok most a monopolista szektor vállalatainak „relatív hatékonysághiányáról” beszélnek.

A tőkés országok valósága tehát rácáfol a kapitalizmust védelmezők vitatható állításaira, akik minden erejükkel annak az elméletnek akarnak érvényt szerezni, amely szerint *a „piacgazdaság” lenne egyedül valóban hatékony.* Ám hiábavaló gazdasági és társadalmi hatékonyságról beszélni akkor, amikor a monopóliumok, profitjuk megőrzése érdekében, meglepő könnyedséggel számolnak fel egészen modern üzemeket, vagy hagynak el egész ipari szektorokat azzal az ürüggyel, hogy *„nem elég rentábilisak”*.

Ennek a „gazdasági hatékonyságnak” a társadalmi költségei rendkívül nagyok és kellemetlen hatásúak a dolgozók és a társadalom egészére. Ilyen körülmények között hogyan kell értékelni azt a negatív állítást, hogy a szakszervezetek „gazdasági tekintetben termelékenységellenesek”?

Bárhogyan csűrik-csavarják

Miközben a szakszervezetellenes kampány mind szélesebb méreteket ölt, a tőkés országokban több, a statisztikai adatokat a legkorszerűbb módszerekkel feldolgozó, tudományos igényű tanulmány készült. Különösen érdekes a Harvard Egyetem két tanárának, *Richard Freeman*-nak és *James Medoff*-nek a *„Mit csinálnak a szakszervezetek?„* című tanulmánya, amely 1984-ben jelent meg az Egyesült Államokban. Miután tanulmányukban emlékezetetnek a polgári közgazdászok és szociológusok között kétszáz év óta folyó vitára, akiknek nem mindig sikerült közös véleményre jutni a szakszervezeti mozgalomnak a társadalomra gyakorolt hatása kérdésében, a szerzők megjegyzik, hogy az eltelt negyedszázad folyamán tanúi lehettünk a szakszervezetek növekvő szerepe becsmérlésének, amelyeket egyre inkább úgy tekintettek, mint a munkaerőpiac „monopolista erőit”. Pedig a jelenleg rendelkezésre álló adatok lehetővé teszik egy egészen más kép kialakítását a szakszervezetek hatásáról a gazdaság fejlődésére — jelenti ki Freeman és Medoff.

A két harvardi professzor azért nem veti el azt a hamis koncepciót, amely szerint a szakszervezetek egyfajta „monopóliumot” képeznek, és elfogadják, hogy ennek a jelenségnek lehetnek negatív következményei a gazdaságra és a társadalomra. Freeman és Medoff egyébként a szakszervezetek tevékenységét nem a társadalomra gyakorolt „jótékony hatásnak” fogják fel, hanem — amint ez a valóságban a reformista szakszervezetek értelmezésének egyik legfőbb gyengesége: — *annak a szándékuknak a kifejeződése, hogy a szakszervezetek a nagytőke „társadalmi partnerei” legyenek.* A szakszervezetek hozzájárulhatnak a tőkés rendszer „jobbá tételéhez”, azzal a feltétellel, hogy a tőkés munkaadók korrektül viselkednek velük szemben, azaz nem tagadnak meg semmilyen gazdasági liberalizmust, vagy neoliberalizmust — írják. Ám az objektív elemzés igénye mégiscsak odajuttatja Freemant és Medoffot, hogy egész sor érdekes és helytálló megfigyelést tegyen a szakszervezetek ösztönző szerepéről a kapitalista termelés vonatkozásában. Ez a jelenség — nézetük szerint — a szakszervezetek demokratikus jellegéhez kötődik, amelyek nem csupán a dolgozó kollektívák szóvivői szerepét vállalják, hanem egyúttal a kollektív tiltakozások és akciók szervezetei is.

Ezt a megállapítást nagyban megerősítik a következő tények: számos, az utóbbi években az Egyesült Államokban készített tanulmány bemutatta, hogy hasonló feltételek között *a szakszervezettel bíró vállalatokra a nagyobb termelékenység a jellemző.* A termelékenységi adatok, az esetek többségében 10—30 százalékkal nagyobbak. Nem véletlen tehát az sem, hogy több polgári közgazdász nyilatkozatában még tiszteletét is kifejezi a *„szakszervezetek határozottsága”* iránt, amellyel a tőkéseket sürgetik a termelés vezetési és szervezési módszereinek a tökéletesítésére.

A szakszervezeti mozgalom pozitív hatása természetesen nem korlátozódik csak erre. A hatás más tekintetben is megnyilvánul, amit sajnos nem lehet egy cikk keretei között kifejteni. Csupán annyit jegyeznék meg, hogy a tőkés országokban a gazdasági stratégiára vonatkozó kérdések — a foglalkoztatás és a fejlett technika alkalmazásának a kérdései — *napjainkban elkeseredett osztályharc középpontjában állnak.* A munkásmozgalom, amely különböző demokratikus megoldásokat javasolt a termelési technológia átszervezése következtében keletkező problémák megoldására, hű marad eredeti céljaihoz: olyan gazdasági fejlesztésre kell kényszeríteni a monopóliumokat, amely megfelel a nép nagy többségének, és nem csupán a profit követelményére alapul.

— Milyen érveket használnak a „neoliberális” közgazdászok és jobboldali politikusok, akik szerint a szakszervezetek „gazdaságilag termelékenységellenesek”?

Azt mondják például, hogy a szakszervezetek követelési harca *a béreket a „normális” szint fölé emelné,* ezzel aláásná a vállalatok versenyképességét, és a termelő erőforrások szétosztásával az egész gazdaságra nézve károsnak ítélt egyensúlyhiányt eredményezne. Ám a „versenybér” teljesen önkényesen használt, nagyon relatív és elvont kifejezés, amelyet a „piaci egyensúly” modelljének függvényeként határoztak meg, de csak a maximális profit kritériuma alapján.

A sztrájkjog fontos fegyver

— Hogyan jelentkeznek azok a „veszteségek”, amelyek a monopóliumokat érik, amikor a szakszervezetek követelési akciói nyomán a monopóliumok kénytelenek a béremelésekbe beleegyezni?

Nyugati közgazdászok számításai szerint ezek a „veszteségek” alig érik el a bruttó nemzeti jövedelem értékének 0,3 százalékát, vagyis sokszorosan alatta marad a gazdasági válság okozta veszteségeknek, nem beszélve a pazarlás egyéb formáiról és az improduktív katonai kiadásokról. Mások ugyancsak „gazdasági veszteségeket” emlegetnek, amelyek a sztrájkokhoz fűződnek, elfelejtve azt, hogy ezek a sztrájkok a kapitalista kizsákmányolás elkerülhetetlen következményei és a bérből élők egyetlen hatékony önvédelmi eszközei a kapitalista önkény ellen.

A sztrájk joga nélkül a szakszervezetek tehetetlenek lennének, a dolgozóknak semmilyen eszköz nem lenne ahhoz, hogy érvényre juttassák követeléseiket, és a kollektív szerződések csak írott szövegek maradnának. Következésképpen a sztrájkok társadalmi szerepét nem lehet csupán a munkaadóknak okozott kárként emlegetni. Tagadhatatlan természetesen, hogy a sztrájkok esetenként sokba kerülhetnek a munkaadónak, legyen az kis vagy nagy vállalat. Ezek a veszteségek különösen jelentősek a ciklikus fellendülés szakaszában, amikor az áru és a szolgáltatások iránti kereslet növekszik. Ennek ellenére nem szabad szem elől téveszteni, *hogy a sztrájkakciók, legyenek azok szektoriálisak vagy országosak, általában a dolgozók válaszát jelentik gazdasági helyzetük romlásával kapcsolatban.* Ezek az akciók, amikor tiltakozó sztrájkokról van szó, a leggyakrabban rövid időtartamúak. Ha az összecsapás tartósnak ígérkezik, mint például az angliai bányászok esetében, akkor a felelősség főleg a munkaadót, vagy a kormányt terheli, és hajlíthatatlanságukat, makacs ragaszkodásukat jelzi ahhoz, hogy „megleckéztessék” a dolgozókat, vagy megtörjék a szakszervezeti mozgalmat.

A szakszervezetek tevékenységének egy másik oldala is megérdemli a figyelmet: *a tőkések a profitért folytatott versenyéről van szó.* Valójában a szakszervezetek nem a monopóliumok profitját „sértik” meg, hanem az extraprofitjukat. És ez érinti a probléma lényegét.

A monopóliumok vad szakszervezet-ellenessége főleg azon szándékukkal függ össze, hogy elhárítsák, vagy legalábbis gyengítsék azt a jelentős akadályt, amely akadályozza féktelen profithajszájukat. Azért, hogy „megkerüljék” ezt az akadályt, a monopóliumok hol az áremelésekhez, hol pedig a bérek „korlátozásához” és más „takarékossági” intézkedésekhez folyamodnak. Felelősségüket ezért a helyzetért a dolgozókra és szakszervezeteikre szeretnék hárítani. A tények viszont tények maradnak.

Nagyon fontos tehát, hogy a munkásmozgalom szervezetei — de különösen a szakszervezetek — *feltárják a dolgozók előtt, hogy a válság gyökerei a monopolista tőkének a gazdaság felett gyakorolt osztatlan uralmában rejlik,* s csak akkor lehet valódi kiutat találni a tőkés válságból, ha szocialista jellegű intézkedéseket hoznak, és fejlesztik a gazdaság demokratizmusát, azaz a dolgozók bevonását a társadalom irányításába.

Baranyai Zoltán

Eszperantó kiállítás

Kultúrával a békéért

„Kultúrával a békéért” címmel rendezett kiállítást szeptember 17-én a BVSC Szőnyi úti székházában a vasutasok szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda és sport osztálya, a BVSC vezetősége, valamint a Magyar Eszperantó Szövetség központi vasutas szakcsoportja.

A kiállítás színes könyv- és címlapokon mutatta be az eszperantó könyv magyarországi útját, a hazánkban megjelent eszperantó nyelvű könyveket, folyóiratokat, a magyar szerzők külföldön megjelent eszperantóra fordított műveit.

Pallos György osztályvezető megnyitja a kiállítást

Vendégek Norvégiából

A közelmúltban 54 tagú norvég vasutas-fúvószenekar három napig vendégeskedett hazánkban. Az együttes Pécsett közös hangversenyt adott a helyi vasutas fúvósokkal, majd városnézésen vettek részt. Másnap a főváros nevezetességeit tekintették meg. Az együttes vezetőjét, Sigmund Johansent fogadta Tolnai Ildikó a vasutas-szakszervezet titkára.

(Skoda László felvétele)

Gyöngyszem

A minap valóságos gyöngyszemre akadtam könyveim böngészése közben. Annyira tetszett a gondolat, hogy nyomban lemásoltam jegyzetfüzetembe, mégpedig azzal a nem titkolt céllal, hogy valamely alkalmas pillanatban fontos gazdasági beosztásban dolgozó barátom íróasztalára csúsztatom okulásul.

Ugyanis a szóban forgó barát az utóbbi időben többször is arról panaszkodott, hogy az általa vezetett vasúti munkahelyen szép számmal akadnak olyan munkatársak, akiket szívesebben látna más beosztásban: olyan funkciókba, amelyben képességeiket sokkal jobban tudnák kamatoztatni, mint amiben pillanatnyilag tevékenykednek.

— *Mi ebben a gond?* — kérdeztem. — Ha ismered jól a beosztottaidat, tudod, hogy milyen munkakörben lennének a leghasznosabbak, egyszerűen átirányítod őket a megfelelő helyre, a dolog ezzel rendeződik.

— Naiv vagy — felelte barátom rezignáltan, és percekig nem szólt, csak sóhajtozott, mint egy fáradt, öreg bölcs.

A kínos helyzetben nem tehettem mást, minthogy elővettem jegyzetfüzetemet, és lassan, tagoltan olvasni kezdtem:

„. . . minden erőt úgy használni, hogy — minél kevesebb vesztéssel — legnagyobb nyereséget hozzon; azaz kit-kit oda tenni, ahol az ő maximuma mind magára, mind az egészre nézve leginkább kijön.”

A gondolat, ez a kis gyöngyszem egyébként *Bolyai Farkastól*, a híres matematikustól származik. Meglehetősen régen vetette papírra . . .

(sárközi)

Nagy várakozás előzte meg

Főbizalmit választottak a miskolci gépállomáson

Jól előkészített szakszervezeti főbizalmi-választás volt Miskolcon, az építési főnökség gépállomásán. Nagy várakozás előzte meg a tisztújítást. A jelenlévők elégedetten hallgatták a szakszervezeti munkáról szóló beszámolót.

Radványi Tivadarné főbizalmi így kezdte beszámolóját:

— Az elmúlt öt évből három év szélmalomharc volt a főnökség volt igazgatója miatt, de dolgozóink összetartásával mégis talpon tudtunk maradni. Örömmel tudatom, hogy a munkahelyi körülmények sokat javultak. Az emberek ismét szívesen járnak munkahelyükre, ismét tudnak mosolyogni, megerősödött a bizalom, becsülik vezetőiket. Együtt tudunk dolgozni.

A főbizalmi ismertette az elmúlt időszak gazdasági eredményeit, amelyhez a szakszervezet termelést segítő, mozgósító tevékenysége is hozzájárult. A párttagok pártmunkaként a szakszervezeti életben végeztek hasznos tevékenységet.

Az építési főnökség életében jelentős szerepet tölt be a gépállomás. Vezetője, *Hajdu Zoltán* figyelemre érdemes részletekkel egészítette ki a termelési eredményeket. A gépállomás anyagmentes termelése az elmúlt időszakban 73 százalékkal növekedett. Beruházási forrás hiányában az értékcsökkenést fokozott felújítással kell pótolni. A szakszervezet saját feladatának tekinti a termelést segítő tevékenységet.

A főbizalmi kritikusan rámutatott arra, hogy sok munkaidő kiesik a családiház-építkezések és a különféle hivatalos kikérések miatt. A munkaidőalapból kieső részt pótolni lehet a vasútépítésben bevezetett korszerű technológiával és a gépesítéssel, amellyel az építési idők lerövidülnek.

A szakszervezeti bizottság a bérfejlesztésnél szorgalmazta a differenciálást. A jogok gyakorlásából kitűnően vizsgáztak a bizalmiak. Kiemelkedik az építési főnökség gazdasági vezetésének és a szakszervezetnek a rétegpolitikája, amellyel a fiatalok anyagi helyzetének javítását biztosították. Voltak, akik 5-6 forint órabéremelést kaptak. Öt év alatt a gépállomáson a fiatalok bérszintje 31,5 százalékkal emelkedett.

A szakszervezeti munkának másik fontos része a dolgozók szociális helyzetének javítása. *Öt év alatt 34 személyt részesítettek lakásépítési támogatásban, összesen 2,7 millió forinttal.* A jó kollektív szellemnek köszönhető, hogy ott ahol igényelték, szocialista brigádok dolgoztak az építkezésen. A kommunista műszakok béréből is támogatták a lakásépítőket.

A beszámolási időszakban javult a dolgozók szociális ellátása. Fürdő és öltöző épült. Homlokzatátalakítással világosabb lett a műhely. Elkészült a tágas szerelőcsarnok, és megszűnt a nagy gépek szabadban való javítása.

A főbizalmi felhívta a figyelmet a takarékosságra is. A benzinüzemű gépkocsik dízelesítésével sok üzemanyagot lehetett megtakarítani. A fuvarszerzés javításával még több megtakarítás érhető el.

A beszámolóból egy szűkebb réteg véleménye is tükröződött. A nem fizikai dolgozók kisebb arányban részesülnek kitüntetésben, mint a fizikai dolgozók, pedig nélkülük nincs jól szervezett, eredményes munka.

A gépállomás 480 tagú kollektívájának képviseletében a bizalmiak és a helyetteseik titkos választással, ellenszavazat nélkül ismét *Radványi Tivadarnét* választották főbizalmivá, helyettesévé pedig *Ivánfi Imrét.*

Fogas Pál

Hárman a bizalmimunkáról

Belpolitikai életünkben szeptember elsejével, az idén immár a harmadik választási sorozat vette kezdetét. Ezúttal szakszervezeti tisztségviselőket választunk. Ez az az időszak, amikor számot kell adni arról, hogy a dolgozók bizalmával ki, hogyan tudott élni, mennyire felelt meg a mai követelményeknek.

A dunakeszi járműjavítóban dolgozó *Bonács Mihály* egyike azoknak a szakszervezeti bizalmiaknak, akik hamarosan nyugdíjba vonulnak.

— *Minden számadás nehéz, felelősségteljes feladat* — mondja —, de számomra a mostani egy kicsivel többet is jelentett, hiszen utolsó alkalom volt, hogy munkatársaimmal véleményt alkothattunk az eddig végzett munkáról. Negyven évig dolgoztam az üzemben, *ebből tizenhárom évig voltam szakszervezeti bizalmi.* De hát sajnos lejárt az időm, novemberben nyugdíjba vonulok.

— Hogyan tudná összegezni a közösség érdekében kifejtett szakszervezeti tevékenységet?

— *Mindig lényegesnek tartottam, hogy sokrétűen ismerjem meg a dolgozókat foglalkoztató gondokat, problémákat.* Ha a szakszervezeti tagok időben tájékoztatást kapnak a feladatokról, bevonjuk őket az érdemi munkába, akkor nagyobb hajlandóságot mutatnak az együttműködésre. *Csoportunk szinte valamennyi nagy horderejű társadalmi akcióban közreműködött.*

Cserepkai László is az I-es gyárrészlegben dolgozik, akit a Mező Imre szocialista brigád tagjai immár második alkalommal választottak szakszervezeti bizalmivá. A tizenhét tagú kárpitoskollektíva nyílt szavazással, egyhangúlag tette le voksát mellette, aki vallja, hogy a bizalmimunka a szakszervezeti tevékenység alapköve. Szilárd meggyőződése, hogy csak akkor tudják a dolgozókat érintő kérdéseket megválaszolni, partnerként képviselni, ha a bizalmi tájékozott.

— A tagságot nagyon sok kérdés foglalkoztatja — magyarázza. — Így volt ez a választáskor is. Sok gondot orvosoltunk a szakszervezeti bizottság, a gazdasági vezetők segítőkész együttműködésével. Sajnos előfordult az is, hogy meggyőző, agitatív hatású információ hiánya miatt nem tudtam a feltett kérdésre megnyugtatóan válaszolni. Nem az irányító testületek mulasztása, közvetlen kapcsolatrendszerének hiánya okozta a tanácstalanságot. Én úgy vélem, hogy a mi munkánk eredményességének elengedhetetlen velejárója *a gyors, pontos tájékoztatás.* Örülök, hogy munkatársaim továbbra is számítanak rám. Bízom abban, hogy a meglevő jó közösségi szellemet erősíteni fogjuk.

A személyes példamutatás, az emberi, politikai, szakmai rátermettség jelentőségét hangsúlyozta *Svéger István,* aki 17 éve dolgozik fényezőként a II-es gyárrészlegben. Beszélgetésünkkor nagy tisztelettel beszélt első brigádvezetőjéről, *Buczkó Károlyról,* akinek segítségével ismerte meg a szakszervezeti mozgalmat.

Az ambiciózus, határozott, 33 éves fiatalembert arról faggattam, hogy érzelmileg milyen hatással volt rá a választás.

— *Nagyon drukkoltam, de ez érthető is talán, hiszen hármas jelölés volt.* Óráknak tűntek azok a percek, amíg a tizenhat munkatársam titkos szavazással meghozta a döntést, hogy ki legyen a bizalmi. Nem tagadom, boldog vagyok, hogy tizenöten rám szavaztak. Természetesen szeretnék megfelelni az előlegezett bizalomnak.

Nos, ami a teendőimet illeti; feltétlenül szeretnék változtatni azon, hogy a bizalmi itt nálunk eddig csak a bélyegárusítót jelentette. *Szeretném azt is megismertetni a tagokkal, hogy az üzem, a szakszervezet mi mindent tett és tesz a dolgozókért.*

Vetési Imre

Szakszervezetünk kétoldalú nemzetközi kapcsolatainak keretében öttagú osztrák szakszervezeti ifjúsági delegáció látogatott el hazánkba. A delegáció a szakmai program keretében megtekintette a dunakeszi járműjavító üzemet, a Mechwart András szakközépiskolát és a Kelenföldi pályaudvart. Az osztrák fiatalokat fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár, aki szakszervezetünk nemzetközi tevékenységének alakulásáról tartott tájékoztatót. Ezt követően *dr. Juhász Zoltán* kv-titkár ismertette a MÁV helyzetét, szakszervezeti életünk időszerű problémáit és az ifjúsággal kapcsolatos szakszervezeti feladatokat.

Bizalmiválasztás a Landler és az Északi járműjavítóban

Reális beszámolók a gondokról, eredményekről

Szeptember 2-án a *Landler Jenő járműjavítóban* is megkezdődtek a szakszervezeti választások. Az üzemrészek, osztályok hirdetőtábláin a bizalmiválasztással kapcsolatos tudnivalók olvashatók. A szakszervezeti bizottság irodáiban is élénkebb a forgalom. Választott tisztségviselők, társadalmi aktivisták adják egymásnak a kilincset. Amikor benyitok az irodába, éppen eligazítást tart az szb egyik politikai munkatársa a főbizalmi-választást levezető elnököknek. Gondosan kidolgozott ütemtervek alapján beszélték meg a konkrét feladatokat.

Az Északi Járműjavító forgóvázjavító lakatosai a bizalmiválasztó értekezleten

(Tüttő Tibor felvétele)

— Szeretnék részt venni egy bizalmicsoport választásán — mondom *Váczi János szb*-titkárnak.

— Semmi akadálya — válaszolja, s közösen kiválasztunk egy csoportot. Az üzemgazdasági osztály tervgazdasági csoportjának dolgozói — egy kivétellel valamennyien nők — néhány perc múlva választanak bizalmit. Oda sietek hát.

Nagy Béláné bizalmi egy kicsit megilletődve kezdi beszámolóját. Az elmúlt öt évben végzett munkáról beszél a tervgazdászhoz méltó precizitással. Adatokat, eredményeket sorol. Mindannyiuk nevében jelenti ki, hogy elégedettek az anyagi és erkölcsi elismerésekkel. Tizenegy alkalommal kaptak üdülési beutalót, heten segélyben részesültek, egy dolgozó pedig kamatmentes kölcsönt kapott lakásépítésre. Valamennyien részt vesznek a társadalmimunka-akciókban. Kevés olyan rendezvényre, vetélkedőre került sor az elmúlt öt esztendőben, amelyeken az asszonybrigád ne vett volna részt.

A bizalmi beszámolt a gondokról, a panaszokról is. Ezek egyike a már sokszor szóvá tett munkaköpeny minősége. A munkaruhaként adott köpenynek sem az anyaga, sem a fazonja nem felel meg az igényeknek. Ezért kérték, hogy a köpeny árát adják át nekik, és ők ízlésüknek megfelelőt vásárolnak maguknak. Ha drágább, kifizetik a különbözetet. E logikus és ésszerű javaslat (amelyet több vállalat már régen megvalósított) süket fülekre talált. A bürokratikus rendelkezéseket úgy látszik a vasútnál nehéz korszerűsíteni!

Kifogásolták az üzemi ebéd minőségét, és az egy évre kiutalt húsz forint értékű írószerállományt is. Szóvá tették a lassan javuló munkakörülményeket.

A tagok elégedetten beszéltek arról, hogy az üzem vezetői egyre nagyobb erőfeszítéseket tesznek azért, hogy mindenkit munkája alapján értékeljenek. Jó partner ebben a szakszervezet. A szakszervezeti bizalmi egyetértése nélkül sem kitüntetést, sem jutalmat nem adnak.

Ezután a tagok megerősítették tisztségében *Nagy Béláné* bizalmit, aki eddig is a csoport megelégedésére látta el feladatát.

Szeptember 4-én, 12 órakor rendezték az *Északi járműjavító* forgórészjavító lakatosainak bizalmi választói értekezletét.

A brigád tagjai az ebédidőben két forgóváz mögött gyülekeztek. *Nacsa Mihály* főbizalmi bevezetője után *Fülöp László* bizalmi vette át a szót. Kiemelte többek között, hogy a csoport rendszeresen teljesíti a tervét, amit az üzem vezetői különféle kitüntetésekkel, jutalmakkal is elismernek. Az év hátralévő részében is folytatják a kongresszusi munkaversenyt, és mindent megtesznek annak érdekében, hogy az üzem sikeres évet zárjon.

A hozzászólók eredményesnek ítélték a bizalmi tevékenységét, a vezetőkkel való kapcsolatot. *Bírálták viszont a szakszervezeti segélyek hosszadalmas ügyintézését.* Előfordult, hogy a kérelem benyújtása után a tag csak három hónap múlva kapott segélyt.

A lakatosok elégedetten nyilatkoztak az üzem bér- és szociálpolitikájáról és az üdülési lehetőségekről. A munkakörülményekről azonban már nem mondhatták el ugyanezt. *Az akadozó anyag- és alkatrészellátás gátjává vált a hatékonyabb munkának.*

A csoport tagjai egyhangúlag ismét bizalmivá választották *Fülöp Lászlót.*

(Pásku)

Szívesen dolgozik a közösségért

A belgyógyász főbizalmi

A MÁV Kórház központi épületében két főbizalmi tevékenykedik. Egyikük *dr. Kertész Tamás,* az I-es számú belgyógyászat orvosa. Az egyetem befejezése után került ehhez az intézményhez, még 1973-ban.

— A friss diplomásoknak általában nem könnyű bejutni a kórházakba — magyarázza. — Vidéken is szívesen vállaltam volna állást, csak belgyógyász lehessek. *Éppen ezért nagyon örültem, amikor a MÁV Kórházba felvettek.* Egy évig a sugárterápiás osztályon kaptam munkát és csak azután lehettem belgyógyász. Nem túlzás ha azt mondom, innen szeretnék nyugdíjba menni. A kórházi orvosok szerződés alapján dolgoznak, melynek időtartama általában három év.

— Ez kissé bizonytalanná teszi az itt dolgozó orvosok helyzetét.

— Valóban. Ez a tény serkentően hat mindenki munkájára. Itt senki sem kényelmesedhet el. Nagyon jól kell dolgozni ahhoz, hogy a szerződést a kórház meghosszabbítsa. A MÁV Kórház jól felszerelt intézmény.

— Milyen feladatok hárulnak a főbizalmira?

— A legfontosabb a közösség érdekképviselete, a jó munkahelyi közérzet, hangulat megteremtése. Mindez kedvező hatást gyakorol a gyógyításra is. *Összesen 13 osztály tartozik hozzám és mintegy 500 szakszervezeti tag. Orvosok, asszisztensek, ápolók, képzettség nélküli munkások, műtősök, takarítók és más egyéb alkalmazottak.* A segélykérelmek elbírálásánál körültekintőek vagyunk, hiszen a meglévő pénzösszeget nem szeretnénk túlságosan elaprózni, mert különben nem tudunk hathatós támogatást adni. Éppen ezért arra törekszünk, hogy valóban azok kapják a segélyt, akik a legjobban rászorulnak.

— Milyen gondjaik vannak?

— A legnagyobb gondunk a rekonstrukció, amely már tizenöt esztendeje tart. Közben gyógyítanunk kell, végezni a munkánkat, ami sokszor nem is olyan egyszerű. Arra törekszünk, hogy a kórházi ágyak az átépítés időszakában se csökkenjenek. A legnagyobb baj azonban az, hogy a rekonstrukció még legalább 15 évig eltart.

— Milyen juttatásokban részesülnek az itt dolgozók?

— Véleményem szerint a juttatások elég szerények. Például nagyon kevés beutalót kapunk a nyári főidényben a Balaton környékére. Az is bosszantó, hogy csekély a lehetőség a családos üdülésre. *Az egyedülállóknak több a nyári üdülési kínálat, de a gyerekeikkel együtt nyaralni vágyó házaspárok igényeit nem tudjuk kielégíteni.* És ez már évek óta így van. Az őszi, téli és a kora tavaszi időszakban akkor is elküldik a beutalókat, ha azt senki sem igényli. Az szb-nek pedig ki kell fizetni a beutalók árát, még akkor is, ha azt senki sem vette igénybe. Az egyre nehezedő gazdasági viszonyok közepette a dolgozók jobban megnézik, mire adják a pénzüket. Nehéz rábeszélni a tagokat, hogy télen menjenek a Balatonhoz. Régebben, amikor még jutalomszabadságot is adhattunk, nem éleződött ki ennyire a helyzet. Ezekről a gondokról szeretnék majd beszélni a választáson is.

— Milyen terhet ró az orvosra a főbizalmi-funkció?

— *A szakszervezeti munka időigényes, de én szívesen csinálom.* A feladatokat megosztom a helyettesemmel, együtt jobban boldogulunk. Általában nem túl gyakran tartunk bizalmiértekezletet és nem vesszük feleslegesen igénybe munkatársaink idejét. Nincs felesleges időhúzás, a bizalmiak lényegre törően adják elő mondandójukat, észrevételeiket. Ezt én jó módszernek tartom. Fontos az is, hogy a főbizalmi elérhető legyen a dolgozók számára. Azaz legyen ideje meghallgatni az embereket. Nekem, mint belgyógyásznak erre lehetőségem van. A kórház másik főbizalmija már nagyobb gondban van emiatt, hiszen jó nevű baleseti sebész. Kiváló szakember, nagyszerűen ért az emberek nyelvén, szeretik és becsülik. De a baleseti sebész munkakörre olyan, hogy nagyon nehéz a közelébe férkőzni, hiszen rendszerint a műtőben van.

Dr. Kertész Tamás belgyógyász szereti a munkáját és arra is módja van, hogy a közösségért dolgozzon. Szívesen teszi ezt, hiszen tevékeny ember. Arról közismert, hogy mindig tele van ötletekkel, javaslatokkal, és érzékenyen reagál a közösség gondjaira.

— csik —

Terveink megvalósítása érdekében hasznosítsuk a jó kezdeményezéseket

Tájékoztató a SZOT-ban a kongresszusi munkaverseny tapasztalatairól

Szeptember 12-én a SZOT székházában *Gál László,* a SZOT titkára, továbbá több állami főhatóság és nagyvállalat vezető munkatársai, valamint a meghívott szocialista birgádvezetők tájékoztatták az újságírókat a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny tapasztalatairól, eddigi eredményeiről, az újszerű kezdeményezésekről és a további tennivalókról.

Gál László emlékeztetett arra, hogy hazánk felszabadulásának 40. évfordulója és a párt XIII. kongresszusa tiszteletére a dolgozók kezdeményezésére országos munkaverseny-mozgalom bontakozott ki, amely 1985 végéig tart. *A versenymozgalom felszínre hozta az emberi tényezőkben rejlő tartalékokat, melyek hasznosítására nagy szükség van.* Annál is inkább, mert az első hét hónap folyamán a gazdasági növekedés nem élénkült. A beruházások sem érték el a tervezett szintet. *Az év hátralévő szakaszában nagyon sokat kell tenni azért, hogy tervcélkitűzéseink valóra váljanak.* Ehhez értékes segítséget nyújthat az év végéig folytatódó kongresszusi és felszabadulási munkaverseny is.

A SZOT titkára ezután elismeréssel szólt azokról a szocialista brigádokról, kollektívákról, akik a párt XIII. kongresszusát kongresszusi műszakkal köszöntötték. Hangsúlyozta: a rendkívül kemény tél az üzemekben, a gyárakban, a közlekedésben és a gazdaság más területein szívós küzdelemre kényszerítette a dolgozókat. Példaként említette a záhonyi vasutasok helytállását.

Gál László ezután arról beszélt, hogy a verseny munkahelyi jellegű kibontakozásának határai jelentősen kitolódtak. Mind több vállalat, szervezet ismeri fel a helyi sajátosságoknak megfelelő ösztönző rendszerek kialakításában rejlő lehetőségeket. A vállalatok többsége a felfogásnak megfelelően egyre több pénzt fordít a verseny jutalmazására. Hangsúlyozta továbbá, hogy a vállalkozási elemeket szaporítani, növelni kell a vállalati gazdálkodásban és az ehhez kapcsolódó munkaversenyben egyaránt. Ehhez a vállalati gazdasági munkaközösségek jó tapasztalatokat hoztak felszínre. A SZOT azt ajánlja az ágazatok vezetőinek, hogy a kongresszusi versenyben tapasztalt lendületet, tenniakarást mindenütt értékeljék, a tapasztalatokat használják a szocialista munkaverseny fejlesztésére. *Gazdálkodjanak jobban a munkaverseny-mozgalomban rejlő lehetőségekkel.*

Gál László kiemelte, hogy az elmúlt hetekben új kezdeményezések indultak el a vállalati és brigádkollektívák részéről. Több munkahelyen tettek felajánlást az SZKP XXVII. kongresszusa tiszteletére. A felajánlások célul tűzik a szocialista export, elsősorban a Szovjetunióba történő kiszállítások maradéktalan teljesítését. Több ágazatban a szakszervezeti kongresszusok tiszteletére ugyancsak versenykezdeményezések bontakoztak ki.

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny kétéves ciklusa 1985 végén zárul, és annak eredményeit a jövő év elején értékelik. *A legkiemelkedőbb eredményeket elért vállalatok, szövetkezetek és brigádok magas szintű párt- és állami kitüntetésben részesülnek.* Huszonöt vállalat, illetve szövetkezet kapja meg az MSZMP Központi Bizottságának kongresszusi zászlaját, nyolcvan szocialista brigád pedig a kongresszusi oklevelet. A hatodik ötéves terv során legjobb eredményeket elért vállalatok a Minisztertanács és a SZOT Vörös zászlaját, illetve a Munka Vörös Zászló Érdemrendjét, a legjobb brigádok ugyancsak a Munka Vörös Zászló Érdemrendjét, illetve a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja kitüntetést, a legeredményesebb egyénileg dolgozók pedig a Szocialista Munka Hőse kitüntetést kaphatják meg. A kitüntetéseket az 1986. május 1-jei ünnepségek keretében adják majd át.

Gál László tájékoztatója után több vállalati és szakszervezeti vezető a munkaverseny változatos formáiról beszélt. *A MÁV dolgozói például határforgalmi munkaversenyt kezdeményeztek. Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára elmondotta, a MÁV és a környező szocialista országok vasútjainak dolgozói közös felajánlásukkal segítik az országaik közötti áruforgalom lebonyolítását. A záhonyi átrakó körzet vasutasai az SZKP XXVII. kongresszusának tiszteletére szovjet kollégáikkal közösen vállalták, hogy a lehető legygyorsabban továbbítják a két ország közötti exportszállítmányokat, lerövidítik a vasúti kocsik állásidejét.

A záhonyiak felhívással fordultak a MÁV többi szolgálati helye és a fuvaroztató vállalatok dolgozóihoz, hogy további felajánlásokkal segítsék elő a Szovjetunióba irányuló exportküldemények gyors továbbítását. Így kívánják viszonozni azt az internacionalista segítséget, melyet a záhonyi határforgalom szovjet vasutasai nyújtottak a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny során.

A főtitkár hangsúlyozta, a vasutasok kezdeményezése méltó a magyar vasutasok munkaverseny-hagyományaihoz, tovább élteti a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny lendületét. *Olyan célokat fogalmaz meg, amelyek jelentősége messze túlnő a határforgalom területein.* Megvalósításuk jelentősen javítaná a vasút üzemviteli helyzetét, hozzájárulna a népgazdasági tervek és a KGST áruforgalmi egyezmények teljesítéséhez.

Ezt követően még több felszólaló hangsúlyozta a szocialista munkaverseny és brigádmozgalom további kibontakoztatásának lehetőségeit és fontosságát.

INDULÁSTÓL ÉRKEZÉSIG

Egy nyugdíjas békéscsabai vasutas visszaemlékezéseiből

Ahhoz, hogy az ember valamikor megérkezzen céljához, a végállomásra, el kell indulnia. Én Túrkevéről indultam el, ott születtem 1918. április 25-én. Édesapám ezen az állomáson volt személypénztáros és forgalmista. Rajta kívül az állomásfőnök, egy málházó és egy váltóőr szolgált ott. Nem volt nagy forgalom. A vicinális vonalon egy 377-es sorozatú mozdony közlekedett Mezőtúrig. Mi, az állomás épületében, a váróterem mellett laktunk. Mint vasutasgyerek ismertem a mezőtúri vonat teljes személyzetét, név szerint is. Keviben jártam a négy elemit, majd a polgári iskolába írattak be. Másodikba jártam, amikor a velem egykorú *Kelemen* gyerekekkel, *Zsiga Józsiékkal* már pénzt kerestünk. Ezen az állomáson elég sok élőt adtak fel, főleg hízott sertést. Mi elvállaltuk az úgynevezett „Miska" kocsik behomokolását, az állatok itatását. Nagy volt az örömünk, amikor mindezért fejenként 20-30 fillért kaptunk. Hamarosan állandósult ez a jövedelmünk.

A polgári iskolát is szülőhelyemen végeztem, majd 1930 tavaszán Békéscsabára költöztünk, s ott a Felső Mezőgazdasági Iskolába írattak. Nem nagyon tetszett ez az iskola, inkább a vasút felé kacsingattam. Azon az úton akartam haladni, melyen apám és apai nagyapám is járt. Otthagytam az iskolát, s kérvényt kérvény után adtam be, míg végül 1938. április 4-én felvettek pályamunkásnak különszerződéssel — természetesen a legkisebb órabérrel. Szerződésemben benne volt, hogy „. . . *Önnek a szolgálat bármikor, minden indokolás nélkül felmondható* . . ." Nehéz évek következtek: voltam segédmunkás ács, kőműves, kéményseprő mellett, bontottam nádfedelű jégvermet. Jó írásomnak köszönhetem, hogy esetenként felhívtak az osztálymérnökségre írni és rajzolni.

A vasúton mindég a forgalomhoz vágytam. Egy idő után sikerült átkerülnöm. Raktári munkásnak vettek át. Öreg raktári munkásokkal húztam a nagy kerekű, barnára festett málhakocsit. A személy- és gyorsvonatokhoz kezeltük az árut, a kerékpárokat, gyermekkocsikat, filmet, kosarakat, bőröndöket, a kofák piaci áruit. Gyakran egy fél kalauzkocsinyi önkezelési áru, R-lap, ponyva érkezett és ment intézésként.

Később átkerültem vonatfékezőnek. Jártam Szolnokra a 661. sz. kezelőteher-, a 659. sz. gyorsteher-, a 8362. sz. kezelőtehervonattal *Gyula—Kötegyán—Vésztőn* át *Gyomáig,* illetve ahová vezényeltek. Meglehetősen nehéz munka volt ez: kocsik közé bújni, rá- és leakasztani, majd platonféken szemben utazni gyorstehervonattal a mínusz 25 fokos hidegben.

Miután letettem az előírt szakvizsgákat, előbb állomásfelvigyázónak rendszeresítettek, majd 1941-ben kineveztek. Akkoriban 24/24 órás szolgálat volt az előírás. Az éjszakai szolgálat reggel 7 óráig tartott, siettünk haza aludni, mivel délután egy, illetve két órára „Kistúrba" vissza kellett mennünk. Békéscsabán voltam kocsifelíró, átmenesztő, térfelvigyázó, külsős forgalmi szolgálattevő, és tartalékos is. Szolgáltam *Újkígyóson, Békésen, Tiszaújfalun, Csugaron* és *Izsák* állomáson. Izsákra tévedésből kerültem, egy hasonló nevű kollégám helyett nekem küldték az áthelyezésről szóló táviratot. Békéscsabába felszabadulásakor mint külsős szolgáltam, aztán a háború után rövid ideig *Csorvás* állomás vezetésével bíztak meg.

Később a kereskedelmi szolgálat létszámába kerültem. Sok munkakört betöltöttem: *voltam raktárnok, vezető raktárnok, 1951-ben megbíztak a raktárfőnöki teendőkkel.* Felelősségteljes, nehéz beosztás volt, de jó felkészültségű munkatársakkal teljesítettük feladatunkat. Az első vasutasnapon, 1951-ben sztahanovista oklevéllel ismerték el munkámat. Két év múlva a rakodási főnökségre kerültem irányítónak. Ekkor 50—54 ember tartozott hozzám. Munka bőven akadt, alig tudtuk elvégezni, főleg a lapátos árukból érkezett sok. 1955-ben vezető kereskedelmi hivatalnoki beosztásba kerültem, ebben dolgoztam nyugdíjazásomig, 1978 áprilisáig. Huszonnégy évet szolgáltam egy munkakörben, egy irodahelyiségben.

Vezető kereskedelmi hivatalnokként az állomás kereskedelmi helyettesének voltam a közvetlen munkatársa. Először *Bodó A. Mátyás* mellett dolgoztam, őt követte *Pál Zoltán, Almási Ferenc,* majd 1967 őszétől *Kruchió Lajos.* Utóbbival 11 évig dolgoztam együtt, ismertük és tiszteltük egymást. Sok nehéz napunk volt, de igyekeztünk a növekvő feladatokat megoldani, a feleket kiszolgálni, a zavartalan rakodást biztosítani. Bizony sok szabad szombaton és vasárnap a helyünkön voltunk, mert szorgalmazni kellett a kirakásokat. Különben hétfőn nem volt üres kocsi a feladásokhoz. Munkánkhoz sok segítséget kaptunk azoktól a vállalatoktól, melyek megértették a vasút célkitűzéseit, gondjait. Ilyen cég volt a Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalat, a Konzervgyár, a Barneváll, a Kner Nyomda, az Agroker és lehetne még folytatni a sort.

Hosszú volt az az út, amit a MÁV szolgálatában 40 év alatt megtettem. Sok kedves élményben volt részem, sok embert megismertem, sok barátot szereztem. Az eltöltött idő alatt hatszor kaptam *Kiváló Dolgozó* kitüntetést, egyszer a *Tűzvédelmi Érem* bronz fokozatát. Elégedett emberként mentem nyugdíjba, úgy érzem, a vasútnál eltöltött idő nem volt hiábavaló.

Amikor az ember nyugdíjba megy, döntenie kell: hogyan tovább? Sokféle választás kínálkozik, van aki tovább dolgozik, van aki más területen igyekszik hasznossá tenni magát, megint mások kedvenc hobbijuknak hódolnak. Én nem vállaltam sehol munkát. A ház körül dolgozom, ahol néhány malac, baromfi és galambok gondozásával egy kis nyugdíj-kiegészítésre van lehetőségem. Aztán a Hazafias Népfront helyi kulturális bizottságának tagjaként tevékenykedem. Kézimunkakiállításokat, régi paraszti használati eszközöket, valamint fafaragók munkáját bemutató kiállításokat rendezünk.

A vasúttal sem szakadt meg a kapcsolatom. Gyakran felkeresem egykori munkatársaimat és felelevenítjük a régi emlékeket. Vasúti pályafutásom legemlékezetesebb epizódjait 100 kézzel írott oldalon örökítettem meg, talán egyszer használ veszi valaki. Hasonlóan gyűjtöm a vasúttal kapcsolatos írásokat, emlékeket. Eddig mintegy 500-550 cikket gyűjtöttem össze és raktam időrendi sorrendbe. Gyűjteményem egyik legkedvesebb darabja az 1926-ban kiadott *„Vasutasok és Hajósok címtára"*, amelyben megtalálható az akkori igazgatóságok és vasútállomások dolgozóinak teljes névjegyzéke.

Családunk régi hagyománya, melyet nagyapám kezdett el, tovább folytatódik. *Hét gyermekem közül István fiam szintén vasutas, 20 éve mozdonyvezető.* Eddig családunk 132 évet töltött a vasút szolgálatában. S remélem, unokáim közül is valamelyik folytatni fogja ezt a szép hivatást.

Elmondta:
Tóth István ny. főellenőr
Lejegyezte: **Gellért József**

Andocsi kérdőjelek

Átépítik vagy lebontják?

Valamikor a hetvenes évek elején jártam utoljára a kaposvár—siófoki mellékvonalon. Az akkor favázas kocsik, a meredek domboldalakra föllihegő háromhetvenötös, no meg a huszonöt-harminc kilométeres sebességgel araszolgató személyvonat azóta már a múlté. Az emlékezetes és sokat vitatott koncepció ezt a vonalat is megszűnésre kárhoztatta, szerencsére itt nem a pillanatnyi érdekek döntöttek. A vasút megmaradt, sőt napjainkra csaknem teljes hosszúságában át is építették.

Körülbelül a vonal felénél fekszik a környék egyik legnagyobb községe, *Andocs.* Megállója néhány éve még a Nagytoldi-puszta előnevet is viselte, ám a minden téren érvényre jutó takarékossági intézkedések az állomásnevek hosszúságát sem hagyták érintetlenül, még akkor sem, ha ez a megálló valójában Nagytoldi-pusztán található.

Már a vonatról való leszállás sem a máshol megszokott egyszerűséggel zajlik. A peron java részét valahogy elspórolták, csupán egy keskeny sáv igazodik a lépcső magasságához. Sokat fickándozni meg nem ajánlatos, mert arrább mindent elborít az egy nappal előbb lezúdult esővíz bokáig érő hordaléka. A parányi váróterem egyfajta dekadenciát tükröz. *Jegykiadás már régóta nincs, a pénztár ablakait javarészt kitörték, a falakat primitív feliratokkal karcolták teli, szemét és vakolattörmelék mindenütt.*

Rajtam kívül csak *Pápai József* vonalgondozó tekintette végállomásnak Andocsot. Tőle kérdezősködöm az itteni körülményekről. A teljesebb megismerés kedvéért felkeressük a közeli szolgálati lakásában élő *Pákozdi Jánosnét* is.

— Az idegen első benyomása az, mintha kihalt volna Andocson a személyforgalom. Így van ez?

— Bizonyos időszakokban tényleg így van. Tizennyolc éve lakom a megálló szomszédságában, ahogy visszaemlékszem, annak idején sem volt más a helyzet. Tudni kell viszont, hogy a község híres búcsújáró hely. *A búcsúszezon tavasszal kezdődik és szeptember közepéig tart.* Ilyenkor hihetetlen nagyságú tömeg verődik össze. Jönnek az egész országból, legutóbb esztergomiakkal és nagykanizsaiakkal beszélgettem.

— És ezek a messzi földről jött utasok mit szólnak a várótermi állapotokhoz?

— *Érthetően sokat bosszankodnak* — mondja *Pákozdi Jánosné.* — Én néha megtettem annyit, hogy a nagyja szemetet kisöpörtem, de rokkantnyugdíjas létemre nem várhatják el tőlem, hogy ezt rendszeresen csináljam. Valamikor takarítónő járt ide, de amióta a szolgálat megszűnt, nincs aki rendet tartson. A peron is olyan, hogy időseknek, betegeknek szinte lehetetlenség fölszállni. Amikor a pályát építették a sínek alatt nem fektettek le átereszt, ha eső jön, a víz elönti a környéket a kertekkel együtt.

— Az andocsiak ezért vonattal utaznak?

— A falu ide három kilométer, a busz pedig a kapuban áll meg. Így azután az utasok inkább busszal mennek. De ha a gyerekeket kirándulni vagy színházba viszik az iskolától, akkor itt szállnak föl a vonatra. Nemegyszer láttam nyolcvanszáz tagú csoportot is. *Ezért is csodálkozom, hogy ennyire hagyták tönkremenni az épületet.* No, meg a kút . . .

— Egyszer próbáltam belőle inni — kap a szón a vonalgondozó. — Amikor felhúztam, akkor láttam, hogy tele van meztelen csigával meg mindenféle undorító féreggel . . .

— Mi várható Andocson? Lehet, hogy ez a megálló is az enyészeté lesz? — kérdezem az épületben lakó *Németh Jánost,* a tabi állomásfőnököt.

— Ha engem kérdeznének, én semmiképpen nem javasolnám a megszüntetését. A rendszeres búcsúk miatt van azért forgalom, másrészt az állomás körül épült Nagytoldi-pusztán élők számára a vasút az egyetlen közlekedési lehetőség, hiszen még a buszok sem járnak ki ide. Hogy az épülettel mi lesz, magam sem tudom, az állapota olyan rossz, hogy valószínűleg le kell majd bontani. Én valamikor kőműves szakmát is tanultam, a megállapítás tehát nem teljesen laikus: *a falak átnedvesedtek, a padlózat elrothadt, a víz elvezetése sem megoldott.* Mi nemsokára kiköltözünk innen, de a helyiségeket azért továbbra is lakható állapotban kell átadnom. Nem lesz könnyű . . .

Gerecsei Zoltán

NAGY A FEJE...

Ha nincs tehergépkocsi, a lófogat is megteszi (Visi Ferenc felvétele)

A MÁV Vezérigazgatóság

MELLÉKLETE

Az utóbbi évek legerősebb őszi forgalmához érkeztünk

(Folytatás az 1. oldalról.)

a mostani középtávú tervidőszak fejlesztési forrás elégtelensége a vasúti technika dinamikus szintentartási gyakorlatát — kényszerűen — torzította. A pályahálózat csökkentett rekonstrukciós üteme mellett a gördülőállomány cseréje még az előbbinél is visszafogottabb lett. *A teherkocsik átlag 25 éves üzemeltetésével számolva ötéves ciklusonként 20 százalék cseréje volna esedékes,* ezzel szemben a VI. ötéves tervben — forráshiány miatt — csupán 3000 teherkocsi beszerzését tervezhettük, de ebből is csak 1350 valósul meg. Emiatt az ugyancsak 20 százaléknak megfelelő selejtezést is csökkenteni kényszerültünk (a középtávú tervben 10 ezer db-ra, a valóságban 4500 db-ra). Ezzel teherkocsiparkunk életkora, műszaki állapota, exportra alkalmassága számottevően romlott.

A vonóerőpark dinamikus szintentartásának, s energetikai okokból szerkezeti átalakításának (a hálózat villamosítással összefüggő villamosmozdony beszerzéseknek) forrásigényét első helyen biztosítottuk. A hazai járműgyártóipar azonban megrendeléseinket *1984-ben csak 40 százalékban elégítette ki,* s félő, hogy ez évben sem jobban. Súlyosbodó gond, hogy a járműfenntartásoknál a dízel- és villamosmozdonyok javításait, tervszerű karbantartását nagymértékben akadályozza a megrendelt fődarabok és alkatrészek hiánya. A hazai gyártású — vezértípusnak számító — villamosmozdonyok forgóvázjavítására, jóval drágábban, magunk kényszerülünk berendezkedni. Néhány speciális fogaskerék krónikus hiánya pedig azt eredményezi, hogy csupán ilyen okból *20—22 nagyteljesítményű villamosmozdony vár javítá asrés* nagyjából ugyanennyi villamosmozdony csak korlátozott sebességgel tartható üzemben.

Jelentős feladatokat ró a vasútra a teherkocsik javítása, karbantartása is. E téren is gondokat jelent az alkatrészhiány, illetve a javítási kapacitáshiány.

Bár a külső vállalatokkal is kötöttünk megállapodást a teherkocsik javítására, a problémákat ez sem szünteti meg. *Jelenleg már több mint 10 ezer olyan teherkocsink van, amelyek időszakos fővizsgálatát az előírt ideig nem tudtuk elvégezni,* ezért műszaki állapotuk mérlegelésével 9000-nek a fővizsgaidejét meghosszabbítottuk.

A vezérigazgató-helyettes ezután kitért a munkaerőhelyzetre, a kulcsfontosságú munkahelyek létszámgondjainak ismertetésére. Végezetül a MÁV őszi forgalmi stratégiájáról beszélt.

— Az őszi forgalmi feladatok s a MÁV gondjainak ismertetése után jogosan vetődik fel a kérdés: *a vasút meg tudja-e oldani az őszi csúcsforgalmi feladatait?* — tette fel a kérdést. — A kétkedés, az aggódás nem véletlen, ám éppen helyzetünk, korlátaink ismeretében az idén a korábbi éveknél is körültekintőbben, több megoldási lehetőséget vázolva készültünk fel az őszi forgalomra.

Előbb vázlatosan ismertette: milyen központi segítséget kapott a vasút a különböző állami szervektől, majd sorra vette a legfontosabb belső intézkedéseket.

— Úgy számolunk, hogy a várható szállítási feladatokhoz az őszi forgalom legerősebb hónapjaiban (október—november) naponta mintegy 1160-1175 különböző típusú és teljesítményű mozdony szükséges. A karbantartási tevékenység megerősítésével, anyagellátásának (más feladatokkal szembeni) előnyben részesítésével biztosítjuk, hogy erre az időpontra összességében a szükségesnél alig 10 db-bal kevesebb vontatójármű álljon rendelkezésre.

A nyári személyszállítási csúcs elmúltával az erről a területről felszabaduló vonóerőt *az áruszállítási feladatok végzésére csoportosítottuk át, ami hét V43-as és nyolc M62-es mozdonyt jelentett. A V43 sor.* villamos mozdonyok üzemképességét november végéig folyamatosan 76 százalékról 82 százalékra növeljük. A még üzemképes V43 sor. forgóvázakat az álló mozdonyok üzembe állítására használjuk fel.

A hosszabb ideje üzemen kívül álló mozdonyok nagy részét — mintegy húszat — az őszi forgalom kezdetére *úgy tesszük üzemképessé, hogy a szükséges javított fődarabokat járműjavítóink biztosítják és a javítási munkát a kijelölt vontatási telepek végzik el.* Fokozottabban fogjuk felhasználni a V63-as sor. mozdonyokat egyesített fordaszerelvények továbbításához, például a Tiszapalkonyai Erőműbe szén, Moha-rakodóról Orosházára homok, Hegyeshalomról Békéscsabára és körzetébe kavics, Nyékládházáról Szolnokra és körzetébe ugyancsak kavics szállítására.

Mozdonyparkunk teljes mozgósításán kívül ugyancsak biztosítani fogjuk, hogy a teherkocsi-állomány üzemkészsége is javuljon. A jelenlegi mintegy 10 százalékos javítási átlagot 8 százalékra kívánjuk csökkenteni az őszi forgalomra a tényleges javítási tevékenység lehetséges fokozásával, de más módon is. Az üzemképes teherkocsi-állomány növelésére — javítási kapacitás és költségfedezet hiánya miatt — a második félévben *mintegy 5000 teherkocsinál egyszeri javítási ciklusidőhosszabbítást végzünk.*

A külkereskedelmi szállítások jobb kocsiellátása érdekében növeljük a javítások során a kocsik exportképességét. E célt szolgálja az 1984. évben meghirdetett anyagi ösztönzőrendszer alkalmazása is.

A vasúti fuvareszköz-kapacitás megtartása érdekében 1985. szeptember 20.—december 20. közötti időszakra valamennyi RIV és PPV tagvasútnál érvényesíteni fogjuk a MÁV teherkocsik gyorsított hazaküldési igényét. (Ugyanilyen tartalmú viszontintézkedés is várható a szomszéd vasútaktól.)

Az őszi csúcsforgalom eredményes lebonyolítása érdekében nem elégséges csupán a technikai feltételeket javítani, újabb tartalékokat kiaknázni. Ezekkel azonos fontosságú feladat mind a vasútnak, mind a fuvaroztatóknak, hogy a teherkocsi-kapacitást minél nagyobb mértékben használjuk ki. Ennek biztosítására számos intézkedést fogalmaztunk meg, melyek többsége csak fuvaroztató partnereink közreműködésével realizálható eredményesen. Ilyen például a cukorgyárakba történő ütemezett, irányvonatos répabeszállítás, melyet a cukorgyárakkal egyeztetve, azonos szándék szerint szerveztünk meg. A cukorrépa-szállítások zavartalansága érdekében az igazgatósági központokban, valamint a cukorgyárakkal rendelkező körzeti üzemfőnökségeken a szállítások szervezésével és koordinálásával foglalkozó *felelős dolgozókat jelöltünk ki.*

Az előző évek gyakorlatának megfelelően ez évben is megtartottuk a vasúti cukorrépa-értekezletet, ahol összegeztük a szállítások mennyiségét, viszonylatát, a gyárak alap- és segédanyagokkal való ellátottságát. Ennek figyelembevételével határoztuk meg a beszállításokhoz szükséges fordavonatok elosztását. *A beszállításhoz 60 javításos fordaszerelvényt állítottunk össze és e napokban állítunk forgalomba.*

A fordavonatokkal szállított egyéb áruk mennyiségét a fordaszerelvények és a fordákban üzemelő kocsik fordulóidejének csökkentése, valamint a visszaúti felhasználási lehetőségek bővítése útján 5 százalékkal kívánjuk növelni.

A Szovjetunióba irányuló exportszállítások jobb teljesítése érdekében maximálisan kihasználjuk a záhonyi tengelyátszerelő-kapacitást, hogy ezáltal növeljük az átrakást nem igénylő technológiájú és nem a saját fuvareszközt igénylő szállításokat. Ez a lehetőség ma naponta 55-60 kocsi oda- és visszaszerelését eredményezi.

Az mindenesetre a jó végrehajtás érdekében nagyon fontos, hogy dolgozóink tudatosításán, mozgósításán túl az eredményes teljesítés megfelelő anyagi elismeréssel párosuljon. Ezért az év utolsó 4 hónapjára *(összesen 48 millió Ft e célra történő felhasználásával)* őszi forgalmi munkaversenyt és szocialista brigádversenyt hirdettünk meg.

Az egyes célokhoz kötött kiemelkedő anyagi elismerés nem csak az elegytovábbítás és feldolgozás, a kocsigazdálkodás, valamint a mozdony- és kocsijavítás jó teljesítését honorálja. Ösztönöz a kocsiforduló-idő csökkentésére, többletvonat-továbbítási feladat vállalására sarkallja az utazó dolgozókat, a szállítási főtevékenység „háttér" területeit (pl. az anyagellátását, a pálya- és biztosítóberendezések fenntartóit), továbbá ösztönzi a kényszerkirakási tevékenység szervezését és ezen keresztül a jobb üreskocsivisszanyerést.

A sokrétű őszi forgalmi feladatok koordinálása, együttes hatásuk optimumának biztosítása céljából ez évben először *vezetői szintű operatív bizottságot hoztunk létre,* amely rendkívüli operatív intézkedési jogkörével hivatott biztosítani a feladatok minél jobb ellátását.

Most, a szállítási igények érezhető növekedése időszakában nem lehet eléggé hangsúlyozni a folyamatos, éjszakai és hét végi időszakra is kiterjesztett rakodási tevékenység fontosságát.

Jól megfelelni az őszi forgalmi elvárásoknak csak akkor tudunk, ha a fuvaroztató partnereinkkel kapcsolódó pontokon állandó, kölcsönösen korrekt információcserét, jó együttműködést és pontos tervezési lehetőséget biztosítunk. Reméljük, hogy a vázolt sokirányú intézkedések, a jelentős központi támogatás, de nem kevésbé fuvaroztató partnereink aktív együttműködése átsegít az őszi forgalom nehézségein — fejezte be vitaindító beszédét *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes.

A konferencia résztvevői a vitaindítót hallgatják

Rakodás géppel és kézierővel

Ezekben a hetekben létfontosságú, hogy a tüzelő, és a lakosság számára fontos más termék gyorsan eljusson a megrendelőkhöz. Az alábbi fotókon egyik Balaton parti középállomáson markológéppel és kézierővel végzik a vagonok kirakását.

(Visi Ferenc felvételei)

KISZ koordinációs tábor

A MÁV KISZ szervezeteinek II. koordinációs táborát az idén szeptember 16—21 között Gárdonyban a vasutas üdülőben rendezték meg. A MÁV Vezérigazgatóság által kezdeményezett rendezvényen — az ország különböző szolgálati helyeiről — mintegy 100 KISZ-titkár, illetve szervező titkár vett részt.

A vasút helyzetének elemzésén, a tapasztalatcserén túl kiemelt szerepet kapott a vasutas KISZ-szervezetek majdani koordinációs tevékenységének előzetes tárgyalása, a MÁV KISZ-szervezetek részvétele a „Versenyzünk a milliókért" akcióban.

A tábor vendége volt *Klézl Róbert* miniszterhelyettes, *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója és *Tongori Imre,* a MÁV Budapesti Igazgatóság vezetője.

Megkezdődött a répakampány

(Folytatás az 1. oldalról.)

Ercsiben *Kajtor István,* a cukorgyár igazgatója elmondotta, hogy az idén teljesen befejeződött az üzem rekonstrukciója, korszerűsítése. Ez azt jelenti, hogy új répafogadó berendezéseket helyeztek üzembe, amelynek eredményeként a jövőben a gyár több nyersanyag-feldolgozásra képes.

Az Ercsi Cukorgyár mintegy 170 ezer tonna répát dolgoz fel. Ennek a mennyiségnek viszont csak közel kétharmada terem a gyár közelében. A többit Paks térségéből és Alföldről szállítják Ercsibe. Ezért nagy szükség van arra, hogy a *budapesti,* a *szegedi,* a *debreceni* és a *pécsi* igazgatóság jól összehangolja munkáját.

A gyár nyersanyagának 70 százalékát az idén is sínen szándékozzák a rendeltetési helyre fuvarozni. Ez viszont csak menetrendszerűen közlekedő forda- és irányvonatokkal képzelhető el.

A gyár és a MÁV jó kapcsolatát fejezi ki, hogy ezt a népgazdaságilag fontos feladatot eddig még mindig közmegelégedésre végezték el. A cukorgyártáshoz szükséges járulékos anyagoknak (mészkőnek, koksznak, olajnak stb.) 80 százalékát már korábban, az előszállítás ideje alatt a rendeltetési helyre fuvarozták.

A gyárban egyébként szeptember 17-én kezdődött meg a kampány, amely becslés szerint január elejéig tart.

FEJÁLLOMÁS

„Valamely vasútvonal kezdő- vagy végpontjának állomása, melynek csak az egyik végéhez csatlakozik nyílt pálya."

Ez a hivatalos megnevezése a címben jelzett fogalomnak. Tudja ezt minden vasutas és természetesen tudják a MÁVINFORM dolgozói is. Ezért lepődtünk meg, amikor szeptember 4-én a rádió reggeli krónikájában a bemondó riporter a MÁVINFORM-ra hivatkozva azt mondta: a fejállomás ugyanaz mint a főpályaudvar. A MÁVINFORM-nál érdeklődésünkre elmondták, hogy ők a rádiónak helyes felvilágosítást adtak, de azt ott túl bonyolultnak találták.

Kétségtelen néha jogos az a kritika, hogy a vasúti szolgálati nyelv körülményes. Az egyszerűsítésnek ez a foka azonban többet árt, mint használ. Fontos fogalmak összekeverése nem lehet érdeke senkinek sem.

A MÁV üzletpolitikája a személyfuvarozásban

Népszerűek a Keletiből a BNV-re induló különvonatok

A MÁV személyfuvarozási üzletpolitikai kedvezményeinek kialakítása 1983-ban kezdődött. Az 1982—83. évi központi tarifaintézkedések több tradicionális kedvezményt megszüntettek, illetőleg csökkentették a kedvezmény mértékét, de lehetőséget adtak a vasút számára, hogy saját bevételei terhére kedvezményeket biztosítson.

A kezdeti, bizonytalan kedvezményezés elsősorban a személyforgalom gyorsvonatra terelését szolgálta. Ennek megfelelően bonyolult, sok megkötést tartalmazó kedvezmények születtek (20 százalékos alkalmi kedvezmény, családi kedvezmény). 1983-ban az üzletpolitikai kedvezményeket 61 284 személy vette igénybe. *A bevétel 4,3 millió Ft volt.*

Bővültek a kedvezmények

Az első év tapasztalatait leszűrve 1984-ben már üzletpolitikai kedvezmény-rendszerrel jelentkezett a MÁV. Egyszerűsítették a családi kedvezményt, változatosabbá vált az alkalmi menettérti kedvezmény és az országos jelentőségű rendezvényekre, jellegüktől függően, *a vasút 50, 33 vagy 20 százalékos kedvezményt biztosított.* A MÁV pótolta a csoportos kedvezmények hiányából jelentkező űrt is, a nagyobb létszámú kollektívák részére biztosított *20, 33 és 50 százalékos kedvezménnyel.*

Rendkívül sikeres kezdeményezésnek bizonyult az életkorhoz kötött hétközi kedvezmény, melyet sokan tévesen nyugdíjaskedvezménynek hisznek.

Kedvező fogadtatásra talált a tíz utazásra jogosító füzetjegy, mely az azonos viszonylatban rendszeresen utazóknak biztosít díjmérséklést.

Talán a nem kellő felvilágosító munka miatt nem váltotta be az előzetes reményeket a *Balaton-bérlet* és a *turistabérlet,* bár a külföldi állampolgárok már felfigyeltek rá.

Részben az üzletpolitikai kedvezmények eredménye volt, hogy 1984-ben az elszállított utasok száma 0,5 százalékkal, az utaskilométer-teljesítmény és a bevétel is 0,9 százalékkal nőtt az 1983. évi teljesítményekhez viszonyítva.

Az üzletpolitikai kedvezmények bevezetésével javult a vasútról alkotott társadalmi vélemény, enyhült az a vasútellenes hangulat, amelyet az 1982—83. évi tarifaemelés váltott ki.

A közvéleményt formáló hírközlő szervek az egyes kedvezmények bevezetését külön-külön kommentálták, a vasúttal való foglalkozás módot adott gondjaink, problémáink bemutatására is.

A vasút vezetése ezért az üzletpolitikai kedvezményrendszer folyamatos továbbfejlesztését rendelte el. E munka során egyszerűsíteni és korszerűsíteni kell az egyes kedvezmények feltételrendszerét. Olyan új kedvezményeket kell bevezetni, melyek többletutazásra ösztönöznek, új igényeket tárnak fel, javítják a vasúti kocsik kapacitáskihasználását, előnyt biztosítanak más közlekedési módokkal szemben.

Az üzletpolitikai kedvezmények biztosítása nem jelenthet általános kedvezményadást, mert abban az esetben a vasút nem fuvarozna több utast, csak olcsóbban végezné a szolgáltatást. *A MÁV-nak nem lehet feladata a népgazdasági szintű szociálpolitika átvállalása sem.* Ezért nem várható, hogy általános jellegű nyugdíjaskedvezményt adjon a vasút. Elsősorban a határterületeken van lehetősége az üzletpolitikának. (Ilyen a hétközi vagy a családi kedvezmény).

Több utas, nagyobb bevétel

Az üzletpolitikai kedvezmények fő feladata, hogy több utas vonzásával nagyobb bevételhez juttassák a vasutat. Esetenként azonban szűkebb körben propaganda jellegű kedvezményezésre is van lehetőség. Ilyenkor nem az anyagi bevétel a fontos, hanem a vasútról alkotott kép alakítása. Ez a vasút munkaerő-megtartó vagy -szerző erejének javulását is eredményezheti. Ilyen hatása volt a BNV-re közlekedő különvonatoknak. Ezek nem elhanyagolható bevételt eredményeznek. Ha ezeket a közleményeket fizetnünk kellett volna, erősen meglátszana eredményeinken.

Az üzletpolitikai kedvezményezés csak akkor lehet eredményes, ha valamennyi vasutas dolgozó ismeri a célokat, és azok teljesülése érdekében tevékenykedik. Hiába hirdetjük a kedvezményeket, ha az utaskiszolgálással foglalkozó dolgozók egy része kényelemből vagy a vasút bevételeinek féltése miatt nem ajánlják azokat, s csak az utas határozott igénye esetén szolgáltatják ki a mérsékelt áru menetjegyet. Különösen a családi kedvezménynél tapasztalhatók ezek a jelenségek.

Az alkalmi kedvezmények igénybevételét is nehezíti a hiányos propaganda. Az állomások többségén hiányoznak az utastájékoztató hirdetmények, ugyanakkor a már lejárt kedvezmények szóróanyagait sok helyen ott felejtették.

Legjobb reklám a példamutatás

A turista- és a Balaton-bérlet propagálása is hagy még kívánnivalókat. A MÁV tájékoztatási főosztálya szép, ízléses plakátokat készített, de ez még kevés. *A személypénztárosok, jegyvizsgálók személyes példamutatása többet ér a legszebb nyomdai terméknél is.* Ha a családi kedvezményre jogosult utasok egy útra váltott teljes árú menetjegyét a vonaton a jegyvizsgáló 20 százalékos menettérti jegyre egészíti ki, vagy az idős utas részére a pénztáros ajánlja a hétközi kedvezményt, az többet ér a legdrágább fizetett hirdetésnél is. A MÁV dolgozói által kedvezményhez jutó utas hatásos propagandát fog kifejteni tevékenységünkről, és ez feledtetheti a más területen előforduló kisebb hiányosságokat.

Dolgozóink egy része nem fogadta szívesen az új kedvezményeket, mert úgy érzik, többletmunkát jelent számukra az új jegyek kezelése, az új utazási feltételek elsajátítása, alkalmazása. Esetenként elmulasztják a kedvezmény kiszolgáltatását, ezzel jelentős erkölcsi kárt okoznak a vasútnak.

Ez év tavaszán a MÁV Vezérigazgatóságon a vezetői értekezlet megvizsgálta a kedvezményrendszer továbbfejlesztésének lehetőségeit. Ennek keretében *mintegy 25 lehetséges kedvezmény tervét is megvitatták.* Az értékelés nyomán bővült a hétközi kedvezmény igénybevételi ideje, tovább egyszerűsödött a családi kedvezmény, kedvezőbbé vált a csoportos kedvezmény felhasználása, új kedvezményként megszületett a balatoni helyi kedvezmény.

Sokan vannak, akik továbbra is a régi balatoni kedvezményt hiányolják. Az biztos, hogy a balatoni kedvezmény a régi szabályozás mellett, mint üzletpolitikai kedvezmény, nem jelenhet meg újra. Nem célszerű ugyanis olyan utazásokhoz kedvezményt adni, melyek jelentős többletráfordítással járnak.

A díjszabási szolgálat folyamatosan vizsgálja az üzletpolitikai rendszer továbbfejlesztési lehetőségeit, a külföldi kedvezmények adaptálásának módozatait. Ehhez a munkához szívesen várjuk minden vasutas ötletét, javaslatát.

Természetesen más szervek jó elképzeléseitől sem zárkózunk el, ezért megkerestük valamennyi megyei tanács közlekedési osztályát, valamint a fogyasztók országos és megyei tanácsait. Elsősorban a regionális kedvezményezésben kértük ki véleményüket.

A javaslatok feldolgozása hosszabb időt vesz igénybe, de várhatóan a jövő évben újabb bevételt növelő kedvezményekben realizálódnak. Ahhoz, hogy további eredményekről számolhassunk be, a vasutasok jobb együttműködésére van szükség.

Perger Imre

Egy ellenőrzés tanulságai

Az utasok gyakran kifogásolják, hogy a vonatok nem tiszták. Ez sajnos sok esetben igaz, de semmi esetre sem lehet sommás ez a vélemény a naponta közlekedő vonatokra. Ugyanez a helyzet az utasterekkel is! A felvételi épületekre, csarnokokra, folyosókra, várótermekre, éttermekre és illemhelyekre is elhangzanak elmarasztaló vélemények. Egy nemrég lezajlott kétnapos ellenőrzés azt bizonyítja, hogy az utóbbi időben javult a helyzet. A legtöbb helyen, az állomásokon a tisztaságot, a rendet, a higiéniát, mint a szolgáltatás fontos részét kezelik.

A *Bakony—Őrség expressz* csupán néhány perces késése a Tüskevár—Devecser közötti pályafelújítás következménye. Naponta bemondja a rádió. Így hát az utasok nem is zúgolódnak.

Az ellenőrzés első állomása *Celldömölk.* A felvételi épület szürke tömege nem a legszebb látvány, a tisztaság azonban szembetűnő. A vágányok között nincs eldobott papír, konzervdoboz vagy egyéb hulladék. A fedett peron olyan tiszta, mint egy előkelő presszó terasza. A csarnok falán bronz emlékrelief.

Szabó István üzemviteli helyettes szerint ez mindig így van! Végül is az utasok megfizetik a komfortot és a tisztaságot.

Celldömölkön nincs takarítóhiány és ez meg is látszik. Az illemhelyet éppen olyan létesítményként kezelik, mint a várótermet.

Kocsiba szállunk. Irány Pápa. *Döbröntei Tibor* állomásfőnöktől megtudtuk, hogy a rendet és a tisztaságot mindenkitől megkövetelik.

A felvételi épületet a közelmúltban festették sárgára. Még mindenütt nem is végeztek. A belső burkolat fémlambéria. A tatarozás nagy gond volt, de az utasok türelemmel viselték el. Az asztalok, padok, székek, a forgólapos menetrend, a büfé a hagyományok őrzője A várótermek falait azonban lehetne képekkel, plakátokkal színesíteni.

Sárvár. Az állomáson sem vonat, sem utas. Bezárt a pénztár. A várótermek fala sivár. Sehol egy plakát, egy díszítőelem. A tisztaság itt is példás. A pénztáros zárlatot készít, tájékoztat *Palkovics István* állomásfőnök. Ez igaz, de egy ekkora állomáson a jegyelővétel, a helybiztosítás legalkalmasabb ideje éppen a vonatközlekedési szünet.

Sárvár munkájának évente ismétlődő nagy próbája a cukorrépaszezon. A közös értekezletet szeptember elején tartották.

— Felkészültünk — mondja a főnök. Fordaszerelvényeket kapunk, s a kocsirendező-létszám is bővül. Reméljük nem lesz fennakadás.

Szombathely. Az üzemfőnök, *Müller László* irodájában szembetűnő a lámpagyűjtemény. Őrházi lámpák, talpas lámpák, mozdony- és zárlámpa. Tiszták, mintha most pucolták volna fényesre.

— *A vasi ember szereti, ha törődnek vele* — mondja Müller László. — Ennek vagyunk tanúi most. Két új vágányt építenek: az A és B vágányok a kőszegi és az ingavonatok felállási és fogadási helye lesz.

Sajnálják, hogy emiatt a szépen gondozott 328-as emlékmozdonyt el kellett mozdítani a helyéről. Jelenleg a vontatási telepen vár sorsára. Nem született döntés új felállítási helyéről. Pedig Szombathelyen tudják, hogy mit végeztek a 328-asok!

A harmadik és hatodik vágányt a közeljövőben felszámolják. Ezeket pótolják az A és B vágányok. Széles, emelt peront alakítanak ki a csarnokból induló aluljáróval. A peronok fölé barcsi elemekből faragott fatartós födémet építenek. A kétezer négyzetméteres új felület tisztítását már csak takarítógéppel végezhetik.

— Nagy felfordulásnak néznek elébe.

— *Valóban. De az emelt peronokat közműalagút-megoldással építik* — mondja az üzemfőnök —, *így a később telepítendő Dominó 70 építése nem okoz újabb zavart.*

Az állomás felvételi épülete elé tehát szigetperonok, oldalvágányok, aluljárók és vizuális tájékoztató rendszer kerül. A 230 milliós beruházást a Zalaegerszegi Betonútépítő Vállalat vasútépítési fő-építésvezetősége végzi.

A nagycsarnok és folyosórendszere, az eltérő célú várótermek (bejárók klubja, csecsemőmegőrző, tanuló-váróterem stb.) tiszták. Felügyeletükről gondoskodnak. A kezelőnő egyúttal tájékoztatást is ad a bejárók várótermében. A falakon képek. Szombathely példamutatóan fogadja az utasokat.

Körmend. A városi rangra emelt település az Őrség kapuja volt, míg a Bajánsenyéig érő vonalat fel nem számolták. Felvételi épületére ráférne a tatarozás. A belső rend és tisztaság megfelelő. Bútorzata — a nagy régimódi tükrökkel — a k. u. k. időkből való.

Szentgotthárd. Virágdíszes a fedett peron. Az érkező osztrák közvetlen kocsis vonatot német nyelvű magnetofonos közlemény fogadja.

A felszámolt őrségi vonal mellett haladunk tovább. A sínek helyét felverte a gyom.

Zalalövő meglepetéssel szolgál. Kopott, régi felvételi épületét és összes létesítményét felújították. A peronzár hajlított négyszögű csövekből a tájhoz illő. Egy példa, amely követésre méltó. Egy állomás összes létesítményének egyidejű tatarozása szünteti meg a kopottság érzetét. *Tisztaság, rend, otthonosság!*

Zalaegerszeg. A belső terek aránya, rendeltetésszerű használat rendje, tisztasága méltó ehhez a rohamosan fejlődő városhoz. Keszthely után Egerszegen készült emelt peron. A vágányokat már nem peronzárral, hanem védkerítéssel óvják.

Halász József állomásfőnök szerint az utasok megkedvelték az új közlekedési rendet.

Tapolca. Hantos Gyula állomásfőnök éppen Szombathelyről érkezett vágányrekonstrukciós előtárgyalásról. Ennek része lesz a szerelvénytisztító egység is.

— *Nagy forgalmunk volt a nyáron* — mondja immár múlt időben. — *A főidényt nagytakarítással kezdtük.*

A belső burkolat ragyog a tisztaságtól. A falakon plakátok, képek, vasúti hirdetmények. A padozat tiszta, sehol egy csikk, elszórt hulladék.

— *A közérzetet apróságok határozzák meg* — mondja *Hársvölgyi István* üzemviteli helyettes. — *Ezért mindenre aprólékosan gondolnunk kellett!*

Az emberi munka, a törődés, az útkeresés és az igényesség vezetett ahhoz, hogy Pápán, Celldömölkön, Sárváron, Szombathelyen és a többi állomáson is jól érezzék magukat az utasok. Ehhez nem a sorsba belenyugvó vasutas-magatartásra, hanem mindenütt tettekre van szükség. Ez viszi a dolgokat előre. A tiszta környezetben az utas meggondolja, hogy elejtsen akár egy cigarettavéget is.

Szabó Béla

Celldömölk személypályaudvaron a vágányok között is példás rend, tisztaság uralkodik

Fifikás utasok még vannak

A jegyvizsgálónak mosolyogva, feltűnő udvariassággal adják át a jegyet. Derűs ábrázatukban érezhetően van valami hamis, pontosabban huncutkodó vonás, amelyet a jegyvizsgáló természetesen észrevesz, ám úgy tesz, mintha nem tudna semmit. Kezeli, leírja a menetjegyeket, szóval: végzi dolgát, majd elköszön.

Az utasok most már elégedetten dörzsölik markukat, közben ezt gondolják: sikerült becsapnunk a MÁV-ot . . .

Hogy miről van szó?

A fifikás utasok érvényes útlevelükkel a nemzetközi pénztárnál váltanak jegyet, így gyorsvonaton is féláron utazhatnak Budapest—Komárom viszonylatban.

A jegyvizsgáló is mosolyog, mert nem tehet mást. Legfeljebb keserűen megállapítja: ilyen egy nem hivatalos kedvezmény. Csak egy kis rafinéria kell hozzá . . .

Németh István

Bodajk állomás 125 éve

A jubileumi különvonat nem állt meg *Bodajkon.* Emléktáblát sem helyeztek el a felvételi épület homlokzatán, s az állomáshoz tartozó nagyüzem sem fogadta ünnepi kiállítással az emlékvonat utasait, mint *Nagyigmánd-Bábolnán,* vagy *Móron.* Az átmenő fővágányon átfutó jubileumi szerelvény kéttengelyes személykocsijai előtt prüszkölő, 113 éves gőzmozdony azonban üdvözlésül hatalmas fekete füstzászlót lengetett maga után, mintha tudta volna, hogy valamikor Bodajk volt a komárom—székesfehérvári vonal legforgalmasabb és legnagyobb állomása. Jelentősége persze ma sem kicsiny.

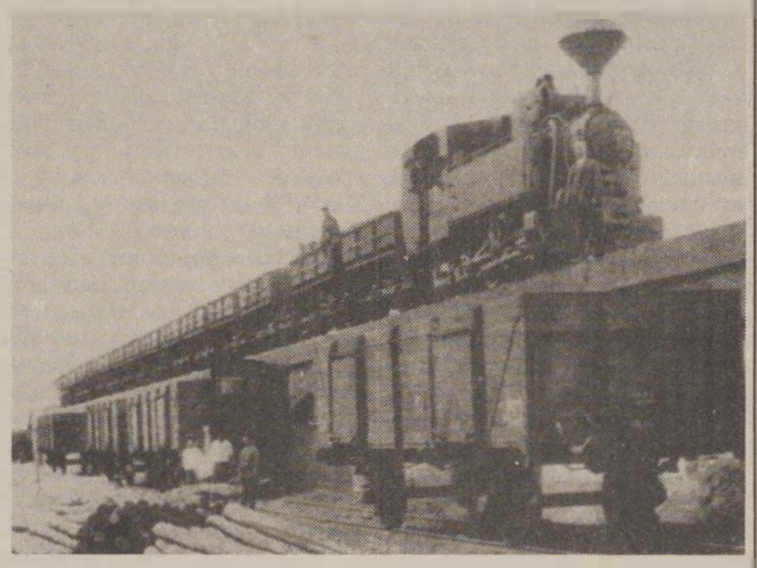
1985. július 1-én, amikor a vonal megnyitásának 125. évfordulóját ünnepelték és áthaladt Bodajkon a jubileumi különvonat, az állomás akkor sem volt üres. Megrakásra váró üres kocsik foglaltak el néhány vágányt, de a korábban oly nyüzsgő forgalom helyében csend honolt. Jóllehet, az állomáshoz 7 kilométeres iparvágánnyal kapcsolódó szenbánya évi termelése 600 ezer tonna körül van, ám ebből Bodajkon kevés látszik. Ennek a szénmennyiségnek berakása áttevődött a bánya közelében épült, de a Bodajkhoz tartozó rendezőbe.

Változások az állomás életében

Néhány nappal az ünnep előtt öt nyugdíjas kollégával beszélgettünk, emlékezve arra a több évtizedre, amelyet itt töltött *Kovács Imre, Fürst József, Lakos József, Varga László* és *Várszegi János.*

Amikor 1860. június 1-én megnyílt az Újszőny—Székesfehérvár közötti vasútvonal, Bodajkon rövid, négyvágányú kis állomás épült. A földszintes felvételi épület ugyanolyan volt, mint a szomszédos *Moha* ma is eredeti formájában látható állomásépülete. Eredetileg biztosítóberendezése nem volt, de a századforduló táján a Déli Vasút egyközpontos biztosítóberendezéssel szerelte fel Bodajkot is. A húszas években egyszerre két, hatalmas változásokat érlelő eseményt ért meg az állomás: 1923-ban a kisgyóni szénbányát 16 km hosszú keskenyvágányú vasúttal kapcsolták Bodajk állomáshoz, 1926. október 20-án pedig üzembe helyezték a gánti bauxitbányából ide vezető 15,6 km hosszú kisvasutat. *A szén és a bauxit szállítása az állomás egész életét átalakította.*

Bodajk állomás mellett egyébként már korábban is működött egy faipari üzem a kisbéri oldalon. A vértesi erdőkből keskenyvágányú vasúton szállították ide a tűzifát és a rönkfát. A fatelepen két gatter dolgozott, a termelés mégsem volt különösebben jelentős. Ennek ellenére folyamatosan rakodtak. A kisvasútból, a fatelepből azóta csak a kismozdony kezeléséhez, javításához használt vizsgálóakna maradt meg, ezenkívül egy omladozó épület látható még.



A kisgyóni szénbánya egész esztendőben folyamatosan termelt. A jó minőségű barnaszenet az ország különböző állomásaira adták fel, hiszen azt használta mozdonyai fűtésére a MÁV és a DSA is. Az 1926—1934 között a kitermelt bauxitot innen csaknem teljes egészében Németországba vitték. Később szállítottak innen a Magyar Állami Kőszénbányák felsőgallai cementgyárába, majd a magyaróvári timföldgyárba is. Akkoriban a bánya csak kora tavasztól késő őszig dolgozott. A téli időszakban a szállítás is szünetelt. A bányában külszíni fejtéssel dolgoztak.

A Déli Vasút magyar vonalait 1932. augusztus 1-én átvette a MÁV, de Bodajkon nem sokat változott a szolgálat. Legfeljebb annyit, hogy a közkedvelt 324-es sorozatú mozdonyokat rendelték oda tolatási, kiszolgálási feladatokra. Kocsirendezőket Komárom vagy Székesfehérvár adott.

1938 után az érkezett üres kocsik beállítását, illetve az induló vonatok összeállítását legtöbbször már ismét 330-as mozdonnyal végezték — amit a vasutasok „gatyaszárítós"-nak becéztek —, de néha 333-as gépet vezényeltek erre a feladatra. Ha a bodajki tartalék befejezte munkáját, még elvitt Székesfehérvárig egy-egy terhelésének megfelelő vonatot. Másnap Fehérvárról új gép érkezett a helyébe.

Fokozódik a bauxittermelés

A bauxitvonatokat legtöbbször a székesfehérvári fűtőház 403-as sorozatú mozdonyai továbbították Komáromig. Bakonysárkányig azonban tolóval közlekedtették ezeket a vonatokat. 1937/38-ban átépítették, kilencvágányosra bővítették az állomást. A biztosítóberendezést is korszerűsítették, miután új felvételi épületet emeltek.

Mivel a német hadiipar a háború alatt egyre több bauxitot követelt, új bauxittermelő helyeket nyitottak meg. A németek 1941/42-ben 1 millió tonna magyar bauxitra, vagyis a termelés 90 százalékára tartottak igényt. *A háború utolsó esztendejében pedig 2 millió tonna bauxitot követeltek.*

Az újonnan feltárt bányák kiszolgálására a szomszédban *megépült Moha rakodóállomás.* Onnan a bánya rakodójáig 1941-ben szintén 760 mm-es kivasutat, majd 1944-ben néhány kilométer hosszú nagyvasúti iparvágányt, a bánya közelében pedig négyvágányú rakodót építettek. Ekkor a német kölcsönmozdonyok közül az osztrák eredetű 92 227 számú mozdonyt telepítették oda. Az végezte el a szükséges tolatásokat, és továbbította a kiszolgálómeneteket.

A németek a bánya termelését, amíg csak lehetett, fenntartották. A front előtti időkben már két tartalék dolgozott az állomáson. Aztán 1944 december elején megkezdték a bányaberendezések elszállítását, majd hamarosan a vasúti berendezések pusztítását is. *Bodajk állomás vágányzatát és viztornyát felrobbantották.* A közeli Gánt 1944. december 14-én felszabadult, de közvetlenül a bánya mögött a németeknek sikerült megszilárdítaniok védelmüket.

A felszabadulást követő években

Pár nappal később már visszaszállingóztak és munkához láttak a vasutasok. Visszatért az állomásfőnök, *Szentesi Miklós* is. Közös erővel először a II. vágányt állították helyre Bodajkon, *majd a harcoló szovjet alakulatokat követve megérkeztek a szovjet vasutas katonák is.* Amint a forgalom megindult, szovjet váltófelvigyázó és magyar váltóőr szolgált együtt az állomás mindkét oldalán. Telefon a forgalmi iroda és az állomás két vége között nem volt, így a szovjet váltófelvigyázó hozta a magyar váltóőrnek a rendelkezést, ha vonat közeledett, s be- vagy kijáratot kellett készíteni valamelyik vonatnak.

Az üzemhez szükséges vizet a közeli Gaja patakból ideiglenes csővezetékkel szivatták. A mozdonyok gőzszivattyúval vettek vizet.

A Moha rakodón épségben maradt osztrák mozdonynak jó hasznát vették a helyreállítási munkák során, illetve a vonatforgalom megindításában. Először a szénrakodás és -szállítás indult meg az állomáson, majd 1945 júniusában Mosonmagyaróvár részére megindult a bauxittermelés. Nem sokkal később már szovjet és lengyel exportra is szállítottak bauxitot.

Lovas Gyula

Kispöfögővel Bugacra

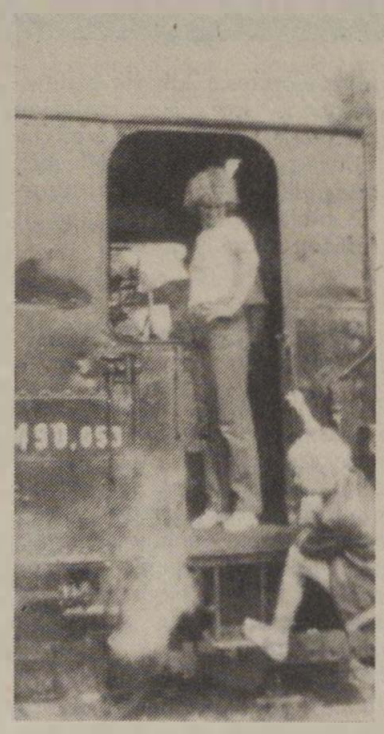
A szegedi vasútbarátok kezdeményezésére már második évben közlekedik nosztalgiavonat augusztus 18-án *Kecskemét-átrakóról Bugacig.* A vonatot a Szobi Gazdasági Vasútról ide állomásított, 1942-ben gyártott 490-es sorozatú gőzmozdony húzza, amelyet az esemény tiszteletére *Bugaci Kispöfögő* névre kereszteltek. A nosztalgiautazásokra átalakított négytengelyes személykocsik 1949—1956 között készültek a debreceni járműjavítóban, illetve a Győri Vagongyárban.

A kis négykilencvenes csöndesen szotyorgott az átrakói fűtőház előtt. A keskenynyomtávú vasút végállomásán nyolc órára olyan tömeg gyűlt össze, amely egy közlekedési centrumban fekvő pályaudvarnak sem vált volna szégyenére. Az apró mozdony oldalán hamarosan csattant a pezsgősüveg, mert most nevezték el Bugaci Kispöfögőnek. Fél kilenckor elhangzott a korabeli vasúti egyenruhába öltözött kalauz beszállásra szólító trombitajele. A mozdonyvezető és a fűtő elfoglalta a „tüzelőállást". A nyitott peronos, zöld kocsikból összeállított vonat lassan kizötyögött az állomásból. Kinyitott a büfékocsi, *a felszolgálók „nosztalgiavizet" hordtak szét a „szomjazó" utasoknak.* Jakabszálláson rövid pihenőt kellett tartani, a gőzösnek elfogyott a vize. Bugac előtt a nyílt pályán állt meg a vonat az NSZK-ból érkezett filmesek kedvéért. Aztán a végállomás, Bugac-felső következett.

Itt a résztvevők többféle program között válogathattak: *volt például „viperaprogram", „ökörprogram" stb.* A kényelmesebbek pőrekocsiról nézhették meg a bugaci homokvidéket, egészen a Móricgáti tanyákig. Visszatérve a bőséges ebéd sem maradt el. Várakozás közben *Sohajda Elek* fűtő tüzet pucolt, *Maros Tibor* mozdonyvezető átnézte az öreg mozdony minden porcikáját.

— Önöknek mit jelent ez a vonat? Nosztalgiát vagy gőzösidőkre emlékeztető kemény munkát? — kérdezem Sohajda Elektől.

— *Ahogy vesszük* — válaszolja. — *En huszonhét évet tüzeltem a legkülönbözőbb fajta gépeken; az biztos, hogy nem volt könnyű, de én inkább ma is tüzelnék, mint hogy vontatási vonatkisérőként járjak.* Amilyen öröm volt hallgatni annak idején a négyhuszonnégyes „hangját", annyira lélektelenek a mai szolgálatok. Azért ezen a kis gépen nem szeretnék nap mint nap dolgozni. Méreténél fogva is kényelmetlen, sokat kell bujkálni alatta, az alkatrészekhez nehéz hozzáférni.



— Nekem nagy élmény ez a vonat — mondja a masiniszta. — A nagyvasúthoz viszonyítva nyugodtabb a szolgálat. Tavaly vittem erre először vonatot Bugacra; azóta én járok a nosztalgiavonat gépével.

— Milyen szenet vételeztek a gépre?

— Komlói és lengyel szenet kaptunk. Fölrakás előtt azonban ki kell belőle rostálni a földet, mert ha azt bedobáljuk, összesül a tűz, és akkor csak Törökfáig közlekedik a nosztalgiavonat . . .

Visszaútban — csakúgy mint odafelé — az utasok közül kerültek ki a gőzös alkalmi vezetői, akik rövid szolgálatuk igazolására *tiszteletbeli mozdonyvezetői „jogosítványt" kaptak.* Ettől függetlenül a végállomásra menetrendszerű pontossággal érkeztünk. Ott találkoztam *Nagy Józseffel*, a szegedi vasútbarátok egyik lelkes tisztségviselőjével.

— Kinek az ötlete volt a kecskeméti nosztalgiavonat?

— *Alszerénység lenne tagadni, az ötlet az enyém, az érdem viszont megoszlik közelebbi vasútbarátaim között.* Hogy miért éppen Kecskeméten? A helyiek, a szegediekhez hasonlóan mindent megtesznek a vasúti emlékek összegyűjtéséért, megmentéséért, s emellett lelkiismeretes vasutasok is. Lelkesedésükre jellemző például, hogy a ritkaságszámba menő 303 002 pályaszámú mozdonyt a Közlekedési Múzeum hozzájárulásával Kecskemétre hozatták. Vállalták a felújítását, talapzatra helyezését és karbantartását. Szoros kapcsolatot tartanak a kisvasúttal, ápolják hagyományait, szerepet vállaltak a mai rendezvény szervezésében is.

A nosztalgiavonat tavaly augusztus tizennyolcadikán közlekedett először. Sikere országra, sőt Európára szóló volt, amit bizonyít az is, *hogy most is sokan érkeztek az NDK-ból, NSZK-ból, Svájcból és Ausztriából.* Tavaly határoztuk el, hogy mi, vasútbarátok, minden év augusztus tizennyolcadikán összejövünk itt Kecskeméten. A nap élményeivel még szorosabbá akarjuk fonni a köztünk levő barátságot.

Gerecsei Zoltán

Újítási ankét Miskolcon

Főnökségünkön szeptember 4-én újítási ankétot tartottunk. Az ankéton meghívott vendégként jelen voltak a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának és pártvezetőségének képviselői, valamint az igazgatóság újítási ügyintézője.

Az előre meghirdetett napirendi pontoknak megfelelően a megnyitás után *Majorossy Rezső* műszaki üzemfőnök-helyettes ismertette a főnökség I. félévi teljesítményét. Az üzemfőnökségen 158 újítási javaslatot nyújtottak be, amelyből 103-at bevezetésre elfogadtak, 90-et pedig bevezettek. Az újításokkal elért gazdasági megtakarítás 3 millió 235 255 forint. A bevezetett munkavédelmi újítási javaslatok közül hármat országos bevezetésre fogadtak el.

Az újítások szerzőinek száma 255, ebből 150 fizikai és 127 szocialista brigádtag. A szerzők közül 26 volt harminc éven aluli és 18 nő.

A számok mellett kiemelte a beszámoló, hogy az üzemfőnökség megalakulása óta egyenletesen, jó eredményeket érnek el az újítómozgalomban.

Az elmúlt félév eredményei után sor került a II. félév feladatainak az ismertetésére. Itt kiemelt feladatként határozták meg a költségek további csökkentését és a munkavédelmi és baleseti helyzet javítását.

A hozzászólások és válaszadás után került sor a félévi újítási verseny első helyezéséért járó jutalmak átadására. A körzeti üzemfőnökség között *a miskolci első helyezést ért el és ezért 580 ezer forint jutalomban részesült.* A mozgalomban kiemelkedő teljesítményt nyújtó újítók, szakvéleményezők is jutalomban részesültek.

Munkaügyi döntőbizottságok

Újjáválasztásuk napjainkban esedékes

A Munka Törvénykönyve értelmében a dolgozó és a munkáltató között a munkaviszonyból eredő jogokkal és kötelezettségekkel kapcsolatban felmerült vitában a munkaügyi döntőbizottság jár el.

A MÁV-nál a szolgálati főnökségeknél és az irányító szerveknél működnek munkaügyi döntőbizottságok. Ezeket a dolgozók választják, szakszervezeti taggyűlésen. Megbizatásuk öt évre szól. Újjáválasztásuk napjainkban esedékes, a szakszervezeti tisztségviselők választásával egyidőben. Ezért időszerű a választásukkal kapcsolatos feladatok áttekintése.

Közös feladat

Mindenekelőtt értékelni kell az eddigi tisztségviselők munkáját, *ez a szolgálati vezető és a szakszervezeti bizottság közös feladata.* Ha újbóli jelölésük valamilyen okból elmarad, hosszabb idő alatt végzett eredményes tevékenységüket indokolt erkölcsileg és anyagilag is elismerni.

A döntőbizottsági tisztségviselők kiválasztása és jelölése ugyancsak a szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság feladata. Közösen kell kiválasztaniuk a szolgálati hely dolgozói közül azokat a személyeket, akiket megválasztásra javasolnak.

Felmerül a kérdés, hogy a kiválasztás során milyen szempontokat kell figyelembe venni?

A jelölt politikailag és szakmailag legyen felkészült. Lehetőség szerint munkaügyi vagy számviteli kérdésekben legyen jártas. Ismerje a helyi körülményeket, a dolgozókat. Legyen önálló és tárgyilagos véleménye. Ne álljon fegyelmi vagy büntetőbírósági ítélet hatálya alatt, illetőleg ilyen eljárás ne legyen folyamatban ellene.

Mindezen túlmenően vizsgálni kell azt, hogy a jelölt munkakörével összeegyeztethető-e a döntőbizottsági megbizatás. Nem volna ugyanis helyes, ha a munkaügyi döntőbizottságba olyan dolgozókat választanánk, akik munkakörükből adódóan részt vesznek a munkaügyi kérdések elkészítésében. *Nem választható a munkaügyi döntőbizottság tisztségviselőjének a szolgálati vezető és helyettese, a személyzeti és munkaügyi vezető, a jogtanácsos, a jogsegélyszolgálat dolgozója és a szakszervezeti bizottság titkára.*

A munkaügyi döntőbizottságok tisztségviselői — elnök, elnökhelyettes, tagok — létszámának meghatározásánál tekintettel kell lenni a szolgálati főnökség, illetve a csomópont összlétszámára. *A MÁV-nál belső utasítás írja elő, hogy a vasútigazgatóságok központjában és a körzeti üzemfőnökségeknél legalább három elnökhelyettest és hat tagot kell választani.* Figyelemmel kell lenni arra is, hogy a csomópont különböző szolgálati ágai képviselve legyenek a tisztségviselők között (pl. forgalom, vontatás stb.). Ezenkívül biztosítani kell a nődolgozók és a fiatalok megfelelő arányát is.

A jelöltek kiválasztása során helyes, ha a dolgozók véleményét előzetesen kikérik és figyelembe is veszik. Ha a szolgálati vezető és a szakszervezeti bizottság a jelöltek személyében megállapodott, a névsort hirdető táblán vagy más alkalmas módon közzé kell tenni.

Nyílt szavazással

A munkaügyi döntőbizottsági tisztségviselőket az összevont szakszervezeti taggyűlésen *nyílt szavazással, szótöbbséggel kell megválasztani.* Az elnököt és az elnökhelyetteseket külön-külön, személy szerint, míg a tagokat együttesen kell választani, illetve szavazásra bocsátani.

A taggyülésen ismertetni kell, hogy a jelölteken kívül a dolgozók más személyeket is javasolhatnak. Természetesen a jelölteknek is meg kell felelniük az előbbiekben vázolt követelményeknek.

A választásról jegyzőkönyvet kell felvenni, amelyhez csatolni kell a megválasztott tisztségviselőkről kiállított személyi adatlapokat. E dokumentumokat a továbbiakban a munkaügyi döntőbizottság elnöke őrzi.

A munkaügyi döntőbizottság tisztségviselőit megválasztásukat követően *írásbeli megbízással kell ellátni.* A megválasztottak névjegyzékét a főnökség hirdetőtábláján közzé kell tenni, hogy személyük a szolgálati főnökség valamennyi dolgozója előtt ismertté váljék. Ezzel egyidejűleg a dolgozókat tájékoztatni kell, hogy munkaügyi vita esetén hol és kinél lehet benyújtani a jogorvoslati kérelmet. *(Ez történhet írásban és szóban is.)*

Jogszabályi előírás, hogy a munkaügyi döntőbizottságok akadálytalan működéséhez szükséges személyi és dologi feltételeket a főnökség vezetője köteles biztosítani. Ezek közé tartozik a tárgyalóhelyiség, a jegyzőkönyvvezető, a különböző jogszabályokat tartalmazó közlönyök, értesítők, kézikönyvek.

Az igazgatóságok és a vezérigazgatóság gondoskodik a tisztségviselők rendszeres képzéséről, illetve továbbképzéséről. Esetenként jogi tanácsot, szükség szerint pedig szakvéleményt adnak részükre. Feladatuk az is, hogy figyelemmel kísérjék és értékeljék a munkaügyi viták alakulását. Fontos, hogy ennek okait feltárják és lehetőség szerint megszüntessék. A szolgálati vezetőknek és az ügyintézőknek arra kell törekedni, hogy a munkaviszonyból eredő jogok és kötelességek egyaránt érvényesüljenek. A dolgozók az őket megillető járandóságukat utánjárás nélkül kapják meg. Ha mégis előfordul munkaügyi vita, azt lehetőség szerint szolgálati úton kell rendezni, hogy az ügy csak végső soron kerüljön a döntőbizottság elé.

A döntőbizottság a kérelmet az előterjesztéstől számított *nyolc napon belül köteles elbírálni.* Ezt a határidőt az eltelt időszakban nem mindig tartották be. A tárgyalás kitűzéséről és előkészítéséről az elnök gondoskodik. Ügyelni kell arra, hogy az eljáró tanácsban az adott kérdést legjobban ismerő döntőbizottsági tagok vegyenek részt. Szabályszerűen megválasztott tisztségviselők vehetnek részt a munkaügyi vita eldöntésében. Az eljáró tanács elnökből (elnökhelyettesből) és két tagból áll.

A munkaügyi döntőbizottság a következő határozatot hozhatja: *a dolgozó kérelmének egészben vagy részben helyet ad, vagy a kérelmet elutasítja, az eljárást megszünteti.*

Társadalmi munkában

A döntőbizottság tisztségviselői társadalmi munkában látják el felelősségteljes feladatukat. Munkájuk évenkénti értékeléséről és elismeréséről (ez esetenként lehet anyagi vonatkozású is) a MÁV és a szakszervezeti szervek rendszeresen gondoskodnak.

Tevékenységük biztonságos végzését szolgálja a Munka Törvénykönyve 63. §-ának azon rendelkezése, hogy a munkaügyi döntőbizottság elnökét, elnökhelyetteseit és tagjait a szakszervezeti tisztségviselők számára biztosított munkajogi védelem illeti meg. Ennek értelmében a közvetlen felsőbb szakszervezeti szerv egyetértése szükséges a választott tisztségviselő más munkahelyre történő beosztásához, továbbá munkaviszonyának a munkáltató részéről való megszüntetéséhez, valamint áthelyezés esetén új munkahelye elfoglalására kitűzött időpont megállapításához. Az ilyen tisztségviselő elleni fegyelmi eljárás megindításáról, valamint változó munkahelyre alkalmazott tisztségviselő más munkahelyre történő beosztásáról a felsőbb szakszervezeti szervet előzetesen értesíteni kell.

A döntőbizottsági tisztség megszűnik: *a megbízás ötéves időtartamának lejártával, visszahívással, lemondással, a tisztségviselő munkaviszonyának megszűnésével.*

Visszahívásra akkor kerülhet sor, ha a tisztségviselő a kötelezettségeit hanyagul vagy nem a jogszabályoknak megfelelően látja el, illetőleg ha tisztségére méltatlanná vált. Vissza kell hívni a tisztségviselőt akkor is, ha olyan munkakörbe kerül, amely miatt nem lenne jelölhető.

Dr. Garabon Sándor

Vasúti jogászok — kontra jogsegélyszolgálat?

A bíróság helyett ezúttal a zánka-köveskáli MÁV-üdülőben találkoztak a vasúti jogi szolgálat és a szakszervezeti jogsegélyszolgálat képviselői. A kétnapos munkaértekezleten az volt a kitűzött cél, hogy a munkaügyi jogvitákban egyrészről a munkáltató, másrészről a dolgozók képviseletét ellátó jogászok jobban megismerjék egymás feladatát, a képviselet ellátása során útmutató szempontokat és a gyakorlatban szerzett tapasztalatokat.

Dr. Halász György, a vasutas-szakszervezet jogi irodájának vezetője tájékoztatta a résztvevőket a jogsegélyszolgálat feladatairól, a szakszervezeti érdekvédelmi munkában betöltött szerepéről, az eddig elért eredményekről. Elemezte az utóbbi évek jogsegélyszolgálati ügyforgalmának tapasztalatait. A tájékoztatóban többek között szó esett az átlagkereset-számítással összefüggő jogi problémákról, a mértéktelen túlfoglalkoztatásból eredő panaszokról, ezeknek a fegyelmi helyzetre gyakorolt hatásáról, a dolgozók személyes problémáit gyakran meg nem értő rideg vezetői bánásmódról, a baleseti kártérítési igények, esetenként indokolatlanul hosszú ideig húzódó elbírálásáról.

A jogsegélyszolgálatok vezetői ismertették a partner igazgatási-jogi osztályokkal kialakult együttműködés helyzetét, amely az utóbbi években általában mindenhol elvszerű, korrekt munkakapcsolattá alakult. Ennek előnye elsősorban a baleseti kárigények rendezésénél mutatkozik, ahol egyre nagyobb arányban sikerült a peren kívüli megegyezés. Hozzászólásaikban ugyanakkor számos konkrét példát említettek arra, hogy a vasúti egészségügyi szolgálat munkaképességcsökkenéssel, okozati összefüggéssel kapcsolatos megállapításait, a kívülálló igazságügyi orvosszakértői vélemények alapján az eljáró bíróság nem találta megalapozottnak. A vasúti balesetvizsgálók részéről pedig gyakran tapasztalható az a törekvés, *hogy figyelmen kívül hagyva a munkáltató közrehatását, kizárólag a sérelmet szenvedő dolgozót hibáztatják a bekövetkezett balesetért.*

A jogsegélyszolgálat vezetői elismerték, hogy a dolgozókkal szemben hozott fegyelmi, kártérítési határozatok többsége megalapozott. Ilyenkor nem vállalják a vétkes dolgozók képviseletét. Nem egy esetben azonban a felelősségre vonás során nem tartják be az eljárási szabályokat, nem mérlegelik kellően az eset egyéni körülményeit és a vétség súlyával arányban nem álló büntetést, illetve kártérítést alkalmaznak. Egyes szolgálati helyeken nem kielégítő színvonalú a fegyelmit vizsgáló biztosok munkája. Kártérítési, fegyelmi ügyekben is gyakran előfordul, hogy a tényállást a döntőbizottsági, illetve bírósági szakaszban kell pótlólag felderíteni. Más esetekben pedig a határozathozatal előtt indokolatlanul hosszúra nyúlik a vizsgálat, amely alatt a dolgozónak számos egyéb hátrányos következménnyel kell szembenéznie.

Dr. Jánosi Imre; a Vezérigazgatóság jogi osztályának vezetője tájékoztató előadást tartott a MÁV jogi szervek gyakorlatáról az üzemi balesettel összefüggő munkáltatói anyagi felelősséggel kapcsolatos ügyekben. Ismertette azt az országos szinten is feltehetően egyedülállóan humánus vezérigazgatói utasítást, amely alapján a korábban üzemi balesetet szenvedett vasutas dolgozók egyes kártérítési igényeit meghatározott feltételek esetén *akkor is teljesítik, ha azok elévülés miatt peres úton már nem volnának érvényesíthetők.* Tájékoztatást adott azokról a tervezett intézkedésekről is, amelyek a jövőben tovább gyorsíthatnák a balesetet szenvedett dolgozók kárigényének elbírálását.

Hangsúlyozta, hogy a vasút jogi szolgálatát is az a szempont vezérli, hogy az üzemi balesetet szenvedett dolgozó egy fillérrel se kapjon kevesebb kártérítést, mint amennyi a jogszabály alapján megilleti. Ilyen értelmű elvi irányítást gyakorolnak az elbíráló szervek részére is.

Dr. Hadházi Ákos, a Vezérigazgatóság igazgatási osztályának munkatársa részletesen ismertette a vasút működését, illetve gazdasági eredményét hátrányosan befolyásoló kárhelyzetet, valamint a fegyelmi vétségek alakulását. Rámutatott ezzel összefüggésben azokra az indokokra, amelyek szükségessé teszik a fegyelmezetlen, hanyag dolgozók eddiginél szigorúbb anyagi és fegyelmi felelősségre vonását.

Földényi Gyuláné dr., az Igazságügyi Minisztérium bírósági főosztályának főelőadója meghívottként igen érdekes előadást tartott a munkáltató és a dolgozók munkajogi anyagi felelősségével összefüggő bírósági gyakorlatról.

A munkaértekezlet résztvevői egyöntetűen hasznosnak értékelték a tanácskozást. Az ott elhangzottak minden bizonnyal segíteni fogják a jogvitás ügyekben a törvényesség maradéktalan érvényre jutását, a kölcsönös jobb megértést, e viták peren kívüli rendezését, amelyek pedig egyaránt szolgálják a vasút és a dolgozók érdekeit.

Srófolj még egy kicsit, kibírják

„Tisza-parti disznóparti"

Szeged város négy vállalatának — a DÉLÉP, a Posta, a MÁV és a Nagyalföldi Kőolajfeldolgozó Vállalat — KISZ-bizottságai augusztus 31-én „Tisza-parti disznóparti" címmel tréfás, játékos vetélkedőt rendeztek a szőke Tisza partján. A négyórás vetélkedő során elméleti és gyakorlati kérdéseket kellett megoldaniok a vállalkozó kedvű fiataloknak. A vidám versenyt végül a DÉLÉP nyerte, jutalmuk három sült malac volt. A második helyet a vasutas fiatalok 60 tagú csapata szerezte meg: jutalmuk 15 kg sült oldalas volt.

Pályakezdés — nyugdíj után

Országszerte valamennyi tanintézetben ezidőtájt döntenek az iskolák végzős diákjai a pályaválasztás nem könnyű kérdéseiben. Ennek az írásnak a szereplője, *dr. Pál József,* a tiszakécskei állomásfőnökség nyugdíjasa viszont már túl van az ilyesfajta nehézségeken. Azt hiszem, nem tévedek, ha leírom: egyedülinek mondható egyetemi diplomázásának a története.

— Meglehetősen szegény munkáscsaládból származom — meséli jogi könyveit félretolva. — Az elemi iskola negyedik osztályának elvégzése után a szombathelyi Faludi Ferenc Reáliskolában tanultam, s ott érettségiztem 1938-ban. Édesapám vasúti altiszt volt, az ő tanácsára választottam én is a vasutat. *Üzemi segédtiszti segéddíjasként vonatkísérő lettem.* Ám minden vágyam az volt, hogy továbbtanulhassak, ezért beiratkoztam levelező tagozatra a *kolozsvári egyetem állam- és jogtudományi karára,* amit 1943-ban végeztem el. A disszertációmat még megírtam, de a diplomát már nem kaptam meg, mert közben odaért a háború. Maradtam hát a vasútnál, az ott megszerzett szakképzettségnek megfelelő munkakörökben.

Szolgált Gyomán, Nagykőrösön, Szombathelyen, Zalaszentiványon, Kiskunfélegyházán, Csongrádon, Kecskeméten, végül Tiszakécskén, s volt forgalmista, vezénylő- és oktatótiszt, forgalmi és kereskedelmi tartalékos, árupénztáros. Kilenc évvel ezelőtt ment nyugdíjba, de azt követően sem szakadt el a régi munkahelytől.

— A szakszervezet szegedi jogsegélyszolgálatánál dolgozom 1979 óta, társadalmi megbízatásban — mondja.

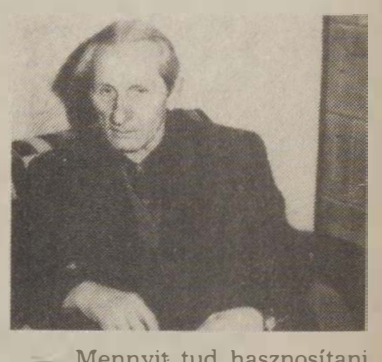
— De miért telt el csaknem negyven év addig, míg jogi végzettséghez kötött munkát vállalhatott?

— Mert a háború mindent összekevert — válaszolja. — Ahhoz, hogy be tudjam fejezni tanulmányaimat, be kellett szereznem elveszett irataim másolatát. Sok év múltán sikerült megtudnom, hogy a kolozsvári egyetem irattárát a háború alatt Budapestre szállították. Kitartó levelezésbe kezdtem, aminek eredményeként egyetemi indexemet végre megtalálták a Belügyminisztérium egyik irattárában. Ismét könyvet vettem a kezembe. Harmadik nekifutásra bejutottam a szegedi József Attila Tudományegyetem állam- és jogtudományi karára. *Több mint tíz tárgyból tettem különbözeti vizsgát, elvégeztem az ötödik évfolyamot, és 1983-ban teljesült életem álma.*

— Nagy segítséget kaptam a továbbtanulásomhoz a szegedi, valamint a tiszakécskei párt- és társadalmi szervek, üzemek vezetőitől, különösen Angyal Jánostól, a helyi népfront elnökétől, akinek támogatása nékül talán nem is értem volna célba — magyarázza.

— Tervei?

— Végre azt csinálhatom, amit mindig szerettem volna. Különösképpen foglalkoztatnak az állami gondozott gyerekek és az idős emberek gondjai, problémái. Ilyen ügyekben tevékenykedem a legszívesebben. Egyébként *a diplomamunkám témája is ez volt.*



— Mennyit tud hasznosítani a tudásából?

— *Amióta a jogsegélyszolgálatnál dolgozom, számos lakásügyi, telek- és tulajdonjogi problémát oldottam meg sikerrel.* Természetesen nem anyagi ellenszolgáltatásért teszem, mert világéletemben bennem élt a vágy, hogy segíthessek az embereken.

— Azért a nyugdíjhoz jól jön egy kis kiegészítés.

— A munkámért kapott honoráriumból fizetek elő egy-két szakirodalomra, ebből bővítem hiányos jogtudományi gyűjteményemet. De *minden pénznél többet ér egy-egy megnyert ügy, ami számomra felér egy életet meghosszabbító injekcióval.*

A „fiatal" jogtanácsos ez év január 24-én lépett a 70. életévébe.

V. Kerekes Ferenc

Áruvédelmi ankét Székesfehérváron

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség tanácstermében augusztus elején áruvédelmi ankétot tartottak. A tanácskozáson megjelentek a szolgálati főnökségek vezetői és a felsőbb szervek képviselői is.

Csiki Gergely kereskedelmi üzemfőnök-helyettes beszámolójában elmondta, hogy az elmúlt időszakban is gyakori volt a vagonfosztogatás, -dézsmálás. A lopások számát a gyorsabb kocsimozgatással lehetne csökkenteni. Beszámolójában hangsúlyozta továbbá, hogy a fuvaroztatók is az eddiginél szigorúbban tartsák be a rakodási szabályzatban előírtakat.

Vigh Tamás, a székesfehérvári rendőrkapitányság képviselője felhívta a figyelmet a pontos adatszolgáltatásra, mivel e nélkül nem lehet eredményes a nyomozás.

(Tunyogi)

Szob határállomáson

Vasutasok és határőrök baráti együttműködése

Mint minden országot, így hazánkat is sokféleképpen közelíthetik meg a turisták. Vannak, akik repülővel, mások autóval, megint mások vonattal... A tőlünk északra élő nemzetek világfelfedező útjaikon, mielőtt a robogó vonatból megcsodálhatnák a természeti kincsekben gazdag Dunakanyart, előbb be kell lépniük hazánk egyik vasúti kapuján, Szobon.

A Börzsöny lábánál elterülő határőrközségbe érkezésemkor igazi nyári életkép fogadott. Majd elsodort a vonattól a hegyi községekbe induló, autóbuszhoz siető emberek áradata. Az állomás épülete előtti fenyőfák árnyékában tíz, tizenöt fiatal börzsönyi túrájuk vidám perceit eleveníti fel újra. Remekül szórakoztak, láthatóan csak egymásra figyeltek. Nem úgy, mint a szolgálatban lévő határőr, aki árgus tekintettel kémlelte a peronon hullámzó tömeget. Így aztán én sem „úszhattam" meg az ilyenkor szokásos igazoltatást.

Az udvarias, de a katonai határozottsággal megfogalmazott érkezésem célját kutató kérdésekre adott válaszaimat hallgatva bemutatkozott a mellettünk álló vasutas:

— *Varga József* kocsirendező vagyok. Örülök, hogy a határőrök és a mi együttműködésünkről szeretne írni.

— Csak nem Ön is határőr volt?

— Fiatal koromban nem, *de most tagja vagyok az önkéntes határőrcsoportnak.* Szenvedélyes horgász vagyok, s így gyakran kint ülök a Duna és az Ipoly partján. Mi falun élő emberek jól ismerjük egymást, ha a határsávban idegen személy tűnik fel, azonnal akcióba lépünk.

Erről győződhettem meg az ügyeletes tiszt szobájában *Nagy Sándorné, Bottka László* és *Hruska Mihály* elmondásaiból is, akik számos izgalmas eseményről, határsértők elfogásáról számoltak be nem kevésbé felkeltve érdeklődésemet. Majd a mindennapi teendőkre terelődik a beszélgetés.

— A nyári turistaforgalom idején rendkívüli mértékben nőtt állomásunk forgalma — mondja Bottka László. — Ebben az időszakban a tranzitforgalom és az itt megálló nemzetközi vonatok száma is több, mint ahogy napról napra többen indulnak innen börzsönyi barangolásokra is.

Valamennyien vallják, hogy az egyéni feladatok teljesítésén túl egy kis plusz odafigyeléssel sokat segíthetnek a határőröknek.

Erről a Szobon és Sturovóban szolgálatot teljesítő több mint ötszáz vasutas vezetője *Horváth József* állomásfőnök így vélekedik:

— Szolgálati területünkön 36 szocialista brigád tevékenykedik. Gazdasági, politikai vállalásaikhoz hasonlóan kiemelkedő helyen szerepel a határőrizeti szervek munkájának segítése is. *Három önkéntes határőrcsoportunk van, akik Honti Pál kollégánk irányításával a balassagyarmati határőrkerületben a részükre kiírt versenyen 1984-ben is a 3. helyen végeztek.* Itt mindenki igyekszik határőr barátaink nem könnyű szolgálatát segíteni. Például a jegyvizsgálók a vonaton szerzett, s időben továbbított jelzéseikkel, információkkal sok esetben megkímélik a katonákat a terepfutástól.

S mintegy bizonyságként sorra mutatja a főnöki szoba falán sorakozó elismeréseket. Egyszerű, de nagyon meleg szavakkal beszél munkatársairól, miközben leemeli a fő helyen lévő *„Kiváló Határőr"* jelvényt tanúsító oklevelet, melyet „a Magyar Népköztársaság államhatára őrizetéhez nyújtott segítségükért, a Határőrséggel fenntartott eredményes kapcsolatuk elismeréséért" érdemeltek ki 1981-ben.

— Ez a jó együttműködés a határőrök részéről miben nyilvánul meg?

— *Nagy segítségünkre vannak a vagyonvédelmi munkánkban,* melynek eredményeként például az utóbbi négy évben semmiféle árudézsmálás nem történt az állomás területén. Ismerik a vasút feladatait, munkájuk gyors végzése révén az utasok, a vonatok időben, pontosan indulhatnak céljuk felé. Hogy mennyire így van: *vannak közöttük önkéntes vasutasok is,* akik részt vesznek a mi oktatásainkon is, hogy naprakész információval rendelkezzenek a vasút feladatairól.

— Az Ön munkatársai mondták, hogy nemcsak a munkában találják meg egymás segítő támogatását. A kikapcsolódás, a művelődés is gyakorta közös programként van jelen életükben.

— Nekünk ez természetes, hogy a határőrökkel közösen részt veszünk egymás rendezvényein, ünnepségein. A vasutasnapon is ők adták a Dunaparti bográcsgulyásfőzéshez az eszközöket, segítettek az előkészületekben, utána pedig együtt ünnepeltünk. Így lesz ez a fegyveres erők napján is.

A baráti találkozókat jól egészítik ki a sportversenyek, a művelődési házunkban szervezett politikai fórumok, kulturális rendezvények.

Vonatom indulásáig volt még néhány perc, így az állomásfőnökkel a teraszon lévő szép fenyőfákról beszélgettünk, miközben mellénk toppant az érkezésemkor igazoltató határőr. A kezében a *Határőr* című újság volt. Szétnyitotta, s boldogan mondta:

— Nézze Horváth elvtárs, itt írnak a mi lapunkban arról az elfogásról, amikor *Juhász Sándor* határőrtársam *Csadó Ferenc* vasutas önkéntes határőr jelzésére elfogta azt a fiatalembert, aki börtönbüntetése elől Norvégiába akart szökni.

Vetési Imre

„Oldjátok meg valahogy!"

Beszélgetés Barnácz János püspökladányi főbizalmival

Barnácz János 42 éve szolgálja a vasutat. A püspökladányi körzeti üzemfőnökség kereskedelmi részlegének vezetője, szakszervezeti főbizalmi. A tapasztalt vasutassal a vasút, a vasutas-szakszervezet munkájáról beszélgettünk.

— Amikor megjelent a vasút féléves munkájáról szóló értékelés — mondja —, néhány bizalmival, kollégával összedugtuk a fejünket. Az egyik kolléga azt mondta: *nem hiszi el, hogy az eredmények ilyen arányú romlása csak a vasút hibája lenne.* Még akkor sem, ha a fegyelem valóban javításra szorul. Volt olyan bizalmi is, aki a szakszervezet agitációját, nevelő munkáját is hiányolta az események alakulásáért.

Se mozdony, se teherkocsi

— *Az utóbbi időben gyakran írnak arról, hogy a vasút holtvágányra került* — folytatta. — *Ha ezt a vagongazdálkodásra értik, akkor nem vitatkozom, mert szervezetlenné vált ez a munka.* A fuvaroztatók üreskocsi-igényét évek óta nem tudjuk kielégíteni. Üzemfőnökségünk pár száz tonna híján teljesítette első félévi szállítási tervét. Ha több üres, főleg fedett kocsi és elegendő vonóerő áll rendelkezésünkre, legalább 10-15 százalékkal túlteljesítettük volna a tervet. *De nem volt se mozdony, se kocsi.* Ennek oka lehet az, hogy a hiányzó anyagiak miatt a vasút nem szerez be új kocsikat, a meglévők műszaki állapota pedig romlik. *Higgyék már el fent is, hogy egyre szánalmasabb képet mutatnak a többször meghosszabított revíziójú kocsik.* Ez azonban csak egyik oldala a dolognak. Mi, akik itt vagyunk a fővonalon s látjuk, hogy a kocsipark jelentős része megrakva, feloszlatott vonatként, a szomszédos országok fogadási problémái miatt hónapokig ácsorog az állomásokon. Ugyanakkor a záhonyi üreskocsi-kiszabás és az OPW kiegyenlítés továbbra is változatlan. Ha ehhez még a saját munkánk fogyatékosságait is hozzászámítjuk, mert aki dolgozik az hibázik is, akkor nem lehet csodálkozni, hogy kevés az üres kocsi — tárja szét a karját a főbizalmi.

— Amikor az utóbbiak felől érdeklődöm, kicsit indulatosan kezdi sorolni:

— Néhány éve, amikor a közeli nagy gabonaszállító állomások, *Törökszentmiklós, Karcag, Püspökladány, Fegyvernek, Berettyóújfalu, Biharkeresztes* és a többiek napi 8-10 kocsit kértek, akkor meg is rakták. Mert az állomásfőnökök jól ismerték a fuvaroztatók gépi és munkaerő-kapacitását s csak annyi vagont adtak — de azt biztosan —, amennyit meg is tudtak rakni. A rakott kocsik legkésőbb másnap reggelig vonatra is kerültek. Mi a helyzet most? A központosított vagonellátás miatt *déli 11-12 óra mire tudjuk, hogy hány kocsit lehet megrakni.* Ha ekkor értesítjük a fuvaroztatókat, biztos hogy aznap nem rakják meg. Ha csak másnap kezdik a rakodást, a kocsi produktív teljesítmény nélkül áll, közben a fordulóidő növekszik. Aztán ha én valamelyik dolgozót felelősségre vonom azért, mert a tőkés országból származó vagy akár OPW kocsi azonnali továbbításáról megfeledkezett, vagy egyéb kisebb vétséget követett el, mindjárt a fejemhez vágják: *ugyan már főnök, azért a sok ácsorgó kocsiért kit vonnak felelősségre?* S őszintén meg kell mondanom, nem tudok rá válaszolni.

Áldatlan állapotok

Ezt az áldatlan helyzetet aztán a kapkodás is nehezíti. Annyi központi rendelet mint ami mostanában megjelenik, soha nem volt. Nem hiszem, hogy az emberek egyik napról a másikra elfelejtettek volna dolgozni. Számolni kell azonban azzal, hogy egyre inkább a mozdonyok és a kocsipark műszaki állapota képezi majd a visszahúzó erőt.

Az alkatrészellátás gondjai is közismertek. Mit tehetünk ennyi probléma között? Csak a lelkesedésre apellálni már nem lehet, mert ha bért, mozdonyt, üres vagont vagy munkaruhát és egyebeket kérünk, leggyakrabban ez a válasz: *nincs.* Legfeljebb még hozzáteszik: *oldjátok meg valahogy!* Csakhogy lassan nem lesz kivel!

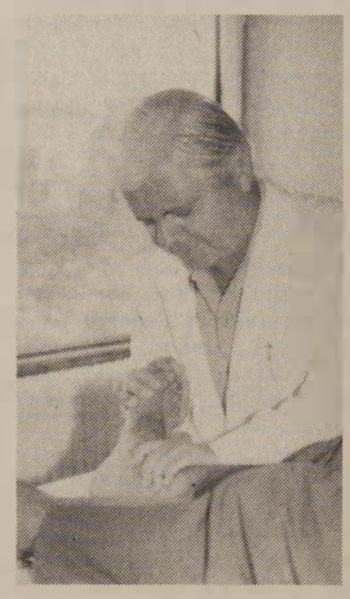
Célratörőbb érdekvédelmet

Vagy itt van az elegyrendezőknél rendszeresített teljesítménypremizálás. Őszintén szólva, nem javította az emberek közérzetét. Nem vitatom, *kell valamivel a nagyobb teljesítményre ösztönözni, de akkor, ha a nagyobb teljesítmény teljesíthető is.* Ha nincs fuvar vagy a meglevő fuvarigényhez nincs üres kocsi, az emberek hiába teszik ki a lelküket, a borítékban önhibájukon kívül álló okok miatt lesz kevesebb. Helyenként ezt még rontottuk azzal, hogy teljesíthetetlen normákat szabtunk az állomásokra, mint például Kabára.

A szakszervezet kezdeményezésére a gazdasági vezetés felülvizsgálta a kabai normákat, s olyan követelményeket alakított ki, ami remélhetőleg a vasúti és az egyéni érdekek érvényesítését is szolgálja majd. Ahhoz azonban, hogy a választásokon nyugodtabban álljunk a tagság elé, *érdekvédelmi munkánkat határozottabbá, célratörőbbé kell tenni.* S ezt nemcsak a hagyományos szakszervezeti feladatokra, hanem az említett problémák megszüntetésére, az üzemviteli munka szervezettebbé tételére is vonatkoztatom, ami nélkül eredményes érdekvédelmet, érdekképviseletet nem tudok elképzelni — fejezte be a beszélgetést Barnácz János főbizalmi.

Orosz Károly

Kitüntetett sebészorvos



A Mercedes mentőkocsi közelében beszélgetek *dr. Onder Istvánnal*, a kisvárdai munkásőregység orvosával:

— Nyirtasról származom. Szüleim munkásemberek, sokat dolgoztak, hogy én tanulhassak. Egy híján húsz évvel ezelőtt fejeztem be az egyetemet Debrecenben, utána rögtön Kisvárdára kerültem. Azóta több szakmai tanfolyamot elvégeztem, jelenleg a kórház sebészeti osztály intenzív részlegének vezetője vagyok.

— Ezelőtt tizenöt évvel lépett a munkásőrség soraiba, úgy tudom elsőként. Így van?

— Sorrendben a második voltam. *Széles Béla* barátom volt az „úttörő" —, sajnos ő már nincs az élők sorában.

— Hogyan fér meg egymás mellett a fehér és az acélkék egyenruha?

— Nagyon jól. Nyugodt lélekkel elmondhatom: régi mozgalmi ember vagyok. Már gimnazista koromban KISZ-titkár voltam. 1967 óta pedig párttag. Nemrégen az a megtiszteltetés ért, hogy megválasztottak a kórház párttitkárává. A kórház és a záhonyi MÁV Üzemigazgatóság között igen jó a kapcsolat, az évek során számtalan vasutast sikerült meggyógyítanom, remélem így lesz ez a jövőben is...

Szőgyéni Bertalan

Különös járőr a rendezőben

Szombathelyen jó a kapcsolat a határőrség és a vasúti rendészet között

A szombathelyi vasútállomás elhagyott tárolóvágányain időnként különös járőrrel találkozhatunk. A vasúti rendésszel együtt, egyenruhás határőr kutyával járja a területet.

— Hogyan alakult ki ez a különös szolgálat? — kérdezem *Németh Lászlót,* a szombathelyi körzeti üzemfőnökség rendészeti vezetőjét.

— 1978-ban vettem át a rendészet vezetését. Nem akarok senkit megbántani, de rendészeink többsége idős, beteg ember volt. Szolgálatukat nem tudták hibátlanul ellátni.

— Ekkor jött a határőrség segítsége?

— *Igen. Látták ezt a nehéz helyzetet a vasútállomáson is szolgálatot teljesítő határőrök és felajánlották segítségüket.* Ismerve a vasi megyeszékhely kiemelt helyzetét, rendészeink cserében felajánlották a határőrizeti szerveknek, hogy felhívják figyelmüket a gyanús, csavargó személyekre.

A közös kapcsolatot 1981. december elsején már írásos megállapodás is rögzítette. *Szerepel ebben együttes ellenőrzés, a közös szolgálatok időbeni egyeztetése és egymás kölcsönös tájékoztatása.* A határőrök a vonaton is segítik a vasutasok munkáját. Megfékezik a randalírozó, ittas utasokat. A megállapodásban rögzítették a közös munkák negyedévenkénti értékelését. A megállapodást évente újítják, kiegészítve időszerű, aktuális feladatokkal.

A szombathelyi határőrkerület képviselője, *Neu Aladár* őrnagy vasutas eseményről érkezik a megbeszélésre.

— *Sárvárról jövök* — mondja. — *Egy önkéntes határőr vasutasnak és egy másik MÁV-alkalmazottnak adtam át jutalmat, mert a közelmúltban hozzásegítettek bennünket egy határsértő elfogásához...*

— Vannak önkéntes határőrök is a vasúton?

— Igen. Több mint tíz éve Szombathelyen egy női és egy férfi-, Celldömölkön és Sárváron egy-egy férficsoport segít bennünket, nagyon eredményesen.

— Milyen a határőrizeti szervek és a vasúti rendészek kapcsolata?

— Szoros kapcsolatunk van a körzeti üzemfőnökség rendészeivel. Az eltelt több mint hat esztendő alatt támogattak bennünket a körzeti üzemfőnökség vezetői is. Mindkettőnknek előnye van ebből a kapcsolatból.

Gyakran tartanak közös értekezleteket, továbbképzéseket. A vasúti jellegű rendészeti tanácskozásokra mindig meghívják a határőrség képviselőjét is. Ha a határőrség tart a vasúttal kapcsolatos értekezletet, természetes. hogy a meghívottak között ott van a MÁV-rendészet megbízottja is.

Az idén tavasszal erősödött a vasúti rendészet. Két kutya is segíti a munkájukat. *A határőrség a kutyák kiképzésében is segített.*

A körzeti üzemfőnökségen ma már a rendészek fele érettségizett és több a határőrségtől leszerelt fiatal is.

Sz. Jakab István

Kalauz, óra nélkül?

Idős bácsika kopogtatott be a minap szerkesztőségünkbe. Ecserről jött. A bemutatkozás után elnézést kért a zavarásért. Elmondta, hogy negyvenkét évig szolgált a vasútnál, de olyan udvariatlan, slendrián jegyvizsgálóval nem találkozott, mint a közelmúltban. Mindössze a pontos időre volt kíváncsi, mert zsebórája felmondta a szolgálatot. A jegyvizsgáló azonban durva hangon kioktatta:

— Engem ne zaklasson senki ilyen apró dolgokkal! Nem érek rá, és különben sincs órám!

— Hát kérem — folytatta vendégünk —, ha az én időmben így beszélt volna egy kalauz, rögtön szedhette volna a sátorfáját... Mi úgy tanultuk, hogy pontos óra nélkül a kalauz nem tekinthető kalauznak... Fölháborító az ilyen eset, kérem. Ugye, igazam van?

— Igaza van, kedves Kozár Márton bácsi!

(Sárközi)

Napirenden a társadalmi tulajdon védelme

A szakszervezeti aktivisták is részt vállalnak az ellenőrzésben

Négy hónapon belül második alkalommal került sor a körzeti üzemfőnökségek szakszervezeti bizottsági titkárainak tanácskozására. Ezeken a tanácskozásokon áttekintették a társadalmi tulajdon védelmének helyzetét, meghatározták azokat a feladatokat, amelyekkel szakszervezetünk hozzájárulhat a károk, veszteségek csökkentéséhez. A legutóbbi tanácskozásra augusztus 15-én került sor.

Jogosan merül fel a kérdés a kívülállókban, egyáltalán miért foglalkozik a szakszervezet ilyen gyakran a társadalmi tulajdon védelmével? A közvélemény egy része a társadalmi tulajdon védelmét rendészeti feladatnak tekinti. Pedig nemcsak a rendészek tehetnek sokat értékeink védelme érdekében.

Mindannyiunk zsebére megy

A népgazdaság a vasúttól a meglévő eszközök jobb kihasználását, a szállítási feladatok magasabb színvonalú ellátását követeli.

A belső tartalékok egyik fontos eleme a társadalmi tulajdon védelme, az anyagi és erkölcsi veszteségek mérséklése. Különös jelentősége van ennek az üzemfőnökségek területén, ahol a károk és veszteségek tetemes része keletkezik. A feladat időszerűségét indokolják az utóbbi évek veszteségei. *A káresemények száma a bázishoz viszonyítva 61, a károsszeg pedig 12 százalékkal növekedett.*

A legtöbb kár továbbra is a járművek és áruk hanyag kezeléséből, rongálásából származik. *Köztudott, hogy a társadalmi tulajdonban okozott veszteség mindannyiunk zsebére megy.* Csökken a vasút nyeresége és az az összeg, amit a dolgozók szociális helyzetének javítására, munkakörülményeik fejlesztésére fordíthatnánk. Ezért tekintjük fontos szakszervezeti feladatnak a köztulajdonvédelmet. A dolgozók egyéni érdeke találkozik a társadalom, a vállalat politikai, gazdasági érdekeivel. Éppen ezért ha szakszervezeti bizottságaink eredményesen akarnak hozzájárulni ahhoz, hogy a veszteségek csökkenjenek, *akkor figyelmüket elsősorban az üzemviteli munka hatékonyságára, biztonságára, a technológiai fegyelem javítására kell fordítaniuk.*

Felvilágosító munkánknak, a termelési feladatokat segítő agitációval, a forgalmi és munkavédelmi követelmények betartására kell mozgósítania. A teherkocsi-szolgálatnál is érvényesüljön a kereskedelmi tevékenységben, az üzemirányítási feladatok végzésénél a pontosság és a szakszerűség. A dolgozók javaslataikat, amelyek különböző rendellenességekre hívják fel a figyelmet, vagy azok megszüntetését kezdeményezik, fel kell karolni.

Az szb-titkárok ismerve a feladat társadalmi jelentőségét, arra az elhatározásra jutottak, hogy az üzemfőnökségek társadalmi tulajdonvédelmi munkáját az eddigieknél szervezettebb formában segítik. Ennek érdekében *külön feladattervet dolgoztak ki,* amelyek alkalmasak arra, hogy időben feltárják és megszüntessék azokat a mulasztásokat, hanyagságokat, amelyek súlyos anyagi kárral járnak.

Az szb-titkárok kidolgozták az szb-k feladattervét, azokat széles körben megvitatták és jóváhagyták. Négy hónap alatt a legtöbb szakszervezeti bizottság igényelte, hogy a gazdasági vezetők a választott testület előtt számoljanak be a társadalmi tulajdon védelmének helyzetéről, és azokról a feladatokról, amelyek végrehajtása kedvező változásokat eredményezhet.

Az üzemfőnökségek szakszervezeti bizottságainak többsége napirendre tűzte ezt a témát. Az elkészített és jóváhagyott munkatervek és az augusztus 15-én elhangzott felszólalások, érvelések is azt igazolják, hogy helyes úton járunk akkor, ha részt vállalunk a társadalmi tulajdonvédelemmel kapcsolatos feladatokból.

Fokozottabb ellenőrzést

A tervek többsége négy témát tartalmaz: a gazdasági vezetők támogatását a társadalmi tulajdon védelme érdekében végzett munkában; a gazdasági vezetők és a szakszervezet közös ellenőrzési tevékenységének összehangolását; a fuvaroztató vállalatok szakszervezeti bizottságaival való kapcsolatok kiépítését, a szakszervezeti munka egyeztetését a rakodások kíméletes végzése érdekében; az szb-k politikai felvilágosító- és nevelőmunkáját, annak céltudatosabb megszervezését a társadalmi tulajdon védelme érdekében.

Az augusztus 15-i értekezleten a felszólalók okosan érveltek és bizonyították, hogy összefogással sokat tehetünk a károk csökkentése érdekében.

A szocialista brigádokat mozgósítják a rendező pályaudvarokon a kármentes elegyrendezésre. Javasolták, hogy a vonatleállításra kijelölt állomásokat vizsgálják felül és a vagyonvédelem szempontjából kedvezőbb állomásokat jelöljenek ki számukra. Kifogásolták az ólomzárak, a kocsik állapotát, a világítási viszonyokat, a pályaudvarok elhanyagoltságát stb.

A legtöbb szolgálati helyen a szakszervezeti aktivisták részt vállaltak az ellenőrzésekben. Megakadályozzák, hogy illetéktelen személyek tartózkodjanak a rendező pályaudvarok területén.

A szakszervezeti bizottságok munkaterveiben és munkájukban elsőbbséget kapott a technológiai fegyelem megszilárdítása. *Rendet sürget minden szb,* különösen a számadás-elválasztások, a szabálytalan elegytovábbítások, az árukezelési helyek indokolatlan elmaradása, összevonása, vagy a megrakott, kiürített kocsik visszahagyása, felszámolása érdekében. Vezetőknek, beosztottaknak egyaránt érdeke, hogy megfelelő gyorsasággal kezeljék a rájuk bízott értékeket. Nem szabad megengedni, hogy fuvaroztatóink előtt hitelünk tovább romoljon.

Az italos ember hajlik a bűnözésre

A társadalmi tulajdon eredményes védelme elképzelhetetlen anélkül, hogy nem vennénk fel a harcot a munkahelyi alkoholfogyasztással szemben. A tapasztalatok azt igazolják, *hogy az italos ember hajlamosabb a hanyag munkára, a bűnözésre.* A rendészeti szolgálatot is erősíteni kell. Szakszervezeti szerveink ígérték, hogy érvényt szereznek azoknak a központi utasításoknak, amelyek kötelezően írják elő, hogy vasútrendészeti feladatokat csak az erre fizikailag-szellemileg alkalmas, erkölcsileg, politikailag megbízható dolgozók láthatnak el. *A rendészeti munka megbecsülése fontos politikai kérdés!*

Az értekezlet résztvevői határozott intézkedéseket sürgettek mindazokkal szemben, akik felelőtlenül bánnak a köztulajdonnal, vagy jogtalan anyagi előnyökre törekednek. *A társadalmi tulajdon megóvásában minden becsületes, tisztességes vasutasnak részt kell vennie.* A szakszervezeti tisztségviselők, aktivisták vállalták, hogy környezetükben a rendellenességek felszámolásában aktívan közreműködjenek.

Pásku Jenő

Hogyan futamodott meg kilenc személykocsi?

A Déli pályaudvaron emberi mulasztások sorozata idézte elő a balesetet

Mint arról már lapunk olvasói is értesültek, szeptember 3-án, 16 óra 48 perckor szerencsés kimenetelű baleset történt a Déli pályaudvaron. Az üres Mecsek expressz utolsó kocsija, miközben a hármas vágányon tolatott befelé, kidöntötte az ütközőbakot. Kidőlt egy oszlop, megroggyant a tető, összehorpadtak a vagonok. Annak ellenére, hogy a környéken sokan tartózkodtak, személyi sérülés nem történt. Az anyagi kár egymillió forint.

A baleset körülményeiről *Szukk Ferenc*, a budapesti igazgatóság vasútbiztonsági osztályának munkatársa küldött részletes tájékoztatót.

A *Mecsek expressz* szerelvénye kilenc kocsiból állt. A vonatot kitolták a 6-os tárolóvágányra, majd a délutáni órákban az 1-es számú tolatómozdony rátett a szerelvényre egy kocsit, hogy azt a honos állomásra, Pécsre vigye az expressz. *Kmetivity Ferenc* tolatásvezető azonban ezt az egy kocsit nem kapcsolta rá a törzsszerelvényre.

16 óra 35 perckor a 2-es számú tolatómozdony rájárt a tároló 6. vágányán álló szerelvényre, hogy azt a vonat induló vágányára, a csarnok háromra betolja. A tolatómozdonynál egyedül szolgálatot teljesítő *Izsó László* tolatásvezető az első kocsi és a mozdony között elvégezte a kapcsolást, majd elindult a szerelvény vége felé. A B őrhely váltókezelőjétől 16 óra 43 perckor a tolatásvezető engedélyt kapott a szerelvény betolásának megkezdésére. Fellépett hát az utolsó kocsi (a betolás irányát tekintve első) lépcsőjére, és kézijelzés adásával hatalmazta fel a mozdonyvezetőt a tolatás megkezdésére. A váltókezelő a mozdonyvezetőt rádión is értesítette a tolatás engedélyezéséről.

A tolatásvezetőnek 17 órakor járt le a szolgálata. A szerelvény betolása már az utolsó munkafázis volt számára a műszakváltás előtt, ezért rádióját a váltókezelői szolgálati helyen hagyta. A betolást kézijelzés adásával szabályozta. A 29—30 kilométeres sebességgel mozgó szerelvény már a Márvány utcai hídon belül haladt a 3. vágány felé, amikor a mozdonyvezető észlelte, hogy egy kocsi kivételével a szerelvény egyre távolodik tőle. Rádión azonnal értesítette a szolgálati helyeket, *hogy megfutamodott a szerelvény, állítsák meg!* Ezzel egyidejűleg a mozdonyt, az egy kocsival együtt megállította.

A kilenc kocsiból álló szerelvény feltartóztathatatlanul rohant a 3. vágányra. A tolatásvezető még semmit sem sejtett a veszélyről. Mindössze 50—60 méter távolságra lehetett az első kocsi a vágányzáró ütközőbaktól, amikor az emeleti forgalmi iroda ablakából rémült kiabálást hallott. Mint később kiderült, *Schiessler Vilmosné* rendelkező forgalmi szolgálattevő vette észre a veszélyt és kiabált le a környéken álldogáló utasoknak, hogy meneküljenek. A tolatásvezető is — miután nem tudta megállítani a kocsikat — a vágány végénél tartózkodóknak kiabálta, hogy fussanak el onnan. Ennek köszönhető, hogy nem történt személyi sérülés.

Hogyan futamodhatott meg a kilenc kocsi?

A balesetvizsgálók megállapították, hogy *Izsó László* tolatásvezető — miután a mozdonyt és az első kocsit összekapcsolta — a szerelvény mellett végighaladva nem győződött meg arról, hogy a kocsik össze vannak-e kapcsolva, és elmulasztotta az előírt fékpróba megtartását is.

Pintér János mozdonyvezetőnek szokatlan volt, hogy a kapcsolás elvégzése után a szerelvény levegővel való feltöltése a szokásosnál jóval rövidebb ideig tartott. Ezért leszállt a mozdonyról, ellenőrizte a kapcsolást, s mivel azt rendben találta, megnyugodott. Az előírt fékpróba megtartásához azonban ő sem ragaszkodott. Ha azt megteszik, észrevették volna, hogy a szerelvény féktömlőiben nincs levegő, a kocsik nincsenek összekapcsolva. Ezért következhetett be a kilenc kocsi megfutamodása.

Kmetovity Ferenc, az I-es számú tolatómozdony tolatásvezetője is mulasztást követett el akkor, amikor a törzsszerelvényre szalasztással (ez a Déli pályaudvaron tiltott) tette rá azt az egy kocsit, s azt nem kapcsolta össze a kocsisorral. Mindhárom vasutas beismerte mulasztását. A szabályok, előírások megszegése most szerencsére nem követelt emberéletet.

A vasutasok patronálják

Nincs már egyedül az egykori agitátor

A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség keleti rendezőjének *Landler Jenő* szocialista brigádja elhatározta, hogy bekapcsolódik a ferencvárosiak az idősekért mozgalomba. Ferencváros nyugdíjasainak 36 százaléka háromezer forint alatti nyugdíjat kap. Brigádértekezleten döntöttek úgy, hogy patronálnak egy kevés nyugdíjjal rendelkező vasutast. A választás *Szokolovszky Margitra*, a MÁV Aszódi úti telepén lakó (2200 forint nyugdíjból élő) egykori vasutasra esett.

Szokolovszky Margit életét a vasútnak és a politikai munkának szentelte. 1945-től tagja a pártnak. Munkásságát több kitüntetés fémjelzi. *(Felszabadulási Jubileumi Emlékérem, kiváló dolgozó kitüntetés, elismerő oklevelek a IX. kerületi pártbizottságtól.)*

A brigád tagjait első látogatásuk alkalmával megdöbbentették a látottak. Margó néni — az egykori agitátor — egy égre nyíló, mosókonyhában éli magányos életét. Sem fürdőszoba, sem WC nincs a pici helyiségben, vagy a közelben. Gazdag mozgalmi múltjáról sem tudott beszélni vendégeinek, mert azok egyszerre nem fértek be a lakásnak becézett odúba.

A brigád nyolcszáz forintot adott az idős asszonynak, és rendszeresen elvégzi a ház körüli teendőket. Margó néni azóta a brigád-összejövetelek, rendezvények rendszeres vendége, és nagyon örül, hogy most már nincs egyedül.

Csak egy vágya van még: *szeretne emberibb körülmények között élni!* A brigád is ezért fáradozik.

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.

Értesítjük a kedves olvasókat,

LOCOMOTIV TOURIST

hogy megjelentettük irodánk őszi—téli ajánlatokat tartalmazó programfüzetét

Külföldi társasutazások, sítúrák, szilveszteri programok.

Érdeklődés:

1011 Budapest, Szilágyi D. tér 1.
☎ 388-506, 388-144

9400 Sopron, Lenin krt. 90.
☎ 99/11-111

Székáts szótlanul forgolódott a hűtőszekrény és az éléskamra között. A narancsot meg az almát utoljára hagyta, Márta esetleg figyelemre méltatja a válogatottan szép gyümölcsöt.

— A káposztát átmosom, tedd bele a piros fazékba.

— Még ma megfőzöd?

— Hát persze, csak nem állok neki karácsony napján káposztát főzni.

— Van még valami? Földíszíteném a fenyőt.

— Hozd ki a spájzból a húsdarálót, daráld le gyorsan a káposztába való húst!

Előszedte a villanydarálót és a töltelékhúst ledarálta, azután elmosta a kis gépet, leszárította és visszatette a helyére.

— Törölgesd le a bútorokat, a portörlő ott van a tükör alatt.

— Most fejezted be a nagytakarítást.

— Jó, akkor ne csináld, majd én letörölgetek.

Székáts fogta a portörlő ruhát és eltűnt a lakásban. Négy szoba és a hall, legalább kétórányi fölösleges munka, mert a hó alól nem jön elő a por — dörmögte Márta szobájában. Megállt a nyersfa-színű szekrénysor előtt, a vitrinrészen az üvegeket megcsapkodta a portörlővel, azután megsimogatta a benini négerszobor fejét.

— Nincs itt por — állapította meg tenyerét vizsgálva.

A két egymásba nyíló szoba ajtóüvegét is játékosan meglegyintette, azután a kötelességteljesítéstől indíttatva a nagyméretű afrikai padlóvázákat törölgette, mert túlságosan szembetűnő helyen álltak. A szekrénysor tetején sorakozó kisebb és nagyobb méretű plasztikákat, Kovács Margitét és Kiss Rózáét elkerülte portörlő buzgalma. A purzicsán dohány élénksárga színére emlékeztető ülőgarnitúra és fekvőhely között egy alacsony, hosszú teázóasztal állt, nyers fából készült, rajta fekete színű, apró, piros virágmintákkal díszített kézi hímzésű terítő. Az asztal szélén mindkét oldalon végighúzta a törlőruhát.

A széles ablakot hatalmas, földig érő vajsárga függöny borítja, az alsó részében a barackfa friss hajtásaira emlékeztető szolid mintával. Az ablakot eltakarja a mennyezetig érő és a szoba közepéig nyúló pálma, a filodendron és a szobafenyő dús, üde lombozata. A halványszürkébe játszó, finoman erezett tapétával fedett falakon nagyméretű festmények, Rudnai, Kohán, Kurucz, Kajári, a mennyezet közepén háromégős ólomkristály csillár, mélyen leeresztve. Alatta a fényesre lakkozott parkettát beborító vastag, puha szőnyeg, amely a tapéta színéhez igazodik, világoskék virágmintáival derűt, nyugalmat áraszt.

— Itt csak bámulhatok — mormogta és úgy nézte a szobát, mint aki most fedezi fel, hogy a tárgyak, a berendezés kellékei külön-külön is beteges tisztaságot lehelnek. Szinte mértani pontossággal beállított harmóniát fejeznek ki és valami furcsa előkelőséget hordoznak magukon.

Különös képzettársítás — ötlött fel benne — talán nevetséges, lehet, hogy ez a szoba nem is olyan előkelő, csak a megteremtéséhez, múltjához, jelenéhez és Mártához fűződő személyes kapcsolata alapján látja ennyire különlegesnek. Elmélkedését átvitte saját szobájára, érdeklődéssel szemlélte a bútorokat, tárgyakat, amelyek annyira hozzátartoznak, mint fejhez a fül és a szem. Két falon, derékszögben a teljes falszélességet betöltő, mennyezetig érő, nyitott koloniál-könyvszekrény áll, telezsúfolva könyvekkel.

Siklós János

A csillagokban élni

3.

A szekrényhez illő, koloniálbútorok két fotel, heverő, dohányzóasztal és egy terjedelmes íróasztal az ablakkal és az erkélyre nyíló ajtóval szemben. Mélybarna színük komorságát enyhíti a világosabb szőnyeg és a vajszínű függöny. A barokk mintás tapéta alig érvényesül, hangulatfestő hatását elzárják a könyvek. A kovácsoltvasból készült csillár tizenkét gyertyaégővel belesimul a szoba puritán környezetébe.

Ennek a furcsa vizsgálódásnak az eredményét már régen megfogalmazott mondatokba öntötte: „Aki ide belép és körülpillant, az első benyomások alapján azt gondolná, hogy egy tudós vagy író dolgozószobájába került. Még lidérces álmában sem jönne elő, hogy egy nyugalmazott tüzér ezredes lakik benne."

Leült a heverő sarkára, forgatta kezében a színes rongyot, bár kesernyés humorral, de méltányolta a portörlő foglalatosságot, annyira hozzá tartozik pótcselekvésekkel tarkított aktív életéhez, mint gyíkhoz a farok. Amikor a napi apró-cseprő nem kötötte le a figyelmét, belebillent belső világának nyomasztó, sötét kiúttalanságába. S ahogy ezen az úton halad, amely lefelé visz, valahová a semmibe, egyre tisztábban látja eszmei hitvallásos életének minden badarságát, naivitását. Napokig szótlanul térülfordul, mint akinek nehezére esik a szó, hallgat, nincs mondanivalója.

„Ez a világmegváltók sorsa" — állapította meg már fiatalon, amikor hadosztálytörzs-főnöki posztjáról egyik napról a másikra eltávolították, majd leszerelték. Az volt az egyetlen hely, ahol, ha kicsiben is, de módja volt katonai tudását érvényesíteni, azonban mint a feletteseivel szemben tiszteletlen, azokat gúnyoló karrierista, alkalmatlanná vált. Három évig a vasútnál, a rakodótéren dolgozott, már több mint tizenöt esztendeje valamelyik lektor íróasztalának fiókjában hever, hacsak nem került irattárba, vagy a szemétbe.

Milyen szép jövőt jósoltak neki a katonai akadémián, majd' csak „csodagyerek" számba ment, a parancsnokai folyton arról faggatták, honnan szerezte — jóformán gyerek létére — meglepő ismereteit? Ha még azt is elmondta volna, úristen, tán keresztre feszítették volna, de hát valóságos katona akart lenni, nem mundérban díszelgő, üres fejű bohóc, az egyenruha értékét nem a váll-lap adja, hanem aki magára húzza. „Milyen ostobaság, szerencsétlen illúziók" — korrigálta már ezerszer is fiatalkori önmagát.

Bosszankodva állt talpra, most karácsony van, bármilyen nehéz is, muszáj alkalmazkodni a családhoz, félre a saját világgal.

— Vigye az ördög!

Megrázta a portörlőt, körülnézett a szobájában és ezt is portalannak nyilvánította.

Márta nyitott be.

— Leszaladok a Szivárványba.

— Menj — válaszolt mogorván.

— Eszternek veszek egy ruhaanyagot, kevésnek tartom azt az egy pár cipőt.

— Igazad is van, a menyedre jobban figyelj, mint a lányodra.

— Eszter nem kicsinyes, a cipővel is elégedett lenne.

— Csináld, ahogyan akarod.

— Téged semmi sem érdekel.

Székáts a készülő szópárbajt kikerülve nem folytatta a beszélgetést.

— Figyelj a káposztára, kis lángon hagytam.

— Figyelek.

— Még az hiányzik, hogy odakozmáljon az a török.

— Szép szálas az, vecsési — buggyant ki belőle az indulat.

Márta becsapta az ajtót, csönd ereszkedett a lakásra. Székáts föllobbant dühével állt a szoba közepén. Most már nincs egy szava, mozdulata, cselekedete, amely gyűlölködő megjegyzés nélkül maradna. Márta ingerültsége az év eleje óta annyira fölfokozódott, hogy azt nem lehet magyarázni az álmatlanság, a nyugtatók és a napi öt-hat feketekávé együttes hatásával.

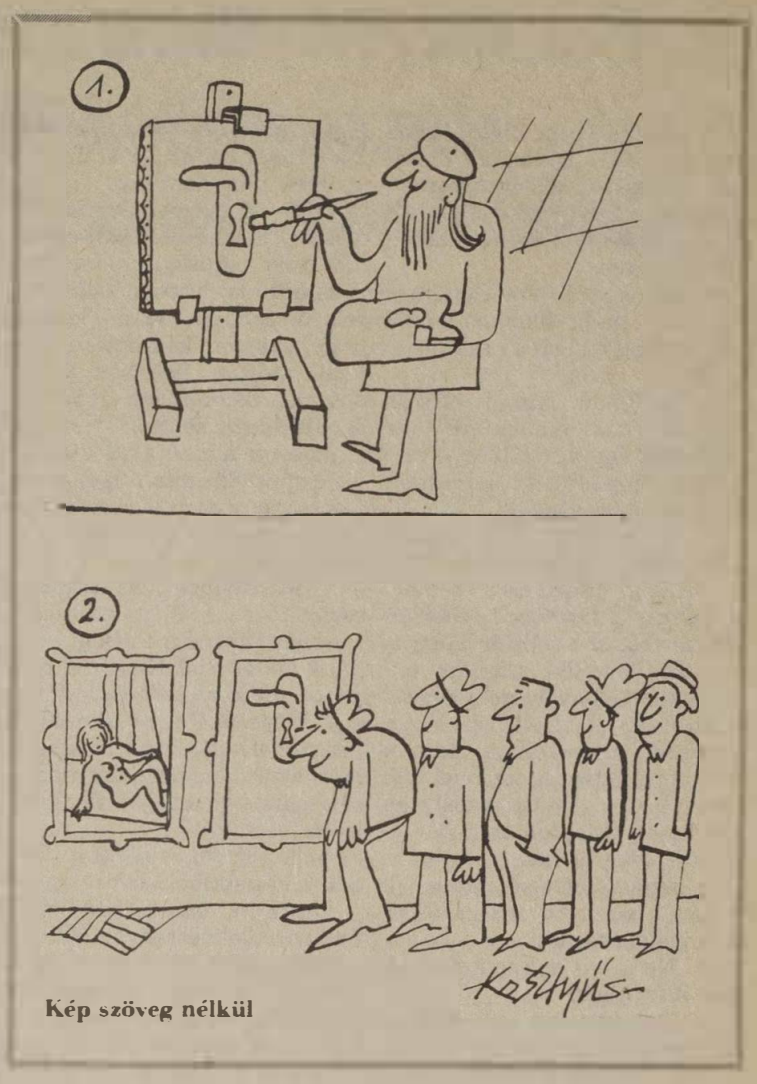
Házasságuk három és fél évtizede csituló és megújuló vívódás volt. Az ágyon kívül kapcsolatukban a maguk igazát, egyéniségét őrizték, védték, egymással szemben. Ebben a széjjeltéphetetlen, furcsa sorsközösségben az ágy volt az egyetlen hely, ahol fenséges nyugalom uralkodott. A testi szerelemnek, az ösztönök kielégülésének csodálatos varázslata ott egymáshoz láncolta őket. Székáts a szerelemnek ezt a mélységes örömét, minden földi kínt elsöprő erejét Mártával ismerte meg és a múló évek nem gyöngítették a lobogva égő viharos gyönyört.

Az egyetemről kikerült huszonnégy éves lány bizonytalanságát, tapasztalatlanságát gyorsan feloldotta az idősebb, nagy jövő előtt álló százados. De már az első hónapokban kiütköztek az otthonról hozott ellentétes szokások aprosagai, amelyeket elsimított Székáts nagyvonalúsága. Márta két gyereket szült, teltebb, asszonyosabb lett és az évek múlásával, kívánatosabb, gusztusosabb. Székáts megőrült arányos, szép testéért, bronz bőréért, izgatóan kemény melleiért, lusta, kéjes combjaiért, pici kezéért, lábáért. A szexuális vágy oly mértékben hatalmába kerítette, hogy ha napközben eszébe jutott az ágy és Márta illata, meztelen teste, otthagyta a munkáját és hazament. „Csak éppen megnézlek benneteket." — „Na gyere, te, bolond kurafi, mikor nő be a fejed lágya" — nevetett Márta és gyorsan ágyba bújtak. Csak ketten voltak a világon, körülöttük megszűnt minden létezés, gondolataik, érzéseik egymás birtoklásába fulladtak, fenségesen tisztának, könnyűnek érezték magukat. Székáts feje lágya nem nőtt be, leküzdhetetlen testi vágya változatlan erővel kötötte Mártához.

Valami furcsa kettősség uralkodott rajtuk. A napi civódások idején Székáts úgy érezte, egy másik asszony mellett él, aki neveli a gyermekeit, vezeti a háztartását, bírói gyakorlatot folytat (amely a külföldi szolgálat folytán teljesen rendszertelenné vált), és állandó szemrehányással, kifogással illeti őt, aki a maga zsémbes természetével, racionális észjárásával egy érzéketlen revizorra hasonlít, s az érzéketlen revizor keményebb életű, mint a régi Márta. Az igazi asszony örökre elhagyta.

A tükör alá hajította a portörlő ruhát.

— A rosseb ott egye meg a porral együtt.



Kép szöveg nélkül

Újabb nyelvtanfolyamot indítottak Békéscsabán

Már ismeretes, hogy a békéscsabai körzeti *üzemfőnökségen* a Curtici magyar—román közös határállomáson dolgozó magyar vasutasok részére 1984 januárjától román nyelvoktatás folyik. Az alapfokú román nyelvvizsga megszerzése után már a középfokú nyelvvizsgára készülnek a dolgozók.

Ez év áprilisában úgy döntött az üzemfőnökség vezetése, hogy német nyelvtanfolyamot is indít. A döntés előtt felmérést végeztek, kik azok, akiknek a munkájához szükséges legalább egy idegen nyelv ismerete, és szívesen vállalják a nyelvtanulással járó nehézségeket.

A felmérés eredményeként közel 30 dolgozó jelentkezett a német nyelv tanulására.

A nyelvtanulásra jelentkezők közül csak azoknak a beiskolázását engedélyezte az üzemfőnök, akiknek a munkaköréhez nélkülözhetetlen az idegen nyelv ismerete. Így lett a tanfolyam hallgatója többek között a személyszállítási vezető, az árupénztáros és személypénztáros, a MÁVTOURS békéscsabai területi iroda vezetője és dolgozói. Békéscsaba állomás információs munkakörben foglalkoztatott dolgozói és a határállomás főnöke.

Összesen 21 dolgozó kezdhette meg tanulmányait az alapfokú németnyelv-vizsgára felkészítő tanfolyamon, melynek ünnepélyes megnyitóját szeptember 6-án tartották az üzemfőnökség oktatási központjában. *Balogh József*, a szegedi vasútigazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályvezető-helyettese megnyitójában többek között elmondta: *minden támogatást megkapnak a nyelvtanfolyam hallgatói.* A tanfolyam szaktanfolyam jelleggel működik, a megkötött tanulmányi szerződések az üzemfőnökséget is és a dolgozókat is kötelezik az abban foglaltak betartására.

A 270 órás németnyelv-tanfolyam 1986 novemberében az alapfokú nyelvvizsga letételével ér véget.

Zacharidesz Jánosné

Bukros harangszó

Szülőfalum templomának tornya valamikor négy haranggal büszkélkedhetett, mígnem a háború egyet el nem szólított. Elvitték a legnagyobbat, hogy „isten dicsőségére" ágyút öntsenek belőle. A megmaradt háromnak a hangja a templombíró szerint a következőket verte ki: a legkisebb csak azt tudta, hogy *ringy-rongy*. A másik azt mondta, hogy *ezüstszál*, a harmadik: *aranygomb!*

Az eseményhez tudni kell, hogy ha valaki meghalt és fizettek a papnak, meg a harangozónak, akkor minden órában szólt valamelyik. A legtöbbször a második, vagy a harmadik. A legkisebb volt a lélekharang. Ez adta hírül, hogy meghalt valaki. Képzeljék el, ingyen. Ezenkívül a nagy együttesben volt szerepe, amikor valamennyi harang egyszerre szólt, amikor bukrosan harangoztak. Erre általában csak jeles ünnepeken került sor

Történt az egyik tavasszal, hogy meghalt a falu talán legszegényebb embere. *A ringy-rongy tudtul adta Koldus Kari halálát*, de a többi harang csak hallgatott. Feltűnt ez a nagy csendesség Kari tőszomszédjának, *Lucerna Nácinak* is. Hogy megbizonyosodjék a harangok némaságának okáról, beballagott a parókiára az esperes úrhoz.

Tisztességes köszönés után így szól: — Uram! A szomszédom, név szerint Koldus Kari meghalt, de nem hallom, hogy megkondulna érte a harang.

— *Annak egyszerű magyarázata van Lucerna uram,* — így az esperes úr. — *Ha nem fizetnek, akkor nem lehet harangszó.*

— Értem, esperes uram. És mennyiért számítják meg a harangkongatást?

— Az attól függ. Egy pengő a legkisebb, kettő a második, három a nagyharang. S persze minden órában szól, ha valaki megfizeti.

— Na és ha mind a három egyszerre szól?

— A bukros harangszóra tetszik gondolni?

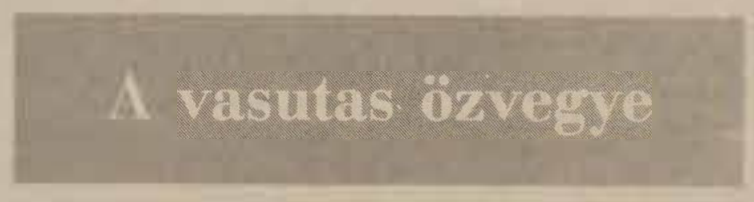
— Arra, ha úgy nevezik.

— *A bukros harangszó evidens, hogy hat pengő,* és semmi akadálya, hogy minden órában szóljon.

Nem, uram! Nem óránként, hanem félóránként. Én fizetem, Lucerna Ignác, nyugalmazott MÁV-főraktárnok.

És a harangok szóltak. Félóránként. Bukrosan, Koldus Kari lelkiüdvéért. Ő meg csak hallgatta, halgatta fent a hetedik mennyországban.

— G —



A vasutas özvegye

Anna néni, özvegy Vári Sándorné 85 éves, tehát egyidős századunkkal. Éveit már nem sminkeli, de hajdani szépsége morzsáira ma is gondosan vigyáz. Rendszeresen jár fodrászhoz, manikűröshöz és amennyire éltes kora engedi, a női divattal is lépést tart. Olyan ápolt mint egy matróna, akit két szobalány fésül, öltöztet. Hófehér hajkoronájának minden tincse a helyén van és szeme most is olyan élénken csillog, mint a menyasszonyi képen, ahol 19 éves volt.

— A Sándorom is szép ember volt — mutat Anna néni a falon függő hajdani snájdig szakaszvezető képére — a kommün alatt esküdtünk. Asztalos volt a lelkem. Az apámnál tanult, aztán egyik pályamester nagybácsink betette a vasúthoz. Ott reparálta a bútorokat meg amit kellett. Ha vendég jött a szombathelyi állomásra vagy ünnep volt, ő csinálta a dekorációkat. Ügyes emberként ismerték, szerették. Dehát 78-ban meghalt, itt hagyott.

— Népes család veszi körül Anna nénit.

— Hát igen, igen — igazítja vissza élénkebbre a hangját — legutóbb a névnapomon négy gyermekem, hat unokám és tizenhat dédunokám köszöntött. A legidősebb dédunoka 20 éves, maholnap már az is hoz egy ükunokát.

— Szép nagy család.

— Lehetne nagyobb is hiszen én kilenc gyereket szültem. Három kicsi korában, kettő már felnőttként halt meg. Úgy, úgy — fátyolosodik el a tekintete. — Volt nekem egy gyönyörű katonatiszt fiam is. A Kossuth Akadémián végzett. Ma is többet bánkódok érte mint az uram után. Aranyos gyerek volt. Minden hónapban 500 forintot küldött nekem.

— No de az élők is nagy szeretettel veszik körül.

— Így igaz. Nem is panaszként mondom, mert nekem most is szép életem van. Gyöngyi a legkisebbik, akinek fotólaborja van, itt él velem s mindennel ellát. Aztán ünnepnapokon megyek az asszony lányomhoz dr. Csejtei Viktornéhoz ebédelni.

— Mi volt a rossz életében, amire most is keserűen emlékezik?

— A haláleseteken kívül a két háború. Jaj, azok a bombázások. Volt két szép selyem paplanom de olyan, hogy a királyné sem takaródzott szebbel, hát tönkre ment a bunkerben.

— Csak ezt sajnálta?

— Ez nem megy ki a fejemből.

— És a nagyon szép emlékek?

— Hát nézze . . . a jónak szépnek is csak akkor tud igazán örülni az ember, ha szomorúság után érkezik. Az élet már csak ilyen. Valójában nekem az egész életem szép volt és talán most öreg koromban a legszebb. Csak betegség ne volna. Mert nemcsak a csupa vidám ugri-bugri dédunokák járnak ide hozzám, hanem a doktor úr is. Bizony. Injekciókat ad, meg annyi orvosságot ír fel, hogy egy vízilónak is sok lenne.

— Jót akar.

— Lári-fári! Az isten akarjon nekem jót és ha éltet, jobban támogassa a lábam, hogy könnyen besétálhassam ezt a gyönyörű Szombathelyünket, amely látja, nem öregszik, mint én, hanem évről évre fiatalabb.

— Hiszen Anna néni sem öregszik.

— No ne udvaroljon már, mert még elhiszem. Inkább azt ígérje meg, hogy eljön a 100. szülinapomra.

— Ígérem . . ha élek, mert ugye már én is elkerültem a 60-at.

— Ugyan már — nevet jóízűen — én fiatal koromban még felszaladtam az Oladi-dombra. Bízni kell barátom. És nagyon szeretni az életet . . .

Dávid József

Bokszkesztyűben

A serdülő *Papp Zoltán* és az ifjúsági Ákos István az országos vasutasbajnoki aranyérmen kívül az idén elnyerte a korcsoportja legtechnikásabb ökölvívója címet is.

A lányos arcú Papp Zoltánról az utcán senki sem gondolná, hogy a ring világában már neve van.

— 1980-ban három iskolás barátommal elmentünk az NYVSSC egyik edzésére — meséli. — Egyedül én maradtam meg az ökölvívásnál.

— Ha jól számolom, negyedikes vagy ötödikes lehettél?

— Igen, és az első eredmények már a következő évben jelentkeztek is. Az Úttörőolimpia megyei döntőjén második lettem. Az 1982-es év még sikeresebb volt, mert a Tiszadobon rendezett Aranyalma tornán helyezett lettem, s ugyanebben az évben a Sajószentpéteren rendezett Úttörőolimpia döntőjébe is bekerültem.

A dobogó legfelső fokára állhatott, akárcsak az 1984-es Aranyalma tornán.

— Nem is ért kudarc az eltelt öt év alatt?

— Dehogynem — és közben *Szántó József* edzőre néz —, a megyei bajnokság előtt lazítottam, nem jártam rendszeresen az edzésekre, és bizony nem sikerült a szereplés.

— További terveid?

— A vasutas OB után a középiskolák bajnokságán is dobogós helyezést akarok elérni. Titokban az aranyban reménykedem.

Zoli most végezte az első osztályt Nyíregyházán, a Kossuth szakközépiskolában, 3,4-es tanulmányi eredménnyel. S mint mondta, az ökölvívást akkor fogja abbahagyni, ha már nem leli örömét benne. Most úgy érzi, ilyen soha nem lesz . . .

Ákos István hat éve húzott először kezére bokszkesztyűt, ma már ifjúsági versenyző. A serdülő évek jelentős állomásait kapásból sorolja — látszik, hogy sokszor készítettek már vele riportot. 1981-ben úttörő olimpiai bajnok lett, 1983-ban és 1984-ben serdülő országos bajnok, valamint a „Jó tanuló — jó sportoló" cím tulajdonosa. Ebben az évben lépett magasabb korosztályba. Szántó József tanítványa.

— Mennyiben más ez a korcsoport?

— Az ifjúsági válogatottal most voltam NDK-ban. Olyan népes mezőny jött össze, mint egy EB-n. A bemutatkozásom sikerülhetett volna jobban is, mert az első nemzetközi mérkőzésemen egy szovjet fiútól kikaptam.

— A vasutas OB előtt voltak-e más sikereid is?

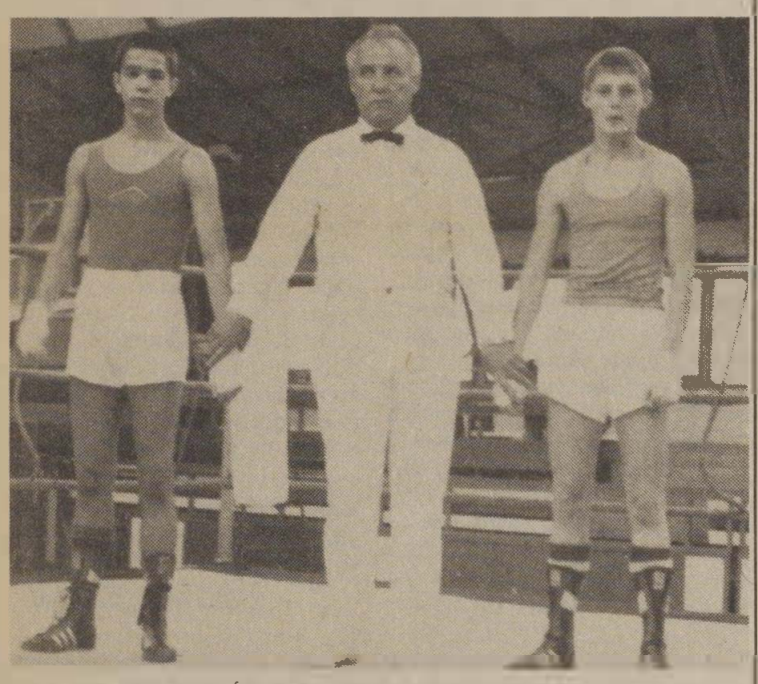
— Az „A" kategóriás *Énekes István* emlékversenyen elértem az aranyjelvényes minősítést. A most lezajlott országos bajnokságra minden nyíregyházi versenyző nagyon készült, természetesen én is. A munkahelyemen is szurkolnak nekem. A körzeti üzemfőnökségen vagyok autószerelő.

— Milyen terveid vannak?

— Ebben az évben az IBV-n és az ifjúsági világbajnokságon szeretnék jól szerepelni, sok-sok hasznos tapasztalatot szerezni és jövőre az IBV-t itthon megnyerni.

Remélem sokat fogunk még hallani a két szimpatikus és tehetséges nyíregyházi fiúról.

Zsoldos Barnabás



A képen balról Ákos (NyVSSC), jobbra Zsebelán (Haladás)

Kispályás labdarúgó-bajnokság Debrecenben

A győztes nagykanizsai csapat

(A szerző felvétele)

A nyár vége kegyeibe fogadta Debrecenben a Vasutasok Szakszervezete által — immáron tizennegyedik alkalommal — kiírt munkahelyi olimpiai kispályás labdarúgó-bajnokság résztvevőit.

A különböző selejtezőkön győzedelmeskedve, 13 szakszervezeti csapat kezdte meg az országos döntő csoportmérkőzéseit. A három csoportból a győztesek: a debreceni tszb Mátészalka, a pécsi tszb Nagykanizsa, a záhonyi tszb vontatás csapatai döntötték el az 1985. évi országos bajnoki cím sorsát.

Az ez évi bajnokcsapat a pécsi tszb képviseletében Nagykanizsa lett. Második a záhonyi tszb vontatás, harmadik pedig a debreceni tszb Mátészalka csapata.

A legeredményesebb csatár címet a 11 gólos *Szamosszegi Gábor (Szegedről) érdemelte ki. A legjobb kapus címet pedig Tóth Zoltán* (Debreceni építési főn.) kapta. A legsportszerűbb csapat kitüntető címmel a GYSEV-et tisztelték meg.

A kispályás országos bajnokság mérkőzéseit többek között *Károli József* többszörös válogatott kapus, *Polócz Ferenc,* a BVSC egykori nagy nevű játékosa vezette.

Zs. B.

Miskolci járműjavító

Élénk az élet az üzem MHSZ-klubjában

A miskolci járműjavító üzem MHSZ-klubjában élénk az élet. Augusztus 20. előtt nyolc vasutasklub versenyén vettek részt — mégpedig nem is akármilyen eredménnyel! Az üzem női csapata az első helyezést szerezte meg. Egyéniben kimagasló eredménnyel *Kováts Boldizsárné* az első, *Molnár Istvánné* a második helyezést érte el.

Az alkotmány ünnepére a miskolci körzeti üzemfőnökség és a járműjavító üzem KISZ-es fiataljai rendeztek közös sportnapot 30 versenyző részvételével. A sportnap keretében kispuska- és pisztolylövészet, gránátdobás, továbbá sakk, kézilabda és kispályás labdarúgás szerepelt. Az összetett honvédelmi versenyt *Hajkó János,* a járműjavító üzem versenyzője nyerte meg. A női összetett számokban a KÜF fiataljai, a férfiak összetett csapatversenyét a járműjavító KISZ-esei nyerték.

A fegyveres erők napja tiszteletére az üzemi MHSZ lövész- és honvédelmi klub közel 100 tagjának lövészversenyét hirdették meg. ugyanakkor a járműjavító üzem csapata Miskolc körzetében területi versenyre is készül.

Modellezés

Pénzes Gábor, a MÁV modellezőklubjának ifjúsági aranyjelvényes versenyzője július 28-án, a szentesi repülőtéren rendezett szabadonrepülő modellek országos bajnokságán a gumimotoros kategóriában ifjúsági országos bajnokságot nyert.

Együttműködési megállapodás

A Törekvés Művelődési Központ megállapodást kötött a Lengyel Tájékoztató Kulturális Központtal. Ennek keretében játékfilmeket vetítenek az Északi Járműjavító Üzem óvodásai részére és bemutatkozik a kulturális központ színjátszó csoportja is.

Első ízben szeptember 9-én a népszerű Lolka—Bolkát láthatták az óvodások. Később az együttműködés bővül és a művelődési központ nyugdíjasai részére Lengyelország szép tájait bemutató ismeretterjesztő filmeket mutatnak be.

Német és szovjet fiatalok Szegeden

A szegedi vasútüzemi KISZ-bizottságának az elmúlt hetekben külföldről érkeztek vendégei. A szegedi vasutasfiatalok augusztus 10-én és 13-án 40-40 tagú NDK-s, míg szeptember 9-én 42 tagú szovjet csoportot fogadtak. A baráti találkozók programjában üzemlátogatások és zenés-táncos estek is szerepeltek.

HÍREK

— **Autóbusszal a Mátrába.** Augusztus 17-én a miskolci vasutasok veteránklubja jól sikerült autóbusz-kirándulást szervezett a Mátrába. A résztvevők megtekintették Gyöngyösön a Mátra Múzeumot, Parádon a Cifra-istállót, majd Kékestetőn a tv-tornyot. A közös ebéd után a délutánt a mátraderecskei strandon töltötték.

— **Vendégegyüttes.** Augusztus 30-án a Nagy-Krivánon túlról érkezett Miskolcra a Zólyomi Vasutas Fúvószenekar, a miskolci igazgatóság vendégeként. A 26 tagú együttes szlovák népdalokat adott elő. A miskolctapolcai közönség örömmel fogadta műsorukat.

— **Brigádkezdeményezés.** A celldömölki építési főnökség November 7. szocialista brigádja értekezleten határozta el, hogy segítséget nyújt a földrengés sújtotta Berhida és Peremarton községek lakosainak. A károsultak támogatására egynapi keresetüket ajánlották fel.

— **Koncert a gyermekfaluért.** A battonyai SOS Gyermekfalu javára adott szeptember 10-én hangversenyt Pécsett a pécsi vasutas koncert fúvószenekar és a norvég fővárosból érkezett testvéregyüttese, az oslói Jenbanens Music Corps, Fredi Bagge karnagy vezetésével.

— **Búcsú a vasúttól.** Harmincöt évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Virág Erzsébet, a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség személyzeti és munkaügyi vezetője. Lelkiismeretes, szorgalmas munkáját több kitüntetés is bizonyítja. Tulajdonosa — többek között — az Érdemes és a Kiváló Vasutas kitüntetéseknek. A főnökség kollektívája ünnepség keretében búcsúzott el a kiváló munkatárstól.

— **Vezetéképítés.** A zalaegerszegi vontatási üzemegységnél már a télre készülnek. Hozzáláttak annak a gőzvezetéknek az építéséhez, amivel a téli hidegben biztosítják majd a vonatok előfűtését. Ellenőrzik a személyvonatok villamos hálózatát is.

Kitüntetés

Szabó Zoltánnét, a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkája elismeréséül, nyugalomba vonulása alkalmából a SZOT elnöksége Szakszervezeti Munkáért arany fokozatú kitüntetésben részesítette. A kitüntetést *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át.

— **Kamatmentes kölcsön.** A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség 2200 dolgozója közül az idén tizennégyen kértek és kaptak kamatmentes lakásépítési kölcsönt. Részükre összesen egymillió 370 ezer forintot utaltak ki.

— **Több újítás.** A zalaegerszegi vontatási üzemegységnél az első félévben 42 újítást dolgoztak ki, 15 százalékkal többet, mint az elmúlt év hasonló időszakában. A beadott újítások közül harmincat már hasznosítottak.

— **Felkészülés a télre.** A salgótarjáni IV. főpályamesteri szakaszon megkezdték a téli felkészülést. A közelmúltban tartották a téli forgalommal kapcsolatos üzemszemlét. A melegedőkre különösen nagy gondot fordítottak, előkészítették a szükséges szerszámokat, megrendelték a hóolvasztó anyagokat.

— **Kirándulás a fővárosba.** A pécsi nyugdíjas vasutasok szakszervezeti csoportja kirándulást szervezett Budapestre augusztus 31-én. A nyolcvantagú csoport megtekintette a Szépművészeti Múzeumot és a Parlamentet. A látogatás sétahajózással fejeződött be.

— **A közvagyon védelméért.** Az elmúlt két évben a rendőrség a közlekedési ágazathoz tartozó gazdasági szervek képviselőinek bevonásával 249 vagyonvédelmi ellenőrzést tartott Csongrád megyében, illetve a szegedi vasútigazgatóság területén. Ezek során 167 alkalommal jeleztek bűnelkövetést lehetővé tévő jelenségeket.

— **Záhonyi vasutasok elismerése.** A záhonyi városi jogú nagyközségi tanács az idén tizennégy OTP-értékesítésű lakásnál biztosított vevőkijelölési jogot a MÁV-nak.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Felesleges kiadás. 13. Időmérő. 14. Pártfogásomba. 15. Házbérlő. 17. Énekelek. 18. Monte Christo vára. 19. . . . zis, elemzés, feloldás. 21. Épületmaradványok. 22. Fordított idő. 23. Nagyon csúnya. 24. Svéd és magyar autójelzés. 26. . . . sol, torkoskodik. 27. Tudomásul vesz. 28. Szintén. 29. Becézett női név fordítottja. 31. A monda. 32. Rövid viharkabát, csuklyával. 33. Nem keveset. 34. Francia kellemetlenség, névelővel. 35. Szundikál-e? 36. Gabonabetakarítás. 37. Kis nép a Szovjetunióban. 38. Százados darab. 39. Vissza: . . . Ágost, festő. Képeit a katonaéletből vette. 40. Káté! 41. Ritka férfinév. 42. Oltalmaz a végén. 43. Rügy páratlan betűi. 44. Nem rosszak. 45. Spanyol folyó. 46. Zala megyei helység. 48. Vésd a papírra! 50. Járunk rajta. 51. Tokra. 53. Király Shakespeare-nél. 54. Miskolci hegy. 56. Reggel szélei.

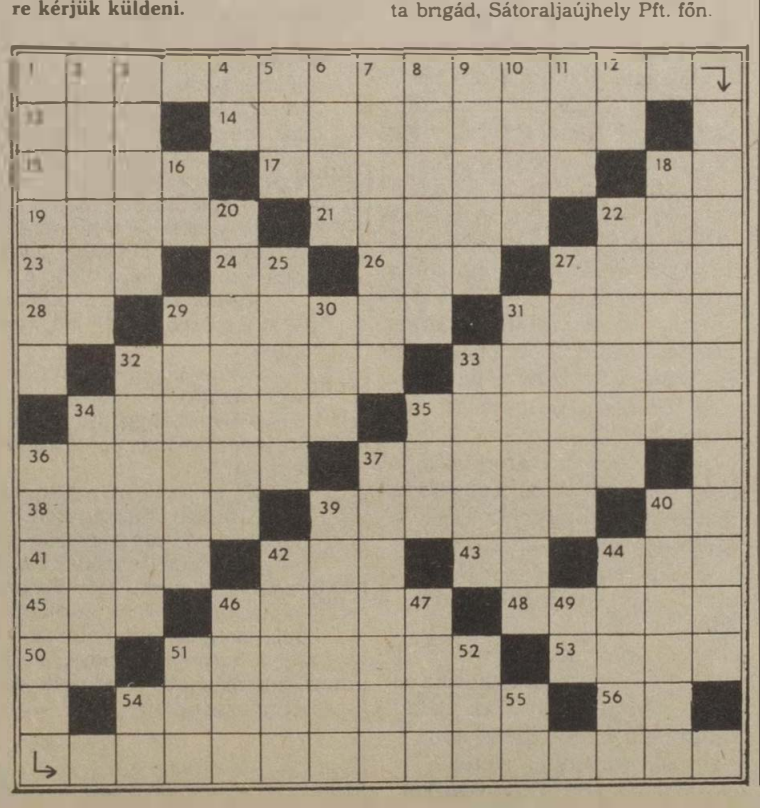
Függőleges: 1. Napra vonatkozó (latin). 2. Az egyik bolygó. 3. Zár. 4. Hoki mássalhangzói. 5. Ide, keverve. 6. Vadászkutya (ék. csere). 7. Műanyag többese. 8. Szabad angol paraszt a hűbériség korában. 9. Jugoszláv férfinév. 10. Szovjet autonóm terület, fordítva. 11. Zabkenyérben van. 12. Személyes névmás. 16. Állati lakás. 18. Érzőszálak. 20. Tanuló. 22. Nem előnyös viselet. 25. Ilyen város Kecskemét. 27. Tudomásul veszem, kicsit régiesen. 29. Francia férfinév, fonetikusan. 30. Áront az elején. 31. Nem felvégi lakos. 32. . . . Giovanni Antonio (1447—1522) kiváló építész és szobrász Lombardiában. 33. Bánattal teszi. 34. Öt vegyértékű kristályos alkohol. 35. Kassa közepe. **36. A vízszintes 1. bekövetkeztének oka.** 37. N-nel a végén Somogy megyei község. 39. Tinódi . . . Sebestyén. 40. Tengeri virágállat. 42. Ne féljen megtenni. 44. Eredj vissza! 46 Kevert pala. 47 Akta. 49. Rabol szélei. 51 Egy darab a fizetségből. 52. Szarvdarab. 54. Makk közepe. 55. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 36.

Beküldési határidő: október 10. A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Univerzális konténerek. Konténeres körzeti állomás

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 16. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kölcsei Miklósné, Ajka vasútállomás, Huszárik Mihály, Acsa, Mogyorós u. 10. sz., Szabó József, Miskolc, Egressy G. u. 18/b. Simonné Toronyi Ágnes, Bátaszék, Budai u 138., II. Rákóczi Ferenc szocialista brigád, Sátoraljaújhely Pft. főn.



LAKÁSCSERE

Elcserélném szolnoki, vasútállomástól 300 méterre levő 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos (gázos), III. emeleti, nem panelházban levő OTP-öröklakást budapesti, elsősorban rákospalotai MÁV-lakótelepen levő háromszobás, komfortos (lehetőleg postai telefonos) MÁV-bérlakásra. Hármas cseremegoldás is érdekel. Ajánlatokat 5000 Szolnok. Mátyás király út 11. III. 11. Rónyai Balázs címre, vagy 18 óra után a 06-56-16-240 postai telefonszámra kérem

Elcserélném budapesti XV. ker., Rákos u. 102 sz. X emelet 62. sz. alatt lévő két szoba, összkomfortos, 47 négyzetméteres lakásomat háromszobás vagy nagyobb méretű összkomfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet munkaidőben 7—15-ig a 429-716, vagy a 19-87 üzemi telefonszámon Molnár István.

Elcserélnénk két szoba összkomfortos, 80 négyzetméteres telefonos tanácsi bérlakásunkat és két szoba komfortos 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásunkat (utóbbit csak MÁV-dolgozóval) három szoba összkomfortos, telefonos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 666-502 telefonszámon lehet.

Elcserélném Budapest, Rákospalota (XV. ker.), Lenin u 12 sz. fsz. 1. sz. alatti kiskertes, 47 négyzetméteres egy szoba plusz étkezős, komfortos, felújított olcsó bérű MÁV-bérlakásomat nagyobbra. Érdeklődni a helyszínen, vagy este a 844-600-as telefonszámon. Rozgonyi László.

Elcserélném Bp. Landler-lakótelepi, 52 négyzetméteres 1.5 szobás, komfortos, félemeleti kertes MÁV-bérlakásom 2 és fél szobásra szintén a Landler-lakótelepen vagy a XV. kerületben. Érdeklődni lehet: a 35-91. vagy 428-545 telefonon 8-16 óra között. Ádámné.

Elcserélném rákospalotai 50 négyzetméteres, kétszobás, főzőfülkés, komfortos (külön kert, padlás, pince, garázslehetőséggel) MÁV-bérlakásomat tanácsi komfortosra, esetleg garzonra, lehetőleg Újpalotán vagy Kelenföldön, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este a 252-134-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos úti összkomfortos, másfél szobás, 47 négyzetméteres, erkélyes, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló vagy kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 30-17, este 18 órától a 698-714-es telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál lévő komfortos, kétszobás, 54 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat nagyobbra Zöldövezeti vagy vidéki megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet a 114-625-ös telefonszámon Kozma Imrénél, vagy 10-28 üzemi, illetve 330-992-es telefonszámon Kozma Imrénénél. Cím. Budapest VIII., Kerepesi út 1. VIII. ép. I. em. 30.

Elcserélném tatabányai, egy szoba, két félszoba, hallos, összkomfortos (panel) tanácsi lakásomat budapesti egy szoba, komfortos MÁV-bérlakásra. Cím. Molnár Tamásné, Sopron, Pesti Barnabás u. 19 sz 9407

Elcserélném balatoni kétszobás, kertes MÁV szolgálati lakásomat budapesti tanács lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a 499-702-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 — 11 850
85—8210. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csönde Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. OKTÓBER 10.

Ülést tartott a központi vezetőség

A testület tájékoztatót kapott a MÁV munkájáról

Szeptember 27-én Gyócsi Jenő elnökletével ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége. A testület elsőként megvitatta a MÁV gazdálkodásának idei eredményeit és a hátralévő hónapok feladatait.

Mészáros András vezérigazgató-helyettes tájékoztatójában elmondotta többek között, hogy a vasút áruszállítási teljesítményei — mint azt a szeptember 18-i szállítási konferencián is elemzett — csaknem 4 millió tonnával maradtak el a bázistól.

A személyszállításban nincs lényeges lemaradás, bár a vonatok pontos közlekedésében, tisztaságában, az utazási kultúrában nem sok eredményt sikerült elérni.

Az árufuvarozás lemaradásai már az év elején érezhetőek voltak. A kemény tél, a visszafogottabb beruházások és a gazdaság mérsékeltebb fejlődése miatt a vasút a vártnál jóval kevesebb fuvarrendelést kapott. Az előszállítási akcióban a tervezett mennyiségnek csak 64 százaléka került vagonokba. A MÁV vezetői ezért már májusban a szállítási tervelőirányzat 2 millió tonnás csökkentését határozták el. Tavasszal növekedtek ugyan a szállítási igények, akkor viszont a vasút belső gondjai sokasodtak, s ezt tetézte a szomszédos vasutak problémája is. Júniusban és júliusban a ki nem állított kocsik száma elérte a 24 ezret, napi átlagban a 800-at. Növekedett a vonatfeloszlatások száma. A teherkocsik fordulóideje mintegy 10-12 százalékkal rosszabb a bázisnál. Munkaerő-feltételeink is romlottak. Számottevően csökkent a vontató és a vontatott járművek üzemkészsége. Emiatt több szerelvényhez nem tudtak mozdonyt biztosítani. A gépre várások száma 40 százalékkal növekedett. Volt olyan nap is, amikor különböző okok miatt 30 mozdony nem állhatott munkába. Irányítási okok miatt a mozdonyok többet ácsorogtak, mint tavaly.

A MÁV vezetői — látva a belső és külső nehézségeket — alaposan felkészültek az őszi szállítási feladatokra, hiszen az idei ősz minden korábbinál nehezebb lesz a szállítás szempontjából. A MÁV a kormányzati szervektől jelentős anyagi és egyéb segítséget is kapott. Például az erre a célra biztosított bérpreferenciát saját forrásaiból kiegészítve, *48 millió forintot fordíthat a szállítás anyagi ösztönzésére*. Ebből az idén először — a fuvarozás zavartalansága szempontjából fontos — háttérterületek dolgozói is részesülhetnek.

A vasút vezetői 71 feladatterv pontba foglalták a legfontosabb tennivalókat, s mindegyikhez kijelölték a végrehajtásért felelős személyeket. Létrehoztak egy operatív bizottságot a mezőgazdasági termények, az exporttermékek és az energiahordozók szállítása adta többletfeladatok ellátására, irányítására. A vezérigazgató-helyettes kiemelte, hogy a szénszállításoknak elsőbbséget kell biztosítani. Vasúti okokból nem lehet zavar a szénfuvarozásban.

A központi vezetőség a tájékoztatót tudomásul vette, majd elfogadta a KV, az elnökség, a titkárság és a MÁV-bizottság idei második félévi munkatervét, valamint a két ülés között végzett munkáról kiadott tájékoztatót.

A testület ezután személyi ügyekben döntött. *Dr Szabó Miklós*, a vasutas-szakszervezet közgazdasági osztályának vezetője nyugállományba vonult. Helyette *dr. Palásti Józsefet*, a közgazdasági osztály helyettes vezetőjét bízták meg szeptember 1-től az osztály vezetésével.

Az érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenység hatékonyabbá tételéért a vasutas-szakszervezetben október 1-től a jelenlegi szociálpolitikai, munka- és környezetvédelmi osztályt különválasztják szociálpolitikai, valamint munkavédelmi, üzem-egészségügyi és környezetvédelmi osztályra. Az új osztály vezetőjévé Pásku Jenőt, a szociálpolitikai munka- és környezetvédelmi osztály helyettes vezetőjét nevezték ki.

Az elnökség napirendjén

Az alkoholfogyasztás visszaszorításának tapasztalatai

A vasutas-szakszervezet elnöksége szeptember 20-i ülésén tárgyalta a MÁV-nak, a GySEV-nek és az Utasellátó Vállalatnak az alkoholfogyasztás visszaszorítására egy évvel ezelőtt elhatározott intézkedések végrehajtásának tapasztalatait. A beszámolók előterjesztői a vállalatok vezérigazgatói voltak.

Az előzményhez tartozik, hogy az Alkoholizmus Elleni Állami Bizottság a mértéktelen alkoholfogyasztás visszaszorítására programot dolgozott ki. Erre a programra alapozva a Közlekedési Minisztérium a felügyelete alá tartozó vállalatok részére intézkedési terv kidolgozását írta elő. Szakszervezetünkkel egyetértésben a három vállalat intézkedési tervét 1984 októberében adták ki. Ebben a legfontosabb feladatnak *a megelőzést tűzték célul*. Az elnökség tulajdonképpen az egy évvel ezelőtt elhatározott intézkedések végrehajtását és az elért eredményeket vette számba, határozatában pedig megfogalmazta a további feladatokat.

A célok mindhárom vállalatnál azonosak, azonban az alkoholizmus elleni küzdelem módszerei és eszközei eltérőek. Az Utasellátó és a GySEV az utazóközönség ellátásával is foglalkozik. Tevékenységük velejárója a szeszesital-árusítás. Ennek következménye, hogy az alkohol az üzletekben, a munkahelyeken állandóan jelen van. A dolgozók könnyen hozzáférhetnek. Emiatt nehezebb az ellenőrzés, az önmegtartóztatás. Az Utasellátó és a GySEV feladata a mértéktelen alkoholfogyasztás visszaszorításában tehát kettős. Egyrészt a szeszes ital forgalmazását szabályozó rendeletek előírásainak kell eleget tenniük. Ilyen intézkedések voltak: *a nyitva tartási idők korlátozása, az állomási büfékben, bisztrókban a forgalmazott áruk köréből az égetett szeszes italok kivonása. Másrészt megelőzni, hogy a dolgozók a munkahelyen vagy a munkába lépés előtt szeszes italt fogyasszanak.*

A MÁV-nál is szükség van a megelőző tevékenységre, hiszen a pályaudvarokon, a vendéglőkben, büfékben és a mozgószolgálat étkező- és bisztrókocsijaiban árusítanak szeszes italt. Nyilvánvaló, hogy a legszigorúbb ellenőrzés mellett sem lehet elejét venni annak, hogy aki akar, ne tudjon szeszes italhoz jutni. A vasúti munkahelyek területi tagoltsága is nehezebbé teszi a hatékony ellenőrzést, a zugkimérések felszámolását, a reggeli munkásvonatokon a pálinkaárusítást.

A vállalatok az intézkedési tervekben nagyon helyesen a vezetői példamutatásra helyezik a hangsúlyt. Ezt a törekvést az elnökség is megerősítette. *A személyes példamutatás a kis kollektívák, a szocialista brigádok emberformáló erejének hatása, egymás és a társadalom iránti felelősségérzete különös hangsúlyt kapott.* Ezt annál is inkább fontosnak ítélte az elnökség, mert az alkoholizmus térhódítása azt a következtetést engedi levonni, hogy elevenebbé, meggyőzőbbé kell tennünk

(Folytatás a 6. oldalon.)

Miniszteri szemle Szabolcsban

Urbán Lajos közlekedési miniszter szeptember 16-án szabolcsi látogatáson vett részt. A Záhonyban kezdődött programon *Rigó Zoltán* üzemigazgató, *Gerőcs István*, az üzemi pártbizottság titkára. *Verba Ferenc*, a területi szakszervezeti bizottság titkára és munkatársaik adtak tájékoztatást a szervezés tapasztalatairól. Miután a kiépített kapacitásokhoz képest csökkent a Szovjetunióból érkező import- és tranzitküldemények mennyisége, így a beruházások és szervezési intézkedések révén a MÁV valamennyi felkínált szállítmányt fogadni tudja. A széles nyomtávú kocsik tartózkodási ideje közel harmadával csökkent, az átrakó munka termelékenysége 25 százalékkal nőtt. Újabb tevékenységek vállalásával nőttek az átrakással kapcsolatos bevételek. Mindezt javarészt a szervezésnek és az új ösztönzésnek köszönhetik. A jövő érdekében a meglevő létszámot szeretnék megőrizni, ezért vállalnak egyéb tevékenységeket is.

Kiss László főirányító a magyar—szovjet határforgalmat ábrázoló grafikonról tájékoztatja a minisztert
(Császár Csaba felvétele)

Kedvezőtlenebb a helyzet a kilépő áruforgalomnál, mivel a normál nyomtávon kivitt mennyiség lényegében nem változott, míg az utóbbi tíz év másfélszeres teljesítménynövelését a széles kocsikban kivitt árukkal, illetve a tengelyátszereléses forgalommal tudták elérni.

A miniszter a záhonyi üzemirányító központban ismerkedett a határforgalom alakításával. *Kiss László* főirányító ismertette azokat a gondokat, amelyek időnként nehézkessé teszik a forgalmat.

Az üzemlátogatás az új záhonyi létesítmények megismerésével folytatódott. Az idén munkába lépett mintegy kétszázmillió forintos tengelyátszerelő csarnokot *Bécsi Gábor*, a vontatási főnökség vezető mérnöke mutatta be, majd megtekintették a 35. vasutasnapra munkába állított fedett kézi átrakócsarnokot.

A látogatás következő helyszíne Tuzsér volt, ahol a Hungarofruct telepén *Bereczki Zoltán* igazgató ismertette az almaszállítás és -átvétel rendszerét, azt a jó kapcsolatot, amelyet a vasúttal alakítottak ki az igen fontos export zökkenőmentes lebonyolítása érdekében.

Mátészalkán évek óta sürgetik az elavult s a napi 8-9 ezer utas fogadását nehezen lebonyolító állomás rekonstrukcióját. A helyszínen *Forgács András*, a városi pártbizottság első titkára, *Biró Miklós*, a körzet országgyűlési képviselője és *Puskás István*, az üzemfőnökség vezetője vázolták a megoldási lehetőségeket.

(Folytatás az 5. oldalon.)

Szakszervezetünk következetesen képviseli a vasutasok érdekeit

Koszorús Ferenc főtitkár látogatása a szentesi építési főnökségen

Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára szeptember 23-án Szentesen találkozott az építési főnökség aktivistáival. A találkozón megjelentek a főnökség vezetői, a középvezetők és a pártalapszervezetek titkárai, a szakszervezeti tisztségviselők. Meghívottként jelen voltak a szentesi üzemfőnökség gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetői is.

A szakszervezeti választások eddigi tapasztalatairól *Nógrádi Sándor* szb-titkár adott tájékoztatót. Elmondotta többek között, hogy a 35 bizalmicsoportból harmincegyben számoltak be a végzett munkáról. A megválasztott bizalmiak nyolcvan százaléka az előző ciklusban is bizalmitisztséget töltött be. Először a gépállomáson választottak főbizalmit. *Bálint Béla*, 32 éves autószerelő szakmunkást választotta a tagság, aki korábban helyettesi funkciót töltött be.

A gépállomáson hosszú idő után most először rendeztek összevont taggyűlést. A tagság 86 százalékos részvételi aránya jelzi, hogy megnövekedett a dolgozók érdeklődése a szakszervezet tevékenysége iránt. Sokak véleményét fogalmazta meg *Nógrádi Sándor* szb-titkár, amikor kijelentette:

— *Az elmúlt években az összevont taggyűlések a tagságnak ugyanúgy hiányoztak, mint a tisztségviselőknek. A csoportgyűlések nem tudták pótolni a szélesebb fórumokat.*

A csoportgyűléseken a legtöbb szó a szociális ellátás helyzetéről esett. Különösen a rendkívül mostoha körülmények között dolgozó gépkezelők várják munkakörülményeik javítását. Szeretnék többek között, ha ők is korkedvezménnyel mehetnének nyugdíjba. Sokan szóltak hozzá a segélyezéshez és az üdültetéshez is. Kifogásolták a dolgozók a gépkocsivezetők ötös, és az adminisztrátorok húszforintos évi írószerellátmányát. Szóvá tették azt is, hogy az alapszervezetek saját költségkeretükből beteglátogatásra 30 forintnál többet nem fordíthatnak.

Ezután Koszorús Ferenc főtitkár a szakszervezeti választásokról és a vasút helyzetéről adott tájékoztatást.

— *Napjaink fontos eseménye most a szakszervezeti vá-*

(Folytatás a 2. oldalon.)

Koszorús Ferenc főtitkár tájékoztatóját tartja
Fotó: Tabajdi

A szeptemberi gyorsmérleg szerint

Várakozáson aluli a vasút teljesítménye

A vasút szeptemberben *10 millió 236 ezer tonna árut szállított*. Ezzel a mennyiséggel a bázishoz viszonyítva 90, a tervet alapul véve 95 százalékos teljesítést ért el. Az áruszállításban kedvező tendencia csak szeptember 20-tól volt tapasztalható.

A belföldi forgalomban 6 millió 172 ezer tonna áru került vasúti feladásra, ami 97 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Az exportra feladott küldemények mennyisége 1 millió 221 ezer tonna volt, ez ugyan 5 százalékkal magasabb a tervezettnél, a bázisszintet azonban így sem éri el.

Feltűnően alacsony volt az import-, valamint a tranzitáruforgalom. Az előbbinél 83, az utóbbinál 90 százalékra sikerült a szállítási tervet teljesíteni.

Az átlagos áruszállítási távolság csökkenésével az árutonna-kilométer-teljesítmény 10 százalékkal elmaradt a tervezett értéktől. Az áruszállítás minőségi mutatói sem alakultak kedvezően. A rakodásokhoz, ki nem állított vasúti kocsik mennyisége az előző év szeptemberinek közel háromszorosára emelkedett, mely jelentős kihatással volt a kocsiigényes áruforgalom alakulására.

A hálózaton továbbra is lassú volt az elegymozgás. Ennek következtében a kocsiforduló idő 5-6 százalékkal emelkedett. A gépre várás, illetve gépácsorgás eseteinek a száma 20-30 százalékkal nőtt az elmúlt év szeptemberéhez viszonyítva.

Előzetes adatok szerint szeptemberben 19 millió 100 ezer utast szállított vasút, ami 98 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Az utaskilométer-teljesítmény is 97-98 százalék körül alakult. A személyszállítás minősége — a menetrendszerűséget alapul véve — nem volt kielégítő. A személyszállító vonatok általános késési ideje a múlt év szeptemberéhez viszonyítva 0,5 százalékkal csökkent. A fajlagos késési idő pedig közel 1 perccel emelkedett.

Az SZVSZ egységre szólít

A transznacionális vállalatok kizsákmányoló politikája ellen

A világgazdasági helyzet napjainkban aggasztóbb, mint valaha volt. A gazdasági fellendülés alig érzékelhető jelei ellenére, minden gazdasági mutató és hosszú távú előrejelzés azt mutatja, hogy tovább folytatódik a válság.

A transznacionális monopóliumok által kialakított és a világra kényszerített fejlődési modellre épülő gazdasági szisztéma képtelen megoldani azokat a legfontosabb problémákat, amelyekkel a dolgozóknak és a lakosságnak szembe kell néznie.

Miközben a tudomány és a technika gyors fejlődésen ment keresztül a hetvenes években, a transznacionális vállalatok új stratégiát dolgoztak ki, hogy jobban alkalmazkodjanak a világpiac feltételeihez. Ezért gyorsabb ütemben fokozták tevékenységüket külföldön, mint saját országukban.

Az ENSZ Transznacionális Vállalatokkal foglalkozó bizottságának tanulmánya szerint a külföldi leányvállalatok által realizált üzleti forgalom részaránya a transznacionális vállalatok teljes üzleti forgalmából 1971-ben 30 százalékra emelkedett. Ez az arány kb 33 százalékot ért el 1976-ban és 1980-ra megközelítette a 40 százalékot. *Elképzelhető, hogy ez a tendencia a jövőben is folytatódik.*

Ezt a maximális profitot biztosító stratégiát az olcsó munkaerővel rendelkező országokba, az intenzív munkát igénylő iparágakba, a képzett munkaerővel rendelkező és az intenzív tőkét igénylő országokba irányuló, koncentrált beruházások jellemzik.

A dolgozók szervezettségének a foka és az a segítség, amelyre a transznacionális vállalatok az államoktól számíthatnak, fontos tényezőt képez a befektetésre számításba jöhető ország tekintetében, a végleges döntés meghozatalánál. A termelés nemzetközivé válásával ugyanis egy sztrájk ugyanazon vállalat egyikénél még akkor is megbéníthat más üzemeket, hogyha más országokban helyezkednek el.

A transznacionális vállalatok által ellenőrzött nemzetközi kereskedelem egyik jellemző vonása tehát, hogy a kereskedelmi forgalom legnagyobb részét az ugyanazon transznacionális vállalatnak a leányvállalatai, vagy az anyavállalat és a leányvállalatok közötti termékáramlás képezi. Más szóval: *a termékek átjutnak a határokon anélkül, hogy elhagynák a transznacionális vállalat kereskedelmi csatornáit.*

A transznacionális vállalatok, amikor tőkéjüket exportálják vagy beruháznak külföldön, gyakorlatilag sohasem veszik számításba az adott ország és saját országuk valóságos érdekeit és szükségleteit. A transznacionális vállalatok legújabb beruházásai azt mutatják, hogy például Európában a beruházott tőke legnagyobb része egyre inkább a szolgáltatások területén, az iparban pedig vegyes társaságok formájában jelenik meg.

A transznacionális vállalatok, amint azt a statisztikák is mutatják, a gazdaság kulcsszektoraiban csökkentették beruházásaikat, kiváltva ezzel a meglévő struktúrák felbomlását, a gazdasági depressziót és a munkanélküliség növekedését. *Az egyszerű műveleteket igénylő munkákat, amelyek nem kívánnak szakmunkát, a fejlődő országokba irányítják,* ahol olcsó és „fegyelmezett" munkaerő áll rendelkezésre, és ahol a leszorított termelési költségek lehetővé teszik az exportot.

Ami a kelet-nyugati kapcsolatot illeti, az Egyesült Államok kormánya kísérleteket tesz arra, hogy embargóintézkedéseket kényszerítsen a transznacionális vállalatokra a magas technológiai szintű termékekre, valamint kereskedelmi korlátozást rendel el a szocialista országokkal szemben. Súlyos a helyzet tehát a béke és az enyhülés szempontjából, nem is szólva a foglalkoztatásról, amelynek mértékével a szakszervezetek nem értenek egyet.

A legutóbbi becslések szerint a szocialista országok megrendelései közvetlenül 2 millió dolgozónak, és közvetve alvállalkozás formájában, 2—2,5 millió dolgozónak biztosítanak munkát a tőkés országokban. Ez azt jelenti, hogy napjainkban *az iparilag fejlett tőkés országok 4—4,5 millió dolgozója köszönheti foglalkoztatását a kelet—nyugati gazdasági kapcsolatoknak.* Különben is a helsinki egyezményben rögzített együttműködési elvekkel ellentétes politika nem csupán a békés egymás mellett élést vonná kétségbe, hanem komolyan veszélyeztetné a válságból való kilábalást.

A transznacionális vállalatok számának növekedése által kiváltott alapvető egyensúlyhiány tehát a legfőbb akadálya napjainkban korunk halaszthatatlan problémáinak rendezésében: a munkanélküliség csökkentésében, a hadiipar békés célokra történő átállításában, a tudomány és a technika eredményeinek a felhasználásában, hogy a fejlődő országok kilábaljanak a nyomorból.

A transznacionális vállalatok új stragégiája új problémákat vet fel a szakszervezeti harcban. Így például ugyanazon cikk párhuzamos gyártását több országban, a transznacionális vállalatok eszközeként használhatják a dolgozók megosztásában, egyfajta „konkurenciát" teremtve közöttük. Például, ha a vállalat valamelyik üzemében sztrájk robban ki, meggyorsíthatja a termelést egy másik országban telepített üzemében, ahol a dolgozók kevésbé szervezettek; vagy ellenkezőleg, ürügyül szolgál az elbocsátásokhoz egy másik üzemben, ahol a végterméket állítják elő. Más oldalról viszont, a vállalatok közötti kölcsönös függőség új lehetőségeket ad a dolgozóknak és szakszervezeteiknek az elbocsátások ellen harchoz, a munkakörülmények javításához és a béremelések kiharcolásához. Az ugyanazon transznacionális vállalatok egyikénél megszerzett szociális kedvezmények és szakszervezeti jogok példaként szolgálhatnak más vállalatok szakszervezeteinél, hogy akciókat kezdjenek, amikor ezeket a jogokat megsértik.

A X. Szakszervezeti Világkongresszus határozatai alapján az SZVSZ-nek a transznacionális vállalatokkal foglalkozó bizottsága *a szakszervezeti harc nemzetközivé tételére hívta fel a figyelmet.* A történelmi tapasztalatok többször igazolták már, hogy amikor a dolgozók egységesek, képesek meghátrálásra kényszeríteni a transznacionális vállalatokat.

Baranyai Zoltán

Szakszervezetünk következetesen képviseli a vasutasok érdekeit

(Folytatás az 1. oldalról.)

lasztások — hangsúlyozta elöljáróban. — *Ennyire még sohasem volt a tisztújítás az érdeklődés középpontjában.* A politikai közhangulat kiegyensúlyozott. A szakszervezet szerepe politikailag tisztázott. Alaptevékenységünk lényegében megfelel a követelményeknek, erősíti szocialista társadalmi rendszerünket.

A továbbiakban a főtitkár azt is megemlítette, hogy a mostani gazdasági helyzetben sok kritika éri a szakszervezetet, pedig nem minden gond orvoslása ránk tartozik, hiszen azok nagy része a társadalmi, gazdasági életben gyökerezik. Ezután így folytatta:

— Köztudott, hogy nehéz helyzetben van a vasút is. A vasutasok eddig mindig helytálltak, és helytállnak ezután is, de most a feltételek nem a legkedvezőbbek. 1962 után másodszor jutott mélypontra a vasút. Ismertek munkaerőgondjaink és mindazok a tényezők, amelyek a vasutasok életszínvonalát befolyásolják. *Szakszevezetünk már 1977-ben jelezte az állami és a gazdasági vezetőknek romló pozíciónkat, és azt, hogy teljesítőképességünk objektív okok miatt fokozatosan csökkenni fog.* A dinamikus fejlődés csúcsán a vasút a harmadik helyen állt a népgazdasági ágazatok között bérben, életszínvonalban. Azóta a perifériára szorultunk.

A továbbiakban *Koszorús Ferenc* arról beszélt, hogy a dolgozók érdekvédelmét szakszervezetünk következetesen képviseli Sikerült a vasutasokat érintő kedvezményeket megtartani. 1985-ben jelentős állami támogatást kaptunk a béremeléshez. Nagy erőfeszítéseket tettünk a szociálpolitikai célok megvalósítása érdekében is. Megvédtük önálló társadalombiztosítási rendszerünket. Sokat javult a MÁV egészségügyi ellátásának színvonala. Szakszervezetünk tevékenységének mérlegelésekor ezek az eredmények sem lebecsülendők.

— A jövőben (annak ellenére, hogy gondjaink a kormányzat előtt is ismertek) számolnunk kell azzal — szögezte le a főtitkár —, hogy egyes iparágakhoz képest továbbra is fennmarad a bérfeszültség, a technikai fejlődéssel nem tudunk kellően lépést tartani és a munkaerőhelyzet sem változik. *A vasutasok életszínvonalának megtartásáért azonban további erőfeszítéseket kell tenni.* Meggyőződésem, hogy saját erőből is sokat tehetünk helyzetünk javítása, a gazdasági eredmények növelése érdekében.

(fogas)

A szakszervezetek munkájának lenini elvei

A szakszervezetekről szóló lenini tanítás meghatározza a dolgozók szervezeteinek társadalompolitikai szerepét: aktív részvételét a szocalizmus és a kommunizmus építésében, a kommunista párt mint a nép élenjáró ereje vezetőszerepének az elismerése, az egység és az együttműködés a szocialista országokkal. Lenin úgy határozta meg a szakszervezeteket, mint *„a kommunizmus iskoláját"*, hangsúlyozta, hogy a szakszervezetek az oktatás, a nevelés szervezetei, az irányítás, a gazdálkodás iskolái. Különösen jelentős a szerepük a szocialista állam társadalmi és gazdasági politikájának a megvalósításában. Ezt a szerepet a szakszervezetek a törvényerejű rendeletek kezdeményezése és egyéb garanciák révén töltik be, amelyek biztosítják részvételüket a társadalom valamennyi szociális problémájának a megoldásában.

Ellenfeleink, a szakszervezeteket szembeállítva a párttal, szeretnék a tömegeket elszakítani a párttól. Következésképpen destabilizálják a szocialista rendszert, s belső harcot idéznek elő a munkások között. Erre emlékeztettek a lengyelországi események, ahol az ellenforradalmi erők a szocializmus megdöntésére szőtt terveikben megpróbáltak az általuk létrehozott *Szolidaritás szakszervezetre támaszkodni,* ténylegesen egy dezorientált, félrevezetett, a szocializmus „leszerelésére" irányítható szervezetre.

A szocialista országok szakszervezeteinek jogi helyzetét, teljesjogúságát és szabadságát, függetlenségét össze sem lehet hasonlítani a kapitalista országok szakszervezeteinek jogi helyzetével, ahol az állam, lévén a monopoltőke szervezete, korlátozza és csorbítja a jogaikat, minden módon gátolja a dolgozók érdekeikért vívott harcot, arra törekszik, hogy a szakszervezeteket beolvassza az állam-monopolkapitalizmus rendszerébe. Példa erre az a bírósági ítélet, amelyet az Egyesült Államok kormánya, *Reagan* elnök személyes részvételével hozott a légiforgalmi irányítók szakszervezete ellen. Vagy az a szakszervezet-ellenes új törvény a foglalkoztatottságról, amellyel Nagy-Britannia kormánya „ajándékozta meg" a dolgozókat.

Margaret Thatcher miniszterelnök nem titkolja ellenséges véleményét a szakszervezetekről. Sok kárt okoznak a szakszervezeti mozgalomnak a jobboldali reformisták, akik a tőkével való egyezkedés, a megalkuvás irányvonalát követik, s elárulják a dolgozók érdekeit. A kapitalista országokban a szakszervezeti mozgalom él és harcol, s ebben a harcban csupán a dolgozók szervezettségére, a jogaikért vívott kitartó harcra támaszkodik.

V. I. Lenin minden részletre kiterjedően megindokolta a szakszervezetek védelmi funkcióját. Rámutatott, hogy — tekintettel az állami apparátus bürokratikus elhajlásaira, s a gazdasági vezetők hivatali túlbuzgóságára — erre a funkcióra szükség van. Többszörösen hangsúlyozta a dolgozó ember jogai védelmének a fontosságát, megindokolta, hogy ez a védelmi funkció szükségszerűen átnő a dolgozók szükségleteiről való gondoskodásba.

A proletár internacionalizmusnak és a dolgozók nemzetközi szolidaritásának lenini elveit követve, a szovjet szakszervezetek erősítik a barátságot és az egységet a szocialista országok szakszervezeti mozgalmaival. A fokozódó együttműködésnek kitűnő példája volt a nemzetközi szocialista munkaverseny a KGST-tagországokban, a szakszervezeti munka tapasztalatainak széles körű átadása. A szovjet szakszervezetek állandóan bővítik kapcsolataikat a világ különböző országaiban működő, különféle beállítottságú szakszervezetekkel. Ugyanakkor a szovjet szakszervezetek a saját ideológiai koncepcióikat nem erőszakolják a nemzetközi szakszervezeti mozgalomra, hanem — miként Lenin írta — *arra törekednek, hogy biztosítsák a dolgozók széles egységfrontját, figyelembe véve a különböző országok dolgozóinak tapasztalatait, ismereteit és törekvéseit.*

A történelmi tapasztalatok cáfolhatatlanul bizonyítják, hogy a lenini elvek tiszteletben tartása biztosítja a szakszervezetek tekintélyének és befolyásának növekedését, társadalmi szerepük fokozódását. És ellenkezőleg: *ott, ahol eltértek a lenini elvektől, a szakszervezetek válságba jutottak, tevékenységük során akadályokba ütköztek, s olyan szervezetekké alakultak át, amelyek távol állnak a dolgozók alapvető érdekeitől.*

K. Mackiavicius,
a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsának titkára

TOLMÁCS NÉLKÜL

Nemzetközi orvos-egészségügyi konferencia volt Schwerinben

Az Orvosok Egyetemes Eszperantó Világszövetsége szeptember 8. és 14. között tartotta 5. nemzetközi konferenciáját a festői szépségű tavak városában, az NDK-beli Schwerinben. A konferencia szép és időszerű jelmondatot választott: *„Egészséges ifjúság valamenynyiünk feladata és felelőssége."* E témáról az öt munkanap alatt mintegy harminc 15 perces szakelőadás hangzott el. Így például *dr. Ferenczy Imre,* Győr állomás vasútüzemi főorvosa *„A magyar vasutasok leggyakoribb betegségei"* címen tartott előadást eszperantó nyelven, mivel a konferencia hivatalos nyelve az eszperantó és a német volt.

Az előadásokat élénk konzultációk követték. Az előadók részéről gyakran elhangzott az az örökérvényű igazság, hogy a szellemileg és testileg egészséges ifjúság a nép legnagyobb kincse! Hét országból érkezett mintegy 90 résztvevő, *hazánkat 20 tagú egészségügyi csoport képviselte.* Orvosokon kívül képviselve voltak az ápolónők, gyógyszerészek, fogorvosok, állatorvosok, és két országból most első ízben szakszervezeti munkavédelmi felügyelők is. A konferencia résztvevői megismerkedtek Schwerin szépségével, meglátogatták a területi poliklinikákat és megtekintették az új és modernül felszerelt városi kórházat. Végezetül a záróünnepségen határozatot adtak ki, amely kifejezi a jelen volt orvosok és egészségügyi dolgozók tevékenységét, küzdelmét, amelyet az eszperantó nyelv segítségével végeznek tolmácsok nélkül, az egészséges ifjúságért és a békéért.

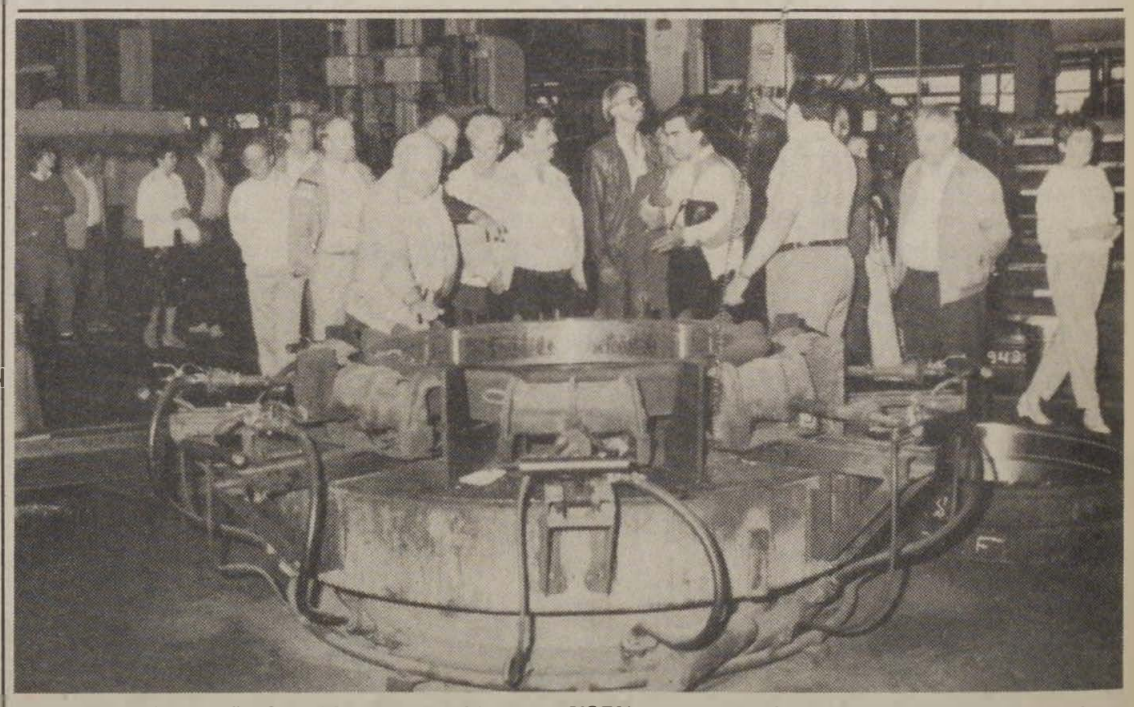
Kovács Sándor

Tanfolyam

A debreceni Vasutas Klub-könyvtár beszédművelési-retorika tanfolyamot hirdet 1985. október 12-től, 50 órás időtartamban. Foglalkozások: minden héten szombaton, 10—12 óráig. Részvételi díj: 600,— Ft. A tanfolyam vezetői: *Osváth Sándor* főiskolai tanár és *Szegi László* eladóművész. Jelentkezés a klubkönyvtárban (4025 Debrecen, Petőfi tér 6.), naponta 10—17 óráig. A szervezők elsősorban azok jelentkezését várják, akiknek mindennapi munkájában az emberekkel való érintkezésnek fontos szerepe van és beszédkultúrájukat fejleszteni kívánják!

Marosán György előadása

A közelmúltban *Marosán György* a szolnoki vasutasok művelődési házának vendége volt. A zsúfolásig megtelt teremben a vasutasok érdeklődéssel hallgatták az ismert politikus, az egykori szakszervezeti vezető és államminiszter érdekfeszítő előadását pályafutásáról, a szakszervezeti mozgalomban kifejtett tevékenységéről, történelmünk fontosabb eseményeiről. Részletesen taglalta a szakszervezet szerepét az adott társadalmi-politikai viszonyok között. Beszélt a mai szakszervezeti tisztségviselők, bizalmiak felelősségéről, érdekvédelmi feladatairól, majd válaszolt a hallgatók kérdéseire.



A közelmúltban a COOPTOURIST vendégeként NSZK vasutasküldöttség járt hazánkban. A delegáció tagjai ellátogattak többek között az Északi Járműjavítóba is
(Tüttő Tibor felvétele)

Tisztújítás Mezőhegyesen és Martfűn

A szakszervezeti munka igazodjon jobban a feladatokhoz

A szentesi körzeti üzemfőnökséghez tartozó *Mezőhegyes* állomáson *Gazsi László* főbizalmi összegezte öt év szakszervezeti munkáját. A beszámolóból, a hozzászólásokból és a főbizalmi-választást követő beszélgetésből megismertünk egy lelkes szakszervezeti tisztségviselőt.

— Öt szocialista brigádunkat tavaly sikerült mozgósítani a termelést segítő munkára, aminek nem is maradt el az eredménye: az 1984. évi teljesítményeinkkel elnyertük az *Élenjáró Szolgálati Hely* kitüntetést. Dolgozóink érdekeltségét tükrözi, hogy nagy figyelemmel kísérik termelési eredményeinket és a jobbítás érdekében számos kezdeményezést tesznek.

A munkabérek alakulása és az elosztás Mezőhegyesen is a szakszervezeti munka középpontjában áll. A beszámolási időszakban többször került sor év közben is bérarányosításra. *Dolgozóink érdekvédelméért sokat tettünk, amikor személyes ügyeikben a szakszervezet segítségét kérték.* Ha kellett, akkor a jogsegélyszolgálattal is erősítettük ez irányú szakszervezeti munkánkat. Az emberekkel való törődés növelte nálunk a szakszervezet tekintélyét. Itt mindenki szakszervezeti tag, nincs senkinek tagdíjhátraléka.

Döme Ferenc hozzászólása Mezőhegyes körzetén túlra mutató problémákra is rávilágított.

— *Bizalmatlanság lett úrrá rajtunk, amikor az átszervezés kapcsán megszűnt szolgálati helyünkön a szakszervezeti bizottság.* A szentesi kaptafára nem passzolt a mezőhegyesi szakszervezeti munka módszere. Aztán kellemesen csalódtunk, mert bizalmiaink megbecsült szakszervezeti munkát végeztek. A mezőhegyesi dolgozók érdekeit hatékonyan tudták képviselni a Szentesen működő üzemfőnökségi szakszervezeti bizottságban, ahová az átszervezés után mi is tartozunk.

Nem ertünk egyet azzal, hogy dolgozóinkat tartósan ki kell rendelni Budapestre. A kényszerhelyzetet azonban tudomásul vesszük és győzködünk a megértésért, hiszen ha munkaerőhiányban leállnának a fővárosi rendező pályaudvarok, akkor nekünk sem lenne munkánk. Az ellen határozottan tiltakozunk, hogy a kirendeléstől vonakodókat elbocsátással kell fenyegetni.

Titkos szavazással valamennyien ismét *Gazsi Lászlót* választották meg főbizalminak, *Gál Sándornét* pedig helyettesének.

A főbizalmi-választáson kicsendült az az igény, hogy a tagság a nehezebb körülmények között még többet vár a bizalmiaktól érdekeik képviseletében.

*

A szakszervezeti demokrácia jegyében, kritikus hangvételű bizalmiválasztás volt a martfűi csoportgyűlésen. *Szabó Lajos* bizalmi beszámolóját ugyanis élénk vita követte.

Szíki Ferenc kereskedelmi hivatalnok véleménye szerint, amióta Martfűn megszűnt az önálló szakszervezeti bizottság, visszaesett a szakszervezeti munka, nincs olyan mozgalmas élet, mint korábban. A bizalmiak nem tudták átvenni az szb szerepét.

Martus János raktárnok elmondotta, hogy a dolgozókat érintő fontosabb kérdésekben a munkahelyi vezetők kikérik a bizalmiak véleményét.

Kardos Gyula bárcázó többet várt a bizalmitól. Kifogásolta a segélykérelmek elbírálását. A kibontakozott vitában a jelenlevők többsége abban értett egyet, hogy a segélyezésnél nem a besorolási bér a meghatározó, hanem a család szociális helyzete és összes jövedelme.

Bérczi János állomásfőnök elismerően szólt Szabó Lajos bizalmi munkájáról, akivel jól meg tudja osztani gondjait is, aki jól képviseli Martfű és Kengyel dolgozóinak érdekeit.

Ádám György alapszervi párttitkár véleménye szerint a Szentesre centralizált üzemfőnökségi szakszervezeti bizottság nem képes a nagy területen szétszórt külső munkahelyek dolgozóinak ügyeit gyorsan és megnyugtatóan intézni. Nagyobb decentralizálással hatékonyabb lenne a szakszervezeti munka.

Vitális József nem fogadta el a bizalmi beszámolóját, mert szerinte nem élt eléggé szakszervezeti jogaival. Másik három személy tartózkodásával fejezte ki a beszámoló iránti elégedetlenségét.

A bizalmicsoport-gyűlésen úgy döntöttek, hogy Szabó Lajos mellé vegyék fel bizalmijelöltnek *Maros Györgyöt* is. Végül titkos szavazással Szabó Lajost 61 százalékkal ismét megválasztották.

A választás után még együtt maradt a tagság. Reményüket fejezték ki, hogy a másik jelölttel is jól együtt fog dolgozni a megválasztott bizalmi és elvárják, hogy minden réteg érdekeit egyaránt képviselje.

F. P.

A kollektíva bizalmasai

Vezető főbizalmit választottak a debreceni építési főnökség gépállomásán

A debreceni építési főnökség 730 szakszervezeti tagot számláló gépállomásán a szétszórt munkaterületek indokolttá tették, hogy vezető főbizalmit válasszanak, hogy az ő személyével erősödjék az egyre fontosabbá váló partnerkapcsolat.

A főbizalmiakat választó értekezleten ott volt *Töllyné Pogács Rózsa*, az építési főnökségek szakszervezeti bizottságának a titkára.

Nyugodt légkörben

A gépállomás szakszervezeti tevékenységéről *Reményi Sándor* főbizalmi szólt. A beszámoló után *Boros Antal* főbizalmi figyelemre méltó kiegészítéseket tett.

— Az elmúlt választási ciklusban a változó feladatokhoz nyugodt munkahelyi légkörben, gyorsan hozzáigazítottuk szakszervezeti munkánkat. Gyakori információcserével és széles körű tájékoztatással segítettük bizalmiaink munkáját. A szétszórt munkaterületek és dolgozóink többféle rétegződése miatt sokszorosan nehezebb volt a feladatoknak eleget tenni. Az agitációs és propagandamunkában nagy felelősség hárult a tisztségviselőkre.

A gazdasági vezetők elismerték a szakszervezeti munkát az erkölcsi elismerés mellett többször kezdeményezték a jól dolgozó szakszervezeti aktivisták anyagi elismerését is.

Sikula László szb-titkár a főbizalmiak munkáját és a gépállomás szakszervezeti tevékenységét minősítette. Értékelésében rávilágított arra, hogy a gépállomáson milyen körülmények között dolgoznak. Egyrészt megnövekedett a géppark. A meglevő gépek jelentős része viszont elavult. Így sokkal több javítási és karbantartási munkát kell végezni. A gépesítés fokozásával szükségessé vált a javítóbázis növelése és ezért Szolnokon, Nyíregyházán új munkahelyeket létesítettek. Mindezek megkívánták a rétegpolitikai munka bővülését. Nagyon érzékeny pont a szakmunkások létszámának a csökkenése. Ebben a nehéz helyzetben kell a bizalmiaknak helytállni. A gépállomás kollektívájára mindig számíthat az építési főnökség, ha kell kisegítik az építésvezetőségeket és pályamunkát végeznek a gépállomás dolgozói. *Bizony nagy szükség van a főbizalmiak agitációs munkájára.*

A termelést segítő szakszervezeti munkára világít rá, hogy az elmúlt öt év alatt a munkahelyek versenyében kétszer volt a legeredményesebb a gépállomás.

Hátrányos helyzetben

Ez a munkahely az építési főnökség sport- és kulturális életének a bázisa. Élénk a nyugdíjasokkal a kapcsolat. A jó eredmények mellett azonban a baleset-megelőzésben többet tehetnének a szakszervezeti aktivisták.

Több hozzászóló a vidéki dolgozók hátrányos megkülönböztetéséről szólt, amikor a fővárosi vállalatokkal szemben alacsonyabb a különélési díj. — A kiküldetési díj mértékét többen úgy közelítették meg, hogy az messze elmarad a felemelkedett étkezési költségektől, akkor amikor kiküldetésben ritkán van mód üzemi étkezésre. Az áldozatot vállaló kiutazók még anyagi hátrányba is kerülnek.

Bagi László gépkezelő mondta:

— Már hosszú ideje régi vasútépítő gépeken dolgozunk. Ezáltal zaj és porártalomnak vagyunk kitéve.

— Sajnos már mindkét fülünkre nagyot hallunk. A viszonylag jobb alapbér-besorolásunk nincs arányban a kedvezőtlen körülményekkel. Mi értjük az idők szavát és az egyre romló helyzetben is igyekszünk helytállni.

Makai Miklós a gépkocsivezetők alacsony fizetéséről beszélt és arról, hogy a több évtizedes gépkocsivezetés után az időszakos orvosi vizsgálatokon egyre többen válnak gépjárművezetésre alkalmatlanná. A nagy kérdés, mi lesz ezekkel a dolgozókkal?

Rozsos Ferenc a gépállomás vezetője így szólt a szakszervezet szerepéről.

— Nálunk az elmúlt időszakban sokat fejlődött a szakszervezeti munka. Abban, hogy jól dolgozunk nagy szerepe van a bizalmiaknak és főbizalmiaknak. A bizalmiak bizalmasai is a kollektívának.

Azonos úton

Ágoston Áron párttitkár elmodta, hogy nagy segítséget kap az alapszervezet a bizalmiaktól. — *„Egy úton haladunk a szakszervezettel közös céljaink megvalósításában."*

A jelölteket titkos választással választották meg tisztségükbe. Többes jelölés nem volt. A kilencven érvényes szavazatból 95,6 százalékot kaptak a jelöltek.

Vezető főbizalmivá választották *Reményi Sándort*, helyettesévé *Tóth Bélát*. A főbizalmiak: *Boros Antal, Krisztof Ferenc, Suba István* és *Tóth Béla*. Helyetteseik: *Szabó Sándor, Baracsi József, Németi Sándor, Molnár József*.

Fogas Pál

A gépesített mozgó egységnél

A csoport elismerte a bizalmi eredményes munkáját

A debreceni pályafenntartási főnökségnél 1963-ban alakult meg a gépesített mozgó főpályamesteri szakasz. A főnökséghez tartozó vonalhálózat területén mindig a legnagyobb munkálatokhoz vezénylik az egységet. A legfontosabb feladataik közé tartozik többek között a talpfa-, vasbetonalj- és síncsere, a mérővonati felkészülés.

A mozgó egység 45 tagú kollektívája egy bizalmicsoportot alkot. A bizalmifeladatokat a megalakulástól *Zöld Ferenc* — a Kiváló Vasutas és a Munka Érdemrend bronz fokozatával kitüntetett — előmunkás látja el, aki az idén is nagy felelősséggel készült a bizalmiválasztó értekezletre, az ötévi munka értékelésére. Az értekezleten részt vett *Sándor Zoltán* szb-titkár és *Furkó Lajos*, a párt vezetőség titkára is.

Zöld Ferenc beszámolójában kritikusan értékelte a csoport munkáját, a bizalmi és a helyettesek tevékenységét. A beszámoló feletti vitában kilencen szólaltak fel, mondtak véleményt a munkáról, az eredményekről és a gondokról. Elmondották többek között, hogy a szakaszon a négy szocialista brigád átlagon felül kivette részét a főnökség munkájából, hozzájárultak a kiváló cím elnyeréséhez. A Kun Béla szocialista brigád a Közlekedés és Hírközlés Kiváló Brigádja lett.

A szakmailag jól képzett és fegyelmezett kollektívában 1980 óta személyi és tárgyi baleset nem történt. Valamennyien részt vettek a kommunista műszakokon. Az érte járó bér egy részét a nyugdíjasok segítésére és a MÁV Kórház rekonstrukciójára ajánlották fel.

A munka mellett a továbbképzésre, a művelődésre is nagy gondot fordítottak. A beszámolási időszakban heten fejezték be általános iskolai tanulmányaikat, s közülük többen szakmunkásképző tanfolyamra jelentkeztek. A csoport tagjai elismerően szóltak a bizalmi tevékenységéről, érdekképviseleti munkájáról. Jó kapcsolata van a pártalapszervezettel és a szakszervezeti bizottsággal.

A bizalmi és helyettesei munkáját *Sándor Zoltán*, a szakszervezeti bizottság képviselője minősítette. Elismerte sokoldalú tevékenységüket, köszönetet mondott a csoport tagjainak a kimagasló szakmai, politikai és társadalmi tevékenységéért.

A csoport tagjai a bizalmi munkáját elismerték, beszámolóját elfogadták. Ezután *Lakatos István* tett javaslatot a bizalmira. Elismerő szavak kíséretében ismét *Zöld Ferencet* javasolta. A csoport nyílt szavazással, egyhangúlag elfogadta a javaslatot.

V. J.

Kőrösi Rozália újra bizalmat kapott

Hódmezővásárhely állomáson és a hozzá tartozó Hódmezővásárhely-Népkert, Kopáncs, Kútvölgyi Gyógyintézet és Székkutas állomásokon 147 szakszervezeti tag dolgozik. A tagság szeptember közepéig 9 bizalmit választott, akik szeptember 18-án Hódmezővásárhelyen találkoztak, azzal a céllal, hogy megválasszák az új főbizalmit.

Kenderesi Szabó Péter, a Szegedi Körzeti Üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának megbízott titkára köszöntötte a tanácskozás résztvevőit, a megjelent vendégeket. Az elmúlt időszak munkájáról *Kőrösi Rozália* elmondotta, hogy mint főbizalmi 1982 óta tevékenykedik. Ez idő alatt a szakszervezeti munkában nem volt fennakadás. Valamennyi tagjuk rendszeresen fizeti a tagdíjat, elmaradás nincs. Három év alatt 36 család részesült szakszervezeti üdültetésben, 85-en kaptak segélyt. Minden évben megszervezték a szakszervezeti oktatást 25-30 fővel, a többiek párt-, vagy állami oktatás keretében bővítették politikai tudásukat. Jó eredményeket értek el a szocialista brigádmozgalomban.

Hódmezővásárhelyen öt brigád tevékenykedik, elismerésre méltóan. Nekik is nagy részük van abban, hogy az állomás három évvel ezelőtt elnyerte az *Élenjáró Szolgálati Hely* címet. A brigádtagok megállják helyüket a társadalmi munkaakciókban, ott vannak a különféle rendezvényeken. Szólt arról is, hogy a bérfejlesztéseket minden alkalommal nagy körültekintéssel, a bizalmiak bevonásával végezték. A gazdasági vezetők és a főbizalmi, illetve a bizalmiak kapcsolata eredményes volt, a szakszervezeti tisztségviselők véleményét a vezetők mindenkor figyelembe vették.

Kiss Ernő, Hódmezővásárhely állomás párttitkára hozzászólásában elmondotta, hogy az utóbbi időben javult a bizalmiak tudati, politikai és vitakészsége, a gazdasági vezetők igazi partnereivé váltak. *Tóth Lajosné* pedig a bizalmiak véleményét tolmácsolta akkor, amikor megtette a jelölést a főbizalmira, illetve annak helyettesére. A főbizalmi tisztségére a korábbi főbizalmit javasolták, helyettesnek pedig három név is elhangzott, végül titkos szavazás döntött. Így tehát a hódmezővásárhelyi vasutasokat az elkövetkező öt évben *Kőrösi Rozália* főbizalmi és *Lencse Endre* főbizalmi-helyettes képviseli.

A választás után két, már hosszú ideje bizalmi tisztséget betöltő dolgozóval beszélgettem a választás eredményéről.

Molnár Mihály kocsirendező három cikluson át volt bizalmi, Hódmezővásárhelyen 1957 óta dolgozik:

— *Én szinte gyermekkora óta ismerem Rózsikát. Huszonot éve dolgozunk együtt ezen az állomáson. Tizenhárom évig volt KISZ-titkár, 1975-től egy cikluson át a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse, három éve főbizalmink.* Mindenkit ismer az állomáson és őt is ismerik. Bármi problémánk van, bátran fordulhatunk hozzá. Ha kell, még a városi tanácsra is elmegy ügyünkben.

Kaszás Mihály székkutasi váltókezelő:

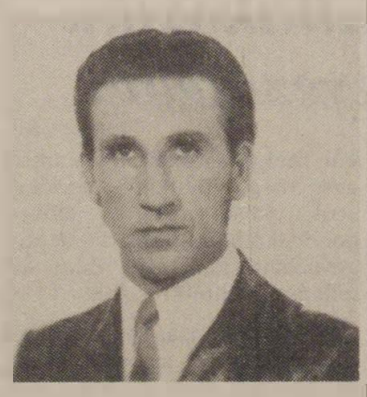
— Segítőkész, jó kolléga. Igen jó a kapcsolata a bizalmiakkal és a tagokkal. A munkahelyeink közötti távolság sem akadályozza az együttműködést, a szakszervezeti munkát. Mindig megtalálja az alkalmat arra, hogy a bennünket érintő kérdésekről tájékoztasson. Én ezért is szavaztam rá.

Mindketten azt hangsúlyozták, hogy nála alkalmasabb főbizalmit nem választhattak volna a vásárhelyi vasutasok.

Gellért József

A munkatársak véleménye

A vonatvezető főbizalmi határozott egyéniség



Szeptember 10-én a tapolcai körzeti üzemfőnökség forgalmi utazói ismét *Molnár Ernőt* választották főbizalminak. Az értekezlet után a választókkal beszélgettem. Arra voltam kíváncsi, hogy Molnár Ernő vonatvezetőt miért választották ismét főbizalminak?

— Tanulóként mellette kezdtem a vasúti szolgálatot. Mindig segített, törődött az utasokkal — mondja *Kovács Lajosné* jegyvizsgáló.

— Ernő határozott egyéniség, nagyon jó kolléga — vélekedik a nyugdíj előtt álló *Gárdonyi Raffael* vonatvezető. — Mindenki tiszteli és becsüli, de ez fordítva is igaz. Vele mindenről lehet beszélni.

Mihályfi Jenő vonatkezelő, bizalmi a következőket mondja:

— Jó mellette bizalmiként dolgozni. Segíti és irányítja munkánkat. Mindig azok mellé állt, akiknek igaza volt. A becsületesen dolgozók érdekeit képviseli.

— Molnár Ernő 28 éve vasutas — veszi át a szót *Varjú József* vezető oktatótiszt, a forgalmi pártalapszervezet titkára. — *Szakmailag kiváló, politikailag elkotelezett, következetes ember.* Mindenről van véleménye. Nagyon csalódtam volna, ha Ernő nem vállalja ezt a megbízatást.

Hegyi József, a tapolcai körzeti üzemfőnökség szb-titkára:

— Molnár Ernő öt éve főbizalmi. Előtte pártvezetőségi tagként szerzett mozgalmi gyakorlatot. A kilenc főbizalmink közül az egyik legjobb aktivistánk. Tagja a vasutas-szakszervezet forgalmi rétegbizottságának. Mozgalmi tevékenységét a közelmúltban *Szakszervezeti Munkáért oklevél* kitüntetéssel ismerték el. A jövőben is számítunk odaadó munkájára.

— *Köszönöm a bizalmat.* Gazdasági és mozgalmi munkámmal szeretnék bizonyítani — mondta a választás után Molnár Ernő.

Sz. Jakab

Dunakeszi brigádok

A földrengés károsultjaiért

A tragédiák, a természeti katasztrófák mindig mély együttérzést váltanak ki az emberekből. Most is így történt. A dunántúli földmozgás után sorra jelentkeztek a segíteni akaró személyek és közösségek egyaránt. A dunakeszi járműjavító üzem dolgozói is aggódással figyelték a pusztításról készült képsorokat a televízióban. A lesújtó képek látványából felocsúdva elhatározták: segíteniük kell a bajbajutottakon.

— Amikor a tv-híradóban megláttam az első helyszíni tudósítást, nagyon megijedtem, arra gondoltam, hogy az újabb földmozgások még súlyosabb károkat okozhatnak, s akár emberéleteket is követelhetnek — mondja még most is nem kis szomorúsággal *Szabó István*, a II-es gyárrészleg Rózsa Ferenc szocialista brigád vezetője. — Másnap ugyancsak hangos volt a fényezőműhely, hiszen érthetően szinte mindenki újra átélte az előző este látottakat. Különösen az asszonyokat viselte meg a lesújtó látvány.

A két munkásasszony arca, tekintete sok mindenről beszél. Nem kell nógatni őket, hogy érzelmeiket formálják szavakká.

— Borzalmas volt látni a súlyosan megsérült otthonokat — eleveníti fel a látottakat Báki Lászlóné. — Nekem is van egy kisgyermekem, el tudom képzelni, hogy mit éltek át a szülők, amíg nem tudhatták gyermekeiket épségben maguk mellett.

Farkas Józsefné a szomorú kép láttán a közelgő télre gondolt. Úgy érezte, hogy emberi kötelességük a bajbajutottak megsegítése.

— Tizenheten vagyunk a brigádban, valamennyien úgy éreztük, valamilyen formában segítenünk kell — veszi vissza a szót Szabó István. — *Elhatároztuk, hogy négyórás kommunista műszakot kezdeményezünk*, melyről azonnal értesítettük a szakszervezeti bizottságot, ahol örömmel fogadták felajánlásunkat. Röviddel utánunk hasonló kezdeményezéssel jelentkezett a II-es gyárrészlegből a *Zrínyi Miklós*, a III-as gyárrészlegből a *Kandó Kálmán* és az *Ikarusz* szocialista brigád is. Az általuk kezdeményezett felhíváshoz csatlakozott üzemünk kollektívája, így közösen felajánljuk a ma délutáni plusz 4 órai munkánkért járó bérünket a földmozgás károsultjainak megsegítésére.

— Mi a férjemmel együtt inkább a nyugdíjhoz vagyunk közelebb — mondja *Farkas Józsefné* —, így számtalan nemes célt szolgáló társadalmi munkaakcióban vettünk részt, de ez a mai érzelmileg jobban motivál bennünket.

Az üzem többi műhelyeiben is szorgoskodtak, végezték a munkájukat a lakatosok, esztergályosok, asztalosok. De voltak olyanok is, akik pénzt ajánlottak fel.

— Mi, az üzemgazdasági osztály dolgozói 100-100 forinttal igyekszünk enyhíteni a károsultak gondjain — mondja *Péter Jánosné*. — Valamennyiüket sajnáljuk, de legnehezebbnek az idősek, nyugdíjasok helyzetét tartjuk, akik öreg napjaikra kerültek ebbe a rendkívüli állapotba. Vannak olyan osztályok, ahol 100-200 Ft-os anyagi támogatást adnak. Tudomásom szerint 197 alkalmazott ajánlott fel ilyen összegű segítséget.

Szekeres László üzemi versenyfelelős arról tájékoztatott, hogy a szeptember 18-i kommunista műszakon az aznapi 1832 fős dolgozói létszámból 1523-an vettek részt a társadalmi munkaakción. Az üzem kollektívája úgy döntött, hogy a felajánlott pénzt a berhidai tanács elnökének javaslata alapján a legjobban rászoruló családnak adományozzák.

Vetési Imre

A Szerencsi Cukorgyár ragaszkodik a vasúthoz

Irány- és fordavonatok viszik a répát

Az észak- és közép-magyarországi cukorgyárak és a vasútigazgatóságok képviselői szeptember első napjaiban tartott tanácskozáson hangolták össze a répaszállítással kapcsolatos teendőket. Köztudott, hogy a gyárak, a bányák, a termelő- és feldolgozó üzemek hétvégi műszakokkal, több munkával akarják pótolni az év eleji lemaradást. Ez roppant terhet jelent a MÁV-nak, hiszen az csak feszített tempójú munkával képes eleget tenni a követelményeknek.

A Szerencsi Cukorgyárban tartott tanácskozáson *Pál György* igazgató e szavakkal kezdte beszámolóját:

— *Több évtizede jó az együttműködés a vasutasokkal. Az idén még inkább jó partnerei szeretnénk lenni a debreceni és miskolci vasútigazgatóságnak.* Erre azért is szükség van, mert a 95—98 napig tartó kampány idején több mint félmillió tonna cukorrépát és segédanyagot (meszet, fűtőanyagot) kell a gyárba szállítani, s ennek 80 százaléka vasúton érkezik.

A gyár jól ismeri a MÁV gondjait, mégis ragaszkodnak a vasúthoz. Naponta 3500-3600 tonna cukorrépát tudnak fogadni. *Ha az nem a vagonokban érkezik, akkor megakad a feldolgozás, s hihetetlen kárt szenvednek.* A cukorrépa teherkocsin való szállítása mázsánként 10 forinttal drágább, mint vasúton.

A gyárba 412 ezer tonna cukorrépát kell beszállítani. Ennek 80 százalékát vasúton. A cukorrépa nagy része a Nyírségből és a hajdúsági vidékekről érkezik. A legnagyobb szállítási feladat elsősorban a debreceni igazgatóság dolgozóira nehezedik. Nekik 300 ezer tonnát kell Szerencsre fuvarozniuk.

A szállítók és a cukorgyár szakemberei bejárták a nagyobb feladó és fogadó állomásokat. Van, ahol ideálisak a körülmények, van, ahol nem. Hajdúböszörményben például 100 ezer tonna cukorrépa fogadására és feladására alkalmas területet sikerült kiépíteni. Egy sor helyen azonban még sok a tennivaló.

A debreceni igazgatóság *naponta több irány- és fordavonattal szállítja a cukorrépát.* Ezek fogadásáról, s az üres szerelvények visszaindításáról a miskolci igazgatósághoz tartozó szerencsi állomás dolgozói gondoskodnak. Munkájukat megkönnyíti, hogy a villamos gép mellé egy dízel tolatómozdonyt kapnak.

A miskolci vasútigazgatóságnak 14 ezer tonna cukorrépát kell fuvaroznia. Sajnos az ország más területén is csökkent a cukorrépa termesztése. A szerencsi gyár ugyanis a Borsodban termett nyersanyag egy részét átadja a kaposvári cukorgyárnak. A miskolci igazgatóság a „kölcsönt" Hatvanba szállítja, az ottani cukorgyár pedig más területen lévő cukorrépatermését engedi át.

A miskolci vasútigazgatóságnak megközelítőleg 110—115 ezer tonna cukorrépát kell szállítania a mátravidéki *(Hatvan, Selyp)* cukorgyárakba. Ezt a Jászságból fuvarozza az Észak-Magyarország kapujában lévő cukorgyárba. A debreceni és a miskolci partner itt is találkozik. A debreceni igazgatóság a mátravidéki üzemekbe 128 és fél ezer tonna cukorrépát továbbít.

A Szolnoki Cukorgyár — mint *Oláh Zoltán* fuvarozásszervező elmondta — megközelítőleg 600 ezer tonna cukorrépával számol. Ennek 50 százaléka áramlik be vasúton, s annak túlnyomó része a szegedi igazgatóság jóvoltából.

A szegedi igazgatóság a mátravidéki üzemekbe 234 ezer tonna nyersanyagot fuvaroz. E feldolgozó üzemekben több mint 600 ezer tonna cukorrépára számítanak. Ennek 70 százaléka — a miskolci, a debreceni, a szegedi és a pesti igazgatóság együttműködése nyomán — vasúton gurul rendeltetésének színhelyére. A beszállítással egy időben jelentős mennyiségű répaszeletet indítanak visszafelé a termelő s a melléktermékét igénylő gazdaságokba.

Csorba Barnabás

Gőzkalapács és számítógép

Sikeres félév után a Székesfehérvári Járműjavítóban

Székesfehérvár ipari üzemei között sajátos helyet foglal el a járműjavító. Korántsem a legnagyobb üzem a patinás városban. Nem vetekedhet az Ikarusszal vagy a Könnyűfémművel, a Videotonról nem is beszélve. Mégis: *rangos „cégnek" számít a városban.* Munkásmozgalmi hagyományai miatt, de más okból is. Hazánkban az egyetlen olyan üzem, ahol speciális vasúti kocsikat gyártanak, elsősorban a MÁV számára, de külföldi megrendelésre is. Mai helyzetét *Takács László* igazgató így jellemzi:

— Ha a függőhídról tekint le az üzem területére: *többnyire modern épületeket és korszerű gépeket lát. Ha közelebbről veszi szemügyre a dolgokat, kiderül, hogy akadnak kevésbé modern munkahelyek és elavult gépek is.* Kovácsműhelyünkben például a századforduló tájékán gyártott gőzkalapácsok dolgoznak ma is, ugyanakkor vannak CNC-gépeink, ahol az egyes forgácsolási műveleteket számítógép vezérli . . .

— Azok a bizonyos gőzkalapácsok — szól közbe *Fábián Lajos* szb-titkár — a kovácsműhellyel együtt régen megértek a lebontásra. Szociális szempontból sem megfelelő munkahely.

— Pedig az említett műhelytől eltekintve szociális helyzetünk jónak mondható, nincs okunk panaszra — veszi át a szót *Marinisz Alkiviádisz*, a pártvezetőség titkára. — Korszerű óvodánk, új éttermünk, öltözőnk van, de említhetem a 60 személyes Zamárdi üdülőnket is, ahol Drezdából is fogadunk vendégeket csereüdültetés keretében. Lakásgondunk sincs.

— Elégedettek-e az idei esztendő termelési eredményeivel?

— *Az első félév eredményeire büszkék lehetünk.* — válaszolja az igazgató. — *Pedig baljóslatúan kezdődött az év.* Az új gazdasági szabályozórendszer bevezetése sem ment zökkenő nélkül, de jócskán akadtak termelést akadályozó körülmények is. A termelés szerkezetének összetétele lényegesen eltért az eredeti elképzelésektől. A tervből töröltek néhány munkát, de a teherkocsi-fővizsga sem a tervezett összetételben valósult meg. Az alkatrészgyártás okozta a legtöbb gondot. Hiányoztak a vaskohászati alapanyagok, ráadásul a melegüzemi megmunkáló gépeink is meghibásodtak. A létszámhiány is akadályozott bennünket. *A sok gond ellenére mégis sikerült talpon maradnunk. Módosítottuk a tervet, átcsoportosítottuk a munkaerőt.* Ennek eredményeként a tervezett árbevételt 2,84 százalékkal teljesítettük túl, a nyereségünk pedig közel 18 százalékkal lett több a tervezettnél.

— Mivel enyhítették a létszámhiány okozta gondokat?

— Elsősorban technológiai intézkedésekkel, de felhasználtuk az újításokban rejlő lehetőségeket is. Az elmúlt évhez viszonyítva csökkent ugyan a beadott újítások száma, de a gazdasági haszon lényegesen több volt.

— Mi lesz a kovácsműhely sorsa?

— Csak reménykedünk a rekonstrukcióban, de az nagyon sok pénzbe kerül. Harmincmillió forint kellene . . .

S. G.

Hogy kevesebb legyen az elfekvő készlet

A Püspökladányi Fatelítő Üzem Vörös Október szocialista brigádja alig egy évtizede alakult. Mint *Kiss Sándorné* brigádvezetőtől megtudtam, a kollektíva eljutott az ezüst fokozatú brigádkitüntetésig. Ezt sikerként tartják számon, azonban a brigád tagjai nem is a kitüntetési fokozatot tartják a legfontosabbnak, hanem azt, hogy a kis közösség valóban a hármas jelszó szellemében teljesíti vállalásait.

— *Brigádunkban raktári számadók, minőségellenőrök,* művezetők, asztalosok és irodai dolgozók vannak. A fatelepre érkező összes fa alapanyagot a brigád tagjai veszik át, majd mi adjuk tovább a különböző műhelyeknek további feldolgozásra. Ebből lesznek a talpfák, rakodólapok, rinfuzák, szatmári és úgynevezett mg-ládák, amelyek a vasúti áruszállításban ma már nülkülözhetetlenek. Brigádunk alapvető célkitűzése: *úgy gazdálkodjunk a beérkező anyagokkal, hogy minél kevesebb legyen az elfekvő készletünk.* Ezt az utóbbi években az optimális készletek kialakításával, kedvezőbb készletforgási sebességgel sikerült a tervnek megfelelő szinten tartani. Az anyaggazdálkodás eredményességét, s nem utolsósorban a fatelítő területén tárolt nyers és feldolgozott faanyagok minőségét a nagyobb készletforgással számottevően sikerült javítanunk, ami a vasút bevétele szempontjából sem közömbös — tájékoztat Kiss Sándorné.

A Vörös Október brigád idei vállalásának megfelelően mintegy 20 órányi társadalmi munkával segítette a beérkező nyers faáruk máglyázását. Ez azért is fontos, mert jóllehet az 1970-es években a fatelepi munkák könnyítésére, gépesítésére a vasút sokat fordított, azonban a máglyázás ma is olyan nehéz fizikai munka, mint évtizedekkel ezelőtt. Tehát nagy szükség volt a brigád segítségére.

Egyébként a fatelepi fizikai munkák könnyítését a brigádból *Kovács Csaba* és *Ökrös János* újításaival is segítette.

A szocialista közösség a fatelítőbeli *Komarov* és *Dobó Katica* brigádokkal együtt a nagyközségben is sok társadalmi munkát végzett. A fiatalok házának építéséből és az ifjúsági klub csinosításából a belső falburkolási munkák végzésével, a nagyközség és a vasútüzemi KISZ-bizottság által szervezett akciókkal vették ki részüket. *Csordás Ferenc*, a Vörös Október brigád asztalosa az óvodai játékok javításával, felújításával, a bábműsorokhoz szükséges paravánok készítésével segítette a helyi gyermekintézmény munkáját, s már most készül a télapó ünnepre, ahol ő lesz a cukrot, diót osztogató Mikulás. *Magyar Irén* KISZ-titkárként és a vasútüzemi pártbizottság vb-tagjaként végez közéleti, társadalmi munkát.

Kiss Sándorné azt is elmondta, hogy a szocialista módon jelszó jegyében ő maga is a munka mellett a brigád biztatására végezte el iskoláit, s most középfokú anyaggazdálkodási tanfolyamra jár. *Károlyiné Erős Ibolya* faipari szakközépiskolában bővíti ismereteit. Magyar Irén pedig a konszignációs raktár működtetéséhez szükséges középfokú vámárukezelő vizsgára készül.

A hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére indított jubileumi vetélkedőn a fatelítős brigádok között a 3. helyen végzett a Vörös Október. Mint a brigád tagjai elmondták, a Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusát újabb társadalmi munkaakcióval fogják köszönteni.

(Orosz)

A szegedi vasutasok csatlakoztak a záhonyiak kezdeményezéséhez

A szegedi körzeti üzemfőnökség székhelyén dolgozó szocialista brigádvezetők szeptember 19-én Szegeden, a vontatási telep dízelmozdony-csarnokában rendezett tanácskozáson értékelték az eddig végzett munkát, meghatározták a soron levő tennivalókat és a munkaverseny-mozgalom továbbvitelének legfontosabb gazdasági céljait.

Fábián József üzemfőnök-helyettes többek között elmondotta, hogy a népgazdasági tervek teljesítése során az év utolsó harmadában jelentős feladatok hárulnak a vasútra, azon belül a szegedi vasutasokra. Ahhoz, hogy az őszi forgalomban a megnövekedett követelményeknek eleget tegyenek, az eddigieknél szervezettebb, fegyelmezettebb munkára lesz szükség. A feladatok teljesítésében most is számítanak a kollektívák, mindenekelőtt a szocialista brigádok odaadó munkájára.

A tanácskozáson jelenlévő brigádvezetők egymás után kértek szót és tettek újabb munkafelajánlásokat az éves célkitűzések teljesítése érdekében. A motorműhely brigádjai nevében *Jéga Sz. Mihály* ígérte, hogy tovább javítják a vontatójárművek üzemkészségét, csökkentik a javítási időket és törekednek a minőségi munkavégzésre. A felszólaló brigádvezetők *bejelentették, hogy csatlakoznak a záhonyiak kezdeményezéséhez* — melyet az SZKP XXVII. kongresszusának tiszteletére tettek — és messzemenően segítik az exportszállítások maradéktalan kielégítését. Ennek érdekében a Szovjetunióba irányuló szállításokhoz szükséges vasúti kocsikat és konténereket soron kívül megvizsgálják, ha szükséges, megjavítják. A berakott áruk továbbításáról időben gondoskodnak, ha pedig az áru átrakására kerül sor, akkor azt haladéktalanul elvégzik.

A tanácskozáson felszólalt *Annus István*, az igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályvezetője is, aki az eddigi eredmények elismerése mellett szólt azokról az elvárásokról is, melyeket a dolgozók munkájával szemben támasztanak. Kérte a brigádvezetőket, hogy eredményes munkájukkal segítsék az őszi forgalmi célkitűzések teljesítését, a téli időjárás okozta lemaradások pótlását. A fiataloktól pedig azt kérte, hogy a KISZ-esek II. országos találkozóján megfogalmazott felhívás szellemében dolgozzanak.

G. J.

FELHÍVÁS

A vasutas KISZ-fiatalok második alkalommal rendezett országos találkozójának résztvevői felhívással fordulnak a magyar államvasutak területén dolgozó valamennyi KISZ-szervezethez, ifjúsági szocialista brigádhoz, minden fiatalhoz.

A vasút fuvarozási teljesítményének csökkenése miatt az év első nyolc hónapjában nem sikerült célkitűzéseinket teljesíteni. Terveink valóra váltására tett erőfeszítéseink nem valósultak meg, továbbra is sok a vonatoszlatások, a ki nem állított kocsik száma, nőtt a fordulóidő, romlott a járműpark állapota, de nem kielégítő a menetrendszerűség és a nagy teljesítményű mozdonyok gazdaságos kihasználása sem. Veszélyben forog tehát a vasút 1985. évre tervezett mintegy másfél milliárd forintos nyeresége, a jövő évi beruházásaink és a béremelés egyik forrása is.

Terveink teljesítése érdekében minden korábbinál fontosabb az ez évi őszi forgalmi szállítási feladatok maradéktalan végrehajtása. A teljesítmények ösztönzésére és a kimagasló eredmények jutalmazására állami és vállalati támogatásból közel 50 millió forint áll a MÁV rendelkezésére.

Kérünk valamennyi kollektívát és dolgozót, hogy a kongresszusi munkaverseny folytatásában szocialista munkafelajánlással járuljon hozzá az őszi forgalmi tervteljesítéshez. Eredményeinkkel bizonyítsuk, hogy az ország legnagyobb vállalatának dolgozói a közös cél érdekében készek összefogni és a legnagyobb erőfeszítésekkel is feladatukat megoldani.

Felhívjuk a sarusok, kocsirendezők, kocsimesterek, vonatfelvevők, kocsivizsgálók és lakatosok, térfelvigyázók, forgalmi szolgálattevők, vonat- és mozdonyvezetők, menet-, mozdony- és személyzetirányítók, valamint a járműjavítás területén dolgozók, az elegytovábbítók, raktárnokok, visszkeresők, rakományigazítók és az áruszállítással összefüggő minden területen dolgozó vasutasok figyelmét, hogy csatlakozzanak felhívásunkhoz és a havi kötelező óraszámon belül jobb, fegyelmezettebb, szervezettebb és hatékonyabb munkával járuljanak hozzá terveink teljesítéséhez.

A vasutas KISZ-fiatalok II. országos találkozójának résztvevői

Miniszteri szemle Szabolcsban

(Folytatás az 1. oldalról.)

Délután Nyíregyházán *Bánóczi Gyulával*, a megyei tanács elnökével és *dr. Gyuricsku Kálmánnal*, a megyei pártbizottság titkárával találkozott a miniszter. A megye legfontosabb közlekedésfejlesztési kérdéseiről tárgyaltak. Ebben szerepel a mátészalkai vasútállomás rekonstrukciójának minél előbbi megindítása. Szükséges, hogy ebben a munkában összehangoltan, közös forgalmi létesítmény építésével részt vegyen a Volán és a Posta is. A másik vitatott téma Nyíregyházán két csonkavágány és magasperon építése volt. Itt már az engedélyezési eljárásnál tartanak, s a VII. ötéves terv végleges számainak kialakítása után tudják a pontos programot meghatározni.

A miniszter találkozott a közlekedési tárca irányítása alá tartozó vállalatok igazgatóival is. A MÁV Debreceni Igazgatósága részéről *Erdőhegyi György* igazgatóhelyettes számolt be munkájukról. A kisebb lemaradást várhatóan bepótolják és teljesítik a tervüket, míg a személyszállításnál túlteljesítés van. A feljesztések időarányosan megvalósulnak, az igazgatóság területén 38 kilométer vonal átépítését hajtották végre. Szolnoktól Nyíregyházáig óránként 120 kilométeres sebességgel haladhatnak a vonatok. A mellékvonalakon viszont a korábbi években elhatározott fejlesztéseket nem tudják megvalósítani, bár több helyen olyan felújításokra kerül sor, amely biztonságosabbá és gyorsabbá teszi a közlekedést.

L. B.

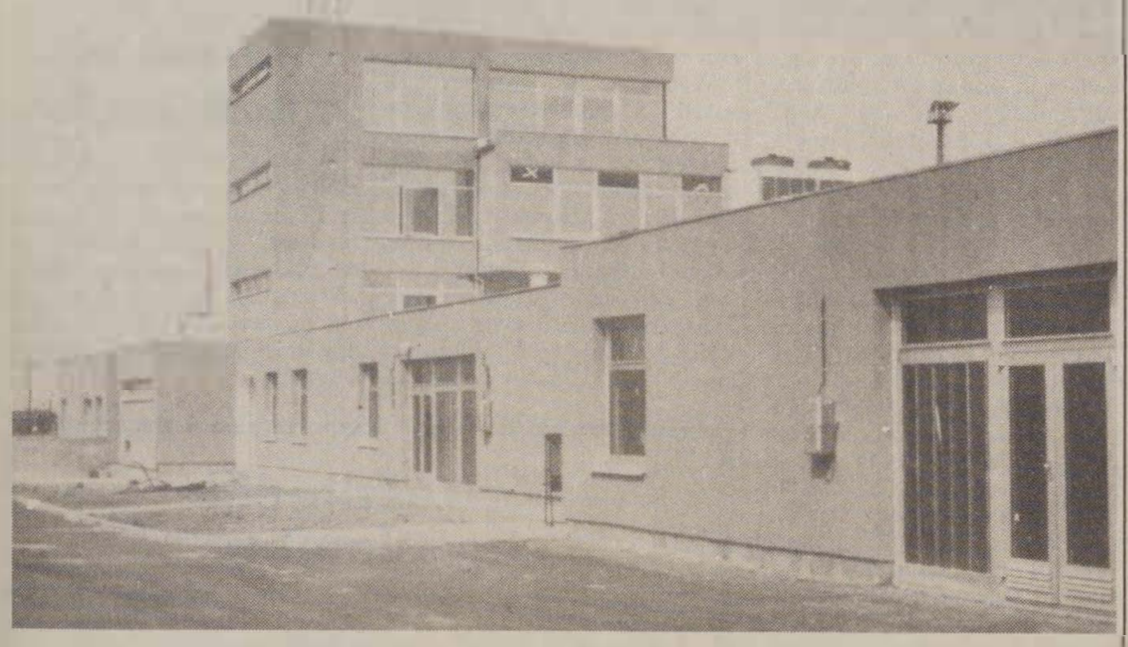
A közlekedési minisztert Puskás István tájékoztatja az állomás forgalmi helyzetéről
(Zsoldos Barnabás felvétele)

Új biztosítóberendezés épült a fényeslitkei északi rendezőben

A biztonságos és gyorsabb munkavégzés alapja az automatizálás. Ezért a fényeslitkei északi rendezőpályaudvaron — ahol az exportra menő szerelvényeket fogadják valamint az országból érkező üres kocsikat rendezik és továbbítják az átrakóhelyekre — mintegy százmillió forint beruházással automatizálják a munkát.

A biztosítóberendezési épület arra szolgál, hogy innen irányítsák a rendezőpályaudvar munkáját, üzemeltessék a váltókat, figyelemmel kísérjék a gurítást és kocsirendezést, de a távlatokban innen irányítják a később beépítendő vágányfékeket is.

A 27 millió forint értékű építészeti munkát augsztus végén adta át a Kelet-Magyarországi Állami Építőipari Vállalat. Közben az épületben már megkezdődött a szerelés, a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség szakembereinek irányítása mellett. A munkát gátolja, hogy a beépítésre kerülő szigetelt sineket viszonylag későn kapja meg a debreceni építési főnökség. Ennek ellenére abban bíznak, hogy az év végére már üzemszerűen működhetnek az automatikus berendezések.



Cikkünk nyomán

Kényelmesek lesznek a pénztárfülkék

Lapunk 16. számában *Kényelmetlen pénztárfülkék* címmel közöltünk cikket a Nyugati pályaudvar belföldi pénztárainak kifogásolható technikai berendezéseiről, a pénztárosok közérzetéről. A cikkre *Tongori Imre*, a budapesti igazgatóság vezetője válaszolt:

„A pénztárfülkék állapotára vonatkozó panaszokat kivizsgáltattam. A légtechnikai berendezések hibáira felhívtuk a beruházó és a kivitelező figyelmét. Ez utóbbi október 30-ig elvégzi a szükséges méréseket és a beszabályozást. Garanciális igényeinket csak ezután érvényesítjük, hogy a tárgyalások elhúzódása ne késleltesse a hiba kijavítását.

A jegykiszolgáló asztalok átalakításának módját megbeszéltük a pénztárosokkal. A fiók megszüntetése és az asztal átalakítása oldalt elhelyezett forgófiókos szekrény kialakításával, s a jegyautomata áthelyezésével kényelmes munkahelyet biztosít az ott dolgozóknak.

A jegykérő mikrofonok működéséhez szükséges hangerő beállítása és a külső zajok (utastájékoztató) kiszűrése ellentétes követelmény. A pénztárfülkék előtti, mennyezetbe épített öt hangszóró helyett kettő működtetése, s a jegykérő mikrofonok megfelelő beszabályozása a felvetett mindkét hiányosságot kiküszöböli. Beállításkor az optimumra törekszünk.

Az aluljáróban dolgozók pótlékigényével egyetértünk. Javaslatot teszünk majd arra, hogy a kollektív szerződés módosításakor ezt vegyék figyelembe. De ne csak a Nyugati pályaudvar pénztárosai, hanem a hasonló helyen dolgozók is részesüljenek pótlékban.

Segítő szándékú észrevételeiket köszönöm!"

Virágkiállítás Sopronban

A MTESZ GYSEV területi szervezete, a GYSEV vállalati művelődési bizottsága és a Széchenyi István kertészeti szocialista brigád *„A szép környezetért — egészséges szervezetért"* címmel szeptember 12—22-ig virágbemutatót, kötészeti kiállítást és előadásokat rendezett a GYSEV kertészeti telepén.

A virágbemutatót *Megyik Ferenc* vasútigazgató nyitotta meg, majd ezt követően *dr. Nagy Béla* egyetemi tanár *„A dísznövények külső és belső felhasználása"* címmel előadást tartott. A kiállításon más kertészetek termékeit is bemutatták.

E program keretén belül egészségvédelmi előadást és virágkötészetet is rendeztek. *Dr. Makkos Gyula* főorvos *„A négydimenziós ember — gyógyító természet"* címmel tartott előadást a Liszt Ferenc Művelődési Központban.

Kovács Anikó

REFLEKTORFÉNYBEN

A pécsi igazgatóság lakásgazdálkodása

A „lakáskérdés" mindig időszerű beszédtéma, mégis kevesen tudnak lépést tartani azokkal a rendeletekkel, melyek lehetőséget kínálnak az eltérő pénzügyi helyzetű s változó létszámú családok önálló-lakásproblémájának megoldásához. Köztudott, hogy a MÁV is tart fenn lakásokat. Főként ebből adódik, hogy a vasutasok — úgy is mint állampolgárok — lakáshelyzetük megoldását csaknem kizárólag munkaadójuktól várják, s a tanácsokat fel sem keresik kérelmükkel.

A lakáshoz jutás lehetőségeiről és feltételeiről beszélgetünk a pécsi igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályában *Szilágyi Sándor* osztályvezetővel.

— Milyen úton juthat ma lakáshoz egy vasutas dolgozó?

— Állampolgári jogon a tanácstól, családjának szociális, jövedelmi és vagyoni helyzetétől függően. Ebből a lakásellátási formából kevés vasutas dolgozó részesül. Lakásépítés vagy lakásvásárlás útján, azaz családiház-építéssel, OTP- vagy szövetkezetilakás-vásárlással. Tanácsi kijelölés alapján átmeneti ideiglenes jellegű lakáshoz jutást biztosít a garzonlakás, illetve a szobabérlők házában való elhelyezés — gyermektelen fiatal házasok, vagy egyedülállók számára. S kaphat MÁV-munkaviszonyának és -munkakörének alapján vállalati bérlakást, illetve munkaköri szolgálati lakást. Mivel jóval több vasutas van, mint amennyi lakása van a MÁV-nak. Ezért nincs lehetőségünk arra, hogy valamennyi dolgozónk lakásigényét kielégítsük.

— A vasutasok elsősorban vasutaslakásban szeretnének lakni.

— Lehet, de szeretném hangsúlyozni — feleli Szilágyi Sándor —, hogy a vasutasok lakásigényének megoldása is a dolgozó és a tanács együttes feladata. *A MÁV a rendelkezésre álló lakásokkal, illetve lakásépítési alappal nem képes valamennyi vasutas lakásigényét megoldani, de nem is ez a feladata.* A szolgálati főnökségek kevésbé tudják dolgozóikkal megértetni, hogy a MÁV az üzemvitel zavartalan ellátása érdekében tart fenn lakásokat. A tájékozatlan kérelmezők egyre hátrányosabb helyzetbe kerülnek a tanácsi elosztású lakásokból való részesedéskor.

— A MÁV lakásgazdálkodása eszerint nem a vasutasok szociális helyzetére, hanem az üzemvitelre van tekintettel. Mit jelent ez?

— A MÁV szállítótevékenységet folytat. Minden vasúti munka — ha közvetve is — ezt a folyamatot segíti elő. A lakás a szállítási feladatok teljesítéséhez, a szorosan vett üzemviteli munka ellátásához szükséges munkaerő biztosításának, megtartásának, MÁV-hoz kötésének alapvető eszköze, s elsősorban az ilyen munkakörökben foglalkoztatott dolgozók helybenlakását szolgálja.

— A lakásgazdálkodás tervezésénél milyen irányelveket követnek?

— *A „kevésből sokat" nálunk is létkérdés,* de ez csak a lépcsőzetesség, fokozatosság alkalmazásával biztosítható. Lakásépítési alapunk legalább 70 százalékát kívánjuk magánerős lakásépítésre és -vásárlásra fordítani, 20 százalékért bérlő- és vevőkiválasztási jogot vásárolunk a tanácsoktól, 10 százalékát lakások felszabadítására használjuk, a jogszabályokban előírt térítés összegének megfizetésével. Természetesen gondot fordítunk a rosszhiszemű jogcím nélküliek által lakott lakások peres eljárással való felszabadítására is. Pécsett a Mártírok úti bérházban — nyugdíjasok elhelyezésére — nagy alapterületű, többszobás lakásokból több kisebb lakást alakítottunk ki. Sajnos sok a műszakilag elavult, felújításra már gazdaságtalan lakásunk. Ezek pótlására kevés anyagi lehetőségünk van. S utoljára emlékeztetni szeretnék egyik legfontosabb feladatunkra: minél eredményesebben együttműködni a tanácsok terv- és igazgatási osztályaival a vasutas dolgozók lakáshoz juttatása céljából.

— Hogyan szereznek tudomást a fennálló igényekről?

— Az igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztálya minden év januárjában a szolgálati főnökségek útján felméri az építkezni vagy lakást vásárolni szándékozókat, s rangsorolja a kölcsönkérelmezőket. A felmérés bontásban mutatja, hogy a tárgyévben szolgálati főnökségenként hányan és milyen építési (vásárlási) formához jelentkeztek. A felmérés adatai alkalmasak a lakásépítési alap felhasználásának évi megtervezéséhez, a lakásmegoldási formák kiválasztásához. *A kölcsönkérelmezők támogatása a pécsi területi szakszervezeti bizottság és a MÁV üzemi KISZ-bizottság egyetértésével történik.*

— Minden vasutas kaphat kölcsönt?

— *Kölcsön csak annak a kérelmezőnek adható, aki a MÁV-nál legalább kétévi, megszakítás nélküli munkaviszonnyal rendelkezik* (üzemi érdekből ez alól felmentés adható), nem áll fegyelmi vagy büntetőeljárás alatt, az előírt előtakarékossággal rendelkezik, az OTP és MÁV kölcsöntörlesztési feltételeit teljesíteni tudja és szerződésben vállalja, hogy munkaviszonyát tíz éven belül nem szünteti meg.

— Milyen lakásmegoldáshoz kérhető kölcsön?

— Támogatni csak új lakás építését vagy vásárlását, önálló lakást eredményező emeletráépítést, tetőtér-beépítést, nem lakás célját szolgáló helyiségek lakássá történő átalakítását, toldaléképítést, személyi tulajdonú lakások OTP útján történő vásárlását, állampolgárok tulajdonában lévő üresen álló családi házak tanácsi kijelölés alapján történő vásárlását lehet.

— Nemcsak vevő, hanem bérlőkiválasztási jogot is lehet vásárolni a tanácsoktól?

— Szolgálati vagy vállalati bérlakás hiányában — a tanáccsal kötött megállapodás alapján a vasút-igazgatóságunk tanácsi bérlakás bérlőkiválasztási jogát is megvásárolhatja. Ez jelenleg a lakás létesítési költsége teljes összegének megfizetése mellett általában háromszoros, 50 százalék megfizetése esetében egyszeres bérlőkiválasztási jog biztosítását jelenti.

— Ekkora összegből sokkal több dolgozó lakásépítését lehetne segíteni!

— Szükség van bérlőkiválasztás vásárlására, főként a vasút káderpolitikája szempontjából, de felhasználjuk ezt többlépcsős lakásmegoldásra is. Pécsett hat ilyen lakás hasznosításával 18 családot juttattunk jobb lakáskörülményekhez.

— Úgy tudom, épülnek az igazgatóság területén új vállalati bér-, illetve szolgálati lakások is.

— Pécsett harminc vállalati bérlakást építettünk — a térítési költség átutalása ellenében —, Sárbogárdon nyolc vállalati lakás. Simontornyán két szolgálati lakás épült. Fonyód község területén tizenegy vállalati bérlakást épített a tanács költségvetési üzeme a MÁV részére — a létesítési költség egyidejű megtérítése ellenében. Szentlőrincen a villamosítást is figyelembe véve nyolc komfortos — munkakörrel kapcsolatos — szolgálati lakást építettünk, ahova a lakók 1984-ben költöztek be. Gyékényesen üzemi érdekből, valamint lakóépület pótlása címén tizenhárom lakást építettünk, melyek MÁV vállalati bérlakásként üzemelnek. Megállapodást kötöttünk a Fonyódi Nagyközségi Közös Tanáccsal fejlesztési célú pénzeszközökből kilenc lakás felépítésére — az átadás 1986 nyarára várható.

— Kik kaphatnak tehát munkaköri szolgálati lakást?

— A MÁV lakásügyi utasítása szigorú előírást tartalmaz a vasútvonal melletti kisajátítási határon belül lévő szolgálati lakások kiutalására. *E lakások bérlőjeként csak az utasításba felvett munkaköröket betöltő MÁV-dolgozók jelölhetők.* Ha e munkaköröket betöltő dolgozók közül senki sem kéri a lakás kiutalását, szakmunkás vagy termelésirányító munkakört betöltő dolgozók is kijelölhetők bérlőként. Fontos tudnivaló azonban, hogy a szolgálati lakás kiutalása minden esetben a meghatározott munkakör betöltésének időtartamára történik. Vasút-igazgatóságunk területén 1217 munkaköri szolgálati lakás van, ezek többsége műszakilag elhasználódott, komfort nélküli lakás. Az ÉHF tervszerűen végzi felújításukat, de elkerülhetetlen a selejtezés is. E lakásokkal való gazdálkodás a legkötöttebb, mert amennyiben a lakásban lakó bérlő időközben más munkakörbe kerül, jogosultságát elveszíti és lakáshasználóvá válik. Ennek a lakásformának mégis, sikere van, mert használatbavételkor nem kell lakáshasználatbavételi díjat fizetni.

— Mit nevezünk vállalati bérlakásnak, s abból kik részesülhetnek?

— A MÁV vállalati bérlakás a tanács által is nyilvántartott olyan állami lakás, mely a vasút területén kívül van, *s bérlőjét minden esetben a MÁV jelöli ki.* E lakást a tényleges dolgozó részére — üzemi érdekből — MÁV-munkaviszonya időtartamára kell kiutalni, de ki kell kötni, hogy a bérlő halálával a lakásbérleti jogviszonyt hozzátartozói nem folytathatják. E lakásokért sem kell lakás-használatbavételi díjat fizetni, de ha a dolgozó munkaviszonyát tíz éven belül — nyugdíjazását kivéve — megszünteti, a lakást köteles üresen, elhelyezési igény nélkül a MÁV-nak visszaadni. Itt van olyan lehetőség, hogy a munkaviszonyban álló dolgozó tíz év elmúltával kérheti — a lakás-használatbavételi díj megfizetése ellenében —, hogy a lakásbérleti viszonyt határozatlan időre módosítsuk.

— Az elmondottak azt sugallják, hogy a legtöbb súrlódást a munkakör, a munkaviszony megszűnése okozza.

— Ilyen esetekben a lakásbérleti jogviszony lakáshasználattá alakul át, *és a volt bérlő jóhiszemű jogcím nélküli lakáshasználóvá válik,* aki a későbbiekben már nem gyakorolhatja a bérlő jogait. Ebben a lakásha nálati jogban a legnagyobb nehézséget az jelenti, hogy a MÁV-lakások cseréjére bérlő és lakáshasználó között nincs lehetőség. Így történhet meg, hogy jóhiszemű jogcím nélküli (nyugdíjas) lakáshasználó lakik továbbra is (egyedül vagy másodmagával) nagy lakásban, míg a tényleges dolgozó négy-öt személlyel kis lakásban. E jogi korlátot nem ismerőkben ez a negatív vélemény alakul ki, hogy mindezért a lakásügyeket intézők a hibásak.

Klencz Tiborné

KITÜNTETÉSEK

a fegyveres erők napja alkalmából

Szemők Béla általános vezérigazgató-helyettes ünnepi beszédét mondja

A fegyveres erők napja alkalmából szeptember 27-én kitüntetésekkel egybekötött ünnepséget rendeztek a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében. Az ünnepséget *Ott László* ezredes, a Közlekedési Minisztérium katonai főosztályának vezetője nyitotta meg, majd *Szemők Béla*, a MÁV vezérigazgatójának általános helyettese mondott beszédet. A kitüntetéseket *Szórádi Zoltán* vezérőrnagy, honvédelmi miniszterhelyettes. *Klézl Róbert* közlekedési miniszterhelyettes és Ott László ezredes adta át.

A honvédelmi miniszter a

Lantos István szentesi mozdonyvezető átveszi a kitüntetést Klézl Róbert miniszterhelyettestől

(Laczkó Ildikó felvételei)

Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozata

kitüntetést adományozta: Füle Antal ügyintézőnek, Szeged Ig., Mészáros András vezérig.-helyettesnek, MÁV Vezérig a törzsparancsnokot. Szerencs KÜF., Mátrai Márton tolmácsot, Budapest Ig.

Haza Szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozata

kitüntetést adományozta: Varga Tiborné ügyintézőnek, Budapest Ig.

Haza Szolgálatáért Érdemérem bronz fokozata

kitüntetést adományozta: Csatári József lakatosnak, Bp. MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv.

Honvédelmi Érdemérem (30 év után)

kitüntetésben részesítette: Fodor István részlegvez., Bp. MÁV Ép. Géptelep Főn., Kassai István

Honvédelmi Érdemérem (25 év után)

kitüntetésben részesítette: Lugosi Sándor polgárvéd. törzsparancsnokot, Miskolc JJ. Ü., Nagy Endre munkavéd. vezetőt, Bp. Nyugati KÜF.

Honvédelmi Érdemérem (20 év után)

kitüntetésben részesítette: Almási Bertalan polgárvéd. törzsparancsnokot, Püspökladány KÜF., Borbély István állomási keresk. tartalékost, Szeged KÜF., László Józsefné ügyintézőt, Szombathely Ig., Németh József termelésvezetőt, Miskolc Ép. és Hídfenntartó Főn., Rácz István építésvez.-h., Pécs Ig.

Honvédelmi Érdemérem (15 év után)

kitüntetésben részesítette: Berecz József katonai szállítmányirányítót, Budapest Ig., Hantos Gyula állomásfőnököt, Tapolca KÜF., Magyar János ügyintézőt, Debrecen Ig., dr. Molnár Lajos műsz. oszt. vez.-h., Debrecen Ig., Swégel Béla raktárnokot, Pécs Ig., Vitai Mihály ügyintézőt, Záhony Üzemig

A közlekedési miniszter a

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Lantos István mozdonyvezetőt, Szentes KÜF., Sajtos Péter ig.-h., Szeged Ig.

Dicséretben

részesítette: Marton István vonalgondozót, Hódmezővásárhely Pft. Főn.

Az alkoholfogyasztás visszaszorításának tapasztalatai

(Folytatás az 1. oldalról.)

az iszákosság elleni propagandát. Olyan irányban kell a vasutas-közvéleményt formálni, amely a részegeskedést nem tekinti magánügynek.

Az előterjesztésekben nagyobb teret kapott az ellenőrzés. Például a MÁV-nál 1981-ben 154 ezer alkoholszondás ellenőrzést végeztek, és ebből a pozitív esetek száma 2,25 százalék volt. Ez év első félévében 86 ezer ellenőrzés történt, és ebből a pozitív esetek száma 3 százalékot tett ki. A vizsgálatok gyakorisága az átlagosnál jóval magasabb a forgalom és az üzemvitel területén. 1984-ben 904 állomási, illetve vonali forgalmi, 390 forgalmi utazónál, valamint 237 vontatási dolgozónál kellett ittasság miatt eljárni.

Magas az alkoholos állapot miatt a munkavégzéstől eltiltottak száma is, de ez az elnökség véleménye szerint nem mutatja a valós helyzetet.

Ebben az évben a MÁV-nál *három olyan halálos munkabaleset következett be, amelynél az alkoholos befolyásoltság volt a meghatározó.* Az elhaltak olyan alkoholos állapotban voltak, hogy környezetüknek egyértelműen észlelni kellett volna ittasságukat. Ma már minden munkahelyen tudják a dolgozók, hogy a szeszesital-fogyasztás és a balesetveszély között szoros az összefüggés, és mégsem cselekednek. Ide tartozik az alkoholfogyasztók felkutatása, terápiás kezelésük, rehabilitációjuk meggyorsítása.

Megbízható források szerint *a rokkantosításra kerülő vasutasoknak mintegy hét százaléka a túlzott alkoholfogyasztás következményei miatt kerül nyugállományba.* Az új felvételes dolgozók közül pedig az első félévben 101 alkoholizmus miatt nem felelt meg az egészségügyi feltételeknek. Folytatható ez a sor azzal, hogy havonta 70—100 között változik azoknak a száma, akik rendszeres alkoholfogyasztás miatt kerülnek betegállományba. Ezek az adatok nem fejezik ki azokat a terheket, amelyeket a társadalombiztosításnak kell viselni.

Olyan időben kezdtünk egy intenzívebb mértéktelen alkoholfogyasztást visszaszorító küzdelembe, amikor hazánkban az összes elfogyasztott ital egy főre eső mennyisége abszolút alkoholban meghaladja a 11 litert. Szakszervezetünk elnöksége és a vállalatok vezetői mégsem tekintik kilátástalannak ezt a küzdelmet. Összefogással és, ha helyesen tárjuk fel a túlzott alkoholfogyasztás okozati körülményeit, lehetőség kínálkozik arra, hogy visszaszorítsuk a mértéktelen italozási szokásokat.

A munkahelyeken az alkoholizmus visszaszorítása nem lehet kampányfeladat. Ezért is indokolt a küzdelem anyagi és személyi feltételeit évente megtervezni.

A vállalatok előterjesztésében megfogalmazott feladatterveket mintegy kiegészítve, az elnökség határozata részletes útmutatást ad a szakszervezeti munka további feladataira. *Kötelezi az alapszervi testületeket, hogy tudatosítsák a túlzott alkoholfogyasztás egészségkárosító hatását és baleset-veszélyességét, valamint az ezzel járó közösségromboló hatások — anyagi veszteségek — következményeit, amelyek egyaránt sújtják a társadalmat és a családot.* Kezdeményezésre szólította fel az érdekelteket, hogy a társadalmi szervezetekkel együttműködve szervezzék meg az ingázók, a munkásszállásokon lakók, a vasúti laktanyákat igénybe vevő vasutasok között a felvilágosító, nevelő munkát. Tartsanak előadásokat, ankétokat, filmvetítéseket. Kísérjék figyelemmel a volt alkoholbetegek rehabilitációját és a rehabilitációs bizottságoknál kezdeményezzék a rehabilitáltak beilleszkedésének megkönnyítését a közösségekbe. A szakszervezeti munkavédelmi ellenőrök és őrök segítsenek felderíteni az alkohol illegális bevitelét és fogyasztását a munkahelyeken. A felderített vétségek esetén lépjenek fel kezdeményezőleg azokkal szemben, akik az alkoholtilalom előírásait megszegik. Éljenek javaslatokkal felelősségre vonásukra.

Az alkoholizmus elleni küzdelem hosszú távú, sok irányú nevelési feladatokat igényel. Ezért ki kell alakítani egy olyan felvilágosító, agitációs és propagandamunkát, amely képes bemutatni az alkoholizmus romboló hatását. Biztosítani kell, hogy a szakszervezeti munkában folyamatosan érvényesüljenek az alkoholizmus elleni harcot segítő konkrét feladatok. A reális közgondolkodás kialakítása megkívánja, hogy őszintén szóljunk az alkoholizmus káros hatásáról, gazdasági, szociális, egészségügyi és erkölcsi vonatkozásairól.

Az elnökség ezután megvitatta és elfogadta a vasutas-testnevelés és -sport helyzetéről, valamint a hetedik ötéves tervidőszakra szóló fejlesztésének feladatairól készült előterjesztést. (Ennek ismertetésére lapunkban később még visszatérünk.) Ugyancsak elfogadta a MÁV 1985. évi jóléti pótkeretének felosztására készült előterjesztést, valamint a Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa dokumentumaira készült javaslatot.

KISZ-vezetők továbbképzése

A hatvani MÁV üzemi KISZ-bizottsága szeptember 20—22-ig speciális felkészítést tartott Salgóbányán a vasútüzemi KISZ-bizottsági tagok és az alapszervezeti vezetőségi tagok számára. A színvonalasabb munka egyik előfeltétele az ifjúsági vezetők felkészítése. A továbbképzés célja volt még megismertetni a vasút jelenlegi gazdasági helyzetét. Erről a MÁV Vezérigazgatóság képviseletében megjelent *Hipszki Mihály* tájékoztatta a résztvevőket. A KISZ tömegbefolyásának, tekintélyének növelésére is szükségünk van, amely csak magasabb színvonalú munkával érhető el, úgy, hogy ha a KISZ-es fiatalok az eddiginél többet tesznek minden területen.

A felkészítésen részt vett *Soós Tamás*, A Heves megyei KISZ-bizottság első titkára, aki már a XII. KISZ-kongresszus jegyében tájékozódott a fiatalok gondjairól. A KISZ-eseknek a fórum keretén belül módjuk volt megismerkedni a helyi gazdasági és társadalmi vezetés problémáival és feladataival.

Meleg János,
a MÁV üzemi
KISZ-bizottság titkára

Műsoros est a munkásszállón

A MÁV Aszódi úti, 400 személyes munkásszállóján — a szálló színjátszó körének meghívására — vidám műsoros estet rendeztek szeptember 30-án. „Nosztalgiázunk" címmel a Gyöngyösi Játékszín kamaraegyüttese mutatkozott be nagy sikerrel.

Dicséret a főkapitánytól

A Szak- és Szerelőipari Főnökség rendészeti vezetője, *Csepregi Tibor* csak néhány hónapja dolgozik jelenlegi beosztásában. A fegyveres erők napja alkalmából mégis kitüntetést kapott. A Közbiztonsági Érem ezüst és arany fokozata után ezúttal *Főkapitányi dicséretben* részesült.

— Gyanítom, hogy a dicséret elsősorban nem a rendésznek, hanem az önkéntes rendőrnek szólt — magyarázza. — *Önkéntes rendőrként már ötödik éve tevékenykedem, rendészeti vezetőknek pedig csak ez év áprilisában neveztek ki.* Korábban ipari tanulókat oktattam, illetve különböző műszaki beosztásokban dolgoztam. A rendőri munka pedig már kamaszkorom óta érdekel. Az ötvenes években, leszerelésem után lehettem volna rendőr, de akkoriban nem álltak nagy becsben az egyenruhások, ezért inkább más pályát választottam. Az érdeklődésem a rendőri pálya iránt azonban nem változott. Autodidakta módon képeztem magamat, meglehetősen nagy könyvtáram van kriminalisztikai művekből. Jócskán megkésve ugyan, de végül mégiscsak sikerült a rendőri hivatás közelébe jutnom. Jelenleg a Budapesti Rendőr-főkapitányság önkéntes rendőri vegyes századának vagyok a parancsnoka. Rendészeti vezetőnek is az önkéntes rendőri beosztásom miatt neveztek ki. A két hivatás nem áll messze egymástól.

— Nem éppen népszerű foglalkozások . . . — jegyzem meg.

— *Elismerem, de aki a hivatását szereti, nem törődik a népszerűséggel.* A tisztességes emberek belátják, hogy szükség van ránk. A kemény munkával megszerzett értékeket védeni kell, mert akadnak olyan emberek, akiknek a közvagyon préda. A hivatásos rendőrök is elismerik, hogy az önkéntesek nélkül rosszabb lenne a közbiztonság, kevésbé hatékony a vagyonvédelem. Példának megemlíthetem, hogy a múlt évben 167 elfogásunk volt; *veszedelmes bűnözőket tettünk ártalmatlanná.* Előfordult, hogy egész éjjel üldöztünk egy betörőt, hosszú hajsza után elkaptuk, azután mentünk dolgozni, mert közben reggel lett. Megtörtént az is, hogy a *sértett* (leütötték és kirabolták egy külvárosi kocsma közelében) a nyomozást vezető rendőrtiszt irodájában nem tudott használható vallomást tenni, csak azt hajtogatta, hogy nem emlékszik semmire. Hetekkel később összeakadtam vele a szóban forgó kocsmában, és ott váratlanul eszébe villant néhány olyan részlet, amelyek alapján hamarosan elfogtuk a támadót.

— Rendészként is voltak hasonló esetei?

— Szerencsére nem, bár az idén júliusban elkaptunk egy tolvajt. Az egyik kollégám vette észre a szokásos bejárása során, hogy a tmk irodájának ajtaját egy fiatalember feszegeti. Rádión jelentette, és mi megtettük a szükséges intézkedéseket; nem menekülhetett a tolvaj, aki egyébként nem a mi munkásunk volt. A főnökségen dolgozók többsége becsületes ember, persze „linkek", italozók nálunk is akadnak. Az ő szemükben nincs valami nagy becsületünk, de hát ezt mi nem is bánjuk. Mi a rendesen dolgozó, tisztességes emberek érdekében tevékenykedünk. Munkánk elismerését is tőlük várjuk.

(sárközi)

Kertészkedők figyelmébe!

Faiskolai lerakatainkban
október közepétől
gyümölcsfaoltványok,
bogyósok,
szőlőoltványok,
díszcserjék,
örökzöldek
nagy választékban kaphatók.

Vásárlóink a vállalatunknál előállított új fajtákból válogathatnak.
Vírusmentes cseresznye- és meggyoltványaink jobb eredést, nagyobb életerőt, ennélfogva több és szebb termést garantálnak.
Díjtalan szaktanácsadás legújabb kutatási eredményeink alapján.

Gyümölcs- és Dísznövénytermesztési Fejlesztési Vállalat *(volt Kertészeti Kutató Intézet)* faiskolai árudája:
Budapest XXII., Nagytétényi u. 196—198.
Budatétény vasúti magálló közvetlen közelében.
Megközelíthető a 3-as vagy piros 3-as autóbusszal is a Móricz Zsigmond körtértől.
Árusítás közvetlenül faiskolai telepünkön is:
Érd, Elvira major 70., főközlekedési út (régi Balatoni út) 26. km.

Siklós János

A csillagokban élni

4.

Egyenruháját kiemelte az erős naftalinszagú szekrényből, az erkélyre tette, hogy átjárja a hideg szél. Karácsonyeste Székáts uniformisban ült asztalhoz. Volt ebben az emlékeket hordozó szokásban valami bizarr és mégis megrendítően szép eredetiség. A két gyerek — Márta és István — ezen a napon az ajándékvárás izgalmával leste, mikor lobban már föl a csillagszórók fénye. Ez volt a jeladás és következtek a meglepetések. Mint kis vademberek a megszerzett zsákmánynak, nekiestek a dobozoknak, a csomagoknak, tépték, szaggatták a papírokat, amelyeket Márta ügyes keze masnizott egybe. Apjuk úgy állt fölöttük egyenruhában, mint a nyugalom és a biztonság szobra. Márta meg, az oltalom szent angyala, nézte a türelmetlen kis kezeket, ovális, szép barna arcán lecsurogtak a könnyek. Ezekben az egyszeri percekben kitárulkozott Székátsban a lélek belső lényege, átjárta a gyerekei biztonságáért érzett felelősség, amelynek az egyenruha volt a legfontosabb tartozéka és kifejezője. A hajdani felelősséget már régen lemosta az idő Székáts egyenruhájának váll-lapjáról, csak az emlék és a szokás maradt meg.

Márta bosszúsan érkezett.

— Nem kaptam azt, amit szerettem volna. Buklét akartam. Vettem egy kosztümnek való dzsörzét. Kibontotta a csomagot és az ablaknál megnézte a finom, halványzöld szövetet.

— Szép anyag — állapította meg Székáts.

— Elég szép — mondta Márta szárazon. — Hozzál ki színes karácsonyi papírt meg ezüstszalagot.

Az asszony gondosan, ízlésesen becsomagolta Eszter ajándékát. Jól megvan a menyével, de elsősorban a fia boldogságát szolgáló anyai érzések irányítják a gondolatait, mozgatják fürge ujjait.

— A törölgetéssel végeztél? — fordult Székátshoz.

— Régen.

— A fenyőt fölhoztad?

— Még nem.

— Akkor indulj, készítsd elő a halat.

Székáts előhozta a felengedett kiegyenesedett harcsát, szakszerűen kibontotta, megtisztította, azután fölszeletelte, milliméter-pontossággal egyforma szeletekre.

— Lemegyek a fenyőért.

— Először rakd föl a terítéket.

Középre állította a téres, tojásdad alakú ebédlőasztalt, ráterítette a fehér damasztabroszt, a szalvétákat és a tányérokat ülésrend szerint elhelyezte.

— Jaj, az isten áldjon meg, mit csinálsz itt? — kiabált Márta — mélytányérokat teszel az asztalra?

— Hát miért van elöl, ha nincs szükség rá?

— Te pakoltál ki mindent.

— Mit rakjak föl?

— Semmit, hagyd a fenébe, majd én megcsinálom.

Enyhén vibrált a levegő. Lement a pincébe, előszedte a borotvaélesre köszörült bozótvágó kését, megfaragta a fenyő végét, ráillesztette a háromlábú vastalpazatot, megszorította a csavarokat a fa töve körül. Leállította, körbejárta. Elégedetten álapította meg, hogy sűrű lombozatú, friss, eleven fa. A pincegádor előtt lecsapkodta a hó fagyos tetejét, homokkal és száraz porhóval ledörgölte a tenyeréről a ragadós fenyőgyantát. A korai téli alkonyat szinte szemmel láthatóan ereszkedett le a havas kertre. Közepére húzódva állt a vedlett külsejű, elhanyagolt épület, újra kellene kőporozni, de hát az egy kisebb vagyonba kerül. Sokáig azzal áltatta magát, hogy majd a harmadik könyv honorariumából megcsináltatja, most azonban a fenyőfa mellett, vörösre dörzsölt kezekkel, szomorú gondolatokkal bíbelődve lemondóan legyintett:

— Kedves kis házacskám, én már nem adok rád új ruhát.

Bezárta a pinceajtót, halinacsizmájának talpát megcsapkodta a kövezeten. A szél megcsöndesedett, az ég kékjére fölrakódott a tintaszín este, halvány fényű csillagok sziporkáztak a keleti égbolton.

— De jó volna a csillagokban élni! — mondta hangosan — ott fönn a mindenségben.

Megállt az udvaron, szívtájékon megnyomkodta a mellét.

— Marhaság. Sehol sem lehet élni, csak a földön, de itt meg minek éljen az ember?

A hall közepére állította a fát. A drótkampókra tűzött desszert szaloncukrokat fölaggatta a gallyakra, telerakta csillagszóróval és különböző ezüstös, aranyos díszekkel.

— Hol találom az ajándékokat?

— Hagyd békén, majd én elintézem.

— Intézd el, én befejeztem. Felöltözöm.

— Hogy fejezted volna be? Te kiöltözöl, én pedig bolonduljak meg a konyhában? — pattogott Márta.

— Mondd, mi az isten csudáját csináljak még?

— Bontsál föl egy őszibarackot és egy meggyet.

Székáts lenyelte a mérgét.

— A tálalón találsz két egyforma virágos tálat, hozd ki és öntsd azokba.

— És azután mi következik?

Márta nem reagált az epés megjegyzésre, már-már kedvesen kérte, hogy az előkészített terítéket rakja föl.

— Mi az, mégis én terítsek?

— Ha lennél szíves — kérte krumplihámozás közben.

— Hogy a tűz égetné meg a karácsonyt!

— Ejnye-ejnye, ezredes úr, csak nem berzenkedünk egy csipetnyi dolog miatt? Már elfelejtette rakodómunkáséveit?

— Berzenkedjen veled a halál.

— Természetes kívánság, de az ezredes úr nélkülem életképtelen lesz.

Megállt a konyhaajtóban, valami gorombaságot szeretett volna mondani, de azután lemondóan közölte, hogy mindenkinek megvan a maga keresztje.

— Látod, ebben igazad van, az én keresztem különösen nehéz, majdnem kilencven kiló — kontrázott az asszony gúnyosan.

Székáts tehetetlennek érezte magát, forgolódott a háztartás körül, billegett ide-oda kettőjük kötéltáncában, mint lúdtoll a levegőben. Arra gondolt, hogy talán elromlottak az idegei, megnyúltak, mint a cimbalom húrjai, vagy túlságosan kifeszültek, és Márta, a violinkulcs, érzéketlenül srófolja. Lehet, hogy ezredesi önérzete annyira fölmagasodott, mint lapályon a hegy és ellenszenves neki ez a természeti furcsaság, megpróbálja kosaranként elhordani a hegyet.

Amit szívesen mondana, azzal Márta visszaélne, vagy egyáltalán nem értené meg, s gúnyt űzne belőle. Maradék önérzetét hamarabb fölemésztené, s jócskán elsorvadt tekintélyéből semmi sem maradna. Valójában hiúsága óvta a feltárulkozástól és az a tapasztalat, hogy aki kiadja a rejtett kínlódását, az kiszolgáltatott, erkölcsileg leértékelődik. Próbálkozott Mártával is, de a zsörtölődés hevében mindannyiszor fejére hullott őszinteségének töviskoszorúja. Csak önmagába kapaszkodhat, nincsen olyan külső fogódzó vagy támasz, amely belső viharaiban jótékony villámhárító lehetne. Székátsnak önmagával kell elszámolnia, örömei, kudarcai, megélt igazi veresége az övé, ha túlélte, most már a távolodó idő gyógyító hatású lehetne, de Márta elvadult, indulatos magatartása föltranszformálja a múltat, s életük mindennapjaiba helyezi

Lehet, hogy akaratlanul, bár inkább elégtételért, az élet soha igazán meg nem élt szépségeinek elvesztéséért egy ilyen rettenetes kárpótlással adózik? Az utóbbi években gyakrabban megfordult Székáts fejében, hogy ez az asszony őszinte, mély érzések nélkül él vele, lánykorában az egyenruha bűvölete és a „jövő embere" körüli legendák megzavarhatták, amiből azután nem karrier, hanem egy zaklatott, bizonytalan élet kerekedett, s csak a rosszul fölfogott felelősség tartotta meg a számára lassacskán idegenné váló egyenruhás Székáts mellett. Rakosgatta a tányérokat, evőeszközöket, poharakat és csomózta, bogozta belső fantomvilágának összekuszált indáit, s nem találta annyira izgalmasnak, derűsnek a családi karácsonyt sem, de megállította a suta gondolatokat; fölölti ezredesi ruháját, s az asztalfőn majd visszavarázsol valamit abból az időből, amikor még némi kis remény húzódott meg a mundér alatt.

Szorongó tűnődéséből felriasztotta az asszony kérdése:

— Készen vagy a terítéssel?

— Készen.

— Mosd meg az almát és a narancsot, a gyömölcsöskosarat a kredenc alján találod.

Szó nélkül teljesítette a parancsot.

— Italokat hoztál föl a pincéből?

— Hoztam.

— Tokajit is?

— Azt nem. Majd később lemegyek.

Az egyenruha naftalinszagát kiszívta a hideg. Tiszta fehérneművel együtt, vállfástól a fürdőszobába vitte és bezárta az ajtót.

— Az úr fürdik, a másik megszakadhat — indulatoskodott Márta.

Székáts úgy tett, mintha nem hallaná. A gáztűzhely felől érkező méltatlankodás hangereje a közelgő vihart jelezte. Legutóbb a gázlángok röpdöső hegyéről szökött föl az indulatok hömpölygő lávája. Kötekedő ördögök incselkedtek a pisla lángokkal, észrevétlenül fölszították erejét és a rántás odaégett. Székáts ebből csak annyit látott, hogy füstöl a lábas.

— Még egy rántást se lehet rád bízni!

— Ez a nyomorult gáz az oka — magyarázta volna ügyetlenségét.

— Te kétbalkezes, sikerült neked valami ebben a rohadt életben?

— Itt ugrálok és ahelyett, hogy megköszönnéd, folyton becsmérled az embert!

— Azt köszönjem meg, hogy elégetted?

— Te képtelen vagy a normális beszédre?

— Oh, te mondod ezt, akivel soha semmit nem lehetett megbeszélni?

— Mit beszéljek meg veled, olyan távol állunk egymástól, mintha nem is ezen a földön élnénk!

— Látod, ez igaz.

Ezen a fordulaton Márta fegyvertárának ajtaja kinyílt, a valóságos és a vélt sérelmekből kovácsolt harci eszközök arzenáljából azonnal bevetette a helyzethez illőt.

— Mikor köszöntél meg nekem valamit — süvöltött a szabadjára engedett düh.

Székáts visszafogta a szót, ellenkező esetben a fegyverek válogatás nélkül kerülnek fölhasználásra, de Márta már nem vette figyelembe, hogy a másik alarmírozik.

— Tudd meg, egy jó szót nem érdemelsz! Alig kerültünk össze, már a szeretődhöz mentél. Utolsó órás várandós voltam, azt üzented a klubból, tudom hol van a mentő és a szülészet. Ez sem igaz?!

Székáts magára hagyta, az öngerjesztő asszony súlyos vádakat tartalmazó mondatai a falak csempéin csattogtak.

— Magam neveltem a két gyereket, azokkal se törődtél. Odalökted a pénzt és élted a magad életét. Vagy már elfelejtetted a trógeréveidet is?

A lábas az elégett rántással a konyha sarkába repült.

— Mindig cselédnek tartottál, közönséges kurvának, akit akkor húzol az ágyba, amikor jólesik! Ezt soha nem tűrtem, ez a te bajod!

És ez így ment, amíg lassacskán belefáradt lelki gyötrelmeinek fölpanaszolásába.

— Karácsonyeste nem lesz ilyen cirkusz — motyogta Székáts borotválkozás közben a tükör előtt. — Ez a békesség napja.

Még nem sejtette, mekkora tévedésben van.

Újra megfente régi Wilkinson-kését, másodjára is lehúzta a szakállát. Elégedetten törölgette a kopott nyelű szerszámot és a tükrös ajtós kis szekrénybe tette a villanyborotvák mellé. Egymásután három karácsonyra egy-egy különböző márkájú villanyborotvát kapott ajándékba, de nem szívlelte ezeket a modern szőrtelenítő eszközöket, úgy érezte, megőrlik a szakállát, a villanykések pörgése az öreg falusi darálómalom forgó kerekeire emlékeztette. A kés az igazi, férfias borotva, keményen serceg alatta a szakáll, használata komoly figyelmet és kézügyességet kíván. A korszerű borotválkozás eszközeiből csak a habot méltányolta, praktikusabb, mint a szappan és az ecset, az arcvizeket is békén hagyta, nem katonaembernek valók.

A világoskék fürdőszoba kellemes színe, s a meleg fürdővíz a kádban elbódította, a nyugalom perceiben jóleső fáradtságot érzett, de a konyhaajtó csattanása elűzte lustálkodó hangulatát.

Márta vacsorakészítő buzgalma életre keltette a lábasokat, serpenyőket és a tálakat. A jól fölszerelt, tágas helyiség önmagában akkor is érdektelen, ha olyan rend és tisztaság uralkodik benne, mint a steril laboratóriumokban, s akkor is unalmas, hogyha rendetlensége vetekszik egy bagdadi bazáréval, de most működésbe léptek a kések, a hosszú nyelű, kétágú villák, lapos kanalak mozogtak, villogtak a serpenyők fölött, mint begyakorolt fémkezek. Az égett zsír és prézliszagú levegő fölforrósodott, szürke fátylat vont az ablaküvegekre, a mintás, fehér csempén csillogott a lecsapódott pára.

(Folytatjuk)

Durkó Gábor: Faluvége

Jöttek, láttak, győztek

A pécsi vasutas fúvósok az ostravai fesztiválon

A pécsi vasutas koncert-fúvószenekar — a Művelődési Minisztérium, a Népművelési Intézet és a KÓTA javaslatára — augusztus 29-től szeptember 3-ig Magyarországot képviselve vehetett részt a nagy fúvószenekarok VI. nemzetközi versenyfesztiválján a csehszlovákiai Ostravában.

A fesztiválon tíz ország 24 zenekara közül (Európa és Japán legnagyobb zenekarai mutatkoztak itt be) a pécsi koncert-fúvószenekar lett az első.

Az eddigi fesztiválokon magyar zenekar Ostravában még nem ért el helyezést. A pécsi vasutas koncertfúvósok első alkalommal vettek részt külföldi versenyfesztiválon. Jól előkészített, magas színvonalú játékkal méltán szerezték meg a győzelmet, tovább öregbítve ezzel a magyar vasutaszenekarok hírnevét.

Úttörővasutasok lesznek

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasútnál szeptemberben kezdődött a 4. osztályos tanulók tanfolyami képzése. Az idén a beiskolázható százhatvan gyerek helyett száznyolvankilencen jelentkeztek, hogy magukra ölthessék majd a kisvasút egyenruháját.

Akik megfeleltek a felvételi követelményeknek, de most helyhiány miatt nem vehetnek részt a tanfolyamon, azok a jövő év februárjában sajátíthatják majd el a vasúti tudnivalókat.

S. R.

Tunéziában vendégszerepelt a Bocskai néptáncegyüttes

A debreceni járműjavító Egyetértés Művelődési Központja és a Debreceni Általános Fogyasztási és Értékesítési Szövetkezet közös fenntartású Bocskai néptáncegyüttese vett részt Tunéziában a karthágói nemzetközi folklórfesztiválon, ahol 18 ország képviseltette magát. Egyes országok hivatásos együtteseket küldtek. Ilyenek voltak: a Szovjetunió, Kína, Szenegál, az EAK zenei és táncegyüttesei. Az együttesek sokszínű programja, magas szintű felkészültsége nagy élményt nyújtott a nagyszámú közönségnek, és jelentős szakmai tapasztalatot adott a részt vevő együtteseknek.

Az európai ember számára szinte elviselhetetlennek tűnő afrikai hőség, az arab konyha különleges ízei, a nagy távolságok, a már említett hivatásos együttesek jelenléte teherként nehezedett a magyar csoportra. Ennek a tudata is szerepet játszott abban, hogy példamutató fegyelemmel, lelkesedéssel mutatták be önálló 30 perces programjukat a karthágói szabadtéri színpadon.

A siker nem is maradt el. A város kormányzója másnap személyesen fogadta az együttest és mutatta be a város nevezetességeit. Az önálló program bemutatását még négy fellépés követte Tunézia városaiban. A karthágói romok, a múzeumok kincsei, fürdés a tengerben mind-mind fokozta a bemutatón elért siker felett érzett örömét a táncegyüttes valamennyi tagjának.

L. Varga Lajos

Október 20-án

Vasutas operabérlet

A vasutas operabérlet negyedszázados jubileumi évében is nagy érdeklődés kísérte a szervezőmunkát. A bérlet népszerűségére jellemző, hogy több száz érdeklődőnek nem sikerült az igényét kielégíteni.

Az új színházi évad első bérleti előadására október 20-án, vasárnap délelőtt, 11 órai kezdettel kerül sor az *Erkel Színházban.* A bérlettulajdonosok abban a megtiszteltetésben részesülnek, hogy az Operaház igazgatósága a belső felújítás alatt álló színházat a vasutas bérlettel nyitja.

Bemutatásra kerül: Erkel *Hunyadi László* című operája. A főbb szerepeket *Rozsos István, Vághelyi Gábor, Sólyom László, Pászthy Júlia* és *Bokor Jutta* játssza.

A 25. jubileumi évad első előadását rövid ünnepség vezeti, illetve zárja be.

Karthágó romjainál

TURISTAHÍRADÓ

Őszi csillagtúra

A vasutas természetjáró szakbizottság szeptember 13—15. között — *Gánt, Mindszentpuszta, Kőhányás-puszta* szálláshelyekkel — rendezte meg ez évi őszi vasutas csillagtúráját, melyen 18 vasutas-egyesületből 150-en vettek részt.

A találkozó ünnepi megnyitójára 14-én, Mindszentpusztán került sor. *Reményi Pál* szakbizottság-vezető megnyitója után összetett szellemi vetélkedőre került sor. A versenyzőknek növénymeghatározási, egészségügyi, földrajz- és tájismereti kérdésekből kellett számot adni tudásukból. Legjobbnak bizonyult a Miskolci Vasutas SC *(Gömbze Béláné, Ágoston Józsefné, Csernai Béláné)* csapata. 2. a Debreceni MÁV Ig. SC. 3. a Máv Vezérigazgatóság II. csapata.

Délután 3.6 km-es pályán tájékozódási és túravezetési versenyre került sor. Ezen nullhibaponttal, holtversenyben a Kőbányai Vasutas SK *(Rósa László, ifj. Rósa László)* és a Debreceni MÁV Ig. II. *(Tóth István, Márton Jánosné, Fecskán Erzsébet, Szikszai Lajos)* csapatai végeztek az első helyen. Harmadik a Miskolci Vasutas SC csapata.

A találkozó 15-én, vértesi túrákkal zárult.

Kirándulás

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség KISZ-alapszervezete az *„Ismerd meg Borsodot"* mozgalom keretében Aggtelekre és környékére látogatott el a közelmúltban. A világhírű cseppkőbarlang megtekintése után a festői környezetben fekvő rakacai víztárolóban gyönyörködtek. Hazafelé a zempléni hegyekben található régi várakat, várromokat csodálták meg.

*

A soproni vasutas nyugdíjasok 260 tagú csoportja Esztergomba látogatott augusztus 22-én. Az idős vasutasok *különvonattal utazhattak az ősi városba.* Az ebédet és a különféle belépőket a nyugdíjascsoport fizette tagjainak, mint ahogy a különvonatot is térítésmentesen kapták.

Tömegsportnap

Régi hagyomány a kisújszállási pályafenntartási főnökségen a tömegsportnap. Az idei sportnapot szeptember 14-én rendezték a MÁV Egyetértés sporttelepén, illetve a MÁV-klubban. A főpályamesteri szakaszok közötti verseny 100 és 400 méteres síkfutás, távolugrás, kispályás labdarúgás, sakk, asztalitenisz és teke sportágakban zajlottak, mégpedig két kategóriában: 35 év alattiak és felettiek korosztályában. A versenyt az összesített eredmények alapján a II. főpályamesteri szakasz nyerte. Ezzel harmadszor sikerült elnyernie az öt évvel ezelőtt alapított Pft. főnökségi kupát.

USIC atlétikai bajnokság Olomouchan

Férficsapatunk a harmadik, a nők az ötödik helyen végeztek

A csehszlovákiai Olomoucban rendezték augusztus 26. és 30. között az USIC VIII. nemzetközi atlétikai bajnokságát, amelyen 19 ország — köztük a magyar vasutas sportküldöttség — 310 versenyzője vett részt.

A versenyek színvonala a közepesnél jobb volt, de egyes versenyszámokban gyenge teljesítménnyel is lehetett pontot szerezni. Kimagaslóan jó eredményeket értek el a szovjet és az NDK-beli versenyzők. A versenyeken 13 új USIC-csúcs született, amelyekből három magyar versenyző nevéhez fűződik. (*Bolgár Tamás*, gerely, 79,70 m; *Szitás Imre*, kalapács, 74,68 m; *Budavári Éva*, gerely, 55,70 m.)

A magyar csapat teljesítménye kissé a várakozáson alul maradt, bár négy első, négy második és öt harmadik helyet szereztek versenyzőink. A nemzetközi pontversenyben a férfiak harmadikok, a nők pedig az ötödikek lettek.

Női csapatunk (*Budavári, Szélingerné* és *Vargáné* kivételével) nem hozta a várt eredményeket. Különösen *Petrika Ibolya* teljesítménye keltett csalódást. A magyar csapat számára nem volt kedvező a verseny időpontja, mert többen Londonból és Cottbusból érkeztek a verseny színhelyére. A fárasztó utazás után másnap délelőtt már rajthoz kellett állni.

A férfiaknál a *Molnár* testvérpár és *Makó Ernő* kivételével a versenyzők teljesítményével elégedett volt a szakvezetés. Figyelemre méltó *Bodó Béla* 110 méteres gátfutásban elért eredménye, valamint a szombathelyi dobó atléták jó teljesítménye.

Kóczián László

Hobbi — felsőfokon

Minden olyan, mint az igazi . . .

Vajda Mihály a szegedi országos modellkiállításon HO típusú modellvasútjával első díjat nyert. A lenyűgöző méretű — csaknem az egész termet betöltő —, a valóságot élethűen imitáló terepasztal ámulatba ejtette a szakembereket és a laikusokat egyaránt.

— *Régi szenvedélye a vasútmodellezés?*

— Ezerkilencszázhetvenben egy PIKO készlet vásárlásával kezdtem, később áttértem a HO-ra. Közben beszereztem a modellezéssel kapcsolatos valamennyi fellelhető szakirodalmat. Ezek alapján terveztem meg a mostani, mintegy tizenhárom négyzetméternyi területet elfoglaló asztalt. Arra törekedtem, hogy külalak és működés szempontjából egyaránt a valósághoz közel álló legyen.

— *Ehhez viszont komoly vasúti szakismeretek is kelletek.*

— Vasutas vagyok, a MÁV Szegedi Igazgatóságán műszaki ügyintézőként dolgozom. Vasútbiztosító berendezésekkel is foglalkozom. A szakmai tudás nagy előnyt jelentett a terepasztal jelzőinek és működtetésének kialakításakor. A MÉH-telepen például ócskavasként, kilós áron vettem a posta által leselejtezett jelfogókat, „helyre pofoztam" őket, majd beépítettem az önműködő térközbiztosító berendezésbe.

— *Milyen tanácsot adna a kezdő vasútmodellezőknek?*

— A modellezéshez mindenek előtt türelem kell. A modellezés nem olcsó hobbi, csak fokozatosan lehet fejleszteni. Nekem tizenöt év kellett, amíg idáig eljutottam. Azután a méreteket úgy kell megválasztani, hogy alkalmazkodjon a lakás méretéhez. Nős emberekre vonatkoztatva: az sem mindegy, hogy a feleség szereti, megtűri vagy nyűgnek tekinti férje szenvedélyét. Nálunk a feleségem nemcsak szereti a hobbimat, de legfőbb segítőtársam is. Ha valahová utazik, mindig hoz magával valami újdonságot. Az elmondottakból kitűnhet: a modellezést csak hosszú távra tervezve érdemes elkezdeni.

— *Lesz-e következő korszerűsítési fázis? Példának okáért a központi forgalomirányítás kiépítése*

— Más a szándékom. Figyelembe véve az ország energetikai gondjait, a következő lépés a villamosítás lesz . .

Gerecsei Zoltán

Budapesti öregfiúk

Ausztriai turnén az igazgatóság csapata

A debreceni területi szb sportbizottsága hat évvel ezelőtt hirdette meg a vasút-igazgatóságok egymás közötti kispályás labdarúgó-bajnokságát. Tavaly a BVSC-pályán rendezték a bajnokságot, az idén pedig Szombathely ad otthont a csapatoknak.

A budapesti csapat méltó követője a hagyományoknak. Külföldi kapcsolatokat is teremtettek. Baráti az együttműködés az aradi járműjavító, a temesvári és a linzi vasút-igazgatóságok csapataival is. A temesváriak és a linziek ebben az évben már játszottak Budapesten. (A linzi csapat ellen a budapestiek 6-3 arányban győztek.)

Ez év szeptember 5-én visszavágó mérkőzésre utazott Linzbe a magyar csapat. A harmincöt perces 2-0-ás félidő után végül 3-1 arányban győzött a budapesti csapat. A gólokat Fehér (2) és Enzsül (1) lőtte.

Lövészet

Gyöngyösi siker

A gyöngyösi kitérőgyár MHSZ-lövészklubja a karácsondi úton lévő lőterén lengyel sportdelegációt fogadott augusztusban. A Krakkóból érkezett vendégeket a helyiek két számban hívták ki versenyre.

A gyöngyösiek 84:73 arányban nyertek. Figyelemre méltó eredményt ért el a kisöbű sportpuska 60 lövéses fekvőszámában *Tóth József* 596 körös teljesítményével. A junior lányok mezőnyében *Magda Szewcyk* tűnt ki 584 körös eredményével.

Sz. F.

Vetélkedő

A GYSEV MHSZ Honvédelmi Klubja szeptember 20-án, a fegyveres erők napja tiszteletére vetélkedőt rendezett, melyre nyolc csapat nevezett. A résztvevők először lövészetben, majd szellemi vetélkedőn mérték össze tudásukat.

Az első helyen az igazgatóság ifjúsági csapata végzett.

Október: újítási hónap

Újítási hónap kezdődött *a miskolci járműjavítóban.* A technológiai folyamatok korszerűsítésére, az anyagtakarékosságra, a környezetvédelemre vonatkozó felhívást nemcsak az egyénileg dolgozók, hanem a szocialista brigádtagok is megkapták.

A beadott újítási ötleteket 30 napon belül bírálják el. A díjazásra 12 500 forintot szántak. Az újítási hónap sikerét a szakvéleményezők is segítik.

A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség

felvételt hirdet

építésvezetői munkakör betöltésére

Feltétel:

- **épületgépészmérnöki végzettség,**
- **10 éves szakmai gyakorlat központifűtés-, gázszerelés, szellőzés területén,**
- **legalább 5 éves vezetői gyakorlat és**
- **erkölcsi feddhetetlenség.**

A pályázatokat részletes szakmai önéletrajzzal és a fizetési igény megjelölésével 15 napon belül küldjék el a főnökség személyzeti vezetőjének.

Cím: Budapest, Kőér u. 3/d. 1103

Pályázati felhívás

A szegedi körzeti üzemfőnökség pályázatot hirdet Röszke állomás állomásfőnöki munkakörének betöltésére. Feltételek: *középiskolai végzettség, a MÁV Tisztképző forgalmi és kereskedelmi tagozatának elvégzése vagy felsőfokú szakirányú képesítés, 5—10 évi forgalmi-kereskedelmi gyakorlat.*

Bérezés a kollektív szerződés szerint, illetve személyes megbeszélés alapján. Kétszobás, komfortos szolgálati lakást biztosítunk. A kinevezéshez a helyi társadalmi szervek hozzájárulása is szükséges.

A pályázatokat *1985. október 30-ig* kérjük a szegedi körzeti üzemfőnökség vezetőjének elküldeni.

Részletesebb felvilágosítás a 06 12-01-es vagy a 06 14-48-as telefonszámon.

HÍREK

Úttörővasutas-avatás a Múzeumvasúton

Nagycenken, a Kastély állomáson szeptember 21-én tartotta úttörővasutas-avatását a Széchenyi István Múzeumvasút. Ezúttal 26 úttörő tett fogadalmat az úttörővasutas-szolgálat biztonságos ellátására.

Az ünnepi beszédet *Baán Jenő*, a GYSEV Igazgatóság III üzemi osztályvezető-helyettese tartotta.

Az Úttörőszövetség Sopron városi titkára Kiváló Úttörő Munkáért okleveleket nyújtott át a jól dolgozó pajtásoknak. Emléklapot kapott minden felavatott pajtás, majd vendégül látták őket.

— **Véradás Miskolcon.** A miskolci járműjavító Vöröskereszt-szervezete 12 aktivista segítségével véradást szervezett. Az üzem dolgozói közül csaknem háromszázan adtak vért, többségükben fiatalok, és szinte valamennyien szocialista brigádban dolgoznak. A két véradónapon az üzem dolgozói 103 liter vért adtak.

— **Együttműködés.** A MÁV szegedi igazgatósága és a Volán 10. számú Vállalat megegyezése alapján a megye két nagy forgalmú vasútállomásán: Hódmezővásárhely-Népkerten és Makón jobban összehangolták a helyi autóbusz-közlekedést a vonatközlekedéssel.

— **Csinosodik a vasútállomás.** A tél okozta lemaradás ellenére az építők ígérete szerint az év végére új külsőt ölt a nagykanizsai vasútállomás főépületének utcai, valamint a peronok felé néző belső homlokzata. Az épület teljes átadására a jövő évi vasutasnapon kerül sor.

— **Kirándulás a Mátrába.** A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága kirándulást szervezett a Mátrába. Pásztó, Mátrakeresztes, Mátraszentimre, Galyatető voltak a főbb állomások. Az ebédet a mátraszentistváni Vidróckı csárdában fogyasztották el.

— **Hangverseny.** A debreceni MÁV Filharmonikusok és a Csokonai Színház magánénekeseinek közreműködésével Lehár—Strauss estet rendeztek a kisújszállási József Attila Művelődési Házban. A hangversenyen több mint 300 vasutas dolgozó és nyugdíjas vett részt.

— **Szakszervezeti nap.** A pécsi biztosítóberendezési fenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban szakszervezeti napot rendezett Nagykanizsán. A rendezvény keretében kispályás labdarúgás, kirándulás a csónakázótóhoz, fürdőzés Zalakaroson szerepelt. A házigazda tisztét a Ságvári Endre szocialista brigád látta el.

— **Rákszűrés.** A nagykanizsai üzemfőnökségi vöröskereszt alapszervezete évek óta rendszeresen végez rákszűrést a nők részére. A dr. Igazi Károly főorvos vezette vizsgálatokon ebben a évben ötvennyolcan jelentek meg.

— **Segítenek a nyugdíjasok.** A szolnoki cukorgyár az előző évekhez hasonlóan idén is több száz nyugdíjast, köztük nagyon sok vasutast alkalmaz a cukorrépakampány idejére. A vasutas nyugdíjasok főleg a répa átvételében s a tolatásoknál segédkeznek a gyáriaknak.

— **Segítség a károsultaknak.** A nagykanizsai 709/2 Távközlő Művezetői Egység Ságvári Endre szocialista brigádja a földrengés károsultjainak megsegítésére 2 ezer forintot ajánlott fel.

HALÁLOZÁS

Fájdalommal tudatjuk — akik ismerték és szerették —, hogy Mogyorósi Károly, a MÁV Landler Jenő Járműjavító nyugdíjasa — a nyugdíjasok bizalmija — rövid szenvedés után elhunyt. Tanulóéveit és teljes munkáséletét a Landler Jenő Járműjavítóban töltötte. Tudatjuk, hogy október 1-én eltemettük.

(A gyászoló család)

Lakáscsere

Elcserélném szegedi, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat és Szatymazon levő ezer négyszögöl termő őszibarackosomat, budapesti vagy környéken levő kertes családi házra Balog Sándor, 1204 Budapest, Liliom u. 21

Elcserélném szolnoki, vasútállomástól 300 méterre levő 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos (gázos), III. emeleti, nem panelházban levő OTP-öröklakást budapesti, elsősorban rákospalotai MÁV-lakótelepen levő háromszobás, komfortos (lehetőleg postai telefonos) MÁV-bérlakásra. Hármas cseremegoldás is érdekel. Ajánlatokat 5000 Szolnok, Mátyás király út 11. III. 11. Rónyai Balázs címre, vagy 18 óra után a 06-56-16-240 postai telefonszámra kérem.

Elcserélném budapesti XV. ker., Rákos u. 102. sz. X. 62. sz. alatt levő kétszobás, összkomfortos, 47 négyzetméteres lakásomat háromszobás vagy nagyobb méretű összkomfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet munkaidőben 7—15-ig a 429-716, vagy a 19-87 üzemi telefonszámon, Molnár István.

Elcserélnénk kétszobás, összkomfortos, 80 négyzetméteres telefonos tanácsi bérlakásunkat és kétszobás komfortos 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásunkat (utóbbit csak MÁV-dolgozóval) háromszobás összkomfortos, telefonos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 666-502 telefonszámon lehet.

Elcserélném tatabányai, egy szoba, két félszobás, hallos, összkomfortos (panel) tanácsi lakásomat budapesti egyszoba, komfortos MÁV-bérlakásra. Cím: Molnár Tamásné, Sopron, Pesti Barnabás u. 19 sz. 9407

Elcserélném balatoni kétszobás, kertes MÁV szolgálati lakásomat budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 499-702-es telefonszámon.

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

Elcserélném rákospalotai 50 négyzetméteres, kétszobás, főzőfülkés, komfortos (kulon kert, padlás, pince, garázslehetőséggel) MÁV-bérlakásomat tanácsi komfortosra, esetleg garzonra, lehetőleg Újpalotán vagy Kelenföldön, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este a 252-134-es telefonszámon

Elcserélném Budapest XV. Rákos úti összkomfortos, másfél szobás, 47 négyzetméteres, erkélyes, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló vagy kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet napközben a 30-17 este 18 órától a 698-714-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 — 11 850
85—8504 Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1985. OKTÓBER 24.

A pécsi fővonalon újabb 20 kilométeres szakaszon fejeződött be a villamos felsővezeték építése. Október 10-től már Godisa állomásig villamosvontatással közlekednek a vonatok. **(Tudósítás az 5. oldalon)**

(Zelman Ferenc felvétele)

Záhonyi brigádvezetők nemzetközi tanácskozása

Csatlakozás a szovjet vasutasok kongresszusi munkaversenyéhez

Huszonhét sikeres dekáddal a XXVII. kongresszusért néven hirdették meg a szocialista munkaversenyt a szovjet vasutasok. A záhonyi átrakókörzet kollektívája a 35. vasutasnapon tette magáévá a felhívást, hogy a kongresszusi munkaversenyt kiegészítve elősegítsék kollégáik munkasikereit. A verseny félidejének értékelését tartották meg október 10-én az átrakókörzet legnagyobb bázisán, Eperjeske átrakópályaudvaron.

A szocialista brigádvezetők tanácskozásán részt vevőket *Verba Ferenc,* a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte. Ott volt a vendégek között *Koszorús Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *dr. Bajusz Rezső,* a Magyar Államvasutak vezérigazgatója, *Georgij Nyikolajevics Kirpa,* a Szovjetunió lvovi vasutak igazgatóhelyettese, a megye párt-, szakszervezeti és társadalmi szerveinek képviselői, valamint a pécsi, szegedi és szombathelyi vasútigazgatóság vezetői.

A tanácskozáson *Rigó Zoltán* üzemigazgató számolt be a munkaversenyben elért sikerekről. Elmondta, hogy 408 szocialista brigád 3327 tagja tett felajánlásokat az MSZMP XIII. kongresszusa és a felszabadulás 40. évfordulója tiszteletére. A jubileumi munkaverseny sikereit jelzi, *hogy teljesítették áruszállítási és átrakási tervüket, 90 millió forint költségmegtakarítást értek el,* a széles nyomtávú kocsik tartózkodási idejének csökkentésével 1,3 millió rubellel kevesebbet fizettek ki.

A jubileumi munkaverseny jól illeszkedett a több mint húszesztendős határforgalmi versenyhez, azért csatlakozott a kollektíva a szovjet vasutasoknak az SZKP februárban megtartandó kongresszusa tiszteletére kibontakozott munkaversenyéhez, hogy a maguk eszközeivel segítsék a szovjet kollégáik munkáját. Az eddigi értékelés szerint *az árubelépési tervet 101,4 százalékra túlteljesítették,* míg az árukilépésnél a tavalyihoz képest 17,7 százalékkal magasabb mennyiséget adtak át, azonban ez nem éri el a tervben szereplő értéket. Javult és különösen augusztusban kiemelkedő volt a szovjet vasutak fogadókészsége, amikor napi átlagban kilenc vonat hagyta el a határt. *Ugyanakkor nagy munka vár rájuk a hátralévő időszakban, amikor havonta félmillió tonnát kell elszállítani,* ami elsősorban a normál nyomtávon való kiléptetés növelésével érhető el. Eddig ugyanis a többletteljesítés kétharmadát a záhonyi tengelyátszerelés és átrakás-berakás adta.

A záhonyi feladatok teljesítése csak úgy érhető el, ha a hálózati érdekeket is figyelembe veszik. Ezért a budapesti kirendelési létszámot évek óta túlteljesítik, a teherkocsi javítási tervnél szintén túlteljesítést értek el. A célok eléréséhez hozzájárul a dolgozók anyagi és erkölcsi ösztönzése. Az őszi teljesítmények fokozása érdekében kiadott központi összegek mellé a saját tartalékból több mint egymillió forintot használnak fel. A záhonyi vasutasok társadalmi munkát vállaltak az almaszüretben, részt vesznek a munkaerőhiányos kézi átrakásban.

A szovjet vasutasok üdvözletét *Andrej Dimitrovics Fedcsenkó,* az ungvári aligazgatóság vezetője tolmácsolta. Hat főnökség ezer szocialista brigádja vesz részt a munkaversenyben, amely hozzájárul a Szovjetunió gazdasági kapcsolatainak fejlesztéséhez. Ebben szükség van arra az együttműködésre, amelyet a határforgalmi verseny évei alatt magyar kollégáikkal kialakítottak.

A munkások nevében először *Szabó Zoltán,* a vontatási főnökség csoportvezetője szólt. A műszaki kocsiszolgálat emberei naponta 120 kocsi tengelyátszerelését oldják meg. Az almaszállításhoz eddig 5400 széles kocsit mostak ki, kétezernél többet javítottak meg, amihez a szovjet partnerek anyagot, tartalékalkatrészt adtak. *Eszenyi István* Állami-díjas brigádvezető a kézi átrakó területen történő változásokat ecsetelte. A szociális ellátás javulásával, az új fedett átrakócsarnok átadásával reményük van arra, hogy mind többen elérik a nyugdíjkorhatárt. A nemzetközi szocialista munkaverseny jelentőségét emelte ki *Dmitrij Vasziljevics Melinko* csapi mozdonyvezető, hangsúlyozva az energiatakarékosság fontosságát. A záhonyi állomás brigádjai nevében *Béres Endréné* elmondta, hogy a konkrét vállalásokkal, a végzett teljesítmények utáni premizálással érik el az eredményeket.

Felszólalt a tanácskozáson *dr. Bajusz Rezső,* aki örömét fejezte ki, hogy hosszú évek munkája után az átrakókörzet az egyik legjobban felszerelt bázisa a vasútnak. A technikát olyan összeszokott kollektíva irányítja, amelynek van ereje újabb feladatok elérésére. Most a legfontosabb a vasút előtt álló őszi forgalmi feladatok teljesítése. Az utóbbi évtizedben a mostanihoz hasonló nyomás nem nehezedett a MÁV-ra, miközben az év elején kisebb volt az áruszállítás, míg mostanában napi 2500 kocsival kellene többet megrakni a hálózaton, mint korábban. A népgazdaság jogosan várja el a vasutasoktól a tervezett export-, import- és tranzitküldemények elszállítását. Szükséges a jobb munka a gazdasági eredmények fokozásához is, ehhez a következő hetekben *átlagon felüli teljesítmény elérését várják el.*

A szocialista országok közötti együttműködést a nemzetközi munkaverseny segíti — állapította meg *Koszorús Ferenc.* — Az átrakókörzetben az elismerések egész sora bizonyítja, hogy érzik a határforgalom zavartalanságának fontosságát. *A vállalások méltók a munkaverseny hagyományaihoz.* Az intenzív gazdálkodásra való áttérés külön feladatokat ad mindkét országban. Jó kapcsolat alakult ki a szakszervezeti szervek között is.

A tanácskozás végén emlékplakettet adományoztak a záhonyi állomás *Kilián György,* Eperjeske állomás *November 7.* és a vontatási főnökség *Vasvári Pál* szocialista brigádjának kimagasló tevékenységük elismeréseként.

A felsővezeték-építők Pécs állomáson dolgoznak. A munkálatok a terveknek megfelelő ütemben haladnak

(Zelman Ferenc felvétele)

A vasút háromnegyedévi teljesítménye

84 millió 631 ezer tonna áru és 172 millió 686 ezer utas

A vasút háromnegyedévi áruszállításáról készített gyorsmérleg csökkenő, illetve stagnáló teljesítményekről tanúskodik.

Az első negyedév kedvezőtlen időjárása a népgazdaság valamennyi ágazatára, így a vasútra is rányomta a bélyegét. A lemaradást azóta sem sikerült pótolni. Így a vasút **kilenc hónap alatt 84 millió 631 ezer tonna árut szállított.** Ez a bázis értékének 95, a módosított tervnek pedig a 98 százaléka.

Az áruszállítás forgalmankénti alakulásában a legnagyobb lemaradások a belföldi és a tranzit áruszállításban voltak. Belföldre 50 millió 44 ezer tonna áru került vasúti feladásra, ami 93, illetve 97 százalékos teljesítésnek felel meg.

Az elmaradás abszolút értéke közel 4, illetve 2 millió tonna. Hasonló a teljesítés mértéke a tranzit forgalomban is. Ennél jóval kedvezőbb volt — a népgazdaság számára is kiemelkedően fontos — exportáruk szállítása. A vasúton kiszállított áruk mennyisége az év eltelt háromnegyed részében *8 millió 570 ezer tonna volt,* ami 5,4 százalékkal, illetve 2 százalékkal több a bázis, valamint a tervezett értéknél. Az importforgalom a bázisszintet ugyan nem érte el, a tervezettnél viszont 4,6 százalékkal magasabb volt.

Az áruszállítás minősége sem volt kielégítő. A hálózaton jelentősen megnőtt a rakott teherkocsik mennyisége, gyakori volt a szomszédos vasutak elégtelen fogadási készsége miatti kilépő vonatfelosztás. Megnőtt a gépre várás, illetve gépácsorgás eseteinek a száma is. Mindezek a tényezők a kocsifordulóidő megnövekedéséhez vezettek.

A rakott kocsik torlódása miatt a vasút nem tudta minden esetben a rakodáshoz szükséges üreskocsi-mennyiséget sem biztosítani. Az áruszállítást nagyban hátráltatta az év közben kialakult kedvezőtlen mozdonyhelyzet. Nagyon sok, **elsősorban villamos mozdony vár javításra alkatrészhiány miatt.**

A Ganz—MÁVAG pedig a megrendelt, illetve erre az évre visszaigazolt új villamosmozdony-mennyiségből még egyet sem szállított le a MÁV részére.

Ilyen körülmények miatt, az őszi áruszállítási csúcs zavartalanabb lebonyolítása érdekében a MÁV az év hátralévő időszakára 20 nagyteljesítményű dízelmozdonyt bérelt a Csehszlovák Államvasutaktól, melyeket tehervonatok továbbítására használ fel.

A vasúti személyszállítás az 1985-ös év eddig eltelt időszakában nagyjából a várakozásnak megfelelően alakult.

172 millió 686 ezren utaztak vasúton, ami a tavalyi esztendő hasonló időszakának 98, a tervezett mennyiségnek pedig 99 százaléka.

Az utaskilométer-teljesítmény is hasonlóképpen alakult.

A személyszállítás minősége — a menetrend szerinti közlekedést alapul véve —, a tavalyi évhez viszonyítva nem javult. A menetrend szerint közlekedett személyszállító vonatok mennyisége 0,6 százalékkal csökkent. A menetrendszerűség így 97,5 százalékról 96,9 százalékra esett vissza. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő pedig 2.5 perccel emelkedett, ami 9,1 százalékos növekményt jelent.

Kommunista műszakok

A földrengés károsultjainak megsegítésére

A földrengés által okozott károk helyreállítása szervezetten történik Veszprém megyében. A közvetlen életveszély elhárítására és segélyekre, közel 60 millió forintot fordítanak. Eddig a biztosító 71 millió forintot fizetett ki a károsultaknak. Felbecsülték a tanácsi, állami és a szövetkezeti intézmények, vállalatok, valamint magánszemélyek tulajdonaiban keletkezett károk helyreállítási költségét is, amely várhatóan 1300 millió forint lesz.

A károsultak megsegítéséből a vasutasok is kiveszik részüket.

A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség dolgozói szeptember utolsó napjaiban szerveztek kommunista műszakot. A 12 órás műszak bevételének felét — 40 ezer forintot — juttattak el a károsultaknak.

A szombathelyi TEK fizikai dolgozókból álló *Semmelweis* szocialista brigádja felhívással fordult az egészségügyi központ többi brigádjához, hogy nyújtsanak segítséget. A felhívással egyidejűleg 800 forintot ajánlottak fel erre a célra.

Az érdi vasutasok szeptember 26-án vállalkoztak kommunista műszakra. A *Kandó Kálmán* szocialista brigád tagjai Érdliget állomáson dolgoztak, és a társadalmi munkából befolyt összeget a berhidai károsultaknak postázták.

Brigádvezetők vállalása

Szeptember elején a kisújszállási pályafenntartási főnökség 17 szocialista brigádjának vezetői megtartották szokásos második félévi értekezletüket. *Pintér Imre,* a főnökség vezetője értékelte az első félévi munkaverseny eredményeit, majd köszönetet mondott annak a három brigádból alakult csapatnak, amely a jubileumi vetélkedő döntőjében is eredményesen szerepelt.

A beszámoló után több értékes vélemény és javaslat hangzott el. *Fekete István,* az I. pályamesteri szakasz *„Lenin"* szocialista brigádjának vezetője javasolta, hogy a második kommunista műszakot a vasutasszakszervezet XI. kongresszusa tiszteletére tartsák meg. *Ferencz András* a *„Petőfi"* szocialista brigád vezetője azt kezdeményezte, hogy a második kommunista műszak bevételét a földrengés okozta károk helyreállítására fordítsák.

A brigádvezetők elfogadták a javaslatokat. Az utóbbit olyan formában, hogy 20 ezer forintot ajánlottak fel a földrengés károsultjainak, elsősorban MÁV-dolgozóknak.

Az őszi forgalom első hónapjában

Jó teljesítmények Miskolcon

A miskolci járműjavítóban szeptemberben *391 vasúti teherkocsinál végezték el a fővizsgálatot, korszerűsítést, illetve a kisebb, úgynevezett futójavításokat.* Az év végéig összesen 1400 teherkocsit szeretnének átadni a forgalomnak. Az üzemnek ezenkívül a kohászati és más nagyvállalatok teherkocsijainak javítását is el kell végeznie.

A dolgozók vállalták, hogy a létszámhiány miatti elmaradást fokozatosan csökkentik. Szeptemberben 46 kocsit adtak át a forgalomnak, s összesen 315 kocsi javítását végezték el. Ezenkívül 37 kocsit javítattak ki külső vállalatokkal.

Az agitációs propaganda mai feladata

A tagság rendszeres, nyílt, őszinte tájékoztatása

Beszélgetés Aradi Ottóval, a debreceni vasútigazgatóság szb-jének agitációs-propaganda bizottsága vezetőjével

Aradi Ottóval, a debreceni igazgatóság kereskedelmi és szállítási osztálya ellenőrzési és szervezési csoportjának főmunkatársával, az igazgatósági szb agitációs-propaganda bizottsága vezetőjével a társadalmi tisztségével kapcsolatos feladatokról beszélgettünk.

— Az utóbbi években megváltoztak, nehezebbek lettek a gazdasági és politikai munka feltételei. A szakszervezeti bizottság milyen módszereket alkalmaz a propagandamunkában?

Mindig felkészülten

— Állandóan változó és egyre bonyolultabbá váló gazdasági-politikai munka szükségessé teszi, hogy az agitáció és propaganda ehhez alkalmazkodjon. *Mi már régen túl vagyunk a sablonos, rutinszerű oktatásokon, az események „valahogyan" történő magyarázásán.* Szakszervezeti tagságunk politikailag olyan szinten áll, hogy az általuk felvetett kérdésekre akármilyen választ nem fogadnak el. *Ez megköveteli, hogy propagandistáink mindig alaposan készüljenek fel a beszélgetésekre, tanfolyamokra, vitákra.* Oktató-nevelő munkánkban az utóbbi években jelentős változtatásokat hajtottunk végre. Elhagytuk a kötött témarendszert, nem ragaszkodunk a kötelezően feldolgozandó anyaghoz, hanem kötetlen formában foglalkozunk olyan aktuális témákkal, amelyek a tagságunkat legjobban érdeklik. Ismertettük természetesen a központi irányelvekben megjelölt szemináriumi anyagot is, de ezt kiegészítettük, alkalmaztuk a/helyi viszonyainkra.

— Mondana erre néhány példát?

— Amikor a bérrendezés előtt álltunk, a korábbi programot módosítottuk, bér- és jövedelemviszonyaink alakulásáról, ezek gyakorlati megvalósításának módszereiről, lehetőségeinkről adtunk tájékoztatást. *Igyekszünk mindig az események elé menni,* a várható fejleményekről megfelelő tájékoztatást adni. Az agitációs és propagandamunka jelentősége napjainkban fokozatosan nő. Természetesen csak úgy tudunk eleget tenni a velünk szemben támasztott követelményeknek, *ha a szakszervezeti tagságot rendszeresen tájékoztatjuk gondjainkról, eredményeinkről.*

Nem elsősorban a tanfolyamokon

Az agitáció nem reszortfeladat — folytatja — *ennélfogva nincs helyhez, időhöz és személyekhez kötve.* Nem elsősorban tanfolyamokon végezzük ezt a munkát, hanem folyamatosan, mindennapi beszélgetéseink során. Inkább egyfajta véleménycseréről van szó, a munkatársaink politikai ismereteire, tapasztalataira alapozunk. Dolgozóink alkotó véleménye, lelkiismeretes munkája nélkül nem tudjuk megoldani közös gondjainkat. Példaként említhetem, hogy a személy- és áruszállítás teljesítése érdekében az szb-tagok, főbizalmiak, bizalmiak rendszeres tájékoztatást kapnak a tervteljesítésről, a lemaradásról vagy a minőségi gondokról, s a konkrét teendőkről. Ezeket az igazgatóság vezetői, az érdekelt osztályvezetők szakterületekre bontják le, ezt ismertetjük a tagsággal és kérjük aktivitásukat a végrehajtásban.

— Hogyan szervezik meg a tagság továbbképzését, és milyen feladat hárul ebben az agitációs és propagandabizottságra?

— A területünkhöz tartozó valamennyi szervezeti egységnél *a képzést az alapoknál kezdtük,* majd ezt követően az érdeklődő dolgozók a legfelsőbb fokot jelentő *Időszerű kérdések* című tanfolyamon vehetnek részt. Az 1985—86-os oktatási évre a *Szakszervezeti vitakör* elnevezésű új tanfolyamunkra a jelentkezőket két csoportra osztottuk. Munkánkat egyrészt nagymértékben könnyíti, hogy szervezeti egységeink tagjai egymáshoz közel, állandó nappalos munkakörben dolgoznak. Másrészt sok jól képzett, felsőfokú politikai végzettséggel rendelkező, tapasztalt propagandistánk van, akik évek óta készséggel vezetik a tanfolyamokat.

Még önállóbban

— Hogyan szereznek érvényt a munkahelyi demokráciának?

— *Az agitációs és propagandamunkánkat a nyíltság, az őszinteség, az alapos politikai tájékozottság és a munkahelyi ismeret jellemzi.* Ha mégis előfordul, hogy valamire nem tudunk elfogadható választ adni, akkor azt nyitott kérdésként kezeljük és később feltétlenül visszatérünk rá.

— Ha ismét megválasztják tisztségébe, milyen terveket szeretne megvalósítani?

— Szeretném továbbfejleszteni mindazt, ami munkámban jó, és változtatni azon, amivel dolgozóink elégedetlenek. Mindenképpen szeretném elérni, hogy szakszervezeti tagságunk *még önállóbban, nagyobb kezdeményezőkészséggel rendelkezzen.*

Éles Árpád

A Magyar Vasutas és a Gudok, a szovjet vasutasok lapja szerkesztősége között kialakult kétoldalú kapcsolatok jegyében Nyikolaj Davidov, a lap egyik vezető munkatársa látogatott hazánkba. A vendéget fogadta Koszorús Ferenc főtitkár és dr. Juhász Zoltán titkár

(Skoda László felvétele)

Kabanov professzor előadása a szovjet vasutakról

A professzor előadást tart a budapesti vasútigazgatóságon

(Óvári Árpád felvétele)

Október 8-án kezdődött hazánkban A szovjet kultúra napjai rendezvénysorozat. Ennek keretében utazott Budapestre — a budapesti vasútigazgatóság meghívására — *Kabanov Alekszej Nyikolájevics* professzor, a műszaki tudományok doktora, a Szovjet Tudományos Műszaki Állami Bizottság közlekedési főosztályvezető-helyettese.

A vendéget *Józsa Károly* igazgatóhelyettes, *Pady Géza,* az igazgatóság pártbizottságának titkára és *Kovács László,* az MSZBT ügyvezető elnöke fogadta, majd megtekintették a Kelenföldi pályaudvart. Ott *Kelényi György* üzemfőnök-helyettes kalauzolta a professzort. Ezután a Nyugati pályaudvarral ismerkedett Kabanov. *Csapó József* üzemfőnök mutatta be a csarnokot, a vasút és a metró csatlakozását, valamint az aluljáróba telepített gépesített pénztársort.

A professzor ezután az igazgatóság kultúrtermében nagy érdeklődéssel kísért előadást tartott a szovjet vasutak fejlődéséről. Elmondotta többek között, hogy a szovjet vasutakon *tavaly 3,9 milliárd tonna árut szállítottak.* Ez az eredmény úgy született, hogy 1,3 kilométerrel növelték a vonatok átlagsebességét. A tömegáruk továbbításához nagy teherbírású, nyolctengelyes kocsikat gyártanak majd. A Szovjetunió vasúti pályáin nem ritkák a 65 kilogrammos sínek. Az energiatakarékosságot és a gyors áruszállítást szolgálja az a rendelkezés, hogy a nagy terheléssel futó hosszú vonatoknak az indulástól a célállomásig szabad utat kell biztosítani.

A vasútfejlesztési programok fontos részei a sebesség növelésével kapcsolatos kísérletek. A Moszkva—Leningrád közötti 659 kilométeres vonalon például már 140 kilométer óránkénti átlagsebességgel futnak az expresszvonatok. Egyes szakaszokon 200 kilométeres sebességet is elér a szerelvény. A Szovjetunióban már folynak a mágneses elven működő vonat kísérletei is.

Kabanov Alekszej Nyikolájevics ellátogatott a miskolci igazgatóságra és a Győri Közlekedési Műszaki Főiskolára is.

Séra Sándor

BÉKÉSCSABÁN

Minden negyedik vasutas tanul

A szakszervezeti bizottság napirendjén az állami felnőttoktatás helyzete

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága szeptember 25-i ülésén tárgyalta az állami felnőttoktatás helyzetét, az 1985/86-os oktatási év előkészítését, különös tekintettel a hiányos általános iskolai végzettségű dolgozókra.

Kihelyezett tagozat

Az írásos előterjesztésben a főbb célkitűzések között ez olvasható: *„tovább kell csökkenteni a 8 általános iskolai végzettséggel nem rendelkező dolgozók számát, a vezetők bevonásával ismertetni kell a továbbtanulási lehetőségeket, a beiskolázási feltételeket, a tanulók jogait és kötelezettségeit, a fiatalkorúak fogadása, képzésük megszervezése, a tanulmányi fegyelem megtartása, a tanulmányi eredmények figyelemmel kisérése, a kiemelkedő tanulók jutalmazása, a nyelvoktatás kiszélesítése."*

Ha az állami iskolai képzésben részt vevőkhöz hozzáadjuk a MÁV szaktanfolyamain továbbtanulók számát, valamint az üzemfőnökség oktatási központjában kiképzésben részt vevőket, akkor megállapíthatjuk, hogy az idén 594 dolgozó tanul, ez az állományi létszám 23, 25 százaléka.

Az üzemfőnökség minden évben kiemelten foglalkozik az iskolahiányos dolgozókkal. Míg 1981-ben a dolgozók 14,7 százaléka nem rendelkezett az alapműveltséget adó 8 általános iskolai végzettséggel. addig 1985-ben ez az arány a felére csökkent.

Az eredményt folyamatos beiskolázásokkal, és struktúraváltással érték el. A vasutas művelődési házban már tíz éve működik a Dolgozók Általános Iskolájának kihelyezett tagozata, ahol az üzemfőnökség iskolahiányos dolgozói tanulnak.

A szervező, agitációs munka mellett az általános iskolát el nem végzettek számát úgy is próbálja a gazdasági vezetés csökkenteni, hogy a nyugdíjba menők helyébe lehetőleg az alapműveltséggel rendelkező dolgozókat vesznek fel.

Fiatalkorúak képzése

A különböző középfokú oktatási intézményben összesen 74 dolgozó tanul. Az üzemfőnökség oktatási tervének megfelelően, az 1985/86-os oktatási évben a békéscsabai *Kemény Gábor Szakközépiskolában* a vasútforgalmi ágazat levelező tagozatán újabb első osztályt indítottak 29 dolgozóval, többségük 30 éven aluli fiatal.

A beszámolóban elhangzott, hogy a főiskolai, egyetemi tanulást nem vállalják szívesen a dolgozók. A munka, a család melletti tanulás nagy leterhelést jelent számukra. A kollektív szerződés által biztosított tanulmányi jutalmak hatása még nem tapasztalható.

Az üzemfőnökség vezetői kiemelten foglalkoznak a fiatalkorúak képzésével, foglalkoztatásával, nevelésével. Jelenleg 20 fiatalkorút foglalkoztatnak. Céljuk: *amikor betöltik a 18. életévüket, már a tervezett munkakörhöz előírt szakvizsgával rendelkezzenek, valamint a szakképzettség mellett az általános műveltségük is gyarapodjon.* Az oktatók a fiatalkorúak képzésére nagyobb gondot fordítanak, magatartási, viselkedés és munkakultúrára nevelik őket.

Két nyelvtanfolyam indult

A felnőttoktatás fontos része az idegen nyelv tanítása. A üzemfőnökségen két nyelvtanfolyamot indítottak. A román és német nyelvű oktatásra összesen 33 dolgozó jár rendszeresen.

Az üzemfőnökségen szervezetten, a gazdasági feladatok megvalósítása érdekében szervezik, irányítják az állami felnőttoktatásból rájuk háruló munkát. Maguknak szabták feladatul a VII. ötéves tervidőszak előkészítését, a gazdasági tervhez igazodó, a munkaerő-szerkezethez alkalmazkodó, öt évre szóló oktatási terv összeállítását, a szorosan vett általános műveltség mellett a szakmai műveltség kiszélesítését, a kereskedelmi és közgazdasági szemlélet tudatosítását, a kereskedelmi munkakörökben foglalkoztatott dolgozók szakismeretének bővítését, valamint a nyelvoktatás szintentartását.

A szakszervezeti bizottság tagjai az előterjesztést megvitatták, majd szóbeli kiegészítéssel, a kérdésekre adott válaszokkal együtt elfogadták azt.

Zacharidesz Jánosné

A szabolcsi Dombrádról

Nyugdíjasként is visszajár a dunakeszi járműjavítóba

Az elmúlt évtizedek tervszerű vidéki ipartelepítése számos családnak biztosított jobb megélhetési lehetőséget.

De még ma is több tízezren vannak, akik a vasárnapi ebéd után a kellemes családi csevegést már csak gondolatban élvezhetik, mert hiszen vonatra ülnek, hogy este kilenc, tíz órára megérkezzenek a főváros vagy az agglomerációban levő valamelyik üzem munkásszállójára.

Csáki György immár tizenhárom éve, hetente ingázik *Dombrád* és *Dunakeszi* között. A több száz kilométeres hétvégi utazásokat augusztus óta már mint nyugdíjas vasutas teszi meg.

— *Négy hónapot töltöttem otthon nyugdíjasként.* Rendbe tettem a kertet, mert hát a rövid hétvégeken erre kevés idő jutott. Volt tennivalóm bőven a gyümölcsfákon is, na és van néhány méhcsaládom, azokat sem lehet elhanyagolni.

Mindezekről a járműjavító üzem munkásszállójának társalgójában beszélgettünk. A nyírségi emberre jellemző őszinte kitárulkozással fedi fel előttem küzdelmes életüket. A háborút, a nincstelen éveket, a bizonytalan megélhetési lehetőségeket. Majd arról beszél, hogy 1951-ben szegődött a vasúthoz, de alacsony iskolázottsága miatt bizony nem a legjobban keresők közé tartozott. Aztán gondolt egyet, s annyi társához hasonlóan kényszerből otthon hagyta a családot és „idegenben" próbált jobb megélhetést biztosító munkát keresni.

— *1971-ben jöttem a járműjavítóba.* Előbb ablaktisztítóként dolgoztam. Itt az órabérem a korábbinál jóval magasabb volt és még plusz pótlék is megilletett, de sajnos a vegyszereket nem bírtam. Egy rövid kitérővel kerültem a textilraktárba anyagkiadónak, ahová most nyugdíjasként is visszajöttem. Az itteni keresetemből sikerült annyi pénzt megtakarítani, hogy a nyáron be tudtuk vezettetni a vizet. Gondolhatja, hogy a magunkfajta embereknek milyen nagy örömet jelent az, hogy öreg napjainkra végre mi is kádban fürödhetünk. A maradék kis pénzünkből a szobába cserépkályhát építtettünk.

Megtudom azt is, hogy örömmel játszana a három unokával, hiányzik a családi fészek melege is, de úgy érzi, most még bírja a munkát, szeretne egy kevés tőkét összegyűjteni.

— *Takarékosan kell élnünk, a feleségemnek nincs nyugdíja, az enyém 4100 Ft.* E mellé nagyon jól jön a havi négyezerötszáz forint, amit nyugdíjasként keresek. Otthon nehezen lehetne nekem megfelelő munkát találni, szívesen jöttem vissza az üzembe, mert itt, túlzás nélkül mondom, hogy családi hangulatban dolgozunk, jól ismerjük és megbecsüljük egymást.

Majd egyórányi beszélgetés után együtt indultunk el Csáki Györggyel második otthonából. Én a lakótelep irányába szaporáztam lépteimet, ő pedig a kertváros felé, hogy meglátogasson néhány családot, akiknél az évek során munka után alkalmanként besegített a kertimunkába.

Vetési Imre

Előrehaladásunk záloga a tartalékok feltárása

Újjáválasztották a szakszervezeti bizottságot a nyíregyházi körzeti üzemfőnökségen

A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség bizalmitestülete október 8-án tartotta vezetőségválasztó értekezletét, amelyen részt vett *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Tóth Géza*, a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár Megyei Tanácsának vezető titkára, *Kulcsár József*, vasútigazgató és *Volosinovszki János*, a területi szakszervezeti bizottság titkára.

Csujna János szb-titkár beszámolójában elmondotta többek között, hogy a területen augusztus 15-én kezdték meg a választásokat. Az eltelt idő alatt *130 bizalmit és helyettest, 16 főbizalmit, 20 főbizalmi-helyettest, 130 munkavédelmi őrt és 130 beteglátogatót választottak.*

A bizalmicsoportok a bizalmitestületbe 59 bizalmit, főbizalmit, illetve főbizalmi-helyettest delegáltak. Ez kevesebb az eddigi testületi létszámnál. Az új választási szabályzat értelmében a bizalmitestületek létszáma maximum 69 lehet. Ebben benne van a megválasztásra kerülő tíz vezetőségi tag is.

Az szb-titkár ezután elmondotta, hogy sok segítséget adtak a termelési tervek sikeres teljesítéséhez. Öt év alatt minden esztendőben teljesítették a Kiváló üzemfőnökség elnyeréséhez szükséges célkitűzéseket. *A főnökség négyszer kapott Kiváló üzemfőnökség címet.* Sokat tettek a kulturált utazás feltételeinek javításáért is. Az áruszállítási tervet szinte minden évben túlteljesítették.

A gondokról szólva többek között megemlítette, hogy a kulcsfontosságú munkakörökben tartóssá vált a létszámhiány, amit a budapesti és szolnoki kirendeltségek tovább növeltek. Emiatt gyakran előfordult 24/24-es szolgálat is. A jegyvizsgáló-létszámhiány is állandósult, és ennek jelentős anyagi kihatásai vannak.

Az üzemfőnökség kollektívái, szocialista brigádjai kezdeményezők voltak a társadalmi munkaakciók szervezésében, a társadalmi munkákban. Az ezért járó pénzt a város fejlesztésére és a nyugdíjasok segélyezésére fordították.

A munkakörülmények fokozatos javulását teszi lehetővé az elmúlt évben elkezdett dízel- és kocsijavító műhely átépítése. Felújították már az orvosi rendelőket és várókat, a vontatási telepen új fogorvosi rendelő épült.

Csujna János részletesen beszélt még a szakszervezeti bizottság agitációs-propaganda tevékenységéről, a kulturális, oktatási és közművelődési munkáról, a különféle bizottságok működéséről.

A vitában hozzászólók kérdéseket tettek fel többek között *Koszorús Ferenc* főtitkárnak is a vasút jövőjével, az alkatrészbeszerzés gondjaival, a bérezés alakulásával kapcsolatban, amelyre részletesen válaszolt. A legfontosabb feladatok közé sorolta a szállítási teljesítmények növelését, *a tartalékok feltárását*, a fegyelem erősítését, a károk megelőzését. Részletesen foglalkozott a bizalmiak szerepével, az alapszervezetek megnövekedett hatáskörével.

Tóth Géza, az SZMT vezető titkára, hozzászólásában a város és a megye szakszervezeti mozgalmi életéről, a választásokról, a vasutasok szerepéről beszélt. Kiemelte a bejáró dolgozókkal való foglalkozás szükségességét.

Az üzemfőnökség bizalmitestülete Koszorús Ferenc főtitkárt küldöttnek jelölte a vasutas-szakszervezet XI. kongresszusára. Ugyancsak itt jelölték a XI. kongresszusra és az SZMT küldöttértekezletére Tóth Géza, vezető titkárt is. A jelölteket a bizalmitestület egyhangú szavazással megválasztotta. A körzeti üzemfőnökség szb-titkárává ismét Csujna Jánost választották.

K. S.

A vasutas-utánpótlást nevelik

Újabb fordulóhoz érkeztek a szakszervezeti választások. A bizalmiak, főbizalmiak megválasztása után október első napjaiban megkezdődtek a szakszervezeti bizottságok újraválasztásai. Szeged egyik jelentős oktatási intézményében, a MÁV Nevelőotthonban október 7-én tartották a választást. *Fülöp János* igazgató köszöntötte a megjelenteket, köztük *dr. Juhász Zoltánt*, a Vasutasok Szakszervezete titkárát, *dr. Lugosi Józsefet*, a szegedi területi szakszervezeti bizottság titkárát és *Annus Istvánt*, a szegedi vasútigazgatóság osztályvezetőjét.

A szakszervezeti bizottság elmúlt ötévi munkájáról *Horváth Sándorné* szb-titkár számolt be. Többek között elmondotta, hogy intézményükben 54 szakszervezeti tag tevékenykedik, szervezettségük 100 százalékos. Feladatuk az intézmény falai között tanuló 195 diák nyugodt, gondtalan tanulásának a biztosítása. Nem kis büszkeséggel említette, hogy olyan feltételeket teremtettek, amelyek városszerte elismerésre méltóak. *A középiskolás diákok itt valóban otthonra leltek.* Jelentős eredménynek könyvelhető el a tanárok és dolgozók munkahelyükhöz való ragaszkodása.

A titkár beszámolója után a számvizsgáló bizottság vezetője tett jelentést, majd dr. Lugosi József ismertette a tszb minősítését. Eredményesnek ítélte a szakszervezeti bizottság munkáját, a fiatalok nevelésében kifejtett tevékenységét. Az öttagú szakszervezeti bizottság és számvizsgáló bizottság munkája mind tartalmában, mind minőségében tovább javult, a tisztségviselők feladataikat nagy felelősséggel és sikeresen oldották meg.

A beszámolót követő vitában többen kértek szót. A hozzászólók kiemelték azt a nagy felelősséget, amellyel az itt lakó diákok tanulását, nevelését biztosítják. Továbbra is feladatuknak tekintik a vasutasgyermekek jó szellemben való nevelését, a vasutas-utánpótlás biztosítását. Dr. Juhász Zoltán méltatta a szakszervezeti választások jelentőségét, a vasutas-szakszervezet területén dolgozó mintegy húszezer társadalmi tisztségviselő munkáját. *Elismerően szólt a nevelőotthon szakszervezeti bizottságának munkájáról, a vasút életében betöltött sajátos szerepéről.* Hangsúlyozta, hogy az itt folyó munka szerves része a vasút tevékenységének. Mint ismeretes, a vasút munkaerőgondokkal küzd, s így nem mindegy, hogy az innen kikerülő diákok milyen pályát választanak, hová mennek dolgozni. Dicsérően szólt arról, hogy a végzettek 85 százaléka a vasutat választotta életpályául. E szép eredmény az ott dolgozó kollektíva következetes, jó munkáját dicséri.

A vita lezárása után *Nagy Pál*, a jelölőbizottság vezetője ismertette a tagsággal folytatott előzetes beszélgetés eredményét, majd sor került az új tisztségviselők megválasztására. A nevelőotthon szakszervezeti bizottságának elnöke *Éles Pál*, titkára ismét *Horváth Sándorné* lett. A jelenlevők a Vasutasok Szakszervezete XI. Kongresszusára küldöttnek *dr. Juhász Zoltánt* választották meg, aki e városban tanult, itt volt tanár, életútja is összefonódott az oktatással. Ugyancsak megválasztották a különböző bizottságokban tevékenykedő szakszervezeti aktivistákat.

Gellért József

Főbizalmi-választás Városföldön

A szakszervezeti munkában fokozott szerepe van a főbizalmiaknak, helyetteseiknek és a bizalmiaknak. Tekintélyüket elsősorban maguknak kell kivívni. A szakszervezeti tisztségeket minden szinten az arra legalkalmasabb személyekkel kell betölteni. Ezeknek a követelményeknek a jegyében választott a tagság főbizalmit *Városföldön*, a szentesi építési főnökség kötőtelepén.

Mint az *Szabó András* főbizalmi beszámolójából kitűnt, a munkahelyi szociális gondok és a megélhetési nehézségek ellenére is helytállnak a városföldi kötőtelep munkásai. Ha kell, a hegesztő szakmunkások is besegítenek a pályaépítési munkákba. A nyolc szocialista brigád, élükön az állami díjas *Dózsa* brigáddal, nemcsak a munkaversenyben, hanem a szakszervezeti munkában is kitűnnek. A brigádokból tizennyolc szakszervezeti tisztségviselő képviseli a munkahely dolgozóinak érdekeit.

Szabó András főbizalmi beszámolójában kiemelte a szakszervezet munkaversenyt segítő tevékenységét. A kongresszusi munkaversenyben jól szerepeltek a városföldi brigádok, és hozzájárultak ahhoz, hogy az építési főnökség az elmúlt időszakban minden évben elérte a kiváló szintet. A munkahelyen a bizalmiak javaslatára a többletmunkák végzésére rendelkezésre bocsátott építésvezetőségi keretet a munkacsoportoknak a hatáskörébe adták.

A gondokról is szólt a főbizalmi.

Kedvezőbb menetrendre lenne szükség, mert Városföldre sok a bejáró dolgozó. Nehéz a munkaidő kidolgozása. Az ingázás közben sok a csatlakozáshoz a várakozási idő, ami a dolgozók szabad idejét veszi el. Alapvető munkahelyi szociális probléma az ivóvíz hiánya. A kötőtelepi kút fúrása nehézségbe ütközik.

A taggyűlésen elemi erővel került felszínre a tüzelőhiány. Felmérés szerint az építésvezetőség dolgozóinak 80 százaléka szilárd tüzelővel fűt. Az érintettek közül csak 8 százaléknak van meg a szükséges tüzelője. Október elején a dolgozók 50 százaléka teljesen ellátatlan volt. *Javaslat hangzott el a taggyűlésen, hogy a MÁV központilag szervezzen tüzelőakciót és a vasúti szertárak útján segítsen az ellátásban.*

A főbizalmi tisztségre egy személyt jelöltek, helyettesére kettőt. A szavazás eredményeként 96 százalékkal Szabó András választották újból főbizalmivá, 70 százalékos szavazati aránnyal *Molnár László kötőtelepi munkacsoport-vezetőt főbizalmi-helyettessé.*

Fogas Pál

„A munkavédelem a helyi politika része"

Beszélgetés Főcze Lajossal, a SZOT munkavédelmi, társadalombiztosítási és egészségügyi osztályának vezetőjével

A munkavédelem funkcionális irányítását 1984. június 30-ig a SZOT végezte. Ezt követően a Minisztertanács a munkavédelem irányítására és hatósági ellenőrzésére létrehozta az Országos Munkavédelmi Főfelügyelőséget, valamint annak területi szerveit. Ily módon a szakszervezetek által gyakorolt hatósági és érdekképviseleti jogok kettéváltak. Mi történt az elmúlt időszakban? Miként működik az egységes állami felügyelet, illetve társadalmi ellenőrzés? Mely tényezőket szükséges ma kiemelni a szakszervezeti munkában? Ezekről beszélgetett *Főcze Lajossal*, a SZOT munkavédelmi, társadalombiztosítási és egészségügyi osztályának vezetőjével *Kárpáti Tamás.*

— Mindenekelőtt azt szükséges megállapítani, hogy a változások a munkavédelmet és a társadalombiztosítást érintették, ugyanakkor az átállás mind a két területen zökkenőmentesen zajlott le. Szót érdemel, hogy az ellátást élvezők szinte észre sem vették az irányítószervek gondjait. Ez a legnagyobb dicséret, hiszen az egész ellátási rendszer — változásaival együtt — értük van.

A munkavédelemnél jelenleg még a direktebb állami tevékenység valósul meg, miközben a szakszervezetek mozgalmi gyakorlatát, „jó tulajdonságait" sikerült átmenteni. A társadalmi aktivistahálózat például ugyanolyan nagy értéket képvisel, mint korábban. Egyszóval, az új formák, az intézkedési és ellenőrzési keretek kialakultak, mi több, hasznosan működnek. Persze kisebb zökkenők valamely eljárásnál vagy apparátusnál előfordulnak, de ezeket nem dramatizáljuk. Nyugodt lélekkel állíthatom, nem volt ok arra, hogy a csatabárdot kiássuk.

— A kép így túl általános. Mi a helyzet a szakszervezetek korábbi, joggyakorlatánál, amit jó néhány tisztségviselő jelenleg is félt? Van reális alapja ezeknek a félelmeknek?

— Megragadom az alkalmat arra, hogy az állami és a szakszervezeti oldalak kapcsolódásait hangsúlyozzam. Annál is inkább, mert az összecsiszolódás napjainkban is tart. Mi a leglényegesebb? — kérdezik tőlem is gyakran. *Talán az a baráti-munkatársi kapcsolat, amely az átszervezés után is megmaradt?* Vagy, hogy zömmel szakszervezeti szakemberek ültek az állami íróasztalok mögé?

Nos, értékítéletünk szerint ma az a legfontosabb, hogy a szakszervezet tisztségviselőit tudomásul vegyék: *partnereink munkájára az államigazgatási gyakorlat a kötelező; ők így kötelesek dolgozni.* Ugyanakkor nekik viszont az általános együttműködési gyakorlat elért fejlettségi szintjéhez szükséges igazodniuk, illetőleg az együttműködési kötelezettséget kell tudomásul venniük. Egyebek között azt is, hogy a Munka Törvénykönyvében megfogalmazott szakszervezeti jogosítványok alkalmazása *nem az állami tevékenységekkel ellentétes piszkálódás, hanem kötelességteljesítés,* legyen szó véleményezésről vagy ellenőrzésről, beszámoltatásról vagy kifogásról.

Való igaz, a munkavédelemben és a társadalombiztosításnál nagy előnyt jelentett, hogy a szakszervezeti szakemberek állami alkalmazottként viszik tovább az ügyeket. Nem kevesebb, mint 30 év tapasztalatait sikerült a folyamatokba átmenteni és megőrizni. Ugyanakkor mégiscsak itt áll egy merőben új rendszer, amelyben elvi alapon kell fazont kapnia mindkét fél tevékenységének és együttműködésének. Ez tehát nem keverendő össze a korábbi baráti vagy munkatársi viszonyokkal!

Véleményem szerint nemcsak sikerült összerázódni, hanem nem csekély előrelépésről is beszélhetünk. Például a különféle munkavédelmi és társadalombiztosítási jogszabályok előkészítése jelenlétünkkel történik, ahol a szakszervezetek véleményét jó előre illeszteni lehet, tehát nemcsak a végén. *Ily módon jobban lehet érvényesíteni a szervezett dolgozók érdekeit,* s a társadalmi részvételben nagyobb felelősség testesül meg. Ez a helyzetkép jellemző a most folyó, nyugdíjakkal kapcsolatos mozgalmi tevékenységre is, ahol messzemenőkig képviseljük az érintettek véleményét és igényeit egyaránt.

— Ezek a példák azt mutatják, hogy az államigazgatási szervek mellett a szakszervezetek párhuzamos munkát végeznek. Vajon szükséges, elengedhetetlen párhuzamokról van szó?

— Teljes mértékben! Valóban sokan megkérdezik, hogy kell-e ez nekünk? Én úgy fogalmaznék, *hogy a munkavédelem területén a véleményezéstől az ellenőrzésen át a bűnvádi feljelentésig tükörképmunkát végzünk,* amelyben a két oldal kiegészíti egymást, és egy végeredményt ad. Sokan a felszín alapján formálnak meg valamilyen nézetet, de azt már nem vizsgálják, hogy az eszközök a partnerek fellépése során merőben mások. Pedig az eszközöket nem szabad felcserélni, összekeverni; ezt mindenütt szem előtt tartjuk.

— Szavai alapján úgy vélem, lényeges ponthoz érkeztünk. Netán arról lenne szó, hogy gond mutatkozik a mozgalmi eszközök és módszerek alkalmazásánál?

— Igen. Jó néhány helyen megfeledkeztek arról, hogy a dolgozók élet- és munkakörülményeinek szüntelen javításába a szóban forgó kérdések is beletartoznak! Sok testület elszokott attól, hogy a munkavédelemmel rendszeresen foglalkozzon, mondván: *ott van a társadalmi ellenőr, a szakember a maga jogaival, tegyen, amit jónak lát.* Ez a kis ellenállás útja, magatartása, amin nem tehetjük túl magunkat, *mert az új rendszerben is az alapszervezeti testületek adják a szakszervezeti mozgalom fő erejét.* A munkavédelem ily módon a helyi politika része, azaz a helyi testületek gyakorlati tevékenységének meghatározó eleme.

Tény, hogy a munkavédelmi ellenőr ezelőtt „felügyelő" volt, aki leállíthatott, intézkedhetett. Ám az ellenőrök most sem értik kevésbé a dolgukat, ezért fontos feladatuk, hogy a testületi ülések szakszerűségét szavatolják, segítsék az álláspontok kialakítását. És itt jön a másik mozgalmi eszköz: *a munkavédelmi ellenőrök magabiztosan élhetnek szignalizációs jogukkal.* Az új rendben már nem állíthatnak le gépet, üzemet, de ha levelet írnak az igazgatónak, és az elmulasztja az intézkedést, akkor minden következmény egyértelműen őt fogja terhelni. Tudom, ez a megállapítás így meglehetősen hiányos. Éppen ezért a munkavédelmi ellenőröktől azt is kérjük, hogy — mert ilyen joguk van — *a területi munkavédelmi irányítószerveknek szintén jelezzenek, ha azt tapasztalják, hogy az illetékes gazdasági vezető nem lép.* Ez nagy tekintélyt és befolyást nyújt számukra, amit az alapszervezeti testületek eddig még nem aknáztak ki.

Félreértés ne essék. Nem arra gondolok, hogy a tisztségviselők öncélú jogaikat fitogtassák vagy feljelentgessenek. Inkább azt hangsúlyozom, hogy — állandóan vizsgálódva a munkahelyi környezetben — informálják a testületüket, és így, ezen keresztül alkalmazzák jól e jogot.

— Terveznek-e a jövőben is olyan közös akciókat, amelyekben a munkavédelmi ellenőrök különleges feladatot kaphatnak?

— Régi tapasztalatunk, hogy amikor mozgósítottuk az ellenőröket, különleges sikerélményben volt részük, s szakmailag is sokat gyarapodtak. *Jelenleg is ügyelünk tehát arra, hogy folyamatosan dolgozzanak,* és egy-egy akcióba meghívjuk őket. Ez az ellenőrzésnek, mint fő feladatnak az alapkérdése marad ezután is. Lényeg, hogy az ilyen érfalak között lüktető társadalmi bázis kívánatos a jövőre nézve is. Ennek megőrzésére, tudásuk, hatásuk növelésére törekszünk.

— Mégis, mi a következménye mindezeknek a szakszervezeti bizottságok tekintetében? Mit tegyen egy szb, ha eredményesebben akar dolgozni?

— Egyszerűen fogalmazok: *amihez egy szb a nevét hozzáadja, ott ezzel ne érjen véget a munkája!* Legalább ilyen fontos, hogy a későbbiekben is megkövetelje a szabályok betartását, a kiképzést az alapvető tudnivalókról és másokat — a tervezéstől a beszámoltatásig a munkahelyi politikában. Mint annyi másra, a munkavédelemre és a társadalombiztosításra is igaz, *hogy ne csak a gazdasági partner figyeljen, hanem a választott testület is.* Azt kérjük, ne csupán iktassák a felső szintű határozatokat, hanem olvassák és segítsék is az alkalmazást, vagy jelezzék, ha valamiben nem értenek egyet.

— Az elmondottak tükrében hogyan vélekedik a Vasutasok Szakszervezetének helyzetéről, munkavédelmi tevékenységéről? Mennyiben mutatkoznak az azonosságok és a különbségek?

— *Elvi vitánk sohasem volt a szakszervezettel.* Jó dolog, elismerést is jelent, hogy a főtitkár az Országos Munkavédelmi Bizottság tagja, ahol képviseli a vasutasok érdekeit. Kedvező benyomást kelt továbbá, hogy munkavédelmi és környezetvédelmi önálló osztályt hoztak létre, illetőleg az, hogy a céljellegű ellenőrzések során — az állami felügyelettel együtt — akcióba vitték a tisztségviselőket. Ugyanakkor a Vasutasok Szakszervezetére is helytálló az az igény, hogy területi szerveik, valamint alapszervezeteik intenzívebben foglalkozzanak a munkavédelemmel. A vasút fegyelme sokat kopott ugyan, de a maradó függelmi tisztelet — társadalmi ráhatás nélkül — nem mindig alkalmas a munkavédelemben kitűzött célok valóra váltására.

PORTRÉVÁZLAT

A villanymozdony-vezető

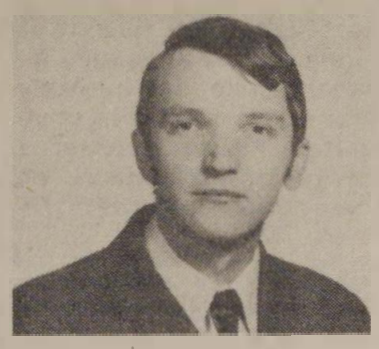
Arc nélküliek-e a mozdonyvezetők? Ismerik-e, felismerik-e őket az utasok és a vonatokra rácsodálkozók? Az elrobogó mozdonyokon látszó sziluettek milyen emberi magatartást rejtenek? Keresi-e mindezt valaki? Magányosak-e a vezérálláson? Milyenek munka közben és azon kívül?

Fekete Sándor még csak harminchárom éves és már tizenhárom éve vezet mozdonyt. Villanymozdonnyal kezdte és ez lett számára természetes. Így született bele napjaink vasúti technikájába. Most a V 43 1371-est „lovagolja", míg korábban a V 63-asok „berepülőpilótája" volt.

— Jók ezek a gépek?

— *Általában kétszázezer kilométert tesznek meg az első fővizsgáig. Kollégáimmal megcéloztuk az ötszázezret. Sajnos, nem ment. Négyszáznyolcvanháromnál „elbuktunk".*

Imponáló vállalkozás! Ötszázezer kilométer szolgálatképtelenség nélküli vezetés. Ám Füzesabony és Kál-Kápolna között a hőnfutásjelző bejelzett. Füzesabonyban lejáratták a gépet a Tokaj expressz elejéről.



Emlékezetes nap

— Elektromos hiba miatt nem volt gondunk! Sajnáltuk is mindannyian. Váltótársaimmal egyidősek vagyunk, közösen akartuk a félmilliót elérni.

A szándék tisztessége követendő. Még akkor is, ha ezúttal nem ment. Így is tizenkétszer kerülhették volna meg a földet. Kell ennél több?

— És a V 63-asok?

— *Azok remek mozdonyok! A 01 és 02-est vezettem a prototípusok közül. Mellettem mérnökök, konstruktőrök, szerelők, vasúti átvevők szorongtak. Alig fértünk el egymástól.*

1980. február 5. emlékezetes nap Fekete Sándor számára. *A svéd kísérleti kerékpárral 168 km/óra sebességet értek el gépmenetben Hort-Csány és Vámosgyörk között.* Az útátjárókat őrizték. A második próbán már hétkocsis, háromszáz tonna tömegsúlyú vonattal százhatvanhárom kilométeres végsebességet értek el.

— Lehetett volna fokozni a sebességet?

— Természetesen! Határt a vonalfeszültség szabott. Nem a mozdonyon múlt.

Ezt a gépet először *Lakatos Béla* mozdonyreszortos nevezte *„Gigant"*-nak. És rajta maradt, miként korábbi gőzöstestvérein a *Nurmi, Bika, Pulyka, Nyalóka* nevek.

— *Ezt a gépet nagyon jó vezetni.* Minden más mozdonynál jobb. Az ember érzi az ötezer lóerő biztonságát. Csak a pályát kell figyelni. Egy elektromos szabályzóval a beállított sebességet hegynek-völgynek egyenletesen lehet tartani. Közel három évig jártam vele teher- és személyfordában. *A vezető fülkéjének a csendje megnyugtató. Nincs álmosító„ monoton zaj.* Az új szállítású hatvanhármasok a Krupp-licenc kerekeiből készült alvázon futnak, simán, egyenletesen.

— Amikor a Tisza expresszt továbbítjuk, erőlködés nélkül indul a 18-20 kocsival. A több száz méter hosszú, ezer tonna tömegsúlyú vonat szinte elnyúlik mögöttünk. Valósággal ring alattunk a gép. Ezt az érzést semmihez sem tudnám hasonlítani — mondja és derűsen nézi szavai hatását.

Játék az idővel

Igen! Valahol itt kezdődik a vasút, a szakma, a munka szeretete. Vallja, hogy ennek a gépnek ez a terhelés való. A vezetés nem fárasztó. Az egyhangúság is elkerüli. Hisz minden percben és félpercben történik valami. Az éberségi 45 másodpercenként bejelez. A jelfeladás ismétli a jelzők fényeit: térköz-, bejárati, kijárati jelzők. Pillanat alatt ezerszázalékos pontossággal értékelni kell a parancsot. Mert máris váltójelzők, útátjárók, sorompófények, őrhelyek, ellenvonatok váltogatják egymást. Szakszerűen beszél erről az érzésről, amikor szeretettel, felelősséggel vall munkájáról.

— *A mozdonyvezetés „játék az idővel"! A késés nem jó az utasoknak, nekünk sem! Cikkeznek, beszélnek rólunk. Ezért előre elgondolom, hogy hova, mikor érkezem. És arra ott is akarok lenni. Még ha késetten indítottak is.*

A Nyíregyházáról rendszeresen indított expressz szerencsi 7 perces késését a Miskolc Tiszai pályaudvarig csak 4 percre lehet mérsékelni. De ha Emődön kitérőbe haladtatják, ismét visszaesnek a 7 perchez. Ilyenkor a sebességet 120-ról le kell ejteni 40 km/órára. És ebből a Keletiig csak 3 percet lehet behozni. Szüntelen harc ez az idővel. Az időért.

— Szorongás vezetés közben?

— *Azt még nem éreztem! Mindig készülök az utakra. De ahogy ereszkedik a szürkület, figyelmem úgy fokozódik!*

A mozdonyvezetőkre mindig az együvé tartozás volt jellemző. Áll-e ez ma is? — kérdezhetném, ám Fekete Sándor magától folytatja:

— *Egy dunai hajókiránduláson jöttem rá, hogy mi az összetartozás.* Forgalmi, kereskedelmi, gépészeti dolgozók voltunk együtt. A munkáról beszélgettünk. Mindegyik mondta a magáét. Aztán összeállt bennem a kép. A mozdonyvezetés nem kenyérkereset kérdése csupán. Ehhez elhivatottság kell. Készülni kell rá gyermekkortól. *Nyolcéves voltam, amikor először mondtam az apámnak, hogy mi leszek.* Aztán útörőként négy évet, majd a Vasútgépészeti Technikumban másik négy évet tettem erre az életemből.

Tiszta szívvel

Ezt csak tiszta szívvel lehet jól végezni. Vagy sehogy! Mert ehhez az is kell, hogy az út végén még egyszer átgondolja az ember, hogy mit végzett. És ha vétett, vonja le a tanulságot.

Fekete Sándor műszaki intéző hét másik társával havonta négyszer váltókat állít a Keletiben. Kevés az ember, nincs ki állítson. A vasút pedig nem állhat meg. *Úgy tartja, ha a főnökség kéri, illik segíteni.* Önszántából. Nem a pénzért, ez fölötte áll minden anyaginak. Életvitele társai figyelmét is felkeltette. Előbb a munka, aztán a magatartás, a segítőkészség, a közösségi viselkedési mód. Ezek, igen, ezek együtt tették, hogy Fekete Sándor *ma a vontatási üzemegység párttitkára.* Ezenkívül tagja a körzeti üzemfőnökség, a területi szakszervezeti bizottság, s a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének. Ezekbe a testületekbe nem véletlenül kerülnek az emberek. Ajánlásuk a munka, a magatartás és a közösségi élet feltétlen vállalása és igenlése. Ehhez pedig tíz, száz, vagy ezer ember azonos véleményére van szükség.

— *Család nélkül nem lehetne mindezt végigcsinálni* — mondja szerényen. — *Feleségem megért engem! Azonos úton járunk. Ő a műszaki kocsiszolgálatnál, én a vontatásnál. Gyermekünk nyugodt légkörben nevelkedik.*

Szabó Béla

ÚTKÖZBEN

Utasok és vasutasok

Aki rendszeresen utazik, gyakran tapasztalhatja, hogy mennyi rosszindulatú, becsmérlő megjegyzést kell a személyszállító vonatok késése, a tisztaság hiánya miatt a jegyvizsgálóknak végighallgatniuk.

A közelmúltban a 6215. számú Záhony—Budapest Nyugati között közlekedő személyvonatra Szabolcsban szálltam fel. Kisvárdára pontosan érkezett a személy Záhonyból, de meglehetősen zsúfoltan. Nyíregyházán sokan leszálltak. Így a nagyobb távolságra utazóknak valamivel kényelmesebb hely maradt.

Türelmetlen utasok

A vonatnak menetrend szerint már 20 perccel korábban el kellett volna Nyíregyházáról indulnia. A késés okáról azonban nem hangzott el tájékoztatás. Az egyik apuka, gyerekei türelmetlenségét megunva, odament a vonatvezető jegyvizsgálóhoz, s meglehetősen ingerülten kérdezte a várakozás okát. A vonatvezető türelmesen mondta: *A fél órát késő Tokaj expressz miatt várakozunk.*

Az elindulás után váltottam szót *Lakatos Sándor* vonatvezetővel. Mint mondta, ilyen ingerült utasokkal naponta van dolguk. A vonaton sokan azért veszítették el türelmüket, mert a rövid szerelvény miatt nagy a zsúfoltság.

— *Kilenc kocsi van csak a szerelvényben. Ebből egy pakli- és egy bisztrókocsi, tehát az utasok csak hetet vehettek igénybe. Nem a záhonyiak tehetnek róla, hogy ilyen rövid a szerelvény. De ezt én nem mondhatom az utasnak* — tárja szét a karját Lakatos Sándor.

Téglákon népes, kissé hangos társaság szállt fel a mögöttünk levő kocsiba. Csak akkor csendesedtek el, amikor a vonatvezető a jegyeket kérte. Néhányuknál volt csak jegy, s amíg a potyautasokkal vitatkozott, a fiatalabbja eltűnt és jókora reklámszatyrokkal végigjárta a szomszédos kocsikat, s az üres, sőt félig üres sörös- és kólásüvegeket mind összeszedték. Közben Hajdúhadházára ért a vonat. A társaság, miután leszállt, nyomdafestéket nem tűrő módon szidalmazta a vonatvezető jegyvizsgálót.

— *Ez sajnos naponta ismétlődik, de mit tehetünk?* Volt rá eset, hogy bántalmazták is a kalauzt, s amiért megbüntette őket, panaszos levelet küldtek a főnökséghez. Mit gondol, mi történt ezután? *A jegyvizsgálót marasztalták el* — mondja.

Ahogy beszélgettünk, egy anyuka jött gyerekével a WC-hez. Benyitott, majd vissza is zárta az ajtót és elindultak a kocsi másik végébe. A vonatvezető később mutatta csak meg, hogy az a mellékhelyiség hetek óta nem volt takarítva.

Negyven percig a nyílt vonalon

Kisújszállásig a késés 12 percre fogyatkozott. A bejárati jelző előtt azonban megfogtak bennünket. Előttünk egy tehervonat vesztegelt. *Több mint negyven percig álltunk a nyílt vonalon.* Legalább húszan jöttek érdeklődni a vonatvezetőhöz, s ő türelmesen próbálta megnyugtatni az utasokat.

Közben az utánuk következő térközbe is megérkezett egy tehervonat. Pár perc után mi zöldet kaptunk, s a vonat bejárt az állomásra. Ott tudtuk meg a forgalmistától, hogy Kisújszállás és Karcag között vágányzár van.

— *Én tudom, hogy javítani kell a pályát, de az utasok nehezen értik meg, hogy korábban a Szolnok—Szajol közötti rész felújítása miatt késtünk, s most ez a pályaszakasz került sorra* — mondták egymás szavába vágva a vonatvezető és a jegyvizsgáló.

A felszálló utasok jegyeit kezelve ismét végigsétáltunk a szerelvényen. A harmadik kocsi egyik fülkéjében nagyobb társaság ebédelt. A rántott csirke csontjai azonban a hulladéktartó helyett a padlóra kerültek. Amikor meglátták, hogy jön a vonatvezető, az egyik férfi lábával az ülések alá tolta a csirkemaradványokat, s mint aki jól végezte dolgát, a sörösüveg után nyúlt.

— *Láthatja, hogy a tisztaság sokszor az utasokon is múlik.* Szemetelő utasokkal a kulturált utazási körülményeket a vasút legnagyobb erőfeszítései mellett is nehéz megvalósítani. *Az viszont kétségtelen, hogy a mellékhelyiségeket legalább papírral, vízzel elláthatnák.* Pedig ezért is van felelős személy — tette hozzá Lakatos Sándor.

Ceglédig a vonat 48 perces késést gyűjtött össze, amit sajnos a végállomásig nem lehetett mérsékelni. De ez már nem a 6215-ös személyzetén múlott.

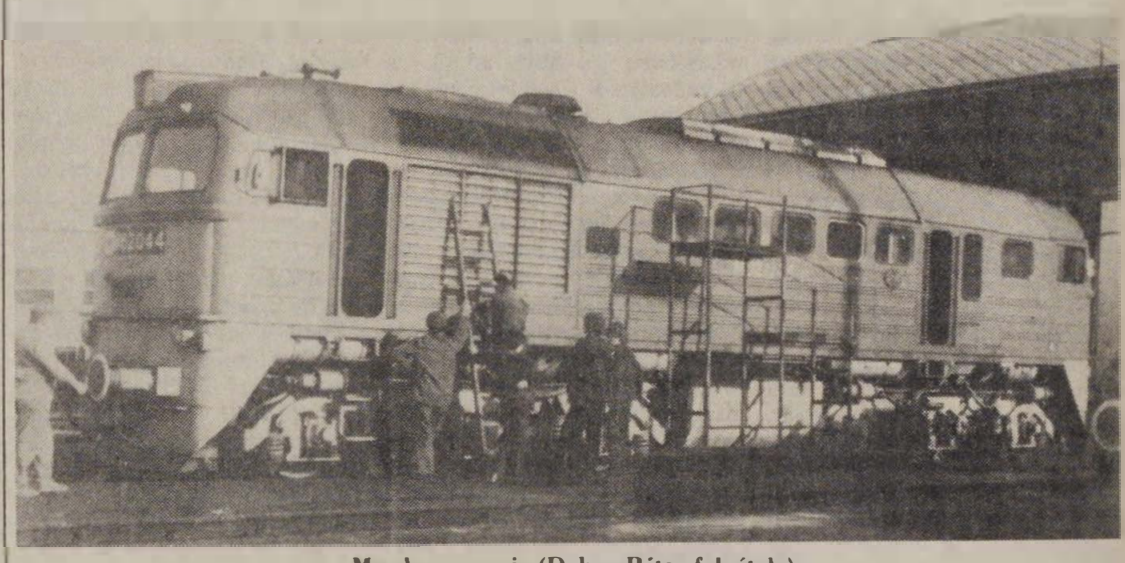
Ki cseréljen akkumulátort?

Sajnos az előbbi tapasztalatok nem egyedi esetek. *Lami Ferenc* és *Limzer Béla* jegyvizsgálók szeptember 6-án a 1626 sz. gyorsvonat indulása előtt negyven perccel jelentették, hogy a második kocsi világítása nem működik, mert az akkumulátor lemerült. Kérték az ügyeletes tiszt segítségét. Még azt is hozzátették, hogy mire Debrecenbe érnek, besötétedik, s onnan Záhonyig sötét kocsiban kénytelenek az utasok utazni. Az ügyeletes tiszt hajthatatlan maradt, sőt válasza így hangzott:

— Fogjatok két kislányt s szórakozzatok velük a sötét kocsiban.

Úgy látszik, hogy az ügyeletes tiszt szerint a világítás nem tartozik a kulturált utazás feltételei közé.

Orosz Károly



Mozdonyszerviz (Dobos Péter felvétele)

VONATON

A fülkében — velem szemben — egy alacsony termetű fiatalasszonyka ül, 12-13 éves forma fiacskájával.

A beszélgetésükből hamar kiderül, hogy a bodrogolaszi MÁV Nevelőotthonból jönnek és valahol Ózd mellett laknak, mert Miskolcon még át kell szállniuk.

— Holnap nagykanállal eszünk — mondja a mama, de a gyerek kamaszos fintort vág, mire a mama megkérdezi:

— Neked talán nem is tetszett, hogy elkértelek az intézetből?

— Nem — mondja határozottan a fiú.

— Aztán miért?

— Mert holnap nagy meccs lesz a falusi iskolásokkal.

— És ezt meg mért nem írtad meg? Akkor egyedül mentem volna az ángyikád lakodalmába.

A fiú rándít a vállán, aztán újra a mama:

— Táncolni fogsz a vőlegény kishúgával Erzsikével?

— Fütyülök rá.

— De a menyasszonyt csak meg fogod táncoltatni?

— Arra is fütyülök — mondja kivagyisággal a legényke, aztán jön a kalauz.

— Kollégák vagyunk — jelenti ki büszkén a fiú, mire a kalauz mosolyogva megjegyzi:

— Édesanyáddal igen. De neked még néhány dolgot meg kell tanulni ahhoz, hogy kollégák lehessünk.

— Nekem is vasúti szabadjegyem van — mondja önérzetesen a fiú.

— Tudom — bólint a kalauz.

— A múltkor, amikor egyedül mentem haza, miért kérte tőlem úgy a jegyet, hogy mutassa csak kolléga úr!

A vasutas széttárja a karját, mosolyog, majd kezet nyújt:

— Na jól van öcsi, de ha a karácsonyi szünetben hazafelé utazva találkozunk, az intézeti ellenőrző könyvecskét is fogom kérni — kacsint a mamára a kalauz —, mert aki ilyen rátarti, gondolom, hogy az iskolai jegyeit is büszkén megmutathatja . . .

*

A kocsi ajtaja nem zár rendesen. A jövő-menő utasok csapkodják, van aki többször is megpróbálkozik a zárással, de nem sikerül.

Csitt-csatt, dirr-durr!

Bosszantó az örökös ajtócsapkodás, de hát mit lehet tenni? A vonat azért megy, az utasok is jönnek-mennek, egyik kocsiból a másikba. Egyszer csak az ajtóhoz lép jellegzetes vasutas kézi táskájával, egy idősebb köpcös ember. Szemügyre veszi az ajtókilincset, ujjával babrálgatja a kilincs nyelvét, majd a táskájából szerszámot vesz elő és az utasok legnagyobb csodálatára és elismerésére néhány perc alatt megjavítja a zárat, és visszaül a helyére.

A hangos köszönőkhöz én is csatlakozom, majd a mesterhez ülök, tudakolván a nevét, de az idős ember csak annyit mond: Jani bácsi.

— De milyen?

— Fontos ez? — néz rám huncut hunyorgással. — Engem itt a vonalon mindenki úgy hív, hogy Jani bácsi.

— Biztosan vasutas.

— Az voltam, különben miért nyúltam volna ahhoz a rossz kilincshez.

— És biztosan a járműjavítóban dolgozott, mint kocsijavító lakatos.

— Eltalálta. — Nevetett a kis öreg és már fogta is a bűvös táskáját mert, hogy Tiszalucon leszállt.

A vonaton maradt utasok közül valaki megjegyezte:

— Ismerem az öreget, de én is csak úgy, hogy Jani bácsi. Már nyugdíjban van, de azt hiszem bejárogat kisegíteni. A múltkor egy nehezen lehúzható ablakot javított meg. Mindig van a táskájában valamiféle szerszám. És tudja milyenek ezek a régi vasutasok: nem bírják nézni, hallani, ha valami nem úgy áll vagy mozog, ahogy annak lennie kell . . .

Dávid József

A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség

felvételt hirdet

építésvezetői munkakör betöltésére

Feltétel:

- **épületgépészmérnöki végzettség,**
- **10 éves szakmai gyakorlat központifűtés-, gázszerelés, szellőzés területén,**
- **legalább 5 éves vezetői gyakorlat és**
- **erkölcsi feddhetetlenség.**

A pályázatokat részletes szakmai önéletrajzzal és a fizetési igény megjelölésével 15 napon belül küldjék el a főnökség személyzeti vezetőjének.

Cím: Budapest, Kőér u. 3/d. 1103

A MÁV Vezérigazgatóság

Melléklete

A HAZAI IPAR GYÁRTJA

Villamos motorvonatok a MÁV-nak

A prototípusok a jövő év végére elkészülnek

A Magyar Államvasutak egykor a műszaki haladás élenjárója volt Európában. Már a húszas évek végén, a harmincas évek elején megjelentek vonalainkon a dízelmotorkocsik, harminckettőben pedig hódító útjára indult a villamosmozdony . . . A fejlődés üteme — ismert okoknál fogva később lelassult, de most — a jelek szerint — reális lehetőség nyílik arra, hogy a munkába járást szolgáló ingázó forgalomban minőségi ugrással lépjünk előre. Erről beszélgettünk *Csáradi Jánossal*, a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti és Járműfenntartási Főosztálya vezetőjével.

Dízel- és villamos meghajtású motorvonatok nagy számban közlekednek ma is Európa vasútvonalain. Az új, korszerű konstrukció megszületésére nálunk sajnos évtizedekig várni kellett. Igaz, hogy a hatvanas évek elején már megjelentek a villamos ingavonati szerelvények és ezek be is váltották a hozzájuk fűzött reményeket, üzemeltetésük ma már mégsem gazdaságos. A múlt év november 26-án a Ganz-MÁVAG, a GANZ Villamossági Művek és a MÁV között megállapodás született villamos motorvonati szerelvények építésére.

— Úgy hallottuk, hogy ezek a motorvonatok mind az utasok, mint a vasutasok számára sok újdonsággal szolgálnak majd.

— *Igen, a legfőbb újdonság ezek megjelenése lesz a hálózaton. Jövőre már két prototípus szerelvényt forgalomba helyezünk a főváros környéki villamosított vonalakon.*

— Milyen kapacitásúak lesznek az új motorvonatok?

— *Egy szerelvényben 350 ülőhely és 370 állóhely van. Tehát egy ilyen vonattal 720 utas utazhat.* Csúcsidőben két szerelvény összekapcsolásával több, mint 1400 utast tudunk elszállítani. A villamos motorvonat rendkívül gyors és kényelmes utazást tesz lehetővé. *A szerelvények 120 km/óra sebességgel közlekednek majd,* de a futómű és az alváz méretezése 160 km/óra sebességre is alkalmas. Rendkívül intenzív a vonat gyorsulása és fékezése is. Álló helyzetből 100 kilométer sebességre 1300 méter távolságon, 80 másodperc alatt gyorsul és erről a sebességről 500 méteres fékúttal áll meg. Tekintettel arra, hogy a főváros környékén az átlagos megállóhely-távolság 3 kilométer, a vonat 2,7 percenként áll majd meg a következő állomáson.

— A motorkocsi műszaki megoldásáról is mondana néhány szót.

— A motorkocsi alatt 2 × 800 KW teljesítményű aszinkron motor helyezkedik el. A motorok az alvázon rugózott tömegűek és kardántengelymeghajtással hajtják a szerelvényt. A vonat tonnánkénti tömegére 7 KW teljesítmény jut, ezért ilyen intenzív a gyorsulás. *A tervezők tulajdonképpen modern kivitelben megújították Kandó Kálmán elvét.* Egyszerű villamos motorról van szó, amely fékezéskor visszatáplálja a mozgási energiát a hálózatba. A felvett energia 33-35 százaléka visszakerül a hálózatba és ez a tény igen gazdaságossá teszi e szerelvények alkalmazását.

— Milyen lesz az új motorkocsik vezetőállása?

— A MÁV már a tervezés időszakában kikötötte a korszerű ergonómiai követelmények érvényesítését, tehát a vezetőállás lehető legoptimálisabb kialakítását a motorvezetők szempontjából. Kényelmes ülés és jó kilátás persze alapkövetelmény. Minden vezérlő szerv karhosszra elérhető, a homlokablakon nincs rács, hanem négyrétegű ragasztott üveg szolgálja a biztonságot. Az ablaktörlő egyúttal mossa is az ablakot, a visszapillantó tükörből a motorvezető a szerelvény teljes hosszát áttekintheti és annak megfelelő szögét lábpedállal állítja be. *Az egyesített éberségi és vonatbefolyásoló berendezés lehetővé teszi, hogy ez a vonat CsM-rendszerben, vonatvezető nélkül is közlekedhessen.* A vonat eleje és vége központi ütköző- és vonókészülékkel van felszerelve, ezekbe beépítve a villamos és levegőcsatlakozás — rendkívül megkönnyíti két szerelvény összezárását vagy szétkapcsolását.

— A mellékkocsik külső és belső kiképzése mennyire felel meg a kor követelményeinek?

— A kocsik termes megoldásúak, kétoldalt az ablakok mellett 2-2 ülőhely van, ezek könnyen tisztítható műanyag borításúak. Széles, központilag reteszelt ajtók lesznek az egész szerelvényen, melyeket a vonat megállása után a le- vagy felszállók nyitnak. *Az ajtókat a motorvezető központilag zárja.* Amíg a vonat mozgásban van, azok reteszeltek, így a balesetveszély a minimumra csökken. A feljárók előterében jegykezelő automaták elhelyezésére is lehetőség van. Ha ezek alkalmazását egyszer bevezetik, akkor a vonatkísérő személyzet létszáma is csökkenthető.

Az ülések felett egyébként hosszirányban végig csomagtartó lesz, a vonatokat modern fénycsővilágítással építik meg. *Érdekesség, hogy a motorkocsi hossza ütközőtől ütközőig 24,5 méter, a kocsik hossza 26,4 méter.* Ilyen hosszú belföldi rendeltetésű kocsik még nem közlekedtek a MÁV vonalain. A karbantartási, javítási munkákhoz a Hámán Kató Vontatási Telep területén a személykocsik napi karbantartására alkalmas bázist terveznek. Ez 1988 végére készül el. Nagyjavítást a kocsik esetében a Dunakeszi Járműjavítóban végeznek majd, a motorkocsik nagyjavítását az Északi Járműjavító vállalta magára. Mindkettő alkalmas ilyen hosszúságú járművek fogadására.

— A pályára és a felsővezeték-hálózatra milyen kihatással lesz az új villamos motorvonatok közlekedése?

— A vonatszerelvény önsúlya 190 tonna, a motorkocsik tengelynyomása 16, a mellékkocsiké 9 tonna. Ez azt jelenti, hogy a pálya igénybevétele a szokásosnál kisebb. Az áramszedő hazánkban újszerű, úgynevezett félpantográf. Szénbetéte növeli az áramszedés üzembiztonságát és egyúttal csökkenti az vörösréz munkavezeték kopását. A szerelvénynek egyébként központi villamos ellátó rendszere lesz, a kocsik alatt nem találjuk majd a megszokott dinamót, generátort. Újdonság az is, hogy minden kocsi Knorr-rendszerű tárcsafékes, ami igen intenzív fékhatást tesz lehetővé.

Végül azt is el kell mondani, hogy a villamos motorvonatok bevezetéséről szóló döntés és a megvalósulás között mindössze két év telik el. *Ez arra utal, hogy a MÁV és az ipar között példás csapatmunka alakult ki a közös cél érdekében.* A fő tervek az idén februárra készültek el és most már a gyártás folyik. Két prototípus szerelvényre szeptemberben írtuk alá a szerződést és azok már a jövő év negyedik negyedévében megjelennek a ceglédi vagy nagykátai, esetleg a szobi vonalon. *A terv az, hogy 1990-ig hatvan ilyen szerelvényt vásárol a MÁV,* Ha a prototípus beváltja a hozzá fűzött reményeket. Ezek csak 2. osztályú kocsikból állnak, de ha az ezredfordulóig sikerül még 360 ilyen szerelvényt beszerezni (mert összesen 400-ról szólnak a hosszú távú tervek), azok már 1. oszt. kocsikat is tartalmaznak. Hétközben a főváros és a nagy ipari települések környéki forgalmát látják el, a hétvégén majd a Balaton déli partján közlekednek — természetesen a vonal villamosítása után. A szép, nemes vonalú kék és ezüstszürke szerelvények, a messziről is jól látható sárga ajtókkal, nemcsak új színfoltot, hanem igazi minőségi változást jelentenek majd a magyar vasúti közlekedésben.

Bermann István

Villamos vontatással Godisa állomásig

Szeptember végéig villamos felsővezeték épült ki a Dombóvár—Godisa egyvágányú vasútvonalon és a közbenső állomásokon, mintegy 20 kilométer hosszban. A biztonságosabb energiaellátást a vonal mentén kiépített tápvezeték biztosítja.

A felsővezeték építésének költsége *27 millió forint volt.* A villamos felsővezetéket a nyílt vonalon csehszlovák gyártmányú, 10,5 méteres pörgetett acélbetonoszlopok tartják. Az állomások hálózata keretállásos rendszerrel épült. Az oszlopállítási és a szerelési munkálatokat a MÁV Felsővezeték Építési Főnökség végezte, a MÁV Tervező Intézetben kidolgozott tervek alapján.

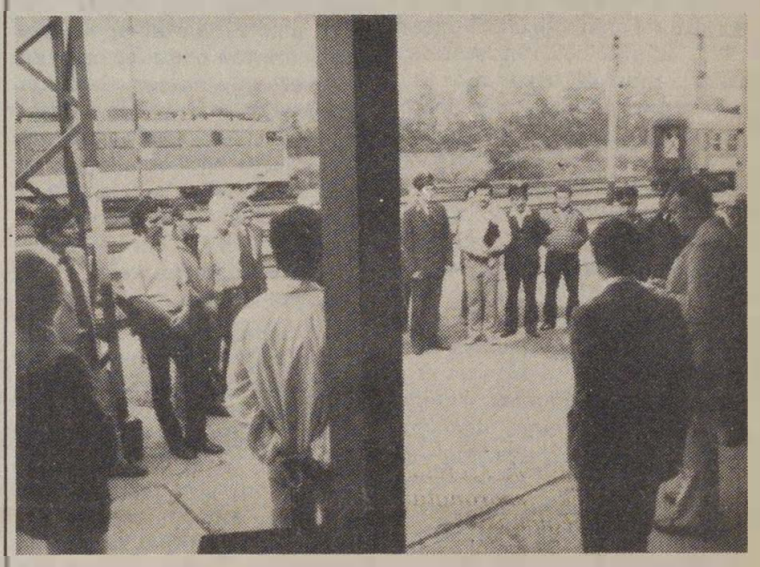
Az elkészült vonalszakasz energiaellátását a godisai állomás közvetlen közelében épült 120/15 kV-os transzformátorállomás biztosítja. Ez méreteiben és jelentőségében a Pécsi Vasútigazgatóság legnagyobb állomása és a Kaposvár—Komló 120 kV-os távvezetékre kapcsolódik. Az állomás két darab 12 MVA-s transzformátorával a döbröközi és a cserdi—helesfai fázishatárok közötti közel 50 kilométeres vonalszakaszt fogja majd villamosenergiával ellátni. Jelentőségét növeli, hogy Dombóvár vasúti csomópont energiaellátását is biztosítja.

A transzformátorállomás építési költségei meghaladták a 47 millió forintot. Megvalósításához több vállalat összehangolt munkájára volt szükség.

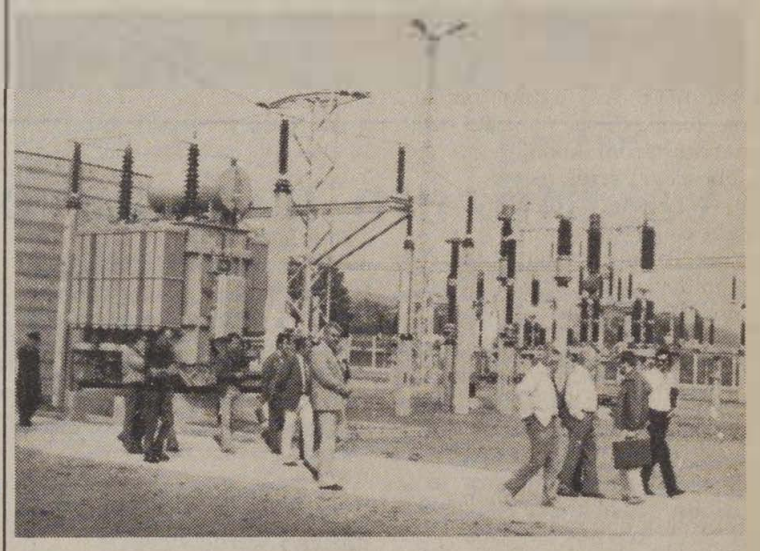
Az érintett állomásokon mintegy 4 millió forint értékben korszerűsítették a térvilágítást; a korábbi szabadvezetékes hálózatokat földkábelbe helyezték. Az átépítés során a térvilágítást biztosító lámpatestek többsége felsővezetéki oszlopokra került.

A távközlő- és biztosítóberendezési hálózatokon a megfelelő védőkapcsolásokat, továbbá a villamosvontatású üzemhez szükséges távbeszélő kapcsolatok kiépítését a Pécsi BFF végezte.

A villamosított vonalszakasz üzembe helyezésére *október 10-én Godisa állomáson került sor.* Ettől a naptól kezdve Budapest és Godisa között villamosvontatással közlekednek a vonatok.



Busch Károly, a pécsi vasútigazgatóság helyettes vezetője vette át az építőktől a villamosított vonalszakaszt



Az átadáson megjelent szakemberek megtekintik az alállomást (Zelman Ferenc felvételei)

Vasutas ifjúmunkás napok

A záhonyi átrakókörzet több mint kétezer fiatalját mozgósítja minden év őszén a vasutas ifjúmunkás napok rendezvénysorozata. Ezúttal *október 1. és 25. között zajlik az akció,* amely bővelkedik szakmai, kulturális és sporteseményekben. Az üzemi KISZ-bizottság most is azt szeretné, ha az egyes szolgálati helyeken dolgozó fiatalok jobban megismernék egymás tevékenységét, a közös programok hozzájárulnának a pályakezdő fiatalok beilleszkedéséhez.

Az egyik kiemelkedő eseménysorozat a *Ki minek mestere* vetélkedő megrendezése. Ezúttal 16 szakmában mérték össze tudásukat a fiatalok. Többek között a targoncavezetők, darukötözők, felépítmény fenntartók, járműszerelők, mozdonyvezetők, műszerészek, forgalmi szolgálattevők, jegyvizsgálók, számítástechnikai operátorok versengtek a címekért. A vetélkedőn tesztkérdések alapján a szakterület általános alapismereteiről adtak számot, politikai és vasútüzemi ismeretekről szóltak, az írásbeli dolgozat pedig szorosan kapcsolódott a szakma gyakorlati problémáihoz, amiből szintén számot adtak. A több mint háromszáz fiatal közül az első három helyezett most is pénzjutalmat kapott.

Az ifjúmunkás napok rendezvényei között szerepelt politikai vetélkedő Kubáról, előadás a magyar gazdaság helyzetéről, valamint *dr. Czeizel Endre* orvos-genetikus előadása a gyermekvárás felelősségéről.

A fiatalok szabadidős tevékenységének bemutatására hobbi kiállítás nyílt a záhonyi állomáson, ahol a legjobb munkákat díjazták. Egy kirakodóvásáron a művészet és ifjúság jegyében lehetett gyarapítani a lakásberendezési felszereléseket. Aktfotó kiállítás is nyílt, de nem maradt el a diszkó sem a szórakozni vágyóknak.

A sportprogramok közül ismét megrendezték a Záhony és Mándok közötti kerékpárversenyt.

A befejező napon a Ki minek mestere vetélkedő győzteseinek a Népszínház művészei játszottak a régi pesti kabaréból, *végül nemzetközi ifjúsági nagygyűléssel zárult a vasutas ifjúmunkás napok sorozata,* ahol a szovjet és csehszlovák testvérszervezetek képviselői is részt vettek.

Tanévnyitó a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben

Szeptember 30-án megkezdték tanulmányaikat az 1985/86. évi forgalmi-kereskedelmi tiszti tanfolyam nappali tagozatának hallgatói. Az ünnepélyes tanévnyitón megjelent *Szemők Béla,* a MÁV vezérigazgatójának általános helyettese, valamint a társadalmi szervek vezetői, képviselői.

Fodor István, az intézet igazgatóhelyettese megnyitójában ismertette az előkészítő félév eredményét, azt, hogy 135 fővel kezdődött a tanfolyam, és a vizsgák után 128-an nyertek felvételt a nappali tanfolyamra.

Szemők Béla ismertette a vasút eredményeit, és az előttünk álló nehéz feladatokat. Felhívta a hallgatók figyelmét, hogy csak fegyelmezett, kemény munkával tudnak megfelelni a követelményeknek.

A tanév előreláthatóan 1986. július 13-án, a 36. vasutasnapra ér véget.

Kalmár Jánosné

Ünnepre készülve

Forgalmi értekezlet Kelenföldön

A közelgő ünnepre, november 7-re készülve a MÁV személyszállítási vezetői szeptember 26-án a kelenföldi körzeti üzemfőnökség kultúrtermében értekezletet tartottak.

Kelényi György üzemfőnök megnyitója után megbeszélték az ünnepi forgalommal kapcsolatos teendőket. Megállapodtak abban, hogy a MÁV november 6-án egy plusz vonatot közlekedtet *Pécsre,* 7-én négy plusz vonatot; mentesítő vonat fog közlekedni *Keszthelyre, Nagykanizsára, Tapolcára* és *Révfülöpre.* A szabadnapi vonatok mentesítőként fognak közlekedni, mivel november 7-e munkaszünetes nap. November 9-én a hét első munkanapját megelőző forgalom lesz.

Az értekezleten a MÁV Vezérigazgatóság illetékesein kívül részt vettek a budapesti, a pécsi, a szombathelyi igazgatóságok képviselői, valamint a MÁV Helyettesítő és Információs központ vezető helyettese.

(kertész)

Indulás! **(Laczkó Ildikó felv.)**

KTE-konferencia Szegeden és Siófokon

A számítógépek szerepe a vasútüzem irányításában

A Közlekedéstudományi Egyesület szegedi szervezetének számítástechnikai szakcsoportja szeptember 19-én és 20-án Szegeden. a Technika Házában *„Személyi és mikroszámítógépek szerepe a vasútüzemi folyamatok irányításában”* címmel országos konferenciát és kiállítást rendezett.

A kétnapos tanácskozást, melynek célja elősegíteni a számítástechnikai alkalmazások további térhódítását a vasútüzem irányításában. *Lovász Lázár* vasútigazgató, a KTE szegedi területi szervezetének elnöke nyitotta meg. Beszédében méltatta a számítástechnika szerepét. jelentőségét, majd elmondotta. hogy a szegedi igazgatóság kezdettől fogva az elsők között volt a számítástechnikai feladatok kidolgozása és a gyakorlati megvalósítása területén. Az igazgatóság épületében két évvel ezelőtt átadásra került az új számítógépterem, melyben üzembe helyeztek egy MERA 9150 és egy VT—20/IV típusú számítógépet. Ez utóbbin végzik az üzemviteli információs rendszer fejlesztési munkáit. Az elmúlt időszakban megvalósított feldolgozások eredményeként gyorsabbá és pontosabbá válik az adatszolgáltatás, csökken az élőmunka-ráfordítás, közvetlen döntés-előkészítést és irányítást segítő eredmények felhasználására van lehetőség.

A megnyitó után a bevezető előadást, *A számítástechnika feladata a vasútirányítás és a vállalati gazdálkodás korszerűsítésében”* címmel *dr. Várszegi Gyula* vezérigazgató-helyettes tartotta. Elmondotta. hogy külső és belső kényszerek egyaránt szükségessé teszik a munka hatékonyságának növelését, az erőforrások jobb kihasználását. A feladatok és eszközök optimális összhangja csak egy megfelelő információs rendszer birtokában alapozható meg. Éppen ezért a jövőben a számítástechnikának nagyobb szerepet kívánnak szánni. A távlati fejlesztési koncepciók közül egyik fő feladatként határozta meg a szállításirányítási rendszer teljesebb kialakítását. Folyamatosan kell kiépíteni a helyi. a törzshálózat egyes vonalait érintő, majd a hálózati rendszert. Jelenleg ebből a rendszerből már néhány megvalósult, de még korántsem elegendő. A vezérigazgató-helyettes hangsúlyozta, hogy a távlati célok közül *elsősorban az üzemviteli és a kereskedelmi célú számítástechnikai fejlesztést támogatják.*

A továbbiakban előadások hangzottak el a személyi és mikroszámítógépek szerepéről a közlekedési tárca VII. ötéves tervének elektronizálási elképzeléseiben: az üzemi folyamatokban működő személyi és mikroszámítógépes rendszerek felhasználási tapasztalatairól, valamint a vasút VII. ötéves tervi koncepciójáról a számítástechnika alkalmazásának továbbfejlesztését illetően.

Az első nap délutánján és a tanácskozás második napján három szekcióban folytatódtak az előadások. Az előadók a Közlekedési Minisztériumból, a MÁV különböző szakszolgálati helyeiről, továbbá több számítástechnikával foglalkozó vállalattól érkeztek és számoltak be munkájukról, kutatási és fejlesztési eredményeikről.

A konferenciával egyidejűleg, szintén a Technika Házában *mikro- és személyi számítógépes kiállítás nyílt.* Bemutatásra kerültek a vasút személy- és áruszállítási tevékenységét támogató személyi és mikroszámítógépes rendszerek, adatátviteli berendezések. valamint új típusú professzionális személyiszámítógép-típusok. Így többek között a mikroprocesszoros jegykiadó automata, amely a Nyugati pályaudvaron már üzemel; a személyiszámítógép-kategóriában bemutatták a *Comodore 64* és a *Mickey—80* vasúti alkalmazását, s nem utolsósorban működés közben voltak láthatók a legújabb hazai típusú és gyártású professzionális személyi számítógépek: *a VT—16* és a *PROPER—16.*

Gellért József

Kirakatban a MÁV

Még a szakemberek is vitatják: *kifizetődő-e egy vállalatnak, hogyha vásárokon, kiállításokon vesz részt?* Mostanában sokat írunk, vitatkozunk, beszélünk a piaci versenyről. Ami ennél sokkal lényegesebb, most már nemcsak a hazai, hanem a nemzetközi piacon is kialakult a verseny, amelyben egyáltalán nem mindegy, hogy a MÁV, az ország legnagyobb vállalata hogyan szerepel.

Versenyben vagyunk

Évtizedekig a MÁV alapvető gondja az volt, hogy sikeresen megoldja feladatait, ezért elsősorban a csúcsforgalmi időszakokban „sorolni” kellett a fuvarokat. Az utasforgalom is évről évre növekedett. Ma már a közlekedési vállalatok között egyre élesebb a verseny, amely újszerű kereskedelempolitikát, ennek elengedhetetlen részeként hatékonyabb propagandát, a szolgáltatások körének bővítését követeli. Egy-egy vásári szereplés sokba kerül, de ez csak akkor kidobott pénz, ha az előkészítés, a kiállítás anyaga, mondanivalója nincs összhangban az adott rendezvény alapvető törekvésével, a MÁV kereskedelempolitikai célkitűzéseivel.

Különösen igaz ez akkor, ha nem általános kiállításról, vagy külföldi szereplésről van szó, s a bemutatók sorozatát ugyanazon a helyszínen rendezik, mint például Kőbányán, a vásárvárosban. *Ott voltunk az Utazás ’85 kiállításon, a tavaszi BNV-n, az OMÉK-en, s az egyik legjelentősebb bemutatón, az őszi BNV-n is.*

Az Utazás ’85 a hazai és a külföldi turisták tájékoztatását szolgálja, így érthető, hogy itt elsősorban arról akartunk számot adni, hogy a MÁV új szlogenje: — *Arra utazunk, hogy legyen az utasunk!* — nem üres reklámfogás, hanem ezért sokat is teszünk. A menetrendeket az utazási igényekhez igazodva állítjuk össze, az üdülőhelyek és a városok közötti kapcsolatot javítottuk, kihasználjuk, hogy Magyarország az európai turizmus egyik fontos központja, hiszen évente több külföldi — 13,5 millió — érkezik ide. mint amennyi lakosa van az országnak.

Ugyanarról másképpen

A májusi BNV-n, a beruházási javak kiállításán érthetően elsősorban arról adtunk sokszínű képet, hogy a hazai és a nemzetközi áruszállításban *hogyan állunk a vállalatok rendelkezésére,* miért szorgalmazzuk a konténeres fuvarozást, s menynyire közös érdek a népgazdaság folyamatos vérkeringését elősegítő áruszállítás.

Az OMÉK-re ötévenként kerül sor. Magyarországról azt mondják, hogy nyitott gazdaság és ez így igaz, hiszen több mint 150 országgal kereskedünk, s nemzeti jövedelmünk több mint fele exportból származik. A magyar mezőgazdaság nem kis eredményt ért el, a hazai folyamatos áruellátás mellett rendkívül jelentős az export. A tőkés valutabevételek döntő többségét ez az ágazat „hozza”. Éppen ezért *arra törekedtünk, hogy a szakemberek megismerjék a legkorszerűbb fuvarozási módszereket,* amelyek lehetővé teszik, hogy a mezőgazdasági termékek, az élelmiszer-ipari cikkek károsodás nélkül időben célba érjenek.

Az őszi BNV-n — ez a fogyasztási cikkek vására, tehát a nagyközönséghez szól — elsősorban a kedvezmények megismertetését tartottuk fontosnak. A hetvenes évek végén és a nyolcvanas évek elején évente 5-10 millióval csökkent a vasúton utazók száma. Az első lépés az elvándorlás megállítása volt. Ma már nem látszik reménytelennek, éppen a kedvezménypolitika s az új szolgáltatások eredményeképpen a forgalom növelése.

Alapvető lecke

Ezt a négy kiállítást *több mint 2 millió ember tekintette meg.* A bemutatás, a kiállítás. a tájékoztatás mellett kitűnő alkalom kínálkozik a közvélemény-kutatásra, néha egy-egy látogatóval történő beszélgetés felér egy piackutatással. Tapasztalatainkról azonnal tájékoztatjuk a szakembereket. hiszen ma már alapvető lecke a piaci igényekhez történő azonnali alkalmazkodás.

Mi az utasoknak, a fuvaroztatóknak nyomtatott anyagok segítségével és a szóbeli tájékoztatások során arról beszélünk. hogy a vasút hagyományait megőrizve új megoldásokra. forgalmának növelésére törekszik. Tehát arra a kérdésre. hogy érdemes-e részt venni a kiállításokon. az egyértelmű válasz: igen. de a bemutatók sikere a nap minden percében. az ország minden pontján dől el. *mert hamis a propaganda, ha az ügyfél a gyakorlatban nem azt tapasztalja, amire igéretet kapott.* **Moldován Tamásné**

Vasútüzem az iparvágányokon

A közlekedéstudományi Egyesület (KTE) szervezésében szeptember 26-27-én Siófokon nagy érdeklődés mellett tartották meg a „Vasútüzem az iparvágányokon” című IV. konferenciát. A több mint 200 résztvevő mintegy kétharmada az iparvágánnyal rendelkező fuvaroztató vállalatokat képviselte. A MÁV képviselőin kívül jelen voltak az érdekelt tervező- és fejlesztőintézetek és a Közlekedési Főfelügyelet vezetői és szakértői.

A konferenciát *Földvári László* ny. miniszterhelyettes, a KTE elnöke nyitotta meg. *Mészáros András* MÁV vezérigazgató-helyettes, a KTE Vasútüzemi Szakosztály elnöke bevezető előadásában méltatta az iparvágányos forgalom jelentőségét, a vasút fuvarozási tevékenységében.

Az előadók és a felkért hozzászólók között szerepeltek a MÁV Vezérigazgatóság, a Közlekedési Főfelügyelet, a MÁV Tervező Intézet és az Országos Érc- és Ásványbánya Vállalat vezető beosztású dolgozói és szakértői.

A konferencia jó lehetőségeket adott arra, hogy a résztvevők megismerjék a múlt év derekán megalakult Közlekedési Főfelügyelet szervezetét és azt a tevékenységet, amelyet — mint országos hatáskörű és hatósági jogkörű szerv — a vasúti rakodóberendezések és az iparvágányok építésének. átalakításának, bővítésének, használatbavételének és megszüntetésének engedélyezésével kapcsolatban végeznek. A konferencia résztvevői hasznos információkat szerezhettek:

— *az iparvágányok és a hozzájuk kapcsolódó berendezések engedélyezésének és üzemeltetésének új szabályozásáról,*

— *a vonatkozó vasúti szabályzatok tervezett korszerűsítéséről,*

— *az iparvágányok kiszolgálásának és üzemeltetésének időszerű kérdéseiről,*

— *a fuvarozói szolgáltatás és a MÁV üzletpolitikai kedvezmények várható alakulásáról, az iparvágányos áruforgalommal összefüggésben.*

A konferencia résztvevői Siófok állomás új kereskedelmi telepén tanulmányozták a vasúti kocsik mozgatására szolgáló berendezéseket és a közepes konténerek rakodását.

A jól szervezett konferencia tartalmas szakmai vitát eredményezett, amelyet *dr. Turányi István* professzor, ny. tanszékvezető egyetemi tanár és *Bokor László,* a MÁV Vezérigazgatóság főosztályvezető-helyettese vezettek.

A konferencia hozzájárult a vasút nyitott partnerkapcsolati rendszerének kedvező irányú fejlesztéséhez. A fuvaroztatók és a vasút szakemberei tovább javíthatták együttműködésüket közös törekvéseik, az iparvágányos áruforgalom korszerűsítése érdekében.

A résztvevők pozitívan értékelték a konferencia tudományos és gyakorlati tevékenységét, célkitűzéseit, amelyek közül a legidőszerűbbek és legfontosabbak a konferencia ajánlási pontjaiként kerültek megfogalmazásra. Az ajánlásokat, melyeket *Vaskor István,* a KTE Vasútüzemi Szakosztály titkára ismertetett, elfogadták.

Csermendi László, a közlekedési főfelügyelet főigazgatója üdvözli a tanácskozás résztvevőit
(Laczkó Ildikó felvétele)

Mi lesz a húszmillió sorsa?

Az Északi járműjavítóban még nem adták fel a játszmát

Július 11-én fejeződött be a vasutasok egy évig tartó jubileumi vetélkedője. A MÁV történetében ilyen nagy tömegeket mozgósító, szinte szenzációszámba menő erkölcsi, anyagi megbecsülést adó versengésre még nem került sor. A győztes — mint arról részletesen beszámoltunk — az Északi járműjavító csapata lett. Az üzem húszmillió forintot kapott, amelyet kizárólag szociális tervek megvalósítására lehet fordítani. Közvetlenül a díjátadás után, a pénz felhasználásával kapcsolatban *Balogh Sándor* igazgató a következőket mondotta:

— *Erről majd kollektíven döntünk, de természetesen nem okoz gondot az elköltése.* Szóba került egy új étkezde és orvosi rendelő építése, a zamárdi üdülő fejlesztése. Szeretnénk a legcélszerűbben gazdálkodni ezzel a húszmillióval.

A napokban — a vetélkedő befejezése után három hónappal — bekopogtunk az üzem szakszervezeti bizottságához azzal a céllal, hogy megtudjuk: *döntöttek-e már a milliók sorsáról? Csáki Sándor* szb-titkár és *Németh Tibor* politikai munkatárs tájékoztatott az eddig történtekről, s mint kiderült, nem is olyan könnyű a nyeremény elköltése. De haladjunk sorjában.

Az üzem vezetői a pénz befektetésére három variációt dolgoztak ki. Az első: *a pécsi igazgatóságtól az idén üzemeltetésre átvett zamárdi üdülő fejlesztése, korszerűsítése.* Második a sorban az ebédlő és az orvosi rendelő átépítése. A harmadik változat szerint pedig kulturális és sportcélokra fordítanák a nyert összeget.

Ezután a szakszervezeti főbizalmiak közreműködésével közvélemény-kutatást rendeztek az üzemben. *A dolgozók szinte egyhangúlag az első ajánlatra szavaztak. Szeretnék, ha korszerűsítenék, fejlesztenék az üdülőt.* Elsősorban azért, hogy kényelmesebb körülmények között pihenhessenek a családok. (Hiszen a vállalati és SZOT-beutalókkal ezt az üzemet sem kényeztetik el.)

— Milyen állapotban van az üdülő?

— Elhanyagolt, öreg épületről van szó, amelyben 23 szoba van. Az épület falai a talajnedvesség miatt már tönkrementek; elporladt a tégla, lehámlott a vakolat. A területen levő öt faház is felújításra szorul. Becslések szerint a teljes korszerűsítés meghaladná a húszmillió forintot is, de nekünk megérné.

— Mi ennek az akadálya?

— *A helyi tanács, a Balaton környékére vonatkozó tiltó építési rendelkezésekre hivatkozva nem ad építési engedélyt!* Azt mondták, hogy ne is kísérletezzünk, mert már három éve nem teljesítették a belső átalakításra, korszerűsítésre vonatkozó kérelmeket.

— Akkor mi lesz ezután?

— *Még nem adtuk fel a játszmát.* Napirendre került ez a téma a párt-végrehajtóbizottság és az szb együttes ülésén is. Ott született az a határozat, hogy az üzem vezetői forduljanak az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztériumhoz annak érdekében, hogy méltányosságból engedélyezzék a korszerűsítést, hiszen a munkások üdültetése (turnusonként 96 személy) közügy. A beutaltak száma az átépítés után sem változna.

Várni kell tehát. Remélhetően a főhatóság döntése bölcs és megfontolt lesz. *hiszen társadalmunkban senkinek sem lehet az érdeke, hogy elpusztuljanak, károsodjanak meglevő értékeink!* Különösen akkor nem, ha egy ipari üzem kollektívája „saját pénzén” akar megmenteni, korszerűsíteni egy üdülőt. Csak az a lényeg, hogy a döntésre, engedélyre ne kelljen évekig várni, mert ugye a pénz is romlandó!

K. S.

Szállítási értekezlet Székesfehérvárott

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség vezetői — a legnagyobb fuvaroztatók részvételével — őszi szállítási értekezletet tartottak a közelmúltban. A megjelenteket *Rácz Alpár* üzemfőnök köszöntötte, majd *Csiki Géza* kereskedelmi üzemfőnök-helyettes adott részletes tájékoztatást a MÁV és az üzemfőnökség helyzetéről, a legfontosabb teendőkről.

Hangsúlyozta, hogy a főnökségnek az év végéig még több mint egymillió 300 ezer tonna árut kell elszállítania. Jobb szervezéssel, a minőségi mutatók javításával lehet csak jobb eredményeket elérni. A kocsiforduló-idő csökkentése érdekében hirdetett hétvégi ki- és berakodás szeptemberben eredményes volt, ezért a főnökség azt október közepén megismétli.

Az üzemfőnök-helyettes kérte a fuvaroztatókat, hogy csak annyi kocsit igényeljenek, amennyit meg tudnak rakni áruval, mert különben más vállalatoknak nem jut vagon.

A fuvaroztató vállalatok képviselői hozzászólásaikban elmondották, hogy lehetőségeikhez képest mindent megtesznek majd az eredményesebb vasúti szállítás érdekében.

Tisztavatás után

Titkárnő lett a tanfolyamelsőből

Lakatos Mária Rita kedves, halk szavú teremtés, ugyanakkor minden mozdulatából érződik a határozottság. Eddigi életútja azt bizonyítja, hogy céltudatos és kitartó. A tudásvágy, az új dolgok megismerésének lehetősége mind messzebb sodorta otthonától, családjától. Rita jó ideig *Kópházán* élt szüleivel együtt. Ez a kis község Sopron tól 7 kilométerre fekszik. Közvetlenül a diákévek után Balfon a Gyógyfürdő Kórházban helyezkedett el, ahol hét éven át orvosírnokként dolgozott. A fiatal lány jól végezte a munkáját, hamar megkedveltette magát környezetével. Ám egy idő után izgalmasabb, változatosabb feladatokra vágyott.

Akkoriban a GYSEV-ről sok jót hallott. Így azután 1981-ben áthelyezéssel a GYSEV igazgatósága jogi osztályára került osztálykezelőnek. Itt is minden időt igyekezett alaposan kihasználni, németül tanult, amelyből előbb alap-, majd középfokú vizsgát tett, sikerrel. Ezután határozta el, hogy érdemes lenne alaposabban megismerni a vasutat.

Nem csalódott

— Igaz, a családunkból senki sem dolgozik a vasútnál, én mégis kedvet éreztem ehhez a munkához — mondja Rita. — Úgy gondoltam, hogy ezen a területen még több lehetőség kínálkozik a továbbtanulásra, az új ismeretek megszerzesére. *Bevallom, nem is csalódtam.* Így azután 1983-ban Sopron állomás szállítmányozási szakszolgálatánál kaptam állást. Diszponens lettem. A szállítmányozás változatos, izgalmas munkának ígérkezett. Szívesen csináltam. Az alatt az egy esztendő alatt, amíg Sopron állomáson dolgoztam, ugyancsak hasznosan telt az idő, hiszen egymás után négy szakvizsgát tettem le igen jó eredménnyel.

S miután az állomáson a vezetők látták, hogy Rita milyen ambiciózus, lehetővé tették számára a továbbtanulást. Felvételt nyert a MÁV Tisztképzőbe. Már 1984-ben Budapestre jött üzemi gyakorlatra a Nyugati pályaudvarra.

— A kereskedelmi részlegnél dolgoztam. Nagyon érdekes volt ez a hatalmas, nyüzsgő pályaudvar. Annak ellenére, hogy korábban nem a MÁV-nál dolgoztam, őszinte szeretettel fogadtak. Itt éreztem csak igazán, milyen jó a kapcsolat a MÁV és a GYSEV között — emlékezik Rita a fővárosban töltött első hetekre.

Ősszel azután megkezdődött a tanév. A MÁV Tisztképző kereskedelmi nappali tagozatára járt. Ott sem vallott szégyent. Iskolatársai és tanárai egyaránt hamar felfigyeltek a jó képességű lányra. *Kiváló tanuló és tanfolyamelső lett.*

Sokat tanult

— Eleinte nekem sokat kellett tanulnom, hiszen mindössze egy évet töltöttem pályaudvaron, és így hátrányban voltam azokkal szemben, akik már több esztendőn át dolgoztak ilyen területen. Éppen ezért nagyon komolyan vettem, hogy ezt a kezdeti hátrányt mielőbb ledolgozzam — mondja. — Különös figyelmet szenteltem azoknak a tárgyaknak, amelyekkel eddig még nem volt alkalmam ismerkedni. Ilyen új tárgynak számított az üzemgazdaságtan, a filozófia, a politikai gazdaságtan és a tudományos szocializmus. Legjobban az üzemgazdaságtant és az árufuvarozást kedveltem meg. Különösen az első félévben fordítottam nagy gondot a tanulásra. Nagyon sokat köszönhetek tanáraimnak, akik színvonalas előadásaikkal felkeltették az érdeklődésemet az egyes tárgyak iránt, és valóban élvezettel igyekeztem minél jobban elsajátítani a tananyagot. A tanárok sokat tettek azért, hogy a tanfolyam hallgatói valóban jól érezzék magukat az iskolában. Nagy szeretettel és hálával gondolok *dr. Kun Dezső* volt igazgatónkra.

A tisztavatásra sajnos nem tudtak eljönni a szüleim, de szerencsére a televízió közvetítette és így mégis láthatták a számomra oly fontos eseményt. Nagyon sokat köszönhetek a szüleimnek. Kópházán van egy kis szőlőskertünk, és amikor tanultam is igyekeztek mentesíteni az otthoni teendőktől.

Rita a tanfolyam elvégzése után nem tért vissza a GYSEV–hez, itt maradt a fővárosban. A MÁV Vezérigazgatóság Biztosítóberendezési és Automatizálási Főosztályára került titkárnőnek.

Egyetemre készül

Természetesen az a munka, amit most végez, merőben más, mint amire a tisztképzőn képesítést szerzett.

Azért maradt a fővárosban, mert úgy érzi, itt még több lehetőség kínálkozik a továbbtanulásra. *Egyetemre szeretne jelentkezni.* A jogi kart választotta. Tudja, nem könnyű bekerülni az esti tagozatra sem, de azért megpróbálja. Beiratkozott egy előkészítő tanfolyamra. Most magyarból és történelemből frissíti fel ismereteit, hogy jövő tavasszal sikerüljön a felvételi vizsga.

— Úgy gondolom, hogy ha szorgalmasan tanulok, akkor sikerül felsőfokú végzettséget szereznI. Ez minden vágyam. Tanulni csak addig lehet igazán, amíg az ember egyedül van és minden energiáját erre fordíthatja, na és természetesen a munkájára. *Jól érzem magamat itt a fővárosban.* Jó néhány iskolatársammal tartom a kapcsolatot és így nem vagyok egyedül.

— cs—i —

Diákos lendülettel

Az egerszegi rendelkező: aktív, közéleti ember

Gerencsér László, aki Zalaegerszegen rendelkező forgalmi szolgálattevő, igazi diákos lelkülettel emlékezik vissza a tisztképzőre:

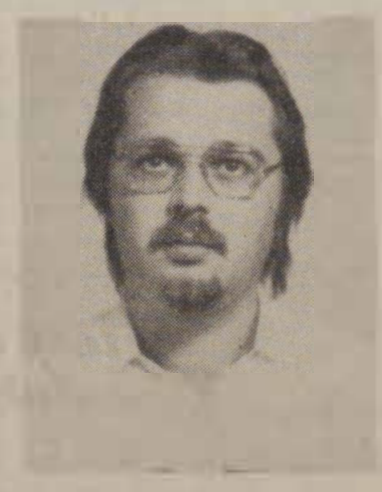
— Minden vizsga előtt azon drukkoltunk, hogy „csak" sikerüljön — mondja. — *Most a tanulmányaim befejezése után bosszant a 15 jeles jegy mellé került két négyes.*

Ennek ellenére nem lehet szégyenkeznivalója a 30 éves fiatal vasúti tisztnek. A 112 forgalmi tagozatos hallgató közül a legjobb tanulmányi eredményt érte el. Éppen ezért a tisztavatáson társai nevében köthette fel az emlékszalagot az intézet zászlajára.

— Mikor és hogyan került a vasútra?

— Három évig az NDK-ban dolgoztam — meséli. — 1976-ban, amikor hazajöttem, nem volt semmiféle elképzelésem a munkahelyet illetően. *Barátaim ajánlották a vasutat. Előre mondom: nem bántam meg, nagyon örülök a választásomnak!*

Gerencsér László kocsifelíróként kezdett a zalegerszegi állomáson. 1978-tól 80-ig katona. Ezt követően a segédtiszti tanfolyamra kerül. Kivételes szorgalmát és szakmai szeretetét bizonyítja az itt szerzett kitűnő bizonyítvány. Egyidejűleg a *szakma ifjú mestere* lett. Ezt a kitüntetést rövid időn belül másodszor is kiérdemelte.



— 1981-től, három éven keresztül forgalmi szolgálattevő voltam — folytatja tovább Gerencsér László. — Természetesen tisztában voltam vele, hogy tanulnom kell, ezért kezdtem el a tisztképzőt.

— Tudta, hogy ez mivel jár? — kérdezem tőle, hiszen amint hallottam, akkoriban nősült.

— *Igen. Öt hónapig Ercsiben voltam váltókezelő. Havi 300-320 órákat szolgáltam Vállaltam a vasútért!*

— Milyen tervei vannak?

— Helytállni a munkában és többet foglalkozni a családdal. A zalaegerszegi vasútállomáson szükség van a fegyelmezett, szakszerű munkára. Otthon a lakásvásárlás került előtérbe!

Gerencsér László közéleti ember. KISZ-vezetőségi tag volt. Két éve tagja a pártnak, ahol az ifjúsági szervezet patronálásával bízták meg. Tanulmányai megkezdése előtt vezetője, jelenleg tagja az *Ady Endre* szocialista brigádnak. A közelmúltban az a megtiszteltetés érte, hogy társai szakszervezeti bizalminak választották . . .

— Örülök a megtiszteltetésnek. Bízom abban, hogy a szakszervezeti bizottság vezetőinek a segítségével, a csoportom tagjainak a támogatásával, megbirkózom a feladattal.

Sz. Jakab István

A brigádokon nem múlik

Vasutasok között a záhonyi átrakókörzetben

Az aranyló őszi nap valamelyest könnyít a záhonyi átrakók dolgán: kellemes, 20 fok feletti a hőmérséklet, még a szellő se rebbenti a sárguló faleveleket. A vasútállomástól gyalog indulok el a sínek és a vagonok között. A megafonban egy kellemes női hang tudatja, a hármasról azonnal indul a nyíregyházi személyvonat. Jó lesz sietni. Mire ez átfut az agyamon, már hallom is mögöttem egy „Szergej" dohogását. Gyorsan átmászom a soros kocsin. Hirtelen más világ tárul elém: a végtelenített acélkábelre vagonokat aggat egy ember.

— Valóban aggató vagyok — mondja *Darmai József,* aki Mándokról jár be — én rakom itt össze a kocsikat. Most élvezem a munkát. Télen, amikor síkos vagy térdig áll a hó, akkor kevésbé. Nemrégiben Pestről voltak itt, nézték, hogyan dolgozom. Egyszer az egyik ezt mondja: *„Miért sétafikálnak maguk itt, emberek?"* Mondom, nem sétafikálunk, csak akasztjuk a vagont a végtelenített acélhuzalra. Nem én, a kötél adja a sebességet, 3 km/órát.

Darmai József

Akkor meg azt kifogásolják, miért nem emeljük fel a sebességet, már hogy a munkások ne lófráljanak, hanem dolgozzanak. Na, hát fel is emelték 5 km/órára, de le kellett aztán állni, mert a sarus nem tudta megfogni a kocsikat. A komák sokszor mondják: *„Hülye vagy, eriggy fel Pestre, ott sokkal többet megkereshetsz."* Énnekem ez eszembe se jut. Havonta 5500 forintot viszek haza, meg vagyok vele elégedve. Ha én most elmennék, mit szólnának a többiek? Ki dolgozna akkor helyettem? Nem igaz?

A „mérges brigád"

Négy vágánypárral odébb *Feka János* brigádvezető vezényli a B—1-es kézi átrakóbrigádot. Bemutatkozásul a tenyerét mutatja. Nem hord bőrkesztyűt, így a keze állandóan gyulladt, dagadt a kézi targonca nyelétől, a számlálatlanul sorakozó tonnáktól.

— *Mi itt a „mérges brigád" vagyunk, mert gyakran mérgező anyagokat rakunk át.* Két napon át a salétromnál voltunk, most „úri" feladatunk van, éppen pezsgőt rakunk szélesből normálba. Egyébként ma a brigád szabadnapos lenne, de mi úgy határoztunk, hogy a munkaverseny sikeréért minden tőlünk telhetőt megteszünk. Tudom, most azt gondolja, kell a kereset is. Hát persze, *92 fillér a salétrom és 1,32 a cianid. Egy embernek naponta 4-6 szélest kell kirámolnia, hogy a pénzénél legyen.* Nézze, valahogy mégis úgy van, hogyha átjön ide egy szerelvény, mi örülünk, ha berendelnek. Ezen a brigádon nem múlik az átrakás, és ez így van rendjén. Ma négy szélest raktunk át. Este homlokon fog csókolni a művezető érte . . .

A vontatási főnökségen *Sárosi László* üzemeltető reszortos a verseny más arculatát mutatja be.

Sárosi László reszortos (A szerző felvételei)

— Mi a vontatandó szerelvényeknél tudjuk segíteni a munkaversenyt. Ezután dekádonként hozzuk nyilvánosságra, mit tettek itt dolgozóink az export-import javításáért. Ránk hárul a „vörös revízió", a mozdonyok műszaki vizsgálatáért, külső és belső nagyjavításáért, téli felkészítéséért a mi embereink a felelősek. Ha mi kiadunk egy gépet, az 6-7 hónapig biztonsággal közlekedhet. 180 dolgozónk eddig 1716 szabadnapórát teljesített. A dízeljavítóban külön kommunista szombatot is szerveztünk. Rajtunk nem múlik. De további vállalást is tettünk: *5 százalékkal fogjuk csökkenteni a mozdonyok határon állását és 1,5 százalékkal növeljük a gépfordulók sebességét, ami egy többletmozdony teljesítményével egyenlő.* Szívesen mondok más példát is. A verseny során az elmúlt 27 nap alatt 48 géppel készültünk el, s ez nagyon jó eredmény. Nagy a dolgozók lelkesedése.

Önként vállalják

Armóth Elemér villanyszerelő e szavak hallatán így vélekedik:

— A munkaverseny itt két évtizede tart, régi hagyományokkal rendelkezik. Nálunk szinte minden dolgozó tisztában van azzal, hogy az ő személyes munkasikereitől is függ az áruszállítás alakulása. Büszkén mondom, mi itt az elsők között is az elsők vagyunk: *dolgozóink önként vállalják a legfárasztóbb munkarendet, sőt még ezen felül is felajánlásokat tesznek.* Ha valaki beteg vagy halaszthatatlan elfoglaltsága van, a társai készséggel helyettesítik. Barátságunkat a szovjet brigádokkal a közös érdek és a közös munka kapcsolja össze és nem az értekezlet. Olykor egész brigádok jönnek át vagy mi megyünk ki, mert a tapasztalatcsere azért néha elkél.

Az utolsó mondatokat *Faragó János* mozdonyvezető is hallja. Csendesen jelzi, lenne hozzáfűznivalója.

— Ez a munkaverseny-felhívás nekünk jó. Én is, más is szeretnénk nyerni. Miután 18 éve rendszeresen átjárok, látom, hogyan hajtanak odaát; *ők is győzni akarnak.* Emberségesek, figyelmesek. Ha látják, hogy a személyzet fáradt, gyorsan hazaadják a gépet, hogy mielőbb otthon lehessünk.

Autóval megyünk Eperjeske átrakóig. *Czap János* állomásirányító így beszél:

— *Minden lehetséges módon le akarjuk rövidíteni az átrakási időket.* Fontos azután, hogy ne legyen téves vagonrendezés, hiszen ez a hasznos munkaidőalapból hosszú órákat von el. Ezért vállaltuk, hogy az ország belseje felé induló árukat a legcsekélyebb késedelem nélkül továbbítjuk. Például, ha Dunaújvárosba két nappal előbb tudunk szerelvényt indítani, az időt, pénzt jelent, illetve kocsifordulóidő- és kocsimegtakarítást.

Az 500-as kisgépes oldalrakodónál egy hattagú brigád fantasztikus munkatempóban papírbálákat rak széles vagonból normálba. Az emberben az autós rodeó vagy a crossversenyek hangulatát idézi fel. A díjeltargoncások ugyanis olyan szédületes iramban ruhannak, fordulnak, tolatnak, amit sehol másutt nem láttam még. *Alig néhány perc alatt raknak át egy széles kocsit.* A mégoly rövid beszélgetésre sem voltak hajlandóak. Így *Révész Ferenc* művezető válaszait hallgatom meg.

— *Őket nem kell sürgetni! Az én szerepem csak annyi, hogy kiadom a következő feladatot. Bámulatos emberek. Mindent megtesznek a munkaversenyben, ami egyáltalán elképzelhető.*

Záhony új tengelyátszerelőjében a munkások az aknába sietnek, mert vagont toltak be. Sietni kell itt is a forgózsámolycserével. *Pokol Menyhért* csoportvezetőt sikerült szóra bírnom.

Egymástól tanulnak

— Most éppen 30 darab „búzást" cserélünk át, de fut az alma is: 65 tonna ment le eddig. Nehéz munka ez, mert a munkásnak kell kikeresnie a kocsihoz való forgózsámolyt, s ahány vagon, annyi típus . . . A *Kun Béla* szocialista brigád azonban nagyon megbízható. A 16 ember a sok szezonmunka miatt nem ment szabadságra. Már elindult a konzerv is. Így van meg a pénzük, hiszen teljesítménybérben dolgoznak. Bár mindig folyamatos lenne a munkánk . . .

Anatolij Mihajlovics Oberemokkal, az ungvári vasúti aligazgatóság helyettes vezetőjével a záhonyi üzemigazgatóságon futottam össze. Kérésemre nyilatkozott a munkaverseny alakulásáról.

— *Mindenekelőtt annak szeretnék hangot adni, hogy munkaversenyünkben a legjobb tradíció fejlődik tovább.* Ez a verseny a legelső volt a két ország között. Amikor rájöttünk arra, hogy mindkét fél sokat nyerhet, akkor kapcsolódott be a versenybe egy sor más ország is. Ez a szocialista munkaverseny-mozgalom megérett arra, hogy műszakok és brigádok szintjére helyezzük. *Azután nem mellékes az sem, hogy sokat tanulhatunk egymástól.* Mi például a magyaroktól szeretnénk átvenni a gépesítés magas fokát, az átrakás magas fokú és folyamatszerű végzését, a számítástechnikai kiszolgáló apparátust. Végső soron a magyar vasutasok remek versenyteljesítményével a szovjet vasutak sikeresebben dolgozhatnak. Ez és csakis ez az alapja a további közös elhatározásnak.

Kárpáti Tamás

Előtérben a vasút

A csehszlovák közlekedés fejlesztésének irányzatai

A csehszlovák közlekedés különböző ágazatainak az 1995-ig terjedő időszakra szóló fejlesztési irányzatait kormányhatározat írja elő. A fejlődést főleg a népgazdasági feladatok szükségszerű teljesítése határozza meg, ami a szállítási munkának főleg a kevésbé energiaigényes közlekedési ágazatokra való átcsoportosítását jelenti. *Elsősorban a vasúti közlekedést fejlesztik, megerősítik annak műszaki* bázisát rekonstrukciók és intenzifikálás útján. Fokozottan koordinálják a különböző járművekkel lebonyolított személyforgalmat.

A szállíttatók esetében értékosztályokba sorolják a nyersanyagokat energiaigény szempontjából, hogy így csökkentsék a szállítások volumenét. Biztosítják az összhangot a telepített és a mozgó kapacitások között és fokozzák azok kihasználását. *Növekvő mértékben gondoskodnak a dolgozókról a szociális, a továbbképzési, étkezési, elhelyezési és egyéb területeken.* Korlátozzák a közlekedésnek a környezetre gyakorolt káros kihatásait.

Csehszlovákia hatékonyabban bekapcsolódik a KGST munkamegosztásába. A strukturális változások közül az iparban főleg az elektronika és a robottechnika, a mezőgazdaságban pedig a biotechnológia és a genetika eredményeihez igazodnak. Hatékonyabb lesz mindenfajta nyersanyag kihasználása, *ezért a szállításokkal is igazodni kell ehhez az irányzathoz.* A nemzeti jövedelemre vetítve 1985—1995 között 17,3 százalékkal csökkentik a szállítások volumenét, ami évi 1,6 százalékos csökkenésnek felel meg.

A vasúti teherszállítások volumene mérsékelten emelkedik. A mérsékelt emelkedést a CSD rakodóberendezései egy részének elavult állapota és a hálózat szűk keresztmetszetei határozzák meg. A szűk keresztmetszetek felszámolására fokozatosan kerül sor.

A személyszállításban elsősorban az utazási sebességet, a megbízhatóságot és pontosságot növelik, betartják az utazás alapvető kulturáltsági követelményeit. A személyszállítás volumene a 8. ötéves tervidőszakban 5,6, a 9. ötéves tervidőszakban 5,3 százalékkal nő meg.

A vasúti közlekedés feladata, hogy a vízi közlekedéssel együtt, az 1985—1995 közötti időszakban felmerülő szállítási igény többlet 80 százalékát kielégítse.

Ennek érdekében, egyebek között célul tűzték a pontosabb és kulturáltabb személyszállítást, s a gazdaságosabb áruszállítást. A vonalhálózat minőségének javítása érdekében évente a következő munkákat kell elvégezni:

- *830 km hosszú pálya komplex újjáépítése,*
- *1900 db kitérő építése,*
- *2100 km hosszú pálya középjavítása,*
- *8500 km hosszban pálya karbantartása,*
- *500 km összefüggő síncsere.*

Az I. és II. osztályú fővonalhálózaton 114 olyan hely van, amelyek a kapcsolódó szállítási kapacitás szempontjából szűk keresztmetszetet jelentenek. Ez 1428 km vonalhosszat (a teljes hálózat 11 százalékát) és 45 vasúti csomópontot érint. *Ha a vágányhálózatot nem helyezik megfelelően karba, 1955-ben a szűk keresztmetszetű szakaszok száma a jelenleginek a kétszerese lesz.* A jó karbahelyezésnél, illetve a szűk keresztmetszetek kiküszöbölésénél ütemesen kell eljárni, vagyis először a jelenlegi berendezéseket kell korszerű állapotba hozni és csak második ütemként kell nagyobb építési akciókba fogni.

1995-re 2545 km vonalszakaszt látnak el automatikus jelző- és biztosítóberendezésekkel. (Ez a hálózat 19 százaléka.)

A nyolcadik ötéves tervidőszakban *467 km,* a kilencedikben pedig *484 km vonalhosszat villamosítanak,* ami azt jelenti, hogy 1995-ben a vasútvonalak 32,9 százalékán villamos vontatás lesz majd.

A további villamosítási munkák alapelgondolása a következő:

— továbbfejlesztik mindkét áramellátási rendszert úgy, hogy a csatlakozási helyek száma minimális legyen,

— a csatlakozási helyeken két áramellátási rendszerre alkalmas mozdonyok teljesítenek szolgálatot,

— olyan vonalakat jelölnek ki villamosításra, amelyeknél legnagyobb az elérhető motor- és tüzelőolaj-megtakarítás,

— a csomóponti állomások mozdonycseréktől tehermentesíthetők

— a már villamosított vonalszakaszok ilyen módon összefüggő villamosított vonallá válnak, s a szomszédos országok már villamosított, vagy villamosításra kijelölt vonalaihoz csatlakoznak.

Mivel a távlati, várhatóan növekvő forgalmat az így felújított fővonalak sem lesznek képesek lebonyolítani, *ezért elsőrendű feladatként tekintik a tehermentesítő kerülő és kitérő vonalak korszerűsítését.*

A nemzetközi jelentőségű vonalak közül valamennyit villamosítják, a déli fővonal kivételével.

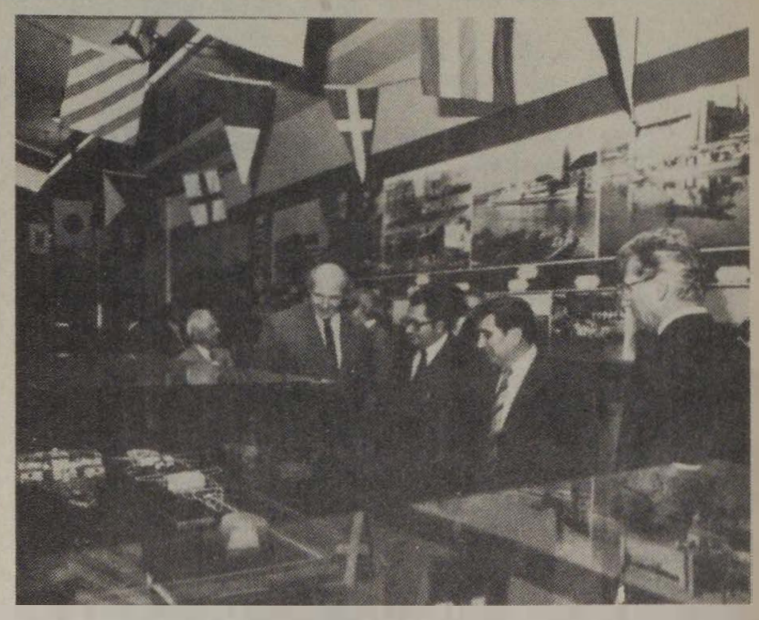
A Szovjetunióval folyó árucsere zavartalanságának a biztosítása érdekében Ágcsernyőn átrakóhelyet építenek ki a folyékony anyagok számára, megoldják a talajvízkészlet védelmét, átrakócsarnokokat építenek ki, konténerátrakó helyeket és konténerjavító műhelyt létesítenek stb.

A prágai vasúti csomópont átépítésére 16, a pozsonyi csomópontra pedig 2,5 milliárd koronát irányoznak elő.

Nehéz kérdést jelentenek a CSD számára azok a járulékos beruházások, amelyek a művelt szénlelőhelyek bővítése, az uránipar fejlesztés, Ostrava térségében a bányaművelés miatt megszűnő vasútvonalak és állomás átépítés miatt, valamint vízierőművek építése miatt merülnek fel. Mindezeknek az intézkedéseknek a következtében a szűk keresztmetszetet jelentő vasútvonalhossz 11 százalékról 8 százalékra csökken majd.

A magyar hajóépítő-ipar 150 éves

Kiállítás a Közlekedési Múzeumban



Dr. Tóth László államtitkár megtekinti a kiállítást (Wahr János felvétele)

Magyarország ipara a múlt század harmincas éveiben kezdett fejlődni. A termelékenység lassan növekedett a mezőgazdaságban is, és ezek a körülmények szinte követelték az élénkebb gazdasági-társadalmi életet, az ország egyes tájai termékeinek gyorsabb cseréjét, a feleslegnek az exportálását. Az elképzelések megvalósítása, vagyis a közlekedés reformjának kérdése a közvéleményt is erősen foglalkoztatta.

A fejlődés szükségességének egyik leglelkesebb és legsokrétűbb szószólója, támogatója, *gróf Széchenyi István,* a magyar polgári reformmozgalom vezéralakja, az első felelős magyar kormány közlekedésügyi minisztere volt.

Széchenyi István a hajózás fejlesztésének fontosságát is felismerte. Tudta, hogy a hajópark karbantartása téli kikötőt, javítóműhelyt és elsősorban hajógyárat igényel. *Kezdeményezésére 150 évvel ezelőtt, 1835-ben létre is jött az Óbudai Hajógyár* (ma Ganz Danubius Hajó- és Darugyár).

A másfél évszázada alakult és külföldön is elismertté vált gyár jubileuma alkalmából ünnepségsorozatot rendeztek Budapesten. Ennek egyik kiemelkedő eseménye volt a Közlekedési Múzeum kiállítása. *Veress István,* a múzeum főigazgatója üdvözölte a nagy számban megjelent külföldi és hazai vendégeket, majd *dr. Tóth László* közlekedési minisztériumi államtitkár nyitotta meg a jubileumi rendezvényt. Beszédében visszatekintett Széchenyi István közlekedésfejlesztési érdemeire és kiemelte a gyár munkatársainak szakértelmét, céltudatos és eredményes erőfeszítéseit. Ez utóbbit az is bizonyítja, hogy most bocsátották vízre az első magyar hajógyár 3000. hajóját.

A múzeumi bemutatón makettek, modellek és korabeli festmények szerepeltek. Kiállítottak továbbá néhány dokumentumot a nagycenki Széchenyi Múzeum, a Közlekedési Múzeum és az esztergomi Vízügyi Múzeum gyűjteményéből.

A hazai hajógyártás megkezdése ipartörténeti jelentőségű volt, hiszen nagy mértékben járult hozzá a magyar gépipar kibontakozásához. Az évforduló alkalmat nyújtott arra is, hogy ismételten tisztelegjünk a magyar közlekedés úttörő alakja, Széchenyi István emléke és munkássága előtt.

H. K.

Elhanyagolt vagonok

Miért nincs kenő ember?

A közelmúltban egy ellenőrzőcsoporttal Godisa állomáson jártam. Dolgom végeztével az állomáson várakozó teherkocsikat nézegettem. Mellém szegődött az ott lakó komlói oktatótiszt, *Dombai István is.*

— *Itt is hiányoznak a pőrekocsikról a homlokrakoncák* — mondom. — *Aztán csodálkozunk, hogy emiatt késve szállítjuk az exportárukat.* A javítóműhelyek alig győzik a markológépek által feltépett padozat, kivert kocsioldalak pótlását.

— *Látok én itt egyéb hiányosságot is, nézze csak!* — invitál közelebb a kocsisorhoz. — *Mint a rossz és a jó tanuló, úgy áll itt ez a JZ és a MÁV-kocsi. A jugo kocsi ütközőtokjait* — látja — *indulás előtt szépen beolajozták, a magyar kocsié csontszáraz.* A csavarkapocs is elárulja, hogy az idegen vagonnal törődtek műszakilag, a miénkkel nem. Ez utóbbi csavarkapcsának mozdításához derékszaggató erő kell. Régebben nálunk rendszerint egy idősebb vasutas feladata volt a kocsik kenése. Olajosvödörrel a kézben ment a várakozó szerelvények mellett, és hosszú nyelű pemzlivel kenegette az ütközőtokokat, csavarkapcsokat.

— Már megszüntették a „kenő ember" státuszát?

— Igen. Pedig nagy szükség lenne rá, hiszen vagonparkunk műszaki állapota elkeserítő. Bizonyára a nyugdíjasok is szívesen vállalnának olajozást, hiszen nem megerőltető munka, de a haszna elvitathatatlan.

Néhány nappal később *Lizitzky Béla* pécsi kocsiintézővel beszélgettünk erről a témáról. Ő is jól emlékezett a kenő emberekre.

— *A golyóscsapágyas kocsik megjelenése után szűnt meg a státuszuk* — mondja. — *Pedig most is szükség lenne rájuk,* hiszen a csúszócsapágyas kocsik tartályait rendszeresen fel kell tölteni olajjal. A kenetlen ütközők beragadnak, lötyögnek, a pályaívekben nem tartják feszesen a csavarkapcsokat. A kenetlen orsók, csavarkapcsok nehezebben mozdíthatók.

— Féktuskócsere alkalmából lekenik a kocsik alkatrészeit?

— Féktuskócsere miatt nem viszik műhelybe a kocsit. A cserét a féklakatosok bárhol elvégzik, de ők másra nem érnek rá. A raksúlyváltók kezelése is nagyon fontos lenne a fékezés szempontjából, de azok a legtöbb kocsin félállásban leragadtak, mozdíthatatlanok. Rendszeres olajozással ez elkerülhető lenne.

A vagonok műszaki állapota alapján az illető ország vasútjáról lehet bizonyítványt kiállítani. A közelmúltban *Mihácsi Jánosné* pénzügyi előadóval tekintettünk meg néhány vagont Szigetvárott. Az már szinte természetes gyakorlatnak tekinthető, hogy egy kocsin záhonyi, lököshási, békéscsabai ólomzárat is találni. *A káosz teljes.*

Sajnos nem ritka a leszakadt kocsiajtó, a letörött ólomzártartó sem. Gyakran előfordul az is, hogy a fedett kocsik ajtajának kereke beszorul a vezető sínbe, és emiatt az ajtót nem lehet kinyitni. Mit tesznek ilyenkor a rakodók? Kerítenek egy láncot, és megkérik a teherautó sofőrjét, hogy gépi erővel próbálja kinyitni az ajtót. Ennek következtében a kerékvezető sín elhajlik, deformálódik.

Amikor kirakták az árut, az ajtót természetesen nem csukják vissza és a takarítással sem törődnek. Olyan hivatalos személy sem akad, aki erre figyelmeztetné a rakodókat. Az új feladó már várja az üres vagont. Amikor berakta az árut, csukná az ajtót, de az nem mozdul. Káromkodik a kezdő rakodómunkás, sopánkodik, hogy ezt jól kifogtuk. Segítségére siet azonban a dörzsöltebb munkatárs.

— *Szóljatok csak a zetorosnak!* — adja ki a parancsot.

Ismét láncot fűznek az ajtóba, és a zetor segítségével visszahúzzák az ajtót. Közben azonban letörött az ólomzárat tartó fül. Semmi baj. A kallantyú köré kell tekerni az ólomzárat. Az már senkit sem érdekel, hogy a kallantyúszár meglazítása után — az ólomzár megsértése nélkül — ki lehet fosztani a kocsit.

Klencz Tiborné

A japán vasút új vállalkozásai

A Japán Államvasutak (JNR)-nek harmincezerrel több dolgozója van, mint ahány szükséges. Ezeknek igen leleményes módon próbál valami munkát adni. A tokiói központi pályaudvar előtt bódékat állítottak fel, ahol zöldséget és gyümölcsöt árulnak. Tartalék területein a JNR kocsiparkolót létesített, ahol vasutasok szedik a díjakat. Néhány emberét sikerült meggyőznie, hogy önkéntesként menjen külföldre a Japán Nemzetközi Együttműködési Iroda állományában, ez a japán verziója az amerikai rendfenntartó erők intézményének. Most éppen úgy új trükköt próbálnak ki: bankettvonatokat indítanak, ahol a munkanélküli vezetők szolgálnak fel és ellátják a házigazda tisztet.

A JNR tízezer dolgozót tud a felsorolt módokon foglalkoztatni. Még ha ez így van is, legkevesebb nyolcezer embert kell állandó jelleggel és tízezret „ideiglenesen" hazaküldeni és akkor még mindig van létszámfölösleg. Nem valószínű, hogy a JNR üzleti vonala javulni tudna, vesztesége ugyanis csaknem napi 20 millió dollár. A veszteségek megállítására a JNR természetes veszteséghiányt hozott létre, *hogy munkaerőállományát 420 ezerről 360 ezerre csökkenthesse 1980-ban.* A közelmúltban területi igazgatóságainak drasztikus újraszervezését jelentette be.

A JNR jövője már nem önmagától függ. *Több mint három éve vár a vasút arra, hogy a kormány elhatározza, mi történjék veszteségeivel.* Szóba jöhet a JNR eladása teljes egészében, vagy éppen részekre osztása. De a politikusok nem tudják összeegyeztetni kincstári politikájukat újraszervezési kívánságaikkal.

Amíg valami nem történik, a JNR a zsugorodó piac, a meg nem alkuvó szakszervezet és egy olyan szociális kötelezettség csapdájában van, mely arra kényszeríti, hogy gazdaságtalan vidéki vonalakat üzemeltessen. A JNR-nek csupán két vonalból van haszna: *a shikansenből* (Ágyúgolyó express) Tokio, Hiroshima és Niigata között, valamint egy Tokio körüli munkásvonatból.

Bár a magánkézben lévő munkásszállító vasutak állandóan emelni tudták forgalmukat, *a JNR részesedése erősen csökkent.* A vasúti magántársaságok, mint például a *Seibu,* a *Kinki Tetsudo* és a *Tobu* az utasforgalom 39 százalékát látják el Tokio és 57 százalékát Osaka körzetében.

A magántársaságok sem különösebben jövedelmezőek, de sokkal hatékonyabbak és alacsonyabb tarifáik vannak. A munkásvonatokra való koncentrálás segíti Kinki Tetsudot, az útvonalhosszúság szempontjából legnagyobb magáncéget abban, hogy naponta 64 300 utaskilométert fusson. Összehasonlításképpen, a JNR utaskilométer-teljesítménye naponta 2502 kilométer.

A magánvonalak igen változatosak. A legtöbb társaság *úgy használja ki vasúti területét, hogy nagy áruházakat, szállodákat, lakó- és pihenőközpontokat épít rá.* A Seibu-nak ma több mint 100 vállalata van és éppen most nyitott meg egy nagy áruházat Tokio elegáns üzleti negyedében, a Ginzán.

Eddig a JNR lehetőségei korlátozottak voltak abban, hogy variációkkal próbálkozzék, kivéve, hogy területének egy részét bérbe adta. A változtatás lehetőségét számára a japán telekommunikációs rendszerek jelenlegi újraszabályozása hozza meg. Most ugyanis az utak tulajdonjoga nélkülözhetetlen ahhoz, hogy telefon- és fényvezető kábeleket fektessenek le. A JNR ki akarja ezt használni azáltal, *hogy új telefontársaságot alapít, mely a Nippon Telegraph et Telephone társasággal konkurálna.*

A bökkenő: *nehéz lesz tőkét szereznie a piacról, miközben napi 20 millió dolláros vesztesége van.* A készpénzt csak a kormányzat tudná adni. Második bökkenő: *akarja-e a kormány, hogy az NTT-nek versenytársa legyen, miközben arra törekszik, hogy NTT-részvényeket adjon el a közönség számára?*

CIKKÜNK NYOMÁN

A Balaton déli partján javítják az utaskiszolgálást

Lapunk 15. számában riportot közöltünk *„Amikor a rossz idő volt a jó"* címmel. Az írásra *Weisz József,* a pécsi igazgatóság helyettes vezetője válaszolt:

„A Balaton-parti szolgálati helyek munkaerőhelyzetét figyelemmel kísérjük. A munkaerőgondok nem ismeretlenek előttünk. Az üdülők és egyéb intézmények munkaerő-elszívó hatása rendkívül erős, ezért nem mindenhol és mindenkor tudtuk az utazóközönség igényeit maximálisan kielégíteni. Az utaskiszolgálás a következő üdülési időszakban magasabb színvonalú lesz. *Személypénztárosok felvételét és kiképzését már most megkezdtük. A nagyobb utasforgalmú szolgálati helyeinken a személypénztárosok létszámát növeljük.* Csúcsidőszakban a nyitva tartó pénztárak száma több lesz, így a nemzetközi jegyet váltókat nem kell majd Fonyódra és Siófokra irányítani, jegyüket Balatonföldváron is megválthatják."

Ifjú Gárda tűzoltóverseny

A MÁV szegedi igazgatóság tűzvédelmi alegységeinek Ifjú Gárda tűzoltóversenyét *Kiskunhalason* rendezték meg a közelmúltban.

A rajok egy 40 pontos teszt kitöltése után a kismotorfecskendő vizesszerelésében és a tűzoltó-váltóstafétában mérték össze tudásukat.

A versenybizottság értékelése szerint igen jól felkészített egységek küzdöttek a helyezésekért, minden számban csak minimális különbségek voltak.

A díszes serlegeket, oklevelet és pénzjutalmakat *Sajtos Péter* igazgatóhelyettes adta át a győzteseknek.

Szervezettebb a takarítás

Tisztább vonatok indulnak a Déli pályaudvarról

A személyszállító szerelvények tisztasága, a kulturált utazás biztosítása visszatérő gond a vasúton. A telep- és fordulóállomások megteszik a tőlük telhetőt — de lehetőségeik a jelenlegi körülmények között korlátozottak. A napokban a Déli pályaudvaron tájékozódtunk arról, hogy mit tettek az utóbbi időben a vonatok tisztasága, az utazás kulturáltsága érdekében.

— *Létszám dolgában nem túlságosan rózsás a helyzet* — mondja *Tóth Mihály*, a kocsiműszak vezető mérnöke. — A nyári forgalomban százhatvannyolc kocsitisztítóra lett volna szükségünk, ehelyett körülbelül hatvan emberrel dolgoztunk. Vagyis a szükséges keretnek még a fele sem állt rendelkezésre. Engedélyezték, hogy a hiányzó munkaerő pótlására külső vállalkozókat alkalmazzunk. *Két kisiparossal és egy gmk-val kötöttünk szerződést.* Ők a kocsik belső tisztítását végzik. Feladatuk a napi nagytakarítás, de néha a kisebb munkát is elvégzik.

— Mit értünk időszakos nagytisztítás alatt?

— *Akkor a kocsi belsejének teljes takarítása, mosása a feladat. Ezt 14-28 naponként ismételjük.* A napi nagytisztítás során az üléseket, a padozatot, az előteret, a vécéket takarítják, fertőtlenítik. Letörlik a feljáró fogantyúkat, kiürítik a hamutartókat.

— A vállalkozókkal elégedettek?

— *Szigorúak vagyunk velük.* A gmk-nak például nemrég 87 kocsit adtunk időszakos nagytisztításra, s ebből mindössze harmincötöt vettünk át. A kelenföldi üzemfőnökség augusztusban 500 ezer forintos számlát terjesztett föl a budapesti igazgatóságra, amely a három vállalkozó között oszlott meg. Egy kocsi belső takarítása megközelíti az ezer forintot. *Ennyiért tisztességes munkát követelhetünk.*

— Kik jönnek ma a vasúthoz kocsitakarítónak?

— *A kocsitisztítói munkakör nem tartozik a népszerű foglalkozások közé, nagy a fluktuáció.* Az első félévben például jött tizennégy újfelvételes és elment tíz. A fölvétel előfeltétele az, hogy alkalmasak legyenek a vasúti szolgálatra. Nem célunk a bármi áron való létszámnövelés. Aki ide jön, az dolgozzon.

— Mennyi a kocsitakarítók fizetése?

— Az 1985. évi bérfejlesztésnél központi irányelvként szerepelt a kocsitisztítók fizetésének emelése. *17-18 forint órabért tudtunk adni.* Ehhez kapcsolódik még a nyár elején bevezetett darabbéres teljesítményprémium, ami ezer forint, vagy annál több is lehet.

— Egy nap alatt hány kocsit takarítanak ki a Déliben?

— *A nyáron hetente 1115 kocsin kellett a napi nagytisztítást elvégezni.* Naponta tehát 19 szerelvényt tisztítottunk. Emellett heti 2792 kistisztítást jegyeztünk föl. A vállalkozókkal együtt mindezt hetvennyolc ember végezte.

— A takarítás független a kocsi hovatartozásától?

— Igen. Minden menetrendváltozás előtt elkészülnek a szerelvényfordulók. Az igazgatóságok és az üzemfőnökségek képviselőivel egyeztetjük a menetrendet, ennek alapján pedig azt, hogy melyik állomáson van idő a szükséges napi nagytisztítás elvégzésére. A mi kocsijainkat is tisztítják máshol, mi is tisztítjuk más telepállomás kocsijait.

— Vannak-e tervek a kocsitakarítás nagyobb arányú gépesítésére?

— A belső tisztítás teljes gépesítése csak álom. Legfeljebb részleges gépesítésről lehet szó. *A külső tisztítást a Déliben kocsimosó berendezés végzi,* de a jövőben várhatóan fölszerelnek egy ennél sokkal korszerűbbet. Jó lenne még egy szervizvágány is, mert a mostani körülmények között sem fűtés, sem meleg víz nincs. Ha a fölmosórongy télen odafagy a padlóhoz, nem lehet teljes értékű munkát végezni. A szervizvágány tervei már készen vannak, a többi már csak pénzkérdés.

Gerecsei Zoltán

A mellékvonal sem mellékes

Ki tudja, milyen megfontolásból, a déli órákban *Kaposvártól Siófokig* közlekedő személyvonat másfél órát tartózkodik Tabon. A tikkasztó nyár végi meleg betelepszik a viharvert motorvonat kocsijába, muszáj fölállni, járni, körülnézni.

A kicsiny főnöki irodában *Németh János* állomásfőnök a fuvarokmányokat válogatja.

— Úgy tűnik, hogy Tab, mint iparosodó község, állomásával együtt a felszálló ágban van — jegyzem meg.

— *Gyors ütemben fejlődik a község* — válaszol Németh János. — A változások főleg azóta szembeötlőek, mióta átszervezés folytán Tab szinte teljesen visszakapta régi kiváltságait. Ezt az utasforgalomban mi is érzékeljük, hiszen a környékbeli falvak lakói ide járnak intézni ügyes-bajos dolgaikat, nem pedig Siófokra. A személyforgalmunk amúgy is jónak mondható, hiszen nyáron megvan a havi százhúszezer forint, de télen sem szokott kevesebb lenni százezernél.

— Miként alakul a teherforgalom?

— A téglagyárnak bérelt rakterülete van. Most végeztek egy tizenkétmillió forintos korszerűsítést. Csakhogy ez a mi szempontunkból közömbös, *mivel jóformán a teljes mennyiséget a VOLÁN szállítja.* Legnagyobb fuvaroztatónk jelenleg a Terményforgalmi Vállalat. Ők viszont rövidesen áttelepülnek Kapolyra, és a napi öt kocsifeladásuk kettőre csökken majd. Egyébként a téeszek szerettek volna építeni egy kiágazó iparvágányt, ám a vezérigazgatóság körüljáróvágányt is előírt, az pedig a duplájára emelte volna a költségeket, így lemondtak róla. Nem értem a dolgot, tolt menetű kiszolgálással sem vétettünk volna az utasítások ellen, így viszont elestünk egy jelentős árumennyiségtől. Ezek után bizonyos, hogy a műtrágyát közúton szállítják a rendeltetési helyére. Az elmondottakon kívül több fuvaroztatónk is van, így a tavalyi évben a feladás 935 kocsi, 20 ezer 854 tonna volt, míg leadásban 1893 kocsi, 59 ezer 833 tonna áru érkezett. További növekedés nem várható, de úgy gondolom, csökkenés sem lesz.

— Mennyit számít az önök szempontjából a vonal átépítése?

— Ha még mindig a régi „i"-rendszerű felépítmény lenne, a tavalyi huszonegyezer tonnát csak körülbelül kétezer kocsiba tudtuk volna berakni. Tehát amit eddig két-három kocsiban tudtunk elszállítani, az most egyetlen kocsiban elfér. *A nagyobbik probléma a tolatós vonatok gépeinek elégtelen teljesítménye.* Amúgy is kedvezőtlen terhelési szakaszban húzódik a vonal, a „Dáciák" mindössze háromszáz tonnát vihetnek magukkal. Érkeznek irányvonatok is, és a kirakások zömmel Tabon történnek. Van egy MÁV—VOLÁN komplex brigádunk, eddig általában első vagy második helyezést ért el.

— Mit jelent Tabon a létszámhiány?

— Pillanatnyilag egy szolgálattevő és egy váltókezelő hiányzik, *pedig jómagam a lehetőségekhez képest sok embert hoztam már a vasútra, még a két fiamat is.* Dehát az embereket meg kell fogni valamivel és ez a „valami" egyelőre hiányzik . . . Hogy itt nincs ünnep? Az igazi vasutasnak akkor van ünnep, amikor otthon van. Más kérdés, hogy ünneppé tudja-e tenni az otthonlétet. Mert az a vasutas, aki szüntelen azon töpreng, hogy lesz-e téli tüzelő; aki azon rágódik, hogyan ossza be a fizetését, az teljes értékű munkát nem fog végezni, és az otthonlét sem ünnep számára. Errefelé egy sorompókezelőnek havonta harminc — negyven túlórát kell csinálnia, ha az ötezer forintot haza akarja vinni. A másik a premizálás, a jutalmazás. *Vasutasnapra az állomás huszonegy dolgozójára kaptam hatszáz forintot!* Elosztottam két ember között, pedig többen is megérdemelték volna.

— Gyakran mondják, hogy a Volán nem biztosít csatlakozást. Tabon vannak e hasonló panaszok?

— Nemcsak a Volán nem alkalmazkodik a vasúthoz, ez sajnos fordítva is így van. A környező falvakból mintegy hatszáz ember jár be Tabra dolgozni, ezek az előző menetrendben fél hatkor induló vonathoz csatlakoztatott autóbusszal érkeztek. Mivel az a hat óra munkakezdéshez korai, kérték, hogy a vonat induljon legalább tíz perccel később. Erre mit tesz a vasút? *A szóban forgó vonatot az új menetrendben tíz perccel korábban közlekedteti.* Így ehhez a vonathoz most már egyáltalán nincs autóbuszcsatlakozás. Tavaly több menetrendi javaslatot is beadtam az üzemfőnökségre, de csak egyet fogadtak el. Idén már nem is próbálkoztam eggyel sem. Ha minden passzolna: a személyszállítási bevételeinket évente legalább százezer forinttal tudnánk növelni, és Magyarországon nem csak egyetlen vasútállomás létezik . . .

G. Z.

Bősárkány, utasok nélkül?

Szép kis állomás a bősárkányi. Rend és tisztaság mindenütt, ami vasútállomásainknak még korántsem jellemzőjük. A felvételi épület előtt tuják zöldellnek, csak a rakodótér felé eső hármat-négyet kapott el valamiféle kóros sárgaság.

— Mi bajuk lehet? — kérdezem *Mayer Lajos* állomásfőnöktől.

— Sok a műtrágyakirakás. Az uralkodó szélirány pedig olyan, hogy a finom műtrágyaport ráhordja a fák levélzetére. Ezt pedig nagy mennyiségben nem bírják.

A felvételi épület nagysága azt sejteti, hogy Bősárkánynak jelentős utasforgalma van.

— Az épületet hatvanhétben, az akkori forgalomhoz méretezték, ma egészen más a helyzet. Tizenöt évvel ezelőtt vonaton utaztak az állami gazdaság dolgozói, ma a saját járműveikkel szállítják őket. Akkortájt nagyszabású olajkutatásokat végeztek a környéken, jöttek az emberek az ország minden tájáról. Ez a helyzet az eltelt idő alatt gyökeresen megváltozott.

— Bizonyára most a VOLÁN jelenti a legnagyobb konkurenciát?

— Annyiból igen, hogy a Csornára bevásárolni utazók inkább a falu közepén szállnak föl az autóbuszra, mint hogy kigyalogoljanak az állomásig. Az viszont közrejátszhat, hogy a járatok egyáltalán nem csatlakoznak a vonatokhoz, menetrendjüket úgy állították össze, hogy ne is csatlakozhassanak. Egykét perccel a vonatok érkezése előtt minden busz elmegy. De ez nemcsak errefelé jellemző. Jáki születésű vagyok, gyakran látogatok haza. Két választásom van, vagy gyalogolok a balogunyomi állomástól négy kilométert, vagy már Szombathelyen buszra szállok.

— A vonatsűrűség nem befolyásoló tényező?

— A jelenlegi helyzetben nincs szükség több vonatra. Ha valaki a vasutat választja, az úgyis Bágyogszováton száll föl. Bősárkányról például Győr csak igen nagy kerülővel érhető el akár Csorna, akár pedig Hegyeshalom felé.

— No és a nyári szezon, az üdülési idény?

— Nincs jelentősége. Az említettek miatt annyira rossz a Balaton megközelíthetősége, ha valaki reggel öt órakor elindul, csak délutánra ér oda.

ge—

Jubiláló kertbarátok

A nagykanizsai vasutasok kertbarátköre 1975-ben alakult. Az eltelt tíz esztendőben elismerésre méltó eredményességgel tevékenykedtek. Céljuk már a kezdetektől is az volt, hogy a *Kodály Zoltán Művelődési Ház* környékén lakó vasutasok és más dolgozók minél szélesebb körben kapcsolódjanak be a nemes mozgalomba.

A kertészkedés szerves részeként a kör tagjai többségükben szőlészettel, borkezeléssel is foglalkoznak. Esztendőnként megrendezik a körön belüli borminősítő versenyt borászati szakemberek közreműködésével. Négy esetben vettek részt a Hazafias Népfront és a megyei mezőgazdasági szervek által rendezett területi borversenyen. A kör több tagja ért el borával arany, ezüst és bronz fokozatú elismerést.

A kör tagjai közül néhányan méhészkedéssel is foglalkoznak, termékeiket teljes egészében közösségi úton értékesítik.

A kertbarátok köre több termékbemutatón vett részt az utóbbi években. 1981-ben Zalaegerszegen III. helyezést értek el, de sikeresen szerepeltek 1982-ben, a Debrecenben rendezett VIII. országos mezőgazdasági termék- és kisállattenyésztők kiállításán is. Legutóbb a helyi termékkiállításon mutatkoztak be szeptember elején.

Tóth János
a kör alapító tagja és vezetője

A Szombathelyi Igazgatóság
PÁLYÁZATOT HIRDET

Papkeszi állomáson az állomásfőnöki munkakör betöltésére.

Az állomás III. csoportos.
Az alapbér 6500 Ft.
A felvételi épületben lévő 54 m²-es, két szoba komfortos, most felújított szolgálati lakás beköltözhető.

Pályázati feltételek:
középiskolai végzettség, tisztképző és legalább öt éves szakmai gyakorlat

Pályázni november 15-ig lehet részletes önéletrajz beküldésével.

Az önéletrajz tartalmazza az eddigi szakvonali tevékenység leírását is.

Cím:
MÁV Szombathelyi Igazgatóság, személyzeti és munkaügyi osztály.

VÁLTÓTISZTÍTÓK

Záhonyban női munkaerőt is alkalmaznak a váltók tisztítására. Rendszerint ketten dolgoznak együtt (Zelman Ferenc felvétele)

Az egészségnevelés mai problémái (1.)

Az időjárás és az ember

Az időjárás szervezetünkre hatással van. Főleg a különböző hőmérsékletű levegő beáramlásának változásai — ezeket időjárási frontoknak nevezzük — megzavarhatják szervezetünk egyensúlyi állapotát. Nevezhetjük a frontbetöréseket alattomos veszélynek is. Ismereteket kell szerezni róluk, hogy védekezni tudjunk ellenük.

A közeledő hideg-meleg vagy átvonuló levegő hat idegrendszerünkre, főleg ha érzékenységünk is nagyobb ezekre a hatásokra. Mi változik? A légnyomás, a levegő páratartalma, hőmérséklete, megváltozik az ózon- és a szén-dioxid-tartalom aránya, változás áll be a légkör elektromos tulajdonságaiban, az ionok arányaiban, a kozmikus sugárzás erejében, a légköri mágneses erőterekben stb.

Szervezetünk élettani folyamatait a környezetünk fizikai, kémiai. elektromos hatásai, törvényszerűségei is meghatározzák. Ezek változásra késztetik szervezetünket is, és az erre érzékenyebb egyének idegrendszere ezt kisebb vagy nagyobb mértékben megérzi. Mindenkiben keletkezhet feszültségérzés, fáradtság stb. Ezek a „frontérzékeny" emberek.

A frontérzékenység két főtípusát lehet megkülönböztetni: *meleg- és hidegfront-érzékenység.*

Melegfrontnál a serkentési folyamatok erősödnek fel. Növekszik az ingerlékenység, a türelmetlenség, feszültebbé válik az idegrendszer, merevebbé válnak a mozdulatok.

A hidegfrontnál a gátlási folyamatok erősödnek. Fáradékonyság, bágyadtság, álmosság, levertség jelentkezik. Könnyebben lépnek fel görcsös fájdalmak és szívpanaszok.

A két főtípuson belül a fokozatokat is tapasztaljuk: *erősen, közepesen, gyengén érzékenyek.* Vannak vegyes érzékenységűek, akik mindkét fronthatásra érzékenyek és a felsorolt panaszok valamelyikével számolhatnak. Náluk fokozatok nincsenek.

A közlekedésben igen fontos a frontérzékenyek tudatos figyelése. Romlik a reflexek működése, a távolságok és a sebességek becslése, a közlekedési helyzetek helyes értékelése stb. Ezek mind növelik a veszélyek kockázatait. Nagyon fontos tudni, *hogy az alkoholos befolyásoltság, az éhség, a szomjúság, a kipihentség hiánya, a gyógyszerek hatása* — csak ronthatja a frontérzékeny emberek közérzetét.

Megelőzésük a fenti felsorolásból adott. Szervezetünk egészségét kell karbantartani, mert a teljes értékű szervezet védekezőkészsége kivédi a fronthatások következményeit. A sporttal, az egészséges életmóddal élő embert nem győzhetik le a környezetnek ezek a hatásai.

Dr. Veress Sándor

Bartis Ferenc

A MEGCSAPOTT CSAP

Mózes sokáig törte a fejét, hogy milyen mellékkeresetre tehetne szert? Két diáklánya egyre duzzasztotta a család költségvetését, a fiúcskával egyelőre nem volt baj, mivel ő örökölte a nővérei nagykabátját, cipőjét, s kis átalakítással mintha rászabták volna valamennyit. Nemhiába mondják a rossznyelvű történelemírók, hogy minden hadvezér tettei mögött ott rejtőzik egy-egy nő békés lelkes, jóindulatú szándéka. Ez az állítás Mózes esetében is így igaz. Gondolatai már-már holtvágányra jutnak, ha töprengését nem szakítja félbe a felesége, Márta.

— Te Mózes, mi lenne, ha gombát termesztenénk?

— Nincs pincénk — legyintett a férj.

— És, ha pálinkát főznénk? Elvégre a szomszéd is ezt teszi: hivatalosan főzet és azt árulja egész évben, illetve annak a leple alatt eladja a maga készítményét.

Mózes élénken követte felesége gondolatmenetét s nemsokára elő is hozakodott a szentenciával:

— Igazad van, Márta! Látod, erre még nem is gondoltam. Bár nekünk nincs se szőlősünk, se gyümölcsösünk . . . De, ha a fürdőszobában csinálnánk . . . talán a szag . . .

— Ezt bízd csak rám — lelkesedett az asszony.

Így történt, hogy Mózes felújította barátságát hajdani iskolatársával, a bádogosmesterrel, aki ügyes kis kazánt eszkábált a cukorgyár raktárosának, Mózesnek, ő pedig besegítette a bádogos lányát a cukorgyárba írnoknak. Már kész is volt nagyjából a kis pálinkafőzde, csupán egy csap hiányzott. A bádogos megadta a méretet is, és Mózes jól tudta: egyetlen forráslehetőség csapügyben a gyár alkatrészraktára . . . De erre gondolni sem szabad. Húsz éve raktárnok, és sohasem csapott meg egyetlen csavart sem. A felesége viszont már bevásárolta a főznivalót, amiből pálinka lesz, a pálinkát pedig eladják kéz alól, abból pénz jön a házhoz.

Bezárta a raktár ajtaját. Aztán kinyitotta, hiszen nincs leltározás, s így feltűnést keltene . . . Majd odalépett az egyik polc rekeszéhez . . . Egyetlen csap hevert ott évek óta . . . Ez éppen a kettes számú kazánhoz való, de az még sohasem romlott el. S elvégre is, valaki más is megcsaphatja, de az sem baj, ha neki kell kifizetnie. Egy ilyen hiány még csak megrovással sem járhat . . . Ő mindig tisztességes volt . . . Az igazgatók kétévenként váltogatták egymást, ő húsz éve ugyanott dolgozik. De mi lesz, ha a csokoládés rendész a kapunál őt is megvizsgálja? Ez még sohasem történt meg. De, ha most mégis? És döntött: a kazáncsapot abba a szalvétába csavarta bele, amelyben évek óta az uzsonnáját hordta a gyárba. A kapunál szinte összebicsaklott. Éppen a főmérnök helyettese állt mellette, s látván sápadtságát, rászólt, hogy másnap menjen orvoshoz, mert valami biztos nincs nála rendben . . .

Márta roppant boldog volt s máris eltervezte, hogy vasárnap éjszaka hozzálátnak a pálinkafőzéshez. A házastársak csupán a pálinka árában nem tudtak megegyezni: az asszony olyan magas árat szabott, amely a vevő részéről maga után vonhatja bármikor a följelentést. Mózes szerint sokkal jobb, ha az illegális árut a hivatalos ár alatt értékesítik . . . De hát addig még hátravan két nap, lesz idő bőven tájékozódni a pálinka árfolyama iránt.

Mózes másnap reggel nem az orvoshoz ment, hanem a gyárba. Akaratlanul is egyre a polc rekeszét nézte, amely üresen bámulta az ő üveges tekintetét. Levetette a kopott munkaköpenyt, és rádobta a rekeszre. Aztán újra felöltötte s az üres rekeszbe egész garmada anyacsavart hajigált.

— Mózes elvtárs! — rohant be a raktárba az egyik szaki. — A kettes kazán csapjának megszakadt a menete. Igaz, ideje lett volna kicserélni, de a főmérnök olyan spórolós, hogy isten a kimondhatója . . .

Nemsokára szaladt maga a főmérnök is, aztán jött a termelési igazgató is: csap kell! Ki kell cserélni a régit, folyik: nagy a nyomás, nem lehet szösszel kitákolni a menetét, mint a konyhai vízcsapoknál.

— Nincs olyan méretű csapunk — húzta föl a vállát Mózes.

— Maga milyen raktárnok, hogy nem gondoskodik előre?! — üvöltötte az igazgató, majd szinte könyörgött: — Az istenért, Mózes elvtárs, valamelyik vállalatnál nem találnánk egy olyan csapot?

— Mindent megpróbálok — rebegte Mózes, miközben ráfordította a kulcsot a raktár ajtajára és elsietett.

Márta gyávának, megalkuvónak, hitványnak becézte a férjét annak láttán, hogy az kiszereli a csapot a kis pálinkafőző kazán falából és visszarobog vele a gyárba . . .

Fél óra sem telt bele s az új csapot máris csavarták a kettes számú kazán falába. Mózest az igazgató meghívta egy kávéra az irodájába. Ilyesmi még sohasem történt véle . . . A délelőtti és a délutáni műszak váltása idején pedig röpgyűlést hívtak össze, ahol a főmérnök így szólt:

— Kedves elvtársak, a kettes számú kazán csapjának hibája miatt nehéz helyzetbe kerültünk. Föl kell hívnom a beszerzők és a karbantartók figyelmét, hogy előre gondoskodjanak pótalkatrészekről. Szerencsénk volt Mózes elvtárssal, aki . . .

S nem folytathatta tovább, mert Mózes közbekiáltott:

— Életemben sohasem loptam!

S azzal kirohant a teremből. Senki sem tudta, hogy miért. A főmérnök utánament a raktárba, s azt látta, hogy az anyacsavarokat rakosgatja vissza az eredeti helyükre . . . „Húsz éve becsülettel csinálja" — gondolta a főmérnök, s észrevétlenül kilépett a raktárból . . .

OKTÓBER 31.

A takarékosság világnapja

Napjainkban egyre nagyobb jelentősége van a takarékosságnak. Energiával, anyagi javakkal és szellemi értékekkel gondosan kell gazdálkodnunk. Alapigazság az, hogy elsősorban az értékteremtő munka, az anyagi javak létrehozása határozza meg társadalmunk helyzetét, gazdagságát, az állampolgárok jövedelmi viszonyait. Ez teszi lehetővé az egyén számára, hogy pénzével is takarékoskodjék. Az átfogó értelemben vett takarékosság hatja át immár évtizedek óta azt az októberi rendezvénysorozatot, amely a beosztó életmód, a takarékos gazdálkodás jelentőségét a szokottnál is jobban a közvélemény figyelmébe állítja. Honnan ered ez a hagyományos megemlékezés?

Hatvanegy évvel ezelőtt Európa, Ázsia és Ausztrália 28 országának képviselői *Milánóban vitatták meg a takarékossági mozgalom akkori gondjait, teendőit.* Ezen a nemzetközi fórumon határozták el, hogy október utolsó napját a takarékosság világnapjává nyilvánítják. Csaknem másfél évszázada annak is, hogy hazánkban megalakult a *Hazai Első Takarékpénztár,* és ezt gyors egymásutánban követték a többiek. A takarékpénztárak mindig a kisemberek, a beosztóan élők bankjai voltak. Erről a megbízható alapról nőtt fel és fejlődött ki a mai *Országos Takarékpénztár.*

A takarékossági világnapról sok országban megemlékeznek, hiszen a takarékosság követelménye mindinkább előretör az egész világon. Nálunk is nemes hagyomány az október végi eseménysorozat. *„A takarékosság közös ügyünk."* E rövid jelmondat sok mindent rejt magában. Az egyéni takarékosságon túlmenően benne van ennek népgazdasági fontossága is. Az ország takarékos gazdálkodása az egyes emberek életszínvonalának meghatározója. A népgazdaság VI. ötéves tervének fő céljai között szerepel a nemzeti vagyon gyarapítása. Ennek elősegítése érdekében, a lakossági takarékossági mozgalom fokozásában az Országos Takarékpénztár sokat tett. Hiszen a nemzeti vagyon része a lakásalap. Növelésében a lakossági takarékosságnak egyre nagyobb szerepe van. Érdemes megemlíteni, hogy ebben az évben, júliusig, *az OTP pénzügyi közreműködésével csaknem 26 ezer lakás készült el,* és az év végéig még várhatóan több mint 50 ezer család költözhet új otthonba. A lakossági hitelállomány augusztusig *meghaladta a 190 miliárd forintot.* Lényeges az is, hogy az OTP a tanácsokkal szorosan együttműködik az építkezések telekellátásának javításában. A pénzintézet a különböző lakossági hitelek nyújtásával kormányzatunk életszínvonal-politikai célkitűzéseinek megvalósítását segíti elő.

Szólni kell a hitelek forrásairól is, hiszen a takarékpénztár csak az előzőleg összegyűjtött pénzt kölcsönözheti ki. Alapvető kérdés ezért: *hogyan alakul a betétállomány?* A takarékpénztárnál, a postánál és a takarékszövetkezeteknél kezelt betétek együttes összege szeptemberig *mintegy 10 milliárd forinttal gyarapodott,* s megközelítette a 230 milliárd forintot.

Az OTP fontos feladatának tekinti, hogy újabb és újabb betételhelyezési formákkal, a meglevők korszerűsítésével takarékosságra buzdítsa a lakosságot. Nagy népszerűségnek örvend az ifjúsági takarékbetét, a takaréklevél és több más, tartósan lekötött betét. Egyre többen ismerik fel az átutalási betétszámla előnyeit is. A munkabér-átutalás, valamint a takarékcsekk igazi térhódításáért még tenni kell. Idei újdonság, hogy az OTP is bekapcsolódott a kötvénypiacba. Készülőben van egy új betétkonstrukció, az életbiztosítással kiegészített nyugdíj-előtakarékossági betét.

A takarékossági világnap alkalmából készítendő számadásban arról is meg kell emlékezni, hogy az Országos Takarékpénztár fejlődésének új szakaszába lépett, a változások korát éli. A pénzintézeti rendszer általános korszerűsítését meghatározó intézkedések alapján sok tekintetben új és újszerű feladatok megoldására készül. *Betétet gyűjt, hitelt folyósít, és emellett mind nagyobb mértékben segítségére siet a vállalkozóknak is.* Fontos céljának tartja, hogy a pénzintézetek között kibontakozó versenyben — amelyet a reform hathatóan ösztönöz — munkája, egész tevékenysége korszerűsítésével, ügyfélszolgálata további javításával helyt tudjon állni.

Az idei rendezvénysorozatra október utolsó hetében kerül sor. A megemlékezést a Pénzügyminisztériummal, a SZOT-elnökségével, a KISZ Központi Bizottságával, a Hazafias Népfrot Országos Tanácsával, a SZÖVOSZ elnökségével, a Magyar Posta Központjával, a Művelődési Minisztériummal közösen rendezi az Országos Takarékpénztár. Az országos nyitórendezvényt október 22-én tartják a Debreceni Postaigazgatóság területén. A debreceni rendezvényhez tartozik a *„Takarékosság és pénz a bélyegen"* című kiállítás megnyitása is. A Kereskedelmi, Pénzügyi és Vendéglátóipari Dolgozók Szakszervezetének központi székházában tartandó zárórendezvény időpontja *október 31-e.*

Léner Ilona

Nyugdíjas-találkozó

A szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézetben hagyomány a nyugdíjas dolgozókkal való évenkénti találkozás megszervezése. Eddig minden alkalommal az intézet falain belül, csekély ajándékozással vagy vacsorával egybekötve történt a találkozás. Az ez évi alkalomra szeptember 9-én került sor. A kórház vezetősége, szakszervezeti bizottsága és a 400 dolgozó közül négy szocialista brigád dolgozói most úgy szervezték a találkozót, hogy tiszai hajókirándulással, majd a tiszapüspöki Kőolaj-tanyán ebéddel és kedves népi műsorral vendégelték, ajándékozták meg a nyugdíjas dolgozóinkat és hozzátartozóikat. A kellemesen eltöltendő időhöz a Tiszamenti Vegyiművek nyugdíjasaiból alakult „Őszi rózsa" kultúrcsoport nagyban hozzájárult.

Kertészkedők figyelmébe!

Faiskolai lerakatainkban
október közepétől
gyümölcsfaoltványok,
bogyósok,
szőlőoltványok,
díszcserjék,
örökzöldek
nagy választékban kaphatók.

Vásárlóink a vállalatunknál előállított új fajtákból válogathatnak.
Vírusmentes cseresznye- és meggyoltványaink jobb eredést, nagyobb életerőt, ennélfogva több és szebb termést garantálnak.
Díjtalan szaktanácsadás legújabb kutatási eredményeink alapján.

Gyümölcs- és Dísznövénytermesztési Fejlesztési Vállalat *(volt Kertészeti Kutató Intézet)* faiskolai árudája:
Budapest XXII., Nagytétényi u. 196—198.
Budatétény vasúti magálló közvetlen közelében.
Megközelíthető a 3-as vagy piros 3-as autóbusszal is a Móricz Zsigmond körtértől.
Árusítás közvetlenül faiskolai telepünkön is:
Érd, Elvira major 70., főközlekedési út (régi Balatoni út) 26. km.

ÉPÍTKEZÉSHEZ, LAKÁSFELÚJÍTÁSHOZ

30%-os árengedménnyel vásárolhat PVC-csöveket és kötőidomokat 1985. október 1. és december 31 között, a FERROGLOBUS Vas és Acél TEK Vállalat telepein és viszonteladó telepein.

Időt
Energiát
Pénzt

takatit meg, ha az általunk ajánlott telepek közül Önhöz a LEGKÖZELEBBIT keresi fel!

FERROGLOBUS
Pécsi telep
Pécs, Mecsekalja-Cserkut
7614 Tel.: 72-13571

Anyagbesz. és Szolg. Szöv. Közös Vállalat
Debrecen, Diószegi út 36.
4001 Tel.: 52-72378

Északdunántúli TÜZÉP
Győr, Mészáros u. 1.
9002 Tel.: 96-204999
Csorna Vasút sor
9300

Vértesalja ÁFÉSZ
Környe Vasútállomás
2851 Tel.: 34-72141

Szabolcs-Szatmár megyei Iparcikk Keresk. Vállalat
Nyíregyháza, Orgona u. 26.
4400 Tel.: 42-10071

Keletmagyarországi TÜZÉP
Fészek Áruháza
Szolnok, Piroskai u. 8.
5002 Tel.: 56-17660

Komfort
Iparcikk Ker. Vállalat
Veszprém, Házgyári u. 7.
8200 Tel.: 80-11020

Bács megyei SZÖVTEK Vállalat
Kiskőrös, Alkotmány u. 3.
6200 Tel.: 276

Kápolnai ÁFÉSZ
12. sz. csőtelep
Kápolna, Szabadság tér 2.
3355 Tel.: 83

Alföldi TÜZÉP
207. sz. telep
Szeged, Dorozsmai út. 78.
6791 Tel.: 62-61043

SZIGMA
Iparcikk Ker. Vállalat
Baja, Keleti ipartelepi út
6500 Tel.: 12336

Zala megyei Iparcikk Ker. Váll.
Zalaegerszeg, Hoick J. u. 94.
8901 Tel.: 92-14398

Budapesti TÜZÉP
27. sz telepe
Budapest, Mezőhegyes u. 32—33.
1151 Tel.: 691-092

A FERROGLOBUS
a MÁV egyik legnagyobb szállítója

Siklós János

A csillagokban élni

5.

A konyha összevisszaságában csak Márta látott rendet. Hőségtől kivörösödött arccal, gyöngyöző homlokkal állt a gáztűzhely előtt. Külön szedte a rántott és a roston sült harcsaszeleteket, karikára vágott citrommal díszítette a tálakat és a meleg sütőbe tette. Rántott pulykamellel várta a kicsiket, ők nem eszik a halat. A krémmel töltött tojásokat salátalevelekkel díszítette, a tartármártást fölkavarta és két szószos csészébe öntötte, a hasábra vágott krumplit majd vacsora előtt süti, hogy frissen kerüljön az asztalra. Elfáradt a megfeszített munkában, bekapcsolta a légtisztítót és leült az asztal mellé. Számba vette a végezni valókat; gyorsan elmosogat, rendbe szedi a konyhát, a fa alá pakolja az ajándékokat, azután lefürdik.

— Még majd leeresztek a végére — állapította meg, miközben sajgó derekát gyúrta, gyömködte.

Leroskadt az asztalhoz, háta begörbedt, s könyökére támaszkodva tétova mozdulatokkal söpörte egybe az asztal lapján a szemetet. Feszültsége kissé oldódott, megkönnyebbült az elvégzett munka utáni üresség perceiben. Fontosságának tudata már-már derűvel töltötte el, a családi összejövetel középpontjában áll, csak vele és általa kap szépséget. belső meleget ez a karácsony este is. Mennyi futkosás, kínlódás, izgalom előzte meg a konyha rendetlenségében készen álló vacsorát, s ebből semmi sem látszik majd, a fenyők, csillagszórók ezüstös ragyogása és az unokák beteljesülő öröme ráborul a vergődéssel telt napokra.

A lazítás perceiben hullámzó érzelmek irányították röpdöső gondolatait, míg azután a derű és a lehangolás ellentétes partjai között megkapaszkodott az önsajnálat. A visszhangtalan tompa csöndességben úgy érezte magát, mint akiről mindenki megfeledkezett, még a munkáját sem tartják számon, hiszen az természetes, mint a napkelte, mert a nap is azért van, hogy reggel fölkeljen, éltető meleget és világosságot hozzon. Levegőtlen, forma nélküli zárt világban él, olyan használati tárgyként, mint a lábas vagy a merőkanál. Nélkülözhetetlen. Régebben ez a fojtogató gondolat éppen csak betoppant, mint kellemetlen vendég, akit már az előszobaajtóból eltanácsoltak, de az utóbbi években ez a vendég többször jelentkezik, s makacsul küzd a bebocsátásért. Önsajnálatot elutasító védekező reflexei most is föltámadtak és az indulatok szárnyán Székátshoz értek, aki soha semmit nem értett meg az asszony áldozatos életéből, a maga rideg zárkózottságával még a gyerekei számára is idegen volt. Márta lerázta magáról a testi és lelki zsibbadtság nyomasztó perceit, erőt vett magán és a mosogató bádogtálcái fölött megnyitotta a vízcsapot.

Székáts a piperkőcök aprólékosságával öltözködött. Keskeny, sápadt arcát fogkefével színesebbre dörgölte, a szeme sarkából széjjelfutóráncokat simogatta, azonban nem boldogult az összképet zavaró időnyomokkal. Dús fekete haja kifehéredett, mint a klóros vízben a damasztabrosz, simára fésülte, s homloka fölött enyhén föltupírozta. A vajszínű ing nyakát halcsontokkal kimerevítette, négerbarna nyakkendőt kötött. Belebújt jól szabott egyenruhájába, kitüntetéseit elrendezgette a tükör előtt, elégedetten vizsgálta fess, erős felsőtestét, egyenes, katonás testtartását, s jókedvében füttyentett.

— Kérem a pincekulcsot — szólt határozottan.

Előkelő eleganciával állt a konyha előtt, mint valódi diplomata, aki a következő pillanatban közli, melyik arab miniszter fogadására indul, ahol a haza színeit olyan erős hazafiúi buzgalommal képviseli majd, hogy a hajnali kakasszóra ér haza. Márta a tűzhely előtt térdelt. a kövezetre fröccsent olajat sikálta ultrás vízzel.

Íme a családi munkamegosztás klasszikus szimbóluma, amely egyidős a civilizációval, s minden izmusok túlélője. egy élet tartalmának nevetséges konyhai tükre. Az asszony eszmélt először, nézte az ajtóbejárót elfoglaló egyenruhás férfit, mint elcsigázott Dávid az idegen, gőgös Góliátot, akivel a sors kényszere folytán azonnal megmérkőzik. Parittya helyett a sikálókefét forgatta, amelyen szivárványos táncot jártak a tündöklő buborékok. Csillogott az ezredesi váll-lap a villanyfényben, s ebbe a karácsonyi illatú ragyogásba, amelyből Székáts semmit sem látott, belecsengett Márta mély, erős hangja.

— Vesd le magadról azt a rongyot!

Az ezredes elegáns jegenyetartása megereszkedett, arcáról lefagyott előkelőségének nyugalma, kifinomult veszélyérzete baljós perceket jelzett.

— Mi bajod vele? — kérdezte a foga között szűrve a szót. — Évente egyszer veszem föl.

A térdepelésbe felejtkezett asszony komikusan hatott, úgy kuporgott ott, mint bűnbocsánatért protestáló, fohászkodó jámbor, aki titkos paráználkodásainak bűnét készül lemosni, s kereszt helyett sikálókefét, szenteltvíztartó helyett ultrás vödröt mutat föl az Úr szent színe előtt. Székáts akaratlanul elnevette magát.

— Még röhögsz is rajtam? — lobbant a sértett önérzet haragja.

— Dehogy röhögök, éppen ellenkezőleg, síráshoz készülődöm.

— Gúnyolódsz? Velem gúnyolódsz, aki eltűrte a piszkosságaidat, aki . . .

— Aki még karácson estéjén sem bír magával! Elég legyen!

Márta eszelősen gyűlölte az egyenruhát, szerinte minden rossznak, bajnak ez volt az okozója. A csillogó váll-lapok megölték jogászi pályáját, jól indult bírói gyakorlata abbamaradt, s jószerint alamizsna értékű nyugdíjjal házi cseléd lett belőle. Keserű dühvel töltötte el az is, hogy annak idején Székátsot vasúti trógernek tették, azután meg körbekergették a homoksivatagban, jól látta, hogyan távolodik éveinek múlásával együtt mind messzebbre ifjúkori ambícióitól, nem tudott beletörődni, hogy férje könnyelmű, kurvás életét a váll-lapok tartják össze. Undorodott attól, hogy Székáts már az üres rangba kapaszkodik és a meddő évekre emlékeztető ruhát magára húzza karácsonyonként, ahelyett, hogy örökre elfelejtené.

— Vedd le magadról azt a gyűlöletes kacatot! Megértetted?

— Nem vetem le!

— Neem?!

Fölemelkedett furcsa helyzetéből. igazi küzdelemre készült, mint magára talált Dávid, támadásba kezdett és látszott, legyőzi a filiszteusok seregének Góliátját.

— Márpedig így nem ülsz az asztalunkhoz!

— Mi az, hogy az asztalunkhoz?

— Úgy, ahogy mondom! Jól hallottad!

— Szóval, így állunk?

— Még ígyebben, tisztelt hadosztályparancsnok úr! Wittig tábornok utóda.

Székáts fogkefével dörgölt arca egy árnyalattal vörösebb lett. Mintha vasbottal vágták volna fültövön, a Wittig névtől fölszökött a vérnyomása, hallóidegein dobolt a kordába fogott indulat, nyitott szájjal szedte a levegőt. Tétován ment az előszoba végébe. Levette félcipőjét és halinacsizmába lépett, irhakabátját magára húzta, fejére rakta szőrmekucsmáját, szótlanul kiment az előszobából, miközben Márta csillapíthatatlan tombolása zúgott a lakásban.

Este.

A csöndes estében a kiengesztelés mennyei angyalai érkeztek a földre, széjjelhintették a békesség fenyőillatú nyugalmát, a megsanyargatott idegek és leharcolt lelkek durva, fekete redői kisimultak, az Ave Maria szép liturgikus zenéje szólt, égi hangszerek, furcsa, ősi csembalók és fanfárok tiszta, emelkedett érzéseket indítottak el.

A fürdőzéssel Márta lemosta magáról a fáradtságot, a háborgó epemereg zöldjét, s a gyötrelmekkel megrakott esztendő testi és lelki kínját. Jó szagú enciánkék ruhájára keskeny övet fűzött, szolid ékszereket válogatott. diószemei fölött leheletnyi kék festéket húzott a szemhéjakra, a halvány rúzs kiemelte szabályos vonalú, keskeny száját. Frissnek, könnyűnek érezte magát, fölszabadultan rendezgette a teritőket az asztalokon, fölerősítette a magnót, az Ave Mariát éneklő női kórus hangja betöltötte a lakást. Minden lámpát bekapcsolt a szobákban. A szokatlan csillogástól a bútorok, szőnyegek, függönyök életre keltek és visszaragyogtak a fényre, kényelmes, ünnepélyes derűt árasztottak.

Lejárt a magnó. Az előszoba felől vágtató lovak patacsattogása hallatszott, mintha elvadult ménes nyargalna a kertek alatt. Márta figyelte az erősödő zajt, s egy pillanatra régi hortobágyi lovaskarnevál emléke jutott eszébe. A meghajtott ménes robogásától zengett a puszta, itt meg a veranda mályvaszínű cementlapjai reszketnek a száguldó lovak alatt. Az előszobába ment, s kívül a küszöb mögött valóban a lovak vágtájának ritmikus dobogása hallatszott, mintha elfogyhatatlan hosszú sorokban futnának. Arra gondolt, hogy Székáts dühöng odakint, széjjelveri a házat, bár az nem járna lódobogással. A patazaj azután csöndesedett és egy éles, vékony hang besivított a lakásba: „Szabad-e betlehemezni?"

— Naháááát! Nem vagytok normálisak!

Egymás mellett álltak négyen. Elöl Ácó, a vő, százkilencvenes termetével, mellette a két gyerek és a sor végén Márta, a lánya. A nyitott ajtóban Ácó fokozta a tempót, a többiek is rákapcsoltak, s helyben, ütemesen trappoltak, kétoldalt a kabátjukon tenyérrel verték a taktust, fokozták a hanghatást.

— Álljatok le! — nevetett a szokatlan érkezésen. — Ácó, Ácó, hát mikor komolyodsz meg?

— Lóháton jöttünk — közölte Bumbi, az első fiúunoka, aki éveinek gyarapodásával egészen jól kiismerte magát az elsőszülöttségi jog biztosította lehetőségekben.

— Borzasztó hideg van — vette át az irányítást a fiatalabb Márta. — Le a csizmákat, keressétek elő a papucsokat.

— Még a verebek is magfagynak — jelentkezett az eszes, nyúlánk Tüske-Böki lány.

— Menjetek beljebb, de a hallba tilos!

— Tudjuk, Mami, tudjuk, ott lesz a buli — állapította meg Bumbi a tényállást.

— Mi az, hogy buli? Enyje, kisfiam.

— Hát nem az?

— Hol van az ezredes úr? Jelentést szeretnék tenni — évődött Ácó.

— Őrnagy úr jelentem, az ezredes úr lement valahová.

— Jobb szeretném, ha mérnök uraznál.

— Igenis, hadmérnök úr.

— Csak mérnök úr, úgy egyszerűbb, civilesebb.

— Mami, Mami, figyelj már, nem is lóháton jöttünk, hanem dzsipen, a Bumbi csak füllentett — tisztázta az érkezés körülményeit a Tüske.

(Folytatjuk.)

Hová menjünk moziba?

Ábel Péter, az Új Filmlexikon főszerkesztője ajánlata

Ki gondolná, hogy az emberek hányféle módon járnak moziba?

Van, aki ötletszerűen!

Feljöttem Pestre, s maradt két óra szabadidőm. Üssük agyon valahogy! Ez a legroszszabb, mert ilyenkor szinte mindegy: mihez váltunk jegyet.

Azután akadnak olyanok, akik a barátok, ismerősök tanácsaira hallgatnak vagy a filmkritikák alapján próbálnak tájékozódni. Ez jobb megoldás, hiszen itt már egy alapvélemény a meghatározó. Persze kérdés, hogy a barátnak, az ismerősnek, a filmkritikusnak milyen az ízlése? Lehet, hogy éppen az ellenkezője az enyémnek?

Ami útba esik?

A furfangos módszer sem éppen célravezető! A kritika nagyképűen levágta a filmet! Akkor biztosan jó lesz: gyerünk be és nézzük meg!

Lehet azután kötődni egy bizonyos mozihoz, ami útba esik vagy éppen a lakásunk közelében épült. Ez kényelmes, de nem árt tudni — esetleg megfigyelni —, hogy manapság bizonyos filmszínházakat profilíroztak. Ez azt jelenti, hogy a *Bástyában* (a Lenin körúton) általában kalandtörténeteket vetítenek, a Kossuth Lajos utcai *Puskinban* vagy a Kinizsi utcai *Stúdió* moziban, a Bajcsy-Zsilinszky úti *Toldiban* művészfilmeket, a *Tanácsban* (Szent István körút) magyar filmeket. Igaz az elnevezés néha megtévesztő, mert a Lenin körúti *Művész* mozi nem ragaszkodik ahhoz, hogy műsora összhangban legyen a nevével. S egy jó tanács: *aki ki akar kapcsolódni, az ne menjen stúdiómoziba.* Ott ugyanis olyan produkciókat vetítenek, amelyeken bizony el kell gondolkozni, s megfejteni azt amit mondani akart a rendező.

S, ha már így állunk: *mi lenne a célszerűbb?*

Azt hiszem az, ha megválogatjuk mit nézünk meg, s jó előre eldöntjük: *mit akarunk.* Másfél-két órát kellemesen eltölteni vagy művészi élményt szerezni, egy-egy nagy színész játékában gyönyörködni, valamelyik kitűnő rendező új filmjével megismerkedni. Ha így készülünk hozzá, úgy nem érhet bennünket kellemetlen meglepetés, s többnyire azt kapjuk amire számítunk.

Engedjék meg hát, hogy időről időre segítségükre legyen a *Magyar Vasutas,* s arra a szellemi vágányra irányítsa, ahová kell. Vegyük hát elsőnek a budapesti filmszínházak novemberi programját. Pontosabban kezdjük még egy októberi sikerrel, amelyet erre a hónapra is prolongáltak.

Az eltűnt frigyláda fosztogatói amerikai kalandfilm. Rendezője: *Steven Spielberg* olyan emlékezetes alkotásokkal dicsekedhet, mint az *E. T.*, a *Harmadik típusú találkozások,* meg *A cápa.* Az izgalmas és fordulatos történet egy kitalációra épül. A harmincas évek derekán az angol titkosszolgálat és a német felderítés, pontosabban két megszállott tudós harcol azért, hogy felleljék a Bibliából ismert csodás hatalmú frigyládát. A főhősnek *Indiana Jonesnak* már a legújabb kalandját is megvettük, s az a jövő esztendőben kerül a nézők elé.

Szórakoztató és zenés filmek

A szórakoztató kategóriánál maradva, aki látta a *Házibuli* című kedves, derűs francia vígjátékot, *Claude Pinoteau* rendező munkáját, annak ajánlhatjuk, hogy nézze meg a folytatását is. *A csinos Vic* — A házibuli folytatódik hősnője — itt már nagylány, azaz pardon 15 éves! Ez azt jelenti, hogy életébe beköszönt a szerelem, persze az ilyenkor szokásos komplikációkkal, mulatságos fordulatokkal.

Ugyancsak tinédzserek a szereplői az angol *Gregory barátnőjének. Bill Forsythe* rendező filmje is a szerelem körül bonyolódik. Igaz a kissé esetlen Gregory pont olyan leányideált választ magának, aki kifúrja Őt az iskola futballcsapatának kapujából. Hiába manapság az egyenjogúság korát éljük, még Skóciában is.

A tinédzserek után következzenek az idősebbek. A *Nyomás utána* két csavargója: a szőke, kékszemű meg a lomha szakállas mintha ismerős lenne . . . Horogütéseik alapján azt hiszem mindenki felismeri *Terence Hill*-t meg *Bud Spencert,* akik ezúttal egy krimibe csöppennek és Amerikában egy világuralomra törő őrült ellen harcolnak.

A zenés filmek, a modern táncok kedvelőinek a *Break* című amerikai filmet ajánlhatjuk. Hősnője a boszorkányosan ügyes *Kelly* miután összekülönbözött tanárával, tehetsége és kitartása révén barátaival az utcáról tör be az első vonalba, természetesen fülbemászó melódiák kíséretében!

Két dzsesszzenész a főszereplője *Soós Mária* rendező új magyar filmjének, a furcsa című *Városbújócskának,* amely a művészvilágba, annak szerteágazó problematikájába vezeti el nézőit. A némileg lassú iramú, részletezően ábrázoló film két központi figuráját *Másik János* a zenész-zeneszerző és *Dörner György* a színész személyesíti meg.

Ugyancsak Budapesten készült az eddig író-dramaturgként dolgozó *Beremény Géza* első rendezése. *A tanítványok* a harmincas és negyvenes évek fordulóján játszódik és egy faluról felkerült — a Tudományegyetemre beiratkozott — fiatalember története, akinek révén megismerkedünk az akkori Magyarország társadalmi, politikai, emberi problémáival.

Lehet gondolkodni

A szovjet filmgyártást többek között egy mai témájú kamaradráma képviseli. *Marlen Hucijev* műve az *Utószó,* két ember, két nemzedék vitája, szembenállása, ismerkedése Moszkvában. Sok szöveg, bensőséges lélekrajz, kevés megfogható történet. Azoknak ajánlható, akik a felvetett problémákat kedvelik és egy-egy látott film után szeretnek elgondolkozni.

Tulajdonképpen hasonló jellegű alkotás *Peter Yates* angol rendező *Az öltöztető* című filmje. Idő: a második világháború, színhely egy angol vidéki városka, szereplői az öreg színész és öltöztetője. Olyan pár, akiket a barátság, az egymásra utaltság és néha bizony a gyűlölet köt össze. Felhívnám itt a figyelmet a főszereplő két kitűnő színészre: *Albert Finney*-re és *Tom Courtenay*-ra.

Az őskorba vezet vissza *Jean Jacques Annaud* — vigyázat! — szöveg nélküli kanadai filmje, *A tűz háborúja,* amely egy magára utalt törzs életért, felemelkedésért való küzdelmét mutatja be.

Végül, de nem utolsósorban a műsorkínálatban egy szociografikus dokumentumfilm is szerepel. *Magyar József* rendező: *A mi családunk*-ban érdekfeszítően járja körül, s mutatja be korunkban: mi a helyzet a családi élettel.

Százéves a miskolci járműjavító Erkel Ferenc férfikórusa

A miskolci járműjavító *Erkel Ferenc* férfikórusa október 5-én, alapításának 100. évfordulóját ünnepelte. Az üzem éttermében rendezett jubileumi ünnepségen *Zsebeházi Ferenc,* az üzem pártbizottságának titkára köszöntötte a megjelenteket, majd *Siklósi László,* szb-titkár mondott ünnepi beszédet.

Elmondotta többek között, hogy a kórust *Csima Béla* alapította 1885 augusztusában. A tagok száma rohamosan emelkedett. 1897-től már kapcsolatokat létesítettek az ország számos dalegyletével. A kórus munkáját 1931-ig *Beregszászy Károly,* 1931-től 1947-ig pedig *Kiss Dénes* vezette. Az ötvenéves jubileumi ünnepséget 1936-ban tartották. A második világháború közeledtével több művet letiltottak a kórus műsoráról, többek között Kodály remekét, a méltán népszerű Fölszállott a páva című kompozíciót. A dalosok 1944-ben már egyre kevesebben szerepeltek. A német megszálláskor az egész kórusmozgalom elnémult. A felszabadulás után azonban 1945. május elsején énekelt a kórus a felvonuláson.

Az ötvenes években új karnaggyal folytatták a munkát. *Vincze Pál* irányításával sok sikert arattak a különféle kultúrversenyeken. 1962-ben már operarészletek is kerültek a kórus repertoárjába népszerű vendégénekesek közreműködésével. Ekkor *Veszprémi Ilona* volt a karnagy, aki 12 évig állt a dalosok élén. 1966-ban vette át a karmesteri pálcát *Sereg János* zenetanár. Őt *Engi István* követte 1968-ban. A sikersorozat folytatódott. 1970-ben aranykoszorús minősítést szereztek, ezt megismételték 1972-ben. A karmesteri pálca 1973-ban került Engi István lányának a kezébe. *Homródiné Engi Zsuzsa* vezetésével újabb sikereket ért el a kórus.

Az ünnepi megemlékezés után először a 100 éves jubileumát ünneplő kórus adta elő színvonalas műsorát, majd a vendégkórusok műsora következett.

A koncert után *dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet titkára köszöntötte a kórust, majd kitüntetéseket adott át. *A Szocialista Kultúráért* kitüntetést vehette át *Homródiné Engi Zsuzsa,* a kórus karnagya; valamint *Hidvégi István, Kubi Lajos* és *Németh Sándor.*

A Pesti Vigadóban

Hangverseny nyugdíjasoknak

A Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Vezérigazgatósága és a Pesti Vigadó Igazgatóságának szervezésében szeptember 30-án koncertet rendeztek a Pesti Vigadó hangversenytermében.

A Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar a zeneirodalom népszerű, szórakoztató műveiből adott műsort. Közreműködött *Szabó Orsolya* zongoraművész, vezényelt *Taligás Lajos.* Konferált: *Menyhért Mariann.*

A hangversenyt vasutas nyugdíjasoknak, illetve a Pesti Vigadó nyugdíjasainak rendezték.

Sportnap Szombathelyen

Szeptember 26-án egészségvédelmi és sportnapot rendezett a szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottság. A szertárfőnökség tanácstermében elsőnek *dr. Landgraf János* orvos egészségnevelési és egészségvédelmi előadást tartott a fiataloknak. Kiemelten foglalkozott a dohányzás és az alkohol káros hatásaival.

Ezt követően került sor a Haladás labdarúgófórumra. Ezen a vasutas sportegyesület vezető edzője, *Rátkai László* és a klub labdarúgói: *Vörös Csaba, Hegedüs Péter* és *Nagy József* válaszolt a KISZ-esek kérdéseire. Az utóbbi két labdarúgó azért is külön figyelmet érdemelt, mivel tagjai a magyar válogatott keretnek.

A nap hátralevő részében a Haladás VSE sporttelepén kispályás labdarúgó-mérkőzést játszottak. A győzelmet 1:0 arányban a vendégként meghívott celldömölki vasútüzemi KISZ-bizottság csapata nyerte.

Sz. J. I.

Repülősök társadalmi munkája

Az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub több mint ötven tagja szeptemberben kétnapos társadalmi munkát végzett az egyik fővárosi kereskedelmi nagyvállalat területén. A kemény fizikai munka ellenértékeként kapott 150 ezer forintot a klub technikai felszerelésének korszerűsítésére fordítják.

Vasutasbérlet a József Attila Színházba

Az 1985/86-os színházi évadban az önálló vasutasbérlet első előadása november 3-án, vasárnap délelőtt 11 órakor lesz a *József Attila Színházban.* Dosztojevszkij *Félkegyelmű* című színművét mutatják be.

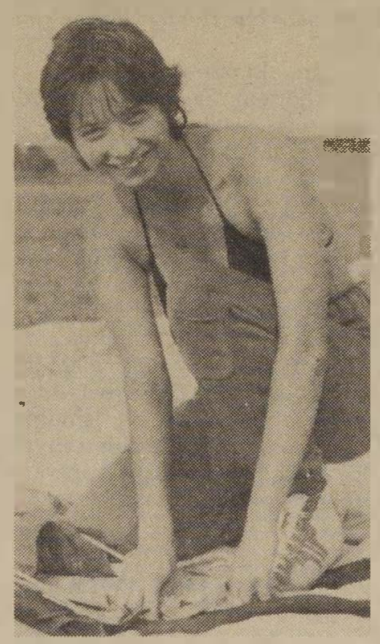
A főbb szerepeket *Radó Denise, Andorai Péter, Horváth Sándor* Kiváló Művész és *Törőcsik Mari* Kossuth-díjas Kiváló Művész alakítja. A darab rendezője *Iglódi István.*

Diáklány a célkörben

Gáti Zita a bátrak sportját választotta

„Az egyik legtehetségesebb, legszorgalmasabb ejtőernyős. Ha így folytatja, kiváló versenyző lehet belőle." *Both Lajos* főhadnagy, a gödöllői sportrepülőtér parancsnoka, egyben a hazai ejtőernyős sport közismert szakembere ezekkel a szavakkal ajánlotta figyelmembe *Gáti Zitát.* Röviddel később megkérdeztem *Zslebics Gyulát,* az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub szervező titkárát: ő, aki mint szakosztályvezető és oktató kezdettől fogva figyelemmel kísérhette Zita eddigi sporttevékenységét, hogyan vélekedik volt növendékéről, klubtársáról:

— *Gáti Zita kezdettől fogva átlagon felüli lelkesedéssel és szorgalommal járt az elméleti foglalkozásokra és edzésekre* — mondta némi gondolkodás után. — Tehetsége hamar megmutatkozott, ezért kellő feltételeket biztosítottunk a fejlődéséhez. Ő pedig olyannyira élt a lehetőséggel, hogy kezdőből alig több mint fél év alatt válogatott kerettag lett. Ez a teljesítmény minden dicséretnél többet mond róla!



Két ugrás közt, ejtőernyőhajtogatás közben kerestem meg a vasutas klub ifjú sportolónőjét. Jól sejtettem, hogy a selyemkupola szeleteinek hajtogatása, a zsinórok rendezgetése közben kevésbé megilletődött válaszokat kapok, mintha asztalnál ülve beszélgetnénk.

— *Tulajdonképpen a repülés és az ejtőernyőzés már kicsi korom óta vonzott* — kezdte az előzmények ismertetését. — *Imádtam a Vidám Parkba járni, felülni a „ciklonra", fára mászni, feljutni a magasba. Csakhát az ejtőernyőzéshez még nőnöm kellett . . .*

Nem sokáig. 1983 decemberében találkozott egyik fiú ismerősével, aki büszkén mesélte, hogy elkezdett ejtőernyőzni. Zita tőle tudta meg, hogy hol lehet jelentkezni. Így már nem kellett tovább „korosodnia", s nagy örömére a MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub szinte egy ugrásra volt az iskolájától, a Radnóti Miklós Gimnáziumtól. S ez a klub egyébként is közel állt a szívéhez, hiszen édesanyja régóta a MÁV Budapesti Igazgatóságán dolgozik.

A klubban nagyon barátságosan fogadták, gyorsan megtalálta helyét a közösségben. Az elméleti ismereteket könnyen elsajátította, a tornatermi edzéseken pedig ügyességben a fiúkkal is felvette a versenyt. Előzőleg ugyanis cselgáncsozni járt . . . Persze kezdetben azért kissé szorongva gondolt az első igazi ugrásra, de edzője *Almásy Ferenc* oktató időben átsegítette a lelki akadályon.

1984. május 5. nevezetes dátum életében, *akkor ugrott először ejtőernyővel.* Csodálatos élményt jelentett számára. Annak ellenére, hogy csak májusban kezdte az ugrásokat, év végéig 128 ugrást gyűjtött össze — ami kezdőknél rendkívül ritka dolog —, sőt, a 78. ugrásnál *a „paplanernyőt" is megkapta. Addigi eredményei alapján meghívták a válogatott keret őszi táborába, s az ott tanúsított helytállása, teljesítménye alapján decemberben bekerült a válogatott keretbe.*

Az idei ejtőernyős Budapest-bajnokságon indult élete első versenyén, s a bemutatkozása remekül sikerült. Mint legeredményesebb ifjúsági sportolót, különdíjjal jutalmazták. Nem sokkal később bizonyította a péri utánpótlás-bajnokságon is, ahol annak ellenére, hogy neki volt a legkevesebb ugrása és tapasztalata, a 30. helyen végzett. Ez pedig a legszigorúbb szakemberek szerint is figyelemre méltó teljesítmény. Ha így folytatja, egyszer még a világbajnoki dobogóra is felállhat. (Női válogatottunk legutóbb egészen kis különbséggel szorult a negyedik helyre csapatcélbaugrásban.) Persze ez még egyelőre távolinak, nehezen elérhetőnek tűnik.

— Számomra az a nagy élmény, ha a kapott ugrási feladatot úgy teljesítem, ahogyan azt elképzeltem — térítette vissza szerényen beszélgetésünket a „realitások" világába. Igyekszem úgy edzeni, gyakorolni, hogy minél jobban menjen.

A sport mellett Zita a tanulást is komolyan veszi. A harmadik osztályt 4,6-os tanulmányi átlaggal fejezte be, s jövőre, az érettségi után a Testnevelési Főiskolán szeretné folytatni a tanulmányait. Ha oda is sikerül „beugrania", akkor minden bizonnyal a jó tanuló—jó sportoló címet is meg fogja pályázni.

Szöveg és kép:
Büki Péter

Az Utasellátó rendezte

Ifjúsági sportnapok Sikondán

Dr. Sebes Miklós, a vállalat vezérigazgatója megnyitja a rendezvényt

Az Utasellátó által rendezett ifjúsági sportnapok a korábbi években elválaszthatatlanok voltak Csepeltől. A vállalat KISZ-bizottsága az idén elhatározta, hogy vidéken tartják e rendezvényt. A választás *Sikondára,* a Komló mellett megbúvó hegyvidéki községre esett.

A pesti és a pécsi KISZ-fiatalok már tavasszal megkezdték a szervezést. A megnyitó napjára minden készen állt. Október 4-én, 12 óra 30 perckor csendült fel a Himnusz, majd *dr. Melis Béla* területi igazgató köszöntötte a megjelent több mint kétszáz fiatalt.

Valamennyi igazgatóság csapatát a területi igazgatók vezették. A háromnapos rendezvénysorozaton a fiatalok színes, változatos programok között válogathattak. Volt többek között politikai fórum, MSZBT-vetélkedő és különféle sportversenyek. A tábor vendége volt *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Nagy Bandó András* humorista, a pécsi öregfiúk futballcsapata, a PEAC röplabdázói és az ARMA körzeti stúdió tánckara.

A legérdekesebb eseményeket videón rögzítették, s esténként bemutatták azokat a fiataloknak.

Az összetett csapatversenyt a budapesti igazgatóság csapata nyerte. Második a szolnoki, harmadik pedig a székesfehérvári csapat lett.

Dr. Kurucz Imre

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Ilyen szakszervezeti tisztségviselőket válasszunk. (Folytatása a 16 függőlegesben.) 13. Dal, ária (francia). 14. . . . kódex, írott nyelvemlék a XVI. századból. 15. Híres vár. 16. . . . Gizi, karikaturista. 18. Csak, németül. 19. Végek nélkül helyező. 20. Iparos egy Shakespeare műben. 22. Egykerekű teherszállító. 23. Gorilla része. 24. A. I. 26. Orrdarab. 27. Állati lakhely. 28. Fél lignit. 29. A kanadai öt tó egyike. 32. Kevert rom. 33. Garat szélei. 34. Jugoszláv, görög, bulgár terület. 36. Szamárhang. 37. Testrészem. 38. . Frederick, angol Nober-díjas kémikus. 40. Egymást előző betűk. 42. Jonas (1833—1908) norvég író és költő. 44. Tavaszi hónap. 46. Becézett női név. 48. . . . cella, birtokrészlet. 50. Budapesti kórház. 52. Zeus és Hera fia (ék. fel.). 53. Férfinév. 55. A svájci Alpok része. 56. Gyakori családnév. 57. Katonai erővel bekebelez. 59. Betűpótlással nem áll stabilan. 60. Azonos betűk. 61. Arab állam. 62. Az anyag részecskéje. 64. Moha páratlan betűi. 65. Gárdonyi-színmű. 67. Autómárka.

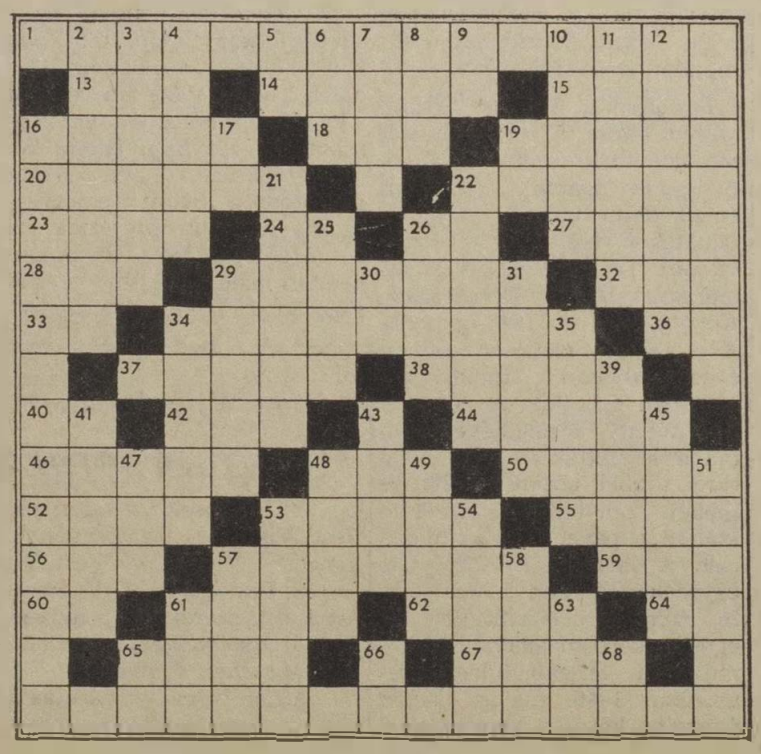
Függőleges: 2. Ibolyáskék színű díszítőkő. 3. . . . Clara, német naturalista írónő volt. 4. A rakéta-hajtóanyagok összefoglaló neve. 5. Szintén. 6. Fájdalom. 7. Szibériai folyó. 8. Lakoma. 9. Az argon vegyjele. 10. . . curulis, a legfőbb tisztségviselők hivatali széke az ókori Rómában. 11. Kisgyermek ágya. 12. Angol férfinév. 17. Régi hosszmérték. 19. Ella magánhangzói. 21. Jenki. 22. Háromtagú kifejezés. 25. Hasonlóképpen (latin). 26. Szabolcs megyei község. 29. Zöld terület a sivatagban (ék. hiány.). 30. Juttat. 31. Műsorszóró fordítottja. 34. Neves operaénekesünk (György). 35. Ne fukarkodjon! 39. Alaszkai folyó. 41. Régi udvarház. 43. Emelőgép. 45. Vissza: . . . Sir Thomas (1478—1535) angol író és kancellár. 47. Figyel. 48. Pukkan az elején. 49. Takarmánynövény. 51. Márama-rossziget. 53. Tennivágyó. 54. Nézed. 57. Lop. 58. . . . de Vega (1562—1635) spanyol drámaíró. 61. Indián törzs. 63. Kecskehang. 65. Az ezüst vegyjele. 66. Kimondott betű. 68. Igekötő.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 16.

Beküldési határidő: november 10. A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Súlyhiány miatt kifizetett kár. Az áru jelképes átvétele.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 18. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Fodor Gusztáv, Budapest XIII., Menyasszony u. 28.; Szelle Tibor, Sásd, Móricz Zs. út 7.; Szabó Gusztáv, Miskolc, Latorca u. 12.; Sinkó László, Szombathely, Liszt F. u. 2.; Kelemen Sándor, Szeged, Vadász u. 8.



HÍREK

Ötletpályázati napok

A vállalati erőforrások eredményes hasznosítása érdekében a GySEV Igazgatósága a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben ötletpályázati napokat hirdetett meg október elején. A kiírás értelmében ötletnek minősül minden olyan elgondolás és javaslat, amely a megoldás módját és eszközét nem ismerteti. Az újítási szintet elérő javaslatot a pályázó újításként is beadhatja. Az ötleteket november végéig bírálják el. Az elfogadott ötleteket 200-500 forinttal jutalmazzák.

— **Friss diplomások.** A záhonyi átrakóban a Tisztképző Intézet forgalmi szakának nappali tagozatán öt, a kereskedelmin pedig levelező úton, 13 átrakókörzeti dolgozó kezdte meg a tanulmányait. Ez évben a forgalmi szakon kilencen, a kereskedelmin hatan végeztek.

— **Előadás Koreáról.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ aulájában tartott előadást Koreáról dr. Mihály György, a városi tanács főorvosa. Az előadást a vasutasok nyugdíjas csoportja szervezte.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** Hatvanban, a III. főpályamesteri szakaszon október elején búcsúztattak három, a közelmúltban nyugdíjba vonult dolgozót. A főpályamester megköszönte több évtizedes szolgálatukat, majd jutalmakat adott át.

— **Nyugdíjasok kirándulása.** Sárvár és Kőszeg nevezetességeivel ismerkedett a közelmúltban a celldömölki önálló nyugdíjascsoport negyven tagja. A kiránduláshoz a különbuszt, az építési főnökség térítésmentesen biztosította.

— **Bemutatkozó hangverseny.** A miskolci vasutas fúvószenekar Heiner Károly karnagy vezetésével, Zólyomba utazott szeptember elején. A bemutató hangversenyen nagy sikert arattak. A zenekar a zólyomiak korábbi látogatását viszonozta.

— **Vágányszabályozás.** A GySEV fővonalán 46 vonalkilométer hosszban történt nagygépes vágányszabályozás. Az év hátralevő részében még közel 12 vonalkilométer hosszban lesz hasonló feladat. A kitérők biztonságos forgalma érdekében a közeljövőben, 76 csoport kitérő szabályozását végzik el kitérőaláverő-géppel.

— **Új szakkör.** A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza környezet- és természetvédő szakkört indított általános iskolások részére. A sokszínű programokat szerdánként tartják.

— **Kereskedelmi pályaudvar.** Kaposváron ünnepélyesen átadták és forgalomba helyezték a körzeti kereskedelmi pályaudvar egyik részét: a konténerek átrakására szolgáló területet. Az egész kereskedelmi pályaudvar befejezésének határideje, 1986 decembere.

— **Felújítás.** Megkezdődött Győrben a körzeti üzemfőnökség mozdonyjavító műhelycsarnokának felújítása. Ha a munka elkészül, korszerűbb körülmények között végezhetik majd a villamos és dízelmozdonyok vizsgálatát és javítását.

HALÁLOZÁS

Október 3-án, 56 éves korában meghalt Östör Gizella, a Szombathelyi Haladás Művelődési Ház volt könyvtárosa. Vasúti pályafutását 1951-ben, a szombathelyi vontatási főnökségen kezdte, mint szerződéses dolgozó. 1964-ben a helyi vasutasok Ady Kultúrotthonába került függetlenített népművelőnek. Két évvel később a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság kulturális, agitációs, propaganda- és sportbizottságának lett a vezetője. Nagyon sok vasutast nevelt a zene, a színház és az olvasás szeretetére.

1975-ben lett a Haladás Művelődési Ház könyvtárosa. Több évtizedes vasúti és szakszervezeti munkáját kitüntetésekkel is elismerték. Tulajdonosa volt a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatának is. 1984-ben vonult nyugdíjba. Temetése október 10-én volt.

Lakáscsere

Elcserélném B.pest 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 soproni kétszobás, 59 négyzetméteres III. emeleti OTP-öröklakásunkat kisebb budapestire (Lővérekben, vasút közel). Wagner, 9400 Sopron, Vasvári Pál u. 1.

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

Elcserélném szolnoki, vasútállomástól 300 méterre levő, 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos (gázos), III. emeleti, nem panelházban levő OTP-öröklakást budapesti, elsősorban rákospalotai MÁV-lakótelepen levő háromszobás, komfortos (lehetőleg postai telefonos) MÁV-bérlakásra. Hármas cseremegoldás is érdekel. Ajánlatokat 5000 Szolnok, Mátyás király út 11. III. 11. Rónyai Balázs, vagy 18 óra után a 06-56-16240 postai telefonszámra kérem.

Elcserélném budapesti XV. ker., Rákos u. 102. sz. X. 62. sz. alatt levő kétszobás, összkomfortos, 47 négyzetméteres lakásomat háromszobás vagy nagyobb méretű összkomfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet munkaidőben 7—15-ig a 429-716, vagy a 19-87 üzemi telefonszámon. Molnár István.

Elcserélnénk kétszobás, összkomfortos, 80 négyzetméteres, telefonos tanácsi bérlakásunkat és kétszobás, komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásunkat (utóbbit csak MÁV-dolgozóval) háromszobás, összkomfortos, telefonos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 666-502 telefonszámon lehet.

Elcserélném tatabányai, egy szoba, két félszobás, hallos, összkomfortos (panel) tanácsi lakásomat budapesti egy szoba, komfortos MÁV-bérlakásra. Cím: Molnár Tamásné, Sopron, Pesti Barnabás u. 19. sz. 9407.

Elcserélném balatoni kétszobás, kertes MÁV szolgálati lakásomat budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 499-702-es telefonszámon.

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

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 85—8624. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 1,50 FORINT 1985. NOVEMBER 14.

Megélénkült a fuvarpiac

A vasút októberi teljesítménye meghaladta a 11 millió tonnát

A vasút októberi áruszállítását növekvő tendencia jellemezte. Ez elsősorban a belföldi és az exportszállításoknál volt jellemző. *A 11 millió 246 ezer tonna áru elszállítása* a bázisidőszaknak 96.7. a tervezettnek pedig 102 százaléka. A tervhez viszonyított többletszállítás abszolút értéke 241 ezer tonna volt.

Az őszi szállítási időszak igényeinek megfelelően alakult a kocsiigényes — belföldi és export — áruforgalom. A belföldi forgalomban *7 millió 54 ezer tonna* áru került a berakásra. illetve vasúti feladásra. ami 200 ezer tonnával több a tervezett mennyiségnél. Jelentősen befolyásolta ezt az eredményt a cukkorrépa-forgalom.

Az év vége közeledtével magas volt a vasúton exportra feladott árumennyiség. A kiviteli forgalomban 1 millió 287 ezer tonna áru hagyta el az országot. Ez a tavalyinál 151 ezer. a tervezettnél 277 ezer tonnával több. *ami 113,3, illetve 127,4 százalékos teljesítésnek felel meg.* A behozatali forgalom 8,5. illetve 6.4 százalékkal maradt a bázis és a tervezett szint alatt.

Sajnálatos módon tovább csökkent a vasút számára legkedvezőbb fajlagos fuvardíjbevételt biztosító tranzitáru-forgalom. A MÁV-ot átmenetben érintő 1 millió 215 ezer tonnás árumennyiség csupán 80-90 százaléka volt a bázis. illetve a tervezett mennyiségnek.

A vasúti szállítási teljesítményt kifejező árutonna-kilométer 106.3. illetve 101 százalékosan alakult.

A záhonyi átrakótérség belépő áruforgalma nem érte el a bázisszintet. A belépett széles nyomtávú rakott kocsik mennyisége 9. a berakott normál nyomtávú teherkocsik mennyisége pedig 4.6 százalékkal volt alacsonyabb. mint tavaly.

Magas volt viszont a kilépő áruforgalom. Az SZD-vasútra kilépett normál nyomtávú rakott teherkocsik mennyisége 10.4 százalékkal. az ezekben lévő árusúly pedig 1.4 százalékkal haladta meg a bázisszintet.

Az áruszállítás minősége csak részben volt kielégítő. A vasúti kocsik térbeli kihasználása — a statikus terhelés — 1. illetve 7.5 százalékkal volt magasabb a viszonyítási alapok értékeinél. Az időbeni kihasználás — a kocsiforduló idő — 3-4 százalékos növekedést mutat. A tavaly szeptemberi értékhez képest 1.4 százalékkal csökkent a gépre várás eseteinek a száma. Ugyancsak számottevően csökkent a vonatfelosztások száma is.

Októberben a hálózaton a tervezettnél nagyobb mennyiségű teherkocsipark halmozódott fel. Ennek következtében a bázishoz viszonyítva ugyan 4.2 százalékkal javult. a tervezetthez képest viszont 1.7 százalékkal csökkent a teherkocsik — árutonna-kilométerben kifejezett — termelékenysége.

A vasúti személyszállításban — a bázishoz viszonyítva — kisméretű csökkenés volt tapasztalható. Az elszállított *19 millió 950 ezer utas* 98.7 százalékos bázis és 100.3 százalékos tervteljesítést jelent. Az utaskilométer-teljesítmény 98. illetve 97.5 százalékosan alakult.

Mátészalkai vasutasok munkaakciója

A földrengéskárosultak javára

Ősz elején Szatmárban nehéz társadalmi munkát szervezni. van munka bőven a földeken és a kiskertekben egyaránt. A mátészalkai körzeti üzemfőnökség vezetői erre gondolva október végére szervezték meg a záhonyi átrakást.

Csípős. jellegzetes őszi reggel fogadta a helybeli és az öt vonalról érkező vasutasokat Mátészalkán. A különvonaton százhúszan foglaltak helyet.

— Ha a vásárosnaményiek is felszállnak. leszünk vagy 150-en — jegyezte meg valaki. Sajnos nem lett igaza. senki sem szállt fel. a vásárosnaményiek — úgy látszik — *nem érzik fontosnak a segítségnyújtást . . .*

A nyolc-tíz tagból álló brigádok már a vonatban megalakultak. A szalkai vasutasok gyakorlott rakodók. hosszú évek óta járnak Záhonyba. tudják. hogy mit jelent 620 mázsa áru átrakása. A férfiak mellett a nők is vállaltak rakodást. igaz. ők könnyebb munkát kaptak a figyelmes záhonyiaktól.

Elsőnek két vagon kerékpárt raktak át. a munka gyorsan ment. hamarosan újabb vagon átrakásába kezdtek.

A jánkmajtisi vasutasok az 1970-es árvízre emlékeztek.

— *Az akkori segítséget nem lehet és nem is szabad elfelejteni, ezért segítünk mi is a berhidaiaknak* — mondta Cseppentő Sándorné KISZ-titkár. akinek vezetésével szinte az egész alapszervezet kivette részét a rakodásban.

A szalkaiak 14 szovjet vagont raktak ki. az érte kapott 50 ezer forintot a berhidai földrengés károsultjainak juttatták el.

Az építés üteme elmarad a tervezettől

Miniszteri és főtitkári szemle a rákospalotai Landler-lakótelepen

Találkozás a lakótelepen

November 4-én *Urbán Lajos* közlekedési miniszter és *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára Rákospalotán a MÁV Landler-lakótelepen tájékozódott a tovább épülő lakótelep munkálatairól. A vendégeket *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese. valamint a kerületi tanács és az építésben részt vevő vállalatok képviselői fogadták.

Mint a vezérigazgató-helyettes elmondotta. az 1920-as években épült lakótelepen sok komfort nélküli földszintes lakás volt. melyeknek szanálásával mód nyílt új lakások építésére. A lebontásra ítélt hatvan lakás csaknem hatszáz újnak adott helyet. A hetvenes években a vasutastelep Rákos úti oldalán felépült hét. tízemeletes ház. s a mostani építkezés során *a tervek szerint újabb ötszázhetven lakás épül*. amelyből kettőszázötvenkettőbe vasutasok költözhetnek.

Sajnos. az építkezés nem halad a várt ütemben. ezért az eredetileg tervezett száznyolcvan helyett az idén már csak hatvan lakást tudnak átadni. Háromszázharminc lakás már úgynevezett panelszerelt állapotban van. de a belső munkákra az ORSZAK nem tud megfelelő kapacitást biztosítani.

A miniszter és a főtitkár a szemle során tájékozódott arról is. hogy a környék üzlethálózata mennyiben felel meg a beköltözéssel arányosan növekvő lakossági igényeknek. Mint elhangzott. a meglevő üzletek és a csarnok pillanatnyilag megfelelő ellátást biztosít. de szó van az ABC bővítéséről is. A vendégek megtekintették a Landler vezetben részt vett az elnökség járműjavító óvodáját is. amelyet néhány éve sok társadalmi munkával korszerűsítettek. S így a mellette levő másik MÁV-óvodával együtt alkalmas a beköltözők gyerekeinek színvonalas ellátására.

Urbán Lajos tájékoztatja az elnökséget
(Skoda László felvételei)

A szemle befejezése után *Urbán Lajos* a vasutas-szakszervezet ülésén. ahol kötetlen beszélgetést folytatott a testület tagjaival a VII. ötéves tervről és a vasút időszerű feladatairól.

Az elnökség ezután elfogadta a készülő kongresszusi dokumentumokat. amelyeket jóváhagyásra a központi vezetőség elé terjeszt.

Pályakezdő fiatalokat fogadtak Szombathelyen

Első ízben fogadták és köszöntötték az először munkába álló fiatalokat a szombathelyi körzeti üzemfőnökségen. Október 8-án. reggel a szertárfőnökség tanácstermében a helyi gazdasági. párt-. KISZ- és szakszervezeti vezetők jelenlétében *Németh László*, a vasútüzemi KISZ-bizottság titkára üdvözölte az első alkalommal munkát vállaló fiatalokat.

Ezt követően Müller László üzemfőnök tartott tájékoztatót a vasutas hivatást vállaló pályakezdők számára. Beszélt a nehéz. de nagyon szép hivatásról. Vázolta az üzemfőnökség feladatát. ezen keresztül világította meg a fiatalokra váró biztos jövőt.

A fiatalabbak napi 4. az „idősebbek" 6 órában matematikát. illemtant. földrajzot és különböző szaktárgyakat tanulnak az üzemfőnökség legjobb szakembereinek a segítségével. Ezzel a képzéssel azt szeretnék elérni. hogy a nagykorúságuk elérésekor olyan szakképzett munkaerőket kapjon a szolgálati főnökség. akik azonnal munkába állhatnak.

Az ünnepélyes eskütétel után Németh László. dízelmozdonyszerelő mondott köszönő szavakat a megható fogadtatásért. Egyben társai nevében becsületes tanulást. illetve munkavégzést ígért.

A MÁV Vezérigazgatóságon rendezett kitüntetési ünnepségen Nagy Károly. a pártbizottság titkára mondott ünnepi beszédet.
(A kitüntetettek névsorát lapunk 4. oldalán közöljük.)

(Laczkó Ildikó felvétele)

November 7-e tiszteletére

Háromnapos program a Tatai úti munkásszállón

November 7-e tiszteletére háromnapos programmal készültek a MÁV Tatai úti munkásszállóján. A nyitóünnepségen *Koszorús Ferenc*. a vasutasszakszervezet főtitkára méltatta az ünnep jelentőségét.

A szálló halljában fotokiállítás nyílt: a szovjet—magyar barátság hétköznapi életét felelevenítő fényképek mellett a *Lett Köztársaságot* bemutató fotók is helyet kaptak.

Az első nap programjában szerepelt egy beszélgetés *Zalatnai Saroltával*, a műsorvezető *Halmi Gábor* volt.

November 5-én a *Törekvés táncegyüttes* mutatta be műsorát. majd a méltán népszerű *Szállnak a darvak* című filmet vetítették.

November 6-án *Madarász Katalin* nyújtott kellemes szórakozást a szálló lakóinak.

Nemzetközi kapcsolataink

Koszorús Ferenc tájékoztatja a svéd delegációt

Október 28-tól november 1-ig két külföldi delegáció volt szakszervezetünk vendége *Steve Grant*, az új-zélandi vasutas-szakszervezet főtitkára, valamint a svéd vasutas-szakszervezet stocholmi területi szakszervezetének négy tagja, akik szakszervezetünk oktatási tevékenységét és középszervezeteink munkáját tanulmányozták. Steve Grant főtitkár megtekintette többek között a füredi szívszanatóriumot és az Északi Járműjavító Üzemet. Mindkét delegációt fogadta *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is.

Koszorús Ferenc főtitkár és Tolnai Ildikó titkár az új-zélandi főtitkárral beszélget

(Skoda László felvételei)

Déli szomszédainknál — tapasztalatcsere-látogatáson

Több évi szünet után ismét találkoztak szakszervezetünk és a Jugoszláv Közlekedési és Távközlési Dolgozók Szövetségének képviselői. A találkozókra október 7. és 10-e között Belgrádban és Újvidéken került sor. Szakszervezetünk delegációját — melyet *Tolnai Ildikó*, a központi vezetőség titkára vezetett. *Zdenko Pavletic*, a szövetség elnöke fogadta Belgrádban, a Jugoszláv Szakszervezeti Szövetség székházában. A delegáció ellátogatott a Jugoszláv Vasutak Szövetségébe, a Vajdaság Szocialista Autonóm Tartomány Szakszervezeti Szövetségébe, az Újvidéki Vasúti Szállítási Vállalathoz és az Újvidéki Társultmunka alapszervezethez.

Zdenko Pavletic elnök részletes tájékoztatást adott Jugoszlávia gazdasági helyzetéről. Elemezte a válság okait és a válság leküzdésére tervezett intézkedéseket. Többek között elmondotta, hogy az országuk jelenlegi külföldi tartozásainak összege mintegy 18 milliárd dollár. Ezt öt éven belül kétmilliárd dollárral akarják csökkenteni. *A következő években tehát a nemzeti jövedelem jelentős részét az adósságtörlesztésre és kamatfizetésre kell fordítani.* Ez csak a termelés fokozása útján biztosítható, mert újabb külföldihitel-felvétel lehetőségei nagyon korlátozottak. Pozitív tényként hangsúlyozta, hogy az ország megőrizte nemzetközi fizetőképességét.

Súlyos gondot jelent számukra *az idén már 80 százalékot elérő infláció és a több mint 900 ezer munkanélküli.* A munkára várók egyetemet vagy főiskolát végzett fiatal, többségük még sohasem dolgozott.

Sokat várnak a készülő új tervezési törvénytől, amely éppen az ötéves gazdasági előrelátás szerepét növelné. Bár az összehangoltabb tervezés semmiképpen sem kívánja korlátozni az önigazgatás szerepét, mégis előrelépést jelenthet a helyi, területi és az országos érdekek jobb összhangja terén.

Stanko Hodak, a Jugoszláv Vasutasok Közössége Üzleti Bizottságának elnökhelyettese tájékoztatja a magyar delegáció vezetőjét

A munkásönigazgatás rendszeréről szólva Pavletic elnök elmondotta, hogy az egész ország társadalmi-gazdasági fejlődésének alapkövét a munkásönigazgatás állandó fejlesztése jelenti a „társultmunka-alapszervezetekben", a „társultmunka-szervezetekben" és az „összetett társultmunka-szervezetekben". *(A mi fogalmaink szerint ezek lényegében az üzemegységi, vállalati és trösztszervezeteknek felelnek meg.)* A dolgozók és az állampolgárok önigazgatási úton kifejezésre jutattott érdekeit a „társadalmi-politikai közösségek" és az *„önigazgatási érdekközösségek"* küldöttrendszerű képviseleti testületeiben hangolják egybe. A községekben és a tartományokban önigazgatási érdekközösségeket alakítottak az egyes gazdasági és társadalmi területekre azzal a céllal, hogy fejlesszék a szabad munkacserét a tevékenységek és a szolgáltatások nyújtói, illetve igény bevevői között.

Az önigazgatású szocialista viszonyok gazdasági, kulturális és általános fejlődésében nagy szerepet játszanak a községek. A helyi közösségekre vonatkozó tartományi törvények lehetővé teszik, hogy az állampolgárok önigazgatási elvek szerint fejlesszék életkörülményeiket és életszínvonalukat. Például a Vajdaságban mintegy 600 község van, ahol a lakosság, havi keresete 1—8,5 százalékának összegyűjtésével szociális és kulturális beruházásokat eszközölnek.

Pavletic elnök végül a szakszervezetek szerepéről szólt. Az önigazgatási rendszer lényegéből adódóan Jugoszláviában a megválasztott munkástanács és a vállalat vezetői döntenek a termeléssel a jövedelemszerzéssel és az elosztással kapcsolatos minden kérdésről. Az önigazgatói megbeszéléseken kialakuló döntések előkészítésében a szakszervezetek koordináló szerepet vállalnak. Feladatuknak tartják, hogy a döntéseket a társadalmi érdekeknek megfelelően igyekezzenek befolyásolni. Az önigazgatási megállapodások létrejöttét gyakran a szakszervezetek kezdeményezik. *Jugoszláviában 15 szakmai szövetség működik*, ezek a Jugoszláv Szakszervezeti Szövetséggel is egyeztetett álláspont alapján tevékenykednek. A Közlekedési és Távközlési Dolgozók Szövetsége *11 közlekedési ág dolgozóit tömöríti soraiban.*

A jugoszláv szakszervezetek, magukénak vallva az ország el nem kötelezettségi politikáját, széles körű nemzetközi kapcsolatokat tartanak fenn a világ számos szakszervezeti szövetségével, ugyanakkor nem tagjai egyetlen nemzetközi szövetségnek sem.

Baranyai Zoltán

A rekonstrukció eredményeként

Dunakeszin sokat javultak az élet- és munkakörülmények

A Dunakeszi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizalmitestülete október 25-én tartotta vezetőségválasztó értekezletét, amelyen részt vett többek között *Rónai Árpád*, a városi pártbizottság első titkára, *Révai Sándor*, a járműjavító üzemek szakszervezeti bizottságának titkára.

Bősz József szb-titkár beszámolójában hangsúlyozta, hogy a bizalmiak és főbizalmiak többsége az elmúlt öt esztendő alatt eredményesen képviselte a tagság érdekeit. A választásokon 119 bizalmit, 126 helyettest, valamint 16 főbizalmit bíztak meg ismét a közösség érdekeinek képviseletével. Az szb-titkár kiemelte, hogy az üzemi párt-végrehajtóbizottság a szakszervezetben dolgozó kommunisták munkájának rendszeres számonkérésével eredményesen segítette a szakszervezet tevékenységét.

Az üzem az elmúlt öt esztendő alatt kétszer nyerte el a kiváló címet. Az idei első félévi tervet is száz százalék felett teljesítették. Sajnos sok gondot okoz az utánpótlás biztosítása, a fiatal szakmunkások megnyerése. A munkaerőgondokat különböző intézkedésekkel igyekeznek enyhíteni. A gazdasági munkaközösségek az elmúlt másfél évben eredményesen segítették a tervek teljesítését.

Bősz József elismeréssel beszélt a szocialista munkabrigádok művelődési, sportolási, kulturális tevékenységéről, a munkakörülmények javításáért végzett társadalmi munkájukról, amely évente elérte a százezer órát. *Sokat javultak az üzemben az élet- és munkakörülmények is*, amelyek részben a befejezett rekonstrukcióknak köszönhetők. Ennek ellenére azonban még léteznek olyan munkahelyek, ahol beázik a tető, rossz a szellőzés, nem megfelelő a fűtés és a világítás.

Az üzem vezetői sokat törődnek a munkásfiatalok nevelésével, a pályakezdők beilleszkedésének könnyítésével, a fiatalok otthonteremtésének megoldásával. Az elmúlt ciklusban 180 fiatalt, több mint 10 millió forint kamatmentes kölcsönnel támogattak. Ebben az időszakban épült fel 60 szövetkezeti lakás is.

A vitában felszólalt *Rónai Árpád*, a városi pártbizottság első titkára is. Elismeréssel nyilatkozott a vasutasok politikai, társadalmi tevékenységéről, példamutató helytállásukról. Ezután a küldöttek megválasztották a 15 tagú szakszervezeti bizottságot, amelynek titkára ismét *Bősz József*, elnöke pedig *Grósz Sándor* lett. A vasutas szakszervezet XI. kongresszusára 4 küldöttet választottak.

Vetési Imre

MÁV Celldömölki Építési Főnökség

Sokrétű munkát végeztek

A celldömölki építési főnökségen a szakszervezet október 12-én, szombaton tartotta a beszámoló és vezetőségválasztó bizalmi testületi ülését. A megnyitó után *Balogh László* szb-titkár beszámolójában elmondotta többek között, hogy a celldömölki építési főnökségen az elmúlt öt esztendőben — a beruházási keretek csökkenése miatt — a termelés is csökkent. Az 1983—84-es esztendőben volt a főnökség a mélyponton. Ekkor mindössze 355 millió forint volt a termelési érték (1980-ban 510 millió Ft).

A főnökség fizikai állománya öt év alatt csaknem százzal csökkent. A fizikai dolgozók átlagbére 1980-ban 45 390 forint, 1984-ben pedig 60 325 forint volt.

A szakszervezeti bizottság titkára ezután az anyagi érdekeltség buktatóiról szólt. Nem kapnak például időben terveket, emiatt nem lehet a vágányzárakat ütemezni, és az anyagrendelés is csak a tapasztalatokra épülhet.

Segítette a főnökség munkáját a párt XIII. kongresszusára és a hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára indított munkaverseny. 18 szocialista és két munkabrigád tett többlet felajánlást. A vetélkedőkön gazdagodott a dolgozók általános műveltsége és szakmai tudása.

A beszámolási időszakban 134 újítást adtak be, amelyből 69-et fogadtak el. A szakszervezeti bizottság mindig fontos feladatának tekintette a munkavédelmi a munkaellátási és a szociális tevékenységet. A munkabizottságok tagjait az építésvezetőségek aktivistáiból hozták létre.

A hozzászólások után a 41 tagú testület 11 tagú szakszervezeti bizottságot és 3 tagú számvizsgáló bizottságot választott.

A szakszervezeti bizottság titkára ismét *Balogh László* lett.

Sz. Jakab István

Utánpótlásgondok Kanizsán, a pályafenntartóknál

A nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél októberi 9-én tartották meg a szakszervezeti bizottság vezetőségválasztó küldöttértekezletét.

Bánovics László üdvözölte a küldötteket és meghívottakat, közöttük *Vándor Lászlót*, a Szakszervezetek Zala Megyei Tanácsának elnökét, *Martinka Istvánt*, a Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Bizottságának titkárát és *Varga István* pályafenntartási főmérnököt. A választást szavazatszedő bizottságok megválasztása után *Lepsényi Lajos* szb-titkár tartotta meg beszámolóját.

A beszámoló első részében a főnökség termelési eredményeivel foglalkozott, majd a munkaerőhelyzetről szólt. Elmondta, hogy nagy a 8 általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma, különösen a 30 éven aluliak körében. Gyakori jelenség az újfelvételesek 3 hónapon belüli kilépése.

Szó esett a beszámolóban a szociális ellátottság gondjairól is. *Nagyatádon kritikán aluli a melegedő, hasonló a helyzet Fonyódon is*, ráadásul itt az üzemi konyha kicsi, korszerűtlen, a közegészségügyi szervek hosszabb időre bezárták. Siófokon viszont megfelelő a szociális ellátottság.

A hozzászólások és válaszok után került sor a szavazásra. A szakszervezeti bizottság kilenctagú új vezetőségének elnökévé *Parusza Jánost*, titkárává pedig ismét *Lepsényi Lajost* választották.

Nagy Antal Géza

A szavazatszedő bizottság dilemmája

A választások jutatták eszembe a következő esetet. Abban az időben történt, amikor még a nagyobb üzemekben választott vezetőséggel az élükön szakszervezeti műhelybizottságok működtek.

Ilyen választásra vitt jobbsorsom egy járműjavító üzemhez. Ment minden annak rendje és módja szerint. A leköszönő műhelybizottság beszámolójában, a hozzászólásokban, a válaszadásban az irigy ember sem talált volna hibát.

A jelölőbizottság is példásan működött. A vidékre utazók örömmel konstatálták, hogy ha így megy, akkor nem kell a késői vonatra majd radniuk. Hát még amikor az elnök felszólította a szavazatszedő bizottságot, hogy készítsék el a szavazólapokat, már biztosan látszott az időbeni befejezés. Szavazólap-kiosztás, szavazóurna-bemutatás, lelakatolás, titkos szavazás, ahogyan a szakszervezeti nagykönyvben meg van írva.

Az elnök a biztonság kedvéért még egyszer megkérdezte, leszavazott-e mindenki? Az igenlő válasz után nem volt más teendő, minthogy a szavazatszedő bizottság elvonuljon a szavazatok megszámlálására. Ha valahol, akkor itt példás rendben ment minden. Nem volt hiábavaló az alapos felkészítés. Mindenki pontosan tudta, mi a teendője.

Az elnök nagy megkönnyebbüléssel elrendelte a szünetet, ami pogácsaevéssel, halk zsongással, élvhajtolgatás nélkül vette kezdetét. Minek is volna, a szavazólapra felkerultek igencsak birják a kollektíva bizalmát.

Aztán elmúlik tizenöt perc, húsz perc, elmúlik fél óra. Egyre többen nézik az órát. Se pogácsa, se ásványvíz, se szavazatszedő bizottság. Mindenben vetik fel a kérdést, vajon mi történhetett?

Néhányan már nem gyanakodtak cérnával és elindultunk megkeresésükre. A szavazatszámlálásra kijelölt szoba felé közeledve éktelen lármát hallani. Mindenki egyszerre beszél, így hát senki nem érti, mit mond a másik.

Ahogy benyitunk, csendesedik a vita. Kérdő tekintetünkre a bizottság elnöke válaszol:

— *98 tag volt jelen, 98-an adtak le érvényes szavazatot. Sem áthúzás, sem új név nincs a lapokon.*

— Hát akkor mi a hiba?

— *Azt nem tudjuk eldönteni, hogy a 98 szavazatot az öt jelölt között hogy osszuk el. Mert hát 20 nem jut mindenkinek, mi pedig differenciálni is szeretnénk.*

—g—

Tudósítónktól

Szegeden kiemelten kezelik a dolgozók érdekvédelmét

Szegeden október első felében két szolgálati helyen, az ÉHF-nél és a körzeti üzemfőnökségnél, valamint az igazgatóság központjában választották újjá a szakszervezeti bizottságot. A három eseményről szegedi tudósítónk küldött részletes beszámolót.

A szegedi Épület és Hídfenntartó Főnökség szakszervezeti bizottsága október 9-én Szegeden a MÁV Munkásszálló kultúrtermében tartotta vezetőségválasztó bizalmitestületi ülését. A tanácskozáson *Lantos Péter*, az ÉHF vezetője köszöntötte a megjelenteket. majd *Petrás Pál* szb-titkár az írásos anyaghoz szóbeli kiegészítést fuzott

A szakszervezeti munkát 43 tagú bizalmitestület és 13 tagú szb fogta össze. a különböző feladatok végrehajtására 9 munkabizottságot hoztak létre A feladatokat féléves munkatervbe foglalták. Testületi üléseken rendszeresen foglalkoztak a dolgozókat közvetlenül érintő kérdésekkel. több alkalommal is értékelték a dolgozók élet- és munkakörülményeit. az anyagi ösztönzéssel kapcsolatos kérdéseket A gazdasági vezetők rendszeresen beszámoltak az éves gazdasági feladatok végrehajtásáról. a munkavédelmi tevékenységről. az újítómozgalomról és más feladatok végrehajtásáról. Igen fontos feladatnak tekintették *a bizalmiak es a tagság rendszeres tájékoztatását*. ennek érdekében az szb-üléseken megfogalmazódott döntéseket. állásfoglalásokat határozatokat kivonatosan rendszeresen kiadták az szb tagjainak főbizalmiaknak. bizalmiaknak.

Az szb belső életére a szakszervezeti demokratizmus volt a jellemző Szélesedett a bizalmiak és a tagság részvétele a vezető irányító munkában Tovább novekedett önállóságuk A bizalmiak többsége jól tudott élni a részükre biztosított és megnövekedett jogokkal. Javult a szakszervezeti rendezvények színvonala. tartalma. ezeken a megjelenési arány elérte a 70-80 százalékot.

A szakszervezeti bizottság a politikai munka sajátos eszközeivel segítette az ÉHF gazdasági vezetőit az éves tervek teljesítésében Kiemelt feladatuk volt az épületek. hidak és műtárgyak állagának megóvása. A fő javítási munkáknál elsődlegesen a felvételi épületek kerültek sorra de az őrházak. a pft-épületek. a szociális helyiségek. az áruraktárak és a mozdonyszínek munkái sem maradtak el. Munkájuk eredményességét jelzi. hogy 1980-ban. 1983-ban és 1984-ben az *Élenjaró szolgálati hely* címet nyerték el.

Kommunista muszakban tavaly kozel 130 ezer forintot teljesítettek. Eredményes volt az újítói tevékenységük is. a beszámolási idoszakban 413 újítást adtak be ebből 199-et elfogadtak. 170-et hasznosítottak.

Folyamatosan biztosították a tisztségviselők továbbképzését. Arra törekedtek. hogy a beszámolási időszakban minden tisztségviselő részesuljön alap- és továbbképzésben. A bizalmiak és bizalmihelyettesek szocialista brigádvezetok oktatására területükön 8 helyen szerveztek rendszeres oktatást. ahol az előadók a főbizalmiak voltak

A főnokségen igen sokat tettek a dolgozok élet- es munkakorulmenyeinek javitasa erdekeben Megoldották a dolgozok meleg étellel való ellátását. A lakásgondok enyhítésére az elmult években 13-an lakást. 51-en kamatmentes kolcsont kaptak

A tanácskozás vitájában 21-en kértek szót majd a választás eredményeként az ÉHF szakszervezeti bizottságának elnöke *Kovács Béla*. a titkára *Vidloro Janos* lett. A tanácskozás végén Lantos Péter meleg szavakkal méltatta Petrás Pál munkásságát. *aki 35 évig volt a főnökség szb-titkára.*

A szegedi igazgatóság központjában dolgozó bizalmiküldöttek október 16-án az igazgatóság tanácstermében tartották meg tanácskozásukat. *Annus István* osztályvezető köszöntötte a jelenlévőket. köztük *Sajtos Péter* igazgatóhelyettest. valamint a párt-. és KISZ-szervezetek képviselőit

A szakszervezeti bizottság munkájáról *Molnár József* titkár számolt be. Többek között elmondotta. hogy a választással kapcsolatos teendőket intézkedési tervbe foglalták. s a bizalmi-. főbizalmi-választások során arra törekedtek. hogy minden területen olyan dolgozók kerüljenek megválasztásra. akik élvezik a dolgozók bizalmát és a rájuk váró feladatoknak minden tekintetben meg tudnak felelni.

A szakszervezeti bizottság munkájában jelentős helyet foglalt el az igazgatóság előtt álló feladatok végrehajtásának a segítése. Hogy ez mennyire sikerült. arról az is tanúskodik. hogy az igazgatóságok közötti versenyben már kétszer értek el második helyezést

A szakszervezeti munkában ugyancsak fontos helyet kaptak a szociális ellátás. az élet- és munkakörülmények javítását szolgáló intézkedések. Az átszervezéssel párhuzamosan az igazgatóság vezetése biztosította a munkavégzés feltételeit. Befejeződött a menetirányítói kozpont új helyiségeinek kialakítása. javult az üzemi étkeztetés színvonala. a konyhai dolgozók munkakörülményei.

A beszámolót követően *dr. Lugosi Jozsef*. a testületi szakszervezeti bizottság titkára ismertette a tszb minősítését. A tanácskozás vitájának lezárása után került sor a választásra. melynek eredményeként a szakszervezeti bizottság elnöke ismét *Dénes Lajos*. titkára *Molnár József* lett.

A szegedi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága október 15-én a vasutas művelődési házban tartotta meg vezetőségválasztó bizalmitestületi ülését.

Kenderessy Szabó Péter megbízott szakszervezeti titkár beszámolójában többek között elmondta. hogy igen jó kapcsolatot alakítottak ki a középirányító szervhez tartozó többi szb-vel. a győri. a szombathelyi és más üzemfőnökségek szb-jeivel. valamint számos nem vasutas szakszervezeti szervekkel. Nagy figyelemmel kísérték a szolgálati helyeken megtartott kommunista műszakokat. ösztönözték a dolgozókat ezeken való részvételre.

Kiemelt helyet kapott a szakszervezeti munkában a dolgozók érdekvédelme. szociális és egészségügyi ellátása. A demokrácia kiszélesedésének tulajdonítható. hogy több kezdeményezésre változás történt a kollektív szerződésben. Sikerült elérni. hogy jelentősen csökkent a ki nem adott pihenőnapok száma.

A dolgozók érdekvédelmével folyamatosan foglalkoztak *1984-ben 1259 ügyet intéztek a tagság részére*. Eredményesen működött a Munkaügyi Döntőbizottság is. jó kapcsolatot alakítottak ki a jogsegélyszolgálattal.

Szociális ellátás terén igen nagy eredménynek számít. hogy vonalhálózatukon a létesítmények jelentős részét átépítették. illetve jelenleg is építik Ez utóbbi vonatkozik a szegedi szociális épületre is Üzemi konyháik korszerűsítése is folyamatos. ma már biztosított Szeged csomóponton a szombat-vasárnapi étkezés. *Lakáskiutalásban 59-en részesültek*. míg kamatmentes kölcsönt közel 10 millió forint értékben kaptak a szegedi vasutasok. Kiemelkedő volt üdültetési munkájuk is. Az 1600-as létszámból idén több mint 500-an üdültek.

A tagság egyharmada vett részt oktatásban. ezenkívül mintegy 300 aktivista kapott területének megfelelő speciális képzést. Munkájuk eredményessége is hozzájárul a szervezett dolgozók számának állandó emelkedéséhez Tagdíjfizetési. bevételi tervüket maximálisan teljesítették

A választás eredményeként a szakszervezeti bizottság elnöke *Hódi István*. titkára pedig *Kenderessy Szabó Péter* lett.

Gellért József

MÁV Kitérőgyártó Üzem

Tartalmas mozgalmi élet, rátermett tisztségviselők

A MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem dolgozói a kétszakaszos váltás mellett döntöttek. közvetlenül szavaztak a szakszervezeti tisztségviselőkre. A vezetoségválasztó tanácskozáson *Zeltner Imre* szb-titkár öt év munkájáról adott számot. Hangsúlyozta többek között. hogy ez időszak alatt tartalmasabbá vált a mozgalmi élet. erősodott a szakszervezet termelést segítő tevékenysége. Az üzem szakszervezeti apparátusa eredményesen mozgósította a dolgozókat a tervek teljesítésére. Az idei termelési érték meghaladja a három milliárd forintot. Az önköltségcsökkentés évente 9-10 millió forint volt.

Az üzemben — mint az köztudott — sokat javultak a szociális és munkakörülmények. Új megmunkálógépek segítik a termelést Korszerűsítették a világítást a futést. a szellőzést. átépítették a nagycsarnok tetőszerkezetét Bevezették a rakodógépes anyagmozgatást: hűtőszekrényeket bocsátottak a dolgozók rendelkezésére.

A fiatalokkal is sokat törodnek az üzemben. A kamatmentes lakásépítési kölcsönök 65 százalékát ők kapták. Következetesen segítik a munkahelyi beilleszkedésüket Négy év alatt 19.9 százalékkal emelkedett az átlagbérük. az üzemi 14.9 százalékos növekedésen belül.

A vitában felszólalt *Kelemen Árpád* igazgató is. Hangsúlyozta a szakszervezet szerepét az üzemi demokrácia fejlődésében és kiemelte a tisztségviselők jó munkáját.

A bizalmitestület ülésén elfogadták a jelölőbizottság ajánlását. Kettős jelölés nem volt. Ezután a második szakaszban több napon át tartott a munkahelyeken a dolgozók szavazása. amelyen a tagok 82 százaléka vett részt A 610 szavazatból *Tóvári Istvánt* 96.9 százalékkal választották meg elnöknek. *Zeltner Imrét* pedig 98.5 százalékkal titkárrá

Fogas Pál

A vasút saját erejéből is képes tekintélyének visszaállítására

Koszorús Ferenc főtitkár felszólalása a ferencvárosi választói tanácskozáson

A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága október 14-én tartotta vezetőségválasztó értekezletét. amelyen megjelent *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára. *Tongori Imre*. a budapesti vasútigazgatóság vezetője és *Bubb László*, a budapesti pártbizottság képviselője.

Szavaz a bizalmitestület

(Horváth Zoltán felvétele)

Goldgruber Pál szb-titkár beszámolójában többek között elmondotta. hogy az elmúlt öt esztendőben az üzemfőnökség terveit nem mindig sikerült teljesítem. Az áruszállítási teljesítményeket több tényező is befolyásolta Növelte például a kocsihiányt a vállalatok túlbiztosítasi törekvése. az akadozó hétvégi rakodások. A szakszervezeti bizottság megítélése szerint *az üzemfőnökség irreálisan magas kocsikiegyenlítési tervszámot kap*. Ezeket évek óta csak 60-70 százalék körül tudják teljesíteni

Évről évre csökken a munkaerő

Az üzemfőnökség közel négy évi működése alatt a tavalyi eredmények alapján a *Kiváló Üzemfőnökség* címet érte el. Ez annál is inkább érdem. mivel évről évre csökken a munkaerő. ugyanakkor a dolgozók fizikai igénybevétele növekedett.

A munkaerő- és bérgazdálkodásról szólva az szb-titkár elmondotta. hogy az üzemfőnökségen a frekventált munkakörökben foglalkoztatottak száma különösen nagy mértékben csokkent. A lengyel vasutasok munkába állítása sokat javított a gondokon. a 152 vasutas munkája nélkül aligha lehetett volna a terveket teljesíteni. A létszámhelyzet javítása érdekében az újfelvételes pályakezdők részére a bérnomenklatúrában meghatározott bértétel alsó határa felett helyileg meghatározták a pályakezdők alapbérét.

Az áprilisban bevezetett egységes anyagi ösztönző rendszer bovítette a teljesítménybérezésben foglalkoztatottak körét. A bérezési rendszer jelenleg bonyolult. sok az összetevője. ezt feltétlenül egyszerúsíteni kellene. A dolgozók kezébe olyan elszámolási bizonylatot kellene adni. amelyből világosan kiderülne. hogy munkájáért milyen bérfajtában részesült. A jelenlegi fizetési szalag nem felel meg ennek a követelménynek.

Az elmúlt időszakban ugrásszerűen megnőtt a segélyigénylők száma A kérelmek egy része megalapozatlan. *előfordult az is, hogy a bizalmiak kornyezettanulmány nélkül döntöttek a segély odaítéléséről.* Megtörtént. hogy a bizalmi által jól ismert dolgozó kérelmét akkor is támogatták. ha az indokolatlan volt.

A szociális ellátottság kis mértékben javult. Új. 2000 adagos üzemi konyhát adtak át. és ezen az épületen belül alakították ki az üzemorvosi. illetve fogorvosi rendelőt.

Beszámolójának végen az szb-titkár megállapította. hogy a szakszervezeti bizottság a hiányosságok ellenére az alapvető kotelességeinek eleget tett.

Megszívlelendő észrevételek

A beszámolót követoen hozzászólásokra került sor. Többen is beszéltek a vasút presztízsvesztéséről. *Elmondták. hogy a MÁV kevés lakást épít*. holott a vasúti csomópontok munkaerőellátottságát nagyban befolyásolná a vasút területén biztosított építési lehetőség vagy a telepszerű lakásépítés.

A honvédségi részleges. illetve teljes felmentés lehetőségéről is szó esett. Megvalósulása sokat javíthatna a létszámhiányon A hozzászólók közül *sokan említették a kényszerű túlórázásokat:* különösen a fiatalok sérelmezik ezt. mivel nem marad idejük társadalmi-politikai. illetve szabadidős tevékenységekre.

Dr. Kosztyu Tibor uzemfőnök a szakszervezet és a gazdasági vezetés közötti együttműködésről beszélt. Véleménye szerint ez ma jobban érzékelhető. mint a korábbi években Bérkérdésekről szólva előadta. hogy a mozdonyvezető gyakornokok kezdőbére 300 forinttal magasabb. mint máshol

A vitában felszólalt Koszorús Ferenc főtitkár is.

A vasutasok keresik a megoldást

– Mindazt. ami az ülésen elhangzott. a kongresszus főpróbájának is lehetne nevezni — jegyezte meg felszólalásának kezdetén A továbbiakban elmondta. hogy megítélése szerint *a vasutasok hangulata politikailag jobb, mint magának a vasútnak a helyzete* A vasutasok nemcsak panaszkodnak. hanem keresik is a megoldás lehetőségét

Elismeréssel beszelt a ferencvárosi vasutasok helytállásáról. elmondta. hogy a fegyelem lenyegesen magasabb Ferencvárosban az országos átlagnál.

Említést tett a túlórák gyors növekedéséről. A jelenlegi 14 millió túlóra helyett elegendő volna 7 millió is. A tartalékok feltárásával. muszakszervezéssel új ösztönzési rendszerrel lehetne ezt elérni.

Befejezésül a főtitkár a vasút tekintélyének visszaállításáról beszélt. Meggyőződése szerint a vasút saját erejéből is képes lesz erre: a ferencvárosi vasutasok jó példája több mint biztató

A szakszervezeti bizottság beszámolóját a választóértekezlet egyhangúlag elfogadta. hasonlóan a számvizsgáló-bizottság jelentését valamint a hozzászólásokra adott válaszokat is.

A szakszervezeti bizottság elnökének *Szabadi Laszlot*. titkárának *Goldgruber Pált* választották meg. Kongresszusi küldöttek *Gazsi András. Pallos György. Goldgruber Pál. Héder Anna Mária* és *Tatár Árpad*.

(sárközi)

MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem

Bizalom a bizalmiaknak

A Landler Jenő járműjavító üzem szakszervezeti bizottságának választóértekezletén Váczi János szb-titkár beszámolójában részletesen elemezte az üzem fejlodésének főbb állomásait. a sikereket és a gondokat. Elmondotta többek között. hogy a törzsgárdatagok még jól emlékeznek arra az időszakra. amikor az üzem léte forgott kockán. Most. egy évtized múltán viszont már arról adhattak szamot a vezetők. hogy a vezérigazgatóság támogatásával eredményes profilváltást hajtottak végre A technikai fejlesztés és a munkaerő átcsoportosítása nagy lendületet adott a hatékonyabb termelésnek

Az elmúlt öt esztendoben négyszer nyerték el a *Kiválo Üzem* címet 1982-ben pedig a MÁV Vezérigazgatósága és a vasutas-szakszervezet elnökségének Vörös Vándorzászlaja is a birtokukba került Öt év alatt több mint 42 százalékkal sikerült növelni a béreket Ezt csak úgy tudták elérni hogy hasonló ütemben növelték a termelékenységet is 1985-ben például 10 százalékkal emelték a béreket. amelynek során a munka szerinti elosztás elvét tartották szem előtt. Ebben nagy szerepük volt a szakszervezeti bizalmiaknak és főbizalmiaknak is.

A vitában a hozzászólók hangsúlyozták többek között a szakszervezettel szemben támasztott követelmények novekedését. a tisztségviselők megnövekedett szerepét. Véleményük szerint a mostani választásokon azok kaptak bizalmat. akik megfeleloen tudják képviselni a dolgozók érdekeit. Beszéltek továbbá a gyáregység eredményeiről. gondjairól a járműjavítás körülményeiről. a szocialista brigádok szerepéről. Többen kiemelték a gazdasági vezetők és az szb közötti jó kapcsolatot is.

Az üzem szb-titkárának ismét *Váczi Jánost*, elnoknek pedig *Bori Istvánt* választották. A vasutas-szakszervezet kongresszusára *Keresztúri Ferencet. Silinszki Jozsefet* és *Mészáros Sándort* választották küldöttnek.

P. J.

KITÜNTETÉSEK

a nagy októberi szocialista forradalom 68. évfordulója alkalmából

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a nagy októberi szocialista forradalom 68. évfordulója alkalmából kitüntetéseket adományozott párt-, állami, társadalmi és tömegszervezeti tisztségviselőknek, aktivistáknak, a fizikai és a szellemi alkotómunkában élenjáró dolgozóknak, eredményes munkájuk elismeréseként.

A közlekedési tárca, köztük a vasút dolgozói részére a kormány, illetve a miniszteri kitüntetéseket november 5-én *Urbán Lajos* közlekedési miniszter, 6-án pedig *dr. Bajusz Rezső* vezérigazgató adta át a MÁV Vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen

A nagy októberi szocialista forradalom 68 évfordulója alkalmából — eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozata

kitüntetésben részesítette Földi Béla műszaki szerkesztőt, Bp. MÁV TBÉF Fugedi József oszt. vez. Szeged Vasútig dr Horváth Jenő oszt. vez., MÁV Vezérig Szamosvölgyi Vince lakatos csop. vez., Bp. Kelen KÜF

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette Barnácz János keresk. részlegvez., Püspokladány KÜF, Homonnai János tűzikovács csop. vez. Szolnok Jj. Ü., Mikulák Gyula villanyszerelő csop. vez., Miskolc KÜF, Popik Sándor utazó mozdonyfelvigyázót, Békéscsaba KÜF

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

kitüntetésben részesítette Bárany Gyula oszt. vez. Miskolc Jj. Ü., Benczе Péter forg. oktatótisztet Miskolc KÜF, Bíró József csapatvez. előmunkást, Papa Pft. Főn., Czövek Márton utazó mozd. felvigy., Debrecen KÜF, Eszenyi Béla esztergályost, Záhony Üzemig., Faragó Géza járműszerelő lakatost, Dunakeszi Jj. Ü., Ferencz Flórián munkavez., Bp. MÁV Építési Főn., Károly István ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig., Kovács Ferenc kocsivizsg. lakatost, Bp. Nyugati KÜF, Kutnyánszky Lajos felépítményi ügyint., Pécs Vasútig., Márton András oszt. vez., Bp. Vasútig., Nagy László mozd. vez., Dunaújvárosi Üzemfőn., Nagy Mihály kocsilakatos csop. vez., Székesfehérvár KÜF, Nagyrónai László műsz. igazgatóhelyettest, Bp. Vasútig., Nánási Mihály térfelvigy., Székesfehérvár KÜF, Némedi Sándor távközlő-műszerészt, Szeged-Rókus MÁV BBFF, dr. Seres Károly ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig., Sikula László esztergályost, Debrecen MÁV Építési Főn., Soltész János vasútépítő, -karbantartó munkavez., Sátoraljaújhely Pft. Főn., Szikla György műszerész csop. vez. Pécs MÁV BBFF, Zalaváry Sándor műsz. csop. vez., Bp. MÁV Jobbparti Épületfenntartó Főn.

A közlekedési miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozott: dr. Ács Imre főoszt. vez., MÁV Vezérig., Bagics Béla mozd. felvigy., Celldömölk KÜF Baranyi István okt. főnöknek, Miskolc Okt. Főnökség, Buzási József csop. vez., Pécs Vasútig, Cservenák János járműszerelő lakatosnak, Dunakeszi Jj. Ü., Czibolya József vízvezetékszerelő csop. vez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., Dávid László oszt. vez., Landler Jenő Jj. Ü., Faragó János mozd. vez., Záhony Üzemig., Farkas Istvánné kertésznek, Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., Farkas Tibor festő csop. vez., Szombathely Jj. Ü., Fehringer Károly csop. vez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn., Földi István vill. mozd. vez., Hatvan KÜF, Győri Jenő vízvezeték-szerelőnek, Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., Horváth Antal lakatosnak, Dombóvár KÜF, Kark István üzemviteli igazgatóh., Bp. Vasútig., Kószó István kocsimesternek, Szeged KÜF, Körmendy József oszt. vez. h., MÁV Vezérig., Lovász Lázár vasútigazgatónak, Szeged Vasútig., Molnár István oszt. vez. h., Szeged Vasútig, Murvai Zoltán főmunkatárs.nak, Debrecen Vasútig, Pávlicz Ádám hegesztő csop. vez., Bp. MÁV Hídépítési Főn., Pintér Tibor előmunkásnak, Kecskemét Pft. Főn., Sebők Sándor járműjavító lakatosnak, Bp. Kelenföld KÜF: Stári Dezső csop. vez., Bp. Vasútig., dr. Szabóki Ferenc főorvosnak, Bp. MÁV Kórház és Kozp. Rendelőintézet: Szatmári László vizsg. főkalauznak, Nyíregyháza KÜF: Szász Imre műszerésznek, Debrecen MÁV BBFF, dr. Török Sándor oszt. vez. h., Szombathely Vasútig., Kigyósi István oszt. vez. h., MÁV Vezérig.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Aller Antal vizsg. főkalauzt, Kiskunhalas KÜF, Balla Zoltán műszerészt, Záhony Üzemig., Balogh Ferenc ügyint., Pécs Vasútig, Balog György okt. ügyint., Bp. Vasútig, Balogh László lakatost, Szeged KÜF, Bertók József motorvez., Pécs KÜF, Bíró Károly üzemegységvez., Győr KÜF, Csintalan Éva ügyint., MÁV Vezérig., Dobcsányi János személyszáll. csop. vez., Szeged Vasútig., Erdélyi Árpád esztergályost, Székesfehérvár Jj. Ü., Faragó Jánosné rakt. kezelőt, Bp. Nyugati Szertárfőn.: Fehér István függetlenített pb-titkárt, Szombathely Vasútig., Fitos Árpád vill. szerelőt, Pécs KÜF, Frányó Ferenc építési főmérnököt, Szentes MÁV Építési Főn., Földvári Lajos szb-titkárt, Záhony Üzemig., Furkó Lajos vonalkez., Debrecen Pft. Főn., Fuves György szerszámlakatost, Szolnok Jj. Ü., Gácsi Kiss Dezső kocsivizsg., Bp. Nyugati KÜF, Göldis György pályamunkást, Hódmezővásárhely Pft. Főn., Göncz László oszt. vez., Szombathely Jj. Ü., Gutai Mihály főmunkatársat, MÁV Vezérig., Gyóni László üzemvit. üzemfőn. h., Hatvan KÜF, Hajdu László munkavez., Miskolc MÁV BBFF, Harangi László oszt. vez., Debrecen Jj. Ü., Homonovszki József munkavez., Pápa Pft. Főn., Horváth László vont. telepi rendezőt, Veszprém KÜF, Imre István vizsg. főkalauzt, Mátészalka KÜF, Ivanovszki István dízelmozd. vez., Nyíregyháza KUF, Jankó László rendészt, Dunaújvárosi Üzemfőn., Kelemen Imre motorszerelőt, Bp. Ferencváros KÜF, Kopasz Mihály tmk-lakatost, Dombóvár Üzemfőn, Kovács Ferenc programozó csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü., Kovács Józsefné oszt. vez., Bp. MÁV Bevételellenőrzési Ig., Lasszer Károly munkavez., Győr Pft. Főn., Lőrincz Sándor vonatvez., Miskolc KÜF, Lőrinczi József vezetőh., Bp. MÁV Jegynyomda Főn., Matus Lajos műsz. ügyint., Záhony Üzemig., Molnár János előmunkást, Sopron Pft. Főn., Nagy Sándor kocsivizsg. csop. vez., Kecskemét KÜF, Nagy István lakatos csop. vez., Bp. MÁV TBÉF, Némethy Géza szertárfőn., Debrecen Igazg. Osztószertárfőn., Orban Ernő munkavez., Dombóvár MÁV Építési Főn., Pataki János váganygondozót, Szolnok Pft. Főn., Pecze János csop. vez., Záhony Üzemig., Rácz Barna polgári fegyveres őrt, Záhony Üzemig., Rothbauer György oszt. vez., Bp. MÁV Anyagell. Ig., Rózsahegyi György műsz. vez., Bp. MÁV TBÉF, Sándor István függetlenített szb-titk. Hatvan-Füzesabony Pft. Főn., Sándor Péter ügyint., Miskolc Vasútig, Sós László géplakatos csop. vez., Szentes MÁV Építési Főn., Stumpf Imre művez., Miskolc Jj. Ü., Szabó Mihály mozd. vez., Szolnok KÜF, Szalatnai Pál dízelmozd. vez., Hatvan KÜF, Szász János lakatost, Bp. Jobbparti BBFF: Szeli Ildikó vámkezelőt, Békéscsaba KÜF, Szendrődi János ügyint., MÁV Vezérig., Szilágyi László kocsimosó csop. vez., Debrecen Jj. Ü., Tóth Jánosné rakt. vez., Szombathely Jj. Ü., Tölök János előmunkást, Hatvan-Füzesabony Pft. Főn., Varga Albert csop. vez., Gyékényes Üzemfőn., Virágné Szoilár Mária oszt. vez., Bp. MÁV Idegenforg. és Szállítmányozási Ig., Vinnai István munkavez., Miskolc MÁV Építési Főn.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette Banki Árpádné munkaügyi csop. vez., Bp. MÁV Vill. Felsővezeték Építési Főn., Bertalan József forg. szolg. tevőt, Zalaegerszeg KÜF, Járadi Pál esztergályost, Dunakeszi Jj. Ü., Kanczár József géplakatost, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn., Kerkai Ferenc munkavez., Zalaegerszeg Pft. Főn., Kiss Gáborné csop. vez. h., Tapolca KÜF: Kiss Ferenc villanymozd. vez., Békéscsaba KÜF, Koros Flórián mozd. vez., Nagykanizsa KÜF, Kovács Jánosné személyzeti vez., Bp. MÁV Kozp. Felépítményvizsg. Főn.: Marjai György munkavez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., Nagy József forg. oktatót, Szolnok KÜF, Neuschl Gyula ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig., Paksi Márkus vízvez. szerelő szakmunkást, Bp. MÁV Épületfenntartó Főn., Papp Zoltán műszerészt, Szeged-Rókus MÁV BBFF, Pásztor József rakodógép-kez., Bp. MÁV Vill. Felsővezeték Ép. Főn., Pitz László esztergályost, Rákosrendező KUF, Pogány Dezsőné anyaggazdálkodót, Mezőkovesd MÁV Üdülő, Pucsok Ferenc jegyvizsg., Kazincbarcika KÜF, Pukler Zoltán vízvez. szerelő csop. vez., Celldomölk MÁV Építési Főn., Simon Zoltán fizikai csop. vez., Záhony Üzemig., Szabadkai József szertárfőn., Dombóvár Osztószertárfőnökség, Szabó Ferenc segédvezénylőt, Záhony Üzemig., Szuda János lakatost, Bp. MÁV TBKF

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette Ács István motorszerelő csop. vez., Miskolc MÁV Építési Főn., Baka László csop. vez., Bp. MÁV TBFK: Balázs István műszerészt, Szolnok BBFF Barakony István vonatgondozót, Nyíregyháza Pft. Főn., Bencze László ügyint., Bp. MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv., Berényi Jenő termestert, Bp. MÁV Hámán Kató Szertárfőn., Bognár János olajkútkezelőt, Hatvan Szertárfőn., Budai Benjamin dízellakatost, Vésztő KÜF, Budai Csabáné elektroműszerészt, Északi Jj. Ü., Burján István mozdonyirányító részlegvez. h., Bp. Vasútig, Üzemirányító Kozp., Csiki Géza keresk. Üzemfőn. h., Székesfehérvár KÜF: Brezina László munkavédelmi vez., Debrecen MÁV Építési Főn., Deutsch Tibor csapatvez. előmunkást, Pécs Pft. Főn., Fazekas János dízelmotor-vez., Kaposvár Üzemfőn., Ferber Lászlóné ügyint., MÁV Vezérig., Fulöp György ügyint., Pécs Vasútig: Füstös Jánosné ügyint., Vasutasok Szakszervezete, Gali István áll. főnökot, Vésztő KÜF, Garami Jánosné ügyint., Bp. MÁV Kozp. Számvit. Hiv., Gergely József csop. vez., MÁV Vezérig., Gusztos Károlyné rakt. vez., Kiskunhalas Szertárfőn., Gerhes Albert műszerészt, Debrecen MÁV BBFF, Gyollai Elek Árpád vonatvez., Szentes KUF, Harmath András forg. szolg. tevőt, Szeged KÜF, Harsányi Szaniszló vill. mozd. lakatost, Győr KUF, Horváth József ügyint., MÁV Vezérig., Horváth Lajos lakatost, Bp. MÁV Gépjavító Ü., Jung Lajos anyag gazd., Sátoraljaújhely Pft. Főn., Kabán Béláné óvónőt, Bp. MÁV Benczúr Napközi otthonos Óvoda: Kedves Ferenc gazd. üzemfőn. h., Komárom Kuf., Kollár Károly rakt. munkást, Dombóvár Osztószertárfőn., Kósa Jánosné raktárnokot, Kecskemét KÜF, Králik László munkavez., Vác Pft. Főn., Kurali László járműszerelő lakatost, Dunakeszi Jj. Ü., Lencse József önálló tervező szerkesztőt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü., dr. Lupkovics Zoltánné dr. Bencze Mária fogszakorvost, Miskolc MÁV Ter. Eu. Kozp., Mayer Jánosné sorompókezelő, Pécs KÜF, Meszlanics Jánosné forg. átmenesztőt, Gyékényes Üzemfőn., Molnár Tünde vonatfelvevőt, Záhony Üzemig., Nemethy Gezáné ügyint., Debrecen Vasútig., dr. Nikodémusz Istvánné közp. főorvost, Bp. Ter. Eu. Kozp., Nyitrai István vonatvez., Fuzesabony KÜF, Pásztor Pál vonatvez., Szerencs KÜF, Péter Kálmán vill. szerelőt, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn., Pillei Magdolna ügyint., Miskolc Vasútig, Szabó István pályamunkást, Miskolc Pft. Főn., Szentpéteri András vill. szerelőt, Északi Jj. Ü., Szilágyi Sándor vasútépítő -karbantartó munkást, Hatvan-Salgótarjáni Pft. Főn., Szita Gyuláné távgépíró-kezelőt, Pécs Vasútig, Szuhi József csapatvez. előmunkást, Máteszalka Pft. Főn., Takács József ügyint., Szombathely Vasútig, Tóth Imre munkavez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn., Tóth István főpályamestert, Debrecen Pft. Főn., Varga József anyagkiadót, Veszprém Szertárfőn., Varga József dízelmozd. vez., Sopron Vont. Főn.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

November 7-e alkalmából a SZOT-ban és a vasutas-szakszervezetben vasutas tisztségviselőket tuntettek ki.

A *Munka Érdemrend* arany fokozatát kapta Zombori Lajos a miskolci területi szakszervezeti bizottság titkára.

A *Munka Érdemrend* ezüst fokozata kitüntetésben részesült Kiss István, a vsz szervezési és káderosztályának helyettes vezetője, Berki Mihály, a debreceni Járműjavító Üzem szakszervezeti főbizalmi-helyettese, lakatos csoportvezető Járadi Pál, a dunakeszi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizalmija, esztergályos csoportvezető.

A *Munka Érdemrend* bronz fokozatú kitüntetést adták át Gazsi Lajosnénak, a szegedi területi szakszervezeti bizottság nőbizottsága vezetőjének a vasútigazgatóság TÜK vezetője, Kocsi Lászlónénak, a szombathelyi KÜF szb-tagjának, munkaügyi ügyintéző Varga Mihálynak, a rákosrendezői KÜF szakszervezeti bizalmijának, váltókezelő

A *Szakszervezet Munkaért* arany fokozatú kitüntetésben részesült Adorján Attiláné a GySEV Igazgatóság társadalmi szb-titkára, osztályvezető-helyettes, Fridrich Vilmosné a budapesti területi szakszervezeti bizottság politikai munkatársa

A *Szakszervezeti Munkaért* ezüst fokozatú kitüntetést kapták Ács Irén a debreceni vasútigazgatóság szb-adminisztrátora, Ádám Tibor a MÁV Magasépítési Fonokség szb tagja, építésvezető, Preiner József, a GySEV Igazgatóság szb szociálpolitikai bizottságának vezetője, ÉFF vezetőhelyettese

A kitunteteseket a Szakszervezetek Országos Tanácsa székházában Gaspár Sándor, a SZOT elnöke a vasutas-szakszervezetben pedig Koszorus Ferenc adta at

Urbán Lajos közlekedési miniszter átadja a kormánykitüntetést Fehringer Károlynak, a budapesti MÁV Építési Géptelep Főnökség csoportvezetőjének

Dr. Bajusz Rezső vezérigazgató átadja a Kiváló Munkáért kitüntetést Aller Antal vizsgáló főkalauznak

(Laczkó Ildikó felvételei)

A magyar vasút 40 éve

Kiállítás a Keleti pályaudvaron

A Keleti csomópont, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet MSZBT tagcsoportja, valamint a Közlekedési Múzeum közös rendezésében, *A magyar vasút 40 éve* címmel kiállítás nyílt november 5-én, a Keleti pályaudvar kultúrvárótermében. A nagy októberi szocialista forradalom 68. évfordulójának tiszteletére rendezett tárlaton csaknem száz fotón és grafikonon, mozdonyon, kocsi- és pályaépítőgép maketteken ábrázolták a hazai vasút fejlődését. Láthatók voltak azok a korabeli fényképek is, amelyek 1945-ben készültek a szétrombolt pályákról, a lebombázott épületekről, járművekről. Érdekes látványosság volt az 1:87 léptékarányban épített Keleti pályaudvar makett, amelyet alkotója, Szerövay Antal sok ezer legóelemből rakott össze.

A kiállítást *Tongori Imre*, a budapesti igazgatóság vezetője nyitotta meg, ismertetve a magyar vasút negyven éves fejlődését.

S. R.

MIT KELL TUDNI

a tagdíjbesorolásról?

Mint köztudott, a szakszervezeti gazdálkodás legfontosabb bevételi forrása a tagdíj. Ennek fizetése évenként, a tagdíjbesorolás alapján történik. Mértéke — a SZOT által kiadott besorolási irányelvek alapján — a bruttó kereset egy százaléka. (Például a IX. tagdíj osztályban 2701—3200 forintig 30 forint a tagdíj.)

A tagdíjak mintegy 66 százalékát az alapszervezetek használják fel nyugdíjas temetési segélyek, a középirányító szakszervezeti bizottságok fenntartási költségeire. Az egyre növekvő terhek, az utóbbi években felemelt segélyösszegek fedezetének biztosítása (temetési segély 800-1200 forintra, a születési segély 400-ról 600 forintra, a szociális segély 1200-ról 1500 forintra történő emelése miatt) szükségessé tette a besorolási időszaknak a tárgyidőszakhoz való közelítését.

A besorolási időszak változtatása nem jelent a tagságnak nagyobb tehervíselést, mert a már kifizetett kereseteket veszik a besorolásnál számításba. Ezáltal az alapszervezetek magasabb szinten tudják a tagság szociális, kulturális igényeit kielégíteni.

Az alapszervezetek gazdálkodásának alapját az évi költségvetések képezik. Törekedni kell arra, hogy az alapszervezetek rendelkezésére álló pénz a tagság igényeinek figyelembevételével, a szabályok betartásával kerüljön felhasználásra.

K. I.

Az út Zánkára vezetett

Záhonyi úttörő-munkásőrök sikere

Eredményesen tevékenykednek a záhonyi úttörő-munkásőrök. Felkészültségükről először a tavaszi kisvárdai versenyen tettek tanúbizonyságot. Megszerezték az első helyet, indulhattak a sóstói KISZ-táborban megrendezett háromnapos megyei versenyen. Itt is sikeresen szerepeltek: *öt csapatot megelőzve lettek ismét az elsők.* Az út azután Zánkára, az úttörővárosba vezetett, az országos döntőre. A záhonyi pajtások, karöltve a porcsalmi gárdistákkal megszerezték az első helyet.

A Munkásőrség Országos Parancsnoksága külön is értékelte a munkásőr gárdisták versenyét, elismerve a szabolcsiak kiváló teljesítményét.

A zánkai versenyeket megelőzően az úttörők beneveztek a *„Csillagos Iránytű"* elnevezésű pályázatra is *Zalka Máté* életét és munkásságát dolgozták fel. A szabolcsi gárdisták pályázata sikert aratott, részt vehettek a Kőszegen megrendezett ünnepségeken.

Szőgyéni Bertalan

Vitatható utasítások

Energiaszegeny napjainkban különösen nagy gondot kell forditanunk a vonóero gazdaságos kihasználására. Ez régen is feladat volt, es ma is igy irják elő az utasitások.

Az elmult évben megjelent új F2-es számú utasitas es a menetrendfüggelek szerint a vonatok rendes terhelese a szolgalati menetrendkonyv 8. tablazatában található, amelynél nagyobb terhelesu vonatok is közlekedtethetok a VI. tablazatban megadott ertekekig. Ez a nem egészen utasitasszerű fogalmazás azóta is sok vitat kavart. Ugyanis a mozdonyszemelyzet a legtöbb esetben nem vállal a rendesnél nagyobb terhelést. Sőt — különböző hibákra hivatkozva — egyre többször inkább kisebb terhelest vállalnak. Október 4-en például az M62 032 sz. mozdony 1000, 5-én pedig az M62 222 szamu mozdony 1400 tonnát vitt a megengedett 1700 tonnával szemben.

Vitara ad okot az is, hogy a 20. sz. szolgalati menetrendkönyvben (a 8. táblazat) helytelenül, nem a gyakorlatnak megfelelően vannak megadva a viszonylatok. Veszprémből nem közlekedik, de Várpalotáról menetrend szerint ketto, sokszor napi három-negy vonat is indul Ferencvarosba. Előbbi a 7, utóbbi a 6 terhelési szakaszban 300 tonnával nagyobb terhelést ad meg az M62 sorozatú mozdonyokra. Ennél is bosszantóbb, hogy nem jelölték meg a Várpalota-Székesfehérvar viszonylatot sem, ahol a kedvezo 3 terhelési szakaszban megadott 2800 tonna helyett szinten csak 1700 tonnával kozlekednek a tehervonatok. Megkozelitőleg ennyivel kozlekedtek a gőzvontatás korában a 324-es es a 328-as sorozatu mozdonyok is.

A kozelmúltban megjelent 103857/1984 GJF.A. 3/I. sz. helyesbitő még kedvezotlenebbé teszi az egy vonatra eső terhelest. Veszprem fele hatról hétre módósitotta a terhelesi szakaszt. Ugyanebben a helyesbitoben jelent meg az is, hogy az állomásunkon tolató, a vonalon esetenként tolatást vegzo M44 sorozatú mozdonyok az eddigi 700 tonna helyett ezután csak 176 tonnát vihetnek, ha a vonat elején nem azonos tipusú gep van.

Nehéz lesz igy az elegymozgatást, továbbitast gyorsitani, a kiadott rendelkezeseket végrehajtani. Érdemes lenne ezen az illetékeseknek elgondolkozni!

Herczeg Ottó
Várpalota

A MÁV az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében húsz T 679 sorozatú dízelmozdonyt vett bérbe a Csehszlovák Államvasutaktól. Ezek a (képünkön is látható) mozdonyok december végéig járják az ország vonalait. A húsz mozdony üzemeltetése lényegesen enyhítette a mozdonyhiányt a MÁV-nál.

(ifj. Mészáros András felvétele)

Első a kötelesség

Adalékok egy vonatvezető portréjához

A Nyugati pályaudvar peronján ismerkedtem meg *Pataki János* vonatvezető jegyvizsgálóval. A szikár, őszülő vasutassal együtt egy késve érkező vonatot vártunk. A vonatvezető az életéről, a vasútról beszélt. Lejegyeztem monológját:

Nyírkarászon, parasztcsaládban nőttem fel. Nagyon szegények voltunk. Hat fiúgyerek ülte körül esténként az asztalt. Engem apám arra biztatott, hogy tanuljak. A negyvenes évek második felében kerültem a körzeti jelleggel működő dombrádi polgári iskolába. *Berecz Jánossal*, az MSZMP titkárával együtt koptattuk a masszív faragott padokat. Aztán én egy időre Diósgyőrbe kerültem, építőmunkásnak. A katonaság után jöttem a vasúthoz, most harminc esztendeje.

Nyíregyházán kezdtem fékezőként. Nagyon nehéz évek voltak azok. 450 órát dolgoztunk havonta. Előfordult, hogy hetekig nem tudta a család, merre járunk. A szakvizsgák letétele után vonatvezető lettem. A *Kisvárda—Baktalórántháza* vonalon szolgáltam 1972-ig. Akkor sajnos ezt a vonalat megszüntették. Azóta a záhonyi személyzettel járom az országot.

Sokan kérdezték már, hogy elégedett vagyok-e a vasúttal? Sajnos a mundér becsülete már nem a régi. Ennek ellenére nem bántam meg, hogy ezt a szakmát választottam. Pedig egyre nehezebb a dolgunk. Romlott az állampolgári fegyelem is. Sok utas nem vált jegyet. Arra hivatkoznak, hogy a kis állomáson szünetelt a jegykiadás. De a távolsági munkásvonatokon, vagy a hétvégi „fekete" vonatokon is sok a bliccelő. Gyakori, hogy kiskorú gyerekkel jegy nélkül szállnak fel. Amikor igazolványt kérünk tőlük, gorombán beszélnek. Sajnos le se szállíthatjuk őket, mert a személyi díjszabás előírja, hogy kiskorúval utazót nem lehet kizárni az utazásból.

Ne gondolja azonban, hogy csak az utasokkal van nézeteltérésünk. A minap a záhonyi termelési tanácskozáson is szóvá tettük, hogy a *Nyugati—Záhony* és a *Nyugati—Nyíregyháza* viszonylatban közlekedő szerelvények, főként hétvégén és hétfői napokon túl rövidek. Emiatt nagy a zsúfoltság. Szóvá tettük azt is, hogy az őszi-téli időszakban sok a panasz a világításra, fűtésre. Hiába minden. Azt mondták, írjuk be az eseménynaplóba. Az a tapasztalatunk, hogy nincs értelme írogatni, mert úgyis marad minden a régiben. A közelmúltban, amikor Nyíregyházán átvettem a szerelvényt, kértem, hogy az egyik kocsit takarítsák ki. *Arra hivatkoztak, hogy az nem az ő szerelvényük, nem nekik kell takarítani.* Lehet, hogy ez igaz, de az utasoknak ezt mégse mondhatom. Az utas a viteldíj ellenében jobb szolgáltatást vár. Ehhez nem mindig kell több pénz, csak fegyelmezettebb munka. *Töltsek fel a tartályokat vízzel, rakjanak töltött akkumulátort a kocsikba, javítsák meg a rosszul záródó ablakokat.*

Tavaly télen a 15 fokos hidegben egyszer a Nyugatiból az egyik személyvonatot nem engedtem elindítani, mert nem volt előfűtve. A kocsivizsgálók, lakatosok az utasok előtt veszekedtek velem, hogy miért akadékoskodok. Még meg is fenyegettek. Pedig én csak a kötelességemet teljesítettem.

Két évem van még a nyugdíjig. Addig is igyekszem becsülettel helytállni.

Feletteseim kitüntetésekkel is elismerték a munkámat. Kiváló dolgozó lettem, s megkaptam a Közbiztonsági Érem bronz fokozatát is. Hogy a nyugdíjazás után hogyan lesz tovább? Van egy kis kertem, szőlőm, néhány gyümölcsfám. Ott dolgozgatok majd. De azért az utazó kollektívától se akarok elszakadni. Remélem, hogy a baráti kapcsolat tovább tart.

Orosz Károly

Megöregedtek a V43-asok

Anyaghiány és forgóváz-meghibásodás miatt sok az üzemképtelen villanymozdony

Sok gond és baj van mostanában a V43-as villanymozdonyokkal. Zajosak, gyakran szorulnak javításra. Emiatt több gép hónapokig nem vehet részt a szállításban. Az üzemfőnökségeken sokszor panaszolják: nincs mozdony, nem indulhat a szerelvény. Pedig most, az őszi csúcsforgalom idején mindennél nagyobb szükség lenne a vontató járművekre. Mi lehet a bajuk az egykor agyondicsért sziliknek? Erre kerestem a választ az Északi Járműjavítóban.

Balogh Sándor igazgató készségesen vállalkozott arra, hogy őszintén feltárja az objektív okokat, és megismertet a javítás gondjaival.

— *Az első V43-asokat húsz évvel ezelőtt kapta a MÁV* — magyarázza. — *Három éve érkezett a 400., s egyben az utolsó V43-as a Ganztól.* Ilyen típust azóta már nem gyártanak. Kezdetben nem sok baj volt a gépekkel. Négyszázezer kilométerenként küldték hozzánk nagyjavításra. Később — mivel a forgóváz fölötti rész élettartama jóval nagyobb, mint azt kezdetben a konstruktőrök gondolták — már csak nyolcszázezer kilométer megtétele után kellett a gépeket a járműjavítóba hozni. Ez pozitív döntés volt.

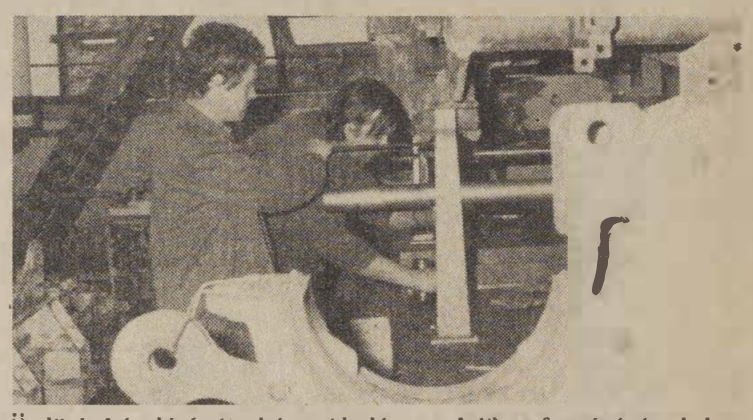
— Miért csak mostanában okoznak gondokat, fejfájást a szakembereknek és a MÁV-nak a V43-asok?

— *Mert napjainkra e gépek nagy része megöregedett.* A 15—20 éves mozdonyok alkatrészei elhasználódtak, elkoptak. Emiatt egyre több porcikájukat kell javítani, de az nem is olyan egyszerű. Ezeknek a gépeknek a hajtásrendszere ugyanis rendkívül bonyolult, ezért kényesek a kenőanyagokra és a méretpontosságra. Az évek során kopik a csapágy, a fogaskerékszekrény, a fogaskerék és az egyéb csúszó, súrlódó felület. Minél idősebb tehát egy mozdony, annál nagyobb a kopás mértéke.

— Ki kell cserélni tehát az alkatrészeket.

— *Szívesen cserélnénk, ha lenne.* Egy V43-asban tíz fogaskerék van. Kettő hajtó, négy közvetítő és négy hajtott. Ezek a fogaskerekek tíz év alatt sokat kopnak. Helyettük újakat kellene beszerelni. Negyven géphez tehát 400 fogaskerékre lenne szükség, *de a Ganz-MÁVAG öt év alatt sem tud negyven fogaskereket adni.* Mit tehetünk hát? Ha lehet, utánaköszörüljük a fogakat, de az természetesen nem lehet már tökéletes. *Ezért egyre zajosabb lesz a mozdony,* a vezető nem érzi jól magát rajta. Ezenkívül még több lényeges alkatrészből állandósult a hiány. Például nincs hajtóműszekrény, csapágypajzs, kardántengely, és így sorolhatnám tovább. *Nagyon sok fórumon elmondtuk már, hogy az alapvető alkatrészeket a MÁV-nak kellene gyártani,* mert különben az üzemképtelen gépek által okozott veszteségek állandóan növekednek. A gőzmozdonyok alkatrészeit is a vasút készítette, ezért folyamatos volt az ellátás. Teherkocsi-alkatrészből sincs hiány. A fogaskerekeket most kénytelenek vagyunk más vállala okkal gyártatni, de ez nem olcsó mulatság. Csak több cég képes előállítani ezt a terméket. Például az egyiknél nagyolják, a másiknál hőkezelik. Ez plusz költség és idő. A hőkezelésért például a Csepel Autónak fogaskerekenként tízezer forintot fizetünk.

— A négyszáz V43-asból általában hány üzemképtelen?



Ördögh László és Csobány Aladár egy V43-as forgóvázának kopását méri

— Anyaghiány és forgóváz-meghibásodás miatt *állandóan üzemképtelen 35-40 gép.* A dízeleket is számítva 65-70 mozdony áll nálunk és a vontatási telepeken. Nagy reményeket fűzünk azonban a SZIM esztergomi Maróggépgyárától vásárolt portálmaróhoz. Ez a gép a forgóvázkeretben levő hajtóműszekrény, forgóvázkeret kopott felületeit munkálja majd meg. Hatvanmillió forintba kerül, most szerelik. A számítógéppel vezérelt CNC rendszerű gép századmilliméter pontossággal dolgozik. Az év végén már megkezdi a kísérleti megmunkálást. Eddig kézi köszörüléssel, felhegesztéssel próbáltuk korrigálni a forgóvázkeret kopásait, de az nem volt pontos. Újabb hibalehetőségek forrásait teremtettük meg. Csak érdekességként mondom, hogy a portálmaró alapjához 500 köbméter betont dolgoztunk be, és a gép beállításának pontosságát két hétig lézer segítségével teremtették meg. A portálmaró a megmunkáláshoz szükséges szerszámokat program alapján automatikusan — emberi kéz érintése nélkül — cseréli.

— Az eddig elmondottak alapján megkockáztatom a kérdést: a V43-as rossz konstrukció?

— *Igen. Bonyolult a forgóváza, ezért a szerelése nehézkes.* Húsz évvel ezelőtt vásárolta a Ganz a licencét a franciáktól. A forgóváz szerelése szinte bűvészmutatvány. *Ha egy csapszeg meghibásodik, szinte az egész mozdonyt szét kell szerelni. A franciák azt mondták egy reklamáció után, hogy ők nem szántóföldre tervezték ezt a gépet.* Ezzel arra céloztak, hogy a mi pályáink állapota nem a legideálisabb. Az tény, hogy a pálya minősége befolyásolja a gép állapotát. A hatvanas években kisebb szerelvényeket kellett vontatni, és a 120 km/óra sebesség is ritka volt. Ezután már a V63-as, ötezer lóeros mozdonyok kerülnek majd forgalomba. Azok már ideális konstrukciók. A forgóvázát a Crup cégtől vásároltuk. Azt kényelmesebben, lényegesen könnyebben lehet javítani.

— Addig tehát marad a régi módszer?

— Igen. A V43-asok javítására kidolgoztuk a technológiát. A brigádok sok ötlettel siettek a segítségünkre. Javító szerszámokat konstruáltak, műszereket gyártottak, amelyekkel a kopások mértékét lehet megállapítani. Szerkesztők, szerelők működnek együtt, hogy minél eredményesebb és hatékonyabb legyen a javítás. A francia gyártmányú kuplungot például hazai gyártmánnyal pótolták. *Az üzem vezetői minden ötletnek zöld utat biztosítanak,* ha van remény arra, hogy hasznosítható lesz. A kopások mérését számtalan speciális, általunk kifejlesztett eszköz, műszer segíti. Technikusaink már az alkatrészeket századmilliméter pontossággal képesek mérni. A csapágy-meghibásodások gyakoriságát is csökkenti majd a nemrég kikísérletezett UNIREX zsír, amelynek hőmérséklete 120 kilométeres sebességnél sem emelkedik 100 fok fölé. Ez nagyon lényeges tulajdonság, mert csökkenti az anyag kopását. A portálmaró segítségével pedig jövőre remélhetően tovább javíthatjuk majd a forgóvázak élettartamát. Addig azonban a V43-asok üzemkészsége nem változik.

Kaszala Sándor

Bővült a vágányhálózat gyorsabb lesz a rakodás

Oroszlányban növelték az állomás rendezőpályaudvarának kapacitását. Október 30-án két újonnan épült fogadó, illetve indító és egy kocsijavító vágányt helyeztek üzembe. A tolatási, vagontárolási gondokkal küzdő állomás vágányhálózatának növelését az tette szükségessé, hogy az idén augusztusban javítás miatt leállították az Oroszlányi Hőerőmű egyik blokkját. Az így megnövekedett szénmennyiség tárolására, ütemes elszállítására a korábbi hét vágány már nem volt elegendő.

Az ezzel kapcsolatos munkálatokat a budapesti vasútigazgatóság műszaki osztályának beruházási csoportja irányításával a MÁV és külső vállalat szakemberei végezték. A 18 millió forintos beruházást igénylő, összesen 1520 méter hosszú pálya, *rekordidő alatt,* úgy készült el, hogy az építők hétvégeken is dolgoztak. A beruházási csoport tagjai szabadnapokon is dolgoztak.

Az új vágányok üzembeállításával ezután az eddiginél mintegy napi 50 tonnával több szenet képesek elszállítani.

(s)

Kommentár nélkül

Szokatlan hangvételű levelet kapott szerkesztőségünk Szolnokról, egy MÁV-nyugdíjastól. Első elolvasásra hihetetlennek tűnt a leírt eset, ám semmi okunk *Döme János* olvasónk szavahihetőségében kételkedni. A következőket vetette papírra:

„Október 2-án Hajdúszoboszlón szálltam vonatra, a 13 óra 25 perckor indulo gyorssal kívántam Szolnokra utazni. Amíg a vonatra vártam, megfigyeltem, hogy a pénztáros az utasoknak 200 kilométeres díjövezetre szóló jegyet adott ki, és természetesen a jegy árát is erre a távolságra számította. A bökkenő az a dologban, hogy Hajdúszoboszlótól Szolnok 102 kilométerre van. Aki reklamált, ugyancsak megkapta a magáét, ugyanis a pénztáros lakonikusan ennyit mondott: Nincs más, csak 200 kilométeres!"

Az esetet nem kívánjuk kommentálni.

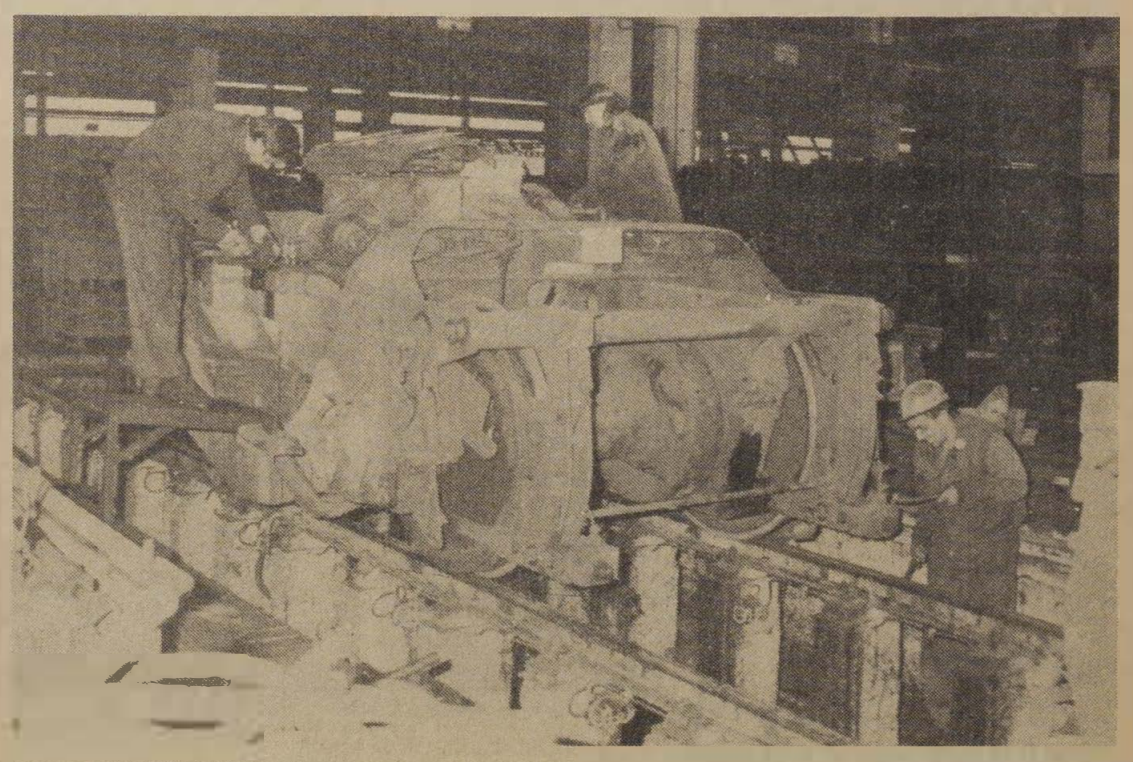
(s)

Centenáriumra készülnek

A Magyar Államvasutak Tisztképző és Továbbképző Intézete 1987 szeptemberében ünnepli 100 éves fennállását. Tízezrek számára volt a szakmai ismeretek bölcsője és a szellemi felemelkedés kútforrása.

A MÁV vezérigazgatója 25 tagú centenáriumi előkészítő bizottságot bízott meg az évforduló méltó megünneplésének szervezésével. A bizottság elnöke *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes. Az ügyvezető titkári teendőket, *dr. Kun Dezső* látja el.

Az alakuló ülésen az elnök ismertette a megemlékezés jelentőségét, feladatát, majd albizottságokat hoztak létre.



Szétszerelik a javításra érkezett mozdony forgóvázát

(Tüttő Tibor felvételei)

Üzemszemle Gyöngyösön

Munkavédelmi szemlére került sor október 8-án a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben. A szemlét *dr. Várszegi Gyula* vezérigazgató-helyettes tartotta. Az 1951-ben Gyöngyösre telepített üzem munkájáról *Kelemen Árpád* igazgató számolt be. Elmondotta, hogy az elmúlt évtizedben technikai, technológiai korszerűsítést hajtottak végre. Lecserélték a szerszámgépparkot, korszerűsítették a technológiai folyamatokat. A fejlesztések eredményeként csökkenő létszám mellett 25-30 százalékos forgácsolási teljesítménynövekedést értek el. Emellett kedvezőbb körülményeket teremtettek a dolgozóknak, jelentősen javították a szociális ellátást. Ennek is köszönhető, hogy 1985. évi tervüket valószínűleg jelentősen túlteljesítik. *Ma már kiterjedt alkatrészgyártást folytatnak, ami értékben eléri az évi 105 millió forintot.*

Megkövetelik a fegyelmet

Ilyen teljesítménynövekedést nem tudtak volna elérni, ha nem fordítanának nagy gondot a munkavédelmi feltételek biztosítására. Az eredményekben nagy szerepe van annak, hogy az üzem gazdasági, párt- és társadalmi szerveinek a vezetői együtt gondolkodnak és cselekednek. A termelési feladatokról elválaszthatatlannak tekintik az emberekről való gondoskodást, amiről a szemlebizottság a helyszínen is meggyőződött. A kedvező munkavédelmi helyzetre jellemző a balesetek alakulásának tendenciája. *A tervidőszakban a balesetek száma évről évre csökkent.* Halálos üzemi baleset nem fordult elő.

Létszámgondjuk ellenére a munka- és biztonságtechnikai fegyelmet következetesen számon kérik. Az idén 17 dolgozó ellen indítottak fegyelmi eljárást, *koztuk 11 dolgozót ittasság miatt vontak felelősségre.* Az üzemben egyébként rendszeresek az alkoholszondás, alkoholteszteres ellenőrzések.

A határozott fellépés eredménye, hogy csökkent a munkaidő alatti szeszesital-fogyasztás. *A szemle során ellenőrzött helyeket példás rend és tisztaság jellemezte.* A munkafolyamatok szervezettek, áttekinthetők. A biztonsági követelményeket mind a gépi munkánál, mind az emelőgépekkel végzett anyagmozgatásnál betartották. Az üzemi épületek közötti parkok és ligetek, virágok sokasága nemcsak a szemnek kedves, hanem a környezetvédelem célját is szolgálja.

A munkavédelemmel való törődés számos jelével találkoztunk a szemlén. Az utak tiszták és el vannak látva az előírt KRESZ-jelzésekkel. Ezek nemcsak a biztonságos közlekedést szolgálják, hanem gyorsítják a műhelyek közötti szállításokat is.

Figyelemreméltó kezdeményezések

A munkavédelmi szemle kiterjedt a munkakörülményeket, a termeléshez kapcsolódó szociális és munkavédelmi ellátást befolyásoló intézkedések eredményeinek számbavételére is.

Az egészségre ártalmas por- és gázképződéssel járó munkahelyeken elszívóberendezéseket építettek, s ezzel egy időben megkezdték az egészségre ártalmas sínragasztási munkák elkülönítését és a zárt technológiai folyamat kialakítását. *A téli felkészülés során idejében gondoskodtak az előírás szerinti fűtési, világítási, szellőztetési feltételekről.* A gyöngyösieket nem érheti meglepetés még egy szigorú tél esetén sem.

Olyan hasznos kezdeményezéssel is találkoztunk, amire fel kell figyelni és más üzemekben is célszerű lenne megvalósítani.

Évek óta gondot jelentett az időszakos hallásvizsgálatra kötelezett nagy létszámú dolgozók szűrővizsgálatra kuldése. Egyrészt az ezzel járó adminisztráció, másrészt a vizsgálat miatt kiesett munkaidő nehezítette munkájukat. Gondoltak egy merészet, ötletük egyszerű volt, kezdeményezték, hogy ezentúl a hallásvizsgálatokat az előírt időközökben az üzemben végezzék el a vasút-egészségügyi szervek. Javaslatukat felkarolta és támogatta a MÁV Vezérigazgatóság Egészségügyi Főosztálya. *Ezzel a gyöngyösiek évente mintegy 4000 óra megtakarítást értek el.* Ez a négyezer óra is szerepet játszik abban, hogy többet tudnak termelni kitérőkből, geo-lemezekből és csavarokból.

A gazdasági vezetésnek minden olyan törekvését támogatja a szakszervezeti bizottság, amivel a jobb eredmények elérésére ösztönzi a kollektívát. Az szb képviselői rendszeresen részt vesznek a munkavédelmi szemléken. Ahol úgy látják, hogy a munkavédelmi helyzet romlott, ott beszámoltatják a terület gazdáját és kötelezik a munkabiztonsági hiányosságok felszámolására. A munkavédelmi őrök részére minden év elején felkészítő oktatásokat tartanak. Ennek is köszönhető, hogy az őrnaplók nem üresen lógnak a falon, hanem az észlelt hiányosságokat azokba rendszeresen bejegyzik. A művezetők, főművezetők intézkedései pedig nem késnek.

Nem élnek gond nélkül

Az eredményekben benne van a szocialista brigádok vállalása, az áldozatos túlmunka, a munkaverseny lendítő hatása. A munkaversenynek nagy szerepe van abban, hogy az évente átlag 15 fővel csökkenő létszám miatt kiesett termelési értékeket pótolni tudják.

Ennek ellenére nem élnek gond nélkül az üzem vezetői. Az építkezések miatt — az építkezés területén — *sok a munkavédelmi mulasztás.* Több a lefedetlen akna, munkagödör, építési anyagok nehezítik és veszélyeztetik a közlekedés biztonságát.

Több anyagmozgatási folyamatot ma még kézi erővel végeznek, így nagyobb élőmunkát kötnek le, amit a gépi megmunkálásnál jobban tudnának hasznosítani. A kültéri anyag és alkatrész tárolásánál és mozgatásánál, mivel a rendelkezésre álló területek szűkösek, a munkákat fokozott biztonsági követelmények mellett tudják csak elvégezni. E területen is korszerűsíteni kell a technikát, a technológiát, javítani a munkakörülményeket.

A szemlén tapasztalt kedvező munkabiztonsági feltételek, az eredményes baleset-elhárítási munka alapján az üzem munkavédelmi helyzetét a bizottság jónak értékelte.

Pásku Jenő

Az egészségnevelés mai problémái (2.)

Lelki egészségvédelem

Híjával vagyunk a pszichológiai kultúrának! Tele vagyunk a társadalmi beilleszkedési zavarok problémáival. Gondunk a neurózis, az alkoholizmus, az öngyilkosság, a veszélyeztetett öregkor, a gyógyszerfogyasztásunk, és helyenként a kábítószerélvezet is!

Lelki egészségvédelemre nevelni annyi, mint fogódzókat tanítani olyan készségek kifejlesztésére, melyekkel az ember jobban eligazodhat változó világunkban és a saját kapcsolataiban. Mindenki találja meg a helyét, reálisan értékelje helyzetét. Tudja öntevékenyen kezelni érzelmi feszültségeit és konfliktusait. Ezek azok a lelki zavarok, melyek a modern civilizáció velejárói.

A lelki egészségvédelem nem csak az orvostudomány feladata. Család, iskola, munkahely, közművelődés, azok a helyek, ahol a lelki egészségért törődnünk kell, elsődlegesen itt kell végezni a megelőzést is. A neurózist, a neurotikusokat ma az orvos keresztjeinek is nevezik.

Neurózison a személyiség tartósabb, kóros változását értjük. A lelki zavar, a környezettel való kapcsolatban alakul ki. A neurózis ma világszerte terjed, ezek ma nálunk a megbetegedések 25 százalékát adják! A neurotikus járóbetegként kezdi, majd a kórházban folytatja. *Ha a kezdeti stádiumban kerülnek megfelelő kezelésre, elkerülhetik a kórházat.* Így kevesebb lenne a táppénzes napjaink száma is. A pszichoterápia az esetek 80 százalékában hatásos. Eredményesebb a gyógyszeres kezelésnél is! A gyógyszer egyébként is csak addig hatásos, amíg vegyi anyagai a szervezetben hatnak.

Az orvos—beteg viszonyban ma egyre hatásosabb és fontosabb tényező a pszichoterápia. Ez olyan eljárás, ami változást hoz a beteg személyiségében, életvitelében. Önállósítja az embert. Alkalmassá teszi konfliktusainak a feldolgozására, kudarcainak elviselésére, fejleszti a küzdőképességet.

Az ember beilleszkedési zavara, először a körzeti vagy üzemorvosánál jelenik meg. Itt kell — kellene — ezeket a lelki zavarokat elsőként kézbefogni. Objektív és szubjektív, sőt érdekeltségi oldala is van ennek a kérdésnek.

Vannak már eredmények is. Klinikai pszichológusok jelentkeztek és vállalták, hogy szívesen dolgoznak együtt körzeti és üzemorvosokkal, esetmegbeszélő csoportokban. Jól működő pszichológiai műhelyeink is vannak.

Nem csak a testi, a lelki egészségünk is a legfőbb érték! Igaz, a közmondás szerint *Ép testben ép lélek!* De az is igaz, hogy a lelki működések megváltozása maga után vonja, vonhatja a testi funkciók megváltozását is.

Ezért tanuljunk meg mindkettőre, a testre is és a pszichére is — *vigyázni!*

Dr. Veress Sándor

Dunakeszi véradók

A vöröskereszt élenjár az egészségnevelésben is

A tájékozatlan látogató, október 19-én Dunakeszin, a József Attila Művelődési Központba toppanva a fehérköpenyes emberek és az életet jelentő vért tartalmazó üvegek sokaságának látványától akár kórházban is érezhette volna magát.

Gönczöl Tamás, a Dunakeszi járműjavító vöröskereszt titkára kérdésünkre elmondta, hogy a 11 vöröskeresztes alapszervezetbe tömörült 875 tag az idén is négyszeri térítésmentes véradást vállalt. Hasonlóan az elmúlt évekhez ez évben is 110 liter volt a tervezett mennyiség, amit már a harmadik véradónapon túlteljesítettek.

Véradáson a járműjavító dolgozói

(fotó: Lőrinczné)

A Vöröskereszt VI. kongresszusa óta eltelt két és fél év munkáját összegző értékelésből az is kitűnik — melyet a napokban tárgyalt a városi vezetőség —, hogy a vasutas vöröskeresztes aktivisták nemcsak a véradásban járnak élen. Erősödött a vezetőségek kezdeményező készsége, nőtt a feladatok önálló megoldásának igénye, teret nyert a demokratikus irányítás, s ugrásszerűen javult a titkárok és a reszortfelelősök felkészültsége. Ennek a kedvező folyamatnak és az üzem vezetőinek segítő támogatása révén *érhettek el szép eredményeket az egészségnevelő tevékenységükben is.* Üzemi kiállítások, előadások sokasága igyekezett a dolgozók figyelmét ráirányítani a korszerű, egészséges táplálkozás, a rendszeres sportolás biológiai jelentőségére.

Az egészségügyi felvilágosítást, a megelőzést tűzte zászlajára az 1983-ban megalakult üzemi *alkoholizmus elleni társadalmi bizottság.* A gazdasági vezetők partnereként fellépnek a munkahelyi alkoholfogyasztás ellen, családlátogatásokon igyekeznek megvilágítani a káros szenvedély rabjai előtt a nagymértékű italfogyasztás veszélyeit, a családban jelentkező romboló hatásait.

Ugyancsak felkeresik segítséget nyújtanak az idős, gondozásra szoruló embereknek is. Közöttük nem egy alacsony nyugdíjjal rendelkező, csökkent mozgásképességű. Az ő otthonaikat, karöltve a szocialista brigádokkal kifestették, ahol szükséges volt, járdát építettek.

Mint *Molnár Sándorné*, a Vöröskereszt városi titkára is megfogalmazta: *az önzetlen segítségnyújtás számtalan formája jellemzi munkájukat, mindennapjukat.* Az embertárs iránti szeretet legszebb megnyilvánulásai a gödi Egészségügyi Gyermekotthonban élők rendszeres látogatása, rádió, televízió készülék ajándékozása a mozgás oromét jelentő tolókocsik javítása.

Hogy mennyire a segítenivakarás, embertársuk iránt érzett önzetlen humánus törődés vezérli cselekedeteiket, erre ékes bizonyság ez az októberi véradás is, amelyen *százhetvenkét vasutas 72,8 liter vérrel járult hozzá betegtársaik gyógyulásához.*

Vetési Imre

Kiállítás és ankét a munkavédelemről

Érdekes kezdeményezésnek lehettek részesei október 11-én a debreceni klubkönyvtárban a meghívott vendégek. A MÁV területén talán első ízben rendezett, vezetői ankéttal egybekötött, szociálpolitikai és munkavédelmi kiállítást a debreceni igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztálya.

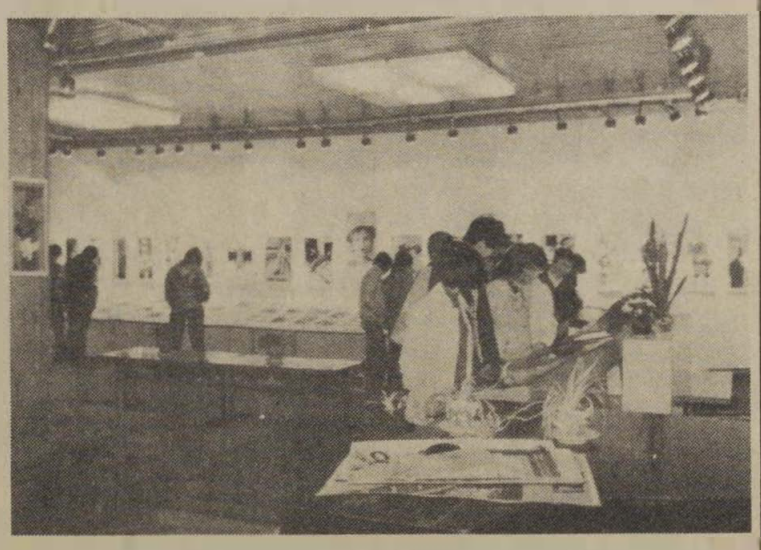
A falakon a vasútüzemben használatos munkavédelmi plakátok sora, a tárlókban régi munkavédelmi, szociálpolitikai kiadványok, utasítások, mint megannyi muzeális érték — a tablókon napjaink munkavédelme fényképeken.

A kiállítás és ankét szervezői, *Fézer György* és *Kálmánchey Csaba* már a kiállítás megnyitása előtti napokban egy tanulmányt juttattak el az érdekeltekhez, melyben az V. és VI. ötéves terv eredményeit, intézkedéseit foglalják össze. A rendezvény jelentőségét mutatja, hogy a MÁV Vezérigazgatóság Munkaügyi- és Szociálpolitikai Főosztálya, a megyei Munkavédelmi Felügyelőség is képviseltette magát.

Lazányi Sándor osztályvezető megnyitója és a rövid bevezető élénk vitát váltott ki a résztvevők körében. A vita egyik súlyponti kérdése a létesítmények üzemeltetői és fenntartói közötti érdekkülönbözőség volt. A feladatok jobb megoldása a két érdek összehangolását követelné meg, illetve a fenntartói feladatok átruházását az üzemeltetőre, aki úgymond *„saját bőrén"* érzi a hiányosságokat. A hozzászólásokból kidomborodott az is, hogyan vezet az eszközállomány műszaki színvonalának leromlása közvetlen balesetveszélyhez, milyen következményei lehetnek a jelenlegi szűkös anyagi helyzetnek a munkavédelem és szociális ellátás területén. Sok szó esett az ittas munkavégzésről, a szondáztatásról. „Az ittas dolgozókkal való foglalkozás nem merülhet ki a szondázásban és a munkától való eltiltásban" — hívta fel a figyelmet válaszadásában többek között Lazányi Sándor osztályvezető.

A harminc vezető részvételével megtartott ankéton elhangzottak világosan mutatják, nem a kiállított közel másfél száz illusztráció jelenti elsősorban a rendezvény sikerét, hanem azok az elhangzott javaslatok, tapasztalatok, észrevételek, amelyeket a VII. ötéves terv szociálpolitikai és munkavédelmi fejezetébe a személyzeti és munkavédelmi osztály beépíthet.

Dobos Péter



A látogatók megtekintik a kiállítást

(A szerző felvétele)

Keresse fel a Ferroglobus Vas és Acél TEK V. VISZONTELADÓ TELEPEIT az ország minden pontján!

Időt, energiát takarit meg, ha az általunk ajánlott telepek közul az Önhöz LEGKÖZELEBBIT keresi fel!

Alföldi TUZÉP 207 sz telep
Szeged, Dorozsmai ut 78
6791 Tel 62-61043
Bacs m-i SZÖVTEK V
Kiskorös, Alkotmany u 3
6200 Tel 276
Bp-i TÜZEP 27 sz telep
Budapest, Mezohegyes u
32—33 1151 Tel 691-092
(Kizarolag csoveket forg.)
Bp es videke MEH V
Cegled, Külso Jaszberenyi ut
2700 Tel 20 11661
Anyagbeszerző és Szolgaltato
Szöv Közos Vallalat
Debrecen, Dioszegi ut 36
4001 Tel. 52-72378
DUNAKER 25 sz Vastelep
Dunaújváros, Verebély u 4
2400 Tel 25 18335
Eszak magyarorszagi MEH V
Gyöngyös, Bornemissza u. 5.
3200 Tel. 37-12293
Salgotarjan, Fülemüle u 11
3100 Tel. 32-14389
Északdunantuli MÉH V
Szekesfehervar, Lövölde u 22
8000 Tel 22-15335
Északdunantuli TUZEP V
Győr, Meszaros u 1
9002 Tel 96 20499
Csorna, Vasút sor
9300
Kaposvár és Videke AFESZ
Kaposvar, Szokolaberek
7400 Tel 82 14096
Kapolnai AFÉSZ
Kal, Fout also 7—9 7 sz bolt
3350 Tel 7
Kapolna, Szabadsag ter 2
3355 Tel. 83
12 sz csőtelep
Karcagi Alt Technikai Ip Szov
Karcag, Kunhegyesi ut 2
5301 Tel. 430
Kelet-magyarorszagi MEH V
Nyiregyhaza, Kalloi ut 2
4400 Tel.: 42 13115
Kelet-magyarorszagi TUZEP V
Feszek Aruhaza
Szolnok, Piroskai u 8
5002 Tel 56 17660
Komfort Iparcikk Ker V
Veszprem, Házgyári u 7
8200 Tel 80-11020
Rozmaring Mezogazdasagi Tsz
Budapest, (Solymar) Patakhegyi u 83
1028 Tel 165 460
Szabolcs-Szatmar m-i Iparcikk
Kereskedelmi V
Nyiregyhaza, Orgona u 26
4400 Tel 42 10071
SZIGMA Iparcikk Ker V
Baja, Keleti ipartelepi ut
6500 Tel 12-336
Universal Kereskedelmi V
Bekescsaba, Berenyi u 139
5600 Tel 66-28235
Vertesalja ÁFÉSZ
Környe, Vasutallomas
2851 Tel 34-72141
Zala megyei Iparcikk Ker V
Zalaegerszeg, Hock J u 94
8901 Tel 92-14398

A FERROGLOBUS a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója

Siklós János

A csillagokban élni 6.

— Na, majd a Mami el is hitte — szólalt meg Bumbi az elsőszülött jogán.

— Jól van na.

— Kis hülye.

— Ne kezdjétek — fékezte őket Ácó.

— Istvánék még nem jöttek? — érdeklődött a fiatalabb Márta.

— Olyan még nem volt, hogy azok pontosak legyenek.

— Pilátus is jön? — jelentkezett újra az elsőszülött.

— Hogyne jönne, az is unoka — tisztázta a helyzetet a Nagymama.

— Húúúú, akkor az ajándékokat nem kibontani!

— Az még kicsi, nem szabad haragudni rá — magyarázta Pilátus rontó-bontó magatartásának okát a fiatalabb Márta.

— Kicsi, kicsi, de mindent elpusztít, aztán ránk fogja — vitatkozott az anyjával —, és mossa ártatlan kezecskéit.

Csöngettek, egy hosszú, egy rövid jelzés. Ez a rejtjeles üzenet végigkísérte a családi közlekedést kulszolgálati helyeken és idehaza szintén, a gyerekek is íratlan szabályként alkalmazták. Az utóbbi években azonban már elkopott a személyazonosítást szolgáló szerepe, a postás csönget havonta egyszer, a nyugdíjat hozza, és nem is annyira a pénzkézbesítés előírásainak betartására, inkább a rendes borravalóra ügyel. Ritkábban jelentkezik a gázóra leolvasója, újabban már nem is csönget, csak becsúsztatja a nyomtatványt az ajtón, amire Márta fölírja a gázfogyasztás adatait. A telefon a csöngőnél is csöndesebb, néha valamelyik gyerek jelentkezik, rendszerint, amikor valamilyen szülői segítségre szorul. Afféle emléktárgy ez a készülék, még abból az időből való, amikor Márta házi titkárnői teendőket látott el István fia körül. A gyerek kapcsolatainak bonyolult rendszerében a telefon volt a legfontosabb eszköz, távollétében Márta jegyezte az érkező üzeneteket, végrehajtotta a szükséges intézkedéseket, számon tartotta a lányok neveit, a nevekhez illő szövegekkel együtt, kizárva a bajkeverő tévedéseket.

Az előszobacsöngő hangjáról Bumbinak Pilátus érkezése jutott eszébe. Tüske fölkiáltott, lehet, hogy a tatám jön. A fiatalabb Márta ajtót nyitott, és a következő pillanatban a törpe Pilátus állt a vendégsereg előtt. Homlokába húzott sapkája és a jó vastagon körültekert sál kozött élénken villogott fekete szeme, jelezvén helyzetfelmérő szándékát; s miután megállapította, hogy nem késett le semmiről, hátat fordított, engedelmesen tűrte a vetkőztetéssel járó tortúrát.

— Tudtam — dörmögott a kötekedő Bumbi, de senki sem figyelt rá, az érdeklődés a jövevényeket vette körül.

— Na végre, hadd nézzelek, egy tagban vagy? — bolondozott Ácó a sógorával.

— István későn jött haza — mentegetőzött Eszter.

— A dögészek pardon, a természet kutatói nem megbízhatók, zsák számra költik a pénzt és sehol semmi!

— Igazad van Ácó, ezeknek kenyér és víz jár vagy kötél.

— A kötelet nem ajánlanám, túlságosan drasztikus.

— István kivétel — védelmezte a nővére —, még egyszer majd fölfedezik nyugaton . .

— Hogy föltalálta a cipőpasztát, s Nobel-díjat adnak érte.

— Szálljatok le rólam.

— Ugyan, kezdjük már — sündörgött Bumbi.

A könnyed, évődő hangulat fönnakadt, a játékos terepen át rendeződtek a gondolatok, a harsányabb hangszíneket tárgyilagosabb stílus követte. Valamiféle igazodás viselkedés rejtőzött a közlendők és a válaszok mélyén. István hallgatag természetével csöndes, szemlélődő modorával akaratlanul is hatterbe szorította a semmiségek körül viháncoló tereferét. Márta haragudott a locsogásért. Fia érkezése óta érezte, valamilyen elfogadható magyarázatot kíván Székáts távol maradása, s jó lenne minél gyorsabban elintézni, bár Székáts hiánya nem zavarta, tulajdonképpen nem is érdekelte, de ez a furcsa szabálytalan szituáció idegesítette. Főként István, a kisebbik gyerek, viselkedésük tanúja és bírája. Márta meggyőződött róla, hogy fia egyformán szereti és lenézi, elítéli és sajnálja őket, soha nem érdekelték a kirobbant indulatok mögötti indítékok, igazukat kereső bizonygatú panaszaik elől kitért. Nem hallgatta meg őket.

— Apám hol van?

A várt kérdés elhangzott.

— Azt én is szeretném tudni. Mundérba öltözött és szó nélkül kiment — próbálkozott egy megabiztatás válasszal.

— Mikor? — kockáztatta meg a lánya.

— Már régen.

Senki sem szólt, és nem kérdezett. A gyerekek István egykori szobájában zsinatoltak. Ácó és Eszter tapintatból, István és Márta tapasztalatból és enyhe szégyenérzetből hallgatott. Aranjuk gyomrát összerántotta az idegesség görcse, rea hullanak az elmarasztalás néma pillanatai, szorult helyzetbe került, lobot vetettek indulatai, arcát meglepte a hőhullám pipacs színe. Székáts konok, gonosz viselkedését okolta, aki szántszándékkal ilyen megalázó helyzetbe hozta. Folágaskodo haragjának utat engedni egyedül volna jó, de a körül menyek visszafogták, bénultan állt a szobájában, egy igazító való asztaltörítő sem akadt a keze ügyébe. Ijesztő érzés kerítette hatalmába, ha most nem hányja ki feszítő dühét, széjjel csattan a feje!

— Na, haddadd — nézett föl István a fotelből a szoba sarkában álló nővérére. Ezt az unottan kilökött értelmetlenséget csak ők ketten fogták föl, a gyermekkori szó a haddelhaddból, veszekedésből származik, ami annyit jelentett ebben a suta helyzetben: akkora cirkusz lehetett, hogy egyikőjük elmenekült hazulról, és most nincsen értelme a beszédnek. A kínossá sűrűsödött csöndet Bumbi türelmetlensége törte meg.

— Gyerünk már! Mit vacakoltok itt — pattogott a nagyanyjával, amire előjött Tüske, azután Pilátus egy láb és fül nélküli nagy barna medvével.

— Igazad van, gyerünk Bumbikám — kapta el a lehetőséget Márta és határozott utasításokkal igyekezett megtartani a látszatot. Ácó, légy szíves oltsd el a villanyokat. Márta kézítsd el a lemezjátszót, István gyufát hozzál — s a hallba nyíló tolóajtókat a falak mögé lökte. A gyerekek fölordítottak a hurrázás győzelmi mámora elűzte a nehéz perceket.

Sötétbe húzódtak a bútorok, színes apró égők világítottak a zöld fenyőn. István a csillagszórókat életre keltette, s a kisebbik Márta lány szobájából fönt ről a mennyezetről a hangszórókon halkan, messziről föl hangzott a pásztorok karácsonyi éneke.

Északnyugati szél fújt, hegyes, csípős, dermesztő a hideg. Céltalan menetelés a dombról lefelé, hová? Pénztárcája a civil ruhában, karácsony este ismerősökhöz beállítani lehetetlenség, de nincs is kinek, a volt barátoktól az isten őrizzen. Janka halott, de hogy ha élne, meg most megfojtana, azért nyitna be hozzá, hogy ezt megtegye. Visszafordulni hazamenni rosszabb, mint a fagyhalál. Soha többé nem a mundér urügy, minden a gyűlölet eszköze, a szó is az, kifordult élet valamennyi szál elrongyolódott benne, ezzel csak leszámolni lehet. Salkandója a fogason maradt, bárányhélésű kesztyűje is, a szél erőszakos, befújja a hideget a kabát mögé, csak menni, mozogni, de merre? Kitartani, kitartani a legközelebbi laktanyáig (elindult Budaors felé), ott megszállni, azután hajnalban tovább Szikáncra vagy a bogárzói parasztok közé, ott még emlékeznek rá, ha mások nem is velem egykorúak a háborús szakaszból. Beállni az istállóba, a lovaglóiskola lovait gardírozni és elsüllyedni a trágyaszagú világban. De az sem jó, hátha elszeleltek onnan az öreg parasztok, kimentek Szent Mihály havában. Levelet írni Istvánnak, kapni bucsúval őszintén, tisztán, jé fiaban nem panaszkodni. Ő az egyetlen, aki megérti. A fegyvernök otthon maradt, mmi csak a b. Megfordult, azután elindult az eredeti irányba, a belváros felé.

Olyan, mint egy elhagyott kivilágított katakomba, amelybe belemetkezik a jó és a rossz, orjöngő lármája elhalt, mintha Krisztus urunk nagymiséjére készülne mindenki, hogy ott fölolvasáshoz jusson, és másnap ott folytassa, ahol abbahagyta. Sivár arcát mutogatja a város, amely egyébként mindig ilyen, akár a robotoló, lihegő, tülekedő milliók tapodnak rajta, akár a benzingőz párás függönyét vonja maga elé. Csak menni, nem lankadni, rohamra, rohamra az életért, a halál gyáva, ha megijesztik elszalad, de minek ijesztgetni a jótevőt, a kedves barátot, inkább fogadjuk be, ne bántsuk, hiszen egyedül ő igazságos, tisztességes a lét és a nem lét mezsgyéjén, ahol egyformák leszünk valamennyien.

Mintha jótevőkkel és gonoszokkal kísértene a halál, furcsa alaktalan árnyak suhannak el mellette, a széles bérház okkersárga falán imbolyognak, elelkeznek, ugrandoznak. Most Dombay és Kohuth tábornok toporódott alakja rajzolódik ki az árnyak zavart játékából élesen, tisztán látja őket, tőlük tanulta meg magánszorgalomból titokban a hadtudományokat, s a hadtörténet kiemelkedő csatáinak szakszerű elméletét és gyakorlatát, a támadás és a védekezés modern taktikáját a fegyvernemek összehangolt hasznosításának művészetét. A két öregember sok szakkönyvet olvastatott el vele, s nem tudta senki, hogy Székáts István végzős főhadnagy az Akadémia gyorstalpalón képzett vezetőit szakmai kérdésekben jó szándékú dilettánsoknak tartja . . . Rövid időt töltött csapatszolgálatban, és kinevezték hadosztálytörzsfőnöknek jóformán gyerekfejjel, századosi rangban, a hadosztály szakmai irányítását rábízták.

Egy rohanó árny mintha megérintette volna hideg arcát: Jankát látta maga mellett meztelenül a csontkemény estében, a halál küldhette vissza, hogy bűnbocsánatért könyörögjön előtte, ott a fagyos járdán térdepelve, azután a hadosztályparancsnok, Witting tábornok alacsony termete, széles arca, híg, vizenyős szeme került eléje, a terepasztalon hadonászó pálcáját tartotta kezében és a csillagos égre mutatott vele, a Tejutat vagy a Hadak útját keresgélte, mint nagygyakorlaton a szemben álló csapatok frontvonalait, de tájékozódóképesség híján soha sem talált meg semmit.

„Úgy hiszem, megbolondultam" — állt meg egy pillanatra.

Újra megindult. Csak menetelni a folyó fölött sebesebben, a szibirjákok szele uralkodik, gyorsabban átjutni a házak közé! Egy rémséges öregember menekül a kihalt utcákon egyedül, menetel az életért, légzése nehéz, akadozik, de muszáj levegőhöz jutnia, erőlködnie kell, mélyeket sóhajtania, újra megállnia, amíg könnyebben jut a levegő a tágult tüdőbe, azután előre, tempós menetben előre, de merre, hova? Megölni azokat, akik kínozták! Mártát először; visszafordulni és éjszaka megfojtani, átadni az igazságtevő halálnak, s közölni vele: „Meggyötört katona műve, én voltam, én hívtalak, tartozásokat törlesztettem, kérlek, vigyél magaddal, ennyit megérdemlek". A tüdők sípoltak: „Rémséges, elment az eszem, a fiam egy gyilkos fia, őrület .. és Márta nem bűnös, áldozat! Ez őrület!"

Csak bátran, bátran lépni, menetelni a város kivilágosodott, a főúton a magas kandeláberek négy ágra szórják a fényt, a neonreklámok szemfárasztó játékát, néhány kósza csavargó látja, meg a szirénázva rohanó tűzoltókocsi sofőrje, valahol tűz van, ég a világ és majd elhamvad, üszök és hamu lesz minden, valahol már ég a világ . .

„Mi ez, mi ez a szörnyűség? Ámokfutó rohanása, de hová és miért rohanok?"

Reszkető inakkal állt meg a Nyugati előtt, vacogó műfogai egymást verdesték, meghajszolt idegeinek remegése csillapodni kezdett. „Karácsony van, rántott harcsa az asztalon, zsolozsmás lelkek, imára kulcsolt kezek mindenütt, és én itt vagyok az elmebaj határán, mint trapézra szögezett őrület".

(Folytatjuk)

Szüret Hegyalján

Vidám diákszótól hangos a miskolci állomás. Szüretre indul a vonat. Ifjúkorom emlékeitől kísértve magam is az ifjak közé állok, hogy felidézzem a régi szüretek hangulatát.

Tünedező ködsávok lépik el a vágányokat, vonatunk beér. Mint várat ostromló katonák, rohanjuk meg a kocsikat. A tárolóról áthozott szerelvény korántsem meleg, de most nem törődünk ezzel. Fiúk és lányok ülnek egy-egy csoportban. Az egyik fülkéből régi tanárom köszön rám. Kissé megyenkezem, hogy nem tudtam megelőzni.

Közben a hangosbemondó sürgeti a felszállást. Távolról sípok hangja hallatszik. Indulunk. Hallgatom a jókedvű diáksereget, és közöttük magam is diákká változom. Körbe vesznek, kérdezgetnek. Elmondom: büszke vagyok, hogy vasúti tiszt lehettem . . .

Valamelyik sarokból gitárszó hallatszik. A lányok forró teát kínálgatnak, sült húsok kerülnek elő, jóízűen falatozunk. A vonat halad, szinte elveszítjük kapcsolatunkat a külvilággal, egy-egy állomás neve hangzik be csupán. Mikor meghallom Szerencs nevét, melegség jár át. Az ablakhoz lépek és elérzékenyülve nézem az öreg állomást: itt lettem oktatótiszt . .

Időközben megtörtént a mozdonycsere. A mozdony motorhangja felerősödik, elhagyjuk Hegyalja kapuját, nemsokára Tokajra érünk.

Tokaj. Ízlelgetem a szót. Eszembe villan Kölcsey:

„Tokaj szőlővesszején nektárt csepegtettél"

Amikor leszállunk, pompás látvány tárul elénk. A dér aranysárgába vonta a szőlők leveleit. Mintha ennek igézetétől a köd is megriadna, előbb foszlányokká szakadozik, majd eltűnik a Vihorlát irányába.

Munkához látunk, üveg ital kerül elő, szájról szájra jár, de sohasem fogy ki, valaki mindig megtölti. Fáradhatatlanul dolgozunk.

A munka végeztével lassan leereszkedünk a hegyről. Gyenge bágyadtság telepszik ránk. Egy kellemes bariton hang dalba kezd, később egy szoprán is besegít. Énekszóval érjük el az állomást. Vonatunk távoli kürthangja szakítja félbe; jelzi, hogy útban van felénk.

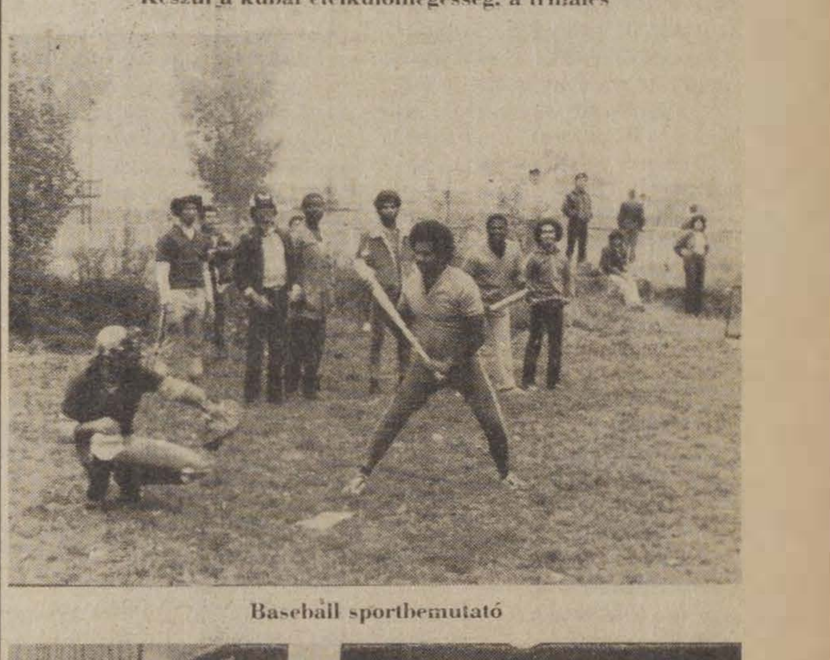
Beszállunk, szinte elomlunk az üléseken. A vonatban mindenki a jól sikerült szüretről beszél. A diákok elhatározzák: jövőre is eljönnek!

(Kavalecz)

Kubai hét a munkásszállón

A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága és az Aszódi úti munkásszálló kulturális bizottsága október 12—19. között kubai barátsági és kulturális hetet rendezett. A gazdag programok között politikai vitaest, táncverseny, filmvetítés és egyéb kulturális műsor szerepelt.

Készül a kubai ételkülönlegesség, a fribales



Baseball sportbemutató

A kubai fiatalok sikeres hangversenyt adtak a szállón
(Horváth Zoltán képriportja)

TANÉVNYITÓ

A Budapesti Muszaki Egyetem mernöki továbbképzo intezete, valamint a biztositóberendezési és automatizálási szakszolgálat tanfolyamot szervezett a vasuti biztositóberendezések üzeme cimmel. A hallgatók a harmadik félév végén összesitő vizsgát tesznek, amelyet oklevéllel ismernek el. A tanfolyamot a közelmúltban *dr. Kiss Ivan*, a BME Mérnöki Továbbképző Intézet helyettes igazgatója nyitotta meg. A megnyitón jelen volt *Tolnai Ildikó* a vasutas-szakszervezet titkára is. Ezután — képünkön — *Fülöp László* a biztositóberendezési és automatizálási főosztály vezetője tartott előadást.

Brigádkezdeményezésre

Pénzadományok jótékony célokra

A hatvani vasutasok *Lenin* szocialista brigádja az elmúlt hónapokban jelentős pénzadományokkal segítette a rászorulókat.

A berhidai csecsemőotthon felépítésére *1000 forintot* ajánlottak fel, a földrengés sújtotta terület idős nyugdíjasainak megsegítésére pedig *1500 forintot* fizettek be.

A battonyai SOS falu részére *500 forintot* adtak fel, 100 forint értékben pedig sorsjegyeket vásároltak.

A „Rák ellen — az emberért, a holnapért" elnevezésű alapítványhoz *1000 forinttal* járultak hozzá. A Nemzeti Színház felépítését *500 forinttal* támogatták.

Öregek napja Kecskeméten

A kecskeméti nyugdíjas vasutasok őszi taggyűlésének gazdag programja volt. Az egészségügyi szolgáltatásokról kaptak tájékoztatást, az üzemorvos pedig előadást tartott az idős vasutasokat érintő orvosi kérdésekről.

A gyűlésen a nyugdíjasok turistacsoportja is értékelte az elmúlt hónapok munkáját: örömmel emlékeztek meg a legutóbbi kirándulásról, amikor is Komáromba látogattak.

A gyűlés hivatalos részének befejezése után megrendezték az öregek napját, amelyen fellépett a csoport népdalköre. A baráti találkozó alkalmából többen köszöntötték *Kassai Kálmánt*, aki 1967 óta vezetője és szervezője a kecskeméti nyugdíjas vasutasok közel félezres tagságának.

Bálint István

VETÉLKEDŐ

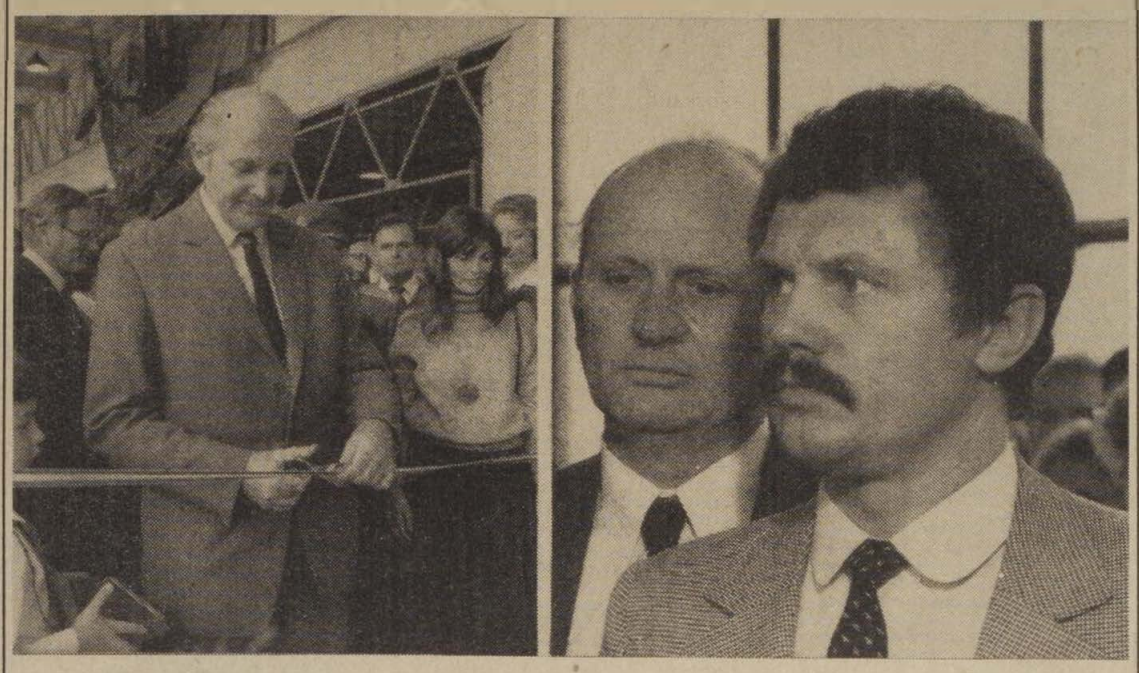
A Vöröskereszt mátészalkai városi szervezete október elején felnőtteknek rendezett elsősegélynyújtó vetélkedőt az MHSZ székházban.

Az üzemek, intézmények ötszemélyes csapatai elméleti felkészültségükről számoltak be: elsősegélynyújtó, közlekedésbiztonsági, munkavédelmi és biztosítási ismeretekből, majd gyakorlati segítségnyújtással bizonyították felkészültségüket. Az első négy helyezett jutalmat kapott a MÁV-csomópont Vöröskereszt szervezetétől.

(Zsoldos)

Az újjáépített Petőfi Csarnokban

Megnyílt a Repülési Múzeum

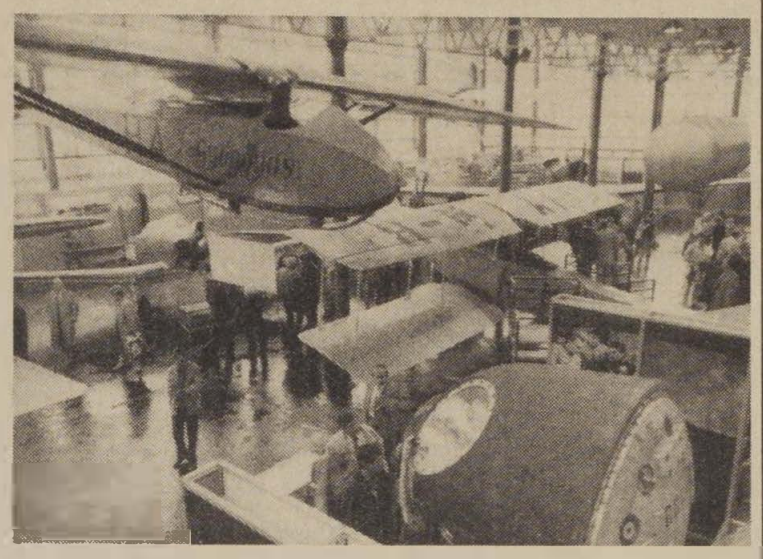


Dr. Tóth László államtitkár átvágja a nemzeti színű szalagot.

Budapest — Városliget. A Vajdahunyad vára melletti kis parkon át október 22-én az emberek százai mentek egy impozáns épület irányába. Az újjáépített Petőfi Csarnok felé igyekeztek. Itt létesült a *Repülési Múzeum*, a Közlekedési Múzeum repüléstörténeti és űrhajózási állandó kiállítása.

Az ünnepélyes esemény alkalmából *Veress István*, a Közlekedési Múzeum főigazgatója üdvözölte a megjelenteket. Ezután *dr. Tóth László* közlekedési minisztériumi államtitkár lépett a mikrofon elé. Bevezetésként köszönetet mondott az alapos, körültekintő szervezési, rendezési és kivitelezési munkáért, a szocialista brigádok önzetlen segítségéért, a repülés barátainak és családtagjaiknak értékes ajándékaikért, amelyek így közkinccsé váltak. A történeti visszapillantás során említést tett az egyetemes repüléstörténetben kiemelkedő szerepet játszó magyar szakemberekről és az elért eredményekről, majd megnyitotta a kiállítást.

A kiállítás 3900 négyzetméteres alapterületén 15 kabinetet talál a látogató. Ezek felidézik az egyetemes repülés krónikáját, a repülés elméletének fejlődését. A történelmi repülőgépek közül látható az első eredményes magyar gép, méretében is hiteles másolata. Kevesen tudják, hogy a Monarchia legnagyobb repülőgépgyára Albertfalván működött, ahol a „*Branderburg*" típusokat állították elő. Ez a gépfajta az első világháború idejének legsikerültebb gépe volt, amelyből kb. ezer (!) darab készült. A múzeum legértékesebb darabja az



Részlet a kiállításból

(MTI fotó: Fehér József)

ezüst színű *Junkers F—13*, amellyel *IV. Károly* király 1921-ben Svájcból Magyarországra repült.

Megismerkedhetünk a repülőgépmotorok gazdag gyűjteményével, közöttük néhány magyar tervezésű és gyártású erőgéppel. Ezek még a század elejéről, a rákosmezei kísérletek idejéből származnak. Bemutatja a kiállítás a repülőgépgyártás technológiáját is.

Feltétlenül említést érdemel, hogy a múzeum legjobb modelljeinek felsorakoztatásával illusztrálja a magyar repülés történetét Léghajó és léggömb is szerepel, és megtekinthető *Endresz György* és *Magyar Sándor* első óceánrepülőnk világrekordot elért gépei is.

Egy-egy kiállítási csoport az ejtőernyőzés, a helikopter, a sport-, a munka- és a mezőgazdasági repülés történetét demonstrálja, utalva a fejlesztés terén elért eredményekre. A magyar légiközlekedés bázisa a MALÉV. Természetesen egy külön részleg foglalkozik történetével, vonalhálózatával, utasforgalmával, géptípusaival, valamint a repülőtér és repülésirányítás feladataival.

Szemlélődésünk csak sorrendben utolsó állomása az űrrepülés. A tárlók anyaga a csillagászat kezdeti korának emlékeit idézi. Megnézhetjük — a többi között — a Szputnyikok és Gagarin járművének kicsinyített mását, a magyar gyártmányú műszereket. *Farkas Bertalan* személyes tárgyait és azt az eredeti űrhajót, amelyen visszatért a Földre.

Legújabb kulturális gyűjteményünk anyagát bizonyára nemcsak a repülés szakemberei, hanem az érdeklődő közönség is gyakran látogatja majd.

H. K.

HÍREK

VASUTAS OPERABÉRLET

A felújított Erkel Színház október 20-án a Vasutas Operabérlettel kezdte az új évadot. A 25. jubileumi sorozat első előadását bensőséges ünnepség vezette be. *Mihály András*, az Állami Operaház igazgatója köszöntötte a nézőket és méltatta a vasutasbérlet jelentőségét, kiemelve a szervezők és az aktivisták szerepét. Az előadás végén pedig *dr. Juhász Zoltán*, a vasutas-szakszervezet titkára köszönte meg az operaház vezetőinek és művészeinek azt a sok szép zenei élményt, amiben a bérlettulajdonosok 25 év alatt részesültek.

Az operabérlet következő, második előadására november 17-én, vasárnap délelőtt 11 órai kezdettel kerül sor. Bemutatásra kerül Verdi: *Aida* című, 4 felvonásos nagyoperája.

— **Fiatalok oktatása.** A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága tömegpolitikai tanfolyamot szervezett a most munkát vállaló fiatalok részére. Négy csoportban közel 50 fiatal vesz részt az október elején indult oktatásban.

— **Brigádtalálkozó.** A füzesabonyi körzeti üzemfőnökség villamos műhelyének többszörösen magas elismerésben részesített szocialista brigádja nyolc esztendeje közös kulturális és sport-, valamint szakmai rendezvényeken vesz részt a váci villamos műhely szocialista brigádjával. Legutóbb az abonyiak látták vendégül a Dunakanyari kollégáikat.

— **Korszerűsítés.** A szentgotthárdi vasútállomást szeptembertől korszerűsítik. Elkezdték két vágány újjáépítését, s a szombathelyihez hasonlóan magasperont is létesítenek.

— **Névadó ünnepség.** A kelenföldi körzeti üzemfőnökség vasútüzemi KISZ-bizottsága és a MÁV Jobbparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség október 18-án névadó ünnepséget tartott. A BFF dolgozóinak 12 gyermekét köszöntötték a meghívottakkal együtt. A KISZ és az szb ajándékokkal kedveskedett a gyerekeknek és a szülőknek.

— **Társadalmi munka.** A nagykanizsai vasúti csomópont kocsijavító műhelyének Lenin és Augusztus 20. szocialista brigádja társadalmi munkában babaházat épített a helyi vasutas óvodában, amelynek értéke mintegy 30 ezer forint.

— **Nyugdíjas-találkozó.** Az újszászi vasutas szakszervezet nyugdíjas csoportja október 26-án találkozót rendezett. Nagy Sándor főbizalmi szervezésében 200 nyugdíjasnak terítettek a Szász étteremben, ahol a vacsorát kötetlen beszélgetés követte.

— **Véradás.** A mátészalkai városi Vöröskereszt szervezésében megtartott véradáson negyven vasutas közel 15 liter vért adott.

— **Oktatás.** A nagykanizsai vontatási főnökségen az idei tanévben 79 tanulót oktatnak a vasúti járműszerelő, a dízelmozdony-szerelő és a nagyvasúti villamosjármű-szerelő szakmákban. Gyakorlati képzésüket segíti, hogy egy-egy hétig a Dombóváron már üzemelő üzemszerelőcsarnokban részt vesznek a villanymozdonyok szerelésében.

— **Látogatás Zánkán.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubja kirándulást szervezett a zánkai úttörővárosba. A kiránduláson hatvanan vettek részt.

— **Kirándulás.** A hatvani vasutas kertészek szocialista brigádjai családtagjaikkal együtt buszkiránduláson vettek részt Debrecenben.

— **Költözés a lakókocsikból.** Új szociális létesítményt adtak át a hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség VII. GMPSZ-egységének. A szakasz dolgozói végleg kiköltözhettek a lakókocsikból. A főnökségi központ három szocialista brigádja a közelmúltban tereprendezési munkát végzett az új telephelyen.

Lakáscsere

Elcserélnénk soproni kétszobás, 59 négyzetméteres III. emeleti OTP-öröklakásunkat kisebb budapestire (Lővérekben vasút közel). Wagner, 9400 Sopron, Vasvári Pál u. 1.

Elcserélnénk a főváros közelében Gyomrón nagyközségben levő 2,5 szobás, 200 négyszögöles kertes családi házunkat fővárosi vagy főváros közeli OTP-, illetve szövetkezeti lakásra, esetleg tanácsira. Érdeklődni lehet 68-80 vagy 831-700 183. Karácsony Sándor.

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

Elcserélném Szolnoki, vasútállomástól 300 méterre levő, 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos (gázos), III. emeleti, nem panelházban levő OTP-öröklakást budapesti, elsősorban rákospalotai MÁV-lakótelepen levő háromszobás, komfortos (lehetőleg postai telefonos) MÁV-bérlakásra. Hármas cseremegoldás is érdekel. Ajánlatokat 5000 Szolnok, Mátyás király út 11. III. 11. Rónyai Balázs vagy 18 óra után a 06-56-16240 postai telefonszámra kérem.

Elcserélném budapesti XV. ker., Rákos u. 102. sz. X. 62. sz. alatti levő kétszobás, összkomfortos, 47 négyzetméteres lakásomat háromszobás vagy nagyobb méretű összkomfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet munkaidőben 7—15-ig a 429-716 vagy a 19-87 üzemi telefonszámon. Molnár István.

Elcserélnénk kétszobás, összkomfortos, 80 négyzetméteres, telefonos tanácsi bérlakásunkat és kétszobás, komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásunkat (utóbbit csak MÁV-dolgozóval) háromszobás, összkomfortos, telefonos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 666-502 telefonszámon lehet.

Elcserélném tatabányai, egy szoba, két félszobás, hallos, összkomfortos (panel) tanácsi lakásomat budapesti egy szoba, komfortos MÁV-bérlakásra. Cím: Molnár Tamásné, Sopron, Pesti Barnabás u. 19. sz. 9407.

Elcserélném balatoni kétszobás, kertes MÁV-szolgálati lakásomat budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 499-702-es telefonszámon.

Elcserélném B.pest 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-os telefonon.

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

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

Elcserélném egy és fél szoba összkomfortos, központi fűtéses, tanácsi (telefon folyamatban) és 2 szoba komfortos, gázfűtéses telefonos, MÁV bérlakást. Cserébe kerek kettő és fél szobás összkomfortos tanácsi központi fűtéses lakást, és egy szoba-konyhát komfort nélkülit vagy csak egy megfelelő nagy szobát tanácsit. Érdeklődni csak levélben cím: Fejes István 108 Budapest, Festetics u. 2. fsz. 2.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezete 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 — Ft
Egyszámlaszám: MNB — 21 — 96 430
85—9022 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6600

Ezüstérmes junior világbajnok

A keményöklű forgalmi tanuló

A nagy emberek nagy mondásaiban a szellemesség néha elvakítja az igazságot. Felejthetetlen emlékű *Adler Zsiga* bácsi állította: „*A boksztól nem lehet meghülyülni, csak a bokszolóktól.*" Nyilván nem Papp Lacira gondolt ekkor, s ha visszaszaruccanhatna a földi szorítók környékére, segítene bővíteni a kivételek névsorát.

Kivételt írok, holott a többségre nem érvényes ez a kijelentés. A többséghez tartozik *Hart Péter*, a PVSK junior világbajnoki ezüstérmes öklözője is. Itt ül velem szemben a szerkesztőségi szobában, széles vállain ugyan megfeszül a divatos pulóver, sejtetni engedi, hogy nem holmi haszontalan töltelék az, ami nyolcvan kilót nyom a mérlegen. De amikor megszólal, nyoma sincs semmiféle harciasságnak, elbizakodottságnak. Kétszer is meggondolja, amit mond, néha csak félszegen mosolyog és beletúr szépen bedolgozott hullámos, szőke üstökébe.

— *Hát, így sikerült...* — summázza a sikert.

Épp hogy hozzá nem teszi, bocsánat, én nem akartam magam körül ekkora felhajtást, de mit tehetek, így alakult a dolog.

— *Úgy ránézésre tartottam egy kicsit Muributól, de aztán kiderült, hogy elég képzetlen ökölvívó, így sikerült legyőznöm* — meséli.

Ez volt az első mérkőzés Bukarestben és Hart az első perc végén — már bocsánat a szóviccért — marabut csinált Muributól, mert egy jobbegyenesétől valósággal szárnyra kelt a derék ugandai fiú. Ezzel már érmes lett Péter, de a döntőbe jutásért meg kellett küzdenie a lengyel *Zatykával*.

— Fordított alapállású, kellemetlen stílusú versenyző volt — emlékezik vissza. — Őszintén bevallom, nem ment valami fényesen ellene a boksz.

Csillogni nem tudott, küzdött hát. Sikerrel. A pontozók — akik egyébként nem adják tálcán a magyaroknak a győzelmeket — 3:2 arányban *Horváth Géza* tanítványát látták jobbnak. Következett a döntő, a baljóslatú „Bika" becenévre hallgató amerikai néger *Ridick Bawe* ellen, aki ha nem is ütötte ki Pétert — mint ahogy a hírügynökségek jelentették — de döntő fölénnyel nyert. A vasutasfiú ezüstérme így is a magyar tábor legszebb éke lett.

Aztán hazajött, illő módon köszöntötték, délelőtt csendesen beült az iskolapadba — forgalmi tanuló a 18 éves fiatalember — délután pedig beállt a homokzsákok közé. Nem sokkal később a magyar ifjúsági válogatott tagjaként klubtársával, *Werb Csabával* kiutazott az NSZK-ba, nemzetek közötti csapatmérkőzésre. Kétszer lépett szorítóba és mindkétszer nyert.

Senki nem csodálkozott. Így illik a világbajnoki ezüstérmeshez.

B. Cs.

Tömegsportnap Szolnokon

A Szolnoki MÁV—MTE az idén is megrendezte hagyományos és népszerű tömegsportnapját, az egyesületet támogató vállalatok és intézmények dolgozói, valamint a pártoló tagjai részére. A résztvevők október 12-én *kispályás labdarúgásban, női kézilabdában*, valamint *atlétikai* számokban mérték össze tudásukat az egyesület Véső úti sporttelepén. A legnépesebb a férfi kispályás labdarúgók mezőnye volt, ahol nyolc csapat lépett pályára, két négyes csoportban, majd a csoportok azonos helyezettjei döntötték el a végső sorrendet.

Kispályás labdarúgásban: 1. MEZŐGÉP Vállalat, 2. A járműjavító üzem, 3. Vasárnapi SK, 4. MÁV—MTE. Női kézilabdában: a MEZŐGÉP Vállalat szerezte meg az első helyet, a Szolnoki Állatforgalmi és Húsipari Vállalat előtt. Az atlétikai számokban a nőknél és férfiaknál egyaránt a szolnoki járműjavító üzem dolgozói bizonyultak a legjobbnak.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1985. NOVEMBER 28.

A központi vezetőség elfogadta a XI. kongresszus dokumentumait

November 12-én ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége. A testület első napirendi pontként a vasutas-szakszervezet sorra kerülő XI. kongresszusának írásos dokumentumait tárgyalta meg az elnökség előterjesztése alapján, amelyhez *dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet titkára fűzött szóbeli kiegészítőt.

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a X. kongresszus határozatának végrehajtásáról szóló, és az elmúlt öt esztendő munkáját értékelő jelentés-tervezetet az elmúlt hónapokban széles körben megvitatták, és az észrevételeket feldolgozták, hasznosították. A tervezet — a teljesség igénye nélkül — értékeli a szakszervezeti munka egyes részterületeit, reális képet nyújt a beszámolási időszak legfontosabb témáiról, az eredményekről és a gondokról. *Kritikus értékelést, minősítést is tartalmaz a vasutasok érdekvédelmében kifejtett tevékenységről.* Tükrözi a tagság jelenlegi hangulatát, utal azokra a gondokra, amelyeket a jövőben orvosolni kell.

Az elnökség úgy ítélte meg, hogy az írásos jelentéstervezet és a kongresszusi határozattervezet szervesen kapcsolódik egymáshoz, a két dokumentum szinkronban van. A határozattervezetben az MSZMP XIII. kongresszusa határozataiból, a VII. ötéves terv feladataiból, a szakszervezeti mozgalom fejlesztéséből és a tagság igényeiből adódó feladatok, teendők fogalmazódtak meg. *A cél az volt, hogy ösztönözzenek a megújulásra, mozgósítsanak a célkitűzések eredményes végrehajtására.*

A korábbi kongresszusoktól eltéroen a mostani határozattervezet részletesebb. Tükrözi a gazdaságpolitikai célok megvalósításának szükségességét, a teljesítmény és anyagi érdekeltség jobb összhangját, a törvényes jogok, az egyéni érdekek védelmét. Hangsúlyozza az élet- és munkakörülmények következetesebb fejlesztését, ezen belül a színvonalasabb szociálpolitikai ellátást. *Számos új feladatot kell megoldani a politikai tömegmunka, a közművelődés és a tömegsport fejlesztése terén is.* Továbbra is internacionalista kötelezettségnek tekintjük a nemzetközi kapcsolatok erősítését.

A XI. kongresszus dokumentumai közé tartozik a ½%-os ÖTA-kezeléséről szóló jelentéstervezet is. Öt év adatai bizonyítják, hogy a bevételek 78 százaléka visszajut a tagsághoz. Bővült a szabályzat szerint járó készpénzsegélyek köre is. Az ÖTA anyagi helyzete stabil.

A testület megvitatta a dokumentumokat, és az elhangzott javaslatokkal kiegészítve elfogadta azokat. Ezután dr. Juhász Zoltán a választások eddigi tapasztalatairól tájékoztatta a központi vezetőséget.

Összességében megállapítható, hogy a választások jól előkészítettek és sikeresek voltak. A szakszervezeti bizottságok jól készítették fel a választásokkal kapcsolatos tudnivalókra a bizalmiakat és főbizalmiakat, illetve a tagságot. Valamennyi szakszervezeti csoportnál biztosították a szavazás feltételeit.

A beszámolók többsége átfogta az elmúlt öt évben végzett munka lényegét. Az összeállításnál felhasználták a közép- és alapszervezetek által adott szempontokat, a legjellemzőbb adatokat tartalmazó érvanyagot. A bizalmi beszámolók elemezték a csoport tevékenységét, a termelésben való konkrét részvételt, a partnerkapcsolat alakulását, a jog- és hatáskörök érvényesülését. A főbizalmiak beszámolóikban értékelték a szakszervezeti bizottság irányítótevékenységét, a szociális helyzetet, a tájékoztatást, az információáramlás helyzetét. A beszámolók többsége kritikus és önkritikus volt.

A hozzászólók többsége a kollektíva gondjait tette szóvá. Elsősorban a szociális körülmények, a vezénylés, az üzem- és munkaszervezés, a munkaruha-ellátás szerepelt napirenden. Szóltak a szabadnapkiadás gondjairól, a lakáshelyzetről, az anyag- és alkatrészellátás fogyatékosságairól is.

Sok kritikai megjegyzést váltott ki *a tagdíjbesorolás új rendszere is.* Sokan elismeréssel szóltak az üdültetési munkában tapasztalt fejlődésről, de ezzel párhuzamosan az is megfogalmazódott, hogy a SZOT és a vállalati főidényű nagycsaládos beutalók száma kevés.

Összességében megállapítható — hangsúlyozta a központi vezetőség titkára —, hogy a választásokra megfelelő politikai légkörben, a tagság aktív közreműködésével került sor. A választásokon a megjelenési arány 84 százalékos volt. A jelölést végző szakszervezeti tagok is lelkiismeretes munkát végeztek. A dolgozókkal történt beszélgetés alapján tették meg javaslataikat. Az általuk javasoltak 98,2 százalékát választották meg a dolgozók. A választói értekezletek előkészítésében, lebonyolításában a pártszervek és a gazdasági vezetők is aktívan részt vettek.

Általában a nyílt szavazás volt a jellemző, a titkos szavazás lehetőségével kevés helyen éltek.

Az alapszervezeti választásokat is gondos előkészítés előzte meg. A tanácskozások jó politikai légkörben zajlottak.

Fórum Szolnokon

A környezet védelméért

Tolnai Ildikó záróbeszédét mondja

A Szakszervezetek Országos Tanácsa, az Országos Környezet- és Természetvédelmi Hivatal kezdeményezésére 1985-ben az országban tíz helyen Környezetvédelmi Fórum szervezésére került sor. A kezdeményező szervek felkérésére a vasutas-szakszervezet volt a házigazdája a hetedik ilyen rendezvénynek. A fórumra, melyen megjelent *Koszorus Ferenc* főtitkár, a MÁV Vezérigazgatósággal közösen november 13-án a szolnoki vasúti csomópont művelődési házában került sor.

A vitaindító előadásokat *dr. Ábrahám Kálmán* államtitkár, az Országos Környezet- és Természetvédelmi Hivatal elnöke, *Főcze Lajos,* a SZOT osztályvezetője és *dr. Várszegi Gyula,* a MÁV vezérigazgató-helyettese tartották. Az előadások tárgyilagos betekintést nyújtottak a környezetvédelem feladatainak, időszerű problémáinak megismertetéséhez. Az államtitkár hangsúlyozta, hogy jelen helyzetünkben a környezetvédelmi teendők nem korlátozódhatnak csak állami intézkedésekre, hanem emellett nagyon fontos a közgondolkodásban a környezetünkért érzett felelősség erősítése, a magatartás formálása. Előadásában foglalkozott a közlekedés és a környezetvédelem kapcsolatával. Kiemelte, *hogy a közúti közlekedésből eredő légszennyeződés csökkentése azt igényli, hogy az árufuvarozás többsége átkerüljön a vasútra.* Külön szólt a megelőzés fontosságáról. Minden eszközzel érvényt kell szerezni a környezetvédelmi előírásoknak, mert az egyben az utánunk jövő nemzedékért érzett felelősség fokmérője is.

Főcze Lajos, a szakszervezetek környezetvédelmi tevékenységét hangsúlyozta előadásában, kiemelve azt a szerepet, amelyet a többmilliós tagsággal rendelkező tömegszervezet betölthet a környezetvédelmi felvilágosító, nevelő és mozgósító munkában.

Dr. Várszegi Gyula előadásában szintén a szemléletformálásra, a gondolkodásmódra helyezte a hangsúlyt. Ismertette a vasút környezetvédelmi gondjait. Az eredmények közül a vasút-villamosítást említette, amely a levegőszennyeződés elleni védelem hatásos eszköze. Emellett őszintén beszélt a stabil légszennyező források megszüntetésének nehézségeiről. A MÁV-nál hatvannyolc ilyen szennyezőforrás van és ebből 5

(Folytatás a 9. oldalon.)

Tanácskozás a kirendelésről

A budapesti igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának szervezésében október 22-én a kirendelés helyzetéről tartottak tanácskozást az Úttörővasút üzemfőnökségén.

A tanácskozásra hat társigazgatóság — *Miskolc, Szeged, Pécs, Debrecen, Szombathely* és *Záhony* — kirendelt dolgozókkal foglalkozó ügyintézőit hívták meg.

Jávor Miklós, a budapesti igazgatóság osztályvezető-helyettese tájékoztatta a meghívottakat a budapesti vasútigazgatóság létszámhelyzetéről, a nagyobb budapesti pályaudvarok kirendeléssel kapcsolatos gondjairól.

A tanácskozáson elhangzott, hogy jelenleg 323 kirendelt vasutast foglalkoztatnak a budapesti igazgatóság területén, főleg a fővárosi pályaudvarokon. A vidéki szolgálati helyeken — Székesfehérváron, Komáromban és Győrben — is foglalkoztatnak kirendelteket.

Neuschl Gyula csoportvezető elmondta, hogy a jelenleg érvényes kirendelési keretszámok teljesítése egyre nehezebb feladatokat ró a társigazgatóságokra. Kérte a vendég ügyintézőket, hogy önkéntes alapon küldjenek újabb kirendelteket, elsősorban Rákosrendező állomásra sarus, váltókezelő, kocsirendező és vonatfelvevő munkakörökbe.

A tanácskozás végén Jávor Miklós pénzjutalmat adott át hat ügyintézőnek az első félévben kifejtett tevékenységükért.

R. K. I.

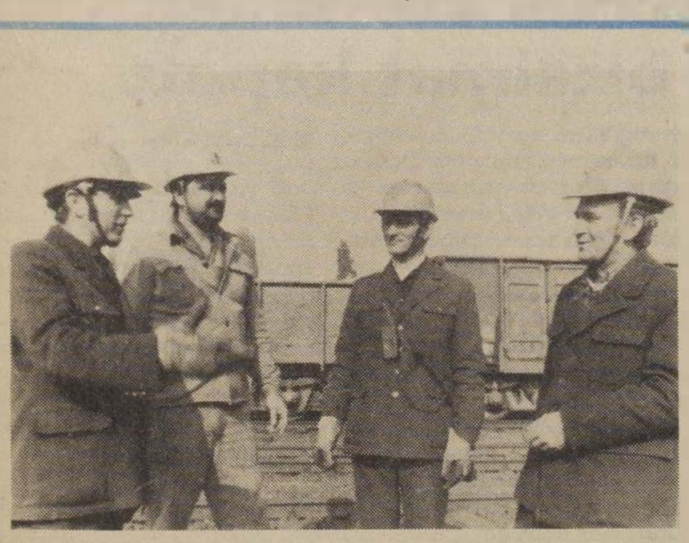
Merre tovább?

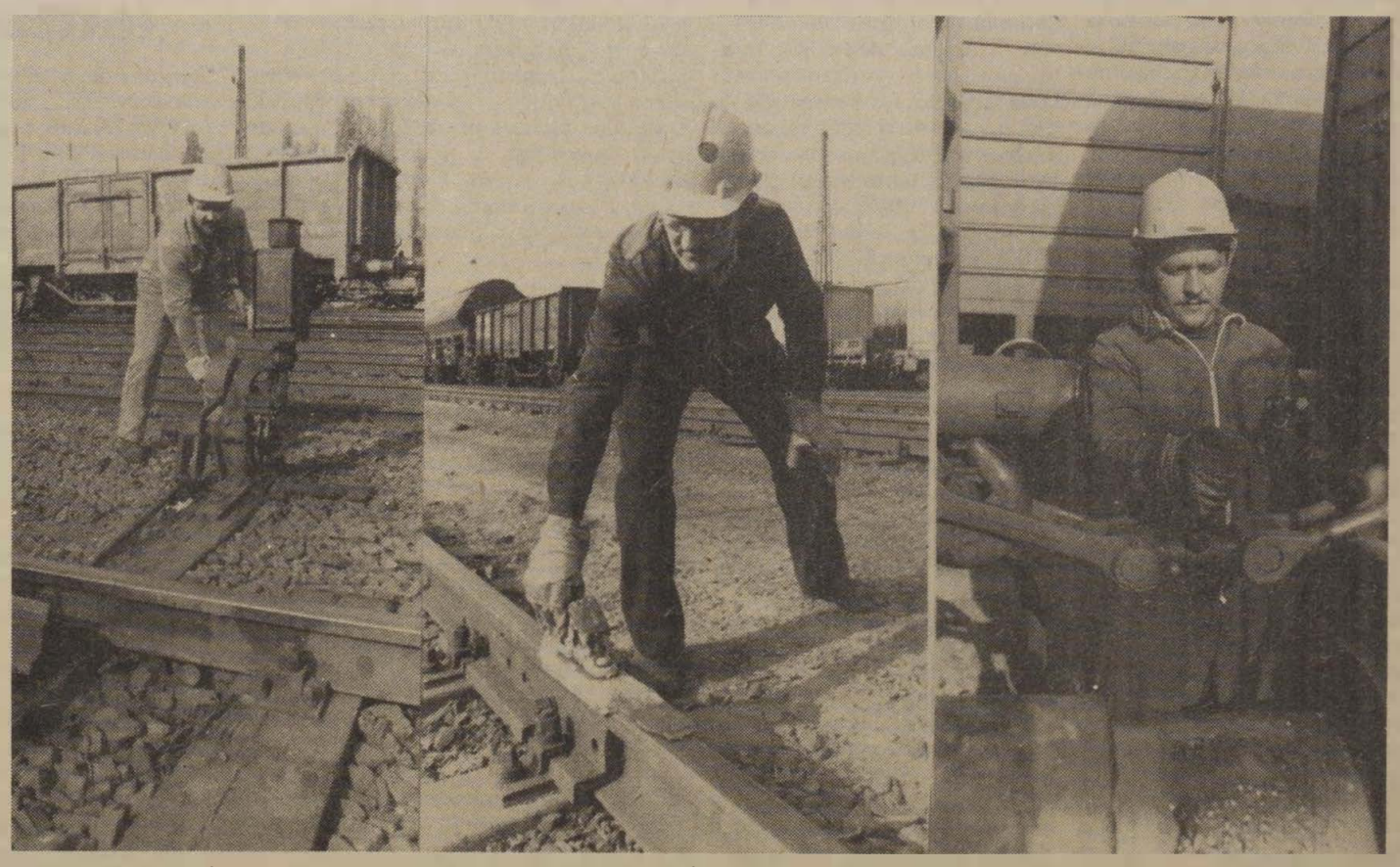
A budapesti vasútigazgatóság központi munkaerő-felvételi irodája és a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség *Merre tovább?* címmel pályaválasztási kiállítást nyitott november 11-én, *Székesfehérvár* állomás kultúrvárótermében.

A rendezők bemutatták többek között a pályafenntartás, a forgalom, a vontatás, a szertár és a bizber munkaeszközeit; makettek, fotók segítségével engedtek bepillantást a vasút életébe. Ezenkívül láthatták az érdeklődők a magyar és holland vasutasok egyenruháit, valamint 20 külföldi menetrendkönyvet.

A tizenegy napon át tartó kiállításnak körülbelül ezer látogatója volt.

(s)





Sok munkát ad a ferencvárosi vasutasoknak is az idei őszi csúcsforgalom. Amikor a képriport készült, még kellemes időben végezhették felelősségteljes munkájukat a rendezőpályaudvar dolgozói. Fotóriporterünk Berexa Gyula váltókezelőt, Földi Béla saruzót, Hajós Attila kocsirendezőt, Varga Jenő térfelvigyázót és a tolatásvezetőket örökítette meg munka közben

(Horváth Zoltán képriportja)

Nemzetközi konferencia Prágában

Koszorus Ferenc főtitkárt újból megválasztották a vasutas ágazati bizottság elnökének

Tanácskozik a konferencia

A Közlekedési, Kikötői és Halászati Dogozók IX. Nemzetközi Szakmai Konferenciája október 22—26-a között ülésezett Prágában. A konferencián 69 ország 116 szakszervezetének képviseletében 266 delegátus, meghívott vendég és megfigyelő vett részt. Szakszervezetünket *Koszorus Ferenc* főtitkár vezetésével négytagú delegáció képviselte.

A gazdasági válság tovább mélyült

A konferencián *Georges Lanoue* elnök, majd *K. C. Mathew* főtitkár megnyitója, illetve bevezető előadása után széles körű vita bontakozott ki a plenáris üléseken, majd a regionális és ágazati bizottsági üléseken. A felszólalók mélyreható elemzéseken keresztül mutatták be hazájuk vagy a képviselt földrész gazdasági és politikai helyzetét. A hozzászólások lényege a következőkben foglalható össze:

a nemzetközi élet gyorsan változó körülményei számos új problémát vetettek fel, amelyre a szakszervezetnek reagálniuk kell. A politikai és a gazdasági élet számos kihívásával szemben a szakszervezetek csak akkor léphetnek fel hatékonyan, ha gazdag tapasztalataikat felhasználva összehangolják akcióikat. De azok a módszerek, amelyek tegnap még alkalmasak voltak az egységakciók sikeréhez, ma már részben túlhaladottak, főleg olyan időszakban, amelyet a tőke nyugtalanító mértékű internacionalizálódása és a munkásosztály elleni, megújuló támadásai jellemeznek.

Az előző, a damaszkuszi konferencia óta eltelt négy év alatt a szakszervezeti mozgalom számos bonyolult problémával és ellentmondással találta magát szembe a gazdasági élet minden területén. *Az egy évtizede tartó tőkés gazdasági válság tovább mélyült.* A munkanélküliség, az alulfoglalkoztatottság, az infláció, a bérek befagyasztása és a meredeken emelkedő árak minden eddigi rekordot megdöntenek és egyre bizonytalanabbá teszik a tőkés és fejlődő országok dolgozóinak életkörülményeit. A munkanélküliség és a foglalkoztatás stabilitásának a hiánya — mint a kapitalizmus veleszületett betegsége — káros hatással volt a létbiztonságra. Ennek a helyzetnek elsőszámú áldozatai a nők, az ifjúmunkások és a vendégmunkások voltak.

A foglalkoztatás helyzetének romlásához a tőkés országokban még hozzájárul a gyors ütemű ésszerűsítés, a technikai újítások és a robotok sokoldalú bevezetése. A tőkés gazdaságnak ezek a változásai természetesen *a közlekedési ipart is jelentős mértékben befolyásolták,* hiszen a szállítás rendkívül fontos és alapvető infrastrukturális összetevője a gazdasági élet minden szektorának. A közlekedés és szállítás területén bevezetett technikai újítások, majd az ezeket követő átszervezések és létszámcsökkentések számos helyen ütköztek a dolgozók és szakszervezeteik ellenállásába. Sok hozzászóló hivatkozott a szocialista országok példájára, ahol a közlekedési rendszer az egész társadalom érdekeinek és szükségleteinek megfelelően funkcionál. Ezeknek az országoknak a közlekedéspolitikáját a közlekedési ágazatok kiegyensúlyozott és összehangolt működése és demokratikus irányítása jellemzi, a közlekedési dolgozók szakszervezeteinek közvetlen bevonásával.

A béke és leszerelés a vita középpontjában

Több felszólaló rámutatott arra, hogy a közlekedés kulcsfontosságú szerepe miatt nemzeti és nemzetközi szinten egyaránt a monopoltőke, de különösen a transznacionális vállalatok növelik befolyásukat a tőkés gazdálkodású országok közlekedésében. A közlekedési ipar multinacionális és transznacionális társaságainak működése általában nem tiszta formában jelentkezik, hanem hol multinacionális konzorciumok, hol pedig saját hajóval rendelkező olajtársaságokként. *A közlekedési dolgozók közvetlenül érdekeltek a nemzetközi kapcsolatok és kereskedelem javításában és egy új nemzetközi gazdasági rend kialakításában,* amelyben a közlekedésnek egyéb funkciói mellett fontos szerepet kell játszania a gazdaságilag és kulturálisan elmaradott térségek fejlesztésében.

A vitában rendkívül nagy hangsúlyt kapott a béke és a leszerelés kérdése. A küldöttek mélyen egyetértettek azzal, hogy a gazdasági válság következményei ellen, különösen a foglalkoztatás biztonságáért, a szakszervezeti és a demokratikus szabadságjogokért folyó harcnak csak a békéért és a leszerelésért folytatott egyidejű küzdelemmel van értelme. *A közlekedési dolgozók számára a béke és a nemzetek közötti együttműködése életfontosságú kérdés.* A közlekedés és szállítás átlépi a határokat, ennélfogva nemzetközi jellegű. Ezért zavartalan működésének alapvető feltétele a békés egymás mellett élés. A szakszervezeti mozgalomban már hagyományai vannak a különböző szakszervezetek közötti kapcsolattartásnak és együttműködésnek. Az elmúlt években ez a tendencia erősödött és tovább szélesedett — állapították meg a küldöttek.

Az ötnapos tanácskozás során ülésezett a vasutas ágazati bizottság is, ahol 28 ország 43 küldötte meghallgatta a bizottság elnökének, Koszorus Ferenc szóbeli előterjesztését a négyévi munkáról. Ezután a vitában felszólalók értékelést adtak hazájuk vasúti közlekedésének helyzetéről és jövőbeni terveikről. Számos javaslat hangzott el az ágazati bizottság munkájával kapcsolatban is. Többek között javasolták a felszólalók, hogy a sikeres 1984. évi bécsi béke és leszerelési konferencia szellemében tovább kell folytatni a harcot Európa és a világ biztonságáért; közösen fel kell lépni a vasutak magánkézbe adása ellen; gondos témaválasztással fel kell készülni a VIII. Nemzetközi Vasutas Szemináriumra; javítani kell az ágazati bizottság információs és koordinációs tevékenységét, meg kell szervezni a vasutas és a szakszervezeti kutatóintézetek eredményeinek hasznosítását; erősíteni kell a vasutasok közötti szolidaritást. Az ágazati bizottság ülésén részt vevők egyhangúlag elfogadták az írásos és szóbeli előterjesztést, *majd további négy évre ismét Koszorus Ferencet kérték fel az elnöki, Csenki Gyulát a titkári funkciók ellátására.* A vasutas ágazati bizottság állandó tagországai a következő időszakra: *Ausztria, Csehszlovákia, Franciaország, Magyarország, NDK* és a *Szovjetunió.*

Megválasztották a szövetség vezetőit

A konferencia befejezésül határozatokat fogadott el a „chicagói események centenáriumáról", az „SZVSZ megalakulásának 40. évfordulójáról", a XI. Szakszervezeti Világkongresszusról", a „Közel-Keletről", „a japán vasutasok harcáról", „Latin-Amerikáról és a Karib-térségről", a „Közlekedési dolgozók akcióegységéről". A küldöttek szolidaritásukat fejezték ki Korea, Mexikó és Dél-Afrika dolgozóival és népével.

A konferencia további 15 közlekedési szakszervezetet vett fel tagszervezetei sorába, majd megválasztotta a nemzetközi szövetség vezető szerveit. A szövetség főtitkárává ismét *K. C. Mathew* elvtársat választották meg.

Baranyai Zoltán

A záhonyi átrakókörzetben

A szakszervezeti bizottság az érdekvédelemre összpontosított

A záhonyi üzemigazgatóság bizalmitestülete november 2-án értékelte a területi szakszervezeti bizottság ötéves tevékenységét, elfogadta a számvizsgáló bizottság jelentését. Az eseményen részt vett *dr. Juhász Zoltán,* a Vasutasok Szakszervezete titkára, *Diczkó László,* a megyei pártbizottság titkára, *Marik Sándorné,* a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár Megyei Tanácsának titkára, *Simon László,* a MÁV Vezérigazgatóság főosztályvezető-helyettese. A résztvevőket *Szabados Sándor* üdvözölte, majd *Verba Ferenc,* a tszb titkára terjesztette elő beszámolóját.

Felelősséggel

A bizalmi- és alapszervezeti választásokat a tagság és tisztségviselők élénk eszmecseréje jellemezte, a vitában a hétezer szervezett dolgozó közül másfél ezer vett részt. A hozzászólók felelősséggel beszéltek a szállítási tervek teljesítésének nehézségeiről, a vasút helyzetéről és jövőjéről, a szociális ellátás alakulásáról. Sürgették és támogatták a fegyelem megszilárdítására tervezett intézkedéseket, az üzembiztonság helyzetének javítását.

Az üzemigazgatóság a beszámolási időszakban szállítási feladatainak eleget tett, javult a gazdálkodás színvonala és hatékonysága. Nőtt a normálból széles kocsiba történő átrakás, a tervezettnél több kocsit javítottak meg. Mindez egyenetlen és csökkenő árubelépéssel történt, ami feszültségeket jelentett a foglalkoztatásban, a dolgozók átcsoportosításában. A szocialista munkaverseny eredményei alapján háromszor nyerték el a *Kiváló Üzemigazgatóság* címet.

A szakszervezet nagy gondot fordított arra, hogy a különböző szolgálati helyek eltérő szociális ellátottsága javuljon. Több beruházás készült el, a közelmúltban adták át Záhonyban a legnehezebb fizikai munkát végző kézi átrakómunkásoknak a fedett csarnokot. *A dolgozók lakásépítésének, illetve -vásárlásának támogatására 40 millió forintot fordítottak.* A bejárók kényelmét szolgálja, hogy a vasútállomással nem rendelkező községekből naponta 2700 dolgozót utaztatnak autóbusszal. Az üzemi étkeztetést két és félezren veszik igénybe. Sajnos, a szociális létesítményeket nem eléggé becsülik meg a dolgozók.

A bérintézkedéseknél arra törekedtek, hogy a munka nehézségi fokát és hatékonyságát ismerjék el, a létszámhiányos területeken emelkedjenek még jobban a bérek. *(Az utóbbi öt évben közel 27 százalékkal emelkedtek.)*

A munkaügyi döntőbizottság a panaszok egyharmadában a dolgozónak adott igazat, ami a fegyelmi jogkört gyakorlók nem kellő körültekintésére utal. *A legtöbb felelősségrevonás ittasság és az igazolatlan távollét miatt fordul elő.* A szakszervezeti jogsegélyszolgálat beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Munkáját 1981-től főállású jogász látja el, aki közel ezer dolgozó ügyében intézkedett, illetve adott tanácsot.

A szakszervezeti tisztségviselők bentlakásos tanfolyamain több mint háromszázan vettek részt, a helyi oktatásokon ugyanennyien kaptak hasznos ismereteket. Sikerült előre lépni a dolgozók műveltségében. Hetvenheten szerezték meg a nyolc osztályos általános iskolai végzettséget, középiskolában százheten fejezték be tanulmányaikat. A művelődési ház vezetésében bekövetkezett változások megfelelő szintre emelték ezt a munkát, eredményesen dolgozik az énekkar, az ifjúsági fúvószenekar és más közösségek.

Megnőtt az aktivitás

A záhonyi területi szakszervezeti bizottság munkáját *a szervező-, nevelő tevékenységre, valamint az érdekvédelemre összpontosította.* Javultak tömegkapcsolatai, s a szervezettség is fokozódott. Javult az üdültetésben részt vevő fizikai dolgozók aránya, 1984-ben *Karcag-Berekfürdőn* sok társadalmi munkával hétvégi üdülőt építettek, ahol évente 300 felnőtt és 140 gyermek üdülhet.

A vitában a hozzászólók saját területük eredményeinek és gondjainak bemutatása mellett a megnövekedett aktivitást emelték ki. A Vasutasok Szakszervezete elnökségének üdvözletét dr. Juhász Zoltán tolmácsolta. *Kiemelte, hogy ez a testületi ülés is része annak a párbeszédnek, amely a szakszervezet és a tagság között zajlik.* A határozatok valóra váltása a helyi csoportokban történik. Ha jó a légkör, megvalósulnak a feladatok, pezsgő a mozgalmi élet. Jólesett érzékelni a vitában a kritikai hangvételt, ami a munka jobbítását szolgálja. A központi vezetőség értékelése szerint a záhonyi területi szakszervezeti bizottság munkája fejlődött. Jó a kapcsolata az üzemigazgatósággal. Kezdeményező a munkaversenyben, melynek eredményei országosan is elismerésre méltóak. Az érdekvédelemben, a dolgozók panaszainak intézésében szintén sikereket értek el.

Diczkó László felszólalásában a szakszervezet növekvő feladatait, az ehhez szükséges felelősség és önállóság megteremtését hangsúlyozta.

Ajánlások a kongresszusnak

A bizalmitestület állást foglalt a határozatok végrehajtásáról és ajánlásokat fogadott el a Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusa munkájához. Többek között kiemelten foglalkoznak az átrakókapacitás jobb kihasználásával, erősítik a jövedelmező gazdálkodást. Továbbfejlesztik a brigádok tevékenységét, javítják a munkakapcsolatokat a szovjet vasutakkal. Fokozott gondot fordítanak a létszám- és keresetszínvonal-gazdálkodásra. Törekednek a szociális ellátottság javítására, segítik a lakásépítést és a letelepedést, a segélyek odaítélésekor következetesebben vizsgálják a rászorultságot. Kérik, hogy a kongresszus határozatainak előkészítése során *kiemelten foglalkozzanak a jövedelmező gazdálkodással,* ez legyen a megítélési alapja az igazgatóságoknak, gazdálkodó egységeknek. Javasolják a teljesítményi követelményi rendszer továbbfejlesztését, a vállalati jóléti alapok elosztásának demokratizálását, korszerűsítését, az igazgatóságok és foglalkoztatási csoportok között meglévő bérfeszültségek felszámolását.

A testület ülésén dr. Juhász Zoltán bejelentette, hogy az üzemigazgatóságon ezentúl intézőbizottság fogja át az irányítómunkát. Az intézőbizottság titkárának *Verba Ferencet* választották meg.

Lányi Botond

A barcikai szb-titkár ismét bizalmat kapott

Zsana Tivadar már nem mai gyerek a szakszervezeti mozgalomban. Idestova 35 éve, hogy valamilyen tisztet vállalva képviseli vasutas társai érdekeit. Öt év óta a kazincbarcikai üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára.

— Nemrég zajlottak le a választások. Izgult-e azért, hogy újabb öt esztendőre — a közel ezer szakszervezeti tag révén — bizalmat kapjon?

— *Nem izgultam, noha egy ilyen választás a függetlenített funkcióban lévő vezetőket alaposan megméri.* A bizalom ugyanis kényes portéka. Nehezen szerezhető meg és egy mai — egyre szélesülő demokratikus választás során — hamar el is veszíthető.

— Végül is a dolgozók majdnem egyöntetű szavazatával újból bizalmat kapott.

— Így történt, és ennek nemcsak örültem, hanem ismerve gazdasági nehézségeinket, el is komorodtam. Eddig sem volt könnyű a dolgozók érdekeit a gazdálkodás, a vasút érdekeivel egyeztetni, de ezután még nehezebb lesz. Így aztán bevallom őszintén, hogy a választás után néhány napig gyengélkedtem. A feleségem tréfásan meg is jegyezte: *mi az uram, a gyomrára ment a dicsőség?* De félre a tréfával, végül is újult erővel folytatom tovább a titkári munkát.

— És ha nem választották volna újra?

— Annak idején elvégeztem a tisztképzőt, forgalmista, majd oktató tiszt voltam, amíg nem függetlenítettek a szakszervezeti funkcióban. S hogy ezeken a posztokon is megálltam a helyem, azt a hat *Kiváló Dolgozó* kitüntetés is bizonyítja.

— A dolgozók úgy ismerik, hogy szókimondó, az igazságért bátran kiáll, de csak olyan ember mellett, aki becsületesen elvégzi a rábízott feladatot.

— *Ez természetes.*

— Az üzemfőnökség területén dolgozóknak több mint fele nő. Hogy tud velük szót érteni?

— Jobban mint a férfiakkal. Bár a bizalmiak zöme nő, akikre a családi terhekből több nehezedik, mégis kevesebb velük a probléma, mint a férfi kollégákkal. Volt rá eset, hogy még szerelmi dolgokban is kértek tanácsot.

— És tudott adni?

— Nézze, a bajba jutottnak már az is megkönnyebbülés, ha meghallgatják. Volt rá eset, hogy két ember összekuszálódott viszonyát egy autóbusszal szervezett szakszervezeti kirándulás hozta rendbe. Mert a sport- és kulturális rendezvényeken kívül gyakran szervezünk kollektív kirándulásokat, ahol szorosabb barátságok szövődnek.

— S a „rázósabb" dolgok: például a bér- és szociális ügyek?

— A jól értelmezett és gyakorolt munkahelyi demokrácia alapján a szakszervezeti bizalmiak irányításával — és a fennálló rendelkezések alapján — a dolgozók maguk döntik el, hogy ki a legérdemesebb a kisebb kollektívákban béremelésre, prémiumra, kitüntetésre, üdülési beutalókra, vagy — szociális helyzete alapján anyagi támogatásra.

— Ezek szerint az üzemfőnökség szb-titkárának nem is olyan nehéz a dolga?

Zsana Tivadar mosolyog a megjegyzésemen és csak az arckifejezésével bizonygatja: *majd megtudnám, ha ezer ember bizalma erre a posztra állítana . . .*

Dávid József

Negyvennégy évi vasúti szolgálatból

Három évtized szb-titkári poszton

Kevés embernek adatik meg az, hogy három évtizedig egy főnökség szb-titkára legyen. *Matiszkó Károly* azok közé a szerencsés emberek közé tartozik, aki elmondhatja ezt magáról, hiszen már harminc éve titkára a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának. Hamarosan nyugdíjba vonul. Ebből az alkalomból kértük arra, hogy beszéljen tapasztalatairól, emlékezzék a múltra.

— A felszabadulás óta aktívan dolgozom a szakszervezeti mozgalomban — mondja. — 1945-ben lettem az MKP, valamint a Vasutasok és Hajósok Szakszervezetének tagja. Kezdetben bizalmi, majd üzemi bizottsági elnökként tevékenykedtem. *Az ellenforradalom leverése után választottak meg a sátoraljaújhelyi pft-főnökség szb-titkárának.* Azóta megszakítás nélkül ebben a funkcióban dolgozom.

Matiszkó Károlyt szerették és tisztelték a főnökségen. Gondjaikat, bajaikat igyekezett orvosolni. Abban a szerencsés helyzetben volt, hogy mint vonali oktatótiszt, *a 400 szakszervezeti tagot szinte személyesen ismerte.* Ez lényegesen megkönnyítette a szakszervezeti munkát, mert mindig friss információk birtokába jutott, tudta, hogy adott időszakban mik foglalkoztatják a legjobban a vasutasokat.

— Nagyon sok tapasztalatot szereztem, amikor jártam a pályamesteri szakaszokat. Minden nap más munkahelyen beszélgettem az emberekkel; *feltárultak előttem örömeik és gondjaik.*

— Mikor lett vasutas?

— Én 1942-ben napszámos munkásként kerültem a vasúthoz. A felmondástól csak a háború kitörése utáni létszámhiány mentett meg. *1946-ban neveztek ki pályamunkásnak.* Esténként sokat tanultam, be kellett pótolnom a lemaradást. Elvégeztem a budapesti Vasútépítő Technikumot. Később a SZOT felsőfokú munkavédelmi szaktechnikusi tagozatát is sikerrel fejeztem be. Beiratkoztam a marxista—leninista esti egyetemre is, azután hobbiból elvégeztem a kertészeti technikumot.

Természetesen közben egyéb vasúti szaktanfolyamokon is kellett tanulnia. *A 44 évi vasúti szolgálata alatt volt pályamunkás, előmunkás, vonatjelentő őr Adácson, beosztott pályamester a Nyugati pályaudvaron és a leghosszabb ideig vonali oktatótiszt.* 1982-ben vehette át a 40 évi szolgálatért járó emlékérmet.

— Nem fáradt még el a munkában, nem unta meg a vasutat?

— A vasutat nem lehet megunni és fáradtnak sem érzem magam. Még mindig fiatalos ambícióval dolgozom a munkahelyemen. Néha ugyan már fájnak a lábaim, de nem panaszkodom. Ha egy kis kikapcsolódásra vágyom, akkor kimegyek a sátoraljaújhelyi Veres föld dűlőbe. Ott van egy kis szőlőm, azt ápolgatom. A friss levegő és a fizikai munka felüdít. Az év végén már nyugdíjba megyek. Több idő jut majd a szőlő művelésére, de azért lélekben örökre vasutas maradok.

Matiszkó Károlynak a vasúttól való búcsúzás napjára kedves meglepetést tartogatnak munkatársai. Egy kiselejtezett pályamesteri hajtókát újítottak fel, amelyet ajándékba adnak, hogy mindig a vasútnál töltött évekre emlékeztesse.

Kovács István

Szakszervezetek a közművelődésért

Írta: Virizlay Gyula, a SZOT titkára

A kulturális nevelő munka — és ezzel szoros összefüggésben — a kulturális érdekvédelem a szakszervezeti tevékenység szerves része. Milyen módszereket kívánnak ezek a feladatok? *Elsősorban igényt kell ébreszteni azokban is, akikben a művelődés szükségessége még nem érlelődött meg.* Igényt ébreszteni azonban nem lehet az általánosságok szintjén, hanem csak konkrét módon, differenciáltan, a tényleges érdekeltségre építve. A könyvtárak elé például nem szabad olyan követelményeket állítani, amelyek csupán a kölcsönzött könyvek mennyiségére ösztönöznek. Hosszú utat kell végigjárnia annak, aki rendszeres olvasóvá akar válni. Beiratkozni a könyvtárba, kikölcsönözni a könyvet csak az első lépcsőfok. Nem mindegy, milyen könyv kerül az olvasó kezébe, megfelel-e az érdeklődésének, műveltségi szintjének? Olyan információkkal kell segíteni az olvasó, tanuló, művelődő dolgozókat, amelyek többet jelentenek a könyvkölcsönzésnél.

Tudatosan, differenciáltan

Ha egyénhez igazodó, differenciált munkát tudunk végezni, akkor lehet reményünk a művelődők körének szélesítésére. Kulturális munkánknak talán legnagyobb gyengesége, hogy nem eléggé differenciált. Sok még a sablon; *nem elég tudatos az egyes rétegekhez és az egyes emberekhez való közeledés.*

Amikor megfogalmazzuk a szakszervezeti elképzeléseket, tudnunk kell, mit várnak a dolgozók a kulturális élettől. Tapasztalataink szerint azt, hogy tegye könnyebbé számukra az eligazodást az élet dolgaiban, a munkahelyeken és a munkahelyen kívül, a gyermeknevelésben a háztartási tennivalókban, a kiskertek művelésében, a szórakozásban, a pihenésben. Olyan ismereteket, élményeket igényelnek az emberek, amelyek segítik munkájukat, gazdagítják életüket, hasznossá teszik szabad idejük eltöltését, élményekkel ajándékozzák meg őket. Sokszínűbb, változatosabb, az egyének törekvéseire építő kulturális életet szeretnénk kibontakoztatni.

Az egyénekhez eljutni minden kérdésben — de különösen a kultúrában, a művelődésben — *csak konkrétan lehet.* És ezt csak a bizalmi, az a munkahelyi kollektíva tudja elvégezni, aki jól ismeri az emberek gondjait, vágyait, törekvéseit. Ezek az egészséges kollektívák tudnak a tanulásnak, a műveltségnek valódi rangot adni, a becsületes, tisztességes munkának zöld utat biztosítani. A szakszervezet támogatja a jól végzett munkát, a hozzáértést, a közösségi érdekek elsőbbségét, a szolidaritást, és ennek megfelelően a munka szerinti bérezést, a tanulás kedvező feltételeinek megőrzését, a szocialista életmód térhódítását. Ehhez a szakszervezeti mozgalomnak saját intézményrendszere is van: *könyvtárhálózata, amely szinte minden munkahelyre kiterjed, több mint kétszáz művelődési otthona, számos amatőr művészeti együttese, ifjúsági klubjai.*

A szakszervezeti politikai oktatásban mintegy 600 ezer dolgozó vesz részt évente. De nem csupán saját lehetőségeinkben gondolkodunk. Tekintettel kell lennünk arra is, hogy a szakszervezeti mozgalom tagsága rendkívül heterogén a műveltségi szint szempontjából is. A szakszervezeti mozgalom hosszú ideig minden energiáját a művelődés szempontjából elmaradottabb rétegekre fordította. Ez helyes törekvés volt, hiszen súlyos adósságokat, jelentős hátrányokat kellett pótolni. Ilyen tennivalóink a jövőben is lesznek, *a művelődésbeli hátrányok leküzdésében nem hagyhatjuk magukra az embereket.* De itt nem állhatunk meg. Mindez nem jelentheti ugyanis azt, hogy tagságunk iskolázottabb rétege, a kvalifikáltabb dolgozók, az értelmiségiek ne kapják meg azt a figyelmet, amit megérdemelnek. A műszaki-technikai fejlődés felgyorsulása, az innovációs folyamatok kibontakozódása elképzelhetetlen az értelmiségiek magasabb szintű tevékenysége nélkül. Életmódjuk, magatartásuk mintát jelent, követésre serkent.

Tapasztalataink szerint *sajnos nincs olyan tekintélye a művelődésnek, mint amelyet szükségesnek tartanánk.* Még a szakszervezeti aktivisták, tisztségviselők között is akadnak olyanok, akik felesleges tehernek érzik a művelődési kérdésekkel való foglalkozást. Számolnunk kell azokkal a hatásokkal, amelyek nem teszik érdekeltté az embereket a művelődésben. *Ismeretes például, hogy a segédmunkás sokszor többet keres, mint a szakmunkás vagy az értelmiségi.* Számos rendelet csak a végzettséghez, a bizonyítványhoz fűz követelményt, és nem a tényleges tudáshoz. A vállalatok egy része még úgy érzi, hogy nem művelt dolgozókra, hanem csupán „munkaerőre" van szüksége. Sajnos a gazdasági szabályozók sem befolyásolják mindig pozitívan a vállalatokat. Mindezeket a kérdéseket napirenden tartjuk, és a megfelelő időben megoldásokat kezdeményezünk az érintett gazdasági, állami szerveknél.

Segíteni annak, aki házat épít, aki bajba jutott, aki egyéni életét akarja jobbá tenni — emberi érték. De ennél többet is jelent a szolidaritás. Még fontosabb, hogy az egymásért érzett felelősség érvényesüljön a munkában, a szakma szeretetének kialakításában, a szakmai fogások elsajátításában, a fiatalok munkássá nevelésében, a kollektívák egymást segítő szándékában. *Ez is szolidaritás. És szolidaritás az is, hogy figyeljünk egymásra, legyen időnk osztozni a másik gondjaiban, örömeiben.* Amikor nehezebb helyzetben van az ember, akkor igényli a legjobban a többiek segítségét. Önmagában már az is segítség, ha nehéz pillanatokban legalább elmondhatjuk egymásnak problémáinkat.

Tekintélyt a művelődésnek

Nap mint nap tájékoztatni, befolyásolni, meggyőzni, ösztönözni a dolgozókat, erősíteni bennük a politikánk iránti hitet és bizalmat, most különösen fontos. Ez csak emberközelben valósítható meg. Az egész szakszervezeti mozgalom mindenkori fő kérdése, hogy a dolgozókkal együtt valósítsa meg törekvéseit, most újabb ösztönzést kap. Egyéni megközelítésre van szükség a döntések előtt, amikor egyeztetünk és álláspontokat alakítunk ki, amikor a feladatokat fogalmazzuk meg, például a termelést segítő munkamozgalmakban, a szocialista munkaversenyben.

A szakszervezetek támogatják a felnőttoktatást. Szükség van arra, hogy egyre többen részesüljenek szakmai képzésben és továbbképzésben, emelkedjék a munkások között a középiskolát végzettek aránya, s a legtehetségesebb fiatal szakmunkásoknak biztosítsuk a munka melletti diplomaszerzés lehetőségét. Szélesíteni kívánjuk a társadalmi mobilitás útját, csökkenteni az esélykülönbséget a művelődési javak igénybevételénél, a képességek kibontakoztatásánál. Ennek érdekében közreműködünk az iskolarendszer továbbfejlesztésében. Olyan társadalmi akciókat szervezünk, amelyek megkönnyítik a tehetséges munkásfiatalok továbbtanulását, például szakmunkás fiatalokat iskoláztatunk be egyetemekre, főiskolákra vállalati ösztöndíjjal, nappali tagozaton.

A következő időszak egyik központi kérdése, hogy a gazdasági vezetés a dolgozók műveltségének növelését hosszabb távú folyamatként kezelje, támogassa, és ne csupán a technikai-technológiai változások kényszerítő hatásának keretei között, hanem azon túl is. *A szakszervezetek ezt igénylik a gazdasági vezetőktől.* Azzal sem elégedhetünk meg, hogy a vállalatok képzési törekvései elsősorban a felső és középszintű műszaki vezetőkre, valamint egyes szakmunkáscsoportokra irányulnak. Az eddigieknél sokkal szélesebb rétegeket szükséges a művelődés áramkörébe bekapcsolni.

A struktúraváltás nem csupán azoknak a fiataloknak jelent kényszerpályát, akik napjainkban is hiányos iskolai végzettséggel állnak munkába — mert ezek száma szerencsére egyre kevesebb —, hanem az idősebbek számára is, akik már két-három évtizede kikerültek az iskolapadból, és akik közül senki sincs „bebiztosítva" a pályamódosítás, a munkahelyváltás ellen. *Ezért is tekintik a szakszervezetek is az iskolai felnőttoktatás fokozottabb támogatását a dolgozók egyre közvetlenebb érdekvédelmének, rövidebb és hosszabb távon egyaránt.* Ezért sürgetjük, kezdeményezzük és támogatjuk a munkahelyek, a közművelődési intézmények és az iskolák felnőttnevelési törekvéseinek jobb összehangolását, az együttműködés további bővítését. Ebben még jelentős tartalékaink vannak.

Szegedi számvetés

A szegedi területi szakszervezeti bizottság, öt év munkáját értékelő bizalmitestületi ülését november 15-én tartotta meg Szegeden, a vasutas művelődési házban. Mári Gábor üdvözölte a résztvevőket, a meghívottakat, köztük az elnökségben helyet foglaló *Tolnai Ildikót,* a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének titkárát, *Horváth Károlynét,* a Csongrád megyei pártbizottság titkárát, *Dobóczky Károlynét,* az SZMT Csongrád Megyei, *Szelják Györgyöt,* az SZMT Békés Megyei titkárát és *Lovász Lázár* vasútigazgatót.

A küldötteknek a korábban eljuttatott írásos beszámolóhoz *Lugosi József,* a területi szakszervezeti bizottság titkára fűzött szóbeli kiegészítést. Elmondotta, hogy augusztus 1-től szeptember végéig tartó választásokon 2 vezető főbizalmit, 90 főbizalmit és 679 bizalmit, illetve azok helyetteseit választották meg. A következő választási lépcsőben 22 szakszervezeti bizottság újjáválasztására került sor.

Az írásos beszámolóban részletesen tájékoztatták a küldötteket az elmúlt választás óta végzett munkáról, az elért eredményekről. A szakszervezet tevékenyen részt vállalt az igazgatóság gazdasági szervező-irányító munkájában. A termelést, gazdálkodást segítő főbb szakszervezeti feladatokat minden évben intézkedési tervben rögzítették, azt az alapszervezetek titkáraival megvitatták és meghatározták az egységes cselekvés fő irányait. Az intézkedési tervben többek között feladatul szabták a személy- és áruszállítási igények kielégítésének segítését, az üzemi teljesítményi mutatók javítását, a takarékos költséggazdálkodást.

A vasút fuvarszerző tevékenységének segítése érdekében az üzemfőnökségek szakszervezeti bizottságai felvették a kapcsolatot a nagyobb fuvaroztató vállalatok szakszervezeti bizottságaival; együttműködési szerződéseket kötöttek, rendszeresen értékelték a végzett munkát. Eredményesnek bizonyult az évenként megkötött *SZMT—MÁV—VOLÁN együttműködési megállapodás,* amely az áruszállítási feladatok teljesítésére, az ésszerű kocsigazdálkodásra irányult.

A termelést és a gazdálkodást segítő munka mellett megkülönböztetett figyelmet fordítottak a dolgozók érdekvédelmére és képviseletének biztosítására, az egészségügyi és szociális ellátásra. Csupán szociális beruházásokra 25 millió forint jutott. *Kecskeméten* és *Békéscsabán* új szociális épületeket adtak át. *Szegeden* pedig most épül. Javultak a körülmények *Vésztőn, Kiskőrösön, Lajosmizsén* és *Szeged-Tisza* pályaudvaron. Eredményként könyvelhető el az is, hogy ma már az összlétszám 44 százalékának, a vonalon dolgozók 61 százalékának biztosítják az üzemi étkeztetést. A lakásgondok enyhítésére pedig az elmúlt években közel 75 millió forint kamatmentes kölcsönt osztottak szét, 289-en kaptak vállalati bérlakást és 386-an szolgálati lakást.

A beszámolóhoz tizenhatan szóltak hozzá. Horváth Károlyné a megyei pártbizottság és az SZMT nevében köszöntötte a testületi ülés résztvevőit, majd elismeréssel szólt a vasutasok munkájáról, a TSZB tevékenységéről. Lovász Lázár igazgató hozzászólásában a területi szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetés jó együttműködését hangsúlyozta. Külön kiemelte a szakszervezet termelést segítő tevékenységét, valamint a bizalmiak és a partner gazdasági vezetők szoros kapcsolatát. Tolnai Ildikó a tszb munkáját értékelve elmondotta, hogy az igazgatóság évek óta tartó kiegyensúlyozott, eredményes munkájában a testület jó munkája is érződik. Különösen hasznosnak értékelte a testület gazdasági munkát segítő tevékenységét, a szociálpolitika és a környezetvédelem jobbítására tett lépéseit, a kulturális, az agitációs és propagandamunka terén elért eredményeket. Javasolta, hogy az alapszervezetek önálló munkájára építve tevékenykedjen majd az új intézőbizottság.

A vita után került sor az új intézőbizottság megalakulására, amely a 22 alapszervezet titkárából, a függetlenített apparátus két tagjából és az általuk megválasztott titkárból, továbbá a mellettük működő öt szakbizottságból áll. Az új intézőbizottság zárt körű ülésen titkárának *Lugosi Józsefet* választotta meg.

Gellért József

A tudást el kell ismerni

A szakszervezeti mozgalom különösen érdekelt abban, hogy növelje befolyását a tanuló és munkavállaló fiatalok körében, annál is inkább, mert tagságának közel egyharmada, egymillió egyszázezer fő fiatal, akik már a szakmunkásképző intézetekben, illetve a felsőoktatásban találkoznak a szakszervezettel. *Egyáltalán nem mellékes tehát, milyennek látja a mozgalmat a ma ifjú nemzedéke.*

Közismert, hogy a fiatalok életében különösen nagy jelentősége van a szórakozásnak, a szabadidő közösségi eltöltési lehetőségeinek. Ma már nagyobb gonddal foglalkozunk a szórakoztatással, mint korábban. Támogatjuk a divatjelenségekben felbukkanó érdeklődést (*popzene, diszkó, aerobic, táncházak*), mert ezekre építve könnyebben eljuthatunk az ifjúságig. Bizalommal fogadjuk a fiatalok minden olyan törekvését, amelyben maguk kívánják megszervezni a szabadidejüket. Ifjúsági klubok létesültek munkájuk nyomán, amatőr művészeti együttesek alakultak, baráti köröket hoztak létre, sportpályákat létesítettek. Minden generáció a saját tapasztalatai alapján ismerheti fel helyét a társadalomban, de ezeket a tapasztalatokat nem adhatjuk készen. Önmaguknak kell megszerezni. Ehhez azonban értelmes feladatokra, cselekvési lehetőségekre van szükségük.

Tapasztaljuk azt is, hogy egyre szélesebb körben válnak népszerűvé a dolgozók körében azok a rendezvényformák, ahol a jelenlevők nem csupán „fogyasztók", hanem kezdeményezői, szervezői a szabadidő eltöltésének. Ők adják ezekhez az ötleteket, ők rendezik, gyakran maguk viselik a költségeket és — nem utolsósorban — ők a résztvevők is. Látszatra nem nagy dolgokról van szó. „Csak" arról, hogy a munkahelyi kisközösségek saját lehetőségeikhez, érdeklődésükhöz, igényeikhez igazodó művelődési, közösségi alkalmat teremtenek. Ezek tíz- és százezreket mozgathatnak meg. Nagy lehetőséget látunk ebben, és támogatjuk a közösségekre alapozó, a közösségek által létrehozott helyi kezdeményezéseket. Szeretnénk, ha ezek gyorsan terjednének.

Az önművelés a jövő alapvető tanulási formája. A dolgozókat jobban érdekeltté kell tenni abban, hogy önmaguktól, személyiségük gazdagításának vágyától vezérelve művelődjenek, tanuljanak, szerezzenek újabb ismereteket. A nagyobb tudást, pontosabban az ennek alapján végzett értékesebb munkát anyagilag is el kell ismerni. De ez nem jelenti azt, hogy mindenfajta tanulást automatikusan bérrel kell honorálni. Ennél többről van szó, amikor a művelt emberről beszélünk, és ebben is érdekeltté kell tenni mindenkit.

Néhány embert könnyű a kultúra magasabb szintjére juttatni, de mindezt tömegméretekben megtenni — rendkívül nehéz. Mi mégis ezt az utat választottuk, *mert egész népünk felemelkedését szolgáljuk.* Ez következik munkásmozgalmi hagyományainkból, elveinkből, meggyőződésünkből.

NAPIRENDEN

a közlekedési vállalatok fiataljainak helyzete

Szegeden ülésezett a közlekedési minisztérium ifjúsági bizottsága

A Közlekedési Minisztérium ifjúsági bizottsága 1983-ban határozta el, hogy a közlekedési tárca területén működő vállalatoknál áttekintik az ifjúságpolitikai tevékenységet. Hajdú és Borsod megye, valamint Budapest után a bizottság legutóbb Csongrád megye vállalatainál dolgozó fiatalok élet- és munkakörülményeit vizsgálta. A tapasztalatokról részletes írásos előterjesztés készült, melyet az érdekeltek — az ifjúsági bizottság tagjai, a MÁV Igazgatóság, a MÁV Szentesi Építési Főnökség, a VOLÁN 10-es Számú Vállalat, a Szegedi Közúti Igazgatóság, a Szegedi Közlekedési Vállalat és a Hódmezővásárhelyi Közúti Építő Vállalat vezetői és KISZ-titkárai — októberben Szegeden, a MÁV Igazgatóság központjában tartott kihelyezett ülésen vitattak meg.

Törődnek az ifjúsággal

A házigazdák nevében *Lovász Lázár* igazgató köszöntötte a megjelenteket, majd *Klézl Róbert* miniszterhelyettes, az ifjúsági bizottság elnöke nyitotta meg a tanácskozást. Tájékoztatást adott arról, hogy az MSZMP KB ifjúságpolitikai határozatának végrehajtását, az ifjúsági törvény betartását a minisztériumi bizottság országrészenként folyamatosan vizsgálja. A megállapításokról, a további feladatok meghatározásáról állásfoglalás készül, amelyet a közlekedési miniszternek továbbítanak. Az írásos előterjesztéshez *Angeli Aranka* fűzött szóbeli kiegészítést.

A megye közlekedési vállalatainál dolgozó fiatalok helyzetéről készült írásos előterjesztés megállapította, hogy az ifjúsággal való foglalkozás beépült a vállalatok életébe. A gazdasági és társadalmi szervek együttműködve, fontos feladatuknak tekintik a fiatalok szakmai, politikai fejlődésének biztosítását, a kulturális és művelődési igények kielégítését. Ennek szükségességét támasztja alá az a tény, hogy a megyében a fiatalok részaránya 32,3 százalék, ami 6753 személyt jelent.

A két vasúti munkahely közül az igazgatóságnál ez az arány 32,8 százalék, az építési főnökségnél 30 százalék.

A hiányos iskolai végzettség nagy feladatokat ró a vállalatokra, mert jelentős összegeket kell fordítani a fiatalok továbbképzésére, politikai felkészültségük fejlesztésére. Az írásos anyag kiemelte a vasútigazgatóság ez irányú munkáját is.

A tervszerű utánpótlás biztosítása érdekében több egyetemi és főiskolai hallgatóval társadalmi ösztöndíjszerződést köt a MÁV. Az előkészítő tanfolyamon való részvétel ingyenes, és a tanulmányi eredménytől függően jutalmat ad a végzettek részére. E gondoskodásnak is köszönhető, hogy az igazgatóság területén tavaly 357 fiatal vett részt állami oktatásban. Az építési főnökségnél is kedvező a továbbtanulók aránya (9,7 százalék volt). Sajnos a politikai képzés már nem ilyen eredményes. A megye fiataljai közül az 1984/85-ös tanévben *csak 294-en vettek részt politikai képzésben.* Örvendetes viszont, hogy ebből 234-en a vasútigazgatóság területén dolgoznak.

Helytállnak a termelőmunkában

A fiatalok gazdasági munkában való részvételének elemzésekor a vállalatok vezetői megállapították, hogy becsülettel helytállnak a termelőmunkában, tevékenyen hozzájárulnak a vállalatok előtt álló feladatok végrehajtásában. A fiatalság vállalkozó szelleme, az új iránti érdeklődése segít az eredmények elérésében. Ehhez nagy segítséget adnak a szocialista brigádok is. A megyében a fiatalok 42,3 százaléka vesz részt a brigádmozgalomban. (Az igazgatóságnál ez az arány 37,4 százalék, az építési főnökségnél pedig 36,1 százalék).

A megye közlekedési vállalatainál a pályakezdő fiatalok száma az elmúlt évben 3671 volt. A beilleszkedésük megkönnyítésére irányuló vállalati tevékenység megfelelő színvonalú. A vasútigazgatóságnál és a VOLÁN-nál külön igazgatói utasítás, foglalkoztatási terv szabályozza ezt a feladatot. Több helyen — így a vasútigazgatóságnál is — ünnepélyes keretek között fogadják az először munkába állókat. Jól működik a patronáló rendszer is. A fiatalok anyagi és erkölcsi megbecsülése kedvező. A beszámoló szerint a fiatalok jövedelme a vállalati átlagot meghaladóan növekedett. *A bérezésben egyre jobban elterjedt a munka szerinti elosztás elve* — amivel a fiatalok döntő többsége egyetért. A vállalatoknál a fiatalok szakmai tudását a vezetői kinevezéseknél éppúgy figyelembe veszik, mint a különböző kitüntetések, elismerések odaítélésénél.

Kiemelten kezelik a családalapítást

Valamennyi vállalat kiemelten kezeli a 30 éven aluliak családalapítási, lakáshoz jutási problémáját, azok megoldásához a lehetőségek határán belül a maximális segítséget adják.

A jelentés külön is kiemelte a vasúti munkahelyek ez irányú jó hozzáállását, segítését. A vizsgált időszakban például a vasútigazgatóság területén *83-an lakást, 117-en kölcsönt kaptak és 83-an egyéb támogatásban részesültek.* A vasútigazgatóságnak saját, valamint a postaigazgatósággal közösen üzemeltetett napközi otthonos óvodája is van.

Az írásos előterjesztéshez és szóbeli kiegészítéshez többen szóltak hozzá. Ismertették a vállalati eredményeket, elgondolásokat, de beszéltek a gondokról is. *Tóth Imre* igazgatóhelyettes például az idegennyelvtudás szükségességét emelte ki. Elmondotta, hogy az igazgatóság területén jelenleg egy-egy román és szerbhorvát, illetve kettő német nyelvű tanfolyam működik. A szükséges munkaerő biztosítása érdekében a jövőben még fokozottabban gondoskodnak a fiatalokról.

A vitát Klézl Róbert miniszterhelyettes foglalta össze. Az előterjesztést, az ajánlást a kiegészítésekkel együtt a bizottság elfogadta, és azt majd a közlekedési miniszternek továbbítják. Ezt követően a vállalatok vezetői teszik meg a szükséges intézkedéseket.

Gellért József

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

A második félévben nyugállományba vonult vasutasok közül több évtizedes áldozatos munkájukért, példás helytállásukért sokan kaptak kormánykitüntetést, miniszteri és vezérigazgatói elismerést. A kormánykitüntetéseket és a Kiváló Vasutas elismerést november 7-e alkalmából, a Kiváló Munkáért, a Miniszteri Dicséretet és a Vezérigazgatói Dicséretet november 15-én, a MÁV Vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen adták át. A rendezvényen jelen volt *dr. Juhász Zoltán,* a vasutas-szakszervezet titkára.

Szemők Béla általános vezérigazgató-helyettes megnyitója után *Vizsy Ferenc,* a MÁV Vezérigazgatóság KISZ-bizottságának titkára a fiatalok nevében méltatta a kitüntetésben részesülők érdemeit. Beszéde után a kitüntetéseket *dr. Bajusz Rezső,* a MÁV vezérigazgatója adta át.

Dr. Bajusz Rezső átadja a kitüntetést Nagy Lajosnak, a kelenföldi körzeti üzemfőnökség váltókezelőjének
(Laczkó Ildikó felvétele)

1985. II. félévében nyugállományba vonuló vasutasok közül — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként — többen részesültek kitüntetésben.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND *arany fokozata*

kitüntetésben részesítette: Bencze Kálmán vonatvezetőt, Rákosrendező KÜF.

MUNKA ÉRDEMREND *ezüst fokozata*

kitüntetésben részesültek: Asztalos Sándor vonalkezelő, Kisújszállás Pft. Főn.; Bakonyi Ilona keresk. hivatalnok, Kaposvár Üzemfőn.; Fehér János keresk. részlegvez., Miskolc KÜF; Kardos Tibor főoszt. vez. h., MÁV Vezérig.; Kiss Imre főpályamester, Székesfehérvár Pft. Főn.; dr. Kun Dezső igazgató, MÁV Tisztképző és Továbbképző Int.; Major József munkaügyi vez., Bp. Keleti KÜF; Pammer László oszt. vez., Szombathelyi Vasútig.; Tóth Gábor oszt. vez. h., Debrecen Vasútig.; Tóth II. István jegyvizsgáló, Kecskemét KÜF; Tukacs Géza állomásfőnök, Záhony Üzemig.

MUNKA ÉRDEMREND *bronz fokozata*

kitüntetést kapták: dr. Szegedi Mihály ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.; Kiss János málházó, Kazincbarcika KÜF; Koltai Pál felügyelőségvez., Bp. MÁV Beruházási Iroda, Lendvai László mozd. vez., Balassagyarmat KÜF; Lengyel Veronika oszt. vez. h., MÁV Közp. Számviteli Hiv.; Lizák Jánosné váltótisztító, Miskolc KÜF; Nagy Imre ügyint., Debrecen MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Szűcs Albert pénzügyi vez., Bp MÁV Építési Géptelep Főn

A közlekedési miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Antal Mihály rakt. munkást, Nyíregyháza KÜF; Bolyós Sándor vonalgondozót, Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.; Bősze József munkavez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Csillik Ferenc rendészeti vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav Ü.; Cselényi Imre köszörűst, Északi Jj. Ü.; Csordás János váltókez., Szerencs KÜF; Csubák János vasbetonszerelőt, Miskolc MÁV Építési Főn.; Dávid László vonatvez., Szeged KÜF; Domak István mozd. lakatos, Dunaújváros Üzemfőn., Fekete József műsz. ellenőrt, Debrecen Vasútig.; Gyenge Károly oszt. vez., MÁV Vezérig.; dr. Gyóni Béla ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig., Hegedűs Lajos karbantartó asztalost, Záhony Üzemig.; Herpai László ügyint., Szeged Vasútig.; Káldos Erzsébet gazd. ig., Dunakeszi Jj. Ü., Kirchkeszner Kálmán építésvez., Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Kiss Mihály lakatost, Bp. MÁV Jobb parti BBFF; Kerpics Lajos pályamunkást, Pápa Pft. Főn.; Koller Györgyné csop. vez., Bp. MÁV Nyugdíj Ig.; Lovik Károlyné kocsitisztító csop. vez., Dombóvár Üzemfőn., Lóczi János ügyint., Bp. Vasútig.; Marján Károly termelés-forgalom irányítót, MÁV Vezérig. Üzemir. Közp.; Mácsár Lajos kazánfűtőt, MÁV Széchenyi-hegyi Üttörővasút; Nagy Lajos váltókez., Bp. Kelenföld KÜF; Palik Dénesné építőipari előkalkulátort, Bp. Magasép. Főn.; Papp Gellértné rakt. kez., Tokod MÁV Fatelítő Főn.; Párkányi Lajos lakatost, Székesfehérvár Jj. Ü.; Polgár István portást, Székesfehérvár Szertárfőn.; Puskely Józsefné zenekari tagot, Bp. MÁV Szimfonikusok Zenekari Főn.; Szabó János asztalos csop. vez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn., Szajlai József szolg. fön. h., Füzesabony KÜF; Szikla Dénes ügyint., Kaposvár Üzemfőn.; Tersztenyák Lajos pályamunkást, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Tóth István üzemfőn., Győr KÜF; Tóth János előmunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Adamik István dízelmozd. vez., Békéscsaba KÜF; Bata László mozd. vez., Bp. Ferencváros KÜF; dr. Bogár Károlyné keresk. oktató, Miskolc KÜF; Farczádi Béláné műsz. rajzoló, Bp. MÁV TBÉF; Hajdú József termelés-forgalom ir., MÁV Vezérig. Üzemirányító Közp.; Hornyák Ferencné ügyint., Bp. Vasútig.; Horváth János kocsivizsg., Gyékényes Üzemfőn.; Kopcsó Pál rakt. kez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Kovács Sándorné munkaügyi vez., Nyíregyháza MÁV Vill. Vonalfőn.; Laczkó András pályamunkás, Szentes MÁV Építési Főn.; Szabó József betan munkás, Szombathely MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Szakál Kálmán kocsirend., Bp. Ferencváros KÜF, Szilvási Barnabás lakatos, Miskolc Jj. Ü.; Szobonya János műszerész, Debrecen BBFF.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Albecz Vendel vonalgondozót, Mátészalka Pft. Főn., Andró István kocsirend., Kiskunhalas KÜF; dr. Ágg Károlyné vez., főorvost. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int. Bp.; Badacsonyi Gyula belső ellenőrt, Dunaújváros Pft. Főn.; Borbély József térközőrt, Székesfehérvár KÜF; Branovits Imre lakatost, Miskolc MÁV BBFF, Csontos Menyhért élelmezésvez., Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int., Fróna István kőművest, Debrecen MÁV Építési Főn.; Géczi István sarust, Záhony Üzemig.; Gyón Rezső mozd. fűtőt, Dombóvár KÜF; Holló Ágnes főműszakvez., Bp. MÁV Számítástechn. Ü., Horváth Imréné ügyint., Debrecen Vasútig.; Jakosa Rezső előmunkást, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Janzsó Tibor szem vez., Szombathely BBFF; Kakuk János pályamunkást, Miskolc Pft. Főn.; Kemény Sándorné távgépíró-kez., Hatvan KÜF; Kiss László technológust, Szombathely Jj. Ü.; Kondor Gyula ügyint., Bp. Vasútig.; Kovács László lakatost, Szolnok BBFF; Kovács Józsefné adminisztrátort, Debrecen MÁV Építési Főn., Kővári Istvánné betan. munkást, Bp. MÁV Vill. Fennt. Főn.; Leinweber Istvánné ügyint., Szeged Számvit. Főn.; Lencsés János művez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Mikola Dezsőné keresk. hiv., Bp Keleti KÜF; Mile Károly pályamunkást, Békéscsaba Pft. Főn.; Molnár Lászlóné kocsiintézőt, Záhony Üzemig.; Németh Istvánné kocsitisztítót, Gyékényes Üzemfőn., Németh József gőzmozd. fűtőt, Szombathely KÜF; Pajtók Pál minőségi anyagátvevőt, Bp. MÁV Közp. Felépítményvizsg. Főn., Papp András váltókez., Záhony Üzemig., Paróczai László rendészt, Szolnok Jj. Ü.; Petró Pál hegesztőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Sándorfi Józsefné szakácsnőt, Dunakeszi Jj. Ü., Sipos Vilmosné ügyint., Dombóvár Építési Főn.; Soproni Józsefné raktárnokot, Bp. Keleti KÜF; Szabó József jegyvizsg., Bp. Nyugati KÜF; Széll József kazánfűtőt, Tapolca KÜF; Szikora Béla ügyint., Szeged Vasútig., Takács Károly mozd. vez., Debrecen KÜF; Top Antal vonatvez., Pécs KÜF Török István műszerészt, Szombathely MÁV BBFF, Varga Mihály váltókez., Komárom KÜF; dr. Villax László főorvost, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int., Zajácz Gyula pályamunkást, Sátoraljaújhely Pft. Főn.

Nyugdíjasok búcsúztatása

A hatvani Lenin Tsz Szalay-tanyáján rendezték a szertárfőnökség nyugdíjba vonuló vasutasainak búcsúztatását. A miskolci igazgatóság képviselője köszöntötte *Vermes Lajos* szertárfőnökhelyettest, *Szénási Dezső, Dlehany János, Béres Istvánné* és *Szomszéd Imréné* szertári doldozókat, akik több évtizedig eredményesen szolgálták a vasutat. *Váczi Károlyné* szb-titkár egy-egy rádiót ajándékozott a nyugdíjba vonuló vasutasoknak.

DEBRECENI ÉRTÉKELÉS

Bevált a bizalmiakra épülő szervezeti rendszer

Szakszervezetünk debreceni területi bizalmitestülete november 11-én tartotta beszámolóértekezletét, amelyen többek között részt vett *Koszorus Ferenc* főtitkár, *Feleki Pál* alelnök, *Kálmán Mihály,* az MSZMP Hajdú-Bihar Megyei Bizottságának osztályvezetője, *Zsurovits Sándorné,* a Szakszervezetek Hajdú-Bihar Megyei, *Halinda Tibor,* a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár megyei Tanácsának titkára és a vasútigazgatóság tömegszervezeti és gazdasági vezetői.

Az írásban kiadott anyagokhoz *Volosinovszki János,* a bizalmitestület titkára fűzött szóbeli beszámolót. Értékelte az alapszervezeti szintű beszámolók és választások tapasztalatait. Rámutatott arra, hogy a 21 alapszervezetben 95 főbizalmi-, és 682 bizalmicsoportban a beszámolások és a választások a szakszervezeti demokrácia szellemében történtek.

A mostani választásokra a korábbinál nehezebb gazdasági és társadalmi viszonyok között került sor. A személy- és áruszállításban mutatkozó csökkenő tendencia, az eszközök mennyiségének és állagának romlása, a reálbérek csökkenése, a nagyfokú létszámhiány, a túlórák növekedése, egyes rétegeknél a szabadságok, szabadés pihenőnapok kiadásának gondjai kihatással voltak a szakszervezeti munka végzésére és annak megítélésére is. Ilyen körülmények között minden eddiginél nagyobb szükség volt a tömegkapcsolat erősítésére, a tagság őszinte tájékoztatására, javaslataik figyelembevételére. Ezért a területi szakszervezeti bizottság figyelmét, *az alapszervezetek segítésére, a bizalmiak munkájára összpontosította.* A bizalmiakra épülő szervezeti rendszer az alapszervezetekben bevált, amelyhez a bizalmiak és főbizalmiak felkészültsége, személyes magatartása is hozzájárult.

A továbbiakban részletesen beszélt a termelést, a gazdálkodást segítő szakszervezeti munkáról, az élet- és munkakörülmények alakulásáról, a nevelőmunkáról és a szervezeti életről.

A vitában 12-en szólaltak fel, mondtak véleményt az ötévi munkáról, és tettek hasznos javaslatokat. *Kulcsár József,* a vasútigazgatóság vezetője megköszönte azt a segítséget, amelyet a gazdasági vezetők munkájához adott a szakszervezet.

Koszorus Ferenc főtitkár több hozzászólásra is választ adott, majd elemezte a Magyar Államvasutak helyzetét, *hangsúlyozva, hogy a tartalékok feltárásával, jobb forgalomirányítással, üzemszervezéssel, a túlórák csökkentésével lehet előrelépni.* Minősítette a területi bizalmitestület ötévi munkáját, megköszönte a tisztségviselők áldozatos, felelősségteljes tevékenységét.

A vita összefoglalása után a javaslatokkal kiegészítve elfogadták a beszámolót.

A második napirend keretében Koszorus Ferenc főtitkár ismertette a középszervek működésében történő változásokat, az új középszervként működő intézőbizottság létrehozásának szükségességét, majd javaslatot tett a 23 tagú intézőbizottság létszámának tagjaira, politikai munkatársaira, titkáraira. Az alakuló ülés az intézőbizottság titkárának Volosinovszki Jánost, a tszb eddigi titkárát választotta meg.

V. J.

Döntés-előkészítés és érdekvédelem

A MÁV Vezérigazgatóság szakszervezeti bizottsága október 10-én tartotta vezetőségválasztó taggyűlését, amelyen megjelent *Gyócsi Jenő,* a vasutas-szakszervezet elnöke és *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes.

Koncz József, a szakszervezeti bizottság titkára értékelte az elmúlt öt évben végzett munkát. Hangsúlyozta, hogy a testület tevékenyen közreműködött a döntések előkészítésében, a dolgozók érdekvédelmében. Elemezte a vasút helyzetét, a legfontosabb tennivalókat is. Rámutatott arra, hogy mindent meg kell tenni az áruszállítási teljesítmények növelése, a veszteségek csökkentése, valamint az utazás kulturáltságának színvonala emelése érdekében. Utalt az eddigi szervezeti és személyi változásokra is.

A szakszervezet korszerűsítéséről szólva elmondotta, hogy az osztálybizottságokat a főbizalmirendszer követte, amely beváltotta a hozzá fűzött reményeket. A korábbi választás során 13 főbizalmit és helyettest, valamint 15 szakszervezeti bizottsági tagot választottak. Időközben — nyugdíjazás miatt — 12 bizalmit és négy főbizalmit választottak, akik szintén jól végezték munkájukat.

A legutóbbi választáson a régi bizalmiak 70, a helyetteseknek pedig 40 százalékát választották újjá. A beszámolót követő vitában szót kért *Gyócsi Jenő,* a vasutas-szakszervezet elnöke is. Rámutatott arra, hogy a vezérigazgatóság szakszervezeti bizottságának tevékenysége kisugárzik a MÁV szolgálati helyeire is, hiszen amit itt tesznek, az befolyásolja a végrehajtó szolgálat munkáját.

Az új szakszervezeti bizottság elnöke *Duchony Gyula,* titkára pedig *Koncz József* lett.

Október 26-án, ugyancsak a vezérigazgatóság konferenciatermében tartották a Központi Hivatalok és Intézmények bizalmi testületi ülését. *Tóth Jánosné,* a KHI szb-titkára adott számot a testület munkájáról, majd megválasztották a KHI intézőbizottságát, amelynek titkára *Koncz József* lett, aki a vezérigazgatóság szb-titkári funkciójával együtt ezt a feladatot is ellátja.

Sz. B.

A MÁV Vezérigazgatóság

Melléklete

Reflektorfényben

az építés és pályafenntartás

A MÁV építőipari szervezete megalakulásának 35. évfordulója alkalmából kétnapos országos konferenciát tartottak az építési főnökségek és üzemek gazdasági vezetői részére Dombóvárott. A konferencián részt vett *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, a MÁV és az építési szakszolgálat több vezetője. Áttekintették a szakszolgálat történetét, eredményeit, s vázolták az építési és pályafenntartási szakszolgálat VII. ötéves tervének fő célkitűzéseit.

A MÁV 1949-ig építőipari tevékenységet nem végzett. A fenntartási és felújítási munkákat kizárólag saját pályafenntartási szervezetével, az ott foglalkoztatott dolgozókkal végezte el. A nagyobb vasúti beruházásokat külső vállalatok, magáncégek végezték.

1948-ban a száz dolgozónál többet foglalkoztató üzemeket államosították. Köztük azokat is, amelyek a MÁV beruházásain dolgoztak. A háborús károk újjáépítésének folytatásához, a beruházási munkák kivitelezésében a vasút rákényszerült arra, hogy saját céljait realizálni tudó kivitelező szervezetet hozzon létre. A következő év tavaszán megalakították az építési felügyelőségeket, s ezekből még az év végéig létrejött a *MÁV Építési és Pályafenntartási Igazgatóság,* ami gyakorlatilag a szakosztály 6 D osztályaként működött. 1950-ben a korábbi hídépítő egység helyett a járműjavító szervezéséhez hasonlóan megalakultak a MÁV hídépítési, a pályaépítő és fatelítő, valamint a MÁV magasépítő üzemi vállalatok. Ezek részét képezték a *Budapest, Debrecen* és *Celldömölk* székhellyel megalakult területi, valamint a fővárosi székhelyű magasépítő, épületszerelő és előregyártó, illetve a géptermi üzemi vállalatok.

Az új üzemek jóllehet önálló gazdasági egységek voltak, felügyeletüket a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályai látták el. Az így kialakult építési üzemek dolgozói kemény munkát végeztek a háborús károk helyreállításán. Szerény gépesítés mellett az ötvenes évek első felében már évente mintegy 300 kilométer felépítménycserét végeztek el.

A *budapesti, debreceni, celldömölki, dombóvári, miskolci, szentesi* építési főnökségek, a magasépítési és épületelemgyártó főnökségek 1955-ben létrejöttek. Ez utóbbi a mai *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség* jogelődje volt. Ezek a főnökségek a vasútigazgatóságok irányításával működtek. Csupán a *MÁV Építési Géptelepet* és a *MÁV Hídépítési Főnökséget* irányították centralizáltan. Ennek a szervezetnek a munkáját az irányítási problémákból adódó párhuzamos és keresztintézkedések, a lassú ügyintézés, s az ötvenes évek végétől erősödő létszámcsökkenés nehezítette, amit gépesítéssel sem tudtak pótolni. A bürokratikus irányítási rendszer a gazdaságosságot és a minőséget is háttérbe szorította, de mennyiségileg is csökkent a szakszolgálat teljesítménye. Gyakorlatilag a főnökségek irányítás szempontjából mindenkihez tartoztak: *a vezérigazgatósági szakosztályoktól az igazgatósági osztályokig mindenki rendelkezett.* A soklépcsős irányítás miatt az ellenőrzési munka se lehetett eredményes.

A hatvanas évektől a gépi rostálás és aláverés, a portáldarus vágányfektetés és a földmunkák gépesítésével ismét növekedett a vágányépítők teljesítménye, ami éves átlagban a 400 kilométert is megközelítette. A nagyobb teljesítményeket ugyanakkor beárnyékolta, hogy a járulékos munkákat nem végezték el, a vágányépítés valójában csak egyszerűsített felépítménycsere volt.

Az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepció kidolgozása az építési szakszolgálatnál ellentmondásos helyzetet hozott. Az önálló elszámolás és a telepi számla ugyan gazdaságosabb munkavégzést, az érdekeltség javulását eredményezte, de a főnökségek irányításában, felügyeletében megmaradó bürokratikus vonások miatt az építési munkák koordinálatlanná váltak.

Az igazgatóságok és a szakszolgálat, illetve a beruházó és kivitelező között tovább folyt a huzavona. Mindezek ellenére a főnökségek kezdeményezőképessége erősödött, a gazdálkodás rugalmasabbá vált. Ennek hatásai átmenetileg kedvezőek voltak, még akkor is, ha a vágányépítési teljesítmények csökkentek. Vasútszerte egymás után épültek meg a magasperonok, korszerűsödött a biztosítóberendezési hálózat, kevesebb volt az elmaradt járulékos munka, s nőtt a vasúti pályák komplex átépítésének aránya is.

Időközben a szakszolgálat saját erőfeszítései és az import bővülése nyomán növekedett a vágányépítő gépek száma. A vasúti pályaépítést segítő gépláncok javítására a hatvanas évek végétől fokozatosan korszerűbbé vált a jászkiséri építőgépjavító üzem. Ami azért is fontos esemény volt a MÁV építési szakszolgálatának életében, *mert a vágányépítés földmunkáinál 77, a felépítményi munkáknál 86 százalékra nőtt a gépi munka aránya.*

A népgazdaság fejlődésében a hetvenes évek elején bekövetkezett változások a beruházások visszafogásához vezettek. Ez a MÁV építési és pályafenntartási szakszolgálatát is kedvezőtlenül érintette. Ennek hatására a közlekedéspolitikai koncepció által megindított rugalmas gazdálkodás is fokozatosan megmerevedett, amit az építési főnökségek irányításában, felügyeletében beállt újabb elsietett változások is felerősítettek. Az átszervezések után növekedett az építési főnökségek feladata, de a hatáskörök, a rendelkezésre álló technikai, beruházási eszközök változatlanok maradtak. Erre jó példa, hogy megszűnt a MÁV Autófuvarozási Főnökség, melynek feladatait az építési főnökségek vették át. *A szállítójárművek javításához ugyanakkor a feltételek hiányoztak,* sőt az egyre fejlődő vágányépítő géppark tervszerű, megelőző karbantartásáról vonták el azt a munkaerőt, anyagi, tárgyi eszközöket, melyekből amúgy is kevesebb volt a szükségesnél.

Az így megnövekedett javítási feladatok — kellő háttéripar és javítóbázisok nélkül — olyan belső feszültségeket hoztak létre, melynek eredményeként az operatív döntési szintek nagyon kedvezőtlenül felfelé tolódtak. A főnökségek vezetőinek az építési munkák szervezése, gazdaságosságának javítása helyett gyakran a szállítási problémákkal kellett foglalkozniuk, mert a járművek üzemképtelensége bénítólag hatott volna az építésvezetőségek munkájára. A nagyobb problémát mégis az okozta, hogy a hálózati jelentőségű pálya olyan építőszervezetre volt bízva, mely területi alárendeltségben végezte munkáját. Ennek természetes következménye volt, hogy a nagy értékű gépláncok optimális kihasználása — főként az igazgatósági határokon túli munkák végzése esetén — nem realizálódhatott.

Az említett problémák hatására az V. ötéves terv végén a MÁV üzem- és munkaszervezési intézkedési tervének megfelelően az addig vasútigazgatósági alárendeltségben működő építési főnökségek változatlan feladatkörrel a MÁV Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási szakosztály közvetlen felügyelete alá kerültek. A főnökségek önállósága költségelszámolás, pénzgazdálkodás, anyag- és bérgazdálkodás és egyéb kötelezettségek szempontjából erősödött, ami a gazdálkodási szemléletet kedvező irányba mozdította el.

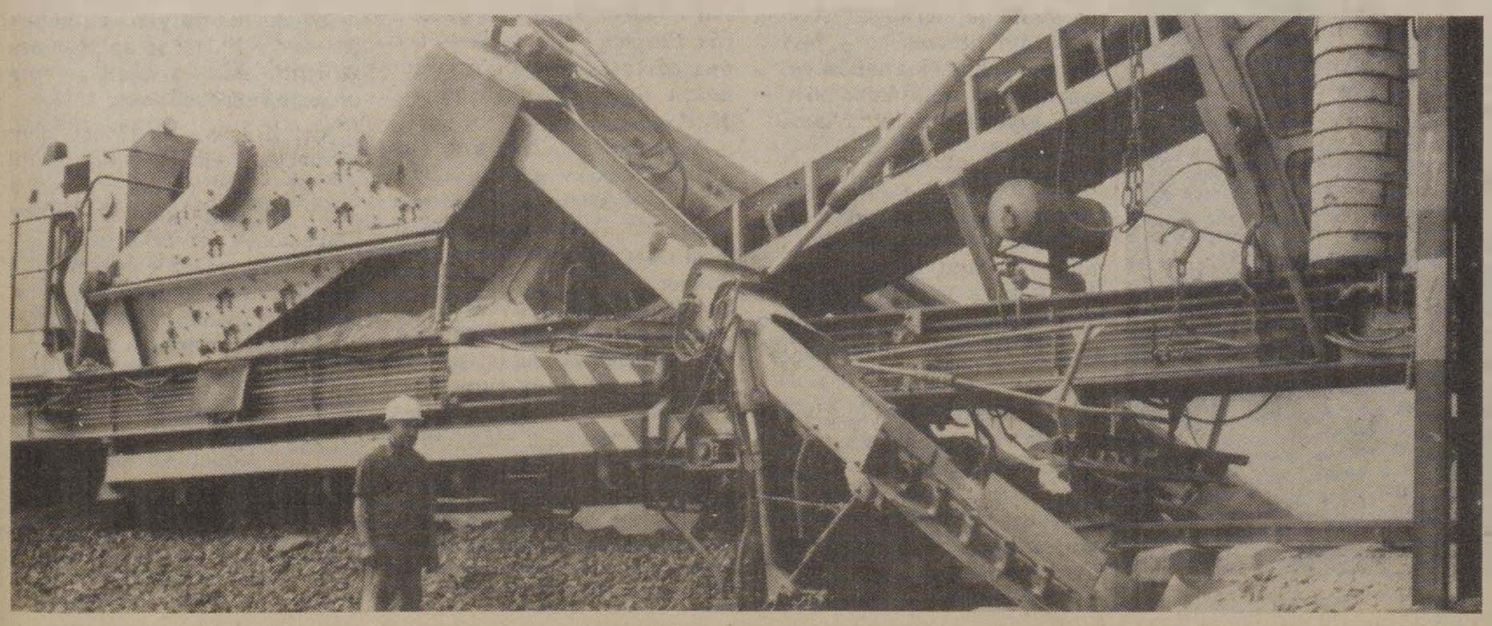
Lerövidült a gazdaságos döntésekhez nélkülözhetetlen információs lánc, csökkent a fölösleges és párhuzamos adatszolgáltatás, gyorsult az ügyintézés. Ugyanakkor az építési főnökségek önállóságukat sürgetik — a bérgazdálkodáshoz hasonlóan — egyéb területekre is kiterjeszteni. *A centrális irányítás tehát alapvetően pozitíven hatott a szakszolgálat munkájára,* azonban a pályaépítési és pályafenntartási főnökségek munkakapcsolata tovább lassult, ami a hálózati érdekek szempontjából nem volt szerencsés. Ezért került sor az utóbbi években az építési pályafenntartási főnökségek munkakapcsolatait erősítő intézkedésekre.

A VI. ötéves tervben a korábbi évek intenzív gépesítése, az alépítmény-javító és vágányfektetési, majd gyorsvágányépítési technológiák tökéletesítése, a hazai körülményeknek megfelelő alkalmazása, továbbá a MÁV és a honvédség kapcsolatának eredményeként a szakszolgálat teljesítette pályaépítési terveit. *A vágányépítési teljesítmények növekedésével és gépesítésével együtt a költségek is jelentősen növekedtek.* A gazdálkodás szigorítása, a meglévő géppark elöregedése, a karbantartási problémák növekedése, nem utolsósorban a vezényelt létszám csökkenése nehéz helyzet elé állította a szakszolgálatot.

Mindezek ellenére abban, hogy a vágányfektetési teljesítmények a VI. ötéves tervben éves átlagban megközelítően 300 kilométerben realizálódhatnak, jelentős szerepe volt a munkaversenynek, a pályaépítő szocialista brigádok vállalásainak. A szakszolgálat saját gondjainak, eredményeinek reális számbavételét mutatja, hogy a munkaverseny-szabályzatot is ennek megfelelően dolgozták át, melynek során az építési főnökségek szakszervezeti bizottsága és a szakszolgálat vezetői között gyümölcsöző együttműködés alakult ki. *Az új munkaverseny-szabályzat az értékelési rendszer konkrétságával, a VI. ötéves tervben jelentős mértékben segítette a belső tartalékok feltárását.* A gazdasági és társadalmi szervezetek összehangolt formában mozgósították a tagságot a tervek realizálására, a vállalkozási kedv és kezdeményezőkészség kibontakoztatására.

Az építési szakszolgálat múltjáról a 35. évfordulón megjelentetett kiadvány követésre méltóan elemzi az eltelt időszak eredményeit és gondjait, az építési főnökségek és üzemek erőfeszítéseit, melyre a VII. ötéves tervben az eddigieknél is nagyobb szüksége lesz a MÁV-nak.

Orosz Károly



Öt év tükrében

Közművelődés a vasúton

A MÁV vezetői vezérigazgatói értekezleten tárgyalták a közművelődési irányelvek gyakorlati megvalósítását a VI. ötéves tervben és megvitatták a VII. ötéves terv időszakára szóló irányelveket. Ezúttal az elmúlt öt év tapasztalatait összegezzük.

Közel tíz éve annak, hogy az MSZMP KB közművelődési határozatát követően az országgyűlés megalkotta a közművelődési törvényt. A MÁV a Vasutasok Szakszervezetével együttműködve adta ki a törvény vasúti végrehajtásával kapcsolatos 113257/1977. sz. utasítását. Azóta a Magyar Államvasutak területén a központi művelődési bizottság irányításával hét területi és 123 üzemi művelődési bizottság koordinálja és irányítja a vasúton folyó közművelődési munkát.

A VI. ötéves tervre a központi művelődési bizottság 1980 szeptemberében adta ki a közművelődési irányelveket. Az irányelvek által körvonalazott feladatok gyakorlati megvalósítása során az elmúlt öt esztendőben sikerek és megtorpanások egyaránt adódtak. A teljesség igénye nélkül a jó kezdeményezések közül bátran említhetjük a *szegedi, debreceni, záhonyi* területi művelődési bizottságok kiegyensúlyozott, folyamatos, koordinatív munkáját. Ezek a bizottságok folytatták azt a jó gyakorlatot, hogy kihelyezett, a tapasztalatcserét és az üzemi művelődési bizottságok beszámoltatását egyaránt szolgáló üléseken a területileg illetékes párt- és tanácsi szervekkel ellenőrizték, segítették a törvényben és a VI. ötéves tervi irányelvekben foglalt feladatok megvalósítását.

Az ilyen értékelő, segítő szándékú beszámoltatásoknak nagy jelentősége van, mert ráirányítják a figyelmet a közművelődési munka legkülönfélébb területeire, feltárják a hiányosságokat, útbaigazítanak a fontosabb feladatok végzésében, s elősegítik a jó munkamódszerek, művelődési formák elterjesztését.

A VI. ötéves terv időszakában az üzemi művelődési bizottságok irányításával számos közművelődési akciót szerveztek. A békéscsabai és záhonyi bejáró dolgozók klubjai a megtorpanások ellenére elősegítették a vasutas dolgozók kulturális ismereteinek gyarapítását, az utazásközi idők hasznosítását. *Pécsett,* a helyi szakszolgálatok művelődési bizottságának és a vasutas kultúrház népművelőinek együttműködése nyomán *erősödött a helyi vasutas kulturális amatőrcsoportok közösségformáló szerepe.* Közülük feltétlen említést érdemel, hogy a pécsi vasutas fúvószenekar az európai országok amatőr együtteseinek fesztiválján nagydíjat kapott.

Szentesen, az üzemfőnökség és az építési főnökség együttműködésével a szocialista brigádok kulturális vállalásainak teljesítésében értek el jó eredményeket.

A járműjavító üzemek művelődési bizottságai a vasúti átlagnál kedvezőbb művelődési intézményi ellátottsággal, az öntevékeny csoportok, brigádklubok munkájában a hagyományos szabadidős közművelődési formákat újakkal ötvözték.

A távközlési és biztosítóberendezési, valamint az építési főnökségeken, közülük is elsősorban *Budapesten* és *Debrecenben* a cigány dolgozók általános iskolai képzésében, beilleszkedésük elősegítésében dolgoztak eredményesen az üzemi művelődési bizottságok.

A vasúti létszámgondok enyhítését szolgálja a püspökladányiak kezdeményezése, hogy a környékbeli községekből a tovább nem tanuló fiatalok forgalmi-kereskedelmi kiképzését valósították meg szervezett formában.

A Közlekedési Múzeummal együttműködve *Mátészalkán* és Pakson, a művelődési bizottságok koordinálásával, a környékbeli iskolák által is gyakran látogatott vasúttörténeti gyűjteményt alakítottak ki, s számos csomóponton a vasutas hagyományok ápolásának részeként régi mozdonyokat állítottak ki.

A vasutashagyomány-őrzésre vonatkozó VI. ötéves tervi közművelődési irányelvek közül különösen sikeres akciók bontakoztak ki egy-egy vasútvonal jubileumának megünneplésére. Ezek közül is kiemelkedő a *Szeged—Arad,* a *Cegléd—Kiskunfélegyháza,* a *Szeged—Kiskunfélegyháza,* a *Szolnok—Békéscsaba,* a *Kiskunhalas—Kelebia* vonalak jubileumához, a vasútvonalak történetéhez szükséges adatok, információk gyűjtésére indított kezdeményezések.

Feltétlenül említést érdemel a szegedi vasútigazgatóság felszabadulás óta eltelt 40 éves fejlődését bemutató kiállítás, melynek a testvér városban, Ogyesszában is nagy sikere volt. Eredményesek azok a folyamatos közművelődést szolgáló művelődési bizottsági kezdeményezések, amelyek vetélkedők, vasúti szakszolgálati versenyek formájában bővítik a MÁV dolgozóinak kulturális ismereteit, s indirekt módon segítik az egész vasút munkáját is. Közülük is kiemelkedik a kongresszusi és felszabadulási munkaversennyel összekapcsolt vetélkedősorozat, amely hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére a vasutas szocialista brigádok több mint 70 százalékát mozgósította.

Voltak azonban a VI. ötéves közművelődési irányelvek végrehajtását nehezítő tényezők is. A munkahelyi közművelődésben általános tapasztalat, hogy a létszámhiányból adódó sok túlóra, a gazdasági gondok növekedése, az egyre nagyobb méretű keresetkiegészítő tevékenység hatása nagymértékben nehezítették és nehezítik a közművelődést.

Az utóbbi két évben nőtt a 8 általános iskolát nem végzett 30 éven aluliak, csökkent az ismeretterjesztésben részt vevők száma, s a kulturális intézmények vasutas látogatóinak aránya. A szocialista brigádok tevékenységében sajnos még sok a formális elem, a művelődési bizottságokban sok helyen nem megfelelő a munkamegosztás, gyakori a rendezvény- és oktatáscentrikusság, hogy csak néhány példát említsünk.

A hiányosságok ellenére is elmondhatjuk, hogy a vasúton folyó közművelődési munka eredményes, számos lehetősége van a közművelődési munka javításának, hatékonyabb végzésének.

Vasúti pálya, pályafenntartás

A vasúti pálya mindenkori helyzetét elsősorban a tervidőszakonként kicserélt felépítmény hosszával, a pályában fekvő sínek rendszerével és korosságával, a kitérők rendszerével, a pályára engedélyezett sebességgel lehet legegyszerűbben jellemezni.

Az utóbbi húsz évben évenként átlagosan 280 vágánykilométer felépítmény cseréje történt meg. A MÁV pályaállagot figyelembe véve éves átlagában 340-360 vágánykilométer felépítmény cseréjére lenne szükség.

A vágányok sínrendszer szerinti megoszlása elég heterogén. Korszerű (48—54-os) sínrendszer fekszik a hálózat 81,7 százalékán, avult (23—42,8 kg-os) a sínrendszer a hálózat 18,3 százalékán.

Hasonló a sínek korossága szerinti megoszlás is:

Az idősebb sínek 50 százalékának életkora meghaladja a 80 évet! Található azonban 100 évesnél korosabb sín is a pályában.

Az engedélyezett tengelyterhelés szerint is nagy a szórás. A vonalak 33,7 százalékán a megengedett tengelyterhelés nem éri el a 20 tonnát.

A vonalak 39,4 százalékán 100 km/óra vagy ennél nagyobb az engedélyezett sebesség, 21 százalékán 99 km/óra, 37,6 százalékán 30—60 km/óra, 2 százalékán 30 km/óránál kisebb az engedélyezett sebesség.

A kitérők sínrendszer szerinti megoszlása:

Avult rendszerű 3,5 százalék.

A kitérők 94,2 százaléka rugalmas csúcssínnel készült. Az ágyazat 87 százaléka zúzott kő, az alátámasztás 67 százalékban betonaljas.

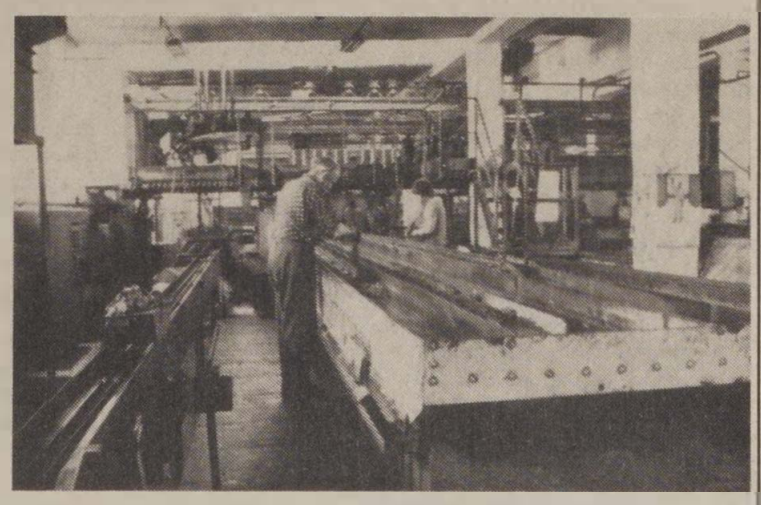
Hézag nélküli vágány a teljes hálózat 45 százaléka, az összehegesztett kitérők száma 6300 csoport, az összkitérők 43 százaléka

A hálózatban sok az elavult, túlkoros felépítmény. A kistömegű sínek miatt alacsony a tengelyterhelés és az engedélyezett sebesség. Az ilyen vonalak hossza viszonylag nagy. Növekedett a cserére váró pályák aránya. Sajnos megnőtt a síntörések száma. Alacsony a kétvágányú pályák aránya és ez nemcsak az üzemvitelt hátráltatja, hanem a pályafenntartási munkák végzését is megnehezíti.

A vasúti felépítmény cseréje akkor válik szükségessé, amikor annyira elhasználódott, hogy az eredetileg engedélyezett sebességgel és a tengelyterheléssel a forgalom már nem bonyolítható le, illetve a vonal pályafenntartási munkával már nem tartható fenn gazdaságosan.

Ennek bekövetkezési ideje a forgalom nagyságától, illetve

Amikor még nem volt aláverőgép



Gyöngyösön, a kitérőgyártó üzemben sínprofilt esztergálnak

paramétereitől, valamint a felépítmény teherbírásától függ.

Az elhasználódott mellékvonalakon, amelyek korábban kis tömegű sínekből épültek meg, így a tengelyterhelésük eredetileg is alacsony volt, *a forgalom lebonyolítása gazdaságtalan.* Cseréjük nemcsak felépítményi, hanem üzemi szempontból is sürgős.

A vasúti pálya biztonsága nagymértékben függ a pályafelügyeleti munkát végző és irányító vasúti szakemberek, mérnökök és technikusok szakmai színvonalától és a rendelkezésre álló eszközök fejlettségétől.

A mérési eszközök pontosságának és megbízhatóságának növelése érdekében *fejlesztették ki a kézi működtetésű mérőkocsikat, majd később a vágányon járó mérővonatot,* amelyben felhasználják a számítástechnika eszközeit is.

A felépítményi mérőkocsi által szolgáltatott adatok képezik a pályafenntartási munkáltatás alapját. A *163 psz. felépítményi mérőkocsi mellett 1985-ben a MÁV üzembe helyezett egy új, korszerű mérőkocsit.* Ezáltal a mérések száma növelhető, a pályafelügyelet hatékonysága is növekszik és csökkenthető a vágányszabályozás mennyisége. A tervszerű pályafenntartási munkáltatási rendszerben a MÁV vonalain évente végzendő fontosabb fenntartási munkák megközelítő mennyiségei:

A legfontosabb felépítményi elemnek, a sín anyagának, belső állapotának, a belső hibáknak a kimutatására szolgálnak az ultrahangos kézi vizsgáló készülékek és az ugyancsak ultrahangos sínvizsgáló szerelvény. Ezek számának szaporítása szintén a pályafelügyelet eredményességét fokozza.

Az üzemben lévő hézag nélküli pályákon a semleges sínhőmérséklet és a sínfeszültség mérésére szolgáló mérőműszerek első példányai már elkészültek. A forgalombiztonság szempontjából fontos a sínfeszültség értékének, illetve változásának ismertetése. Hasonlóan jelentős a pálya biztonsága és a gazdaságos munka szempontjából a szigetelt sínek zárlatosságát vizsgáló műszer.

A hatékony pályafenntartási munkáltatás érdekében, a gazdasági lehetőségeken belül részben szaporítjuk, részben korszerűsítjük a pályafenntartási nagygépeket: *a vágány- és kitérőszabályozó, az ágyazatrostáló, az ágyazatrendező, az ágyazattömítő, az aljcserélő gépeket stb.*

Mind a pályafelügyelet, mind a fenntartási munkáltatás terén végzett szervező és fejlesztő tevékenység a munkaerővel, az anyaggal a gépkapacitással való takarékosságot szolgálja, érvényre juttatva a tervszerű, szervezett munkáltatást, a minőségre és a jó pályaállapotra való törekvést.

Tóth András

Munkában a Platov vágányfektető

Gépbemutató Alsóörs állomáson

Az elmúlt évek, illetve egyes középtávú tervidőszakok során a szakszolgálat elé állított feladatokat — ha nehézségek árán is — eddig sikerült teljesíteni. A nehézségek közül az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál egyik legnagyobb gond a folyamatosan csökkenő munkaerőlétszám.

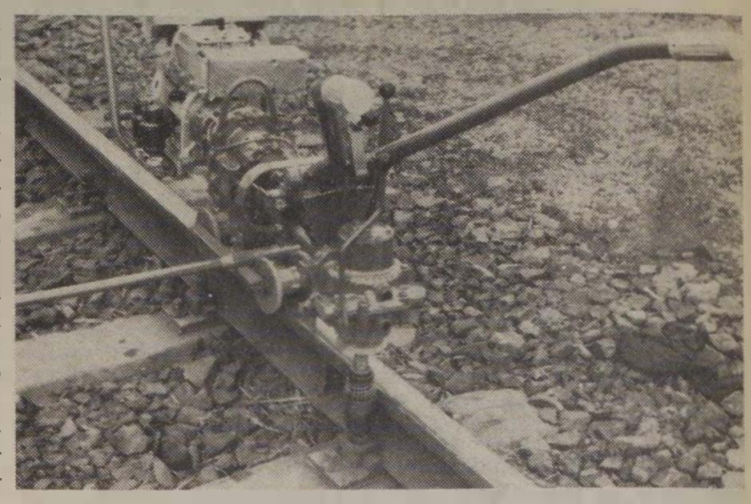
Ez késztette a szakszolgálat vezetését új munkamódszerek alkalmazására. Így került sor a nehéz fizikai munkát igénylő pályaépítési és fenntartási munkák gépesítésére. Kiterjedt vizsgálatok folytak a felépítményi munkák gépesítési megoldásaira, hogy kiválaszthatók legyenek a legmegfelelőbb gépek, illetve a gazdaságosan alkalmazható technológia. E fontos folyamatban meghatározó volt, hogy a pályaépítési és fenntartási munkákat a vasútüzem folyamatos fenntartása mellett — annak legkisebb zavarásával — kell elvégezni.

A gépesítési folyamatot eleinte hazai gyártmányú gépek gyártása vezette be: *földmunkagépek, pályafenntartasi kisgépek, Eva vibrátor, Tvg-Pvg, majd a nagyobb gépek, köztük a Buda aláverők, Csaba rostálók stb.*

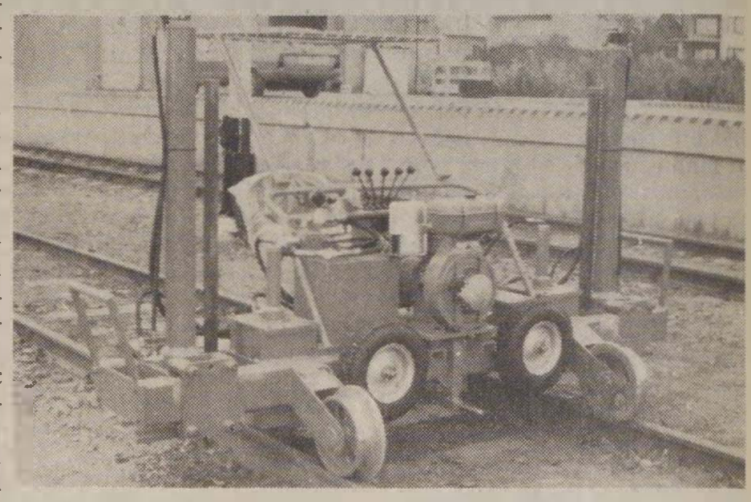
A hetvenes években kerültek beszerzésre és alkalmazásra a ma már nagyon megkedvelt és nélkülözhetetlen *Plasser* géplánccok, *Matisa* rostálók, ágyazatrendezők, a hazai gyártású lakó- és kiszolgálószerelvények, önürítős szállítókocsik stb., majd később a *Platov* rendszerű vágányfektetési technológia alkalmazása és elterjesztése.

A nagygépek mellé azonban úgynevezett kisgépekre is szükség volt, mert a hazai áramfejlesztők, csavarozók nehéz súlya, lassú munkája, gyakori meghibásodása gátolta a folyamatos munkát, és nagy volt a munkaerőigény is.

Ezért egyre több pályafenntartási kisgép is beszerzésre került, a *Bosch, a Geismar* és a *Robel* cégek gyártmányaiból



A hevedercsavarozásra is alkalmas csavarozógép



Ötletes vágányemelő berendezés

(Gyurics József felvételei)

E nagy üzembiztonságot nyújtó könnyű kisgépek jobb megismerésére a nyugatnémet Robel cég a közelmúltban *gépbemutatót rendezett Alsóörs állomáson.* A bemutatott gépek iránti nagy érdeklődést bizonyítja, hogy mintegy 250 szakember tekintette meg a gépeket.

A gépek közül különösen tetszett a vágányemelő gép, a 90 fokkal eldönthető csavarozógép, a talpfafúró, illetve talpvarrat eltávolítására is alkalmas gyorssínvágó.

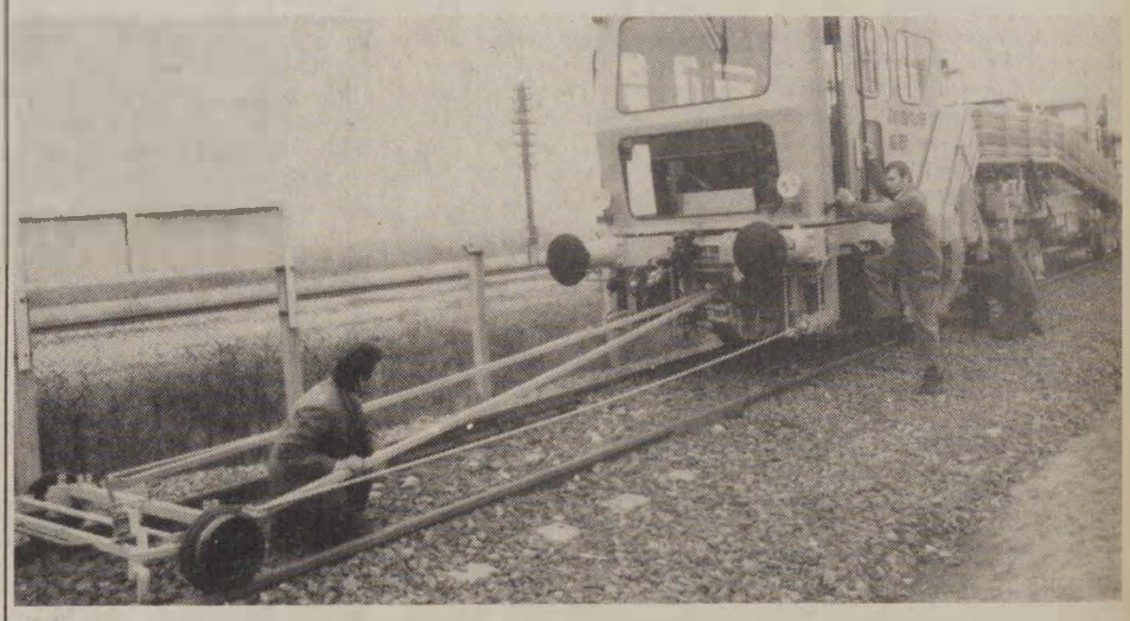
A Robel cég a bemutatót saját költségére szervezte, a magyar szakemberek számára, részben reklám-, részben nem titkolt üzleti szándékkal.

A bemutatott gépek közül több üzemel már a szakszolgálat területén, de további bővítési lehetőség csak a folyamatban lévő világbanki tender értékelése után várható, a benyújtott pályázatok végső kiértékelésének függvényében.

Gyuris József

A prototípus már elkészült

Vágányszabályozógép-gyártás osztrák közreműködéssel



Az építőgépjavító üzemben gyártott vágányszabályozó gép első mintapéldánya

(Szabó Sándor felvétele)

A MÁV a vasúti felépítmény építéséhez és fenntartásához rendelkezésre álló és rohamosan avuló gépparkot a jelenlegi gazdasági helyzetben a javítások minőségének emelésével, a gépek kihasználásának növelésével igyekszik szinten tartani.

A legszűkebb gépi kapacitások közé tartozik a vágányok és kitérők szabályozása. Az e célra szolgáló, hatvanas években hazailag gyártott aláverő gépek elavultak és munkájukhoz, kiszolgálásukhoz a gép mellett még 12-16 pályamunkás szükséges.

A munkaerő további kiváltása és az elavult gépek pótlása céljából hosszú előkészítő vizsgálatok után a MÁV egy olyan géptípust választott, mely a vágányszabályozás nehéz fizikai munkáját — gondos geometriai előkészítés után — a pályamunkások közreműködése nélkül, automatikus, elektronikus vezérlőberendezésekkel, szabatosan elvégzi. *Ez a gép az osztrák Plasser cég SP—08—16 típusszámot viselő, világszínvonalon álló vágányszabályozó gépe.*

A gépet, beleértve a prototípust is, a MÁV gyártja a *jászkiséri építőgép-javító uzem telephelyén.* A gyártás természetesen tőkés devizát igényel, mivel a bonyolult hidraulikus, elektronikus részegységeket az osztrák cég szállítja. Ugyancsak egyszeri devizakiadást jelent a teljes gyártási dokumentáció megvásárlása. Ezzel szemben áll az a gazdasági előny, *hogy azonnal egy világszínvonalú gyártmányhoz jutunk* és lényegében az egyébként egy géphez szükséges tőkés devizából két gépet tudunk hazailag, a mi igényeinkhez igazítva előállítani. A gyártás felfutása után lehetőség nyílik a gépekkel harmadik piacon való megjelenésre is.

A vasúti pályán e gépek üzembe állításával *az élőmunka-ráfordítás csökken, a pályák „minősége" javul.*

Az SP—08—16 típusú gép prototípusa elkészült, az üzemi próbák után, október 28-án a MÁV vezérigazgatója üzembe helyezte. A gép rekordidő alatt készült el, mivel a dokumentációk átvétele és tanulmányozása után a gyártás és szerelés ez év áprilisában indult meg.

Az SP—08—16 vágányszabályozó gép után 1986-ban a kitérőszabályozó változatát, a 08—275 típust szeretnénk legyártani. Egyben anyagi lehetőségeinktől függően meg akarjuk kezdeni az SP—08—16 típus sorozatgyártását is.

Keller Pál

Vendégek az Északi Járműjavítóban

Karl-Heinz Lugenheim, az NDK budapesti nagykövete november 18-án meglátogatta az Északi Járműjavító Üzemet. A vendéget és kíséretét *Szemők Béla*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese és *Balogh Sándor* üzemigazgató fogadta. Az igazgató tájékoztatta a nagykövetet az 1867-ben alapított üzem történetéről és jelenlegi helyzetéről. A vendégek megtekintették a dízel- és villamosmozdonyok szerelőcsarnokát, a forgóvázjavító üzemrészt és az óvodát.

A vendégek az óvodában
(Laczkó Ildikó felvétele)

Az üzem és az NDK-beli Dessau-i járműjavító között több mint tíz éve jött létre a műszaki—tudományos együttműködési szerződés, államközi megállapodás keretében. A szerződés a fejlettebb technológia bevezetéséért, a javítási módszerek cseréjéért, az anyag- és energiatakarékossági eljárások alkalmazási lehetőségeit tartalmazza. A két üzem vezetői minden évben értékelik az együttműködést és rendszeres a tapasztalatcsere-látogatás is.

JUBILÁLÓ ÉHF-EK

Műszaki konferencia Baján

Tíz évvel ezelőtt, 1975. október 1-én *Kaposvárott* és *Szegeden* kísérleti jelleggel megalakultak az első épület- és hídfenntartó főnökségek. Létrehozásuk célja az volt, hogy egy tiszta profilú szervezet kialakításával igazi gazdája legyen a vasúti épületeknek és hidaknak.

A jubileum alkalmából a két főnökség és KTE szakcsoportok október 18-án Baján, a Hotel Sugovica konferenciatermében műszaki tanácskozást tartottak. Ezen *Lantos Péter*, a szegedi ÉHF vezetője köszöntötte a szakembereket és vendégeket — köztük *Lovász Lázárt*, a szegedi igazgatóság vezetőjét és *Busch Károlyt*, a pécsi igazgatóság helyettes vezetőjét.

Egy évtized tapasztalatai

Ezután *Sajtos Péter*, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője nyitotta meg a konferenciát. A vasút szervezeti korszerűsítésében a legsikeresebb állomásnak nevezete az ÉHF-ek létrehozását. Megalakulásukkal az épületek és hidak koncentrált fenntartásának lehetőségét teremtették meg. *Dr. Erdélyi Tibor* nyugalmazott osztályvezető az ÉHF-ek megalakulásáról tartott előadást. A régi szervezeti formában, a pályafenntartási főnökségek vegyes profiljában a pálya és közvetlen tartozékainak fenntartása volt az elsődleges, míg az épületeké háttérbe szorultak. Ezek a körülmények tették szükségessé a szervezeti változtatást. *A kaposvári és a szegedi ÉHF-ek kísérleti céllal alakultak*, melyeknek kedvező tapasztalatai alapján szerveződtek meg később a budapesti és a többi igazgatóságok hasonló főnökségei.

A gyakorlati tapasztalatokról *Varga István*, a pécsi igazgatóság műszaki osztályának főmérnöke számolt be, majd a két jubiláló ÉHF vezetője ismertette az elmúlt tíz év munkáját, eredményeit. Bevezetőjükben mindketten elmondották, hogy fő tevékenységük mellé az elmúlt években több új feladat is társult. Így a lakásgazdálkodással kapcsolatos szolgáltatások, a gépkocsik üzemeltetése, a jóléti létesítmények fenntartása, egy részének üzemeltetése, a vízgazdálkodási feladatok és egy sor más tevékenység (pl. házgondnokság) is hozzájuk került. Munkájukban meghatározó lett a szintén odacsatolt tervező és előkészítő csoport tevékenysége.

Csabai László, a kaposváriak vezetője azt is elmondotta, hogy a pécsi igazgatóság területére kiterjedő ÉHF-nek 10 építésvezetősége van (7 magasépítményi, 1 hidász és 2 kertészeti), s jelenleg 882 fővel dolgoznak. *A területi széttagoltság sem akadálya annak, hogy eredményes munkát végezzenek.* Ezt bizonyítja, hogy az elmúlt tíz évben hatszor érdemelték ki a Kiváló Főnökség és kétszer az Élenjáró Szolgálati Hely címet.

Kaposvári sikerek

A kaposvári ÉHF az elmúlt évtized alatt 244 lakást és 70 felvételi épületet újított fel. Lakásaik száma 1976-ban 2050 volt, ami a selejtezések, lakáskiadások és más okok miatt 1668-ra csökkent. A felvételi épületek Dombóvártól Pécsig, Kaposvártól Gyékényesig és a Lepsény—Nagykanizsa vonal egy részén egymás után újultak meg. Felújításra kerülnek a vontatási épületek és a szociális létesítmények is. Kiemelten kezelik a balatoni állomásokat, ahol nemcsak a felvételi épületek, hanem a környezet is megújul. A virágdíszben pompázó állomások, szép parkok a kertészek jó munkáját dicsérik. *Hídfenntartási munkájuk is sokrétű.* A hegyvidéki vasutakra jellemző számtalan kis híd, csőáteresz, boltozathíd — sajátos arculatot ad munkájuknak. *Többek között főjavítottak, megerősítettek 87 hidat, s közel 33 ezer négyzetméter hídfelületet mázoltak.* Jövőre pedig hozzákezdenek a vasúti Mura-híd mázolásához.

A főnökségen hagyományai vannak a brigádmozgalomnak, 34 szocialista brigádban 516-an tevékenykednek elismerésre méltóan. A brigádok a munka mellett kiveszik részüket a társadalmi munkából is. A kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben az igazgatóság területén a harmadikok lettek. Újítóik az idén eddig 1,7 millió forintot takarítottak meg.

A szegediek vállalása

Lantos Péter, a szegedi ÉHF-ről elmondotta: 12 építésvezetőségükön (9 magasépítményi, egy-egy hidász, kertész és házgondnoksági) 748-an dolgoznak. Örvendetes, hogy a kezdeti 330 szakmunkással szemben ma 420-an dolgoznak. Nőtt a főiskolát, egyetemet végzettek száma. A főnökség létrehozásakor a magasépítményi állag rendkívül leromlott állapotban volt, az állomási és egyéb épületek, közműhálózat többsége a századfordulón épültek. Magasépítményi állaguk ma 1,5 millió légköbméter, ami százezerrel több, mint 1977-ben. Jelentősen nőtt csatornahálózatuk, a nyomócsővezeték hossza és az általuk fenntartott kazánházak száma is. *Az épület- és közműfenntartás 75 százalékát tmk-rendszerben végzik.* Amíg 1976-ban a teljes épületfenntartási költségük 38,5 millió Ft volt, addig tavaly 111,5 millió. *Idén újabb 91 épület főjavítását tervezik elvégezni.* Az igazgatóság területén egyre több állomásépület dicséri az ÉHF munkáját. Kalocsa, Nagylak, Kiszombor állomását eredeti stílusban állították helyre.

Vasszerkezetű hídjaik hossza a budapestiek után a legtöbb, 6500 vgtengely folyóméter. Saját és idegen kivitelezők segítségével jövőre szeretnék a hídmázolási lemaradást pótolni. Saját erőből többek között a Kőrös hídjait, a makói Maros-hidakat és a Tiszaugi-hidat mázolták. Tervezőik 810 tervet készítettek. 1600—1700 lakás kezelésével, fenntartásával is foglalkoznak. Évente átlagban 50-54 lakás főjavítását végzik el többségében komfort fokozat javításával.

Önköltségi tervük tíz év alatt megduplázódott, 1984-ben 180 millió forint volt.

Az eltelt évek alatt jelentős mértékben gépesítettek, javították a dolgozók élet- és munkakörülményeit Huszonnyolc szocialista brigádjukból hét a MÁV Kiváló címmel büszkélkedhet. A főnökség pedig négyszer érdemelte ki az Élenjáró Szolgálati Hely kitüntető címet.

Az épületfenntartás

Az épületfenntartás jövőjéről szólva *Gombár György*, a vezérigazgatóság építési és pályafenntartási főosztályának osztályvezetője elmondotta, hogy a szűkös anyagi körülmények miatt kevesebb lehetőség lesz új létesítmények építésére. Ezért a meglévők állagát kell a mostani szinten tartani. Hangsúlyozta, hogy a vasúti építészet a magyar építészetnek része, ezért védeni kell a vasútra kialakított karaktert, ápolni kell a hagyományokat. Annál is inkább, mivel a közlekedési épületek 80-85 százalékát a vasút kezeli. Jó példaként említette a közelmúltban eredeti stílusban felújított Kalocsa állomás példáját.

Halmai Árpád főosztályvezető-helyettes zárszavában elismeréssel szólt a kaposvári és szegedi főnökségek munkájáról, az ott dolgozók helytállásáról. A jövő feladatairól szólva megemlítette, hogy a vasút kiemelten kezeli a törzshálózati vonalakat, s a pályák felújításával, korszerűsítésével együtt az ott lévő épületek és hidak felújítására is gondolnak.

(Gellért)

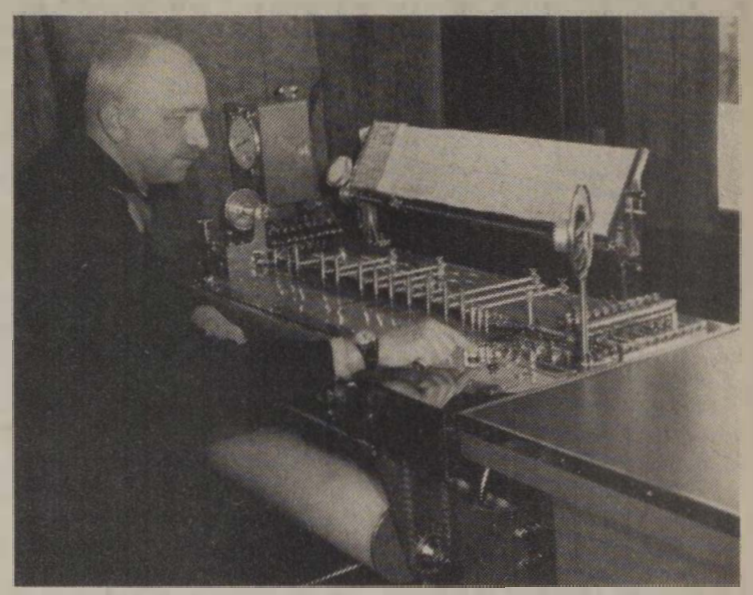
Csak a munka éltette

Látogatóban a 88 éves Bereznai Oszkárnál

Bereznai Oszkár 25—30 évvel ezelőtt a vasút egyik legtekintélyesebb mérnökének számított. Nem akadt akkoriban egyetlen krampácsoló sem, aki ne hallott volna az úgynevezett Bereznai-diagramról. Újításainak, találmányainak száma megközelíti a százat. Ezek közül jó néhány ma is „él".

Oszi bácsi — így szólítják legkedvesebb ismerősei — Rákospalotán él, a régi MÁV-kolónián egy tágas lakásban. Mosolyogva fogad, elnézést kér, hogy megvárakoztatott.

— *Hallottam a csengőt, nincs baj a fülemmel, de már nehezen mozgok* — mentegetőzik. — *Ha betelepszem a karosszékbe, alig birok föltápászkodni belőle. Nem csoda kérem, hiszen a 88. évemet taposom.* Öreg vagyok, nagyon öreg, ám az emlékezetem még jó, csak ritkán keverek össze adatokat és neveket.



A feltaláló a mérőkocsi műszerasztalánál

Nyolcvannyolc évesen, otthonában

Újítások, találmányok

Betessékel a szobába, hellyel kínál, aztán folytatja: — Szegedi ifjúságom is gyakran eszembe villan. Bennem él szüleim, testvéreim képe. Szép gyermekkorom volt, még szebb ifjúságom, a felnőttkoromról nem is beszélve. Sikeres életre tekinthetek vissza, mert én mindig azt tehettem, amit szerettem. *A pénz sohasem érdekelt. Csak a munka éltetett.* Édesapám is rajongott a munkájáért. Vasúti főellenőr volt. Jómagam azonban nem a családi hagyományok miatt lettem vasutas. Érdekeltek a gépek, a technika, ezért beiratkoztam a Műegyetemre, mert akkoriban nem úgy ment a felvételi, mint manapság. 1922-ben kaptam meg a diplomát, aztán állás után néztem. Az Istvántelki Főműhelyben sikerült elhelyezkednem. Apám nem segített, el sem fogadtam volna.

Oszi bácsi pár percig hallgat. Lehunyja a szemét: láthatóan erőt gyűjt, hogy folytathassa életének krónikáját. Segítségképpen tétován megszólalok:

— Tehát a mai Landlerben kezdődött a karrierje.

— Karrier? Csúnya szó. Maradjunk annyiban: *a Landlerben lehetőséget kaptam az értelmes, mérnökhöz méltó munkára!*

Egy listát rak elém reszkető kézzel. Arra kér, olvassam, mi áll a papíron. Újítások, találmányok címeit olvasom: „Facsiszológép (1925-ben), Szikrafogó-szerkezet a kúpolókemencékhez (1926), Önműködő ütőmű féktuskó átvételhez (1926), Állítható szegecselő tőke, váltók szegecseléséhez (1930), Motorhajtásos kézi fúrógép, önműködő előtolással, fékszereléshez (1931) stb."

— *A húszas évek közepétől 1931-ig vagy húsz újításom, találmányom volt* — fűzi hozzá magyarázatként. — Ezeknek köszönhetem, hogy áthelyeztek az akkori igazgatóság járműszerkesztési osztályára. Ma is jól emlékszem az első jelentősebb találmányomra, a kocsiszerelő állványra, amelyet az Istvántelki Főműhely valamennyi munkahelyén alkalmaztak. Nagyon sok érdekes feladatot kaptam később is. 1938-ban pedig egészen rendkívüli munkát kértek tőlem . . .

Elkészül a Bereznai-diagram

Itt elhallgat, láthatóan azt fontolgatja, érdemes-e elmondani. Bátorításomra folytatja:

— Egy vallási ereklyét, az úgynevezett Szent Jobbot akarták vonaton szállítani. Arra kértek, hogy készítsek egy olyan állványt, amely bármilyen rezgést kibír. Sikerült. A Szent Jobb sértetlen maradt!

— Az évtizedek során számos elismerést kapott. A legnagyobb, a legrangosabb a Kossuth-díj volt. Miért kapta?

— A felépítményi mérőkocsiért. Ennek a konstrukciónak a története 1947-re nyúlik vissza. *A minisztérium bízott meg azzal a feladattal, hogy tervezzek egy olyan műszercsoportot, amellyel a pályafelépítmények jellemzőit lehet mérni, mégpedig jóval pontosabban, mint az akkor használatos készülékek.* A feladat elvi megoldását gyorsan kiötlöttem. A tervezési munka, a rengeteg rajz elkészítése azonban már lassabban ment.

— Nem segítettek a munkatársai?

— Ha megkérem őket bizonyosan segítettek volna, de én megszoktam, hogy magam csinálok mindent. 130 rajzot készítettem! A kivitelezésnél minden simánt ment. Egyetlen részletrajzot sem kellett módosítani.

— Mi a találmány lényege?

— *A mérést teljesen matematikai alapokra helyeztem.* A kocsiban nem volt inga, általában semmilyen addig alkalmazott eszköz. A műszerkocsi alatt egy attól független, úgynevezett mérőalváz futott, amely kerekeinek emelkedésével és süllyedésével jelzéseket adott egy műszernek. Az diagramot rajzolt a műszerasztalon mozgó papírra.

— Ez volt a nevezetes Bereznai-diagram?

— Igen. Ebből a diagramból ki lehetett számítani a pálya emelkedésének és süllyedésének mértékét. A mérőalvázból három-három tapogatókar is lenyúlt mindkét vágányszálra. Onnan adott pontos jelzéseket a torzulásokról, a nyomtávszélességről. *A pálya nyolcféle jellemzőjét mérte a kocsi.* Rögzítette a megtett út hosszát, a hibák pontos helyét. A pályaszakasz teljes képe került az értékelő pályafenntartási szakmérnökök elé.

Értelmes élet a MÁV szolgálatában

— Használják még ezt a mérőkocsit?

Oszi bácsi nem válaszol. Iratai között lapozgat, majd átnyújt egy furcsa írást. Hamarosan rájövök, hogy kínai. Szerencsére ott a magyar fordítás is. Csupa dicséret és elismerés. Azután újabb iratok, fényképek kerülnek elő. Valamennyi azt tanúsítja, hogy a mérőkocsi a kor legmodernebb vasúti eszköze volt.

Ma már természetesen korszerűbb mérőkocsik vannak. Az osztrák Plasser és Theuer cég EM—80-asa jelenti a világszínvonalat. Teljesen elektronizált, számítógéppel felszerelt Az értékelést sem az emberre bízza, elvégzi önállóan.

— Oszi bácsi, mikor állt utoljára a rajzasztalnál?

— *Már nagyon régen* — feleli halkan. — *A szemem sem a régi, meg a kedvem sem.* Nemrégen temettem el a feleségemet, ő is közel volt a kilencvenhez. Nincs sok már hátra nekem sem. Értelmes életet éltem a vasút szolgálatában. Az emlékek segítik elviselni 88 év terhét . . .

Sárközi Gábor

Társadalmi munka eredményeként

Muzeális mozdony Gyékényesen

A gyékényesi körzeti üzemfőnökség dolgozói *elhatározták, hogy egy 375-ös muzeális mozdonyt helyreállítanak és kihelyezik az állomás előterébe.* A munkát a kocsijavító műhely szocialista brigádjai vállalták november 7-e tiszteletére.

Egyidejűleg a nagykanizsai pályafenntartási főnökség IV. számú főpályamesteri szakaszának két szocialista brigádja 240 társadalmi munkaórában elkészítette a mozdony talapzatául szolgáló vágányt, valamint végrehajtotta a mozdony kihelyezését.

A muzeális mozdony avatását november 6-án tartották a község vezetőinek, a pécsi vasútigazgatóság képviselőjének részvételével.

Balogh László üzemfőnök-helyettes köszönetet mondott mindazon szerveknek, intézményeknek — külön kiemelve a Közlekedési Múzeum támogatását —, amelyek lehetővé tették a mozdony kihelyezését

CSAK NOSZTALGIA?

Napjainkban divattá vált a nosztalgia. Érdekel bennünket apáink és nagyapáink kora vagy — ha megöregedtünk — szívesen gondolunk vissza saját fiatalkorunkra. Nosztalgiaműsorokat rendeznek országszerte. Szentendrén *„Nosztalgia kávéház"* nyílt. 1984-ben vezérigazgatói rendelet alapján a MÁV-nál is nosztalgia-munkabizottság jött létre, mely azóta is működik. Munkájuk eredményeképpen a MÁV már 3 üzemképes muzeális gőzmodonnyal rendelkezik.

Felvetődik a kérdés: indokolt-e az anyagi eszközöket lekötő „nosztalgiázás"?

Becsüljük meg nemzeti értékeinket

Amikor az első vonat 1846-ban elporoszkált Pestről Vácra, ez akkor fontos következményekkel járó történelmi esemény volt. Azok a mai szemmel nézve mulatságos, de mégis egyre hosszabb, egyre nagyobb tömegű és egyre gyorsabb múlt századi vonatok elengedhetetlen előfeltételei voltak annak, hogy hazánkban említésre méltó ipar fejlődhessen ki, hogy a magyar mezőgazdaság termékeit olcsón lehessen a felvevőpiacra elszállítani, hogy az embereknek egymással és a világgal való kapcsolata sokrétűvé válhasson. Saját nemzeti múltunkat becsüljük tehát meg, ha a magyar vasút múltját feltárjuk, s még megmaradt tárgyait magunk és utódaink számára megőrizzük.

A magyar múlt okmányait az *Országos Levéltár,* képzőművészetünk fontos alkotásait a *Magyar Nemzeti Galéria* őrzi. Az értékes műemléki épületek sorsával az *Országos Műemléki Felügyelőség* törődik: érthető tehát, ha a magyar közlekedés műszaki emlékeit a *Közlekedési Múzeum* igyekszik megőrizni.

A vasútnál azonban nehéz a helyzet. Könnyű ugyanis belátni, hogy például a Benczúr-festmény megőrzéséhez sokkal kisebb terület szükséges, mint egy 424-es sor. mozdony vagy egy négytengelyes személykocsi kiállításához. A vasút területén létesített felvételi és egyéb épületek is idővel elavulnak és az üzem zavartalan lebonyolításának gátjává válnak. A közlekedési műszaki emlékek kiállítása s a műemlékek védelme így még egy, a mainál sokkal terjedelmesebb közlekedési múzeumban sem volna megoldható. *Olyan megoldást kellett tehát találni, mely lehetővé teszi a magyar vasúti múlt tárgyi tanúinak a múzeumi lehetőségek szűk korlátaiból adódónál sokkal teljesebb megőrzését.* Ez nem tűrt késedelmet, hiszen a múlt emlékei máskülönben nyomtalanul tűnnének el.

Az elmondottak azonban a vasúti műszaki emlék — és műemlékvédelem sokrétű problémakörének csak egyik, jóllehet alapvető — szempontjával kapcsolatosak. E szemponton túlmenően a múlt jelei emlékeinek megmentése a vasút számára gyakorlati jelentőségű is, mert ez a munka:

- *a vasútról alkotott társadalmi kép megjavítására,*
- *a még pályaválasztás előtt álló fiatalok szándékainak motiválására,*
- *a bel- és külföldi turistákkal folytatandó forgalom kialakítására is alkalmas.*

Ezért a különböző — történeti értékkel bíró, műszaki emlék és műemlék jellegű létesítmények megőrzése, helyreállítása, felújítása és megfelelő állapotban való tartása:

- *közlekedéspolitikai,*
- *gazdasági és idegenforgalmi kérdés.*

Vasúti járművek, műszaki berendezések

A vasúti műszaki- és műemlékvédelemnek az alábbi konkrét feladatai, illetve lehetőségei vannak:

- *járművek, régi berendezések, épuletek megóvása,*
- *vasúti skanzen kialakítása,*
- *nosztalgiaforgalom kifejlesztése.*

Manapság divatba jött, hogy állomások vagy különböző egyéb MÁV-intézmények területükön — sőt néha nem MÁV-tulajdonú területen is — egy-egy járművet állítanak ki. Elsősorban gőzmozdonyokról van szó, de vannak kiállított dízel- vagy villamos mozdonyok és kocsik is. *Ma már több mint 100 ilyen járművet tartunk nyilván,* s számuk még tovább növekszik. Ezeket a járműveket rendszerint lelkes helyi vasutasok — általában szocialista brigádok — állítják helyre és tartják (esetleg) karban. Bármenynyire is örvendetes a magyar vasút története iránt, tettekben is megnyilvánuló lelkesedés, a műszakiemlék-védelemnek mégsem ez a legjobb módja. Ezek a — rendszerint szabad ég alatt kiállított — járművek ugyanis bizonyos szempontból a kerti törpékhez hasonlatosak, tudniillik igy nincs funkciójuk. A helyes műszaki-műemlékvédelem alapelve az, *hogy a megőrzendő objektum számára megfelelő funkciót kell biztosítani,* különben azok állapota tartósan alig biztosítható. Az elszórtan kiállított járművek számának további növelése ezért nem kívánatos.

A MÁV különböző muzeális értékű műszaki berendezéssel (vontatási, pályafenntartási, jelzés- és biztosítástechnikai, valamint egyéb műszaki emlékekkel) is rendelkezik. Ezek megóvásának legcélszerűbb módjáról esetenként kell dönteni. Nehézséget jelent, hogy azok számára megfelelő funkció általában nem biztosítható.

Műemlék épületek

Rendkívül nagy jelentőségű feladat a vasúti területen található műemléki értékű épületek — elsősorban felvételi épületek — megóvása. Műmlékvédelmi jelleggel megőrzendők:

- egyes kiemelkedő jelentőségű nagy állomásépületek (pl. Budapest-Nyugati, Budapest-Keleti, Miskolc-Tiszai, Szeged személypályaudvar),
- a MÁV és a MÁV elődjeit képezett különböző magánvasutak típus felvételi épületeinek legalább egy-egy példánya.

A vasúti épületek műemlékvédelmi ügyeinek az országos érvényű műemlékvédelmi rendelkezések által adott keretbe kell beilleszkedni.

A műemlékként megőrzendő épületek számára szintén (lehetőleg az eredeti rendeltetésnek) *megfelelő funkciót kell biztosítani,* s nem feltétlenül kell az eredeti állapothoz mindenáron ragaszkodni. Az értő vasúti műemlékvédelem gyönyörű példája a felújított *Eiffel-féle* Nyugati pályaudvar.

Itt érdemes említést tenni a legrégibb magyar vasúti műemléki épületről, az egykori Magyar Központi Vasút 1847-ben üzembe helyezett szolnoki pályaudvarának *(„Ó-Szolnok")* ma is meglevő felvételi épületéről. 1848/49 fordulóján — a kormányzat Budáról Debrecenbe történt menekülésekor — egy éjt töltött itt *Kossuth Lajos* és a magyar királyi korona.

Az építeszetileg is igényes épület — ma vasutas lakóház — feltétlenül műemléki védelmet igényelne.

Dr. Heller György

(Folytatjuk)

Legyen az utasunk!

A közönségszolgálati iroda hétköznapjai

Budapest, Népköztársaság útja 35. Telefon: 228-049 és 228-056. Hirdetjük a 130 ezer példányos menetrendünkben, s több százezer szórólapon. Jelképesen az iroda portáljával hívjuk, várjuk az utasokat. Évi 232 millió utas közül noha csak töredékrész keresi fel, rangja mégis jelentős.

— Irodánk a MÁVTOURS létrejöttével új profilt kapott. A menet-, ülő-, fekvő- és hálóhelyek eladásán kívül idegenforgalmi szolgáltatást is végzünk. Körzeti szerepünk most alakul ki — tájékoztat *Hobot Lászlóné,* az iroda vezetője.

Kiszler János és Serfőző János az információban
(Laczkó Ildikó felvétele)

Vártuk Önt!

A közönségszolgálati iroda színvonalasan reprezentálja a MÁV-ot. A belépőt meglepi az a miliő, ahol és ahogyan fogadják. Kényelmes fotelek. Üveglapos asztalok. Négynyelvű feliratok. Utazási ajánlatok. Mintha csak mondaná egy hang: *vártuk Önt!* És az ajánlás szlogenje: *legyen az utasunk!*

Hobot Lászlóné

Az információ, a jegyeladás, az áruszállítási tájékoztatás, a programajánlás itt egy helyen található.

Az iroda forgalma — noha vége a nyárnak — ezúttal is élénk. Jönnek-mennek az emberek. Érdeklődnek, vásárolnak, tájékozódnak. A tájékoztatás természetesen díjtalan, akár lesz belőle utazás, akár nem.

— Az utasok segítséget várnak tőlünk. Nem mindig tudják, hol, hogyan kezdjék utazásuk szervezését. A családban csak fővonalakban alakulnak ki az utak. *Mi pontosan megmondjuk, hogy mikor, honnét, mivel induljanak.* Mennyibe kerül az egész. Milyen valutával fizethetnek. Hogyan olcsóbb! Ha az utas európai körutazásra indul, mondjuk Ausztria, NSZK, Franciaország, Anglia, netán Svájc és Olaszország érintésével, előkészítése hosszabb időt vesz igénybe.

— Hogyan fogadják ezt az utasok?

— Természetesen megértéssel. Egy ilyen utazás „eladása" két-három órát is igénybe vehet. A menetrend, menetjegy, helybiztosítás, valutaátszámítás, utazási adminisztráció elkészítése várakoztatással jár.

Az informátorok több nyelven adnak tájékoztatást, a pénztárosok hasonló módon jegyeket. Forint mellett a frank, a zloty, korona, márka, rubel pénznemek használata természetes. Bevételük a nyári forgalom alatt 30 millió forint volt. Többnyire valutában. Minden létező valutával dolgozunk! A napi árfolyamok ismerete kötelező. Az átszámítás már rutinmunka. De a Magyar Nemzeti Bank előírásai és a MÁV pénzügyi rendelkezései ismerete nélkül ez a munka nem képzelhető el.

Öt nyelven

Serfőző János és *Kiszler János* nyugdíjas főfelügyelők öt nyelven tájékoztatnak. A menetrendi adatokat többnyire „fejből" ismertetik. A Paris-Estre induló utasnak *Wien—Salzburg—München—Stuttgart—Strasbourg* útirányon át azonnal mondják az indulási időt. Oda és vissza!

— *Nyáron igazi nagyuzem vagyunk* — folytatja az irodavezető. — Itt nincs menesztés, váltóállítás, mégis indulnak a vonatok: *A Balt-Orient, a Wiener-Walzer, a Tisza, a Puskin, a Ciklámen, a Bakony-Őrség.* És a legtermészetesebb módon beszélnek Kijev, Bécs, Párizs, Moszkva, Barcelona eléréséről. A kapcsolat kölcsönösen szívélyes. Már-már etikettszerű, mert itt így illik. Az utas bizalommal érkezik. A szolgáltatásainkért fizet és hálapénz nélkül is rangos kiszolgálást vár el.

Voltak utasaink, akik hazatérve külföldről virággal kedveskedtek pénztárosunknak. Mint elmondták, hihetetlennek tartották, hogy Lisszabonban tudtak az utazásáról. Helyét fenntartották. És mindenütt, amerre járt, percre, viszonylatra egyezett minden.

A MÁV-nak más utazási irodákkal kell felvennie a versenyt. Olyanokkal, amelyeknek évtizedes tapasztalata van már az idegenforgalomban.

— Hogyan alakul a nyitva tartás?

— *Reggel 9 és délután 5 óra között tartunk nyitva,* de mi már fél kilenckor bent vagyunk. Megbeszéljük a napi feladatot, és természetesen dolgozóink egyéni gondjait is. Évente 10 ezer menetrendet és sok díjszabást adunk el. Az áruszállítás után is sokan érdeklődnek.

Szocialista brigádban

Hobot Lászlóné 1983 áprilisa óta irányítja a közönségszolgálati iroda munkáját. Előtte a budapesti igazgatóság menetkedvezményi csoportjának vezetője volt. Hosszú éveken át ő maga is pénztárablak mögött ült.

— *Formaruhát készítettünk magunknak, saját pénzből.* — Megmutatja a Patyolattól éppen kihozott ruháját. Kezében kis rézembléma és egy névjegytábla. Ez a dekoráció. Az utas tudja meg, hogy ki szolgálta őt ki.

Egy szocialista brigádba tartozik az egész iroda közössége. A nyereségérdekeltség nemcsak a vezetők, hanem a dolgozók közügye is. Kereskedők a szó igazi értelmében. Az utast vendégként tisztelik.

Új „vevők" érkeznek, mások éppen távoznak. Ránézek egy új plakátra. Megfog szlogenjének gondolata: *„Azon vagyunk, hogy legyen az utasunk".* Igen. Valahogy így kellene mindenütt. Hihetően többen szállnának fel belföldi vonatainkra és a nemzetközi járatainkra.

Szabó Béla

Hogy van, vezérigazgató-helyettes elvtárs?

A nyár végén kertes családi házában kerestem fel Szombathelyen *Szabó Bélát,* A MÁV egykori vezérigazgató-helyettesét. A garázsból jött ki sortnadrágban, olajosan, mint egy szerelő.

Nevettem. Szabó Béla úgyszintén, hiszen előző találkozásainkra előkelő helyeken, vidéki MÁV-igazgatóságokon, vasutasnapi ünnepeken vagy a MÁV Vezérigazgatóságán került sor.

Betessékelt a ház pompás kiskertjének árnyat adó lugasa alá.

— Mindjárt jövök, csak előbb kezet mosok és tiszta inget húzok — mondta.

Mire visszajött, felesége hűsítő italokat, bort rakott az asztalra.

— Mi érdekel? — kérdezte mosolyogva, miután poharat emeltünk.

— Arra vagyok kíváncsi, mit csinál, hogy él egy volt vezérigazgató-helyettes?

— *Jól vagyok. Annyira jól, hogy amint láttad, kocsit is bütykölök.* Ugyanis miután nyugdíjba mentem, megtanultam kocsit vezetni. Most ismerkedem a mechanikájával.

— Keserűség csendül ki szavadból, amikor azt mondod, „nyugdíjba mentem".

— Hagyjuk ezt. Szerencsére túl vagyok rajta, sőt mondhatnám, hogy még jól is jött a nyugdíjaztatás, mert rendbe hoztam a házam és bepótoltam azt a mulasztást, amit családommal, gyereikeimmel, unokáimmal szemben vasutas korombban vétettem.

— Végül is nem panaszkodhatsz, hiszen sikeres pályát futottál be. A hernádvécsei vonatfékező fia sokra vitte.

— No nem volt az olyan könnyű, hiszen a forgalmi szolgálattevő posztról majd minden jelentősebb beosztásban szolgáltam. Közben két diplomát is szereztem. Kárpát-Ukrajnában még szovjet vasutas is voltam.

— Mire emlékszel a legszívesebben?

— *Amikor Debrecenben vezérigazgató-helyettes voltam.* Akkor épült Záhony, ahogy emlegetik. Európa egyik legnagyobb szárazföldi kikötője. Erre büszke vagyok. Az akkori Záhonnyal kapcsolatos munkám segítette a szovjet vasutas kollégákkal való jó kapcsolatok kialakulását. *Ez a jó kapcsolat még ma is tart, hiszen visszahívtak.*

Olvasom a hivatalos levelet, amiből kiderül, hogy Szabó Bélát, a MÁV nyugdíjas vezérigazgató-helyettesét megbízzák a magyar—szovjet áruforgalommal, illetve a hazánkon átmenő tranzitszállítmányokkal kapcsolatos ellenőrzésekkel, vizsgálatokkal. A felhatalmazás értelmében akár az illetékes szovjet miniszterrel is folytathat tárgyalásokat.

— Örülsz?

— *Nagyon. Úgy érzem magam, mint egy úttörővasutas.*

— A fizikumod, a szellemi frissességed még mindig a régi. Nem csodálom, hogy ezt a vezérigazgatóságon is észrevették és lehetőséget adtak arra, hogy több évtizedes tapasztalataid, tudásod nyugdíjasként is kamatoztasd.

— *A vezető állásból nyugdíjba mentek közül én vagyok az első, aki úgy jár be dolgozni a vezérigazgatóságra, mint régen.*

— És mi lesz az unokákkal?

— Ó, hát azok nagyocskák. Bea már harmadikos gimnazista. Az egyik lányom a szombathelyi igazgatóságon tanácsos, a férje a MÁV rendelő orvosa. A másik lányom ugyanitt asszisztens, a férje vasúti mérnök, az oktatási igazgatóság vezetője. Ebből a közegből az unokák csak az elődök nyomdokain mehetnek tovább. *Egyébként meggyőződésem, hogy a vasút biztonságát ma is a vasutas családok dinasztiájára lehet, sőt kell építeni.*

— Irigyellek.

— Miért?

— Mert életed délutánján is úgy ég a spiritusz benned, mintha a delelőn lennél. Boldog embernek mondhatod magad.

A 64 éves Szabó Béla szeme csillog. Elérzékenyülését azzal próbálja leplezni, hogy keményen rám szól:

— *Nyugodtan írd csak meg, hogy jól vagyok!*

Dávid József

Gyors vasúti összeköttetés a keringő és a csárdás között

Budapest festői fekvése a Duna mellett, történelmi múltja, kulturális gazdagsága, lakóinak életöröme egyaránt nagy vonzerő a magyar főváros látogatóinak. Mióta a határon szükséges formalitások minimumra csökkentek, Budapest még vonzóbb utazási cél lett.

Az Osztrák Államvasutak 1979-ben egy *Wien—Budapest—Wien* viszonylatban közlekedő gyorsvonatot indított útjára. Ez mind a turizmus (egynapos kirándulások), mind pedig az üzleti utazások szempontjából kedvezőnek bizonyult (Budapesten 6.25 órát tartózkodott a vonat). A gyorsvonatpárt — hogy is lehetett volna másként —, a nagy operettkomponistáról, *Lehár Ferencről* nevezték el.

Hat évvel ezelőtt Bécs és Budapest között az utazási idő 4 órát vett igénybe. Azóta — a legutóbbi nyári menetrend életbelépésekor a határon való tartózkodás csökkentése, az utazási idő rövidítése és a magyar vonal villamosításának eredményeként az utazási idő 3 óra 15 percre csökkent — utazási irányonként. Ez azt jelenti, hogy a későbbi bécsi indulás (7.45 h), és a korábbi visszaérkezés (21.45 óra) ellenére a budapesti tartózkodás több mint egy órával meghosszabbodott, a tartózkodási idő 7,5 óra lett.

A magyar étkezőkocsikat üzemeltető társaság, az Utasellátó által üzemeltetett étkezőkocsik teljes útvonalon történő közlekedtetése lehetővé teszi, hogy a magyar konyha specialitásaival megismerkedjenek az utasok.

Ideális feltételek a Kőér utcában

Szakmunkások lesznek

Sebők Zoltán szakoktató a gyakorlati foglalkozáson
(Horváth Zoltán felvétele)

Sajnos, már régen túl vagyok a pályaválasztáson, de ha most lennék fiatal, és történetesen az autószerelő szakma érdekelne, egy percig sem haboznék: beállnék ipari tanulónak a budapesti Kőér utcai építési géptelepre.

A nemrég átadott tanműhely — hivatalos nevén: oktatóbázis — megkapó látványt nyújt. A termek tiszták, világosak. Minden diák előtt egy-egy satu, a székek mellett szerszámosláda. Bennük vadonatúj franciakulcsok, különféle fogók, csillagkulcsok.

— Bármelyiket megnézheti — biztat *Vasadi István* műhelyfőnök —, a srácok kezébe kifogástalan szerszámot adunk. Régen az inasok, tanoncok csak a kiselejtezett, az alig használható szerszámokat kapták meg. Az inas először a seprűvel ismerkedett behatóan, esetleg a főnök úrnak hozta a meleg kolbászt meg a korsó sört . . .

— Nem vitatom a különbséget, de egyvalamiben ma sem változott a helyzet. Régen a szülők így fogalmaztak: *„Ha nem tanulsz, beadlak inasnak!"*

— Tény, hogy az ipari szakmunkásképzőkbe nem a legjobb tanulók jönnek. A jelesek, jórendűek inkább gimnáziumba vagy szakközépiskolába kérik a felvételüket. Hozzánk is többnyire a közepes, illetve az elégséges osztályzatú tanulók iratkoznak be.

— Aki rosszul tanul, elmegy ipari tanulónak?

— *Ilyen szemlélettel jönnek a gyerekek, ez vitathatatlan, ám hamar rájönnek, hogy nálunk sem alacsony a mérce.* A legtöbb gyerek azt hiszi magáról — mert elhitették vele az általános iskolában! —, hogy képességeiből nem futja többre, csak elégségesre vagy közepesre. Ambíciójukat előítéletek bástyája veszi körül, s ezt nekünk nagyon nehéz ledönteni. Nálunk egy 3-as osztályzatnak örülnek a gyerekek, a jelest alig-alig próbálják elérni, nem bíznak magukban.

Sebők László szakoktatónak sem más a véleménye, de ő hozzáteszi:

— *Az általános műveltségüket én nem akarom felmérni. Engem kizárólag az érdekel, hogy van-e érzékük a szakmához.*

— Ez hamar kiderül?

— Igen, már az első hetekben. Ahogy a zenei tehetség is gyorsan felismerhető, úgy a szakmai érzék is. A tehetségesebbek a kalapácsot is másképpen fogják a kezükbe. Ők érzik az anyagot, tudják, hogy hova és mekkorát kell ütni.

Széplaki Tamás első éves autószerelő-tanuló éppen egy kalapácsfejet „bűvöl".

— A nyolcadikat 3,3-es átlaggal végeztem — magyarázza. — Két helyre pályáztam, végül ide, az Építési Géptelep Főnökségre kerültem. Nem bántam meg, úgy érzem, a közepes szintet itt is tudom tartani. *Szeretem a vasutat, nálunk szinte mindenki vasutas.* Apám gépészmérnök, anyám anyagkönyvelő a MÁV-nál. A tanműhely nagyon tetszik, azt hiszem, ha majd felszabadulok, akkor is itt fogok dolgozni.

Kertész István már nehezebben szólal meg. Hamarosan kiderül szófukarságának oka. Pista bukott diák, másodszor járja az elsőt.

— *Anyagismeretből „húztak" meg* — mondja pironkodva. — Szégyellem magamat, de mit tehetek? Egy biztos: az idén jól fogok tanulni, többé nem szégyenkezem . . .

— Kertész Pista különös eset — veszi át a szót ismét a műhelyfőnök —, ugyanis jófejű srácról van szó, aki körül minden rendben van. Kiegyensúlyozott családi élet, megfelelő anyagiak, és mégis kudarccal ért véget az első nekifutás. Vannak sokkal problémásabb gyerekeink. Hosszú évek tapasztalata alapján mondhatom, hogy az úgynevezett *hármas kapcsolat* fenntartása döntő. Vagyis: *a szülők, az iskola és a tanműhely kapcsolata.* Ha bármelyik meglazul, baj lehet. Manapság a szülők mindent az iskolára és a tanműhelyre bíznak, holott bizonyos alapelveket, magatartási normákat csakis a szülői házban lehet megtanulni. Amit lehet, természetesen pótolunk, de lehetőségeink végesek, hiszen az alapvető feladatunk nem a nevelés, hanem a szakma alapismereteinek megtanítása.

Ehhez minden feltétel megvan, teszem hozzá gondolatban, miközben a műhelyfőnök végigvezet a korszerű, 130 személyes öltöző-, mosdóhelyiségeken, megmutatja a sportpályát, és arról kezd beszélni, hogy hamarosan a videózással is megismerkedhetnek a gyerekek.

(Sárközi)

Az őszi szállítási csúcsban

Tíz óra szolgálati idő alatt nyolc perc hasznos teljesítmény

Javában tart a MÁV-nál az őszi forgalom. A vasút gondjai közismertek. Kevés a vagon, a mozdony, a munkaerő. A szervezetlenségről, a forgalomirányítói munkáról azonban kevesebb szó esik. Pedig betegségeink okait alighanem itt kellene keresni. Jó példával bizonyította ezt a közelmúltban szerkesztőségünkbe látogató *Pozsonyi Tibor,* a Hámán Kató vontatási telep mozdonyvezetője. Tömör beszámolóját az alábbiakban kommentár nélkül közöljük. Íme a történet:

„November 4-én, öt óra harminc perckor szolgálatra jelentkeztem a Hámán Kató vontatási telepen a mozdonyfelvigyázónál. A beosztott gépem holléte iránt érdeklődtem. Felhívta Angyalföld állomás forgalmi szolgálattevőjét, aki közölte, hogy az M62-es 194-es pályaszámú gép Rákosrendezőre érkezik vonattal. Elmentem hát Rákosrendezőre. Ott az állomásirányító tájékoztatott, hogy mozdonyom a 24. vágányra érkezik vissza. Úgy is történt. *Hat órakor felszálltam a gépre. Ekkor kezdődtek a bonyodalmak.*

A mozdonynapló átvizsgálásakor győződtem meg arról, hogy a gépet nyolc óráig napi vizsgálatra kell vinni. Az egyesített éberségi és vonatbefolyásoló berendezés érvényessége is ezen a napon járt le. A tűzoltókészülékek szavatossága pedig 7-éig garantált. Ezért engedélyt kértem arra, hogy a mozdonyt a Nyugati motorszínbe vihessem. Nyolc óra 19 perckor érkeztem oda. A szerelők a napi vizsgálatot kilenctől tíz óráig elvégezték; gáz- és motorolajjal is feltöltötték. Ezután kijártam a teherpályaudvarra, s ott félre állítottak jelzőn belülre. Onnan a külsős forgalmi szolgálattevő beküldött az 5. vágányra. Ezután a tartalék a 4. vágányon a határon kívülre betolt egy négytengelyes személykocsit. Kértem, hogy a kocsit vigyék el onnan, mert különben nem tudok kijárni. Tizenkét órakor érkeztem Rákosrendezőre.

Az alsó forgalmi iroda szolgálattevője közölte velem, hogy a 6-ról kell egy vonatot vinnem Piliscsabára. A vonat a mellettem lévő vágányon állt. Felszereltem hát rá a zárjelzőlámpát és az aktív zárjelzőt. Ez utóbbi egy speciális szerkezet, amely a vonat végének beérkezését jelzi a szolgálattevőnek azokon a vonalakon, ahol szovjet típusú biztosítóberendezés van. Néhány perc múlva rájártam az üres K szerelvényre. Ez a vonat Vácról érkezett, *s mikor a gépet összekapcsoltuk a szerelvénnyel kiderült, hogy három javításra szoruló kocsi is van a vonatban.* Ezeket hosszadalmas, időt rabló munkával kisoroztuk. Az egyik kocsiból csak egy nyolc centiméter széles deszka hiányzott, mégis a pusztaszabolcsi műhelybe irányították javításra, pedig néhány vágánnyal odébb van a kocsijavító műhely.

Végre fékpróbázhattam *és 14.45-kor engedélyt kaptam az indulásra.* Nyolc perc múlva megérkeztem Angyalföld állomásra. Itt a mozdonyt — forgalmi szolgálattevő rendelkezésére — leakasztották. Átirányítottak a 10. vágányra egy másik szerelvényre. Elvégeztük a fékpróbát, és közben megérkezett a leváltó mozdonyvezető. Rápillantottam az órámra. *Tizenhat óra tíz percet mutatott.* Könnyű volt összegeznem a napi teljesítményt. *Tíz óra 40 perces szolgálati időm alatt nyolc percet töltöttem vonattovábbítással!* Ennyi volt a hasznos teljesítmény. A történteket igazoló okmányok: *a 1889532 sz. menetigazolvány, a sebességmérőóra-szalag, valamint a 17/A és a 18. sz. üzemnapló lapjai."*

Lejegyezte:
Kaszala Sándor

A környezet védelméért

(Folytatás az 1. oldalról.)

év alatt mindössze nyolcat korszerűsítettek. *Súlyos gondként említette a víz- és talajvédelmet a MÁV-nál.* Jelenleg 200 olyan hely van, ahol szennyvíz alakul ki és derítése, tisztítása megoldást kíván, és ebből 5 év alatt csak hat helyen tudták felszámolni a problémát.

A vitaindító előadásokat a hallgatóság nagy tetszéssel fogadta. A hozzászólások jól kiegészítették az előadásban elhangzottakat. Többek között hozzászólt: *Varga László,* a Vasúti Tudományos Kutatóintézet tudományos főmunkatársa, aki azokról a kutatási eredményekről beszélt, amit az intézetben végzett levegőszennyeződési vizsgálatok alapján értek el. Elsősorban szénmonoxid, kéndioxid és nitrogénoxid szennyezők területén.

Kelemen Lajos akusztikus, a TBKF-nél folyó zajvizsgálati tevékenység eredményeit ismertette. Megállapítása szerint a vizsgálatok alapján pontosan meghatározhatók a zajforrások, ismertek a zajintenzitások és csökkentésük érdekében teendő intézkedések is.

Több hozzászólás tudományos szintű előadás számba ment. Nagy tetszéssel fogadták a résztvevők *Bánkúti Ferencnek,* a MÁV Közegészségügyi Intézet osztályvezetőjének az ivóvízellátás közegészségügyi helyzetéről tartott hozzászólását. *Fedák Dezső,* a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetőhelyettese a MÁV vízgazdálkodási és talajszennyeződési problémáiról fejtette ki a véleményét.

Szántó Imre, a járműjavító üzemek szb. képviseletében javasolta olyan környezetvédelmi kiadványok megjelentetését, amely a dolgozók környezetvédelmi felvilágosítását szolgálja.

Nagy Gyula, a debreceni igazgatóság képviseletében javasolta, hogy a vasúti szakoktatás minden területén a környezetvédelmet oktatni kell. A mozdonyvezetőképzés keretében már eddig is jó eredményeket értek el.

Vida Péter, a Vasutasok Szakszervezete munkavédelmi főellenőre javasolta, hogy vizsgálják felül a környezetvédelmi szervezetet és erősítsék meg.

Volosinovszky Antal szb munkavédelmi társadalmi ellenőr javasolta az államtitkárnak, hogy az eddig szemétbe kerülő higanygázlámpák higanytartalmát hasznosítsák, mert így kettős hasznot érhetnek el.

A fórummal egy időben környezetvédelmi kiállítás megnyitására is sor került. A fórum rangját emeli, hogy a művelődési házban novemberben Munka- és Környezetvédelmi Filmhét megrendezésére is sor kerül.

A fórum eredményét *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára zárszavában úgy foglalta össze, hogy az elhangzott előadások, hozzászólások értékes gondolatokat közvetítettek számunkra, gazdagították környezetvédelmi ismereteinket és elindították a kívánt láncreakciót a környezetvédelmi cselekvésre. Tovább tudatosodott bennünk a környezetért érzett felelősség. *Felelősség az emberiség jelenéért és jövőjéért.*

Pásku Jenő

A MÁV Székesfehérvári Körzeti Üzemfőnökség
Moharakodó—Moha forgalmi üzemegységére

PÁLYÁZATOT hirdet

állomásfőnöki munkakör betöltésére

FELTÉTELEK:

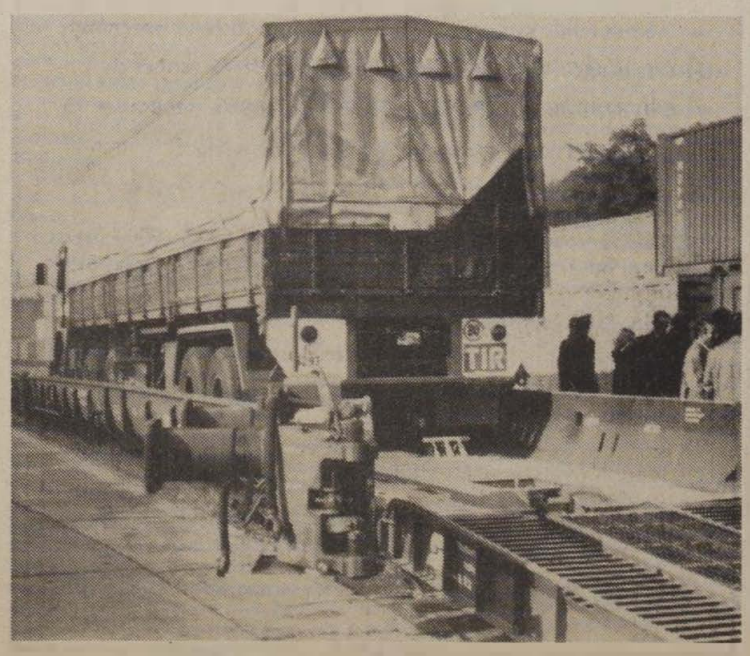
- középiskolai végzettség
- forgalmi-kereskedelmi tisztképző
- 5 éves szakmai és legalább 1 éves vezetői gyakorlat
- erkölcsi feddhetetlenség

Szolgálati lakást biztosítunk.

A pályázatokat részletes szakmai önéletrajzzal, bérigény megjelölésvel 1985. december 15-ig kérjük megküldeni az üzemfőnökség személyzeti vezetőjének.

Cím: Székesfehérvár Pf. 1.
8002

Új, kombinált fuvarozás



A józsefvárosi konténer-pályaudvaron bemutatták a MÁV szakembereinek az ÖBB tulajdonát képező alacsony felületű vagonokat, amelyek — mint a képen is látható — kamion szállítására alkalmasak. A vagonok három hétig — próbafutás céljából — üzemelnek a MÁV vonalain
(Laczkó Ildikó felvétele)

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

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

Dunántúli Napló

A budapest—pécsi vasútvonal villamosítása mellett több jelentős beruházást valósít meg ezekben a hónapokban Baranya megyében a MÁV Pécsi Igazgatósága. Jelentőségénél fogva is az élre kívánkozik — már csak azért is, mert kapcsolódik a vasútvillamosításhoz — a *Dombóvár* és *Godisa,* valamint a *Pécs* és *Pécsbányarendező* közötti vágányfelújítás. A két szakaszon mintegy 20 kilométer hosszban javítják az alépítményt, cserélik a síneket. Ennek értéke meghaladja a 235 millió forintot. Várhatóan ezzel a munkával november 29-re végeznek, ami azt jelenti, *hogy a vonatok 100-120 kilométeres sebességgel közlekedhetnek.*

Az utasforgalom kulturáltabbá tételéért több vasútállomás felvételi épületét is korszerűsítik. *Pécs-Külváros* felvételi épületét 3,5 millió forintért újítják fel, melynek eredményeként gázkazános központi fűtés létesül, s megszépül az épület. A szentlőrinci felvételi épületet 6,6 millió forintért csinosítják.

A pécsi főpályaudvar felvételi épületének korszerűsítése évek óta tart: *a külső munkákkal már végeztek.*

A villány—mohácsi vasútvonal rekonstrukciójának keretében jelenleg a bólyi állomást építik át, s dolgoznak a bóly—nagynyárádi pályaszakaszon, amit várhatóan az év végére befejeznek.

Pest megyei Hírlap

Aszódi Gábor nem végzett egyetemet, sőt a vasúti ranglétrán se jutott el a csúcsig. Mégis tanáraként tiszteli számos vasutas. A kevés híján negyven év alatt, amióta a vasútnál van, szinte minden poszton megfordult. Volt pályamunkás, raktárnok, kocsirendező, tolatásvezető.

A hévízgyörki Aszódi Gábor vezető váltókezelő négy évtizede szolgál a budapesti, Józsefvárosi pályaudvaron, és mint a vasutas tudományok ismerője, nemzedékeket nevelt fel.

A Kiváló Vasutas kitüntetést a 35. vasutasnapon azonban nem ezért kapta. Oktatói, nevelői tevékenységéről a pályaudvar egyik vezetőjétől, az ifjabb vasutas nemzedékhez tartozó *Boczor Rozáliától* hallottunk. Ő mesélte el, hogy Gábor bácsi negyven év alatt, amióta Hévízgyörkről Pestre jár, soha nem késett, soha nem követett el hibát. Ez a tulajdonság már csak azért is becsülendő, mert nemcsak a vasútnak, de a szőlőtermesztésnek is nagy mestere. Háromszáz négyszögölnek viseli gondját, mégpedig ugyanazzal a megfontolt alapossággal, ahogyan a vonatokra, a forgalomra vigyáz.

Dunaújvárosi Hírlap

A pécsi igazgatóság összes szállítási feladatainak húszszázaléka a dunaújvárosi állomásra hárul. Ám az elavult technikai szint következtében ötszörnyolcszor lassabban fordulnak meg a szerelvények, mint a korszerű állomásokon. Ráadásul kevés a mozdony is, nemcsak villamos vontatóeszközből van kevés, hanem tolatómozdonyból is.

Az állomás és a vállalatok jó kapcsolatának köszönhető, hogy a nagyobb fennakadásokat, torlódásokat általában sikerül elkerülni. Az őszi-téli szállítási csúcsok itt nem okoznak akkora feszültséget, mint máshol.

Hajdú-Bihari Napló

A megyei napilap *„Megújul a MÁV-kolónia"* című képes riportjából vettük át az alábbi részletet:

„Az első tervek 1898-ban születtek meg. 1904-ben már fel is épült az első munkáslakástömb a MÁV Debreceni Járműjavító Üzem szomszédságában. A kolónia munkáslakásai 80 éven át dacoltak a múló idővel, állagukból vesztettek, megérettek a korszerűsítésre. A MÁV operatív tervet készített. Eszerint a kilencvenes évek közepére átalakítják a kolónia lakóházait. A prototípust 1981. novemberében adták át, melyben 19 család kapott új otthont. Az elmúlt években pedig a „híd mellett" kezdtek nagyobb építési műveletekbe.

Petőfi Népe

A Bács-Kiskun megyei napilap az őszi áruszállítási csúcsidőszak kiskunfélegyházi tapasztalatairól számol be. *Makra János* állomásfőnök-helyettes szerint:

— Kiskunfélegyházán a feladó- és fogadóforgalom viszonylag kicsi. A termelőszövetkezeteknek és az Április 4. Gépipari Műveknek vannak jelentősebb küldeményeik. Az idén nagy figyelmet fordítunk a *Lenin* és a *Vörös Csillag Termelőszövetkezet* cukorrépa-szállítmányaira. Két-három éve január közepén indítottuk útjára az utolsó vagont, tavaly már december huszadikán befejeztük a szállítást. Nem a répa volt kevesebb, hanem a szervezés és a vagonbiztosítás volt jobb.

— Kiemelt feladatot jelent számunkra — a tranzitforgalom és a személyszállítás mellett — a vonatrendezés. A hozzánk öt irányból érkező szerelvényeket „szétbontjuk" és a vagonok címzésének megfelelően új iparvidékre is indítunk vonatokat. Naponta négy-ötszáz vagon is átgurul tolatóvágányainkon. Csúcsidőben ez a szám eléri a hétszázat.

Az idén már éjjel-nappal kocsirendező-szolgálatot tartunk. Így biztosított az állandó kapcsolat a szegedi főnökséggel és a kecskeméti állomással Szeretnénk jó szervezőmunkával zökkenőmentesen lebonyolítani az őszi forgalmat.

Napló

Mindenféle kampány és felhívás ellenére még mindig sok a késetten kezelt kocsi a MÁV hálózatán. Megyénkben az e tekintetben „élenjáró" három vállalat — az Ajkai Timföldgyár- és Alumíniumkohó, a Papíripari Vállalat Fűzfői Gyára és a Nitrokémia — január és szeptember között összesen több mint tízmillió forintot fizetett kocsiálláspénz címén.

A késedelmes rakodás okai külön-külön mélyreható elemzést érdemelnének. Legtöbbször a rosszul szervezett, vagy a teljesen mellőzött hétvégi rakodásról van szó, de ide sorolhatók a korszerűtlen vagy meg sem lévő rakodóberendezések, a termelés ingadozása, a szállítások ütemtelensége, s nemegyszer az érdekeltséghiány is. Sokan vannak olyanok, akik inkább a kötbér kifizetését vállalják, sem mint azt, hogy rakodóbrigádoknak, gmk-nak fizessenek a hétvégi rakodásokért.

A közelmúltban került sor Veszprémben az őszi szállítások ütemezésével foglalkozó fuvaroztatói értekezletre. Ez alkalomból a Veszprémi Szénbányák és a Fejér megyei Bauxitbánya Vállalat képviselői *jeleztek, hogy szívesen elvégzik a megrongálódott vasúti kocsik javítását,* amennyiben a MÁV megfelelő mennyiségű javítóanyagot tud rendelkezésükre bocsátani.

Kelet-Magyarország

A MÁV mátészalkai körzeti üzemfőnökségén 1979 óta működik vasúti szakkönyvtár, melyet *Szabó Menyhért* személyzeti vezető kezel. Munkája egyik legfontosabb részének tekinti a vasúttörténet feldolgozatlan helyi vonatkozásainak feltárását. (Az ő nevéhez fűződik a szalkai állomáson lévő „vasútmúzeum" létrehozása is.) A MÁV Vezérigazgatóság által közreadott MÁV Szakkönyvtári Tájékoztató sorozatban eddig három folytatásban publikálta rendkívül érdekes anyagát.

A legújabb közleményben a *nagykároly—mátészalkacsapi* vasút létesítményeit ismerteti, melynek átadása 1905-ben volt, 87 km hosszúságával észak—dél irányú összeköttetést biztosított akkor négy vármegye között.

Vas Népe

A MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzemében nagy múltra tekinthet vissza az újítómozgalom. Köszönhető ez a lelkes törzsgárdának csakúgy, mit az újítások fontosságát elismerő gazdasági, politikai vezetésnek.

Legalábbis erre engednek következtetni a számok. Tavaly 210 újítást fogadtak el a járműjavítóban, ötszázharminc dolgozó vett részt a megvalósításban. Az újítások mintegy 8,8 millió forint hasznot hoztak az üzemnek. Ez bizony tekintélyes összeg. *A legtöbb ötlet, javaslat a szocialista brigádok közösségeiben születik.* Ők adják a járműjavító újításainak 85-90 százalékát. E brigádok köréből kerül ki aztán az utánpótlás is. A fiatalokat kiemelten támogatják: részt vesznek az Alkotó Ifjúság pályázatokon, az ötletnapokon — tudatosan vonják be őket a mozgalomba.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

MEGJEGYEZZÜK

A hallgatás beleegyezés?

Megszoktuk már, hogy a lapunkban megjelenő bíráló cikkekre néhány héten belül válaszolnak a vasút illetékesei. Általában közlik a közös ügy érdekében tett intézkedésüket, megköszönik, vagy esetleg helyreigazítják az észrevételt. Ez tapasztalható az országos sajtóorgánumok gyakorlatában is. Az olvasó így szerezhet tudomást egy riport utóéletéről, a hatására tett intézkedésekről.

Nem mondható el mindez a lapunkban augusztus 29-én megjelent, Börgöndöt (sajnos) látni kell című bíráló riportunkkal kapcsolatban. Mindeddig ugyanis egyetlenegy vasúti vezető sem tartotta szükségesnek azt, hogy a tett intézkedésekről (esetleg felelősségre vonásról) tájékoztassa a szerkesztőséget, illetve az olvasókat. Agyonhallgatták a riportot. Persze mondhatnák erre, hogy a hallgatás beleegyezés, tulajdonképpen elismerték a bírálat jogosságát, spongyát rá. Csakhogy ezzel a felfogással nem érthetünk egyet, mert alkalmat ad a felelősség alól való kibújásra és csökkenti a közügy érdekében szólni akarók táborát, hiszen azt sugallja, hogy nem érdemes szóvá tenni a hibákat, mert úgysem történik semmi.

Ezért örülünk most annak, hogy a napokban kaptunk egy udvarias hangú levelet *Sárközi Imre* börgöndi állomásfőnöktől, aki néhány hónapja a szerkesztőség segítségét kérte.

Arról tájékoztatott bennünket, hogy mi történt a riport megjelenése óta. Íme a levél:

„Nem tudom kaptak-e tájékoztatást az illetékesektől arról, hogy mi történt a riport megjelenése óta? Én köszönöm a szerkesztőség segítségét. Amikor augusztus 29-én megjelent a Magyar Vasutasban a *Börgöndöt (sajnos) látni kell* című riport, néhány nap múlva nagy sürgés-forgás lett az állomásunkon. Egyik bizottság a másik után jött, hogy megbizonyosodjon a valóságról, mert nem akarták elhinni a leírtakat. Megállapították azonban, hogy helytálló a riport minden sora. A legszükségesebb munkálatokat gyorsan el is végeztették. Az utas WC-t például gyönyörűen felújították. A padozat mettlachi, a falakon csempe, a fűtés kifogástalan. A váltókezelő tornyokat kívül-belül tatarozták, felszerelték a dupla üvegtáblákat. A szemétkupacokat elvitték. Megjavították a szennyvízfordító akna fedelét is. Kicserélték a kályhákat.

A munkálatokkal két hét alatt végeztek. Több bizottság szemlélte meg a vízház állapotát is, de ott lényeges változás nem történt. Csak annyi, hogy a bejárati ajtóra két zárat is tettek. Az állomás mögötti szeméthegy azonban maradt. A kéményeket sem tisztították ki. Talán majd a télen, ha emiatt nem lehet fűteni!"

Kirakodóvásár a Keletiben

A Keleti pályaudvar kultúrtermében november 12. és 16. között kirakodóvásárt rendezett a *Bizományi Áruház Vállalat* 55. számú boltja. Az utóbbi években ez volt az ötödik alkalom, hogy a BÁV a vasutas vásárlók igényeihez igazodva, esetenként mintegy másfél millió forint értékű — többnyire olcsó — árufeléleségeket kínált a vevőknek.

Szántai Júlia, a BÁV üzletkötője elmondta, hogy annak idején személyes kapcsolatok alapján született az ötlet, hogy a vasutasok kívánságainak megfelelően kirakodóvásárt szervezzenek.

A mostani alkalommal meleg trikókat, alsóneműket, zoknikat kínáltak a vásárlóknak, de volt választék felsőruházból, cipőkből, műszaki cikkekből, sőt: *az igényesebbek divatos női bundák között is válogathattak.*

(séra)

Tiszta vizet a pohárba!

Rétszilas állomás dolgozóinak hetek óta megkeseríti az életét a vízhiány. November 10-én például ismét elromlott az ivóvizet biztosító hidrofor. Az állomás vezetője táviratban jelentette ezt a sárbogárdi ÉHF vezetőjének, aki megígérte, hogy azonnal küld három szerelőt. Délután 14 órakor az állomásfőnök felhívta az ÉHF illetékeseit, mert a szerelők nem érkeztek meg. Másnap reggel javították meg a hidrofort, de örömünk nem sokáig tartott, mert 19 órakor ismét megszűnt a vízszolgáltatás. Kezdődhetett minden elölről. Táviratfeladás, telefonálgatás.

Az állomáson van ugyan egy kerekes kút, de abból alig jön víz. Rétszilas elágazó, csatlakozó állomás. Sokan kisgyerekkel utaznak. A rapszodikus vízszolgáltatás miatt a WC-t sem lehet használni. Az állomáson három család lakik szolgálati lakásban. A gyerekek ruháit mosni kell. Az utasok a vízhiány miatt a vasutasokat szidják. Szeretnénk, ha az illetékesek végre intézkednének, hogy mi is tiszta vizet önthessünk a pohárba!

Rétszilas állomás dolgozói

Köszönet a segítségért

Férjem, *Papp József* a szentesi körzeti üzemfőnökségen dolgozott mint vonatvezető. Augusztus 3-án, negyvenéves korában szolgálat közben a mozdonyon eszméletét vesztette és kórházba szállították. Két hét múlva — a gondos orvosi kezelés ellenére — meghalt. Munkatársai és az üzemfőnökség vezetői azonnal a segítségünkre siettek. Két gyermekem van. Gyűjtést szerveztek a főnökségen, hogy a kezdeti nehézségeket könnyebben elviseljük. A jelentős anyagi és erkölcsi segítségért ezúton szeretnék valamennyiüknek köszönetet mondani.

özv. Papp Józsefné
Szentes

A MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatósága PÁLYÁZATOT HIRDET forgalmi és vámosztály-vezetői munkakör betöltésére.

Fontosabb munkaköri követelmények:
A vasúti nemzetközi fuvarozáshoz kapcsolódó szolgáltatások (reexpedíció, határállomási elosztás, futásfelügyelet, élőállat etetés-itatás, határ- és belföldi vámkezelések stb.) végrehajtásának irányítása. Megfelelő jártasság vasúti szakmai ismeretekben és fuvaroztatói kapcsolatrendszerben.

A munkakör betöltéséhez szükséges előírások:
— középfokú politikai végzettség
— szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettseg
— felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés
— 8 éves szakmai gyakorlat
— német nyelv szakmai-társalgási szinten történő hasznalata

A munkakör betöltésének időpontja: 1986. január 1.

A pályázat benyújtásának határideje: 1985. december 15.

Helye: MÁV Idegenforgalmi és Szállítmányozási Igazgatóság
Budapest V., Guszev u. 1.

Bérezés: Vezető I. bértétel megnevezésű, 4800—9500 forint bértétel határok között megegyezés szerint, plusz nyelvpótlék és prémium.

A pályázat tartalmazza:
— a pályázó munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását (alapbérét) és jövedelmét,
— eddigi munkahelyeinek és munkaköreinek felsorolását (év, hó, nap megjelölésével),
— szakmai és társadalmi munkáját és annak eredményeit,
— idegen nyelvtudását, kitüntetését,
— részletes önéletrajzát,
— szakképzettséget, politikai iskolai végzettséget, idegen nyelvismeretét, egyéb végzettséget tanúsító okirat hiteles másolatát,
— terveit, elgondolásait a pályázott munkakörrel kapcsolatosan.

Keresse fel a Ferroglobus Vas és Acél TEK V. VISZONTELADÓ TELEPEIT az ország minden pontján!

Időt, energiát takarít meg, ha az általunk ajánlott telepek közül az Önhöz LEGKÖZELEBBIT keresi fel!

Alföldi TÜZÉP 207. sz. telep
Szeged, Dorozsmai út 78.
6791 Tel.: 62-61043
Bács m-i SZÖVTEK V.
Kiskőrös, Alkotmány u. 3.
6200 Tel.: 276
Bp-i TÜZÉP 27. sz. telep
Budapest, Mezőhegyes u. 32—33. 1151 Tel.: 691-092
(Kizárólag csöveket forg.)
Bp. és vidéke MEH V.
Cegléd, Külső Jászberényi út 2700 Tel.: 20-11661
Anyagbeszerző és Szolgáltató Szöv. Közös Vállalat
Debrecen, Diószegi út 36.
4001 Tel.: 52-72378
DUNAKER 25. sz. Vastelep
Dunaújváros, Verebély u. 4.
2400 Tel.: 25-18335
Észak-magyarországi MÉH V.
Gyöngyös, Bornemissza u. 5.
3200 Tel.: 37-12293
Salgótarján, Fülemüle u.11.
3100 Tel.: 32-14389
Északdunántúli MÉH V.
Székesfehérvár, Lövölde u. 22.
8000 Tel.: 22-15335
Északdunántúli TÜZÉP V.
Győr, Mészáros u. 1.
9002 Tel.: 96-20499
Csorna, Vasút sor
9300
Kaposvár és Vidéke ÁFÉSZ
Kaposvár, Szokolaberek
7400 Tel.: 82-14096
Kápolnai ÁFÉSZ
Kál, Főút-alsó 7—9. 7. sz. bolt
3350 Tel.: 7
Kápolna, Szabadság tér 2.
3355 Tel.: 83
12. sz. csőtelep
Karcagi Ált. Technikai Ip. Szöv.
Karcag, Kunhegyesi út 2.
5301 Tel.: 430
Kelet-magyarországi MEH V.
Nyíregyháza, Kállói út 2.
4400 Tel.: 42-13115
Kelet-magyarországi TÜZÉP V. Fészek Áruháza
Szolnok, Piroskai u. 8.
5002 Tel.: 56-17660
Komfort Iparcikk Ker. V.
Veszprém, Házgyári u. 7.
8200 Tel.: 80-11020
Rozmaring Mezőgazdasági Tsz
Budapest, (Solymár) Patakhegyi u. 83.
1028 Tel.: 165-460
Szabolcs-Szatmár m-i Iparcikk Kereskedelmi V.
Nyíregyháza, Orgona u. 26.
4400 Tel.: 42-10071
SZIGMA Iparcikk Ker. V.
Baja, Keleti ipartelepi út
6500 Tel.: 12-336
Universal Kereskedelmi V.
Békéscsaba, Berényi u. 139.
5600 Tel.: 66-28235
Vértesalja ÁFÉSZ
Környe, Vasútállomás
2851 Tel.: 34-72141
Zala megyei Iparcikk Ker. V.
Zalaegerszeg, Hock J. u. 94.
8901 Tel.: 92-14398

A FERROGLOBUS a MÁV egyik legnagyobb szállíttatója

Siklós János

A csillagokban élni

7.

Dülöngélő nő botorkált eléje:
— Adjál tüzet, kisapám!

Bambán nézte a testes, csajhos alakot, nem volt annyi ereje, hogy szóljon.

— Te vén süket — rikácsolta a részeg donna és továbbment.

Botorkált a pályaudvaron, a jegypénztár ormótlan csarnokában alig lézengtek. A nyüzsgő, loholó sokasághoz szokott emlékezetébe nem illett a rideg, kihalt hodály, mintha elmenekültek volna az emberek valahová, biztonságosabb tájakra, mert félnek a vonatoktól, a végállomás nélküli szörnyetegektől, amelyek elfutottak innen, s nem tudni az irányt, üresen maradtak a sínpárok, bágyadt fény játszik a fényesre fékezett felületen. Futnak a sínek a sötétségbe, ahol már nem követheti őket a riadt, bizonytalan tekintet. Üres, kongó idegenség, tovatűnők átmeneti szállása a pályaudvar, és most szürke, élettelen, fölösleges. Várótermet keresett, ülőhelyet, ahol pihenni lehet, pihenni, amíg a feszültség enged és könnyebb a légzés, s ahol nyugalom van.

Büdös, homályos helyiségben kis tujabokornyi fenyő állt egy kimustrált, koszos födelű szolgálati asztalon, néhány papírdísz és villanyégő szépítette, de ebbe a szépségbe annyi közönséges hétköznapiság vegyült, hogy a lézengők is fitymálták. A komor kelletlenség, a szürke kosz és a tompa, lusta fény idegesítette, amely olvasáshoz kevés, alváshoz és zsebmetszéshez sok. Lakástalanok, pénztelenek, egymásba bújt szeretkezésre készülők, lógó fejjel gőzölgő részegek ténferegtek a hatalmas teremben, amelynek a magasban elhelyezett ablakait cifra rajzolatokkal befödte a zúzmara. Erőtlenül ült le, háttal a fenyőnek, egy hosszú pad sarkába, mintha valahonnan a magasból odaöntötték volna, esetlenül, akár egy elfuserált ülőszobor, nem bírt mozdulni. Agytekervényei kiszáradtak, nem gondolt semmire, ült ott, mint aki célba ért, nehézkesen zihált, mellén feszült a zubbony, megpróbálta kinyitni a fölső gombokat, sikertelenül, azután észrevétlenül elaludt.

Zsibbadt teste, lelke öntudatlan álomba süppedt, a kósza emlékfoszlányok széjjelszakadozott formákat öltöttek, a valóság és az álom képei összezavarodtak. Látta magukat, amint Jankával, a szeretőjével egy szállodai szobában fekszenek, akkor már jegyese volt, s szeretkezés után, valamiért azt mondta neki, hogy a hadosztályparancsnok hülyeségétől agybajt kap. Wittig egy pózoló pojáca, akinek a pacsuliszagát is nehéz elviselni, nem érti a hadsereg szakmai irányítását, elemi kérdésekben is tájékozatlan; csapnivaló a sorállomány képzése, a speciális tisztképzés megoldatlan, s az országban keresztbe-kasul dobálják a szerencsétleneket, teljesen értelmetlenül, nem csoda, ha isznak, részegesek, fegyelmezetlenek, nincs igazi katonajellemük, erkölcsük; egész csapattestek sátoroznak erdőkben hosszú hónapokig hadgyakorlat címén, megöli őket az unalom, miközben a másik vén hülye, a vezérkari főnök is folyvást a hadsereg korszerűsítéséről, a fejlesztés mai igényéről papol, anélkül, hogy egy értelmes, végrehajtható ötlete, pláne terve lenne az atomkor küszöbén. *„Komolyan mondom, ezt az egész kuplerájt egy alföldi forgószél elfújja. Így nem lehet csinálni; ez szakma, nem politikai blöff-parádé."*

Az álom valóságfonala itt megszakadt Az angol királynőt kísérte nevetséges egyenruhában mint a palotaőrség tisztje, s a királynő a Balatonban úszott, ő meg mellette egyenruhában, majd' megfulladt, a gúnya súlya lehúzta; a királynő eltűnt és Márta lubickolt előtte, a gyerekek meg a vízparton üvöltöttek.

Visszatért az előző kép. Janka melléje húzódott, a péniszét simogatta, s közben azt mondta: „Te leszel a hadtestparancsnok, s azután majd a vezérkar főnöke, mert előbb-utóbb rájönnek, hogy hozzáértés nélkül nem megy." Boldog volt, s azután Wittig előtt állt, titkos megbízatást kapott, fél évre külföldre ment, senki sem tudta hol van, mi a feladata. Amikor visszajött, egy levelet talált a lakásán: „Wittig tábornok felesége vagyok, a jegygyűrűt elküldöm, Janka". Ostoba tréfának tartotta, valaki marháskodik vele, de Janka telefonja néma maradt, másnap reggel a hadosztály-parancsnokságon megtudta, hogy az özvegy Witting megnősült, tehát igaz. Álomban, kínban újraélte a megrázó csapás óráit, a rettegést, a kiszolgáltatottságot, az emésztő dühöt, amely most is fölcsapott benne Janka ravaszsága, árulása miatt.

Újra valószínűtlenbe fordult a képzelete. Egy villanásnyi időre nagyszabású díszszemlén látta magát mint vezénylő tábornokot, dübörögtek előtte a vonuló seregek és fejében, mellébe érezte a gépesített tüzérség és a harckocsizók menetének fenséges robaját, a lökhajtásos vadászgépek fülsiketítő lármával húztak el fölötte és Dobogókő fölött eltűntek a szeme elől.

Egy fogadáson Janka melléje sodródott — s ez megtörtént vele —, közel hajolt hozzá és azt súgta: „Érted tettem, utódot csinálok belőled, itt a számom, hívjál a megjelölt időben" — s kezébe csúsztatott egy cédulát. Undorodva elfordult tőle, az üzenetből papírgalacsint gyúrt. Mártát már ismerte. Szépsége, vidám, nyílt tekintete, életkedve és komolysága gyorsan hatott, bár nem szerette lángoló szerelemmel, de különbnek érezte, mint eddig bármelyiket. Egyszer, félig-meddig spiccesen kísérte haza, s megfeledkezve magáról, keze a lány szoknyája alá tévedt. Márta egy erőteljes pofon után fölkérte, hogy a strici tempót más helyeken gyakorolja, s faképnél hagyta. Székáts tréfásan megjegyezte: „Tudod-e, hogy a jövő vezérkari főnökét verted pofon?" Márta azt a jelenetet és a tréfának szánt mondatot többé nem felejtette el.

Mintha a váll-lapját markolásznák, s rendreutasító hangon szólnának rá, nem elég, hogy arcul ütötték, goromba kezek rázzák a vállát, hiába húzódik odébb.

Az álom és az ébredés kuszaságában egy riasztóan fényes pontocska emelkedett a levegőbe, foszforeszkáló jelekkel haladt és Székáts követte, egészen a paksi erdő keleti széléig, ahol már egészen otthonosan mozgott. Ismerős volt a terep, gondolatban ezerszer is megfordult ott, a valóságban csak egyszer, egy őszi hadgyakorlaton. A vége felé tartottak, a törzstisztek körében Wittig tárbornok magyarázta a támadó egységek lezáró manőverezését, vékony pálcájával mutogatott a terepasztalon és olyan szakmai badarságokat beszélt, amiért egy őrmestert lefokoznak. A törzs tagjai a süketnémák pózába merevedtek, Székáts észrevette, hogy a kemény tekintetek mögött iszonyatos küzdelem folyik a kirobbanni készülő röhögés elfojtásáért, valamenyien őt nézték, a törzsfőnököt. Megszédült, vagy a szégyen vette el a józan eszét, ezt azóta sem tudta megállapítani, de arrogáns hangon rákiabált a parancsnokra: „Szamárságokat mond! Ha ezeket elfogadnánk, a támadó egységeket a Dunába hajszolnánk!" A sátorban megállt a levegő. Székáts tenyerére izzadság tapadt, szája kiszáradt. Wittig nevetségessé vált, a megdöbbenés másodpercei után csak ennyit mondott: „Távozzon."

Eltűnt az útjelző fény, a tél végére járt az idő, s a tárgyaló (vagy megalázó) terem olajszagú padlóján vigyázzban álló Székáts megkapta az obsitot. Egy hajlott hátú, kopasz, szíjarcú százados olvasta föl a miniszteri végzést. Az inkvizítor képű tiszt olyan hangsúllyal és szuggesztivitással beszélt, hogy Székáts kezdte elhinni saját, súlyos bűneit. Politikailag képzetlen, a régi hadsereg tipikus szakbarbárának prototípusa, összeférhetetlen, feletteseit lejáratja, intrikál a hadsereg vezetése ellen, közönséges karrierista stb. Székáts hallgatta a vádakat, s közben Janka ágyára gondolt, meggondolatlanságának színhelyére. Kérdés, észrevétel nincs! Megenyhült azután az inkvizítor hangja és így fejezte be: „Örülhet, hogy elkerülte a börtönt, ez a mi humanizmusunk!" Az első pillanatokban a dac és a büszkeség kavargott benne, a tiszttársak (akik természetesen jelen voltak) kifejezéstelen tekintettel bámultak a levegőbe. Sarkron fordult, s egyenes tartással, katonás léptekkel ment az ajtóhoz. Csak néhány nappal később eszmélt rá igazán, hogy ifjúkori ambícióit idő előtt fölfalta az élet; a pálya gellert kapott, most és mindörökké.

Mindörökké, mindörökké, mindörökké, viszhangzott a kongó helyiség.

„Ez részeg, mint a disznó, magában motyog" — hallotta a távoli hangokat. „Vigyük be." Egészen közelről kiabáltak: „Ébresztő, héé!" A gyötrő álmokat lassan oldotta az eszmélés, fölnézett és nem tudta, hol van, körülötte rendőrök álltak, kemény szóval az iratait kérték. „Igazolja magát!"

Belül a mellében még dübörgött a díszszemle, Janka álnok szavakat súgott neki az ágyban és nem sütötte meg többé a bejglit, börtön helyett vasúti rakodótér, ez a humánum, vezérkar, fölcsillant még egyszer a remény, azután kialudt, csak Márta maradt, gyűlöletével és irtózatos kétségbeesésével és az üres, ócska mundér a fényes váll-lapokkal.

— Igazolja magát! — az ordítás ereje fejbe vágta.

— Mit akarnak? — kérdezte vagy csak gondolta.

— Ez eszméletlen! — szólt csöndesebben valaki.

— Csak rosszul vagyok — ez már igazi életjel volt.

A piszkos, rideg helyiségben körülnézett, egyedül ült a padon, a fenyőn a villanyégőket eloltották, a váróterem lézengői eltűntek.

— A személyi igazolványát kérem!

— Nincsenek itt az irataim.

— Kicsoda maga? Hogy hívják?

— Székáts ezredes.

— Kicsoda?

— Székáts ezredes.

— Mit keres itt félig civilben, félig egyenruhában?

— Rosszul vagyok, kérem. Kiugrik a szívem.

A rendőrök egymásra néztek, azután ketten kimentek a váróteremből, egy mellette maradt.

(Folytatjuk)

Hová menjünk decemberben moziba?

A karácsony hónapjában nemcsak ünnepek vannak, de ott a karácsonyi szünet is, amikor nekünk kell tanácsot adni a legifjabbaknak. Az elkövetkező négy héten éppen tizenöt filmből választhatunk! Persze ezek közül nem minden szól „utódainknak." Van, ami elsősorban a mi szórakozásunk.

Nézzük a választékot!

A krimikedvelőknek klasszikusat javasolunk.

December 12-én tűzik műsorra a műfaj atyjának — az angol származású *Alfred Hitchcocknak* — egy 1958-ban született — nálunk premierszámba menő filmtörténeti művét: a *Szédülés*-t, amely francia nyersanyag *Pierre Boileau* és Thomas Narcejac regénye alapján készült színes eljárással. S miután ahhoz, hogy követni tudjuk a bonyodalmat — józerével szinkron is szükséges — a Pannónia stúdióban a históriát szinkronizálták. Így a nyurga James Stewart (*Fülöp Zsigmond*), a szép Kim Novak (*Fehér Anna* hangján) szólal meg.

Hogy miről szól a film?

Azt a műfaj szabályai szerint illetlenség volna elárulni. Elégedjenek meg annyival, hogy John Scottie Ferguson volt nyomozót egy gazdag San Francisco-i ügyfél azzal bízza meg; *tartsa szemmel feleségét, aki az utóbbi időben rendkívül különösen viselkedik.* Rendszeresen kijár a temetőbe, ahol virágot rak egy immár régen elhunyt szépasszony sírjára.

Vajon miért? Megtudja, ha megnézi! Látszólag ugyancsak bűnügyi bonyodalom áll a *Párizs—Texas* című színes NSZK-beli filmdráma középpontjában. Az új nyugatnémet filmművészet egyik kimagasló alakja, Wim Wanders rendező azonban a rejtélyt — a mexikói határvidék sivatagából előbukkan egy titokzatos középkorú férfi, akiről senki sem tudja kicsoda — csupán arra használja fel, hogy bevilágítson az emberi kapcsolatok mélységeibe. A magyarul beszélő dráma női sztárja: az elmúlt évek egyik nagy felfedezése, a gyönyörű *Nastassja Kinski* már december 5-től látható lesz a budapesti mozikban.

Jól járnak majd a könnyűzene-kedvelők!

Két igazi csemegével is szolgálnak nekik. A december 12-től futó olasz *A tenger zamata* ugyanis nemcsak szép tájakat mutat be, megszólaltatja egy korszak népszerű dallamos slágereit is. A nem egész két esztendős produkcióban főként számunkra ismeretlen fiatal színészek szerepelnek, de viszont láthatjuk benne régi ismerősünket (a még mindig rendkívül vonzó) *Virna Lisi*-t is. Még ennél is nagyobb esemény lesz a műfaj rajongói számára az ünnepek alatt — huszonhatodikán — műsorra tűzött amerikai Életben maradni. Rendezője a *Rocky* című boxhistória sztárja *Sylvester Stallone, aki ezúttal korunk egyik nagy énekes-táncos csillagát, John Travoltát* választotta hőséül. A *Szombat-esti láz Tony Manerója* ezúttal sok-sok bonyodalom után a Broadwayra táncol be a fülbemászó muzsikával megtűzdelt, látványos karriertörténetben.

A bevezetőben elmondottakra visszatérve: ebben a hónapban a gyerekekre is gondoltak. Kérem, jegyezzék fel a dátumokat. December 5-én egy kedves, mulatságos magyar filmhez küldjék el az utánpótlást. A *Gyermekrablás a Palánk utcában* mulatságos cselekménysora egy szülői szeretetre vágyó kisfiúról meg egy megértő nyomozóról szól, s a tehetséges apróságok mellett *Bánsági Ildikó, Koltai Róbert, Tábori Nóra* és *Rajhona Ádám* alakítják a felnőttszerepeket. December 12! E héten a legkisebbeket egy finn mese gyönyörködteti majd. A címe: *A király, akinek nem volt szíve.* Miután nincs igazi karácsony Walt Disney nélkül, így a forgalmazás megvette és felújította a legendás rajzfilmet a színes, kedves Hamupipőkét. Gondolom, a vasutas szülők olyan címen, hogy ezt a gyerekeknek okvetlenül látni kell, maguk is jegyet váltanak majd előadásához. Ugyancsak kellemes szórakozást ígér — évzáróként 26-án a lengyel *Egy fiú és egy lány*, amely a maga módján hozzászól a nemek egyenlőségének kérdéséhez, persze a kölykökhöz illő vígjátéki módon.

Egzotikum?

Kettő is akad. Annak számít bizonyos mértékig a kínai *A megkínzott ember mosolya, politikai története*, amely 1975-ben játszódik, amikor a Négyek bandája még kezében tartotta a hatalmat (december 5. a bemutató napja). Úgynevezett szabad forgalmazásban látható majd a jeges Izland filmgyártásának egyik produkciója, a komor hangvételű Apa birtoka.

Ha nem is egzotikum, de valljuk be, nagyon kevés holland filmet láthattunk. Az év utolsó hetében — 26-tól pergő — *Forró nyáréjszaka* egy cirkuszi show műsor színét-fonákját örökítette meg enyhén szatirikusan. Külön érdekesség, hogy a rendezőpáros egyike *Frans Weisz* apai ágon magyar származású.

Karel Kachyna a kitűnő csehszlovák rendező akaratlanul lett a hónap alkotója. Két munkáját is láthatjuk. Ugyanis szabad forgalmazásban az 1980-ban készült *Vadászkunyhót*. Kachyna a gyermeklélek nagy ismerője most is a legfiatalabbak szemével nézi a témát. A történet hőse a tízesztendős Ondra, aki édesanyjával és testvérével közvetlenül a második világháború befejezése után északra költözik, ahol még meglehetősen zűrzavarosak az állapotok. December 19-én viszont a *Nővérkék* című korrajza lesz látható, amely egy „erkölcsi botlása" miatt az ötvenes években valahová az isten háta mögötti faluba helyezett ifjú ápolónő viszontagságait meséli el.

A tizenkilencedik századi London a színhelye és egy szerencsétlen torzszülött sorsa a témája a fiatal *David Lynch* rendező *Az elefántember* című drámai történetének. Az *Anthony Hopkins, John Hurt, Anne Bancroft* és az utolérhetetlen *John Gielgud* főszereplésével készült, szinkronizált angol filmdráma december 19-től szerepel a havi műsorkínálatban. Egy héttel korábban pedig a román filmművészet egyik legegyénibb arculatú rendezőjének *Mircea Veroiu*-nak egy munkásmozgalmi tematikájú korrajza (a *Meghalni az életért)* színesíti a tematikát. A feszült légkörű, fordulatos cselekmény 1932—33-ban játszódik, s az illegális Román KP és a rendőrség harcát ábrázolja.

Ábel Péter

Kiváló együttes

Mint lapunkban is beszámoltunk róla, a Miskolci MÁV Járműjavító üzem férfikórusa az október 5-én tartott jubileumi ünnepségen megkapta a *Szocialista Kultúráért* kitüntetést.

A kórus azóta újabb elismerést szerzett. A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Tanács V. B. művelődési osztályának javaslatára és a Kórusok Országos Tanácsa Borsod megyei szervezetének előterjesztésére az Erkel Ferenc kórust a *Kiváló Együttes* címmel tüntették ki.

A művelődési miniszter és a Népművelési Intézet oklevelét *Siklósi László* szb-titkár és *Kubi Lajos* kórustitkár vették át Budapesten a közelmúltban.

Nyugdíjasok taggyűlése

Október 30-án, a Kemenesaljai Művelődési Központban tartották évi taggyűlésüket a vasutas-szakszervezet celldömölki önálló nyugdíjas csoportjának tagjai.

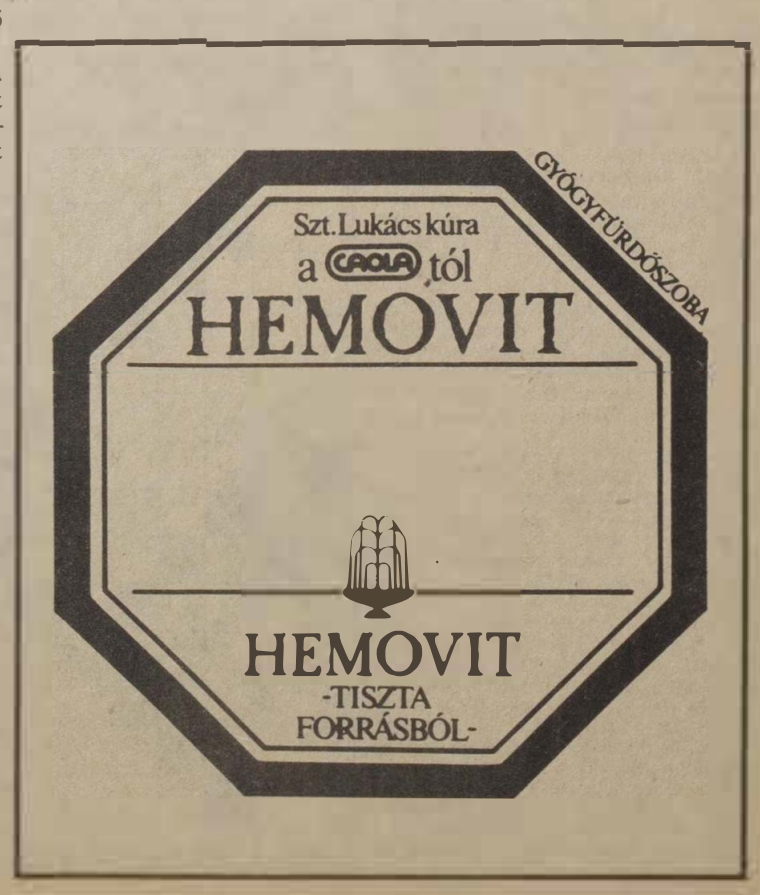
A nyugdíjasoknak *Limpár József*, a városi tanács elnökhelyettese adott át tájékoztatást a település VII. ötéves tervéről. Beszélt a bevezetésre kerülő gázról és a településfejlesztési hozzájárulásról. Az utóbbival kapcsolatban élénk vita alakult ki. A 18 hozzászóló közül mindenki soknak tartotta a tanács által javasolt évi 600 forintot.

Végezetül *Tóth Sándor*, a nyugdíjascsoport elnöke adott tájékoztatást az 1985. évi munkáról.

NSZK dalosok Szegeden

A szegedi vasutasok hazánk munkáskórusának tavalyi látogatását viszonozva, *Jupp Verhoewen* karnagy vezetésével októberben Szegedre látogatott az NSZK-beli Emmerich város vegyeskara és ifjúsági vonószenekara. A vendégeket a vasutas művelődési házban *Szabó G. László*, a Csongrád megyei tanács elnökhelyettese és *Lovász Lázár* vasútigazgató fogadta.

Az emmerichi dalosok szegedi tartózkodásuk alatt koncertet adtak Szegeden, a vasutas művelődési házban. Ezen közreműködött a helyi munkáskórus *Illés Mihály* vezetésével, valamint a szegedi Ságvári Endre gyakorló iskola énekkara és *Kenessey Gábor* operaénekes. Másnap Szentesen, a művelődési központban léptek fel az ottani városi kórussal együtt.



Havonta háromezer ólomzárat pótolnak

Társadalmi tulajdonvédelem Rajka határállomáson

A határállomásokra különös gondot ró a ki- és belépő vonatok társadalmi tulajdonvédelmi vizsgálata, hiszen népgazdasági és egyéb szempontokból sem mindegy, hogy az adott árufféleségből „mennyi marad", amíg a határra ér, esetleg éppen a határállomáson csappan meg a „készlet". Rajka társadalmi tulajdonvédelmi helyzetéről beszélgetünk *Kassai Zoltán* állomásfőnökkel.

— Nálunk négy-öt évvel ezelőtt voltak a társadalmi tulajdon ellen elkövetett vétségek. Akkor elhatároztuk, ezen változtatnunk kell. Nyolcvankettőben készítettünk egy intézkedési tervet, amelynek végrehajtása óta az állomást terhelő árukárok jószerével nem is fordulnak elő. Dolgozóink változtattak az évtizedek gyakorlatán, az érkező vonatokat gondosabban ellenőrzik, nem ritka, hogy fölötteseik még egyszer végigmennek a szerelvényeken. Így rögtön megállapítható, hogy az ólomzárhiány, az esetleges dézsmálás nem nálunk keletkezett. Belépő ólomzárhiányos kocsik azonnal visszautasításra kerülnek. *Vasutasaink megértették, hogy a pontosabb munka az ő érdekeiket is szolgálja,* már azzal is, hogy elkerülik a gyanúsítgatásokat.

— A kifelé tartó kocsikról mit lehet elmondani?

— *Középállomásaink nem mindig úgy állnak a dologhoz, ahogy azt a társadalmi tulajdon védelme megkövetelné.* Átlagban havi háromezer ólomzárat kell Rajkán pótolni, ami csakis a feladóállomások nemtörődömségével magyarázható. Ez egyébként a fuvarlevelekből nagyszerűen kitűnik, hiszen ott tételesen szerepel a felhasznált ólomzárak száma. Az ablakon a vámnyílásokon szinte ismeretlen fogalom az ólomzár.

— Visszajelentik a hiányosságokat?

— Ez valamennyi kocsi esetében lehetetlenség, de amelyik feladóállomás rendszeresen elmulasztja az ólmozást, annak táviratilag felhívjuk a figyelmét. A kárjegyzőkönyvben az „R" — bejelentésekben pedig külön kiemeljük az ólomzárhiány tényét.

— Van-e valamilyen segítségük ebben a munkában?

— Természetesen. Jó kapcsolataink révén a határőrizeti szervek minden segítséget megadnak. Van egy tizenkét tagú önkéntes határőrcsoport, amely rendszeresen ellenőrzi az állomást és környékét.

— Melyek a „legkelendőbb" árufajták?

— Nem hiszem, hogy újat mondanék: a *szeszes italok* . . .

Gerecsei Zoltán

Vácon befejeződött az állomás rekonstrukciója

Öt évvel ezelőtt kezdődött Vác állomás épületkomplexumának rekonstrukciója és ez év október elején fejeződött be. Úgyszólván teljesen megváltoztatták az állomásépület belsejét. Nagyon szép lett a márvánnyal borított várócsarnok, megszépült a váróterem, a kultúrhelyiség. A *Nagy Lajos* állomásfőnök vezette munkacsapat is korszerűbb, kulturáltabb körülmények között dolgozik. Évtizedes kívánság teljesült a szociális létesítmények megvalósításával.

A városi tanács segítségével ide érkezett a vezetékes gáz, ez melegíti az irodahelyiségeket, a várótermeket s a forgalmi irodát. Az állomás dolgozóinak társadalmi munkája is gyorsította az új kerítés építését, s a város felőli részen gépkocsiparkolók, gyalogutak építkezését. A felújítás utolsó szakaszának a végén ismét megnyílt az Utasellátó Vállalat vendéglője. Lehetőség nyílt a bővítésére, de az átalakítók ragaszkodtak az ország legrégebbi vasútállomásának hangulatos stílusához.

A Hazafias Népfront Vác Városi Bizottsága és a Vác Városi Tanács ezekben a hetekben tájékoztatja a lakosságot a VII. ötéves terv főbb várospolitikai célkitűzéseiről. Ebben az is szerepel, hogy a MÁV állomásépület közelében lévő *Csikós József* utcai aluljáró már nem képes megfelelően levezetni a nagy forgalmat. Szükséges tehát a vasúti alagút korszerűsítése, a közúti és a gyalogosforgalom elkülönítése egy új gyalogos-aluljáró építésével.

Papp Rezső

Ismét fogadja a vendégeket az Utasellátó étterme

Soproni pajtások Pesten

Október közepén véget ért az utazási szezon a GYSEV Széchenyi István múzeumvasúton. Az utolsó szolgálatban a pajtások kívánság szerinti poszton teljesíthettek szolgálatot.

Kutasi Andrea hetedikes, 1983 óta teljesít szolgálatot a múzeumvasúton, de két alkalommal a fővárosi úttörővasúton is dolgozott.

— Mi a különbség a két kisvasút között?

— Az úttörővasúton sokkal több állomás van, mint a GYSEV múzeumvasúton. Míg nálunk a szolgálattevő lát el mindent, Pesten külön van a naplózás, a rendelkező forgalmista és a váltóőr is. Ami számomra meglepő volt: *az úttörővasúton a fővizsgálói feladatot is gyerekek látják el.*

— A munka mellett szórakoztatok is?

— Hétfőnként szünetelt a járat, ilyenkor az egész tábor kirándult. Voltunk Visegrádon, Csillebércen, jártunk uszodában, megismerkedtünk a főváros néhány nevezetességével.

Gavajda Anett már „régi" vasutas. Édesanyja üzemfőnök a múzeumvasúton, így már kisiskolás korában lejárt a kisvasútra és megszerette.

— Budapesten négyszer voltam, és már minden helyen teljesítettem szolgálatot. Az úttörővasúton komolyabbak a jelzőberendezések, a szolgálat is más. A GYSEV kisvasúton ez játékosabb . . .

Horváth Tibor hatodikosnak mindkét kisvasút tetszik.

— Nem tudok még különbséget tenni, újonc vagyok, de az biztos: *ha nagy leszek, a vasúton fogok szolgálni* . . .

Kovács Anikó

Baleset-elhárításért

Jutalom mozdonyvezetőknek

Súlyos vasúti baleset elhárításáért megjutalmaztak három mozdonyvezetőt Szombathelyen.

Október 15-én a késő esti órákban a veszprémi teherpályaudvaron személyi mulasztás miatt egy tehervonatot olyan vágányra irányítottak, ahol már állt egy mozdony. Mindkét mozdony személyzete szerencsére azonnal felismerte a veszélyt. A beálló szerelvény mozdonyvezetője, *Szakál Gábor,* a celldömölki körzeti üzemfőnökség dolgozója a gyorsfékezést alkalmazta, a várakozó gép pedig — *Horváth V. József* és *Kamondi Ferenc,* székesfehérvári vasutasok irányításával — pillanatok alatt hátrálni kezdett, így sikerült elkerülni a két mozdony összeütközését. A MÁV Szombathelyi Igazgatóságának kollektívája nevében *Kapronczai János* vasútigazgató köszönte meg a gyors cselekvést, s mindhárom mozdonyvezetőnek pénzjutalmat adott át.

Az alkoholizmus ellen

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség művelődési bizottsága fontosnak tartja az alkoholizmus elleni propagandamunkát, az egészséges, kultúrált életre való nevelést.

November 4-én nyitották meg a főnökség oktatási központjában azt a rendezvénysorozatot, amely ezt a célt szolgálja.

A megnyitón *Valkó Pál* üzemfőnök elmondta, hogy az üzemfőnökségnél a legtöbb fegyelmi büntetést az italozások miatt adták. Sajnos, a szigorú büntetések sem tudták megállítani a túlzott mértékű szeszes ital fogyasztást. Visszaszorítását nem lehet csak gazdasági eszközökkel megoldani, az egész vasutastársadalom egyöntetű fellépésére lenne szükség.

Az egy hónapig tartó rendezvénysorozaton valamennyi üzemfőnökségi dolgozó részt vesz. Kiállítások, filmvetítések, szakorvosi előadások szerepelnek a programban.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A személyszállítást kedvezően befolyásolja. I. 13. Növény. 14. Spártai király, a thermophylei hős. 15. Kimondott betű. 16. Delel a közepén. 18. . . . dum metuant, gyűlöljenek, csak féljenek. (latin). 19. Időmérő. 20. Keserűvíz márka. 22. O-val a végén, olasz folyó. 23. Állami bevétel, tárgyraggal. 24. Elbeszélő költészet. 26. Már az elején elakad. 27. Idegen női név. 28. Stílusirányzat. 31. Határhegység két kontinens között. 32. Mosdó, mosdótál. 34. Időszak. 36. Amíg, páratlan betűi. 37. Szíria is ez. 39. Kettős betű. 41. Nyelvjárásfajta. 42. Bádogos munkát végez. 44. Ritka férfinév. 48. Bejött ellentéte. 49. Csökkenő. 50. Mono . . ., egynejű, egyférjű. 52. Beszélő. 53. Afrikai állam. 54. Francia folyó. 56. Keverve szűr. 57. Részben elront. 58. Felesleges díszítés. 60. Rangjelző. 61. Az asztácium vegyjele. 62. . . Edouard René Lefebre de (1811—1883), francia jogász és publicista. 64. Kötőszó.

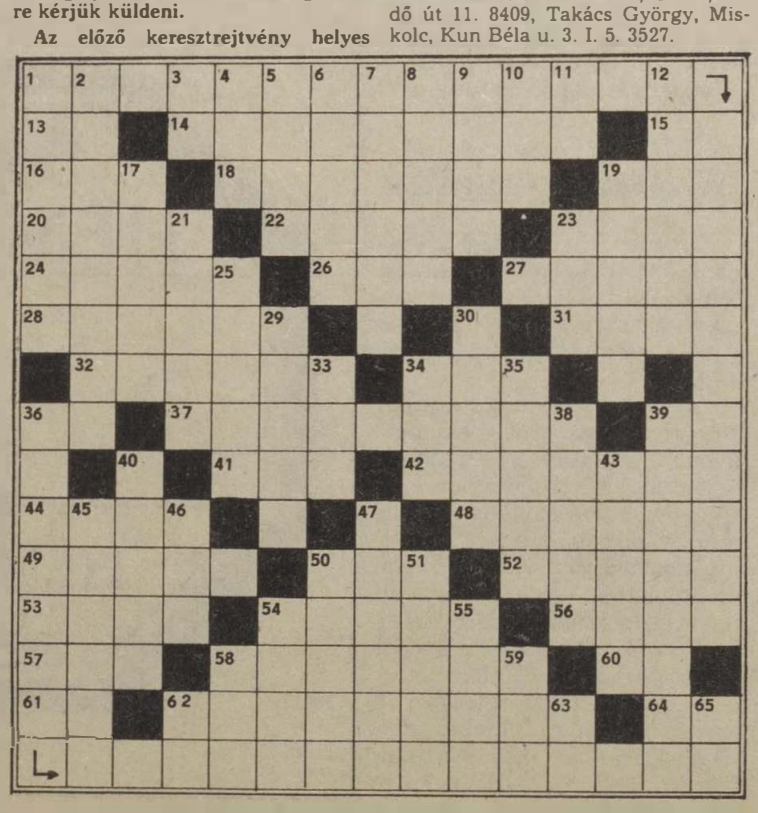
Függőleges: 1. Átmeneti, tiszavirágéletű. 2. Török félsziget. 3. Igekötő. 4. Új. idegen összetételekben. 5. Olasz város. 6. Győr megyei helység. 7. Ausztriai tartományba való. 8. Női név. 9. . síroz, megváltoztat. 10. Röviditett napszak. 11. Búza egynemű betűi. 12. Rómeó városa. 17. Női név, de növény is 19. Európai folyó. 21. Régi tűzszerszám, nevelővel. 23. Betűpótlással, madár. 25. Tenni vágyó. 29. Fordítva, mesterember. 30. Nem vagyok bátor 33. Végek nélkül dobol. 34. Haláp, hangtalanul. 35. Ázsiai folyó. **36. A személyszállítást kedvezően befolyásolja. II.** 38. . . . izál. szöveget ismételgetve tanul. 39. Lázadás. 40. Kifejlett, szárnyas rovar. 43. Diákétkezde. 45 Piros borfajta. 46. Állami bevétel. 47 Vissza: ősmagyarokat kereső szerzetes a XIII. században. 50. A néző kedvence a futballban. 51. Riadó, de megfordítva. 54. . . . ratórium, dolgozó helyiség. 55. Vissza: létezik-e? 58. Madár 59. Lóbiztatás. 62. Éneklő hang. 63. Latin és. 65. A szamárium vegyjele.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 36.

Beküldési határidő: december 10. A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Élvezik a tagság bizalmát, szolgálják a dolgozók érdekeit.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 20. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Ferkó Gyula, Kemecse, Vasút u. 7. 4501, Adorján Magdolna, Pécs, Kapács u. 15/B. 7624, Terbe László. Budapest XIV., Varsó u. 6. II. 3. 1145. Szövérfi Éva, Úrkút, Erdő út 11. 8409, Takács György, Miskolc, Kun Béla u. 3. I. 5. 3527.



HÍREK

— **Brigádjubileum.** A MÁV Miskolci Területi Egészségügyi Központ Semmelweis szocialista brigádja november 6-án ünnepelte megalakulásának 10. évfordulóját. A családias hangulatú ünnepségen jelen voltak a gazdasági vezetők, a párt és a szakszervezet képviselői. A brigád tavaly elnyerte a MÁV Kiváló Brigádja címet, elsőként az egészségügy területén.

— **Fiatalok vetélkedője.** A szombathelyi épület- és hídfenntartó főnökség „Ki minek a mestere" szakmai és politikai vetélkedőt szervezett november elsején. Hét szakma 61 fiatal versenyzője nevezett a vetélkedőre. Az első három helyezett pénzjutalmat kapott.

— **Városnézés.** A vasutasszakszervezet szombathelyi önálló nyugdíjascsoportja október végén városnézést szervezett. Az idős vasutasok az új városházát és a nemrégiben átadott képtárat tekintették meg.

— **Műszaki könyvnapok.** A műszaki és közgazdasági könyvnapok keretében Szegeden, a vasútigazgatóság központjában könyvárusítással egybekötött könyvkiállítást rendeztek. Tóth Imre vasútigazgató-helyettes megnyitója után dr. Magassy Dániel a magyar mezőgazdaság műszaki fejlettsége címmel tartott előadást.

— **Gépíróverseny.** A debreceni igazgatóság KISZ-alapszervezete gépíróversenyt rendezett november elsején. A tíz versenyző közül Dencsák Ildikó (műszaki osztály), Fecskán Erzsébet (VBEO) és Szilágyi Éva (műszaki osztály) szerezte meg az első három helyet.

— **Zalai vasutasok segítsége.** A berhidai földrengés károsainak helyreállítását segítő társadalmi összefogáshoz csatlakoztak a zalaegerszegi vasutasok is. A több száz vasutas önkéntes hozzájárulása révén ötvenezer forinttal gyarapodott az egyszámlán lévő összeg.

Ötlethónap Győrben

A győri körzeti üzemfőnökség gazdasági vezetése és szakszervezeti bizottsága ötlethónapot rendezett.

A november 5-én tartott értékelésen 53 ötlet közül 37-et fogadtak el, 31-et újításként továbbítottak.

Az ötletekért 6200 forintot fizettek ki, az első helyezést elért vontatási üzemegységnek 5 ezer forinttal növelték a IV. negyedéves prémium összegét.

Olvasóink figyelmébe!

Lapunk következő, 23. száma nem december első felében, hanem a karácsony előtti héten a 24. számmal összevontan, 16 oldal terjedelemben jelenik meg.

— **Felújítás.** A Budapest Keleti pályaudvaron lévő laktanya felújítási munkálatai elkezdődtek. Az első emelet már kész. A falakat keramitlapokkal burkolták, a szobák két-, illetve háromágyasak. Minden szobába mosdóhelyiség és új parketta került.

— **Újítási hónap.** A debreceni vasútigazgatóság újítási hónapot hirdetett meg dolgozóinak. A novemberre meghirdetett akció során az újítási ügyintézők, szakvéleményezők és egyszemélyi elbírálók munkája kerül a figyelem középpontjába. A legjobbak jutalmazására 20 ezer forintot fordít az igazgatóság.

— **Fotókiállítás.** Mátészalkán a pályafenntartás szakszervezeti bizottsága november 7-e tiszteletére fotókiállítást rendezett a csomóponti szociális épület ebédlőjében. A nyíregyházi fotószakkör tagjai akt, portré, és a mindennapi életet bemutató képei egy hétig voltak láthatók, akárcsak Botrágyi Károly grafikái és akvarelljei.

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 — 215-98 430
85—9183. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

LAKÁSCSERE

Elcserélnénk soproni kétszobás, 59 négyzetméteres, III. emeleti OTP-öröklakásunkat kisebb budapestire (Lővérekben, vasút közel). Wagner, 9400 Sopron, Vasvári Pál u. 1.

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

Elcserélném szolnoki, vasútállomástól 300 méterre levő, 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos (gázos), III. emeleti, nem panelházban levő OTP-öröklakást budapesti, elsősorban rákospalotai MÁV-lakótelepen levő háromszobás, komfortos (lehetőleg postai telefonos) MÁV-bérlakásra. Hármas cseremegoldás is érdekel. Ajánlatokat 5000 Szolnok, Mátyás király út. 11. III. 11. Rónyai Balázs vagy 18 óra után a 06-56-16240 postai telefonszámra kérem.

Elcserélném budapesti, XV. ker. Rákos u. 102. sz. X. 62. sz. alatt levő kétszobás, összkomfortos, 47 négyzetméteres lakásomat háromszobás vagy nagyobb méretű összkomfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet munkaidőben 7—15-ig a 429-716 vagy a 19-87 üzemi telefonszámon. Molnár István.

Elcserélnénk kétszobás, összkomfortos, 80 négyzetméteres, telefonos tanácsi bérlakásunkat és kétszobás, komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásunkat (utóbbit csak MÁV-dolgozóval) háromszobás, összkomfortos, telefonos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 666-502 telefonszámon lehet.

Elcserélném tatabányai, egy szoba két félszobás, hallos, összkomfortos (panel) tanácsi lakásomat budapesti egy szoba-komfortos MÁV-bérlakásra. Cím: Molnár Tamásné. Sopron, Pesti Barnabás u. 19. sz. 9407.

Elcserélném balatoni kétszobás, kertes MÁV-szolgálati lakásomat budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 499-702-es telefonszámon.

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. fsz. 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-lakásra, több megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: Kovács Tibor, Miskolc, Vörösmarty u. 3. VIII/3.

Elcserélném egy és félszoba, összkomfortos, központi fűtéses tanácsit (telefon folyamatban), és 2 szoba komfortos, gázfűtéses, telefonos MÁV-bérlakást. Cserébe kérek kettő és fél szobás, összkomfortos tanácsi, központi fűtéses lakást és egy szoba-konyhát, komfort nélkülit vagy csak egy megfelelő nagy szobát, tanácsit. Érdeklődni csak levélben, cím: Fejes István, 1087 Budapest, Festetics u. 2. fsz. 2.

Szétköltözők figyelmébe! MÁV vállalati 2 szoba összkomfortos, telefonos, valamint 1 szoba összkomfortos, telefonos tanácsi lakásokért cserébe kérünk 2 szoba összkomfortos, telefonos (kb. 46—50 négyzetméteres) tanácsi bérlakást. Érdeklődni lehet: 854-571 sz. telefonon 18—20 óra között vagy a 834-181 sz. telefonon 8.30—16.00 óra között.

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

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIX. ÉVFOLYAM, 23—24. SZÁM ÁRA: 2 FORINT 1985. DECEMBER 19.

Kellemes karácsonyi ünnepeket, sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk lapunk minden olvasójának!

Előadássorozat — vasutasoknak

Napirenden a VII. ötéves terv gazdaságpolitikai elképzelései

November 27-én és 28-án a SZOT székházában, illetve a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében a vasutas-szakszervezet, a Közlekedéstudományi Egyesület és a Mérnök Továbbképző Intézet előadássorozatot rendezett szakszervezetünk aktivistái, vezetői, a tömegszervezetek képviselői részére azzal a szándékkal, hogy a januárban sorra kerülő XI. kongresszus előtt részletesebben is megismertesse a VII. ötéves terv gazdaságpolitikai elképzeléseit, a közlekedés- és bérpolitika időszerű kérdéseit, továbbá a szociálpolitikai célkitűzéseket.

Koszorus Ferenc főtitkár megnyitója (Skoda László felvétele)

November 27-én, a SZOT székházában megjelenteket, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára köszöntötte, majd *Berend T. Iván*, a Magyar Tudományos Akadémia elnöke vázolta a következő ötéves terv fontosabb gazdaságpolitikai céljait. Bevezetőjében elemezte a gazdasági életünket alakító külső és belső tényezőket, az árucsereromlás okait. Elmondotta, hogy mai gazdasági nehézségeink egyik oka, hogy a hetvenes évek közepén — amikor a termeléshez szükséges importált energiahordozók, nyersanyagok és berendezések ára nagymértékben emelkedett — a felhasználás és a fogyasztás együttesen, több éven át meghaladta a nemzeti jövedelmet. Mivel a termelés hatékonysága nem kielégítő mértékeben javult, a népgazdaság egyensúlyának javításában elsősorban a beruházások visszafogásával és a lakossági fogyasztás korlátozásával tudtuk elérni, hogy csökkentsük adósságainkat.

Súlyos veszteségek keletkeztek külkereskedelmünkben, mert a nemzetközi ármozgások számunkra kedvezőtlenül alakultak. A cserearányromlás elérte a harminc százalékot. *Termékeink nagy része nem versenyképes.* A hetvenes évek végén meg kellett kezdeni a gazdasági egyensúly helyreállítására való törekvést, amely 1982-re sikerült is. Ennek viszont az volt a következménye, hogy a reálbérek például csak 3-4 százalékkal emelkedhettek, és az évi másfél százalékos nemzeti jövedelem növekedéséből kisebb lett az elosztható rész. Adósságainkat viszont folyamatosan törleszteni tudtuk, hitelképességünk ismét helyreállt.

Berend T. Iván ezután körvonalazta a VII. ötéves terv lényegesebb kérdéseit. Hangsúlyozta, hogy a visszafogás a következő öt évben már nem lesz központi feladat, mert a hosszú távú célokat nem szolgálná eredményesen. Igazodni kell a világgazdasági helyzethez, *emelni kell a technikai színvonalat, amely csak beruházásokkal lehetséges.* Folytatódik a termelés szerkezeti átalakítása, a gazdasági reform folyamata. A gazdaságosan termelő vállalatok realizálhatják jövedelemtöbbletüket, beruházhatnak. Ezt a központilag irányított fejlesztéspolitika majd lehetővé teszi. A cél a fokozatos gazdasági felemelkedés. Fontos feladat lesz a vezetési rendszer átalakítása, a vállalati önállóság továbbfejlesztése, a bankrendszer reformálása, az érdekeltség növelése, a kiegészítő tevékenységek kibontakoztatása.

(Folytatás az 5. oldalon.)

Köszöntjük a kongresszust

A hónapok óta tartó szakszervezeti választások lezárásaként 1986. január 11-én összeül a Vasutasok Szakszervezetének XI. kongresszusa. A kongresszusnak kettős a feladata. Egyfelől számot adni arról, hogy hajtottuk végre a X. kongresszus határozatait, másrészt összefoglalni, hogy a következő ötéves időszakban milyen feladatokat kell megoldanunk a termelést segítő, a szociálpolitikai és nevelő munkában, az érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenységben. Természetszerű napirendje a kongresszusnak a szakszervezet legfelső szerveinek megválasztása.

Az általános értékelést és az országos érvényű tennivalók kimunkálását megkönnyíti, hogy a *Magyar Szocialista Munkáspárt XIII. kongresszusa* átfogó értékelést és elemzést adott társadalmi fejlődésünkről, részletesen megfogalmazta a következő évek tennivalóit. A speciális vasutas-szakszervezeti feladatok meghatározásának, a dolgozók elvárásainak alapjait a szakszervezeti választásokon elhangzott kritikai észrevételek, javaslatok képezik.

A tennivalók között egyik legfontosabb a szállítási feladatok megoldásának gazdaságos szervezése, s a lebonyolítás segítése. Csak így teremthetjük meg az alapját az MSZMP Központi Bizottsága ez év november 12-i ülésén, a hetedik ötéves terv egyik lényeges irányelveként megfogalmazott célkitűzésnek, az életszínvonal és az életkörülmények érzékelhető javításának.

Olyan kongresszusi határozatokra van szükség, amelyek biztosítják, hogy a szakszervezeti tagság megismerje, cselekvő részvételével segítse a gazdasági célkitűzések megvalósítását. *A dolgozók aktív közreműködésével, javaslataik figyelembevételével évről évre olyan tervek készüljenek, amelyek hatékonyan szolgálják a tervcélkitűzések sikerre vitelét.*

A szakszervezeti tisztségviselők a gazdasági vezetőkkel együttműködve *honosítsák meg az alkotó munkahelyi légkört, az emberséges, mindenkit a munkája alapján megítélő és elismerő vezetési stílust.* Ez legyen a kiindulópontja olyan közszellem elérésének, amely nem tűri a fegyelmezetlenséget, a közömbösséget, a cinizmust, a társadalomellenes magatartást.

A választói értekezleten, a határozattervezethez fűzött javaslatokban a szakszervezeti tagok, a küldöttek szenvedélyesen szóltak arról is, hogy tartalmasabb szakszervezeti munka csak tömegkapcsolattal, a vezetők és a tagság összeforrottságával valósulhat meg. Ennek feltétele a szakszervezeti és üzemi demokrácia érvényesítése és fejlesztése, a tagság tevékeny részvételének biztosítása a célok meghatározásában és megvalósításában. Szakszervezeti elhatározások csak az érintett dolgozók véleményének kikérése, azok figyelembevétele alapján szülessenek. A tömegkapcsolatok erősítésének fontos eszköze a szakszervezeti irányítás egyszerűbb, tartalmában gazdagabb, stílusában mindig a feladatokhoz alkalmazkodó fejlesztése. Ezeket tükröznie kell a kongresszus határozatainak is.

Amikor a szakszervezethez tartozó dolgozók nevében *termékeny tanácskozást, eredményes munkát kívánunk a kongresszus résztvevőinek, azt is leszögezzük, hogy a szakszervezeti mozgalom csak akkor felelhet meg küldetésének, ha a demokratizmus fejlesztésével egyidejűleg a centralizmus is erősödik.* Ez mindenekelőtt azt jelenti, hogy a határozatok végrehajtását minden szakszervezeti tag tartsa alapszabályban rögzített kötelességének. A dolgozók bizalmát élvező vezetőség a helyes határozatok alapján, a tagság aktív részvételével hozhat újabb, az eddiginél még nagyobb eredményeket szakszervezetünk életében, amelyben a XI. kongresszus rendkívül jelentős állomásnak ígérkezik.

A kitűzött határidő előtt

Átadták a Budapest—Pécs villamosított vasútvonalat

Pécs város felszabadulásának 41. évfordulóján, november 29-én átadták rendeltetésének a fővárost a baranyai megyeszékhellyel összekötő villamosított vasútvonalat.

Az ünnepélyes megnyitáson jelen volt *dr. Tóth László* közlekedési minisztériumi államtitkár, *dr. Bajusz Rezső*, a MÁV vezérigazgatója és Tolnai Ildikó, a vasutas-szakszervezet titkára.

Az ünnepséget *Fényes József*, a pécsi igazgatóság vezetője nyitotta meg, majd dr. Bajusz Rezső mondott beszédet. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy ettől a naptól a dunántúli nagyváros a villamosított vonallal közelebb került a fővároshoz. *A 103 évvel ezelőtt átadott vasútvonal pályája ezentúl megújulva szolgálja majd az áru- és személyszállítás céljait.* A MÁV a beruházási gondjai ellenére sem mond le a folyamatos vonalvillamosításról, mert ez a dízelvontatásának mindössze 35 százalékát teszi ki, s ugyanakkor lehetőséget teremt az utazási sebesség növelésére is. Környezetszennyező hatása is minimális.

A Budapest—Pécs vasútvonalon a várható költségmegtakarítás évente 210 millió forint,

(Folytatás a 10. oldalon.)

Pécs állomáson nagy tömeg fogadja az avatóünnepségre Budapestről érkezett különvonatot (Laczkó Ildikó felvétele)

Ünnepi forgalom

A személyszállítás, mint minden évben, az idén is nagy erőpróba előtt áll. A vasút felkészült az ünnepi forgalomra. Ezúttal azt is figyelembe kellett venni, hogy december 21—26-ig hat munkaszüneti nap került egymás mellé. Ez minden bizonnyal növeli az utazási kedvet.

Mint azt a MÁV Vezérigazgatóságának személyszállítási osztályán elmondták, az ünnepi forgalomban közlekedő vonatok rendjét ennek figyelembevételével dolgozták ki. Az ünnepek előtt és után *mintegy 70 mentesítő vonat közlekedik.* A menetrend szerint közlekedő vonatokat pedig többletkocsikkal erősítik meg. Ugyanakkor az ünnepek alatt egyrészt gazdasági megfontolásból, másrészt mert ilyenkor kevesen utaznak, *942 vonatot nem közlekedtetnek.* Ezek egy részét a menetrend is tartalmazza.

Az ünnepi forgalom zavartalan lebonyolításában az üzemviteli, a kereskedelmi, a gépészeti és járműfenntartási, valamint a végrehajtó szolgálat dolgozóira különösen nagy feladat hárul. Mindenekelőtt arra kell törekedni, hogy a vonatok menetrend szerint, tisztán, fűtve közlekedjenek. Az információs szolgálat s a személypénztárosok udvariasan szolgálják ki az utasokat. Arra is számítani kell, hogy az időjárás megváltozik. Tapasztalatból tudjuk, hogy a havas, jeges váltókat nehezebb kezelni, az utastereket nem könnyű megtisztítani. Ha az ünnepi forgalom alatt havazik, kétszeresen is fontos a figyelmes szolgálat.

A tervkészítés dilemmái

Megalakult az építési főnökségek intézőbizottsága

November 25-én, ünnepélyes keretek között adott számot ötévi munkájáról a 14 alapszervezetet irányító, közel 11 ezer dolgozót képviselő építési főnökségek szakszervezeti bizottsága, a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség kultúrtermében. A szervezeti változás értelmében megalakult az új középszerv, az építési főnökségek intéző bizottsága, amelynek titkárává *Töllyné Pogács Rózsát* választották. A tizenhét tagú intéző bizottságban a főnökségeket és üzemeket a szakszervezeti titkárok képviselik, továbbá tagja a közgazdasági bizottság vezetője, *Szatmári József,* és a szociálpolitikai bizottságé, *Ács Péterné.*

A tanácskozáson jelen volt *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Pál József,* az építési és pályafenntartási főosztály vezetője, *Kovács János,* a XIV. kerületi vasútüzemek pártbizottságának titkára, valamint az építési főnökségek és üzemek politikai és gazdasági vezetői.

Az alapszervezetek 2342 tisztségre választottak vasutasokat. A bizalmiak, főbizalmiak és helyetteseik cserélődése 27 százalék volt. 119 tisztségre állítottak kettős jelöltet. Gyöngyösön, a kitérőgyártó üzemben, a kétszakaszos választáson a tagság 82,8 százaléka adta le szavazatát.

Töllyné Pogács Rózsa beszámolójában elmondotta, hogy öt évvel ezelőtt az új középirányító szakszervezeti bizottság létrehozásával nagy jelentőségű minőségi változás történt az építési főnökségek és üzemek szakszervezeti életében. Ekkor kerültek az önnálló gazdálkodó egységek közvetlenül a szakosztályi irányítás alá. A szervezeti változással középszinten rendeződött a partnerkapcsolat. A döntési jogkörök decentralizálásával tovább erősödött a munkahelyi és szakszervezeti demokrácia.

A szakszervezet minden fórumon szót emelt a munkát gátló körülmények ellen. Például felhívta arra a figyelmet, hogy a beruházók, a tervezők és a kivitelezők között nincs meg a szükséges összhang. Sok gondot okoz az anyaghiány, és akadályozza a munkát az anyagvonati gépek késedelmes kiállítása és a vágányzárak módosítása.

Rámutatott az szb-titkár arra is, hogy a véleményezett, a jóváhagyott és a végleges terv minden évben eltér egymástól. Testületi üléseken többször is felvetődött, hogy egyáltalán van-e jelentősége a véleményezésnek akkor, amikor a pénzügyi források még tisztázatlanok, amikor hiányoznak az összhang láncszemei a vállalati, a vágányzári, az anyag- és önköltségi tervezés között, valamint a gazdasági tervezés időszakában még sokszor nem áll rendelkezésre jóváhagyott kiviteli tervdokumentáció. Ebben a bonyolult helyzetben igyekeztek a körülményekhez igazítani a szakszervezeti munkát. A szakszolgálat a nehezebbé vált körülmények és a szűkös pénzügyi keretek ellenére rendszeresen teljesítette a vonalkorszerűsítési, a magasépítményi, a gyártási és egyéb tervet.

Az szb-titkár ezután részletesen beszélt a szocialista brigádok munkájáról, a munkaversenyről. Sajnos néha még előfordul, hogy egyes helyeken áthárítják a szakvonali feladatokat a szakszervezet tisztségviselőire.

A beruházások korlátozása ellenére tovább javultak az építési dolgozók munkakörülményei. Öt év alatt 422,2 millió forintot fordíthattak üzemi, és 60,2 millió forintot szociális létesítményekre.

A szakszervezeti bizottság közreműködésének az eredménye, hogy a főnökségek és üzemek közötti béraránytalanságok mérséklődtek. *Az 1985. évi bérfejlesztés jó politikai hangulatot eredményezett.* Az elmúlt időszakban a korábbinál több támogatást kaptak az építési dolgozók lakásgondjaik enyhítésére. 562-en közel 48 millió forint kamatmentes kölcsönt vehettek fel. Közülük 48-an nagycsaládosok, és 264-en harminc éven aluliak.

A változó munkahelyek miatt az építési dolgozóknak sajnos csak 42 százaléka részesül üzemi étkeztetésben.

A vitában felszólalt *Koszorus Ferenc* főtitkár is. Elismerően beszélt a szakszolgálat munkájáról, eredményeiről. Hangsúlyozta, hogy javítani kell a vezetői munka színvonalát, mert a következő időszakban még nehezebb körülmények között kell végezni a szakszervezeti munkát. Végezetül megköszönte az alapszervi választásokon kifejtett politikai tevékenységet.

Pál József, a 6. főosztály vezetője hozzászólásában kifejtette többek között, hogy a gondok ellenére a jövőben tovább fejlődik a szakszolgálat. A gépkezelőket például a frekventált munkát végzők közé sorolják, és elkülönített bérfejlesztésben részesülnek.

(Fogas)

Hatáskört adni azoknak, akik hatékonyan intézkedhetnek

Budapesten 32 tagú intézőbizottságot választott a bizalmitestület

Tanácskoznak a budapesti bizalmi küldöttek (Óvári Árpád felv.)

A Vasutasok Szakszervezete budapesti területi bizottsága november 16-án tartotta beszámoló és vezetőségválasztó értekezletét, mintegy 130 résztvevővel. Az elnökség tagjai között foglalt helyet többek között *Koszorus Ferenc* főtitkár és *Tongori Imre* vasútigazgató.

Az értekezletet *Lóczi János,* a tszb elnöke nyitotta meg, majd *dr. Mészöly Ferenc,* a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára adott számot az elmúlt öt év alatt végzett szakszervezeti munkáról. Elmondta, hogy a beszámolási időszakban három üzemszervezési intézkedést hajtottak végre: átszervezték a külszolgálati főnökségeket és tíz küf-öt hoztak létre. Ezzel egy időben felülvizsgálták, illetve módosították az igazgatóság vasúthálózatát. Korszerűsítették az igazgatóság irányító szervezetét is. A körzethatárok módosításával (a műszakilag korszerűbb vonalszakaszok elkerülése miatt) nagyobb lett a vágányok telítettsége. Ezért a kisebb üzemzavar esetén gyakori a vonatkésleltetés, az elegyáramlás lassulása. A terület módosítása miatt munkaerő-utánpótlási nehézségek is keletkeztek.

Mészöly Ferenc beszélt az igazgatóság szociális körülményeiről is. A jelenlegi munkásszállókon 2100 személy elhelyezésére van lehetőség. Ez viszont kevés, így az igazgatóság más vállalatokról volt kénytelen szállórészeket bérelni. Az idén például a vezérigazgatóság 500 dolgozó részére bérelt szállót. Az átköltözések és a dolgozók utaztatása kellemetlen hangulatot teremtett. A szakvezetés nem kérte ki a szakszervezet előzetes véleményét.

A beszámolóhoz tizenketten szóltak hozzá, köztük *Koszorus Ferenc* főtitkár, aki elemezte a vasút utóbbi öt évben elért eredményeit, majd a gondokról, a hiányosságokról beszélt. Szorgalmazta az üzemirányítás megváltoztatását, hangsúlyozva, hogy a hatásköröket a jövőben mindinkább azoknak kell adni, akik a kívánt feladatokat a legjobban meg tudják oldani. Megjegyezte: a vezérigazgatóság ne féljen, ha valamilyen hatáskört át kell adni az igazgatóságnak, és *az igazgatóság se féljen a küf-ökre bízni bizonyos döntéseket.* A MÁV-on belül el kellene érni, hogy ne csupán a hierarchia elve érvényesüljön, hanem *minden jó kezdeményezést, építő gondolatot mérlegelni kell, bárkitől eredjen az.*

A főtitkár foglalkozott a létszámgondokkal, amik a MÁV Budapesti Igazgatóság területén a legkritikusabbak. El kell érni, hogy csökkenjen a túlóra, és a vasút több szabadidőt biztosítson dolgozóinak oly módon, hogy a jövedelmük se csökkenjen. Ehhez szükség lesz az egész bérrendszer reformjára is.

Az értekezleten *dr Mészöly Ferenc* foglalta össze az elhangzottakat, majd tájékoztatta a jelenlevőket, hogy a vasutas-szakszervezet kongresszusára az igazgatóság területéről negyvennyolc küldöttet választottak. *Dr. Mészöly Ferenc* mielőtt lemondott tisztségéről, megköszönte a vasutas-szakszervezet támogatását, a tagság és a vezetőség aktivitását.

Ezután megválasztották az új titkárt és a politikai munkatársakat, valamint a 32 tagú intézőbizottsági testületet.

A vezetőségválasztó értekezlet egyhangú szavazata alapján a budapesti területi intézőbizottság titkárává *Tihovszky Istvánt* választotta. Politikai munkatársak *Juszkó János* és *Pál Gábor.*

Séra Sándor

Tudja mire vállalkozott

Beszélgetés a debreceni vasútigazgatóság új szb-titkárával

Október 11-én a debreceni vasútigazgatóság központjának bizalmitestülete új szb-titkárt választott *Pinczés Imréné* személyében.

Az szb-iroda ablakából kiszűrődő fény biztató: talán most ott találom az új titkárt, nem kell irodákban, folyosókon kérdezősködnöm utána. És valóban: kopogtatásomra bátorítóan hangzik a válasz:

— *Szabad!*

Az asztalon mindenféle irat, kimutatás, irógép, a dohányzóasztal tetején félméteres dossziéhalmaz, az egyik fotelban a *Magyar Vasutas* frissen érkezett, szétosztásra váró számai.

Naprakészen

— Megbetegedett az egyik legaktívabb segítőtársam — mondja, és gyorsan hellyel kínál. — Amíg a helyettesítést nem oldom meg, nekem kell helytállnom.

A látottak hatása alatt szinte önkéntelenül fogalmazódik meg a kérdés:

— Mennyi többletmunkát jelent ez a megbízatás? Előfordul, hogy még otthonra is jut belőle?

— *Főleg a munkaidő utáni értekezletek, megbeszélések, lekötöttségek „látszanak" meg otthon.* Ilyenkor a 11 éves Gabriella és a 6 éves Anikó ellátásában nagyon sokat segít a nagymama, akivel egy házban lakunk. Ez azért is jó, mert férjemnek is megvan a maga gondja: osztályvezető egy nagyvállalatnál. Persze mindannyian tudjuk, hogy a szabad idő elsősorban a családé, de ezt nem mindig lehet megvalósítani.

— Az igazgatósági szb-titkári funkció nem függetlenített munkakör. Szakmai munkája nem szenved emiatt csorbát?

— Üzemgazdasági munkakörben dolgozom, ahol bizony sok a határidős feladat, általában naprakész adatokat kell produkálnom. *Ígéretet kaptam arra, hogy munkatársaim segítenek,* illetve bizonyos feladatok alól mentesítést kapok.

— Csaknem 700 szakszervezeti tag érdekeit képviselni nem kis feladat. Tudja-e, mire vállalkozott?

— Nehezíti a helyzetet, hogy a 700 tagú kollektíva legalább nyolc helyen dolgozik. A zenekari, az oktatási, a számviteli főnökség, az óvoda, a bölcsőde, a gondnokság, az igazgatósági üzemirányító központ mind külön világ. Az igazgatósági osztályok tevékenysége homogénebb, velük nincs annyi gond, meg aztán, itt élek közöttük. A többiek, jellegükből adódóan, nehezen elérhetők. Ennek ellenére a bizalmitestületi üléseken jó a megjelenési arány, a határozatképesség eddig mindig megvolt.

Ismerni a területet

— Ezeket olyan biztosan sorolja, mintha mindig ezzel foglalkozott volna . . .

— *1982-től egészen mostanáig az szb elnöke voltam, előtte főbizalmi-helyettes, majd főbizalmi. Elég jól ismerem már ezt a területet.*

— Mit fog másképpen csinálni, mint az elődje?

— Az szb eddigi munkáját a tagság és a területi szakszervezeti bizottság elismerte. Elődömnek munkakörváltozás, és az ennek nyomán kialakult összeférhetetlenség miatt kellett megválni a tisztségétől. Nem hiszem, hogy szükség lenne lényeges változtatásra. Ha mégis, azt az élet hozza magával.

— Lesznek ilyen „élethozta" változások?

— Két párhuzamos folyamat megy végbe területünkön. Több a nyugdíjasunk, és több az új, fiatal munkaerő. Ez azt is jelenti, *hogy az idősek, a nyugdíjasok és a fiatalok problémáira jobban oda kell figyelniük, mint eddig.* Többet kell törődnünk velük. Ezek formáit még most, ezek után kell megkeresnünk. Agitációs és propagandamunkánkat is bővíteni kell, hiszen az egyre nehezedő anyagi körülmények miatt az emberek érzékenyebbek, nehezebb megtartani a szakszervezet tekintélyét.

Együtt a vezetőkkel

— Milyen a partneri kapcsolat a gazdasági vezetőkkel?

— *Kifejezetten jó. Minden olyan kérdésben, ami a kollektívát érinti, kikérik a véleményünket, és mi élünk ezzel a lehetőséggel . .*

Olyan meggyőzően beszél, hogy eszembe sem jut kételkedni. De miért is tenném? Felsőfokú oktatási intézmények oklevelei, szakszervezeti tanfolyamokon szerzett bizonyítványok, s nem utolsósorban többéves szakszervezeti tapasztalat ad elég alapot ahhoz, hogy Pinczés Imréné új feladatát kitűnően megoldja. Erre adnak reményt eddigi munkájának elismerései: a Szakma Ifjú Mestere arany fokozat, a Kiváló Ifjú Szakember, a Kiváló dolgozó, a Vezérigazgatói Dicséret kitüntetések is.

Dobos Péter

UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

A siker alapja a jó együttműködés

Az Utasellátó Vállalatnál az elmúlt hónapokban 11 alapszervezetben 286 bizalmit és 24 főbizalmit választottak. A választási sorozat befejezéseként november 18-án Budapesten az MTESZ székházában a 65 tagú vállalati szintű bizalmitestület megválasztotta a vezető szerveket és a kongresszusi küldötteket.

A tanácskozás elnöksége (Skoda László felvétele)

Az ötéves munkát *Marosi Béla* vszb-titkár értékelte. Megállapította, hogy a beszámolási időszak első két évében a fogyasztói árszínvonal 11,8 százalékos növekedését figyelembe véve a dolgozók reálbérének a szinten tartása biztosított volt. A bérszínvonal 1982-ben 19,5 százalékkal haladta meg az 1980. évit. Így a vállalat dolgozóinak a bére, a szakmai átlagtól való elmaradása némileg csökkent.

1983-tól az új szabályozás a korábbinál szigorúbb keretek közé szorította a bérszínvonal növelését. Az évi 2,7 százalékos fejlesztési lehetőségeken felül lényegében a tőkés devizabevétel emelkedése biztosított nagyobb mértékű emelést. Ezt a vállalat kihasználta. *Így tavaly 7, az idén 4,3 százalékos bérfejlesztést hajtottak végre.* 1980-hoz viszonyítva 41,7 százalékkal nőtt az átlagbér, ezen belül a fizikai dolgozók bére 43,5 százalékkal lett magasabb.

A munkakörülményekről szólva az szb-titkár rámutatott, hogy a dolgozók 35-40 százaléka még mindig korszerűtlen üzemekben, nehéz körülmények között végzi munkáját.

Sok dolgozót tartott meg a vállalat a lakásépítési kölcsönök folyósításával. Kétezren kapnak munkaruhát és a dolgozók 65-70 százaléka részesül kedvezményes vagy ingyenes üzemi étkezésben.

Fontos feladatának tekintette a szakszervezeti bizottság a beszámolási időszakban a rétegpolitikát. Ez érthető, hiszen a dolgozók 65 százaléka nő, több mint egyharmada fiatal.

A hozzászólók a szakszervezeti és a gazdasági munka javítására tettek hasznos javaslatokat.

Tolnai Ildikó, a vasutas-szakszervezet titkára felszólalásában a vezető testületek munkáját értékelte, és beszélt a szakszervezet legfontosabb feladatairól. *Dr. Sebes Miklós,* a vállalat vezérigazgatója hangsúlyozta, hogy az Utasellátó Vállalat gazdasági sikereiben nagy szerepe van a vezetők és a szakszervezet jó együttműködésének.

Titkos szavazással 15 tagú vállalati szakszervezeti bizottságot, 3 tagú számvizsgáló bizottságot és nyolc küldöttet választottak a vasutas-szakszervezet XI. kongresszusára. A vállalati szakszervezeti bizottság elnöke *dr. Virágh Gáborné,* titkára ismét *Marosi Béla* lett.

Sz. Jakab

Letelt a szolgálat

Németh Kálmán, a tapolcai pályafenntartási főnökség belső ellenőre, a szakszervezeti bizottság titkára nyugdíjba vonult. Bensőséges légkörű búcsúztatója előtt beszélgettünk vele.

— Hol kezdte a vasúti szolgálatot?

— *1942. júniusában Szentgotthárdon* — meséli. — A polgári iskolai végzettségem nem sokat ért, protekcióval vettek fel fűnyírónak . . .

Következő években *Körmenden,* majd *Csákánydoroszlón* pályamunkás. 1949-ben a jól futballozó fiatalembert Tapolcára hívják, a helyi csapathoz és a pályafenntartáshoz. 1951-ben megnősül, ekkortól *Badacsonytomajon él.*

— Meddig volt pályamunkás?

— Nem sokáig. 1952-ben Rákosrendezőn pályamesteri vizsgát tettem, utána tartalékos voltam Tapolcán.

Rákosrendezőn az első öt legjobb tanuló között van, így nem véletlen, hogy 1955-től oktató úgy, hogy az oktatótiszti tanfolyamot egy év múlva végzi el. Utána is tanul: 1958-ban a műszaki tisztképzőt, 1963-ban a középiskolát fejezi be.

— Milyen volt régen egy oktatótiszt munkája?

— *Hajnaltól késő estig jártam a különböző munkahelyeket* — folytatja mosolyogva. — *Nem panaszként mondom, de átlagban megvolt a napi 10-14 órám* . . . Volt időszak, hogy a tapolcai pályafenntartási főnökség területén 250 pályamunkást, előmunkást, sorompóőrt oktattam . . . Bár ma is lennének ennyien . . .!

Németh Kálmánt, a kiegyensúlyozott, mindenkit tisztelő, népszerű embert 1979-ben a szakszervezeti bizottság titkárává választják. Egyidejűleg belső ellenőr lett.

— A két fontos funkció nincs ellentmondásban egymással?

— *Nincs. Amikor szakszervezeti titkárnak kellett lennem, az voltam, amikor ellenőrizni kellett, azt igyekeztem becsülettel ellátni* . . .

— Mit könyvel el az eltelt hat esztendő legfőbb eredményének mint szb-titkár?

— Három fontos dolgot. *Egy szakasz kivételével megoldottuk a munkásszállítást. Valamennyi dolgozónknak tudjuk biztosítani az egészséges ivóvizet és a meleg ebédet.*

Németh Kálmán háromszoros kiváló dolgozó. Tavaly vezérigazgatói dicséretet kapott és társadalmi munkájáért az oklevél elismerésén túl — ugyancsak tavaly — a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatával tüntették ki.

— Hogyan tovább?

— Időnként visszajárok a munkahelyemre, s ha igénylik segítek mind a gazdasági, mind a mozgalmi munkában. Számítanak rám tisztségviselőként az önálló vasutas nyugdíjascsoportban is. Badacsonytomajban elnökségi tagja és pénztárosa vagyok a horgászegyesületnek. Évente a lakásomon több mint ezren váltanak nálam horgászjegyet . . .

Sz. Jakab István

A milliomos bizalmi

Szívélyes a házigazda. Idei borral kínál, de magától elhárítja a poharat. Még be kell állni gépkocsijával a garázsba.

— Ez is az egyik titka a balesetmentes közlekedésnek? — kérdezem a vendéglátómat, *Kovács Bélát,* Szombathelyen.

— Magától értetődik, hogy a volán közelében nem lehet a pohárért nyúlni . . .

Kovács Béla, a MÁV Celldömölki Építési Főnökségének gépkocsivezetője. November 7-e alkalmával megkapta az egymillió 250 ezer kilométeres balesetmentes közlekedésért az emlékplakettet, *amelyet a vasút ötezer forintos jutalommal is kiegészített* . . .

— Mióta gépkocsivezető?

— 1952. november 5. óta, a jogosítványomat a honvédségnél szereztem. Előtte már vasutas voltam: 1949-től pályamunkásként dolgoztam.

Leszerelése után a MÁV háztól-házig szolgálatánál lett gépkocsivezető. Innen került — átszervezéssel — az építési főnökség állományába. Jelenleg a főnökség szombathelyi géptelepéről a biztosítóberendezési és -fenntartási főnökséghez osztották be.

— Hogyan lehet 33 éven keresztül egymillió 250 ezer kilométert balesetmentesen levezetni?

— Legfontosabb: *a nyugalom!* Ha a volán mellé ülök, nekem csak az utca van. A világból, a magánéletemből minden megszűnik. Egyben biztos vagyok: *én nem megyek neki senkinek!*

A rendkívül nyugodt, kiegyensúlyozott Kovács Béla a MÁV háztól-házig szolgálatánál szakszervezeti bizalmiként képviselte társait. A mostani választásokig a jelenlegi munkahelyén bizalmihelyettes volt. *Most bizalmijukká választották a gépkocsivezetők.*

— Mit gondol, miért?

— Az egész igazgatóság területét járom gépkocsival. Útközben gyakran összefutok a társaimmal. Van lehetőségem beszélni mindenkivel. Közös és jogos problémáinkat felsőbb szinteken szóvátettem . . . Talán ezért . . .

Kovács Bélának még öt év van hátra a nyugdíjig. Ez idő alatt lehetősége van elérni az egymillió 500 ezer kilométert balesetmentesen. Sok szerencsét kívánunk hozzá!

Sz. J. I.

Interjú Sólyom Ferenccel, a SZOT titkárával

A szakszervezetek érdekképviseletéről

Ezekben a napokban a magyar szakszervezetek — köztük a Vasutasok Szakszervezete — kongresszusi lázban élnek. A lezárult alap- és középszervezeti választások hazánk idei, közéleti eseményekben gazdag történetét a demokratizmus érvényesítésével és elmélyítésével tették emlékezetessé. A bérből és fizetésből élő milliók nem pusztán tisztségviselőket választottak, hanem — megannyi szakma, foglalkozás, illetve réteg időszerű kérdéseinek áttekintésével az országos politikát is formálták. Ily módon az ágazati-iparági szakszervezetek kongresszusainak előkészítése már annak jegyében történt meg, hogy a tagság törekvései, igényei és követelései új programokban öltsenek testet. Miben nyilvánult meg a tagság akarata a VII. ötéves terv indítása előtt? A magyar szakszervezetek XXV. kongresszusára milyen töltést adott a tagság minden eddigit maghaladó részvétele? Mi a képviselet további feladata hazánkban? Ezekről a kérdésekről készített lapunk számára interjút *Sólyom Ferenccel,* a SZOT titkárával *Kárpáti Tamás.*

— Meglehetősen hosszú idő telt el azóta, hogy a mozgalom ilyen átfogó tisztújítására sor került. Ezért arra kérem, foglalja össze az alapszervezeti választások legfontosabb tanulságait, különös tekintettel arra, hogy a választási tapasztalatok számos lényeges mozzanatát érintette az MSZMP KB november 12-i ülése, valamint a Minisztertanács és a SZOT vezetőinek időszakos tárgyalása.

— Való igaz, a tagság — a bizalmiak, a főbizalmiak és az alapszervezeti vezetőségek újjáválasztásának fórumain véleményt nyilvánított az élet igen sokféle, lényeges kérdésében. Újból igazolódott, hogy a bérből és fizetésből élők készek arra, hogy szervezettebben és az eddiginél jobban segítsék társaik, az egész munkahely céljait. Az értelmes és jól megszervezett alkotó-termelő munka mindenütt elismerést váltott ki, és fordítva: ahol e téren mulasztást tapasztalt a kollektíva, ott kemény bírálattal illette vezetőit.

Aligha véletlen, hogy a pártirányítás vagy a kormányzat szintjén ma oly sok szó esik a dolgozók alkotó kedvének és alkotó erejének megtartásáról, méginkább a fokozásáról. Hiszen az új gazdasági ciklustól, a VII. ötéves tervtől, *az egész lakosság* — vezető és beosztott, munkás és alkalmazott — *vívmányaink megőrzését várja, illetőleg olyan reális célokat, amelyek biztosítják, stabilizálják a szocialista fejlődést.* A társadalom minden rétege bízik abban, hogy a létfeltételek, ha szerényen is, javulni fognak.

A szakszervezeti tagság e napokban a gazdasági helyzethez illő érettséggel alkalmazta demokratikus jogait. Nagyszerű volt felismerni azt, hogy alapszervezeteink döntő többsége képes fórumot teremteni a dolgozókat érintő és foglalkoztató kérdések átgondolására, egyeztetésére és egyfajta program megfogalmazására. Nagyszerű, hogy ezernyi gond közepette az alapszervezetek képesek voltak olyan józan mérlegelésre, amely átfogta a leglényegesebb személyi és tárgyi feltételeket: hogy azok kedvező változtatására, javítására közvetlenül hatást gyakoroltak. Az a nyilvánosság, amit az alapszervezeti tisztújítás reprezentált, nem pusztán a demokrácia gazdasági jelentőségét domborította ki, hanem egész politikai mechanizmusunkra kedvezően hatott. Ennyiben igazolódtak előzetes várakozásaink. A kongresszusok munkáján, illetve az egyes szakszervezetek ezutáni tevékenységén múlik, hogy ezt a progresszív politikai erőt miként őrzik meg a következő időszakra. Annyi mindenesetre bizonyos, hogy a Minisztertanács és a SZOT további tárgyalásain építeni fogunk erre az erőre

— Maradjunk még a gazdálkodás munkahelyi feltételeinél. Úgy tudom, az alapszervezetek nem csekély hányadán nyomasztó termelési, értékesítési, illetve bérezési problémák is tettek kaptak a taggyűléseken. Véleménye szerint ez már az önállóbb gazdasági és szakszervezeti működés következménye?

— Adott munkahely esetében ez nem is lehetett másként, hiszen a szakszervezeti tagságnak az élet- és munkakörülmények, a létfeltételek alapvető meghatározóiról kellett és kell állást foglalniuk. Kézenfekvő például a vasút dolgozóinak helyzete. Az elhúzódó tél, a kései érés és terménybetakarítás miatt hatalmas szállítási igény jelentkezett gabonából, cukorrépából, almából és más cikkeknél. Ugyanakkor a belső-, az export- és a tranzitszállításoknál is növekedett a nem mezőgazdasági fuvaroztatók igénye. *Természetes tehát, hogy a vasutasok alap- és középszerveit az őszi—téli szállítások megkülönböztetett módon foglalkoztatták és foglalkoztatják.*

Más ágazatokban is a végzett munka jellege az, ami a taggyűlések és testületi ülések egyik fő napirendjét képezte. És ez így van rendjén. Mi nem akarjuk ezután sem, hogy alapszervezeteink egyéb, részükre idegenül ható napirendekre pazarolják az időt, miközben a tagságot, a helyi kollektívát izgató kérdésekre esetenként még megbeszélési lehetőség sincs. Csak biztatásról szólhatok ebben a tekintetben, mivel a felsőbb irányító szervek e fellépést és gyakorlatot nem nélkülözhetik.

Ezzel összefüggésben szeretném megragadni az alkalmat annak hangoztatására, hogy súlyos hiba a vállalati önállóságot a gazdasági vezetőkre, vagy — ami még rosszabb — valamilyen hús-vér emberek nélküli *„gazdálkodó szervezetre"* szűkíteni. Sajnos kaptunk ilyesfajta jelzéseket is. Helyes az az értelmezés, amely a helyi szakszervezet önállóbbá válását igyekszik megérteni és támogatni. Amikor azt írjuk elő, hogy a helyi testületek minden lényeges kérdésben gyűjtsék össze a dolgozók értékítéletét, akkor vaskos tévedés lenne ezt a testületi munka vagy taggyűlés során kritika tárgyává tenni. *A SZOT, valamint az ágazati-iparági szakszervezetek az ebbéli mozgalmi tevékenységet nem pótolhatják.* Ezért nem látok kivetnivalót vagy ellentmondást abban, ha helyi választott testületeink a legkritikusabb gazdálkodási kérdésekben rendre kapcsolatot teremtenek választóikkal.

Külön szeretnék elmondani néhány gondolatot a bérezésről és a kereseti arányok alakításáról. Azt szokták hangoztatni, hogy bérérdekvédelem nélkül nem képzelhető el a képviselet. Ez a klasszikus gondolat ma is igaz. Természetes ezért, hogy a SZOT és a szakszervezetek — folyamatosan — rendkívül sok bérezéssel összefüggő kérést, problémát, sérelmet gyűjtenek össze. E pillanatban azt mondhatom, *több mint tízmilliárd forintra rúg az igény.* A SZOT vezetői ezek nagy többségét jogos követelésként kezelik, ámde mindenkinek látnia kell: e hatalmas pénzösszeg kibocsátása minden társadalmi csoport és réteg borítékját egyszerre vastagítva nem történhet meg.

Ezért itt be kell lépnie a reálisnak ítélt rangsorolásnak, amelyet valamennyi szakszervezet és a SZOT együttesen alakít ki. Úgy vélem, szakszervezeti mozgalmunk — az alapszervezetektől a SZOT-ig — akkor foglal el helyes álláspontot, ha évente elkészíti a fontossági rangsort, mégpedig a lehetőségek függvényében. Nyilvánvaló, hogy ez a tevékenység is nyilvánosságot, nagyobb társadalmi kontrollt vonz a jövőben, ily módon feladatot jelent valamennyi mozgalmi vezető-irányító szintnek.

E kérdéskör sajnálatos kísérő jelensége a bérdifferenciálás nehézkessége. Valamiképpen elmosódik az a felelősség, amelyet évek óta szeretnénk érzékelni az alapszervezeteknél. Eléggé tipikus manapság, hogy sem a szakmai összetétel szerint, sem a foglalkozások, sem pedig a szervezeti egységek vonatkozásában nem sikerül túllépni a rossz beidegződéseken. Tipikus továbbá, hogyha egy vszb tavaly az X egységnek ítélt 0,5-1 százalékkal magasabb keretet helyesli, s ezt a testület éles viták után megszavazta, az idén Y egységet „igyekeznek helyre tenni" — ugyanazzal a többletértékkel. Nekem úgy tűnik, mintha helyi szerveink — nem egyszer a központi vezetőség tudtával — túlzottan is az egyenlősítés platformján állnának.

— A beszélgetés eddigi részében rendre felvetődött a megújuló képviselet számos tényezője, illetőleg tárgykörének egy-egy súlyponti eleme. Szavaiból az derül ki, hogy a szakszervezetek érdekképviseleti és érdekvédelmi pozíciójától további eredményeket lehet várni, mind a kormányszervekkel, mind a munkahelyi vezetőkkel tartott együttműködésben. Milyen elgondolásokról van közelebbről szó?

— Valóban, az MSZMP XIII. kongresszusa óta eltelt idő szakadatlan számolással és tervezéssel telt el, így ma a szakszervezeti képviselet további teendői is karakterisztikusabbakká váltak. Nos, népgazdaságunk helyzetének javítása, valamint a lakosság létfeltételeinek kedvezőbbé tétele érdekében jó két éven át közreműködtünk a VII. ötéves terv előkészítésében, céljaink megfogalmazásában. A szakszervezetek felelősnek tartják magukat ezért, ám ez nem jelenti azt, hogy — a nehéz gazdasági helyzet okán — félretettük volna saját elgondolásainkat, javaslatainkat. Úgy gondolom, *a következő években lesznek olyan kérdések, amelyekben a Minisztertanács és a SZOT vezetőinek tárgyalása után további vizsgálódást tartunk majd szükségesnek.*

A képviselet homlokterébe ma és a közeljövőben olyan kérdések tartoznak, mint az ár-, a bér és az antiinflációs politika alakítása, továbbá a foglalkoztatáspolitika érvényesítése. *A szakszervezetek rövid távon azt az álláspontot képviselik, hogy 1986-ban érjük el a reálbérek egyszázalékos emelkedését.*

Köztudott immár, hogy a VII. ötéves terv gazdasági eredményekkel arányos életszínvonal-emelkedést tűz ki célul. A reáljövedelem érzékelhetőbben emelkedni fog. A nyugdíjak reálértékének megőrzése biztató fordulatot kaphat; a gyermeknevelés állami támogatása fokozódik. Csökken a fogyasztói árnövekedés üteme. Az ilyen és más tervcélok már tartalmazzák a szakszervezetek törekvéseit, javaslatait.

— Ezek a tényezők az érdekképviselet hagyományos formáinak megerősítésével, illetőleg megújításával függnek össze. Mi vonatkozik ebből a Vasutasok Szakszervezetére?

— Annyi máris elmondható, hogy a vasutas-szakszervezet lankadatlanul törekszik érdekképviseleti hivatásának újragondolására és megújítására. Ez a tevékenység mindig önálló elgondolások kiépítésével és gyakorlatba ültetésével kezdődik. *A szakszervezet vezetősége — úgy tapasztalom — nem ismer elveszett kérdést, ügyet, elképzelést.* Magyarán szólva: van mit letennie az asztalra, a magyar vasút, a vasutasok, a GYSEV és az Utasellátó dolgozói érdekében. Csak akkor kér tőlünk segítséget a szakszervezet, amikor az utat már végigjárta.

Úgy gondolom, néhány példát is érdemes megemlíteni a vasutas-szakszervezet gyakorlatából. Az előzőekben már céloztam a helyi érdekképviselet problémafeltáró és -megoldó kötelezettségére. A tapasztalatok szerint ezt a feladatot a szakszervezet messzemenő tudatossággal vállalja. A gondolat ennek ellenére érdemes a hangsúlyozásra, *hiszen a SZOT-ba* — és itt most hadd ne említsek más szerveket — *állandóan érkeznek olyan vasutaspanaszok, amiket a szakszervezetben lehet csak érdemi képviselettel orvosolni* . . .

De kézenfekvő, hogy más példákat is említsek a szakszervezet törekvéseiből. Szimpatikus az a következetesség, amit a tagság és a tisztségviselők kapcsolatában a bizalomért vállal, gyakran érzékeltetve, hogy egy szakszervezet nem más, mint tagságának összessége: a tagság szükségleteinek, kívánságainak és érdekeinek módszeres felmérése, integrálása — akár a közlekedési kormányzat szintjéig. Elismerésünket váltotta ki továbbá, hogy a szakszervezeti bizottságok titkáraiból területi intézőbizottságot szerveztek. *Ez tipikusan vasutas megoldás, és ismerve az aktivisták szókimondását, e formától gazdag tartalmi munkát várunk el.*

Végezetül külön szeretném megemlíteni, hogy a vasutasok — a szóban forgó, de más, kisebb horderejű kezdeményezéseik kapcsán — milyen tudatosan veszik számításba az érdekütközéseket, mind a szakma-, mind a foglalkozás-, mind a rétegvonzatok tekintetében. *Úgy vélem, csak akkor tudunk az érdekképviseleti és -védelmi funkciónak új perspektívát nyitni, ha alkotó javaslatokkal támogatjuk a gazdaságirányítási rendszer továbbfejlődését, s ha e javaslatokat a tagságtól merítjük.* Valódi érdekképviseletről csak ezt követően lehet szó. A vasutasoknál is.

Kongresszusi küldöttek

Horváth Mária
Ízig-vérig közéleti ember

Zalaegerszegen *Horváth Máriával* beszélgetek. A szertárfőnökség raktárkezelője másodmagával képviseli a göcseji vasutasokat a kongresszuson.

— Váratlanul érte a jelölés? — kérdezem.

— Nagyon meglepődtem és természetesen örültem is.

Horváth Mária ízig-vérig közéleti ember. 1982-től a nem utazó KISZ-alapszervezet szervező titkára. Ugyanettől az időtől vezetője a *Gagarin* szocialista brigádnak. A mostani választásokon munkahelyi bizalminak, illetve főbizalmi-helyettesnek választották. Tagja a TT munkabizottságnak és vezetője az ellenőrzési albizottságnak.

— Biztosan vasutascsaládból származik.

— Nem. Teljesen ismeretlen volt számomra a MÁV. 1977-ben munkaerő-közvetítéssel kerültem ide utalványozónak.

— Megszerette a vasutat?

— *Igen. Nem tudnék elképzelni más munkahelyet. Most fogok vizsgázni a középfokú anyaggazdálkodási tanfolyamon. Utána a tisztképzőbe szeretnék beiratkozni . . .*

Marika tanulási szándékát méltányolják a munkahelyén. Az sem titok, hogy a szolgálati főnökség a jövőben is számít a vasút iránti odaadására; neve szerepel a káderfejlesztési tervekben. Eddigi munkája alapján minden remény megvan arra, hogy mindenütt megállja a helyét. Az említett anyaggazdálkodási tanfolyam anyagát alaposan megtanulta, szeretne jól vizsgázni, mivel úgy véli, „felsőbb osztályba" csakis egy sikeres eredmény birtokában léphet. Fiatal kora ellenére, és figyelembe véve azt, hogy korábban nem volt kapcsolata a vasúttal, máris bizonyította rátermettségét, bár azt is tudja, hogy a neheze még hátra van.

A kongresszusra már napok óta készül. Szerényen azt vallja, hogy a szakszervezeti munkában eléggé tájékozatlan, amit lehet megtesz a munkatársaiért, de a jövőben szeretné mindezt tudatosabban csinálni.

— Ha szót kapna a kongresszuson, miről beszélne?

— *Mint fiatal, a korosztályom gondjairól szólnék, a pályakezdés nehézségeiről, az anyagi megbecsülésről és a lakáskérdésről. Munkám során tapasztalom, hogy milyen súlyos gondokat okoz a vasútnak az anyag- és alkatrészhiány. Ezzel mindenképpen foglalkoznék . . .*

Sz. J. I.

Nagy felelősséget jelent mások érdekeit képviselni

Beszélgetés Kedves Ferencnével, a győri körzeti üzemfőnökség szb-titkárával

Ha Győrben és környékén a szakszervezeti munkáról esik szó, bizonyos, hogy *Kedves Ferencné* neve is elhangzik. Érthető, hiszen már húsz éve tagja a mozgalomnak, függetlenített tisztségviselőként pedig öt éve dolgozik.

— Kecskemétről kerültem Győrbe — magyarázza —, forgalmi szolgálattevőként ismertek meg a győri vasutasok 1969-ben. Pár évvel később üzemmérnöki diplomát szereztem és végzettségemnek megfelelő munkakörben dolgoztam 1980-ig. Azóta függetlenített szakszervezeti titkár vagyok.

— Szakmai karrierjét föláldozta a mozgalomnak?

— *Látszólag igen, valójában azonban nem,* mert meggyőződésem, hogy vasúti szakismeretek nélkül az szb-titkári funkciót bajosan lehetne gyakorolni. Gondoljon csak a mindennapos reggeli értekezletekre, amikor az üzemfőnökség vezetőivel megtárgyaljuk az aktuális feladatokat. *Pusztán mozgalmi műveltséggel aligha tudnék érdemben tárgyalni.* Egyébként pedig sohasem törekedtem „fölfelé", a rangok és címek mindig hidegen hagytak.

— Mindezek ellenére meglehetősen sok címe, funkciója van — jegyzem meg. — Tagja a vasutas-szakszervezet elnökségének és központi vezetőségének, valamint az SZMT-nek, s a körzeti üzemfőnökség függetlenített szb-titkára . . .

— Tartsanak bár szerénytelennek, mégis kimondom, mert az igazság így kívánja: *nem ambicionáltam egyik funkciót sem!* Szakszervezeti pályafutásom végeredményben a véletlennek köszönhető. Valamikor a hetvenes évek elején bizalminak választottak a közvetlen munkatársaim. Akkor még nem sokat tudtam a mozgalomról, szakszervezeti ismereteim fölöttébb hiányosak voltak. *Csak abban voltam biztos, hogy a napi kötelességeken túl valamit még tennem kell.* Diákoromtól kezdve közösségi ember voltam, társaim gondjai nem voltak számomra közömbösek. Segítettem, ahogyan csak erőmből telt. *A segíteni akarás vitt végül is a szakszervezetbe,* pontosabban: ezért vállaltam a bizalmi feladatkörét. Ami pedig a véletlent illeti: *álmomban sem gondoltam arra, hogy egy-két évi szakszervezeti munka után küldött lehetek szakszervezetünk IX. kongresszusán!* Vezetőim döntöttek így, és gyanítom: nem feltétlenül a kiváló munkám volt a döntés alapja, hanem pusztán az a tény, hogy fiatal voltam; hogy nő voltam . . .

— Jól illett a statisztikai képbe . . .

Editke (mert így ismeri mindenki) nagyot nevet megjegyzésemen, de nem tiltakozik. Néhány percig nem szól, láthatóan keresi a szavakat, majd így folytatja:

— *Akárhogyan is történt a jelölésem, mindenesetre rendkívüli megtiszteltetésnek éreztem, s tudtam, hogy milyen nagy felelősség mások érdekeit képviselnem.* Lázas tanulás korszaka következett. Elmélyedtem a szakszervezeti irodalomba, éjszakákon át csak olvastam és jegyzeteltem. Most már nyugodt lélekkel bevallhatom: *utólag szereztem meg azt az ismeretanyagot, amellyel érzésem szerint egy kongresszusi küldöttnek rendelkeznie kell.* Kár lenne tagadnom: akkoriban (1975-ben) egy nem túlságosan tájékozott, kissé naiv, de jóindulatú fiatalasszonyként voltam jelen a kongresszuson. A lámpalázról nem is beszélve . . .

— A XI. kongresszusra készülve is hasonló érzésekkel küszködik?

— Azóta sok-sok év telt el, ha szabad így mondanom, rutint szereztem, hiszen részt vehettem 1980-ban a X. kongresszuson is. Mos már nincs lámpalázam, inkább egyfajta feszültség van bennem. Ez azonban nem gátol, inkább arra ösztönöz, hogy mondandómat a lehető legvilágosabb nyelven fogalmazzam meg. Tapasztalataim szerint ugyanis tisztségviselőink némelyike elvontan fogalmaz; *a teoretikus nyelvezetet a dolgozók nem értik.* Pontosabban: ha értik is, nem érdekli őket, mert úgy érzik — és joggal! —, *hogy a nagy általánosságban elvész az ő személyes és konkrét problémájuk.*

— Ha jól értettem szavait: a szakszervezetek tömegkapcsolataiban lát hiányosságokat?

— Úgy vélem, hogy a tájékoztatás, az információáramlás nem a legjobban megoldott. *A bizalmiakra jobban kellene építeni, ők a szakszervezeti munka kulcsemberei; tapasztalataikat hatásosabban lehetne felhasználni például az agitációs és propagandamunkában.* Szólamokkal ma már nem lehet mozgósítani. Abban pedig biztos vagyok, hogy csakis az információhiány a „ludas", ha egy szakszervezeti vezető értelmes érvek helyett szólamokkal operál. S ha már az információnál tartunk: *a vasútról a kelleténél jóval több információ jut ki, ami az objektív okokon túl csökkenti a presztizsét.*

Közismert a Rába vagongyár szerepe Győrben, mégis: belső életéről korántsem tudnak annyit a győriek, mint a vasútról. Nyilvánvaló, hogy a vagongyár a saját, jól felfogott érdekében nem engedi meg, hogy bizonyos információk kijussanak. A vasút természetesen „nyitottabb", hiszen utasként mindenki kapcsolatba kerülhet a MÁV-val, de véleményem szerint vannak dolgok, amelyek nem tartoznak az utasokra. *Ma divat a vasutat szidni, holott a vasút sem rosszabb „cég", mint a többi; pontosan tükrözi az ország általános gazdasági helyzetét.* A vasút ilyen értelemben nem „állam az államban", mint ahogy sokan hiszik. A felelősségteljesen dolgozó vasutasok — dolgozzanak bármilyen beosztásban — tudják ezt, és minden erejükkel azon fáradoznak, hogy megváltoztathassák a vasútról kialakult rossz képet. Mint kongresszusi küldött: *én sem akarok mást . . .*

Sárközi Gábor

Ballér Kati a tanulókat képviseli

Szombathelyen, október 22-én a vasutas-szakszervezet kongresszusi küldöttjének választották *Ballér Katalint,* a 405-ös számú Berzsenyi Dániel Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet ruhakészítő szakmunkástanulóját. 1983-tól tanul a Sávária Ruhaipari Szövetkezetben.

— Hogyan került a mozgalomba?

— *Ez könnyen ment* — mosolyodik el. — *Édesapám a munkahelyén több mint tíz évig bizalmi volt. Szinte mindennap hazahozott valamit a társadalmi munkájából.*

Katalint sem kellett biztatni a közéleti munkára. Az úttörőmozgalomban rajkrónikásként tartották számon. A második osztályfőnöki órán már bizalmi lett. Ezt a megbízatását az elmúlt években társai többször megerősítették. Nem szakadt el a krónikától sem, hiszen számos fotó segítségével feldolgozta az intézet életét.

— *Nem gondoltam ám, hogy ilyen magas fórumra valaha is eljutok* — folytatja tovább a kongresszusi küldött. — *Ha szót kapok, társaim gondjairól beszélek.*

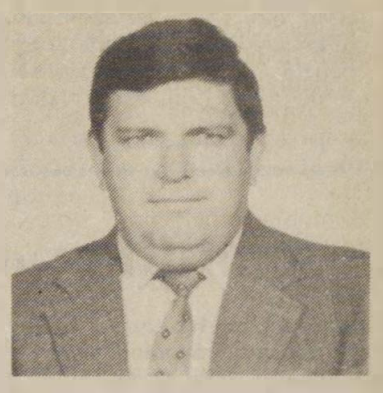
Az egykori vasutas, *Kölkedi István* szakoktató és főbizalmi a következőket mondotta Katiról:

— *Több kiváló szakszervezeti aktivistánk van a tanulók között. Katit is közéjük lehet sorolni. Minden bizalmitestületi ülésünkon ő elnökölt. Határozottságával kiérdemelte társai bizalmát, a tantestület elismerését. Valamennyi feladatát lelkiismeretesen és nagy igényességgel látja el.*

A Szakszervezetek Vas Megyei Tanácsának küldöttértekezletét az ipari tanulók is köszöntötték. A tanácskozás egyik szünetében a vasutas-szakszervezethez tartozó fiatalok nevében Ballér Katalin volt az, aki a tanácskozás résztvevőinek sikeres munkát kívánt.

(Sz. Jakab)

Az orosházi főbizalmi



Alig múlt tizenöt éves *Molnar Sándor,* amikor 1956 őszén irodai segéderőnek felvették a vasútra. „Mindenes" volt Orosháza állomáson: határás munkaideje alatt ha kellett helyettesítette a kocsifelírót, a telefonközpontost, a távírászt. Büszkén gondol vissza arra, hogy ő volt az állomás első fiatalkorú dolgozója. Tizennyolcadik életévének betöltése után kocsirendező lett, majd letette a jegyvizsgálói, vonatvezetői vizsgát, és 1960-tól tizenhárom évig ebben a munkakörben dolgozott. Utána állomási szolgálatra kérte át magát, kocsiintéző lett az üveggyárban. Később anyagos, majd 1979-től üzemgazdász, pár hónapja pedig az állomás gócüzemgazdásza. Közben tanult, elvégezte a közgazdasági, majd a vasúti szakközépiskolát.

A mozgalmi munkát is korán kezdte. Négy évig KISZ-titkár volt. Felvették a pártba, majd 1968-tól hét éven át pártvezetőségi tagként tevékenykedett. 1974-ben a szakszervezeti bizottság titkárának választották, ebben a funkcióban az üzemfőnökség megalakulásáig dolgozott. Azóta főbizalmi. Tagja a békéscsabai üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának.

— Orosháza állomás és a környező hat kisállomás közel 250 dolgozója tartozik hozzám — mondja. — Főbizalmiként az ő érdeküket képviselem a KÜF szakszervezeti bizottságában és a magasabb szerveknél.

Molnár Sándor 1980-ban a Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusán küldöttként vett részt, s a kollektív szerződés témakörében fejtette ki észrevételeit. Megválasztották a Központi Vezetőség tagjának.

— Megtiszteltetés volt számomra, hogy az elmúlt öt évben a központi vezetőség tagjaként dolgozhattam.

— Igyekeztem a követelményeknek megfelelni, bekapcsolódni a munkába. A központi vezetőség ülésein tárgyalásra került anyagokat előzőleg az szb-vel, az érdekelt dolgozókkal megvitattuk. Sok területen dolgoztam, ismerem az utazók, az állomási dolgozók gondjait, problémáit, így a tagságra támaszkodva mondhattam mindig véleményt. Úgy vélem, hogy a szakszervezeti bizottság, a területi szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetők támogatásával megfelelően képviseltem választóim érdekeit.

Hogy így van, azt bizonyítja: *Molnar Sándor a legutóbbi békéscsabai szb választói értekezletén ismét kongresszusi küldöttnek választották.*

— Ha a XI. kongresszuson szót kapna, miről beszélne?

Elgondolkodik, majd így válaszol:

— Az elmúlt években több mindenben előbbre léptünk, de akad még tennivaló. Felvetném például a kirendeléseket és az ipari tanuló-képzés szélesítését. Mire gondolok? Egy-egy nagyobb városban a forgalmi és kereskedelmi szakterületen is lehetne ipari tanuló-képzést bevezetni, elsősorban a jegyvizsgáló, a váltókezelő és hasonló munkakörökben. Ennek létszámmegtartó ereje is lenne.

Molnár Sándor — mint az orosházi városi szakszervezeti szakmaközi bizottság elnöke — a vasúton kívül is a vasutasok érdekében tevékenykedik.

Gellért József

Így látja a szakmunkás küldött

Szabó Lajos gépkocsiszerelőt a vasutas-szakszervezet XI. kongresszusára küldöttnek választották a jászkiséri építőgépjavító üzemben. A 28 éves fiatalember szakszervezetibizalmi-helyettes.

— Mit mondana el, ha szót kapna a kongresszuson?

— Mindenekelőtt azt, hogy szakszolgálatunk dolgozóinak érdekképviselete egységesebb és hatékonyabb lett a területi bizottságokkal egyenrangú szakszervezeti középszerv megalakulásával. Korábban a területi bizottság perifériáján voltunk. *Az építési főnökségek szakszervezeti bizottságában megtaláltuk a helyünket.*

— Hogyan tovább?

— Sajnos keveset tudunk szakszervezetünk szervezeti változtatásának a tervezetéről, pedig az alapszervi választások előtt jó lett volna ismerni a módosítások okát és lényegét. Ha többet tudunk erről, tagságunk körében eloszlathattuk volna a bizonytalanságot. *Sokan úgy vélik, gyengül érdekképviseletünk a felsőbb szerveknél. Tisztviselőink attól tartanak, hogy az alapszervek többes irányításával a bábák között elvész a gyerek.*

— Hogy érzik magukat a fiatalok az üzemben?

— Dolgozóink 41 százaléka fiatal. Most 398-an dolgoznak üzemünkben. Több mint felének középiskolai végzettsége van. *Jobban meg kellene találni az ifjúsági réteg helyét a szakszervezeti munkában.*

A gondokról beszéltünk a választói értekezletünkön. A pályakezdő fiatal szakmunkásoknak csak 14,50 órabért tudunk felajánlani.

— Ezért dolgoznak?

— Ma még igen, de meddig? A pályakezdők bérét nem tudjuk kiemelni az idősebb szakmunkások kárára. Most 76 szakmunkástanulónk van. *Mi kiképezzük a fiatalokat, utána három forinttal magasabb órabérrel másutt állnak munkába.* Nagyon kevés erkölcsi vigasz az, hogy mi adunk a népgazdasági ágazatoknak jól kiképzett szakmunkásokat.

— Szólni kell arról is — folytatja —, hogy üzemünk gazdasági és politikai, szakszervezeti vezetői sokat fáradoztak azért, hogy jól kiképzett utánpótlásunk legyen. Jászapátiban a *Mészáros Lőrinc* gimnáziumban vasútépítő gépésztagozat alakult. Ebben a tanévben tanulnak az első végzősök. Hogyan tudjuk őket megtartani? Más vonatkozásban is félsikerről beszélhetünk. Ez a szakközépiskola csak a mi bázisiskolánk lett. *Szeretnénk elérni, hogy a MÁV Vezérigazgatóság is szívügyének tekintse ezt az országban egyedüli középiskolát.*

— Milyen a nagy fizikai terhelés alatt álló veszélyes körülmények között dolgozó gépkezelők hangulata?

— Munkahelyi közérzetüket befolyásolja, hogy nem kaphatnak korkedvezményt, pedig ők is tengelyen töltik idejüket, csak rosszabb körülmények között, mint az üzemviteli utazószemélyzet. Mindezért lényegesen alacsonyabb munkabért kapnak. *Erkölcsi és anyagi elismerésük nincs arányban a követelményekkel.* Szószólói vagyunk az érdekeiknek! A SZOT irányelvei is rámutatnak, hogy a szakszervezetnek nagyobb figyelmet kell fordítani a rétegpolitikai munkára. A gondjaink ellenére azért mi nem vagyunk pesszimisták. Igyekszünk belső tartalékainkat minél jobban hasznosítani. *Olyan szakszervezeti munkát akarunk végezni, amely rugalmasan igazodik a változó körülményekhez, hogy az érdekvédelemmel együtt kielégíthessük a gazdasági követelményeket is.*

Fogas Pál

Előadássorozat — vasutasoknak

(Folytatás az 1. oldalról.)

Ezután *Urbán Lajos* közlekedési miniszter a közlekedés fejlesztésének lehetőségeiről, ezen belül a vasút gondjairól, az áruszállítási teljesítmények növelésének lehetőségeiről beszélt.

Hangsúlyozta többek között, hogy az utóbbi években — részben a munkaerőhiány, a beruházási lehetőségek korlátozása és egyéb objektív okok miatt — *lényegesen csökkent a MÁV szállítási teljesítménye, romlottak a minőségi mutatók.* A kisebb teljesítmény ellenére növekedett a kocsiforduló-idő, a vonatfeloszlatások száma, csökkent a mozdonyok napi futása. Mindezt tetézi az évi 14 millió túlóra.

Berend T. Iván

A szállítási teljesítménycsökkenés 1983-tól állandósult. A fejlesztés visszafogása miatt a járműbeszerzést is befagyasztották. Amíg az V. ötéves tervben 13 ezer vasúti kocsit vásároltunk, addig a VI-ban csak 1300-at. Teherkocsiparkunk műszaki állapota, exportra alkalmassága is számottevően romlott. Súlyosbodó gond, hogy a járműfenntartásoknál a dízel- és villanymozdonyok javításait, tervszerű karbantartását nagymértékben akadályozza a megrendelt fődarabok és alkatrészek hiánya. A hazai gyártású villamosmozdonyok forgóvázjavítására jóval drágábban, magunk kényszerülünk berendezkedni.

A munkaerőhelyzet és a fuvaroztatók rakodási készsége sem kedvező. *A kocsiforduló-idő pedig már öt napra emelkedett.* Lassítja a forgalmat a merev irányítási rendszer is. Emiatt kis hatékonysággal dolgozik az utazószemélyzet, és a mozdonyok hasznos teljesítménye is kicsi.

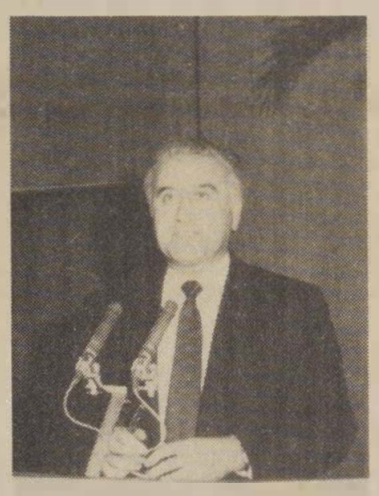
Pedig jó szellemi háttérrel rendelkezik a vasút, jó műszaki gárdája van, *csak a személyi állomány foglalkoztatását kellene szervezettebbé tenni.* Pillanatnyilag a forgalomirányítás, szervezés a legneuralgikusabb pontja a MÁV-nak.

Minden erővel arra kell törekedni, hogy az eddiginél hatékonyabb intézkedések hatására kijusson a vasút a hullámvölgyből, és 1990-ig stabilizálódjon a helyzete. Ehhez a kormányzat segítséget ad. *A vasúti közlekedés fejlesztését a VII. ötéves tervben kiemelten kezelik.* Tíz százalékkal több pénzt kap majd fejlesztési céljai megvalósítására a MÁV, mint az elmúlt ötéves tervben.

Az évek alatt felgyülemlett feszültséget természetesen nem lehet megszüntetni az egyik napról a másikra, de már az idén a MÁV a népgazdasági átlagnál nagyobb, *hét százalékos bérfejlesztésre kapott lehetőséget.* A kormány ezt a kiemelést a hetedik ötéves tervben is szeretné biztosítani. A felsőbb szervek világosan látják a vasút gondjait, és segítik visszaszerezni régi presztizsét. Ennek fejében természetesen jogos elvárások is vannak. *A szállítási volumenek nem növekednek a VII. ötéves tervben sem, ezért minél több kistömegű áru szállítására kell megrendelést szerezni. Fejleszteni kell a kereskedelmi szolgálatot, és minden területen törekedni kell a pontosabb szolgáltatásra. Jogos igény az eszközök jobb kihasználása és az ésszerűbb fuvarszervezés.* Ahhoz, hogy a vasút a fuvarpiacon előnyösebb helyzetbe kerüljön, növelnie kell a megbízhatóságát, az áru biztonságát, és új szolgáltatásokat is be kell vezetni.

A miniszter rámutatott arra is, hogy a korábbihoz képest a MÁV — a tarifaemelés után — 25 millió utassal szállít kevesebbet, mégis a személyszállításhoz ugyanannyi vonóerőt, kocsit használunk, mint régen. A személyzet létszáma sem kevesebb.

Befejezésül *Urbán Lajos* még egyszer hangsúlyozta, hogy a személyi állomány hatékonyabb foglalkoztatásával, ésszerűbb munka- és forgalomszervezéssel az elkövetkezendő öt évben a gondokat orvosolni lehet és kell.



Urbán Lajos

Az előadássorozat november 28-án a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatósága konferenciatermében folytatódott.

A szakszervezeti aktivistákat ismét Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára köszöntötte, majd *dr. Rácz Albert,* az Állami Bér- és Munkaügyi Hivatal elnöke tartott előadást a VII. ötéves terv gazdasági szabályozórendszeréről, illetve a bérpolitika fő kérdéseiről. Egyebek között leszögezte, hogy az idén, január elsején bevezetett szabályozórendszer elvei változatlanok maradnak a jövőben is, csupán egyes részkérdésekben lesznek nem döntő jelentőségű változtatások. A nem hatékonyan termelő vállalatok, illetve ágazatok javára

Dr. Rácz Albert

jövedelem-átcsoportosításokra lesz szükség. Főleg a bányászat, a kohászat és a húsipar szorul nagyobb mértékű állami támogatásra.

A vasútról szólva elmondta, hogy az Állami Bér- és Munkaügyi Hivatal pontosan ismeri a gondokat, *tudnak a túlórák magas számáról, a nehéz munkakörülményekről.* Elismerik a vasút bérigényét, mint ahogy korábban is elismerték azzal, hogy két évvel ezelőtt másfél százalék, jövőre 2 százalék többletet kapnak az állami költségvetési keretből. Az előadáson elhangzott az is, hogy a vasúton kívül más ágazatok is központi segítségre szorulnak. *A bérpolitikai elvek is változatlanok maradnak a jövőben, legfeljebb néhány területen lesz módosítás.* Többek között a preferenciaigényeket szigorúbban bírálják el, mint korábban. Előadásának befejezéseként dr. Rácz Albert a műszaki értelmiségiek gondjait elemezte; elmondta, hogy presztizsük visszaszerzését pénzügyi eszközökkel is támogatni kell.

Ezután *dr. Nagy Sandor,* a SZOT titkára a szociálpolitika megnövekedett jelentőségéről beszélt. Előadásában többek között a gazdasági helyzet és a szociálpolitika kölcsönhatását elemezte; *megállapította, hogy a kettő sohasem állhat egymással szemben.* Utalt arra, hogy a vállalat nemcsak gazdasági szervezet, hanem — szociológiai szempontból — társadalmi szervezet is. Ebből következik, hogy a nyereségérdekeltség mellett sohasem szabad megfeledkeznie a szociálpolitika sajátos feladatairól sem. A nyereségérdekeltség és a szociálpolitika szembeállítása hosszú távon nem vezet eredményre, sőt: a visszájára fordulhat.

A jövőről szólva elhangzott, hogy jelentősebb forrásbővülésre nem lehet számítani, a szociálpolitikára fordítható összeg nagyságát az általános gazdasági helyzet fogja meghatározni. Az adósságállomány csökkentése, a műszaki-technikai fejlesztés, a reálbérek, reáljövedelmek növelése a VII. ötéves terv legfontosabb feladatai, ezeknek megoldásától függ a szociálpolitika középtávú tervének végrehajtása. A jövőben

Dr. Nagy Sándor

előtérbe fog kerülni a rászorultság elve, a vásárlóérték megőrzése, egyes területeken pedig a költségarányosabb térítési rendszer elve.

A SZOT titkárának előadásával befejeződött a kétnapos rendezvénysorozat. A négy előadás jól szolgálta azt a szándékot, hogy a vasutas-szakszervezet tisztségviselői a közelgő XI. kongresszus előtt mélyrehatóbban megismerjék a VII. ötéves terv alapvető elgondolásait.

Kaszala—Sárközi

A rétközi kisvasúton

Apa és leánya egy túrban

Idősebb vasutasoktól tudom, hogy nem is olyan régen nem volt ritka jelenség, ha a szülők után a gyerekek is a MÁV-nál vállaltak munkát, s apa és fia együtt indult szolgálatba. Szerencsére ma is találni hasonló példát, igaz ritkábban, mint két-három évtizeddel ezelőtt.

Szilágyi Dezső málházó és leánya *Sondor Lászlóné* forgalmista közülük való. A rétközi kisvasút dombrádi végállomásán gyakran előfordul, hogy Sondorné egy műszakba kerül apjával. Látogatásom idején is együtt szolgáltak.

Szilágyi Dezső a hatvanas évek elejétől ingázott a főváros és szülőfaluja között, mígnem megunta a családtól távoli életet, s beállt vasutasnak. Málházó lett a dombrádi állomáson, ahol megszokott gyakorlat már, hogy a málházó takarítja, fűti a kisvasút aprócska fapados személykocsijait. De ő tart rendet a laktanyában, s a málló vakolatú, még a gőzmozdonyos időszakból itt maradt aprócska fűtőházban is.

— Valójában oda jutottunk, hogy a málházói tennivaló arányaiban kevesebb a többi feladatnál, de munka azért akad mindig. Most fejeztük be például az állomáson a téli felkészülést. Javában tart a cukorrépakampány, s ha lassan is, de érkezik a téli tüzelő, az építőanyag a helyi Tüzép-telepre.

Egyébként a Tüzép-pel kiegyensúlyozottak a munkakapcsolataink. A helyi közös gazdaságok sajnos már évekkel ezelőtt elpártoltak a kisvasúttól, s a szomszédos *Gépény,* vagy *Pátroha* nagyvasúti állomására érkeztetik a takarmány- és egyéb szállítmányaikat.

Míg mi beszélgetünk, Sondorné egy cukorrépavonat közlekedésével kapcsolatos ügyeket beszéli meg a nyíregyházi üzemfőnökséggel. Aztán így kapcsolódik az édesapja által elmondottakhoz:

— Érettségi után Kisvárdán irodában dolgoztam. Aztán férjhez mentem. A fizetésem még a kétezer forintot sem érte el, pedig három műszakos munkarend volt. Látom, csodálkozik, pedig nem tévedés, jól értette, még kétezer forintot sem kaptam egy hónapra. Ezen a környéken még ma sem ritka az alacsony fizetés, főként a nőket foglalkoztató üzemekben. *Aztán, amikor egyre gyakrabban láttam a reklámot, hogy hív a vasút, vár a MÁV, aput megkérdeztem: mit szólnál, ha én is . . .* Ő komolyra vette szerencsére a dolgot, s biztatott.

Az ismerőseim között sokan fintorogtak, hogy ezért kellett leérettségizni? Engem az ilyen megjegyzések nem érdekeltek, mert már akkor Nyíregyházára jártam a vasúti tanfolyamra. *Valójában ott szeretették meg velem a vasutat.* Később az önállósító után szülőfalumban lettem forgalmista. Sokszor még ma is élcelődnek az ismerősök, ha együtt szolgálunk az apuval, s mondják: ki a főnök, apu vagy én. Szerencsére nincs sértődöttség. Eddig még sikerült minden kollégával szót értenem, sőt a három régi forgalmistától nagyon sok segítséget kaptam a beilleszkedés idején. Tudja, itt még helyi állítású, kulcsos váltók vannak, így olykor ma is hasznos egy-egy jó tanács vagy útbaigazítás. *Szerencsére azért itt a szolgálat* — az őszinteséghez ez is hozzátartozik — *nyugodtabb, mint a fővonali állomáson.* Hogy elégedett vagyok-e? Nem bántam meg a választást. Bár már érettségi után is ide jöttem volna! A fizetésem a műszakpótlékokkal és egyéb járulékos juttatásokkal megközelíti az ötezret.

Egy időben szóbeszéd tárgya volt, hogy megszűnik a *Dombrád—Nyíregyháza,* illetve *Balsa—Nyíregyháza* keskenynyomközű vasút, de legutóbb az üzemfőnökségen megnyugtattak bennünket. Bízom benne, hogy hosszabb távlatban is szükség lesz itt a mi munkánkra, s apuval és a többi kollégával tovább öregbíthetjük a vasút tekintélyét.

Orosz Károly

Újítómozgalom

Készülnek a jövő évi feladattervek

Az újítási feladatterv az újítómozgalom alapvető eszköze. A szakmailag megalapozott, gondosan előkészített, közérthető feladatterv segíti a céltudatos, tervszerű újítási tevékenységet.

A szolgálati helyek egyre inkább hasznosítják a kisebb és a nagyobb jelentőségű kezdeményezéseket, újítási javaslatokat. *A feladatterv kell ráirányítani a dolgozók figyelmét a legfontosabb műszaki és üzemszervezési problémák, feladatok megoldására.* Alapvető követelmény, hogy tartalmazza többek között a termelést és gazdálkodást akadályozó tényezők elhárításával kapcsolatos komplex megoldásokat. Legyen összhangban a vasút műszaki-gazdasági tervével, a konkrét műszaki-fejlesztési célkitűzésekkel, intézkedésekkel. Ösztönözzön a dolgozók egészségvédelmével, a munkakörülményekkel, a kulturált utazással összefüggő gondok orvoslására. Tartalmazza annak a meglevő állapotnak (körülménynek) a leírását, amelyen változtani kellene, valamint az indokolt előírásokat és követelményeket.

Jelölje meg a feladattal kapcsolatban azt a személyt, szolgálati helyét és telefonszámát, aki felvilágosítást, szakmai tanácsot nyújthat.

Az újítási feladattervi témák összeállításánál *érvényesíteni kell a demokratikus elveket is.* A feladatterv elkészítésébe be kell vonni a dolgozókat.

Az 1985-ben meghirdetett feladattervek témáinak többsége műszaki jellegű feladat.

A javasolt feladattervet bizottság vizsgálja felül. A bizottságban az elbírálón kívül vegyen részt az újítási ügyintéző, a szakszervezet és a KISZ képviselője is.

A feladattervi témákat — meghirdetés előtt — koordinálás céljából el kell küldeni az illetékes igazgatóság osztályának, amely azt eljuttatja a közvetlen felügyeleti szervhez.

Az újítási feladattervre benyújtott megoldás elfogadása esetén *a különdíjat 30 napon belül ki kell fizetni.* A különdíj összegét az újítási díjból nem szabad levonni. A feladattervi különdíj progresszív nyudíjjárulék-kötelezettség alá esik, a nyugdíjalapba beszámít.

Az újítási feladatterv ügyintézésénél a vasúti újítási szabályzat előírásai az irányadók.

Dr. Gyóni Béla

A központi vezetőség jelentése a Vasutasok Szakszervezete XI. kongresszusának

A Vasutasok Szakszervezete 1980. novemberében tartotta X. kongresszusát. A legfontosabb feladatnak a termelést, gazdálkodást segítő munka erősítését, a dolgozók érdekeinek következetesebb védelmét, képviseletét határozta meg. A társadalmi, gazdasági és politikai életben időközben bekövetkezett változások a szakszervezet munkája színvonalának emelését, a munkastílus és a munkamódszerek továbbfejlesztését, a döntéseknél a tagság és a tisztségviselők véleményének, akaratának erőteljesebb figyelembevételét, érvényesítését is megkövetelte.

A két kongresszus között a magyar gazdaság, a vállalataink közül elsősorban a MÁV számára alakultak kedvezőtlenül a külső és belső körülmények. Csökkent a beruházásra fordítható összeg nagysága, s ezzel egyidejűleg a meglévő gördülőállomány üzemkészségének fenntartását a műszaki, takarékossági intézkedések ellenére sem sikerült maradéktalanul teljesíteni.

A MÁV szállítási teljesítményei tovább csökkentek, növekedett a frekventált területeken a létszámhiány. Kedvezőbb képet mutatnak a beszámolási időszakban a GYSEV és az Utasellátó Vállalat eredményei.

A szakszervezet erőfeszítései nyomán — a körülményekhez képest — vállalatainknál szerény mértékben ugyan, de javultak a dolgozók élet- és munkakörülményei.

Nevelő és mozgósító munkánknak fontos szerepe volt abban, hogy a vasutas-szakszervezet tagjai méltó módon köszöntötték hazánk felszabadulása és a Vasutasok Szakszervezete megalakulásának 40. évfordulóját.

A Magyar Szocialista Munkáspárt XIII. kongresszusa az egész magyar társadalom számára útmutatást adott a szocializmus építésének soron következő feladataihoz. Ennek jegyében politikai munkánk elsősorban arra irányul, hogy a tagság értse és elfogadja közös céljainkat, s mozgósító munkánk eredményeként nagyobb részt vállaljon a vállalati feladatok végrehajtásából.

Szakszervezetünk híven ápolta internacionalista kapcsolatait. Erejéhez és lehetőségeihez mérten részt vállalt a nemzetközi feladatokból, a kétoldalú kapcsolatok javításából.

E főbb gondolatok jegyében ad tájékoztatást a vasutas-szakszervezet két kongresszus közötti tevékenységét bemutató írásos jelentés.

I.
Szakszervezetünk termelést, gazdálkodást segítő munkája

A X. kongresszus határozata szakszervezetünk termelést, gazdálkodást segítő tevékenységének fő célkitűzéseit a fegyelmezettebb, termelékenyebb munkára, a technológiai utasítások betartására, a minőség javítására és a takarékosabb gazdálkodásra való mozgósításban, ezek személyi és tárgyi feltételeinek megteremtésében jelölte meg.

A hagyományos, termelést, gazdálkodást segítő munkánk a kongresszus óta kiszélesedett. A népgazdaság helyzetét figyelembe véve a X. kongresszus óta egyértelművé vált, hogy szakszervezetünk érdekvédelmi munkája csak akkor felelhet meg a tagság elvárásának, ha kezdeményező szerepet vállal a központi, társadalmi és gazdaságirányító szerveknél a vasút működési feltételeinek bemutatásában.

A gazdasági folyamatok változása kényszerített bennünket arra, hogy az Országos Tervhivatallal, az Állami Tervbizottsággal, a Pénzügyi és a Közlekedési Minisztériummal folyamatosan és kölcsönösen kicseréljük tapasztalatainkat, hogy ezzel közvetve is segítsük a vasút munkáját, a vasutas-szakszervezet tagjainak érdekvédelmét, érdekképviseletét.

Szakszervezetünk — a kongresszus határozatának szellemében — aktív részese volt a MÁV, a GYSEV, az Utasellátó Vállalat tervei megvalósításának. Évente meghatároztuk a tervek végrehajtását segítő szakszervezeti feladatokat, melyek részletesen tartalmazták az üzemviteli munka, a munkaerő-gazdálkodás, bérgazdálkodás, energiatakarékosság, a munkaverseny- és az újítómozgalom, a szocialista brigádmozgalom szervezésével, működésével kapcsolatos szakszervezeti tennivalókat.

Szak- és rétegbizottságaink tárgyalták a vasút korszerűsítési, gazdálkodási, üzemviteli problémáit, többek között a személyszállítás helyzetét, az utazó dolgozók vezénylési rendszerét, munkaidő-kihasználását, a kocsigazdálkodás helyzetét, az üzemfőnökségek tevékenységét, a vasútépítési, a pályafenntartási és a biztosítóberendezési szakszolgálatok helyzetét és munkáját, s a dolgozók munkahelyi közérzetét érintő egyéb fontos kérdéseket. A tervek teljesítése érdekében a MÁV vezetése és a szakszervezeti szervek részére konkrét javaslatokat dolgoztak ki.

A gazdálkodás eredményei

A MÁV gazdálkodási feltételrendszere 1980-tól alapvetően módosult. Az új szabályozás a normatív közgazdasági szabályzókat juttatva érvényre és a beruházásokhoz nyújtott állami támogatás jelentősen csökkent, sőt 1982-től teljesen megszűnt. *A VI. ötéves terv azzal számolt, hogy a szállítási teljesítmények növekedése, a tarifák karbantartása, a hatékony költséggazdálkodás miatt a tervidőszakban az önfinanszírozás feltételei megvalósulnak. Ezzel szemben az történt, hogy a MÁV gazdasági helyzete évről évre romlott.*

A gazdasági helyzet romlása miatt a beruházási-pótlási, valamint a bérfejlesztési lehetőségek egyaránt csökkentek, ami a MÁV állóeszköz-állományának üzemkészségére és a munkaerőhelyzetre gyakorolt negatív hatásával a szállítóképesség csökkenéséhez vezetett.

A VI. ötéves tervben a GYSEV is szigorúbb gazdálkodásra kényszerült. A vállalat teljesítményei a terv indításakor már elérték azt a határt, amelynél az adott műszaki feltételek mellett még az optimális szintet megközelítő hatékonysággal lehet dolgozni.

Személyszállítás

1980 és 1985 között a személyszállítási teljesítmények tovább mérséklődtek. Különösen nagyarányú volt a visszaesés az 1982. szeptember 1-én bevezetett tarifaemelés után. Ez a tendencia lényegében a hetvenes évek elejétől tapasztalható, ami több okra vezethető vissza. Ezek közül ki kell emelni: *az egyéni motorizáció fejlődését, a közlekedés drágulását, a jövedelmek mérsékeltebb emelkedését, a közületi munkaszállítás elterjedését, a foglalkoztatottak számának változását és a településpolitikai hatásokat.*

A vasúti személyszállítás csökkenése nemzetközi jelenség. Ez a tendencia csak ott változott, ahol jelentősen sikerült javítani a személyszállítási szolgáltatások színvonalát. A MÁV-nak a tervidőszak során erre nem volt lehetősége.

A MÁV és a GYSEV az említett technikai, gazdasági nehézségek miatt elsősorban szervezési és propagandaeszközökkel tettek erőfeszítéseket a személyszállítási teljesítmények csökkenésének mérséklésére.

Áruszállítás

A MÁV áruszállítási teljesítményei a VI. ötéves tervben folyamatosan csökkentek. 1985-ben várhatóan 116 millió tonna árut szállít, *ami az 1980. évi árumennyiségnek csak 90 százaléka.*

Belföldi viszonylatban csökkentek a beruházások és ezzel együtt a szállítási igény is. A MÁV szállítási teljesítményeit azonban a vasúti szolgáltatások nem kielégítő jellege és a szervezési fogyatékosságok is negatívan befolyásolták. *Sok a késedelmes kocsikiállítás, gyakori a fuvarozási határidők túllépése, nagyok az árukárok, a szállítási folyamatok tervezésében sok a bizonytalanság.* Az egész tervidőszakban a szomszédos vasutak fogadási nehézségekkel küszködtek, ami miatt a belföldi export- és tranzitszállítmányokat gyakran kellett feltartóztatni. A tranzitforgalom visszaeséséhez a világgazdasági válság és a kedvezőtlen nemzetközi helyzet mellett ezek az okok is közrejátszottak.

A GYSEV-nél is nehezebbé vált a fuvarszerző munka. A nemzetközi áruforgalomban kiéleződött a verseny a fuvarozók között. A GYSEV áruszállítási teljesítményei a VI. ötéves tervidőszakban ennek ellenére kedvezően alakultak. 1984. január 1-jétől a vállalat általános szállítmányozási jogosítványt kapott, ami a szállítmányozási igazgatósága, a Raabersped lehetőségeit bővítette. Jelenleg már a magyar külkereskedelmi vállalatok megbízásából öt világrészre bonyolít export-import forgalmat. A raktártér és rakodópark bővítésével a GYSEV vámraktározási kapacitása növekedett, ami az 1980. évihez képest 1984-ben 170,9 százalékos volt.

A tervidőszakban üzembe helyezett szállodával (Hotel Sopron) dinamikusan nőtt a GYSEV idegenforgalmi vendéglátó tevékenysége is. A forgalmat a szolgáltatások színvonalának növelésével és az utazási irodák bevonásával javítják.

Az Utasellátó Vállalatnak a beszámolási időszakban a szakmai átlagnál is nehezebb körülmények között kellett középtávú céljait elérni. A vállalat kollektívájának szerepe van abban, hogy rugalmasan tudtak alkalmazkodni a követelményekhez. Az 1982. évi mélypont utáni időszakban a vállalat eredményei dinamikusan fejlődtek. Ez a fejlődés a vállalat hazai és nemzetközi áruforgalmában, árbevételében és a tőkés valuta kitermelésében egyaránt tapasztalható.

Ugyanakkor a vállalati eredmény a beszámolási időszak első felében a többszöri szabályozó modosítások miatt elmaradt a tervezettől; nyereségalap képzésére is csak az utóbbi években volt lehetősége az Utasellátónak. Azt is el kell mondani, hogy — bár a vállalat árképzését a Belkereskedelmi Minisztérium szabályozza — az utazóközönség mégis túl magasnak tartja az utasellátási árakat, gyakran bírálja a szolgáltatás színvonalát.

Vállalataink teljesítményeinek alakulását szakszervezetünk folyamatosan figyelemmel kísérte.

A vállalati fejlesztések értékelése

A MÁV-nál a tervidőszakban tovább halmozódott a ki nem elégített beruházási igény. A beruházási források oly mértékben csökkentek, hogy 1985-ben azok reálértéke az 1980. évinek csak mintegy felét tette ki. Az elmaradt beruházások mellett az eszközök szinten tartása és az üzembiztonság érdekében jelentősen növelni kellett a fenntartásra felhasznált összegeket. Sőt a tervidőszak végére ezt is csökkenteni kellett.

A bruttó állóeszközértékre eső beruházás és fenntartás éves összege a MÁV-nál az ipari átlag felének felel meg.

Különösen nagy a vasúti pálya elhasználódottsága. A VI. ötéves tervben az eredetileg tervezett *1800 km pályakorszerűsítést 1310 km-re kellett csökkenteni.* Ennek 33 százaléka valójában nem is korszerűsítés, hanem jobbára használt anyagokból megvalósított egyszerű felépítménycsere.

A korszerű forgalomszervezési eljárások vasúti elterjedését gátolja a számítástechnika és informatika viszonylag szűk körű hasznosítása is. A korszerű forgalomirányítási rendszer technikai feltételei a MÁV-nál hiányoznak. A gördülőállomány műszaki állapotának, üzemkészségének romlása miatt *a tervidőszakban növekedett a járművek fenntartási igénye,* de ehhez nem volt elegendő javító kapacitás.

Szakszervezetünk a vasút eszközállományának helyzetét kritikusnak ítéli. A minisztériumnál és a felsőbb gazdaságirányító szerveknél, valamint a SZOT-ban is jeleztük, hogy a vasút leromlott műszaki helyzetéből, munkaerő-gazdálkodási nehézségeiből eredő kapacitásgondok a vasutat máris a népgazdaság fejlődésének gátjává, egyik szűk keresztmetszetévé tették.

Az éves tervek véleményezése során minden évben hangsúlyoztuk, hogy a műszaki elmaradásból és a létszámhiányból adódóan a vasutasok többletterhelése nem fokozható. A MÁV eszközállományának gyors ütemű elöregedése, műszaki színvonalának romlása ennek ellenére egyre nagyobb követelményeket támasztott az eszközöket működtető dolgozókkal szemben.

Kedvezőbb a helyzet a GYSEV műszaki fejlesztésében. A beszámolási időszakban több jelentős fejlesztés megvalósítására került sor, melyek közül kiemelkedik a *Hotel Sopron,* valamint az új győri Rábahíd felépítése.

Nem ilyen kedvezőek a fejlesztési lehetőségek az Utasellátó Vállalatnál, ahol a szabályozóváltozások, az új beruházásokat terhelő illeték és egyéb kötöttségek ellentmondásos helyzetet teremtettek.

A szakszervezetek közreműködése a tervezésben

A kongresszus óta a MÁV csökkenő teljesítményei, a behatárolt fejlesztési lehetőségek a vállalati tervezőmunkát, ezen belül szakszervezetünk feladatait is megváltoztatták. Mozgósító munkánkat nem a növekvő teljesítmények realizálására kellett fordítani, hanem arra, hogy a mérsékelt szállítási igények kielégítése mellett *a vasút megfeleljen az egyre szorító szabályzórendszer követelményeinek,* mely jelentős költség- és anyagmegtakarítást írt elő. Ugyanakkor a kényszerhelyzet miatt el kellett fogadni a munkaerő-gazdálkodási lehetőségeket, tudomásul venni a fejlesztési, beruházási korlátokat.

A X. kongresszuson is felmerült, hogy a tervezés folyamatában a szakszervezeti részvétel formális elemeit meg kell szüntetni. A tapasztalatokat felhasználva a tervidőszakban szakszervezetünk részvétele az éves tervkészítési folyamatban módosult.

Szakszervezeti szerveink az 1980. évi tervezőmunkában már a módosított forma szerint vettek részt. A formális elemek elmaradása, a tervezésben a szakszervezeti szervek aktív részvétele az érdekképviselet hatékonyságának javulását eredményezték.

Üzem- és munkaszervezés

Szakszervezetünk termelést segítő tevékenységének szerves része az üzem- és munkaszervezés korszerűsítésében, az új munkamódszerek feltárásában és általános alkalmazásában való részvétel. A MÁV-nál a technológiai korszerűsítést célzó szervezési módszerek kutatása mellett a tervidőszakban tovább folytatódott a vasúti szervezet korszerűsítése.

Szakszervezetünk támogatta a szervezési, szervezetkorszerűsítési törekvéseket, s a gazdasági vezetéssel folyamatosan egyeztetve segítette az emberi szempontok fokozott figyelembevételét. Sajnos, az elmúlt időszakban végrehajtott szervezési intézkedések egy része, az utóvizsgálat tapasztalatai szerint, nem bizonyult eredményesnek. Ezért a MÁV szervezési, szervezetkorszerűsítési intézkedéseinek demokratikus előkészítését, nagyobb nyilvánosság előtti megvitatását tartjuk szükségesnek.

A GYSEV-nél a szervezet- és szervezéskorszerűsítés elsődlegesen nem átszervezésekben, hanem az adott tevékenységi forma optimális műszaki feltételeinek kialakításában testesült meg. A szervezettségnek, a technikai színvonal növelésének és a hatékonyabb élőmunkának tulajdonítható, hogy a GYSEV minden tevékenységi formában túlteljesítette középtávú céljait.

Az Utasellátó Vállalat szervezési, piackutatási munkája eredményeként bővítette szolgáltatásait, új Utastourist üzleteket, büféket nyitott, külföldi éttermet és szállodahajót üzemeltet, s a kiskereskedelmi egységeiben bővítette az áruválasztékot.

Szocialista munkaverseny

A MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat munkájában jelentős szerepe volt a szocialista munkaversenynek, amely a szakszervezet termelést, gazdálkodást segítő tevékenységének egyik fontos eszköze volt a VI. ötéves tervben is.

A MÁV vállalati felépítésében bekövetkezett változások és az üzemvitel sajátosságai alapján *javasoltuk a negyedéves munkaverseny bevezetését.* Ez az üzemfőnökségeken és a vasút-igazgatóságokon meg is történt. Az 1981-től bevezetett évközi munkaversenyformával sikerült megszüntetni a csak létszámtól függő külön jutalomkeretek kiadását, *s a munkaversenyben is a teljesítmények váltak meghatározóvá.*

A mozgalom továbbfejlesztését szolgálta az új vállalati munkaverseny-szabályzat elkészítése. A szabályzat kidolgozásánál, az adományozható egyéni és kollektív kitüntetési formák meghatározásánál, alapvető célnak tekintettük, hogy kellő mértékben figyelembe vegye a vállalat jellegét, a korábbi munkaverseny-hagyományokat és segítse a gazdálkodás eredményességét.

Növelte a demokratizmus tartalmi vonásait és az önkormányzat lehetőségeit az, hogy minden szolgálati főnökség saját hatáskörben dönt a nyereségrészesedés terhére elkülönített, versenycélokra felhasználható keretről.

A munkaverseny helyzete, megítélése az elmúlt időszakban nem változott. A szocialista brigádok és brigádtagok száma a MÁV-nál csökkent, az Utasellátó Vállalatnál és a GYSEV-nél kismértékben növekedett. A brigádmozgalom, különösen a hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára és a XIII. pártkongresszus tiszteletére indított jubileumi munkaverseny idején lendült fel, ami a GYSEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál szép sikereket hozott. Nem a vasutasokon múlott, hogy a MÁV eredményei a jubileumi verseny idején sem javultak számottevően.

A MÁV-nál a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny egyik pozitívumaként könyvelhető el, *hogy a brigádok számának csökkenése megállt, a tagok száma viszont 1000 fővel emelkedett,* a szervezettség 1 százalékkal javult.

A vasút-igazgatóságok munkaversenyének jelenlegi rendszerében az igazgatóságok munkájának értékelésénél a szükségesnél kisebb szerepet kap a hálózati eredményekhez való hozzájárulás mértéke. Ezért szükségesnek tartjuk a jelenlegi versenyfeltételek olyan irányú módosítását, amely a gazdasági életben, az irányítási hierarchiában betöltött szerepet is kellően figyelembe veszi.

Törzsgárdamozgalom

1982. január 1-jén bevezetésre került az új törzsgárdaszabályzat, amelyet széles körű demokratikus vita előzött meg. Az előírt feltételekkel rendelkező dolgozókat — évente átlagosan 5 ezer főt — részesítenek szakszervezeti szerveink a gazdasági vezetéssel közösen valamilyen törzsgárda-elismerési fokozatban.

Az anyagi vonzata az elmúlt évben, szakszervezetünk kezdeményezésére, mintegy 150 százalékkal megnőtt, s ennek arányában fejlődött a törzsgárdatagsággal járó elismerés is.

Újító- és feltalálómozgalom

Az újító- és feltalálómozgalomban a beszámolási időszakban visszaesés tapasztalható. Közel 9 százalékkal csökkent a beadott újítási javaslatok száma, s 4 százalékkal az elfogadott és hasznosított újítások száma. Az újításokból származó gazdasági eredmény viszont 40 százalékkal növekedett. Az eredményhez viszonyítva nem kielégítő az újítási díjak 18 százalékos növekedése.

Az újító- és feltalálómozgalom fejlődését, eredményeit szakszervezeti szerveink a partner gazdasági vezetéssel rendszeresen értékelték. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a mozgalom számos ellentmondása, bürokratikus és szubjektív hibája ellenére *segítette a vasút műszaki fejlődését, gazdálkodását, a baleseti források csökkentését.* Ugyanakkor az újítómozgalom nem vált kellő mértékben vállalataink innovációs tevékenységének részévé. Az újítások sorsát meghatározó láncolatban fő hajtóerő az újítók érdekeltsége. Hiányzik viszont a megfelelő vállalati érdekeltség az újítások gyors elbírálására és a megvalósításukból származó gazdasági haszon realizálására.

Szakszervezetünk a jogszabályi feltételek javításának kezdeményezésén túl a tervidőszakban, a vasút gazdasági vezetőivel közösen, számos intézkedést kezdeményezett az újítómozgalom fejlesztése érdekében. Versenyt hirdettünk a számszerűsíthető gazdasági megtakarítást eredményező újítási javaslatok kidolgozására. Ösztönöztük — többletjutalom fizetésével — az anyag- és energiamegtakarítást eredményező újításokat. A verseny díjazásához a részesedési alapból évente 1,5 millió forint áll rendelkezésre. A vasútigazgatóságok, járműjavító üzemek között évente rendszeresen meghirdetett újítási verseny segítette a szállítási célkitűzések teljesítését. Az újítási kiállításokon való részvétel, újítási ankétok, börzék szervezése is segítette az újítások elterjesztését.

Az újítási perekben szakszervezetünk ellátta az újítók jogi képviseletét. Tapasztalataink szerint azonban jelentős azoknak az újítói sérelmeknek a száma, amelyeket írásban — retorziótól félve, vagy a bizalom hiánya miatt — be sem nyújtanak a szakszervezeti bizottságok újítási bizottságaihoz.

Az újítómozgalom jelenlegi helyzetének, eredményeinek és gondjainak ismeretében szükségesnek tartjuk az irányítás és ellenőrzés javítását, a mozgalomban rejlő lehetőségek jobb kihasználását elősegítő érdekeltség kialakítását.

Munkaerő-gazdálkodás

Vállalataink dolgozóinak létszámát — a GYSEV kivételével — a beszámolási időszakban a folyamatosan csökkenő tendencia jellemezte.

A MÁV-nál napjainkig kialakult kritikus munkaerőhelyzet a kulcsfontosságú munkakörökben öltötte a legnagyobb méreteket, de folyamatos a létszámcsökkenés a MÁV ipari és építőipari üzemeiben is. Ugyanakkor nem vált általános gyakorlattá minden szolgálati helyen a munkaerő-utánpótlás olyan sajátos formája, amely a szakmásító tanfolyamok révén folyamatosan biztosítaná a vasút számára eddig fiatalkoruk miatt elveszett generációk forgalmi, kereskedelmi munkaerő-utánpótlássá nevelését.

A beszámolási időszakban szakszervezetünk törekvésével, céljaival ellentétben, az elégtelen létszámhelyzet miatt, fokozódott dolgozóink leterhelése, jellemző volt a pihenőnapok pénzbeni megváltása, a szabadságnapok kiadásának kényszerű visszaszorítása. Az ötnapos munkahétre való áttérést sem követte valós munkaidő-csökkentés.

A MÁV létszámhelyzetének adminisztratív eszközökkel történő javítását csak rövid távra szóló lehetőségként kezeljük. A foglalkoztatás területén tapasztalt feszültségek végleges felszámolását a munkaerőt kiváltó műszaki fejlesztések fokozásával, a belső tartalékok teljes kiaknázásával, valamint a munkafegyelem és a vasút munkaerő-megtartó képességének javításával érhetjük el.

Az Utasellátó Vállalatnál és a GYSEV vendéglátóipari tevékenységében a kereskedelemben alkalmazható korszerű üzemeltetési formák közül a szerződéses és jövedelemérdekeltségű üzemelés terjed el. A vállalatnál bekövetkezett létszámcsökkenés elsősorban ennek eredménye, de ebben az alacsony bérszínvonal is közrejátszott.

A GYSEV létszámhelyzete a beszámolási időszakban kedvezően alakult, s mintegy 9 százalékkal növekedett a foglalkoztatottak száma. Ezzel együtt a túlórák aránya az 1980. évi 2,6 százalékról 0,7 százalékra csökkent.

II.
A dolgozók életszínvonalának, élet- és munkakörülményeinek alakulása

Bérpolitika

Szakszervezetünk X. kongresszusa a vasutasok reálbérének szinten tartását jelölte meg feladatként. Vállalataink a beszámolási időszak első két évében relatív elemmel bővített központi bértömeg-gazdálkodási formákban működtek. Az alkalmazott bérszabályozási rendszerben a dolgozók bérszínvonala a VI. ötéves tervidőszak első két évében a MÁV-nál 13,7 százalékkal, a GYSEV-nél 12 százalékkal, az Utasellátó Vállalatnál pedig 19,5 százalékkal haladta meg az 1980. évi bázisbérszínvonalat.

Ez időszak alatt a fogyasztói árszínvonal 11,8 százalékos növekedését figyelembe véve megállapítható, hogy dolgozóink reálbérátlagának szinten tartása, sőt kismértékű emelése biztosított volt. Mindez azonban az átlagos munkaidőt jelentősen meghaladó szolgálati órával, túlórával volt elérhető.

1983-ban változott a bérszabályozás rendszere. A központi bértömeg-gazdálkodás helyett központi bérszínvonal-szabályozási — a vasutak esetében létszámcsökkentési érdekeltséggel, az Utasellátó Vállalat esetében létszámcsökkenési érdekeltség nélküli — formában működtek vállalataink. Az új szabályozás a korábbinál szigorúbb keretek közé szorította a bérszínvonal növelésének lehetőségét, a központilag biztosított adómentes bérfejlesztés, valamint a létszámcsökkenés hatására felszabaduló bértömeg felhasználása szempontjából is. Ez főként a MÁV-ot, s vele szakszervezetünket is olyan nehéz helyzetbe hozta, hogy a 0,3 százalékos béremelésért is kemény harcot kellett vívni.

1983-ban csupán 2,98 százalékkal nőtt a MÁV dolgozóinak átlagbére. Ugyanebben az időszakban a GYSEV 3,1 százalékos, az Utasellátó Vállalat pedig 4,3 százalékos bérfejlesztést realizálhatott.

Szakszervezetünk a MÁV vezetésével közös erőfeszítést tett annak érdekében, hogy 1984-ben a központi szabályozás a vasutasok számára az előzőeknél kedvezőbb feltételeket teremtsen a bérek, illetve keresetek növelésére.

1984. január 1-jét a vasúti közlekedést tiszta központi átlagbérszínvonal-szabályozási formába sorolták. A bérszabályozási forma változásával azonban a vasutasok átlagbérfejlesztésének lehetőségei sem javultak. Ezért 1984-ben a MÁV-nál a központilag biztosított 2,7 százalékos adómentes bérfejlesztésen felül további adózott bérfejlesztés megvalósítását kezdeményeztük. A többletnyereségre tervezett 0,3 százalékos adózott fejlesztés azonban a szállítási teljesítmények csökkenése miatt csak 0,1 százalékban valósulhatott meg. *Így a vasutasok átlagbére csak 2,8 százalékkal nőhetett,* amely a népgazdaság főbb ágazataiban megvalósult bérfejlődésnek a felét sem érte el.

A GYSEV-nél a központilag biztosított 2,7 százalékos adómentes bérszínvonal-növelésen felül a, nem rubelelszámolású vállalati devizakitermelés eredménye alapján további 3,3 százalékos adómentes bérszínvonal-növelést valósíthatott meg.

Az Utasellátó Vállalatnál a szabályozás által központilag biztosított 2,7 százalékos bérszínvonal-növelésen felüli mintegy 4 százalékos bérfejlesztés döntő mértékben a vállalati eredmények kedvező alakulásának, kisebb mértékben központi preferenciának tudható be.

Megállapítható tehát, hogy a beszámolási időszak második felében tagságunk — különösen a MÁV dolgozóinak — keresetnövelési lehetőségei romlottak. Figyelembe véve a fogyasztói árszínvonal 7-8 százalékos éves növekedési ütemét, kimutatható, hogy a bérek reáléértéke — a tervezett szinten tartással szemben — csökkent.

Szakszervezetünk minden fórumon hangoztatta, hogy a vasutasok a népgazdasági átlagnál kedvezőtlenebb munkakörülmények között végzik tevékenységüket. Ez nem jut kifejezésre dolgozóink anyagi elismerésében. Míg a beszámolási időszak első felében az átlagbérek növekedésének üteme jól közelítette a népgazdaság ipari átlagát, addig 1983—84-es években *a vasút hátrányba került azzal, hogy a bérek növekedésének üteme összességében mintegy 7-8 százalékkal elmaradt az ipari átlagtól.* Ez tovább gyengítette a vasút munkaerő-megtartó képességét. Így a tervidőszak elején mérséklődő létszámcsökkenés ismét felerősödött, sőt újabb területekre is kiterjedtek a munkaerőhelyzet feszültségei.

Szakszervezetünk és a MÁV erőfeszítéseinek eredményeként 1985-ben a korábbi évekhez viszonyítva a vasút bérpolitikai tevékenységéhez kedvezőbbek a feltételek. Nagy eredményként értékeljük, hogy a vasutasok keresetnövelési ütemében az utóbbi években keletkezett hátrányok csökkentésének indokoltságát az illetékes állami szervek elismerték és a központi keresetszabályozásba sorolt területekre megállapított *5,5 százalékos mértéknél 1,5 százalékkal magasabb adómentes keresetfejlesztés végrehajtására nyílott lehetőség.*

Az 1985. évi bérfejlesztés lehetőséget adott olyan jogos sérelmek orvoslására, melyet szakszervezetünk alap- és középszervei évek óta sürgettek. Ilyen volt többek között *az utazók túlórapótlékának a rendezése.*

A X. kongresszus határozatában hangsúlyozottan szerepelt, hogy a vállalatok szerezzenek érvényt a differenciált bérezés alapelveinek. A munkakörülmények, a leterheltségi fokozatok egyre jobban figyelembe vevő besorolási és tarifarendszer is eleve kényszerítőleg hat arra, hogy vállalataink a teljesítményekre alapozott differenciáltabb bérarányokat alakítsanak ki.

A nők és a fiatalok bérhelyzete

Az elmúlt években a vállalatainknál foglalkoztatott dolgozók között növekedett a nők aránya. Ezt a lassú technikai fejlődés mellett a veszélyesnek minősülő üzemen belül egyre több, nők által is ellátható munkakör tette lehetővé. A forgalommal közvetlenül összefüggő munkahelyeken a nők sok túlórával az átlagost meghaladó keresetet értek el.

A MÁV-nál foglalkoztatott fiatalok alapbére a kedvezőtlen munkakörülményeket és létszámhiányt ellensúlyozó bérintézkedések hatására az új alsó határokat általában meghaladták.

A pályakezdő fiatal szakemberek hátrányos helyzetének felszámolása érdekében, 1984-ben, szakszervezetünk kezdeményezésére, a szakirányú főiskolai, egyetemi végzettségű pályakezdő szakemberek részére olyan béremelést kellett adni, hogy alapbérük érje el a 4000 Ft-ot. Ugyanakkor a bérfejlesztés átlagos mértéke nem lehetett kevesebb 6 százaléknál. A végrehajtás során azonban ennek az elvárásnak nem mindenütt tettek eleget, hatása ezért elmaradt a várakozástól.

Kollektív szerződés

A beszámolási időszakban a kollektív szerződés évenkénti módosítását demokratikus vita előzte meg. A dolgozók javaslatai és szakszervezetünk törekvései nyomán több kollektív szerződési előírást sikerült úgy módosítani, hogy az jobban szolgálja a vasutas dolgozók érdekeinek védelmét. Így többek között *kedvezően rendeződött az utazószolgálatot ellátók fordulóállomási várakozási idejének díjazása, nőtt az utazószolgálati dolgozók túlórapótléka.* A forduló és utazószolgálat szempontjából úgy módosultak a kollektív szerződési előírások, hogy a heti pihenőnapot havonta egy alkalommal hétvégén kötelező kiadni az ott dolgozóknak.

A gyakorlatban azonban nem mindig e szerint vezénylik a vasutasokat, ami sok helyi feszültséget, rossz munkahelyi hangulatot eredményez, s fölösleges munkát ad a döntőbizottságoknak.

De említhetnénk a melegüzemi pótlék, az elegyrendezői teljesítménybérezés bevezetését, a magasabb szakmai képzettség, illetve idegennyelv-tudás megszerzését ösztönző nagyobb összegű jutalmakat és egyéb kollektív szerződési változtatásokat is.

A túlórák alakulása

A X. kongresszus határozatai előírták a túlóra-felhasználás mérséklését. A túlórák csökkentése a GYSEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál megfelelt a kongresszusi határozatban foglaltaknak. A MÁV-nál viszont a törvényes munkaidőalap, valamint a létszámcsökkenés hatására *mintegy 25 százalékkal emelkedett a túlórák száma, amely 1984-ben már megközelítette a 14,5 millió órát.* Az összes túlóra 88-90 százaléka a vasúti forgalomban dolgozóknál realizálódott.

Vállalati szinten 1980-ban a túlórák aránya az összes munkaidőn belül még 4,1 százalék volt, ami 1984. végére 5,7 százalékra nőtt. Az elegyrendezők és utazók jelentős része havi átlagban 40-60 órával dolgozott többet a törvényes munkaidőnél.

Az adatok egyértelműen jelzik, hogy egyes munkakörökben a vasutasok leterheltsége fokozódott. Álláspontunk az, hogy a vezetők jobb irányító munkája, a jobb szervezés, a körültekintőbb vezénylés csökkentették volna a túlórák számát.

A mai körülmények között *szakszervezetünk tudomásul veszi, hogy a folyamatos üzem fenntartása túlóráztatás nélkül elképzelhetetlen. Ugyanakkor határozott törekvésünk a túlórák elfogadható határon belüli tartása, illetve korlátozása.* Ezért a vasutasok javaslatai alapján a kollektív szerződésben rögzítettük az éves túlórakeretet, amelyen felül a dolgozó túlmunkára nem kötelezhető. Aki ezen felül a többletmunkát önként vállalja, azt szakszervezetünk nem gátolja.

Jogsegélyszolgálat

Jogsegélyszolgálataink elsősorban a munkaviszonnyal, a társadalombiztosítási jogviszonnyal összefüggő ügyekben nyújtottak segítséget. Az összes ügyforgalom közel 50 százaléka e körből adódott.

A munkaügyi jogviták megelőzését, lehetőleg peren kívüli rendezését jól szolgálta az a döntés, mely szerint 1983 januárjától a központi apparátusban *önálló jogi iroda irányítja a jogsegélyszolgálatok szakmai tevékenységét.*

Jogsegélyszolgálataink munkája nyomán a szakszervezetünkhöz tartozó vállalatoknál javult a munkaügyi ügyintézés törvényessége, ritkábban merültek fel a nagyobb dolgozói csoportot, réteget érintő jogszabályellenes intézkedések.

A beszámolási időszakban elvétve, *de sajnos előfordult, hogy a gazdasági vezetők kezdetben nem értették meg a jogsegélyszolgálat tevékenységének célját,* politikai rendeltetését, s idegenkedve, sőt néha ellenséges érzelmekkel fogadták a dolgozók érdekében történő fellépésüket. Olykor a munkáltatói, vezetői presztízs megsértéseként értékelték, ha egy-egy ügyben a jogsegélyszolgálat által képviselt dolgozó a Munkaügyi Bíróságon megnyerte a munkaügyi vitából létrejött peres eljárást. Példák sokaságát lehetne erre említeni a vasútigazgatóságokról, üzemfőnökségekről.

Az anyagilag rászoruló dolgozóknak, nyugdíjasoknak nagy segítséget jelentett a családi, polgári jogi ügyekben való ingyenes segítségnyújtás, amely gyakran tetemes ügyvédi költség megtakarítását tette lehetővé számukra.

A beszámolási időszakban az ügyforgalom évente meghaladta a 8 ezret. Ez is mutatja, hogy a jogsegélyszolgálat népszerű a dolgozók körében, mert a X. kongresszus határozatának megfelelően jól ellátja a dolgozók érdekvédelmét, a tagság és a szakszervezeti szervek kapcsolatának erősítését.

Bár a munkaügyi döntőbizottságok szervezetileg nem tartoznak a szakszervezethez, mégis jelentős részt vállalnak a döntőbizottsági tisztségviselők megválasztásából, szakmai továbbképzéséből. A döntőbizottságok többsége lelkiismeretesen, színvonalasan látta el nem mindig népszerű feladatát.

Szociálpolitika

Szakszervezetünk tevékenységében az elmúlt öt évben is meghatározó helyet foglaltak el a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását célzó intézkedések. A gazdálkodásban történt változások pénzügyi lehetőségekre gyakorolt hatásai nehezítették a X. kongresszus határozatainak megvalósítását. Vállalataink a VI. ötéves tervidőszakban *több mint 9 milliárd Ft-ot fordítottak szociálpolitikai célokra,* azonban ez is elmaradt a szükségestől. Ennek következményeként nem sikerült a vasutas dolgozók és a népgazdaság egyéb területén foglalkoztatottak szociális ellátási szintje közti különbséget a kívánt mértékben mérsékelni.

Üzemi étkezés

Szakszervezetünk jelentős szociálpolitikai vívmányának tartjuk, hogy a két kongresszus között a dolgozók üzemi étkezéséhez adott vállalati hozzájárulás növekedett. Szakszervezetünk érdekvédemi munkája eredményeként az energia- és üzemeltetési költségeket a MÁV által működtetett üzemi konyháknál a vasút teljes egészében átvállalja.

Az üzemi étkeztetésben részt vevők létszámaránya, a megvalósított fejlesztések hatására, a tervidőszakban a három vállalatnál együttesen mintegy 5 százalékkal növekedett, s ma meghaladja a 46 ezret.

A szakszervezetünkhöz tartozó vállalatok közül a MÁV-nál 32, a GYSEV-nél 31,1 az Utasellátó Vállalatnál pedig a vendéglátóipari jelleg miatt a dolgozók 69 százaléka részesül üzemi étkeztetésben. Az utazószolgálatot ellátó vasutasok üzemi étkeztetése az Utasellátó Vállalat melegkonyhás üzemeiben is biztosított. A változó munkahelyeken foglalkoztatottak étkeztetése a kollektív szerződés 1985. évi módosítása szerint hideg élelemmel is biztosítható, azonban a megvalósítás rendkívül eltérő képet mutat. Az üzemi konyhák kihasználtsága az időközben tett intézkedések ellenére még mindig nem megfelelő.

A gazdaságtalan üzemeltetés elsősorban a nagyvárosokban működő főzőkonyhákra jellemző.

Munkásszállások — laktanyák

A MÁV 95 állandó és ideiglenes, valamint 1234 mobil munkásszállást üzemeltet, ahol összesen 9700 dolgozót lehet elhelyezni. Munkásszállást alapvetően csak a MÁV-dolgozók vesznek igénybe.

A tervidőszakban átadott új munkásszállások (Bp, Tatai úti 450, a Madridi úti 120 személyes) csak részben oldották meg a gondokat, mert csak a rendelkezésre álló férőhelyek 22 százalékában biztosíthatók a korszerű elszállásolási körülmények.

Elszállásolással változatlanul a fővárosban van a legtöbb probléma. Különösen a nődolgozók megnyugtató elhelyezése nincs megoldva. Az összes munkásszállói férőhelyek csaknem fele, közúti és vasút lakókocsikban áll rendelkezésre, ahol többnyire az építési szolgálat területén foglalkoztatottak vannak elhelyezve. A lakókocsik fejlesztésének üteme elmaradt a selejtpótlásból és az új igényekből eredő szükségletektől. Emiatt sok a selejtezésre érett, de még üzemelő lakókocsi, amelyekben az olajtüzelés megszüntetése miatt a körülmények jelentősen romlottak.

Mint látható, a munkásszállók és laktanyák fenntartására vonatkozó X. kongresszusi határozatot csak részben sikerült megvalósítani. *Továbbra is sok olyan munkásszálló üzemel a MÁV területén, amelyben a kulturált pihenés, a mai kor követelményeinek megfelelő elhelyezést nem biztosítható.*

Munkásszállítás

A szociálpolitikai ráfordítások között tetemes összegeket képeznek a munkásszállítással kapcsolatos költségek. A munkásszállítás egy főre jutó költsége az Utasellátó Vállalatnál a legmagasabb, mert a vasúti utazási kedvezményekért is térítési díjat fizetnek.

Csoportos munkásszállításban a MÁV dolgozóinak 12,5 százaléka részesül. Az elmúlt tervidőszakban a munkásszállító gépjárművek száma emelkedett, de az üzemanyagár emelése és a gépjárműpark elavult műszaki állapota miatt az üzemeltetési költségek jelentősen növekedtek. Az éves fejlesztések csak a legszükségesebb selejtpótlásokat biztosították. Több területen szükség volt arra, hogy a dolgozókat nyitott tehergépkocsival is szállítsa a MÁV. Ugyanakkor a meglevő személyszállító gépjárművek kihasználtsága sem volt mindig, s mindenütt optimális.

Egyen- és munkaruha-ellátás

A vasutasok egyharmada egyenruha-, kétharmada munkaruha-ellátásban részesül. A dolgozók hangulatát a munkaruhák méret- és minőségi problémái mellett a kiszolgálásban tapasztalható hiányosságok, az évről évre ismétlődő munkaruha-ellátási gondok kedvezőtlenül befolyásolják. Ezek nagyobb része a MÁV-on kívüli okokból ered, de a vasúti szervek ügyintézési fogyatékosságait sem szabad elhallgatnunk.

A nagyobb vasúti csomópontokon kialakított ruhagócok nem váltották be azokat a reményeket, amelyektől a ruhaellátás javulását vártuk.

Az 1984. január 1-jén életbe lépett munkaruházati szabályzat korszerűbb, az igényekhez jobban igazodó ellátás biztosítását teszi lehetővé. Az ellátási rendszer azonban továbbra is centralizált maradt, így a minőségi kifogások mellett a mennyiségi hiányosságok száma is növekedett. Az ebből eredő feszültségek feloldása érdekében további intézkedésekre van szükség.

Lakásjuttatás, lakásépítés, és -vásárlás támogatása

A MÁV jelenleg mintegy 12,5 ezer, a GYSEV 130 lakással gazdálkodik. A MÁV lakásállományának műszaki, állapota, komfortfokozata kedvezőtlen. A lakásoknak csak 29 százaléka épült csoportosan. A többi szétszórtan, a vasút egész hálózatán helyezkedik el, ami megnehezíti fenntartásukat, korszerűsítésüket. A lakások mintegy 1,5 százaléka életveszélyes, több mint 6 százalékukba még a villanyvilágítás sem vezethető be gazdságosan.

A lakásgazdálkodást nehezíti, hogy a lakóknak csak 48 százaléka bérlő. A többi — nagyobb részt nyugdíjas — *jóhiszemű, jogcím nélküli lakáshasználó.* Azon túl, hogy nyugdíjazásnál a bérleti jog megszűnése sérti a vasutasokat, a „lakáshasználó" megnevezés a lakások felújításánál, esetleges cseréjénél is problémát jelent.

Az elmúlt években kezdeményezések történtek azoknak a vállalati bérlakásoknak az értékesítésére, amelyek további vállalati kezelésben tartását sem üzemviteli, sem szociálpolitikai szempontok nem indokolják. *A túl bürokratikus vasúti, illetve tanácsi ügyintézés hosszú átfutási ideje, a tanácsi kezelésbe adásnál a házkezelő szervek kikötései nehezítették a MÁV-lakások el-, illetve átadását.*

A lakáshoz jutás lehetőségei között az elmúlt években jobban előtérbe kerültek az önerős lakásépítési, -vásárlási megoldások. A MÁV, az Utasellátó Vállalat és a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút a beszámolási időszakban több mint 12,5 ezer szakszervezeti tag lakáshoz jutásához mintegy 1,1 milliárd Ft-tal járult hozzá, ami többszöröse az előző tervidőszak azonos célú felhasználásának. A rohamosan növekvő építőanyag- és lakásárak miatt ez egyre nagyobb terhet jelent vállalataink számára.

A X. kongresszuson elhatározott, budapesti, 1000 lakásos közlekedési lakótelep építésére vonatkozó terveket a Fővárosi Tanács döntése alapvetően megváltoztatta. Így a VI. ötéves tervidőszakban az eredeti elképzelésekkel ellentétben csak 570 lakás épülhet fel, amiből a vasút a tervezett 600 helyett csak 252 lakást kapott.

Gyermekintézmények

A gyermekintézményi ellátottság az előző kongresszus óta eltelt időszakban a fejlesztések és a demográfiai helyzet alakulása miatt kedvezően megváltozott. A gyermekelhelyezési igények kielégítése biztosított. Debrecenben a 200 gyermek elhelyezésére alkalmas új óvodát és 60 személyes bölcsődét adták át. Szegeden, a Postával közösen létesített óvodában a vasutas szülők gyermekeinek elhelyezését biztosítani tudjuk. Ugyancsak a Postával közös beruházásban Miskolcon 200 gyermek elhelyezésére alkalmas óvoda és 60 fős bölcsőde épül.

Az elmúlt időszakban több gyermekintézményt korszerűsítettek és bővítettek (pl. a Dunakeszi Járműjavító Üzem bölcsődé-

jét. a nagykanizsai óvodát. a Landler óvodát), melynek eredményeként javult a gyermekek elhelyezése.

A MÁV üzemeltetésében öt bentlakásos nevelőotthon működik. ahol az igényeknek megfelelően történik a vasutas árvák. és a nehéz szociális körülmények között élő vasutas családok gyermekeinek elhelyezése. nevelése

A MÁV jóléti és kulturális alapjának felhasználása a két kongresszus között a következők szerint alakult: (1000.— Ft-ban)

Év	Üdültetés -szociális		Kulturális		Sport		Összes
	mük.	fennt.	mük.	fennt.	mük.	fennt.	
1981—85.	188 638	114 958	106 684	102 101	207 862	346 899	1 067 142

A működésre, üzemeltetésre és fenntartásra a jóléti és kulturális alapból többet fordítottunk. mint az előző öt évben.

A szociális célokra fordított összeg az önálló üdülők és hétvégi pihenők. valamint a szociális gondozók működési és fenntartási költségeit fedezte

A kulturális célokra rendelkezésre álló összeget az szb-kezelésű klubok és a 24 vasutas művelődési ház működéséhez és fenntartásához. valamint a különböző társadalmi rendezvények támogatására használtuk fel.

A sportfeladatok ellátására rendelkezésre álló keretből a tömegsport. a központi rendezvények. a sportkörök működési támogatását és a kiemelt sportlétesítmények fenntartási költségeit fedeztük. A tervidőszak első felében a jóléti-kulturális alapból a sportcélú ráfordítások aránytalanul magasak voltak, amelynek csökkentését szakszervezetünk az utóbbi években már kezdeményezte.

A szociális, kulturális és sportcélú beruházások a következők szerint alakultak:

Év	Szociális	Kulturális	Sport	Összesen
1976—80.	152 147 000	25 519 000	133 390 000	311 056 000
1981—85.	94 750 000	14 335 000	215 049 000	324 134 000

Az üdülési, kulturális és sportlétesítmények fejlesztésére az előző öt évhez viszonyítva 13 millió Ft-tal többet fordítottunk.

Üdültetés

A felnőtt és családos üdültetési igények jobb kielégítése érdekében a beszámolási időszakban sikerült tovább erősíteni a vállalati és SZOT-üdültetés összhangját. Ezt elősegítette az a SZOT Elnökségi határozat, mely szerint *1982-től a SZOT-üdülőjegyek elosztását szakszervezetünk központja bonyolítja.*

A központi elosztással lehetővé vált a vállalati és a SZOT-üdülőjegyek összehangolt szétosztása, valamint a szakszervezeti bizottságok saját üdülési lehetőségének (üzemi üdülők, hétvégi pihenők) figyelembevétele is.

A nyugdíjasok üdültetésében a szakmai szakszervezetek között elismerten jó helyen állunk. A nyári családos üdültetés bővítése érdekében a balatoni és a gárdonyi vállalati üdülőinkben bevezettük a 10 napos üdültetést. A 2+2-es vállalati beutalójegyek harmadik és negyedik gyermekjeggyel történő kiegészítését a középirányító szervek hatáskörébe utaltuk, ami rugalmas intézkedésnek bizonyult.

A vasutasok ellátásának javítása érdekében tovább bővítettük együttműködésünket a vasutas biztosítóegyesületekkel. Ennek révén *évente 4500-zal több szakszervezeti tag üdültetését tudjuk biztosítani.* Nyaranta mintegy 3700 vasutas gyermek üdülhet *Balatonkenesén, Tatán, Kőszegen* és *Bodrogolasziban.* Évente 258 gyermek pedig csereüdültetésben vehet részt, a *Szovjetunióban,* az *NDK*-ban, *Lengyelországban, Ausztriában* és *Olaszországban.*

Kölcsönösen; egymás országának, népeinek megismerése érdekében bővítjük kapcsolatainkat a szocialista és tőkés országok szakszervezeteivel, a felnőtt és családos üdültetésben is.

Az üzemi higiénés ellátottság vállalataink törekvése ellenére számottevően nem javult. A MÁV anyagi lehetőségeinek átmeneti változása miatt a beszámolási időszakban szakszerveztünk kezdeményezésére a tervezett 5000 fős kapacitásnövekedéssel szemben 8116 fő részére sikerült új öltözőt, mosdót biztosítani. Ennek ellenére sem lehetünk elégedettek. Legkedvezőtlenebb a helyzet e tekintetben a MÁV építési területein.

Az ellátási színvonalat kedvezőtlenül befolyásolja, hogy az öltöző-mosdó mintegy 50 százaléka nem felel meg az építési és egészségügyi előírásoknak.

Annak ellenére, hogy szakszervezetünk kezdeményezésére a vasút a tervezettnél több pénzt fordított a rendező-pályudvari melegedőkre, az ottani körülmények még mindig nagyon kedvezőtlenek.

A munkakörülmények és a biztonságos munka feltételeinek alakulása

1980-ban a munkavédelem fejlesztésének lehetőségeit reálisan vettük számba. Számoltunk a VI. ötéves terv gazdasági növekedésének lassulásával, a beruházások visszafogásával. Ennek figyelembevételével határozták meg a munkakörülmények és a munkabiztonság javítására tervezett összegeket, amelyek lényegesen elmaradtak az előző ötéves terv tényszámaitól.

Nem sikerült a kívánt mértékben előrelépni a nagyobb, elsősorban budapesti rendezőpályaudvarok elavult berendezései és az erre épülő elegyrendezési technológiák korszerűsítésében. Lassú volt a haladás a kocsijavító műhelyi munkafolyamatok, munkakörülmények és a pályaudvari térvilágítás javításában is.

Elmaradt a tervezettől a nehéz fizikai munka gépesítése. Továbbra is kedvezőtlen a rakományigazítási, az átrakási, a pályafenntartási, valamint az anyagmozgatási munkák gépesítettsége.

A szakszervezeti szervek munkavédelmi tevékenysége

1984. július 1-től a munkavédelem irányítására, összehangolására és ellenőrzésére állami hatáskörű Országos Munkavédelmi Főfelügyelőség alakult. Ezzel egyidőben a szakszervezetek munkavédelmi — igazgatási feladatai megszűntek. Hangsúlyozni kell azonban, hogy a szakszervezetek tevékenységének továbbra is szerves része maradt a munkavédelem, amit politikai és mozgalmi eszközökkel kell folytatni. Ezek a változások nem befolyásolták a X. kongresszuson elhatározott szakszervezeti célkitűzések megvalósítását.

A munkavédelmi agitáció és propaganda feltételei javultak. Ehhez hozzájárultak a munkavédelmi témájú kiállítások, filmnapok, vetélkedők, pályázatok. Ezek hatása azonban nem mindig vonta maga után a baleseti helyzet kedvező alakulását. *Egyre nehezebb a munkavédelmi előírások betartása és betartatása, az emberek tudatának formálása.*

1981 óta szakszervezetünk képviseletében több mint 3 ezer intézkedésre, munkavédelmi határozat és értékelés kiadására került sor. A helyzet javítása érdekében munkavédelmi minősítő ellenőrzéseket végeztünk a *záhonyi* üzemigazgatóságnál, a *budapesti, pécsi,* a *szombathelyi* vasútigazgatóságoknál, valamint a járműjavító üzemeknél.

Nem ilyen egyértelműen pozitív a munkavédelmi őrmozgalom helyzete és tevékenysége. Sok szolgálati helyen nem veszik komolyan a munkavédelmi őrök jelzéseit, ami elveszi kedvüket a társadalmi megbízatástól.

Baleseti helyzet, kártérítés

A beszámolási időszakban csökkent az üzemi és munkabalesetek. a halálos és súlyos sérülések száma. Nem sikerült azonban megállítani a munkahelyre utazás és hazautazás idején bekövetkezett úti-üzemi balesetek számának évek óta történő emelkedését. A baleseti okok, okozati összefüggések vállalatonként eltérő képet mutatnak. Egyaránt megtalálhatók: tárgyi és személyi tényezők, amelyek a munka feltételeinek hiányosságait mutatják.

A balesetek egy részét a munka szervezettségének alacsony színvonala, a magas fluktuáció, az új dolgozók kiképzésének hiányosságai és az alkoholfogyasztás növekvő aránya okozza. A balesetek más részénél — különösen a kulcsfontosságú munkakörökben — a közreható okok között kimutatható a rendszeres túlóráztatás negatív hatása is.

Az üzemi balesetet szenvedett dolgozók kártérítése vállalatainknál rendezett. A szociális tervek részét képezi a környezetvédelem is, de ehhez a lehetőségek igen szerények. Helyenként a környezetvédelem szervezeti keretei is hiányosak.

A X. kongresszus által életre hívott környezetvédelmi szakbizottság és szakszervezetünk aktivistái célellenőrzéseket végeztek. Ilyen ellenőrzések voltak: *Dombóvár, Celldömölk, Rákos, Békéscsaba, Dunaújváros, Miskolc, Székesfehérvár* állomásokon. *Ferencvárosban* és az *Utasellátó Vállalatnál.* Az ellenőrzések tapasztalatait, a szakbizottság javaslatait eljuttattuk az illetékes szervekhez.

A környezetvédelmi szakbizottság javaslatai alapján készült el a MÁV Vezérigazgatóság záhonyi környezetvédelmi programja.

Egészségügyi és társadalombiztosítási ellátás

A szociális és egészségügyi ellátásban a X. kongresszus a színvonal megőrzését. lehetőség szerinti javítását. valamint a dolgozók ezirányú érdekvédelmének erősítését tűzte ki célul.

A vasutasok üzemegészségügyi ellátásában elsősorban az alapellátást biztosító üzemorvosi hálózat személyi feltételeinek erősítését kellett megoldani. Ennek eredményeként ma az egy üzemorvosra jutó átlagos dolgozói létszám 1200 körül mozog. Az egészségügyi alapellátást 151 üzemorvosi és 70 üzemi fogászati rendelőben látják el. Tovább bővült az üzemorvosi rendelőhálózat.

Az alapellátás mellett javultak a járóbeteg-ellátás személyi feltételei is. A rendelőintézetek főfoglalkozású szakorvosainak száma az eltelt öt évben 153-ról 238-ra emelkedett. Ezzel egyidejűleg a részfoglalkozásúak száma 230-ról 51-re csökkent.

A fekvőbeteg-ellátás színvonalának javítását elősegítette a főfoglalkozású orvosok számának 249-ről 267-re emelkedése. Ezzel egyidőben megnőtt az egészségügyi középkáderek száma is. Az ellátás feltételei javultak azzal is, hogy a budapesti MÁV Kórház laboratóriummal és új sebészeti osztállyal bővült, javult az intenzív osztály műszerezettsége, a budakeszi gyógyintézetben korszerűsödött a laboratórium, s a röntgenberendezés, megkezdte működését az intenzív osztály, felépült a budapesti MÁV Kórház nővérszállása, felújították a szabadság-hegyi Gyermek Gyógyházat.

Az egészségüggyel kapcsolatos kongresszusi célkitűzések megvalósításának voltak nehézségei is. A szintentartás a fenntartási és üzemeltetési költségek állandó emelkedése miatt egyre nehezebb, amihez az importkorlátozó rendelkezések is hozzájárultak, megnehezítve a nélkülözhetetlen diagnosztikai és therápiai eszközök pótlását, javítását.

A kongresszus óta jelentősen nőtt a vasutasok társadalombiztosítási és egészségügyi ellátására fordított kiadások összege. *Ez 1984-ben 6,7 milliárd Ft volt, 2,1 milliárd Ft-tal több mint 1980-ban.* A társadalombiztosítási ellátások közül emelkedett a temetési és az anyasági segély összege, kedvezőbbé váltak a gyermekgondozási segélyre jogosultság feltételei, bevezették a gyermekgondozási díjat, megszűnt a házi ápolási és a kórházi ápolási táppénz közötti különbség, több ízben emelték a családi pótlékot és az alacsony összegű nyugdíjakat. Korlátozó intézkedésként kell említeni az 1985. január 1-től bevezetett (nettó kereset) táppénzre vonatkozó szabályokat

Az elmúlt öt évben a vasutas társadalombiztosítás bevételeit növelték a társadalombiztosítási járulék, a progresszív nyugdíjjárulék mértékének emelésére hozott intézkedések.

Szakszervezetünk a gyógyító-megelőző ellátáson belül, a dolgozók keresőképtelenségének alakulására megkülönböztetett figyelmet fordít. A napi átlagos táppénzes létszám csökkent, keresőképtelenség miatt 1984-ben naponta 552-vel kevesebb munkaerő esett ki a termelésből mint 1980-ban.

A társadalombiztosítás irányításában 1984. július 1-től változás következett be. Lényege az, hogy a szakszervezetek helyett ezt a feladatot az állam látja el. Szakszervezetünk a vasutas dolgozók érdekképviseletét ellátva részt vett a szervezet kialakításában Ennek eredményeként a VSZTO jogutódjaként — különállóságát továbbra is megőrző — *Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság jött létre,* az állami társadalombiztosítás szervezetén belül. Ezzel egyidejűleg létrejött a *Vasutas Társadalombiztosítási Tanács* (albizottságai), feladata a társadalombiztosítás irányításában való közreműködés és a korábban kialakult társadalmi funkciók megőrzése. A testület tagjainak többségét szakszervezetünk vezető testületei delegálják.

A vasutas nyugdíjasok száma az eltelt öt évben tovább emelkedett egyidejűleg a nyugdíjkiadások is növekedtek. 1980-ban 3,2 milliárd, 1984-ben 4,7 milliárd Ft volt a vasutas nyugdíjasok részére nyugellátás címén kifizetett összeg

A kedvezőnek tűnő adatok azonban nem jelentik a vasutas nyugdíjasok helyzetének érezhető javulását. A beszámolási időszak végén 75 240 vasutas nyugdíjasnak volt 3 ezer Ft-nál kisebb a nyugdíja. Szakszervezetünk az időskorúak segítésére többirányú intézkedést tett, ami a különböző anyagi támogatásokban és a kivételes nyugellátások kedvezőbb feltételeinek biztosításában nyilvánult meg. Ezek segítettek ugyan, de a helyzetet nem oldották meg.

III.
Szakszervezetünk nevelő munkája

A beszámolási időszakban a felgyorsult társadalmi és gazdasági változások szakszervezetünktől az új követelményekhez való rugalmasabb alkalmazkodást, kulturális nevelő munkánk továbbfejlesztését igényelték. Nevelő munkánk homlokterében továbbra is a termelést, gazdálkodást segítő agitáció- és propagandaerősítés, a tudatformálás, a politikai, gazdasági és kulturális célok realizálására, a X. kongresszus nevelési határozatainak valóra váltására történő mozgósítás állt.

Agitáció, propaganda

Az elmúlt öt évben vállalataink közül elsősorban a MÁV helyzetének alakulása, az életszínvonalban tapasztalt megtorpanás a korábbinál kedvezőtlenebb helyzetet teremtett az agitáció és propaganda számára. A vasúti szervezeti változások nem tudták megoldani a munka- és üzemszervezési, üzemirányítási problémákat. Mindezek hatására romlott a munkafegyelem, a társadalmi tulajdon védelme. A gmk-k, szerződéses vállalkozások és üzletek elterjedésével helyenként feszültségek is kialakultak. A meglévő ellentmondások feloldását a tagság fokozottabb mértékben igényelte a szakszervezettől. Sokszor olyan feszültségek megszüntetését is a szakszervezettől várták, amelyekben a mozgalomnak csak jelző szerepe van.

Az agitációs munkánkban a legnagyobb gondot a túlóráztatás, a budapesti kirendelés megértetése, a szervezési intézkedések előkészítése és magyarázása, a differenciált bérezés, a jobb anyagi ösztönzési rendszer hiánya, a vezénylési és alkatrészellátási problémák okozták Ugyanakkor azt is el kell mondani, hogy az idei, jobban differenciált béremelés sem minden vasúti rétegnél talált egyértelműen kedvező fogadtatásra.

A X. kongresszus határozatot hozott az írásos agitáció és propaganda erősítésére. Ennek részeként feladatul szabta, hogy a *Magyar Vasutas* nagyobb példányszámban jusson el a tagsághoz, s ezzel javítsuk a testületek munkájának nyilvánosságát, a szakszervezeti tagság és tisztségviselők tájékoztatását Napjainkban 41 ezer példányban, a tagság közel egyharmadához jut el lapunk

A lap tudósítói és levelezői hálózatának segítségét is felhasználva széles körű nyilvánosságot biztosít a szakszervezeti élet eseményeinek, a vezető szervek és alapszervezetek munkájának, segíti szakszervezetünk termelési agitációját, propagandamunkáját. Feltárja a vasút munkájában, a dolgozók élet- és munkakörülményeiben előforduló hiányosságokat Bizalommal fordulnak a laphoz olyan dolgozók is, akik egyéni panaszaik, sérelmeik orvoslásához kérnek segítséget

A szakszervezeti bizottságok aktívabb munkájára van szükség, hogy a Magyar Vasutas közérdekű írásait, információit a mindennapi agitációs és propagandamunkában, a tisztségviselők tevékenységében valamennyi vasúti szolgálati helyen, bizalmicsoportban eredményesebben hasznosítsák.

Információ, tájékoztatás

A X. kongresszus óta kedvező változás következett be a politikai információ tartalmában, amit a tagság és a vezető testületek is megerősítettek. A tisztségviselők bátrabban, a jobbítás szándékával teszik szóvá a fogyatékosságokat

A munkahelyek szociális körülményeivel, az üzem- és munkaszervezés problémáival, a kollektív szerződéssel, a munkafegyelemmel, az anyag- és alkatrészellátással, a menetrend összeállításával kapcsolatos információk száma növekedett. Ez tájékoztató munkánk továbbfejlesztésének irányait is megjelöli.

Az információs, de különösen a tájékoztatómunka tartalmi színvonalának javulását eredményezte, hogy a szakszervezeti bizottságok jelzéseire a központi szervektől rendszeresebbé vált a visszacsatolás. A Magyar Vasutasban is gyakran visszatérünk egy-egy közérdekű információra.

Az információkra adott tájékoztatás azonban nem mindig találkozik a dolgozók egyetértésével. Előfordult, hogy a túl általános megfogalmazások és a hosszú válaszadási idő miatt a visszacsatolásokat nem fogadták el a tisztségviselők. Ezekből a tapasztalatokból látható, hogy az utasítások idézése helyett nagyobb politikai körültekintéssel, kellő agitációs érvekkel alátámasztott válaszokat várnak az alapszervezetek, még akkor is, ha a válasz nemleges.

Tömegpolitikai oktatás

A beszámolási időszakban szakszervezeti munkánk szerves részének tekintettük a tagság oktatását és a választott tisztségviselők felkészítését. Nagy figyelmet fordítottunk munkásmozgalmi hagyományaink ápolására, a felelősségtudat, a közéletiség iránti igény felkeltésére.

Örvendetes, hogy a tömegpolitikai oktatásban részt vevő 40-42 ezer vasutas 75-80 százaléka fizikai munkakörökben dolgozott, s mintegy 65 százalékuk szocialista brigádtag volt.

A tagság politikai oktatását mintegy 1700 propagandista végzi, lelkiismeretesen. A követelményekhez alkalmazkodva több figyelmet fordítottunk a propagandisták kiválasztására, felkészítésére, társadalmi munkájuk anyagi és erkölcsi elismerésére.

A tisztségviselők képzése

A szakszervezeti tisztségviselők felkészítését az 5 éves beiskolázási terv alapján Balatonkenesén, Gárdonyban és az SZMT oktatási központokban végeztük. A tanfolyamokon az önálló eligazodásra, politikai és gazdasági céljainknak megfelelő, egységes szemlélet kialakítására, a mindennapi gyakorlati feladatok ellátásához nélkülözhetetlen mozgalmi munkamódszerek propagálására, a demokratizmus fejlesztésére törekedtünk.

A beszámolási időszakban szervezett tanfolyamok kiterjedtek valamennyi választott tisztségviselőre, s a tanfolyamok tematikái átfogták a szakszervezeti munka egészét. Több mint 12 ezer tisztségviselő részesült a társadalmi munkához nélkülözhetetlen reszorttanfolyami alap-, illetve továbbképzésben.

A beszámolási időszak második felében csökkentettük a tanfolyamok idejét, s egyhetes, illetve levelező tagozatos, munkaidő-kímélő tanfolyamokon oktattuk a hallgatókat

Oktatási munkánkban kiemelt feladatunknak tekintettük a bizalmiak munkahelyi szintű felkészítésének segítését, a képzés-tájékoztatás-információs egységének biztosítását.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a tisztségviselők, s elsősorban a főbizalmiak, általában ismerik feladataikat, eligazodnak a munkahelyi kérdésekben.

Közművelődés

A közművelődési törvény és a X. kongresszus határozatának végrehajtása megítélésünk szerint folyamatos még akkor is, ha az eredmények a társadalmi elvárásoktól és saját lehetőségeinktől elmaradtak.

Az üzemi és területi művelődési bizottságok munkájának eredményeként kedvező tapasztalatok egész sorát lehetne felvonultatni. Ezek közul is kiemelkedőek a vasútvonalak jubileumához kötődő kulturális események, a vasúttörténeti amatőr kutatások, a nyolc általános iskola után a vasútra kerülő fiatalok iskolarendszerű képzése, az idegennyelv-oktatás szorgalmazása, a vasutas munkásmozgalmi hagyományok feltárása, a szabadidő kulturált eltöltésére számos lehetőséget kínáló szocialista brigádklubok és KTE-rendezvények s egyéb közművelődési akciók

Általánosságban is megállapítható, hogy ahol a gazdasági vezetés és a szakszervezet nem egymásra vár, s nemcsak a felsőbb szervek által kért beszámolók készítésekor figyel oda a művelődési bizottságok munkájára, a munkahelyi művelődésre, a gazdasági építő munka nehézségei és a szabadidő közismert problémái ellenére is lehet eredményeket elérni a közművelődési párthatározat valóra váltásában.

A tanulási igények felkeltésére kifejtett agitációs és propagandamunka sajnos nincs arányban az e téren elért eredményekkel. Évről évre csökken az általános, a közép- és felsőfokú oktatási intézményekbe beiratkozott dolgozók száma. Ez a vasutasok túlterheltségével, a bérezés ellentmondásaival, a létszámhiánnyal, a bejárás miatti kötöttségekkel, s az életszínvonal megtartására való törekvéssel magyarázható. Kedvező jelenség viszont, hogy a tanulmányukat megkezdők között csökkent a lemorzsolódók száma.

Szakszervezetünk fenntartásában 24 önálló költségvetéssel gazdálkodó művelődési intézmény üzemel, amelyek eredményesen működtek közre a tömegpolitikai oktatásban, a tisztségviselők képzésében, fórumok, tájékoztatók szervezésében. Szerepet vállaltak a dolgozók hiányos alapműveltségének pótlásában és fejlesztésében.

Az ismeretterjesztő tevékenységet a művelődési intézmények előadásokkal, közhasznú tanfolyamokkal próbálták erősíteni, azonban a látogatók száma az életmódváltozással együttjáró gondok miatt 48 százalékkal csökkent, s jelenleg alig éri el az 50 ezret.

A szocialista brigádklubok száma 1980-hoz viszonyítva 12-ről 19-re nőtt, de taglétszámú csökkent. Ebben a propagandamunka hiányosságai mellett közrejátszott az életszínvonal tartására való törekvés, s a túlmunkák növekedése is.

A beszámolási időszakban több intézménynél (Landler Művelődési Ház, Törekvés Művelődési Központ, miskolci Vörösmarty Művelődési Ház, szegedi Petőfi Sándor Művelődési Ház stb.) — a felújítás eredményeként — javultak a művelődési munka feltételei.

Az 1981-ben egy évre kísérleti jelleggel létrehozott *Országos Művelődési Központ* nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, ezért 1983-ban a központi vezetőség megszüntette. Feladatát a *Módszertani és Koordinációs Tanács* vette át. További intézkedésekre van azonban szükség, hogy az új testület eredményesen segítse a vasutas művelődési intézmények munkáját.

Titkárságunk 1982 februárjában hozott határozatot a művelődési intézmények új irányítási rendszeréről. Ennek hatására néhány területen szorosabb kapcsolat alakult ki az irányító szakszervezeti bizottságok között. A művelődési intézmények munkájában, az anyagi feltételrendszerben beállt kedvezőtlen változások azonban az intézmények számára sajátos kényszerpályát eredményeztek, amelyek az szb-kel kialakított kapcsolatokra kedvezőtlenül hatottak.

A vasutaskönyvtárak, könyvtári szolgáltató helyek száma a X. kongresszus óta csökkent. Ennek oka kettős: egyrészt azok az önálló könyvtárak, melyek nem feleltek meg a SZOT 1980-as irányelveiben meghatározott feltételeknek, letéti könyvtárak lettek. Másrészt a gazdaságosság követelményét szem előtt tartva fokozatosan sor került a könyvtári szétaprózottság megszüntetésére is.

A X. kongresszus határozatának szellemében végeztük művészeti nevelő- és propagandamunkánkat. Alap- és középszervezeteinknél kiépültek a művészeti nevelő- és propagandamunka szervezeti keretei.

A művészeti intézményekkel kiépített kapcsolataink továbbfejlődtek. Sikeresen folytatjuk az *Erkel Színházban* a vasutasbérletezést. A 25 év alatt közel 34 ezer bérletet helyeztünk el az egész ország területén. Az operabérlet-igényeknek csak mintegy 70 százalékát tudjuk kielégíteni. Erősödött kapcsolatunk a *József Attila Színház* és a *Radnóti Színpad* vezetésével, s a *Thália Színházzal* kötött együttműködésünk 23 év óta töretlenül fejlődik.

A színházakkal együttműködve az elmúlt öt évben 13 teltház-akciót, 10 irodalmi és szocialista brigádműsort szerveztünk. Központi műsorral köszöntöttük Záhony, Dombóvár, Tapolca kiváló szocialista brigádjait.

Az amatőr művészeti együttesek sajátos szerepet töltenek be a művészeti, közösségi nevelő munkában. A vasút területén 99 amatőr együttes végez eredményes közösségi munkát.

Az elmúlt évben 12 együttesünk *Kiváló Együttes* és *Szocialista Kultúráért* kitüntetésben részesült. Művészeti csoportjaink nemzetközi kapcsolatokkal is rendelkeznek. Ezek a kapcsolatok segítik a különböző országok életének, kultúrájának, hagyományainak megismerését, a népek közötti barátság elmélyítését. 1980—1984 között együtteseink 37 esetben szerepeltek külföldön, s külföldi együttesek fogadására 12 esetben került sor.

A művészeti nevelés sajátos formájára ad lehetőséget a Vasutasok Szakszervezete Központi Ének-Zene Iskolája, a vasutas amatőr képzőművészeti kör, ahol a fizikai és értelmiségi dolgozók mellett a vasutasok gyermekeinek művészeti ismereteit is gazdagítják.

Testnevelés és sport

A X. kongresszus óta a tömegsport a munkahelyi olimpia keretén belül került lebonyolításra. Rendszeresebbé váltak a családias jellegű megmozdulások, csökkent a csak eredményeket hajszoló, a versenysportot utánzó események száma. Javult a sport propagandája, erősödött a testneveléssel foglalkozó szervezetek együttműködése. A természetjáró-szakosztály programjait igénybe vevők száma 12 ezerről 25 ezer fölé emelkedett.

A vasutas-sportegyesületek létesítményei, előzetesen egyeztetett program szerint várják a vasutas dolgozókat. Ezek a jól felszerelt létesítmények gyakran zsúfoltsággal küzdenek. Kihasználtságuk délutánonként szinte 100 százalékos. Ezért minden évben fontos feladatnak tekintettük a SZOT által meghirdetett társadalmi pályaépítési akcióban való részvételt. Ennek eredményeként az elmúlt évben — *Dombóvárott, Gyöngyösön, Kiskunhalason, Vésztőn, Budapesten* — épült tömegsport-tevékenységet segítő létesítmény.

A vasutas verseny- és élsporttal az első kategóriában kiemelt nyolc nagy és a második kategóriába sorolt 13 középegyesületben foglalkozunk.

A versenysport fejlődését segítő sportberuházások közül megvalósult a BVSC-uszoda befedése, a teniszcsarnok megépítése, átadásra került a Haladás VSE munkacsarnoka, és a Dombóvári VSE kosárlabdacsarnoka. Használatba vették a sportolók a szegedi VSE új öltözőit, valamint a Törekvés SE munkacsarnokát.

Ennek ellenére a csökkenő támogatások nehéz helyzet elé állították azokat a kis egyesületeket, amelyek csak társadalmi összefogással működnek, s a tömegsport bázisai voltak. Bevételnövelő intézkedésekkel, ötletekkel, javaslatokkal csak a nagyobb egyesületeknél sikerült a hiányzó összegeket pótolni.

A Vasutasok Szakszervezete nemzetközi sportkapcsolatai a X. kongresszus óta bővültek. A SZOT és a sportági szakszövetségek segítségével egyesületeink kapcsolatba kerültek az európai tőkés országok munkássportszövetségeivel és csapataival is.

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) szervezésében erősödött a magyar vasutas-sportmozgalom rangja. A technikai bizottságba is beválasztották szervezetünket, s így a nemzetközi szövetség valamennyi vezetőtestületében a magyar vasutas-sportmozgalom képviselteti magát.

IV.
Szakszervezeti élet, vezető és irányító munka

A X. kongresszus határozatainak megvalósítása érdekében a beszámolási időszakban tervszerű és következetes munkát végeztünk. A kongresszust követően több olyan jelentős határozat, szabályozás és állásfoglalás született, amelyek kedvezőbb feltételeket teremtettek a vezetés és az irányítás színvonalának növeléséhez, a demokratizmus tartalmasabbá tételéhez, a tömegkapcsolatok erősítéséhez. Közülük is kiemelkedő:

— *a SZOT 1981. április 17-i határozata,*

— *az MT—SZOT 1049/1982. sz. együttes szabályozása,*

— *az MSZMP KB 1983. október 12-i állásfoglalása.*

A központi vezetőség, az elnökség, a titkárság és a MÁV-bizottság meghatározó szerepet töltött be az ágazathoz tartozó szakszervezeti szervek irányításában.

A központi vezetőség a tagságot, az egyes rétegeket érintő elvi, gyakorlati kérdésekkel, az élet által felvetett új problémákkal tervszerűen foglalkozott. Céltudatos és differenciált érdekképviseleti és nevelő tevékenységet folytatott. Állást foglalt, döntött a hatáskörébe tartozó témákban, meghatározta a teendőket, a szakszervezet előtt álló időszerű feladatokat.

Az elnökség havonta, illetve szükség szerint ülésezett. Operatív vezető tevékenysége leginkább az ágazatot érintő döntések előkészítésében, a végrehajtás szervezésében érvényesült. Döntései, intézkedései jól szolgálták a kongresszusi határozatok és az időszerű feladatok megvalósítását. Célkitűzései eredményes megoldásához figyelembe vette a tagság, az alap- és középszervek véleményét, javaslatait.

A MÁV-bizottság a beszámolási időszakban alakult meg. Létrehozását a MÁV jogállásának megváltozása indokolta. Kéthavonta, illetve szükség szerint ülésezett. Rövid idő alatt megtalálta a rendeltetésének megfelelő szerepét. Jól segítette a központi vezetőség és az elnökség munkáját, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos döntéseket.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az érdekvédelem és érdekképviselet magasabb szintű ellátása érdekében a központi vezetőség és az elnökség tanácsadó testületeként a MÁV-bizottságra a jövőben is nagy szükség lesz.

A titkárság a munkaterv alapján ülésezett. Elsődleges feladatának a határozatok realizálásának meggyorsítását, az elnökség tehermentesítését, a vezetők és az apparátus munkájának összehangolását tekintette.

A beszámolási időszakban a központi vezetőség mellett 22 szakmai réteg- és munkabizottság tevékenykedett. Ezek a bizottságok észrevételeikkel, javaslataikkal jól segítették szakszervezetünk vezető testületeinek munkáját. Kollektív munkájukkal cselekvően hozzájárultak a vezető-irányító munka színvonalának emeléséhez, a szakszervezeti és vállalati döntések, előterjesztések és határozati javaslatok konkretizálásához, egyértelműsítéséhez.

A központi vezetőség mellett működő nőbizottság segítette a kongresszusi és a nőpolitikai határozatok megvalósítását. Felméréseket végzett a nagycsaládosok, az egyedül állók helyzetéről és megoldásokat javasolt problémáik rendezésére. Figyelmet fordított a tisztségviselők felkészítésére, képzésére is. Munkakapcsolatuk azonban a központi vezetőség osztályaival, a munka- és szakbizottságokkal nem volt rendszeres.

A központi vezetőség ifjúsági bizottsága a határozatok szellemében végezte véleményező, javaslattevő, tanácsadó feladatát.

A nyugdíjas bizottság tervszerű munkát végzett. Rendszeresen gyűjtötte, összesítette és hasznosította a munkájához szükséges tapasztalatokat. Segítette a középszervek nyugdíjas szervezőinek és a nyugdíjas-alapszervek munkáját. A nyugdíjasok ügyeivel való foglalkozás tartalmában, szervezeti és kulturális életük feltételeinek biztosításában, életkörülményeik, megbecsülésük javításában tovább gazdagodott.

A középirányító szakszervezeti szervek nélkülözhetetlen szerepet töltöttek be a szakszervezeti határozatok végrehajtásának elősegítésében, az alapszervezetek irányításában. Folyamatosan aktivizálták, mozgósították a hozzájuk tartozó szolgálati helyek tagságát a gazdasági tervek teljesítésére, a minőségi munkára, a gazdaságosságra. Az érdekvédelmi és képviseleti tevékenységet is megfelelően látták el. Gondoskodtak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáról. Tevékenységükkel hozzájárultak a dolgozók tudatának formálásához, kulturális igényeik kielégítéséhez.

A beszámolási időszakban tovább folytatódott a MÁV szolgálati helyeinek centralizálása, a körzeti üzemfőnökségek létrehozása. Ez a korszerűsítés a szakszervezeti munka végzése mellett nagy erőfeszítést jelentett az alapszervezetek számára.

Az új gazdasági egységekhez igazodva a szakszervezeti szervezetek kialakultak. Munkájuk folyamatosan megújult. Szervezeti életük jó irányban fejlődött. A bizalmiak javuló munkáján keresztül tömegkapcsolatuk tovább erősödött. A csoport- és összevont taggyűlések a kezdeti nehézségek után rendszeresebbé és színvonalasabbá váltak. A főbizalmirendszer bevezetése a bizalmitestületek megalakulása és munkájuk új tartalmat adott az alapszervezetek tevékenységének.

A szakszervezeti és munkahelyi demokrácia továbbfejlesztése

A X. kongresszus óta fejlődött a szakszervezeti és üzemi demokrácia, gazdagodtak a demokratizmus gyakorlásának közvetlen és képviseleti formái. Ez a szervezeti élet alakulásában a jogok és hatáskörök gyakorlásában egyaránt kifejezésre jutott. *A munkahelyi és a szakszervezeti demokrácia fórumrendszerében fontos szerepet töltöttek be az alapszervezeti bizalmitestületek.*

A dolgozók véleményei, javaslatai, a tisztségviselők közvetítésével többnyire eljutottak a szakszervezeti vezető testületekhez. A legtöbb alapszervezetnél változatlanul óriási feladatot jelent az év elején kötelezően jelentkező témák tárgyalása, a dolgozók véleményének összegyűjtése, hasznosítása. A bérfelosztásnál és a jutalmazásoknál azonban változatlanul kevés volt az idő a bizalmijogok gyakorlásához.

Jó gyakorlatnak bizonyult, hogy a központi vezető testületi döntések előtt a dolgozók az őket érintő kérdésekben véleményt mondhattak. A rétegtanácskozások eredményesebbé tették a közösen hozott döntések végrehajtását.

Kádermunka, a személyi feltételek biztosítása

A beszámolási időszakban fejlődött a kádermunka, szakszerűbbé vált a személyi feltételek biztosítása. A szakszervezeti tisztségviselők, aktivisták többsége bebizonyította alkalmasságát. Számos, a korábbitól eltérő, újszerű feladatokat oldottak meg és jelentős érdemeket szereztek abban, hogy a szakszervezeti mozgalom tekintélye tovább nőtt.

A beszámolási időszak alatt tovább erősödött szakszervezetünk kapcsolata az ágazati és a funkcionális minisztériumokkal. Hatékonyságában és rendszerességében elsősorban a MÁV, a GYSEV, az Utasellátó Vállalat gazdasági vezetésével teljesedett ki. A testületekben a fontosabb társadalmi, gazdasági és szakmai kérdésekben közös álláspontot alakítottunk ki és a megvalósítás érdekében is együttesen cselekedtünk.

A területi szakszervezeti bizottságok és a központi apparátus eredményes kapcsolatokat építettek ki a szakszervezetek megyei tanácsaival. A vasutas-szakszervezetnek valamennyi tanácsban van képviselete. Tisztségviselőink egyre több szerepet vállalnak a szakmaközi bizottságok működésében, a településfejlesztési munkában.

A Szakszervezetek Országos Tanácsával hosszú évek óta jó a kapcsolatunk. A különböző kérdések előkészítésében a SZOT igényelte vezető testületeink véleményét és azt a döntéseknél több esetben figyelembe is vette.

V.
A szakszervezet gazdálkodása

A beszámolási időszakban gazdálkodásunk alapelve volt, hogy a X. kongresszus határozatában megjelölt feladatok eredményes végrehajtásához az anyagi lehetőségek és a mozgalmi célkitűzések összhangját megteremtsük.

A pénzügyi eszközök felhasználásánál a tagság igényeinek fokozottabb figyelembevételére, a bizalmiak, bizalmitestületek javaslatainak érvényre juttatására törekedtünk.

A szociális, kulturális, sport- és egyéb igények magasabb szinten történő kielégítése érdekében az alapszervezetek tagdíjrészesedését *1985-ben 45 százalékról 50 százalékra emeltük.*

A rendelkezésre álló pénzügyi eszközökkel szervezeteink felelősséggel, tervszerűen gazdálkodtak. Érvényesültek a SZOT és elnökségünk gazdálkodási irányelvei, melynek hatékonyságát az irányítás, oktatás és ellenőrzés összehangolt alkalmazásával segítettük elő.

A beszámolási időszakban a dolgozói létszámmal arányos mértékben tovább csökkent a tényleges szakszervezeti tagok száma, viszont növekedett a nyugdíjas szakszervezeti tagok és a szervezett tanulók száma. A szervezettség a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat dolgozói között 97,7 százalékos volt.

Bevételeinket a tagdíj állandó növekedése, az állami támogatás folyamatos csökkenése jellemezte. Az egyéb bevételek évenként közel azonos szinten realizálódtak. A tervidőszakban *néhány területen bevezetésre került a levonásos tagdíjfizetés.* Ezt eddig ott alkalmaztuk, ahol a munkáltatási körülmények és a váltó munkahely miatt a tagság nehezen tudott eleget tenni tagdíjfizetési kötelezettségének. A levonásos tagdíjfizetés eredményeként ezeken a területeken javult a tagdíjfizetési készség. Ugyanakkor azt is el kell mondani, hogy a tagdíjlevonás jelenlegi módja egyes rétegeknél kedvezőtlen fogadtatásra talált.

A X. kongresszus határozatainak megfelelően rendszeresen ellenőriztük a pénzügyi eszközök felhasználását. A központi és területi szerveink évente minden gazdálkodó egységünket legalább egy esetben ellenőrizték. Esetenként sor került visszatérő ellenőrzésekre is. Az ellenőrzések tapasztalatai szerint az anyagi alapok és eszközök felhasználása tervszerű gazdálkodást, megfelelő pénzügyi fegyelmet mutatott. Az országos tagdíjbevételi tervek teljesítésénél visszatérő lemaradás azonban szükségszerűen megköveteli, hogy ezután is erőfeszítéseket tegyünk a tagdíjbevételi tervek teljesítésére.

Az alapszervezetek számvizsgáló bizottságainak ellenőrző munkája általánosságban javulást mutat. További intézkedésekre van szükség, hogy munkájuk a művelődési intézményekben ne formális legyen, s ne csak az aláírásokra korlátozódjék.

A segélyek anyagi fedezetét a tagdíjból, és az alapszervezetek kezelésébe utalt vállalati segélykeretből biztosítottuk. Külön keretet képeztünk a nagycsaládosok, a gyermeküket egyedül nevelő szülők, alacsony jövedelmű nyugdíjasok és özvegyek segélyezésére.

A nyugdíjasok intézményes (temetési) segélyeit teljes egészében a központi alapból fedeztük.

A tagdíjból adott segélyek összege a beszámolási időszakban emelkedett, az alapszervezetek rendelkezésére álló pénzforrások 26 százalékát tette ki. A vállalati segély összege ugyanakkor azonos szinten maradt. Eredményes volt az a törekvésünk, hogy alapszervezeteink ne a segélyezettek számát növeljék, hanem a szociális szempontból rászorultaknak magasabb összegű segélyt adjanak. Ennek eredménye, *hogy a szociális segélyek 1 főre eső átlaga az előző beszámolási időszakhoz viszonyítva 440 Ft-ról 630 Ft-ra növekedett.*

VI.
Szakszervezetünk nemzetközi munkája

A X. kongresszus óta eltelt időszakot a nemzetközi feszültség növekedése, az enyhülési politika szellemének a háttérbe szorulása jellemezte. A negatív hatások a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban korábban kibontakozó akcióegység-törekvéseket is lefékezték, sőt a lengyelországi események nyomán a lengyel szakszervezeti mozgalom alakulásának eltérő megítélése miatt — megtorpant a kapcsolatok további rendeződése.

Szakszervezetünk nemzetközi tevékenységében változatlanul első helyen szerepel a szocialista országok, mindenekelőtt a Szovjetunió vasutas-szakszervezeti szerveivel való együttműködés.

A szocialista országok vasutas-szakszervezeteivel való kapcsolatainkat általában a kiegyensúlyozottság, egyes esetekben a szinten tartás jellemezte.

Az éves nemzetközi programokban a tervezettnél több nyugati szakszervezeti delegáció kereste fel hazánkat. Ez a tény egyben jól tükrözi a hazánk iránt megnyilvánuló általános érdeklődés növekedését is.

Ezen a területen kapcsolataink megalapozottságát jelzi, hogy az eltelt öt év alatt — a szocialista országok szakszervezeti mozgalma számára is kedvezőtlen időszakban — hazánkba látogattak, szakszervezetünk vendégeiként, az angol, az osztrák, a nyugatnémet, a finn, a francia, a belga, a luxemburgi, az ausztráliai és új-zélandi vasutas-szakszervezetek főtitkárai.

A fejlődő országok vasutas-szakszervezeteivel elsősorban a különböző többoldalú nemzetközi találkozókon volt lehetőségünk eszmecserére. Ezen túlmenően vendégül láttuk az algériai vasutas-szakszervezet delegációját és vezetőszintű küldöttségünk tett látogatást Szíriában.

Az elmúlt időszakban zajlott le a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének 4 évenkénti konferenciája Damaszkuszban, a Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium ülése Belgiumban és Csehszlovákiában.

Jelentős sikerként könyvelhető el az európai vasutas-szakszervezetek Bécsben megtartott békekonferenciája.

A nemzetközi szövetség alapszabályának megfelelően zajlottak le évenként a szövetség adminisztratív bizottságának ülései és a vasutas ágazati bizottság ülései. Szakszervezetünk az említett fórumokon tevékenyen járult hozzá a tanácskozások munkájának sikeréhez.

Nemzetközi propagandánk számára elsősorban a Magyar Vasutast vettük igénybe.

Az elmúlt években a SZOT Szociálturisztikai Irodájának szervezésében nyolc országból 40 csoporttal 580 külföldi vasutas tett látogatást központunkban és kapott tájékoztatást a magyar vasútról és szakszervezetünk tevékenységéről.

Szakszervezetünk — jelenleg 31 országgal tart fenn kapcsolatot.

A MÁV Vezérigazgatóság Melléklete

A VII. ötéves tervben

Közművelődés a vasúton

A MÁV Vezérigazgatóság VII ötéves oktatásfejlesztési tervét, a VI ötéves terv, a távlati oktatási koncepció végrehajtási tapasztalatai, valamint a vállalati tervcélok alapján dolgoztuk ki. Figyelembe vettük a MÁV jogállásában, szervezetében bekövetkezett változásokat is.

Melyek a VII. ötéves terv legfontosabb közművelődési célkitűzései? Mindekelőtt: a vasút eszközeit, berendezéseit működtető, szabályozó, összehangoló vasutas dolgozók általános és szakmai műveltségének, képzettségének további emelése.

Az utánpótlás bázisai

A vasút felső- és középfokú végzettségű szakember-utánpótlásának bázisai a jövőben is a felsőfokú oktatási intézmények és a szakközépiskolák. A szakmunkások és munkások utánpótlását az állami intézményekben és a vasútüzemekben képzett fiatal szakmunkásokkal kell megoldani.

A MÁV-ot érintő munkaerőstruktúra-alakulásra is fel kell készülni, hogy a szabad munkaerő rövid időn belül kiképezve, illetve átképezve bekapcsolódjon a vasút vérkeringésébe. Az állami és a vállalati, szakmai oktatás keretében az eddiginél lényegesen nagyobb helyet kell, hogy kapjanak a közgazdasági és kereskedelmi szemléleteket fejlesztő ismeretek.

Ezután is javítani kell a nyelvtanulást szolgáló feltételeket. Törekedni kell arra, hogy az oktatás fejlesztésére rendelkezésre álló anyagi erőforrások célszerűbben kerüljenek felhasználásra és gondoskodni kell az oktatásban közreműködő szakemberek szakmai, pedagógiai ismereteinek folyamatos bővítéséről.

Állami felsőfokú közlekedési, illetve vasútirányú képzés a Budapesti Műszaki Egyetemen, a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemen és a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán van.

Gondoskodni kell arról, hogy ezeket az intézményeket szakemberigényeinkről folyamatosan tájékoztassuk. Cél az, hogy így is segítsük elő a MÁV munkaerőigényének tervszerűbb kielégítését, az ismeretanyag korszerűsítését, a speciális szakismeretek bővítését. A győri főiskolát továbbra is támogatjuk a szaküzemmérnök-képzés megszervezésében.

A vasútirányú képzést nyújtó szakközépiskolákban évente mintegy 600-an szereznek végzettséget. A tovább nem tanulóknak mintegy háromnegyede helyezkedik el a MÁV-nál, de az a cél, hogy ez az arány javuljon, vagyis hogy a fiatalokban fokozódjék a vasút iránti érdeklődés. Úgy tervezzük, hogy Újszászon, Tapolcán, Pécsett és Szegeden indítunk új szakközépiskolai osztályokat.

A vasút területén mintegy 22 szakmában évente kb. ezer résztvevővel folyik szakmunkásképzés. A VII. ötéves tervben gondoskodni kell a korszerűtlen tanműhelyek felújításáról, s a fiatalokat — lehetőség szerint — további kedvezményekben kell részesíteni.

A vállalati oktatás körébe tartozó képzés, továbbképzés feladata, hogy a vasútüzemvitel szakszerű és biztonságos ellátásához a szakembereket tervszerűen, folyamatosan biztosítsa. Ennek érdekében tovább kell folytatni a forgalmi-kereskedelmi tisztek képzését. Az új típusú technikusképzésben részesülő szakemberek munkába lépéséig — 1990-ig —, meg kell szervezni az általános és műszaki tiszti tanfolyamok tagozatait.

A technikusminősítő vizsgával, majd az új típusú technikusképzésben részesült szakemberek — kiegészítő — felsőfokú szaktanfolyami képzését, a MÁV Tisztképző keretében kell megoldani. Az oktatás színvonalának, hatékonyságának emelése érdekében az előadókat — a társfőosztályokkal együttműködve — körültekintőbben kell kiválasztani, a követelményszintet emelni kell és a felvételi vizsgák rendszerét is felül kell vizsgálni.

Állami ösztöndíjak

A VII. ötéves tervidőszakban az üzemvitel szempontjából jelentős tanfolyamokon mintegy 32 000 vasutas képzéséről, továbbképzéséről kell gondoskodni. Körültekintést kíván a képzési igények évenkénti felmérése, a tanfolyamrendezési terv összeállítása. A tanfolyamok bázisain, oktatási főnökségeken, a képzés személyi és tárgyi feltételeiről is megkülönböztetett figyelemmel kell gondoskodni.

A krónikus tantermi és lakóotthoni helyhiányt meg kell szüntetni, akár épületek bérbevételével is. A levelező oktatás színvonalemelése érdekében a nappali és levelező tanfolyamok arányát célszerűbben szükséges kialakítani. Tovább kell szorgalmazni az ágazati szakmunkástanfolyamok szervezését, és az alapfokú szakvizsgák ismeretanyagát a jövőben is egyéni tanulás és konzultációk útján kell megszervezni.

Mintegy 60 000 dolgozó vesz részt a MÁV-nál rendszeres szakmai oktatásban. A vasúti szolgálat színvonalemelése, a munkafegyelem megszilárdítása érdekében gondoskodni szükséges a végrehajtó szolgálati oktatási és időszakos vizsgáztatás szintjének emeléséről. Az oktatótiszteket ötévenként pedagógiai továbbképzésben kell részesíteni, erkölcsi és anyagi megbecsülésüket folyamatosan figyelemmel kell kísérni.

A végrehajtó szolgálati oktatás munkájában az állomásfőnököket is be kell vonni. A szakvizsgáztatás rendszerét, metodikáját felül kell vizsgálni, e munkába be kell vonni az Országos Pedagógiai Intézet munkatársait is.

A vezetőképzés, -továbbképzés keretében gondoskodni kell a vezető beosztásokban lévő, és a káderképzési és utánpótlási tervben figyelembe vett dolgozók képzéséről. Gondoskodni kell arról is, hogy a MÁV szervezésű vezetőképző tanfolyamok ismeretanyaga igazodjék a népgazdasági és vállalati aktualitásokhoz, igényekhez.

A vasúti mérnökök továbbképzése a BME Mérnöki Továbbképző Intézet szervezésében, valamint a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet keretében folyik. A következő tervidőszakban szorgalmazzuk, hogy a MÁV műszaki diplomás szakemberei közül minél többen vegyenek részt ilyen irányú továbbképzésben.

Mindent elkövetünk, hogy a MÁV dolgozóinak idegennyelv-ismerete a jelenleginél jobban igazodjon az igényekhez. Gondoskodni kell arról, hogy azok, akiknek a munkaköréhez szükséges, hasznos a nyelvismeret, a nyelvvizsgát időben letegyék.

A munkaerő-utánpótlás és a szakemberigény-biztosítás érdekében, az ösztöndíjak folyósításához a pénzforrásokat meg kell teremteni. A társadalmi tanulmányi ösztöndíjak odaítélésekor arra kell törekedni, hogy a területi és szakmai utánpótlás aránytalanságai a tervidőszakban minimálisra csökkenjenek. Az a cél, hogy a MÁV felsőfokú szakemberszükséglet-igényének kielégítése mintegy 50-60 százalék, ösztöndíjszerződések útján történjen. Olyan szakterületeken, ahol hazai viszonylatban nincs képzés, ott gondoskodunk állami ösztöndíjakról.

A VII. ötéves terv időszakában mintegy 30 külföldi ösztöndíjassal kívánunk tanulmányi szerződést kötni.

Videofilm-laboratórium

A következő tervidőszakban is gondot kell fordítani a közművelődési törvény vállalati végrehajtására a művelődési bizottságok munkamódszereinek továbbfejlesztésére, a gazdasági vezetés felelősségének további érvényesítésére. A művelődési bizottságok munkájának folyamatos támogatása, állandó feladat. Az általános iskolai végzettséggel nem rendelkező vasutas dolgozók alapműveltségének megszerzése érdekében el kell érni, hogy 1990-ig mintegy 2000 fő fejezze be általános iskolai tanulmányait.

A BFC és az OSZZSD Filmbizottság tagjaként a MÁV-nak az ötéves terv során mintegy 70 szakmai film elkészítéséről kell gondoskodnia. Meg kell teremteni a lehetőséget saját *videofilm-laboratórium* és forgatócsoport létrehozására. Az oktatási beruházások kivitelezésekor törekedni kell arra, hogy az építés és felújítás alatt álló vasúti oktatási létesítményeket határidőre átadják rendeltetésének.

Mindent összevetve a VII. ötéves tervidőszakban el kell érni, hogy az oktatáspolitikai feladatok megvalósítása az üzem- és munkaszervezés továbbfejlesztését, a vezetés színvonalának emelését, a korszerű információs rendszer kialakítását és a végrehajtó szolgálat jól képzett szakemberekkel való ellátását eredményezze, a MÁV egész területén.

Átadták a Budapest—Pécs villamosított vasútvonalat

Dr. Tóth László államtitkár átvágja a nemzetiszínű szalagot (Laczkó Ildikó felvétele)

(Folytatás az 1. oldalról.)

mert évente 25 ezer tonna gázolajat lehet így megtakarítani. Ez a mennyiség a MÁV gázolajfelhasználásának körülbelül nyolcadrésze. A vonal egy szakaszára — a villamosenergia-ellátó berendezés megépítéséhez — a Magyar Nemzeti Bank hitelt biztosított. Ezáltal lehetővé vált, hogy sikeresen fejezzük be a VI. ötéves tervi villamosítási programot.

Dr. Bajusz Rezső ezután elmondotta, hogy mostantól a MÁV villamosított vonalainak hossza 1843 kilométerre növekedett. *A hálózat 26 százalékát szolgálják ki a villamos vontatójárművek.* A villamosított vonalszakaszokon bonyolódik le a MÁV szállítási teljesítményének 60 százaléka.

A vonalvillamosítási munkák során — a legfejlettebb technológiai színvonalhoz igazodva — korszerűsítjük a központi üzemirányítási rendszert, alkalmazzuk a távvezérlést, amelyek lehetővé teszik a kezelőszemélyzet nélküli transzformátorállomások létesítését is.

A hírközlő berendezések korszerűsítése során kiemelkedő munkát végzett a Magyar Posta.

Az ünnepi különvonatot a V63 sorozatú, 3700 kW teljesítményű, elektronikus szabályozású villamos mozdony vontatta Pécs állomásra. Ezt a járművet — a MÁV igényei alapján — a Ganz Villamossági Művek és a Ganz-MÁVAG fejlesztette ki nehéz tehervonatok és nagy terhelésű gyorsvonatok vontatására.

Az ezredfordulóig tervezik villamosítani a MÁV törzshálózatát. Ezzel lehetővé válna, hogy a szállítás háromnegyed részét a legkorszerűbb vontatójárművek bonyolítsák le. Hatására a jelenlegi gázolaj-felhasználás a felére csökkenne.

A vezérigazgató ezután köszönetet mondott a Budapest—Pécs vasútvonal villamosításában részt vevő tervezőknek, kivitelezőknek és az irányító szervezet dolgozóinak, majd a villamosított vonalat átadta a pécsi vasútigazgatóság dolgozóinak.

*

A Hegyeshalom—Mosonszolnok állomásköz a távlatban villamosításra tervezett Hegyeshalom—Porpác—Szombathely—Nagykanizsa vonal része. Előre hozott villamosítása a következők miatt előnyös: *A vonalon közlekedő irány- és tranzittehervonatokat jelenleg M—62 sorozatú dízelmozdonyok továbbítják.* A vonatok jelentős része Rajka határállomáson lép ki, illetve lép be az országba, és a jelenlegi gyakorlatnak megfelelően — Hegyeshalom állomás kapacitáshiánya miatt — a vonatok jelentős részét Hegyeshalmon áthaladtatva a dízelmozdonyok vontatják Hegyeshalom és Rajka között is az 1976-ban villamosított 13,6 km hosszú állomásközben.

A Hegyeshalom—Mosonszolnok vonalszakasz villamosításával Hegyeshalom helyett Mosonszolnokon lehet a szükséges gépcseréket végrehajtani. Ez kettős előnnyel jár, egyrészt az M—62-es mozdonyok mintegy 2-3 órával korábban visszafordíthatók Szombathely irányba, ez átlagban 9 tranzittehervonatot számolva egy teljes mozdonynap-megtakarítást jelent, másrészt az új vonalszakasz költségmegtakarítása kiegészül a villamosított Hegyeshalom—Rajka állomásköz jobb kihasználásából adódó előnyökkel. A Hegyeshalom — Rajka között dolgozó átállítós villamos mozdony jobb kihasználásával az egész feladat megoldható többlet-villamosmozdony alkalmazása nélkül.

A székesfehérvári vonalon megkezdődött a villamosítás

A *Budapest—Székesfehérvár—Szabadbattyán* vonalszakasz villamosításának közel két éven át tartó előkészítése befejeződött, a beruházási programot *Urbán Lajos* közlekedési miniszter jóváhagyta, így a kivitelezési munkák megkezdhetők.

A program elkészítésében a MÁV Vezérigazgatóság, a MÁV Beruházási Iroda, a MÁV Tervező Intézet dolgozói vettek részt, a Magyar Villamos Művek Trösztt, az ERŐTERV és a Magyar Posta szakembereinek közreműködésével.

A 69 menetrendi km vonalszakaszból *59 km kétvágányú pálya,* melynek villamosítása során mintegy 210 km felsővezetéket kell felszerelni. A teljes beruházás tervezett költsége 746 millió forint.

A munkák novemberben megkezdődtek, a beruházás teljes kapacitásának üzembehelyezési időpontja 1988. december 31. Ezen belül a villamos üzemfelvétel tevezett időpontja a vasútüzem igényeinek megfelelően *1987. december 31.* A beruházás megtérülési ideje 4 év.

A beruházási programunk megvalósítása során a 25 kV-os energiaellátásra a szabadbattyáni 120/25/20 kV-os transzformátorállomás és az érdi 120/25kV-os transzformátorállomások szolgálnak. Ez utóbbi más beruházási program keretében valósul meg. A villamosított vonal üzemeltetésére Villamos Vonalfőnökséget *Érden* és Villamos Vonalfőnökségi Kirendeltséget *Székesfehérvárott* létesítenek.

A Budapest—Székesfehérvár—Szabadbattyán vonalszakasz villamosításával a VII. ötéves terv feladatai között szereplő Budapest—Székesfehérvár—Balatonszentgyörgy—Gyékényes—Dombóvár vonal egy jelentős részén indulhat majd meg a villamos vontatás.

Kommunista műszak

A balassagyarmati körzeti üzemfőnökségen október 19-én kommunista műszakot szerveztek. Csinosították a szolgálati helyeket, mozdonyokat és kocsikat javítottak, személykocsikat takarítottak. Ezenkívül elvégezték az új kocsitároló aljazatának betonozását is. A rendészek az őrkutyák telephelyét építették.

A kommunista műszakon összesen 268-an vettek részt, munkájuk értéke mintegy 30 ezer forint volt. Akik elfoglaltságuk miatt nem dolgozhattak, pénzt ajánlottak fel. Ennek értéke elérte a 20 ezer forintot.

Az üzemfőnökség gazdasági vezetői a társadalmi munkából befolyt 50 ezer forint felét a berhidai földrengés károsultjainak, a másik felét pedig az idős, nyugdíjas vasutasok segítésére fordították.

R. K. I.

Dunakeszin készült

Szalonkocsi — luxuskivitelben

A padlószőnyeggel borított, harmóniát sugárzó utastérben a Dunakeszi Járműjavító főmérnöke, *Gyepessy Ferenc* érthető büszkeséggel mutatta be az üzem legújabb alkotását, egy szalonkocsit.

— A MÁV Vezérigazgatóságtól április közepén kaptunk megrendelést a szalonkocsi elkészítésére — magyarázza a főmérnök. — Egy főjavításra kisorolt légfűtéses „Y" kocsit alakítottunk át. A feladat nem volt teljesen új számunkra, hiszen 1982-ig gyártottunk vasúti személykocsikat, *de ez a kocsi belsőépítészeti szempontból mégis teljesen egyedinek számít.* Hogy az áprilisi elképzelésből november 2-án valóság lett — a MÁV vezetői ekkor tesztelték futópróba közben a kocsit —, és hogy megfelelő minőségű gyártmányt tudtunk készíteni, az a jó csapatmunkának tulajdonítható. Akik a kocsin dolgoztak, valamennyien igyekeztek szakmai tudásuk javát adni.

Elismerés illeti ezért *Peták Tibor, Döbör János* és *Egri Márton* konstruktőrök, szerkesztők színvonalas tervező munkáját. A most gyártott szalonkocsi a nevéhez méltóan a belföldi forgalomban közlekedő személykocsiknál lényegesen nagyobb kényelmet biztosít az utazóközönség számára. A 24,5 m-es kocsi, melyben az üzemiek javaslatára két homlokfalában televíziót helyeztek el. Az egyedüli „idegen" termék a *Ganz MÁVAG-tól vásárolt 38 pilótaülés* otthoni kényelmet biztosít, hiszen a háttámot tetszés szerint 4 helyzetben lehet használni.

A remekül felszerelt stúdióban *képmagnó, rádió, hangosító berendezés és egyéb technikai eszközök szolgálják a kellemes utazást.* A kocsi szolgáltatásai közé tartozik, hogy utazás közben a megjelölt állomásra taxit lehet rendelni.

A MÁV vezetőin kívül a dunakeszieknek is bíznak abban, hogy a december 15-től az utazó közönség rendelkezésére álló szalonkocsi nemcsak érdekes színfolt lesz a tömegközlekedési eszközök között, hanem elnyeri az utasok tetszését, s talán még újabb megrendelést is kap az üzem.

Vetési Imre

MUNKAVÉDELMI SZEMLE

Közepes minősítés Kiskunhalasnak

Nincs összhang az üzemirányítók és a vezénylők között

November 19-én munkavédelmi szemlét tartottak Kiskunhalas és Kelebia állomásokon, amelyen részt vett dr. Bajusz Rezső, a MÁV vezérigazgatója is. Az üzemfőnökség vezetője elmondotta a szemlebizottság tagjainak, hogy az idén több utast szállítottak, nőttek a bevételek, de az áruszállítási teljesítmény csökkent. Sajnos a létszámhelyzet is kedvezőtlen, sok kocsirendező, jegyvizsgáló és raktárnok hiányzik. Ennek ellenére nem elnézőek azokkal szemben, akik megsértik a munkafegyelmet *Az idén például 78 vasutas ellen indítottak fegyelmi eljárást, többek között ittasság miatt.*

Az üzemi balesetek száma az idén nőtt ugyan, de egyik sem volt súlyosabb kimenetelű. A szemlebizottság a munkaterületeket körültekintően ellenőrizte. Megállapította többek között, hogy az üzemfőnökség létesítményei és az állomási vágányhálózat elavult. A felszerelések, a berendezések elhasználódtak, különösen a vontatási telepen. A mozdonyjavító műhely teteje több helyen beázik, a vizsgálócsatornák elhanyagoltak, a víz- és olajszennyezés nehezíti a munkát. *A forgácsolóműhely gépei is elavultak.*

Elindulnak a szemle résztvevői

A bizottság tagjai a pálya olajszennyezettségét vizsgálják

(Sutyor László felvételei)

Példásnak ítélte a szemlebizottság az oktatási létesítmény tisztaságát, rendjét, azokat a körülményeket, ahol a jövő vasutasait képezik. Az oktatási épület melletti orvosi rendelők minden igényt kielégítenek. Példás volt a rend és tisztaság, akárcsak a jól felszerelt üzemi konyhán, ahol 600 vasutas részére főznek.

A bizottság tagjai megállapították, hogy a szegedi vasútigazgatóság törekszik a fejlesztésre, az épületek, berendezések felújítására. Ennek több bizonyítéka is van. Kelebia állomáson például a térvilágítás korszerűsítésére három év alatt egymillió forintot fordítottak. Hamarosan befejeződik a felvételi épület felújítása is. Kiskunhalas állomás felvételi épületének rekonstrukciója — mintegy 12 millió forintos költséggel — előreláthatóan 1986 júniusában fejeződik be.

A bizottság szóvá tette a szervezetlen vezénylést, a sok gépre várást, és azt is, hogy Kiskunhalason még mindig külön vezénylője van a forgalmi utazóknak és a vontatási utazóknak. Nincs mindig összhang az üzemirányítók és a vezénylők között. Sokszor órákig várakoznak a mozdonyvezetők, míg gépet kapnak. A mozdonyvezetők elmondották, hogy a tétlen várakozás jobban terheli idegrendszerüket, mintha gépet vezetnének. Átlagban 12 órás műszakban 150 kilométert tesznek meg. Ez a távolság 300 kilométer is lehetne, ha jobban megszerveznék a munkát.

Dr. Bajusz Rezső a szemle végén megállapította többek között, hogy a létesítmények állapota szélsőségeket mutat. Vannak korszerű, színvonalas, minden körülményt kielégítő létesítmények, de vannak olyanok is, amelyek elhanyagoltsága az igénytelenséget bizonyítja. Ahhoz, hogy egy szolgálati helyen tisztaság és rend legyen, nem kellenek milliók. Sokan még nem ismerték fel, hogy a munkaerő megtartásának egyik feltétele az, hogy milyenek a munkakörülmények, milyen a szociális ellátás és a munkahelyi légkör.

A bizottság pozitívan értékelte azokat az erőfeszítéseket, amelyeket a küf vezetői és dolgozói tesznek a tervek teljesítése érdekében. A bizottság a kiskunhalasi üzemfőnökség munkavédelmi helyzetét közepesnek minősítette.

Pásku Jenő

Egy évvel a határidő előtt

Rákos és Hatvan között befejeződött az automatizálás

A miskolci igazgatóság történetében építési rekordot jegyezhettek fel a közelmúltban. Egy évvel a tervezett határidő előtt készült el ugyanis a törzsvonali hálózat utolsó szakaszán az egységes automata térközbiztosító és vonatbefolyásoló berendezés. A korszerűsítéssel közel 14 kilométer hosszúságban haladtak át a budapesti igazgatóság területén.

A közlekedés biztonságát szolgáló *automata rendszereket a hatvan kilométer hosszú pályán november 28-án, 12 órakor adták át rendeltetésének.* December 1-től Rákos állomástól Hatvanon, Miskolcon át Mezőzomborig, s onnan Nyíregyházán át Debrecenig és vissza csak mozdonyvezetővel is közlekedhetnek a vonatok.

A miskolciak a törzsvonali hálózat sok éven át tartó, több milliárd forintos rekonstrukció során Nyékládháza és a megyeszékhely között 1966-ban kezdték építeni — a vonatbefolyásolásra is alkalmas — automata térközbiztosító berendezéseket, s az önműködő fény- és fél csapórudas sorompókat. Az igazgatóság akkori két határa — Hatvan és Mezőzombor — között tíz év alatt végeztek e munkával.

A nyolcvanas évek elején a miskolci igazgatósághoz csatolták a Hatvan—Pécel közötti vonalszakaszt is. Itt ugyan voltak automata térközbiztosítók, de erre nem lehetett ráépíteni a vonatbefolyásoló berendezést. Az igazgatóság vállalta, hogy az új automata rendszert kiépíti egészen Rákos állomásig.

A 150 millió forintos beruházás érdekében a MÁV Tervező Intézet *Energia,* a budapesti távközlő és biztosítóberendezési építési főnökség *Automatika* és a miskolci igazgatóság *Széchenyi* brigádja szocialista szerződést kötöttek.

A munkálatokkal az eredeti terv szerint csak 1986. november 30-ra kellett volna elkészülni, a kollektívák azonban 1985. december 31-re vállalták az átadást. Végül november 28-ra egy évvel előbb befejezték a korszerűsítést, s nem lépték túl az eredetileg tervezett 150 millió forintos költségvetést sem.

A 60 vágánykilométer hosszúságú törzsvonalon 44 kilométer hosszban szereltek fel új térközbiztosítót, húsz útátjárónál fény- és fél csapórudas sorompót, öt állomáson jelfeladó berendezést, s hat állomáson trafóállomást.

A korszerűsítés eredményeként *közel 100 munkakört szüntethettek meg.* Gyakran előfordul, hogy teherszerelvény — vonatvezető hiányában — késéssel indulhat útba. Az egy évvel előbb befejezett korszerűsítés egyetlen év alatt 9 millió forint megtakarítást jelent a MÁV-nak, a népgazdaságnak.

Csorba Barnabás

A hanyagság következménye

Sorozatos tárgyi balesetek

Az elmúlt időszakban egyre gyakrabban fordultak elő műszaki hiányosságokra és személyi mulasztásokra visszavezethető balesetek. A vizsgálatokból azt a következtetést lehetett levonni, hogy a dolgozók nem mindig végzik fegyelmezetten, körültekintően munkájukat. Ezt bizonyítja például a ferencvárosi csomóponton rövid időn belül azonos okból bekövetkezett három tárgyi baleset. Október 6-án és 30-án Ferencváros Keleti rendezőjéből, október 7-én Ferencváros személypályaudvarról induló vonatokból *siklottak ki kocsik, mert mindhárom esetben saru maradt a járművek alatt.*

Hőnfutott kocsik

A következő esemény a vonatmegfigyeléssel kapcsolatos előírások megszegésével, az utasításellenes gyakorlattal magyarázható. Szeptember 11-én a *Cegléd* állomásra bejáró 49668 sz. tehervonatból az utolsó előttinek besorozott sóderrel rakott kocsi siklott ki hőnfutás miatti csaptörés következtében. A balesetet szenvedett vonatot *Kőbánya-Kispesten* két vonat egyesítéséből képezték, mely onnan 12 óra 25 perckor indult.

A hőnfutás első jeleit már Albertirsa állomáson észlelte egy nyugállományban lévő vasutas, és szólt a forgalmi szolgálattevőnek, aki a vonatfigyelési kötelezettségének nem tett teljes mértékben eleget, mert a vonat végén lévő kocsikat már nem figyelte meg. A bejelentés után először a *Pilis-Albertirsa* között az 500/501 sz. szelvényben lévő hőnfutásjelző grafikonját nézte meg, azonban ott hőnfutásra utaló jelzést nem látott. Távbeszélőn szólt *Ceglédbercel-Cserő* állomás forgalmi szolgálattevőjének, hogy tüzetesebben figyelje meg a vonatot, mert szikrázást láttak a vonat végébe besorozott kocsiknál. Ceglédbercel-Cserő állomás forgalmi szolgálattevője a figyelmeztetés ellenére áthaladtatta a vonatot, és miután észlelte a már lángoló hőnfutást, csak akkor intézkedett a „térköz megállj" nyomógomb kezelésével a vonat megállításáról és értesítette a szakaszirányítót a rendkívüli eseményről. Mivel a szakaszirányító mozdonyrádión nem tudott értekezni a mozdonyvezetővel, utasította a Ceglédbercel-Cserő állomás forgalmi szolgálattevőjét, hogy a „térköz megállj" nyomógombot helyezze alapállásba, mert a vonatot majd Cegléd állomáson megvizsgálják. A késedelmes intézkedést az átüzesedett csapágy már nem bírta ki. Meg kell jegyezni: *a vonatot továbbító V43.1321-es pályaszámú vonómozdony sebességmérő óraszalagja nem regisztrált, pedig azon a napon végezték el a Hámán Kató vontatási üzemegységben a napi vizsgáját.*

Példátlan eset

Szeptember 30-án, 6 óra 30 perckor, Komoró állomás 55-ös számú kitérőjén egy áthaladó tehervonat 17. kocsija siklott ki, ami a mögé besorozott bolgár cégjelű teherkocsit is kiemelte a vágányról.

A vizsgálat során megállapították, hogy az elsőként kisiklott magyar kocsi augusztus 25-én Ferencváros személypályaudvaron — miután áttolták a XIX. sz. csonkavágány földkúpján — egy forgóvázával siklott. Ezután a kocsi útja a következő volt: augusztus 26-án a kocsit megvizsgálták és fehér színű, „javításra" bárcával látták el, amely igazolta, hogy a kocsi siklott, és forgóvázából két csavarrugó hiányzik. A sérült kocsit augusztus 30-án beemelték, és a ferencvárosi kocsijavítóba továbbították. A javítóműhelyből még aznap kiadták átrakás miatt, ezért azt a IV. számú mosóvágányra állították. Ott szeptember 18-ig tárolták, majd — most már rakományigazítás céljából — a Ferencváros Nyugati rendező I-es számú rakományigazító vágányára irányították. A sérült kocsi szeptember 23-án Ferencváros Keleti rendező V-ös számú fogadó vágányán jelent meg újra egy Nyugati rendezői elegyben. Ezt követően a Nyugati rendező XVI. számú vágányán mint fölös kocsit tárolták.

Szeptember 24-én irányjárcával látták el, majd átállították a XXV. számú vágányra. Szeptember 25-én a Keleti rendezőben besorozták egy kőbányafelsői vonatba és a kocsi még aznap megérkezett Budapest-Józsefváros állomásra. Innen, szeptember 27-én, konténerrel megrakva Eperjeskére irányították. Szeptember 28-án Bátyuban (Szovjetunió') kirakták és a kocsi üresen érkezett vissza Eperjeskére, ahonnan szeptember 30-án Fényeslitkére továbbították. *Ezt követően vonatba sorozva siklott ki a kocsi Komoró állomáson.*

A ferencvárosi első siklást követően a kocsi több mint 500 km utat tett meg, és több vonatba besorozták. A járművet — állítólag — a vonatátvevők, kocsivizsgálók többször is megvizsgálták, a határállomáson is átvették, illetve visszavették, mégsem volt egyetlen ember aki észrevette volna a sérülést jelző bárcát, illetve a hiányzó csavarrugók miatti szabálytalan futást.

Tolatás közben

A váltóellenőrzés elmulasztása okozott tolatás közben balesetet a Keleti pályaudvaron október 23-án reggel. A VII. vágányra betoló 552-es számú vonat szerelvényével ütközött a XII. számú vágányról kitoló 5027-es számú vonat szerelvényének első kocsija a 12-es váltónál. Az ütközés következtében az egyik személykocsi kisiklott, és a betoló szerelvény mozdonya súlyosan megrongálódott. A reggeli csúcsforgalomban a baleset jelentős zavart okozott, mert a két szerelvény hat vágányt zárt el egy órán keresztül.

A tolatás közbeni balesetek másik jellemző oka a mozgások engedély nélküli megkezdése. A Nyugati pályaudvaron is ez okozott balesetet, ahol a betoló 2758-as számú vonat szerelvénye október 23-án este egy álló villamosmozdonyra ütközött. A baleset következtében a villamosmozdony és egy személykocsi megrongálódott.

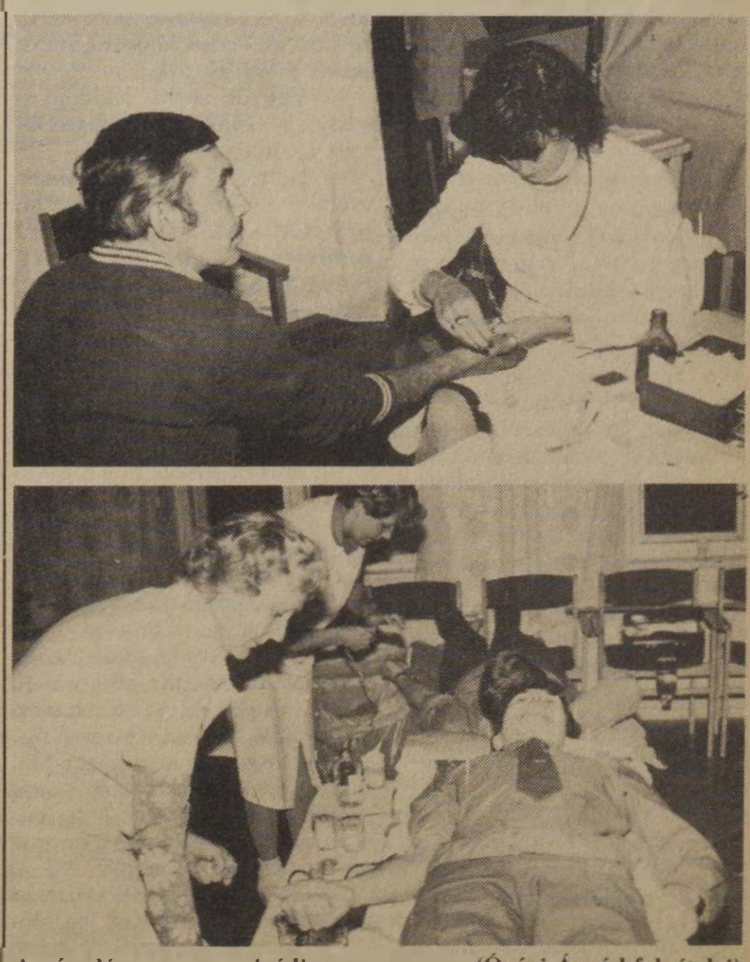
November 4-én szintén vasutasok mulasztásai miatt történt súlyos baleset Hatvan és Hort-Csány állomások között az egyik útátjárón, ahol a 35615 számú vonat elütötte az FX 25-47 frsz. tehergépkocsit. A baleset következtében a gépkocsi vezetője és két utasa a helyszínen meghalt, a vonat vezérlőkocsija kisiklott, a pálya mintegy 250 m hosszban megrongálódott. Jelentős forgalmi zavar is keletkezett. Összesen 26 személyszállító vonat 895 perc késéssel közlekedett. A balesetet az okozta, hogy a vágányzár miatt helytelen vágányon közlekedő 512-es számú vonat után menetirányt váltani nem lehetett *és a két állomás forgalmi szolgálattevője megfeledkezett — az F.2. sz. utasításban ilyen esetekre részletesen előírt kötelezettségéről — a fénysorompók kézi vezérléssel történő lezárásáról.*

Elgondolkoztató, hogy a balesetek és tűzesetek következtében októberben összesen 48 mozdony sérült meg és esett ki hosszabb-rövidebb időre a folyamatos üzemviteli munkából.

Önkéntes véradónap

A budapesti vasútigazgatóság véradóit méltán tartják a legjobbak között a VIII. kerületi vöröskeresztes szervezetben. A vasutas véradókra — akár szervezett, akár készenléti véradásról van szó — mindig lehet számítani. Ezt példázta a november 27-én tartott önkéntes véradási nap is, amelyen a központi szolgálat, az épületfenntartó főnökség, a tisztképző, a számviteli főnökség dolgozói közül 113-an jelentkeztek. Külön megemlítendő az a két szovjet katona (az igazgatóság katonai és szállítási osztályán dolgoznak), akik megtudva, hogy a vért gyermekeknek és kismamáknak adják: *önként vállalkoztak e nemes feladatra.*

Horváth Tiborné, az igazgatóság vöröskeresztes szervezet titkára (harmincötszörös véradó) a vasutas aktivistákról elmondta, hogy a *Heim Pál Kórházzal* állnak kapcsolatban. *Az idén már 111 liter vért adtak a kis betegeknek.* Ez a szép eredmény annak is köszönhető, hogy többen — például *Galló Sándor* is — már harmicötszörös véradók. Jó példával szolgál *Nagy Lajos* igazgatóhelyettes is, akit nem egy alkalommal taxival vittek be sürgős véradásra a kórházba.



A véradás egy-egy epizódja (Óvári Árpád felvételei)

Lakásgazdálkodásunk gondjai

A vasútépítés kezdeti időszakában, azzal egyidőben jelentkezett az az igény, hogy lakásépítésre is sor kerüljön. A vasút üzemeltetése és folyamatos munkája úgy biztosítható, ha a megfelelő személyi állomány letelepítése is megoldott. Ezért a MÁV-lakások nagyobb része közvetlenül a vasútvonal mellett épült, és csak kisebb része lakótelepeken. A vasútépítés századfordulóra eső időszakában a jelenleg meglévő lakásállomány 22 százaléka épült. Az akkor üzemelő vasúttechnika fokozottan megkívánta az emberi tényező jelenlétét és közreműködését a forgalom lebonyolításában. Ebből az igényből alakult és épült meg az a 12 és félezer lakás, amely jelenleg a hálózaton van.

Műszakilag leromlott épületek

A meglévő lakásállomány fenntartása nem kis anyagi megterhelést jelent a MÁV-nak. *A műszakilag leromlott épületek állagának megóvására nagyobb összegeket kell biztosítanunk, mert lakásállományunk túlnyomórészben a kor követelményeinek nem felel meg.* Ezért a felújítás, korszerűsítés fokozottabb ösztönzésére kell törekednünk. Így jelentős költségtehertől tudnánk mentesíteni a vasutat és egyúttal a korszerűtlen lakásban lakó családok lakáshelyzetén is javítanánk.

Erőteljesebben kell szorgalmaznunk az ontevékenység kibontakozását. Olyan új formákat kell találni a közeljövőben, amelyek érdekeltebbé teszik a lakások bérlőit, használóit, környezetük otthonosabbá tételében még anyagi áldozatvállalások árán is. Ez annál inkább sürgetővé vált, mert vállalati erőből csak a szintentartás minimális feltételeinek fenntartására tudunk pénzügyi eszközöket fordítani.

A megváltozott körülményekhez igazodva, folytatva a vasútnál már kialakult korábbi gyakorlatot, a jövőben is arra kell törekedni, hogy a munkaerő biztosítása és megtartása érdekében használjuk fel célszerűbben meglévő lakásainkat. Továbbra sem zárkózhatunk el attól, hogy a korszerű technika telepítése során, a szakemberállomány biztosítása céljából, a beruházásokkal egyidejűleg lakásépítésre is fordítsunk pénzeszközöket.

Emellett erőteljesebben szorgalmazzuk a dolgozók magánerős lakásépítését *és ehhez pénzbeli és természetbeni juttatások útján kívánunk nagyobb mértékben előrelépni.* A hatályos jogi szabályozás keretén belül és a kollektív szerződés által lehetővé tett lakásépítés támogatásának anyagi feltételeit az elmúlt időszakban sikerült biztosítani és a jövőben is erre törekszünk. Első helyen kell megemlíteni azok támogatását, akik családi ház építésére vállalkoznak vagy társasház-építési akcióban vesznek részt.

A gazdasági lehetőségek által behatárolt keretek között minden igényt, amely a szükségleteknek jobban megfelelő lakásépítést vagy -korszerűsítést eredményez, támogat a MÁV.

1,1 milliárd lakástámogatásra

A VI. ötéves tervidőszakban ezideig a dolgozók lakásépítési támogatására, bérlő és vevőkiválasztási jog megszerzésére, valamint vállalati bér, illetve munkakörrel kapcsolatos szolgálati lakások építésére és egyéb természetbeni juttatásokra (fuvar, stb.) *közel 1,1 milliárd Ft-ot fordítottunk.* A tervidőszakban 12 ezer vasutas lakásgondján tudunk enyhíteni.

A fővárosi lakáshelyzeten javított a Rákospalotán átadott és a jövőben átadásra kerülő társasházi lakások megépítése.

A lakásépítésen túl belső minőségi javulást és a szükséglethez jobban közelítő lakásgazdálkodást eredményezne, ha a MÁV lakásainak 52 százalékában lakó jóhiszemű jogcímnélküli lakáshasználók használati joga egyik lakásról a másikra átvihető lenne.

Mert mi a helyzet most?

A jogcím nélküli lakó jóhiszemű személy — jogszabály erejénél fogva, ha munkaviszonya nyugdíjazás miatt megszűnik — *elveszti bérlői pozícióját.* Természetesen ez akkor is így áll, ha nem nyugdíjazás a munkaviszony megszűnésének oka. A munkaköri szolgálati lakások esetében az erre jogosító munkakör elhagyása is ugyanilyen eredményre vezet.

Mivel a MÁV vállalati bérlakásaiban jogcímnélkül lakó személyek jelentős része nyugdíjas, és közülük nem kevés az, aki igényét meghaladó többszobás, nagy alapterületű lakásban lakik. Ez számukra gondot jelent. Szívesen cserélnének olyan nagycsaládos MÁV-dolgozóval, aki kislakásban zsúfolt körülmények között kénytelen élni. *A jelenleg hatályos jogi szabályozás gátja a vállalati lakások életéhez igazodó, jobb felhasználásnak,* mert nem teszi lehetővé a használati jog átvitelét egyik lakásról a másikra.

Ha üzemi érdek nem indokolja . . .

A jóhiszemű jogcímnélküli lakáshasználó elhelyezésére vállalati bérlakás *csak határozatlan időre juttatható.* A bérlővé tett volt lakáshasználó azonban a vállalati bérlakásba befogadhatja a jogszabályban meghatározott hozzátartozóit, és ezzel újból megteremti azokat a feltételeket, amelyek ismételten a lakás jogcímnélküli használatát eredményezik.

Ezért az a törekvésünk, hogy ezen a helyzeten — az érdekelt szervek megértő segítése útján — úgy változtassunk, hogy a nagyobb lakásban lakó és cserélni szándékozó használó lakását elcserélhesse, így a cserepartnerek lakásigényüknek megfelelő lakáshoz jutnának. Ugyanakkor az ebből származó vállalati előny sem elhanyagolható.

A vállalati vesztes[illegible]gek csökkentését szolgálja *ha azokat a vállalati bérlakásokat amelyek fenntartását üzemi érdek nem indokolja, értékesítjük.*

Ennek jogi feltételei adottak, igaz, az átfutási idő viszonylag hosszú, amíg a megvásárolni kívánt ingatlan a v[illegible] tulajdonába kerül. Rajtunk is múlik, hogy ez lerövidüljön és minden törekvésünk erre irányul.

A lakásgazdálkodásban meglévő gondjainkról felvillantottunk néhányat — az elért eredmények megemlítés[illegible] mellett.

Célunk az, hogy olyan módszerek, eszközök kerüljenek alkalmazásra, amelyek a munka jobbá tételét hátrányosan befolyásoló gyakorlatot kiiktatják — és az előbbre lépést biztosíták.

Dr. Tóth Antal

Villa a Körös partján

Régi regényekben lehet olyan eszményi szép helyről olvasni, ahova csak a felsőbb társadalmi osztályok adhatták leányaikat továbbtanulni. A Körös-parti villa fenyőkkel tűzdelt parkban áll, mellette az új, modern épület. Kényelmes mindkettő, s oly különlegesen szép, hogy nincs párja a városban, de még a messzi környéken sem. Ha látja az ember kívül-belül, csak egy a vágya: *lenne még középiskolás és élhetne itt.*

— Nagy gond évről évre, kiválogatni a jelentkezők közül azt a harminc elsőst, akit végül is felveszünk a kollégiumba? — kérdem *Buczko Zoltánné* igazgatónőt.

— Így kellene lenni, mivel országos az intézmény és a legtávolabbi településről is várjuk a vasutasgyermekeket. Az igazság viszont az, hogy közel 40 év után sem eléggé ismert a vasutasok körében. *Sokan még azt sem tudják, hogy van, és milyen lehetőségeket nyújt, mennyi előnnyel jár, ha középiskolás tanulmányait egy ilyen otthonban végezheti valaki.*

— Az alapításkor még kifejezetten a szociális segítség volt a MÁV célja, vagyis előmozdítani a nehéz anyagi helyzetű vasutasok gyermekeinek taníttatását.

— Igen, de azóta már sokat változott a helyzet, s bár az anyagi szempontok — például ahol sok gyermeket nevelnek — most is számításba jönnek, mégsem ez az első. Hanem bárki számára a nyugodt körülményeket biztosító taníttatás, ami különösen ott nagy szó, ahol nincs helyben középiskola. *Igaz, kollégium sok van az országban, de olyan már igen kevés, ahol a diákok ennyi juttatásban részesülnek, mint amiről itt 120 tanuló számára a vasút gondoskodik.*

— Vegyük sorba. Először is, hányféle iskolából választhatnak a lányok?

— Hétféléből, mert Békéscsabán a gimnáziumon kívül még hat szakközépiskola van: *autóforgalmi, út-, híd- és vízműépítési, közgazdasági, nyomdaipari, egészségügyi és zeneművészeti.* E rendkívül széles választék a pályák sokféleségét jelenti, tehát a jövőre való elképzelések a legkülönbözőbb irányba realizálódhatnak.

— Milyen jellegűek a juttatások?

— *Nyugodtan mondhatom, hogy mindenre kiterjednek, s azt is, hogy ez a vasútnak nagyon sok pénzébe kerül.* A rendes kollégiumi ellátáson felül tanszert és tankönyveket kapnak növendékeink, s hogy már az sem csekélység, azt a szülők jól tudják. De ennél még nagyobb segítség a ruházkodás, mely a fehérneműktől a felsőruhákig, kabátokig, cipőig terjed, s természetesen minden csinos, divatos és jó minőségű.

— Ez nyilván meglátszik a tanulmányi átlagon?

— Tavaly 3,6 volt, s ezzel elöl állunk a városban.

A műveltséget az iskola alapozza meg, de mindent nem nyújthat, szükséges még a kultúra környezet, s ezt a kollégium, vagyis az otthon adja. Miként?

— Ennek is hagyományai vannak, s oly szerteágazó, hogy mindenki megtalálja a neki legjobban tetszőt. *A zenét szeretők koncertre, operába járnak, helyben, Szegeden, olykor Budapesten Színházba is. Saját énekkarunk van, könyvtárunk, s a nemrég megnyílt új, nagy megyei könyvtár is itt van a szomszédban. Számtalan szakkör működik irodalmi, idegen nyelvi, film, népi táncos, babos, kézimunka stb.* És most vesszük meg a személyi számítógépet, mert a technikával is haladni kell.

— Ilyen, szinte kényeztetésnek tűnő ellátottság mellett, a gyakorlati élet, a munka nem kerül háttérbe?

— Az sem marad el. A szobáikat a lányok maguk takarítják és a közös helyiségekben is rendet raknak. Az ebédlőben terítenek, leszednek. A napos ébresztőtől villanyoltásig irányít mint diákfelelős a nevelő mellett. Minden ősszel mindenki dolgozik a konzervgyárban, és a munkájukat szépen végzik. Egynapi keresetet közös célra — most egy magnóra — adnak össze, a többivel maguk gazdálkodnak.

Vass Mária

Módosították a költségvetést

Félmillióval növelték a szociális segély összegét

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete jelenleg mintegy 170 ezer tagot számlál, és tetemes összeggel, 51 millió 687 ezer forinttal gazdálkodik. A tagdíjakból 30 millió 800 ezer forinthoz jut évente. A választmány igyekszik jól sáfárkodni a tagság pénzével. *Az idén módosították a költségvetési tervet.* Az eredmények ugyanis lehetővé tették, hogy a szociális segélyek összegét mintegy félmillió forinttal megnöveljék. Így a tavalyi 21 millió 795 ezer forint helyett *az idén 22 millió 600 ezer forint szociális segélyben részesülnek az arra rászorulók.*

A sikeres gazdálkodás eredményeként a szeptemberi választmányi ülés további szolgáltatásokat hagyott jóvá. Ennek értelmében azoknak, *akik már ötven éve tagjai az egyesületnek, kérelem nélkül 2000 forint egyszeri rendkívüli segélyt utalt ki.* Ennek következtében 267 idős vasutas között összesen 534 ezer forintot osztottak szét. *Kerényi Pálné*, az egyesület főkönyvelője elmondta: *arra törekednek, hogy az idős emberek jóval a karácsonyi ünnepek előtt hozzájuthassanak ehhez a pénzhez.*

Az elmúlt évben hasonló meggondolásból ezer kis nyugdíjjal rendelkező tag részére 500 forint egyszeri rendkívüli segélyt postáztak.

A tagok egyébként húszfajta szolgáltatást vehetnek igénybe. A kérelmeket az alapszabályban foglaltak szerint bírálják el. A szolgáltatások között szerepel többek között *a kórházi ápolási segély, az árvasegély, a karácsonyi és a temetési segély.* Ezek összege függ a tagság keltétől és az igénylő körülményeitől is. Kórházi és betegsegély esetén például azt is figyelembe kell venni, hogy a betegállomány tartós és folyamatos vagy megszakítják azt.

Az egyesület a nyugdíjsegélyre költ legtöbbet, *évente 4 millió 200 ezer forintot.* Ezt követi a betegsegély, amire 2 millió 800 ezer forintot fizet. A rendkívüli segély áll a harmadik helyen 2 millió 600 ezer forinttal.

Figyelemre méltó szociális juttatás az árvaellátás. Jelenleg 18-an kapnak havonta 500 forintot.

Ebben az évben 25 millió 200 ezer forintot juttatnak vissza a tagságnak, ami a tervezett 30 millió 800 ezer forint tagdíjbevételnek 81,8 százalékát teszi ki. Ezen kívül külön balesetbiztosítási tagsági viszonyok alapján további 1,5 millió forintot fizettek ki tagjaiknak.

Dr. Földesi József ügyvezető elnök elmondta, hogy törekvéseiket mindenkor igyekeznek a vasutas-szakszervezet szociálpolitikájának megfelelően kialakítani. Azon fáradoznak, hogy munkájukat a segítő szándék és a humanizmus jellemezze. Főállásban összesen 35-en dolgoznak itt, és 18 nyugdíjas segíti még a munkát. Év[illegible]nte átlagosan 35 ezren személyesen keresik fel az egyesületet és 15 ezer azoknak a száma, akik írásban kérnek támogat[illegible] segítséget. Szeretnénk azt m[illegible] lósítani, hogy a jogos k[illegible] zók közül senkit se utasítsanak el pénzhiány miatt.

Az egyesület azonban idős tagjainak nemcsak anyagi gondjain kíván segíteni, hanem lehetőség szerint gondoskodik kényelmes üdültetésükről is. A vasutas-szakszervezettel kötött megállapodás értelmében a balatonfüredi 1-es számú üdülőben ebben az esztendőben *szeptember 30-ig, összesen 3 ezer 743-an üdültehett.*

Az egyesület kiadásai között jelentős helyet foglalnak el az üdülő korszerűsítésének költségei. Balatonfüreden 1984-ben az 1-es számú üdülő felújítása, korszerűsítése 3 millió 83 ezer forintot, ebben az évben pedig a 2-es számú üdülő részleges felújítása, 1 millió 100 ezer forintot igényelt. Gondoskodtak a sportolási lehetőségek bővítéséről is. A minden igényt kielégítő tenisz- és roplabdapálya és az asztaliteniszezésre alkalmas fedett sportterem megépítése kialakítása 592 ezer forintba került.

Az idén és tavaly 3 millió 328 ezer forintot fordítottak a vendégszobák felújítására és további 380 ezer forintot költött[illegible]k a berendezések korszerűsítésére.

Az egyesület nagy gondot fordít az újabb tagok megnyerésére. A vasutas dolgozók szociális ellátásában ugyanis rendkívül fontos szerep jut a tag l[illegible]tszámának. Minél tob[illegible] a tag[illegible] száma, annál hatek[illegible] [illegible] [illegible]sége adhatnak a [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]d[illegible] [illegible]s kis nyugdíj[illegible] ren[illegible]lkező vasutasoknak.

—cs—

Harmincöt éves
a budapesti építési főnökség

Továbbra is versenyben

Idén ünnepli fennállásának 35. évfordulóját a MÁV Budapesti Építési Főnökség, melynek jogelődje az 1950. július 1-én megalakult MÁV Pályaépítő és Felújító Üzemi Vállalat volt. Ám ez az intézmény két és féléves fennállása után három üzemi vállalatra oszlott. Közülük az egyik a MÁV Budapesti Vasútépítő Üzemi Vállalat, ami mindössze két évig működött, majd 1955. január 1-én átalakult MÁV Budapesti Építési Főnökséggé és a budapesti igazgatóság felügyelete alá került.

Pótolták a lemaradást

Németh Gyulát, a budapesti építési főnökség igazgatóját arról kérdezem, hogyan teljesítette a főnökség a háromnegyed évi termelési tervét?

— Azzal kezdeném, hogy az év eleji teljesítményünk kedvezőtlenül alakult. A kemény tél is hátráltatott a munkában. Embereinket oda irányítottuk, ahol a fagy nagy károkat okozott és a hibát azonnal javítani kellett. *Így kéthetes késéssel kezdtünk az évi termelési terv megvalósításához.* Nemcsak a mi főnökségünket késleltette a hideg tél, hanem a társvállalatokat is. Akadozott például az anyagellátás, pedig tavasszal nyakunkba zúdult a sok munka, hiszen mindenki építkezni akart. *A lemaradást szerencsére már az első félév végére nem kis áldozatok árán sikerült pótolni.* Eleinte második műszakot is inditottunk, később szombati és vasárnapi műszakokkal igyekeztünk csökkenteni a lemaradást, aminek viszont az lett a következménye, hogy az első félévben több túlórát használtunk fel, mint a bázisévben. De végül is elértük a célunkat.

— Melyek voltak az idei év legfontosabb feladatai?

— Jelentősebb munkánk a Kelenföldi pályaudvar építésének befejezése és a Nyugati pályaudvar vágányainak meghosszabbítása. A nyári időszakban Székesfehérvár és Szabadbattyán között végeztünk pályafelújítást. Ezenkívül Szabadbattyán állomást (az épület kivételével) teljesen átépítettük, új biztosítóberendezést kapott ez a szakasz. Székesfehérvár és Szabadbattyán között bal vágányépítés is folyik. Mindez egy nagyobb program része ami lehetővé teszi majd hogy Tárnoktól Szabadbattyánig 120 kilométeres sebességgel haladjanak a vonatok. A pályaszakasz átadását az 1987-es nyári menetrend kezdetére tervezzük.

Dabas és Örkény állomás között november 30-ig befejeződött a vágányfelújítás. Folyamatosan dolgoznak embereink Szárliget térségében, a Székesfehérvár és Pátka közötti vonalszakaszon. Fontos feladat a Rákos és Pécel között a vágányfelújítás befejezése. Ezzel a munkával várhatóan csak 1986-ban készülünk el.

Csökkenő létszám

— Kik a legfontosabb megrendelőik, kooperációs partnereik?

— Megrendeléseket kaptunk a MÁV Budapesti Igazgatóságától, a szegedi igazgatóságtól és más építési főnökségektől. *Kooperációs partnereinkkel jól együttműködünk, a MÁV Gépjavító Főnökségtől például rendszeresen bérlünk munkagépeket.* Jó a kapcsolatunk a polgári vállalatokkal is, bérelünk gépeket a Vízügyi Építési Vállalattól, a Székesfehérvári Közlekedési Vállalattól, a Volántól. Jó partnereink a MÁV Hídépítési Főnökség és a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség.

— Hányan dolgoznak a MÁV Budapesti Építési Főnökségen?

— Összesen 1235-en, közülük 1000 fizikai munkás. A létszámot nem nagyon szeretnénk, hogy a VII. ötéves terv követelményeinek maradéktalanul eleget tehessünk. Legnagyobb gondunk, hogy a *kvalifikált dolgozóink létszáma csökken,* amihez szociális gondjaink is hozzájárulnak, hiszen az elmúlt tíz évben például mindössze két bérlakást kaptunk a dolgozóink részére.

Igaz, saját erőből igyekeztünk több embert bérlakáshoz juttatni, ennek ellenére *dolgozóink 45 százaléka munkásszállón lakik, családjukat csak hetvégén láthatják.*

Mostoha körülmények

Nálunk is kapják az emberek a különélési pótlékot, de ez ugyanannyi, mint a többi építőipari vállalatnál, jóllehet *a mi munkásaink sokkal mostohább körülmények között dolgoznak.* A különélési pótlék mértékét 15 esztendővel ezelőtt állapították meg. Annak idején a fizetésnek mintegy 20-22 százalékát tette ki, jelenleg a nyolc százalékának felel meg. Ez elég kevés ahhoz, hogy a szakképzett embereket megtarthassuk.

Annak érdekében, hogy a szakembereink elvándorlásának gátat vessünk, azzal a kéréssel fordultunk a szakszervezet elnöksége mellett működő szakbizottsághoz, hogy járjon közben a különélési pótlék öszszegének felemeléséért. Ez az egyetlen mód ugyanis hogy valami pluszt biztosítsunk a többi építőipari vállalattal szemben. A már említett körülmények miatt feltétlenül szükség van a központi támogatásra ahhoz, hogy versenyképesek [illegible]s[illegible] sünk a munkaerőpiacon.

Csík Ibolya

Kerekeken gördülő ötcsillagos szálloda

Páratlan fényűzés a dél-afrikai Kék vonaton

Hétfőn és csütörtökön délben Fokváros pályaudvaráról indul a Dél-Afrikai Vasút (SAR) *„Kék vonat"*-a, hogy a 930 mm-es nyomtávolságú pályán megtegye a Pretoriáig vezető, közel 1600 km-es utat és több mint 1700 méter szintkülönbséget legyőzve másnap délután 2 órára odaérjen.

A Fokvárosból induló vonatok régóta nagy kényelmet kínáltak, ha gyorsak éppen nem is voltak. Már 1901-ben közlekedett a Rhodesiai Vasutak számára épített luxusvonat Fokváros és Bulawayo, esetenként a Viktória vízesés között; ezt *Zambezi expressz* néven ismerték. Három háló-, két étkező-, két dohányzó- és büfékocsiból, valamint egy poggyászkocsiból állt. A hálókocsik több mint 3000 fontsterlingbe kerültek és négy szakaszból álltak.

Már az első világháború előtt

Az első világháború előtti időben számos expressz közlekedett, a *Gyémántexpressz* Kimberley-be, a *„Birodalmi posta"* és az *„Afrikaexpressz"* más helyekre, s a vasúttársaságok száma is meglehetősen nagy volt. A legnagyobb vasúttársaságok 1910-ben egyesültek, s 1923-ban indult meg Fokváros és Johannesburg között a *„Union Limited"* és az *„Union expressz"*. A legelegánsabb talán az a szerelvény volt, amely négy kocsiból állt: a Metropolitan—Cammell által épített, Umhlatuzi nevű étkezőkocsiból, egy konyhakocsiból, egy kilátós szalonkocsiból és egy poggyászkocsiból; a szerelvényt kiállították Wembleyben 1924—25-ben a Birodalmi Kiállításon is. Az étkezőkocsit később *„Wembley"*-re keresztelték és 45 éven át közlekedett.

Az említett két expresszen 1927-ben csuklós szalonkocsikat vezettek be, három tengellyel, fa felépítménnyel. E vonatokon a díjszabás 50 százalékkal volt magasabb, mint az elsőosztályon. Az expresszek kékkel és krémszínnel voltak dekorálva, innen származik a *„Kék vonat"* elnevezés. A sima futás, a lengésgátló futóművek, a hangszigetelés és mindenekelőtt a légkondicionálás, ami lehetővé tette az ablakok zárvatartását, a hőség, a por és a füst kirekesztését, az expresszeken való utazást más afrikai utazásokhoz hasonlítva rendkívüli élménnyé tette, s amellett drágának sem volt mondható.

Színvonalas szolgáltatások

A régi szerelvényeket pótló új felszerelés tervezése 1967-ben kezdődött meg, s a 2,7 millió fontsterling költséggel épített két 16 kocsis szerelvény 1972 szeptemberében állt forgalomba. A régi vonatok a *„Drakenberg express"* állományát képezik, amely a Johannesburg és Durban közötti közel 780 km-es távon közlekedik. Az új vonatokat egyenként három 3340 LE-s villanymozdony vontatja, a még nem villamosított vonalszakaszon pedig két dízel-elektromos mozdony. A sűrített levegővel működő fékrendszer indulás után 8 km/óra sebességnél automatikusan zárja az ajtókat, amelyek ennél nagyobb sebességnél nem nyithatók. A kocsik légrugói automatikus szinttartást biztosítanak, a kocsiszekrény a terheléstől függetlenül mindig azonos szinten marad, s így sima a futása.

A fülkében gombokkal szabályozható a légkondicionálás által biztosított hőmérséklet, az ablak redőnye és a négy rádiócsatorna. Bejelentések e csatornákon át tehetők. *Minden lakosztályban vagy fülkében hideg-meleg folyóvíz és jéghideg ivóvizet adó csap található, a folyosóra kitett cipőket elviszik kitisztítani.* Az ügyeletes csengővel hívható, telefonon lehet italt vagy ételt rendelni. Jogos a megállapítás: *a vonat kerekeken mozgó ötcsillagos szálloda.*

Ennyiféle szolgáltatás jelentős energiaigénnyel jár, így a szerelvénybe egy külön energiaszolgáltató kocsit soroltak be, 350 kVA kapacitással. A két motor közül mindig az egyik működik, a másik tartalékban van. A háromfázisú áramot két vezeték továbbítja a szerelvény teljes hosszában; az egyik természetesen tartalék. A 650 V-os háromfázisú áramot minden kocsiban külön berendezés alakítja át 220/380 V-ra.

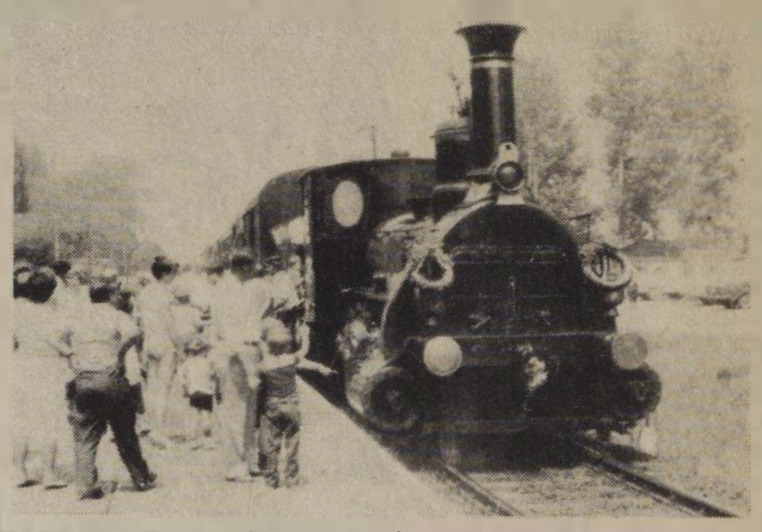
Kényelmes lakosztályok

A szerelvény 108 utas szállítására alkalmas, a személyzet létszáma 26 fő. A vonaton csak egy osztály van, de négyféle elhelyezéssel: *háromszobás lakosztály két fő részére franciaágyas hálószobával, amihez öltöző is tartozik, fürdőszobával és társalgóval, amelyben karosszékek és hűtőpult találhatók.* A másik (B) típusban kombinált háló- és nappali szoba van fürdőszobával. A C típusban két- háromágyas szobák vannak, külön zuhannyal és mellékhelyiséggel. A D típus háromágyas fülkék és egyágyas fülkék közös zuhanyozóval és mellékhelyiséggel. A menetdíj 158 és 300 fontsterling között változik, míg a közönséges elsőosztályon *(Trans-Karoo expressz)* 65, légi úton pedig 90 fontsterling. A Kék vonat menetdíjában természetesen minden étkezés benne foglaltatik.

CSAK NOSZTALGIA?

2.

A Közlekedési Múzeum kapacitása rendkívül korlátozott; szükség van ezért olyan — MÁV-tulajdonú — intézményre, ahol a magyar vasúti múlt még rendelkezésre álló emlékei összegyűjthetők és — ellentétben az elszórtan kihelyezett járművekkel — kellő őrizet és karbantartás mellett megőrizhetők, valamint a nyilvánosság számára bemutathatók legyenek. Ennek a feladatnak skanzen létesítésével lehet megfelelni.



Nosztalgiavonat a jubiláló székesfehérvári vonalon

Skanzentervek

A Közlekedési Múzeum és a MÁV — korábbi kezdeményezés alapján — már együttesen létrehozták a paksi skanzent. Ennek rendkívül értékes és hangulatos anyaga csupán egy régi mellékvonali végállomás emlékeit mutatja be, s egy kisebb kiállításon kívül egyes régebbi pályafenntartási berendezésekről ad áttekintést. Szükséges tehát egy olyan központi — elsősorban járműskanzen — létesítése is, mely általános jelleggel rendelkezik. Egy ilyen skanzen telepítésekor az alábbi szempontok mérlegelendők:

- *jó megközelíthetőség,*
- *a hely vasúttörténeti múltja,*
- *utólagos fejlesztést is lehetővé tevő terület,*
- *jó fényképezési lehetőségek,*
- *lehetőleg műemléki jellegű vasúti épületek létezése,*
- *pénzügyi szempontok.*

Olyan hely, mely a felsorolt szempontoknak maradéktalanul megfelel, nincs. A skanzen létesítése szempontjából felmerült lehetőségek: *Ó-Szolnok, Bp. Józsefváros, Bp. Dunapart teherpályaudvar, Bp. Vizafogó,* a *Hámán Kató Vontatási telep, Eger személy pályaudvara.*

A skanzen telepítésére vonatkozó vizsgálatok folyamatban vannak, döntés még nem született. A jelöltek nagyobb része azonban különböző okok miatt kiesik.

A MÁV nosztalgia-munkabizottsága által végzett elemzés alapján kitűnt, hogy újból üzemképessé tett régi járművekkel folytatandó nosztalgiaforgalom létrehozása feltétlenül előnyös. Ugyanis

- a nosztalgiaüzemben funkciót nyert járművek megfelelő állapotban való tartása szükségszerűen biztosított,
- a megfelelően szervezett és irányított nosztalgiaüzem arra is alkalmas lehet, hogy a vasúti műszaki emlékek védelméből adódó — nem csekély — költségek többékevésbé visszanyerhetők legyenek.

E nosztalgiaüzem számára a MÁV egy kis járműparkot kíván kifejleszteni. Ez a munka már megkezdődött, s előreláthatóan 1990-ben befejeződik. *A tervek szerint 1990 végén 14 különböző típusú gőzmozdony, 4-5 motorkocsi és mintegy 15-20 személykocsi áll majd a nosztalgiaüzem rendelkezésére.*

A nosztalgiaforgalomnak különböző változatai jöhetnek szóba:

— fizetőképes külföldi vasútbarátok számára rendezett, kifejezetten gép- és eszközbemutató, luxusigényeket kielégítő egy- vagy többnapos programok;

— turisztikai és idegenforgalmi célú programok színesítése nosztalgiajellegű utazással (a vasúti utazáshoz nem kapcsolódik igényes vasúti program, a nosztalgiautazás csak a vasút vonzóerejét növeli):

— menetrendszerű nosztalgiautazás idegenforgalmi program nélkül:

- vasúttörténeti, közlekedéstörténeti eszközök (skanzen, múzeum) bemutatásával egybekötött utazás,
- évfordulókhoz, eseményekhez kapcsolódó, nosztalgiajellegű utazások;
- egyéb különleges rendezvények.

A múzeummal együttműködve

E program életrehívása fokozatosan történik. A MÁV arra törekszik, hogy — a Közlekedési Múzeummal együttműködve — az egyes nosztalgiaszolgáltatások jövedelmezőségét különböző járulékos szolgáltatásokkal is növelje. *Így kerül majd sor prospektusok, képeslapok, diasorozatok, könyvek, emblémák és különböző emléktárgyak árusítására.*

Gyakran előfordul, hogy muzeális értékű vasúti járművek megvétele érdekében külföldi érdeklődők jelentkeznek. Ilyen járművek külföldi eladása nem lehetetlen. Ügyelni kell azonban arra, hogy egy-egy járműeladás ne támasszon konkurenciát a hazai nosztalgiaüzem számára. Ezért muzeális érték külföldi eladásáról általában csak akkor lehet szó, ha

- *a jármű 20. századi eredetű,*
- *az értékesítés nem eredményezi a hazai nosztalgiaüzem iránti kereslet csökkenését.*

A nosztalgiaforgalom megteremtése természetesen bizonyos anyagi ráfordításokat igényel. Jelenleg azonban olyan pénzügyi konstrukció kialakítása van folyamatban, mely ezt kifizetődő vállalkozásá teheti. Ebben nagy feladatai vannak a MÁV utazási irodájának, *a MÁVTOURS-nak,* de jó eredményt kell hoznia a járulékos szolgáltatások mozgékony szellemű megszervezésének is.

Az eddigiekből világosan kitűnik, hogy a vasúti „nosztalgiaügyekkel" kapcsolatos tevékenység mennyire sokrétű. Koordinálására a MÁV nosztalgia-munkabizottsága és annak az egyes speciális problémakörökkel foglalkozó albizottságai hivatottak. Ezekben a szervekben nemcsak az egyes érdekelt szakterületek vasúti és muzeális szakemberei, hanem számos — a vasút szervezetén kívül álló — lelkes, önzetlen vasútbarát, sőt az Országos Műemlékvédelmi Felügyelőség szakértője is közreműködik, akiknek sokszor hihetetlenül alapos részismeretei a sikeres munkát nagyban elősegítik. Így válnak lehetségessé az eddigi eredmények, s remélhetők további sikerek.

A nosztalgia-munkabizottság tevékenysége egyébként a közlekedési tárca keretében működő Közlekedéstörténeti Műemlékvédelmi Bizottság munkabizottságának alárendelten — azzal összhangban — megy végbe.

„Csak nosztalgia?" — tettük fel a kérdést ismertetőnk címében. Úgy véljük, az elmondottak alapján nyilvánvaló, hogy a köztudatba átment „vasúti nosztalgia" kifejezés meglehetősen félrevezető, mert egy olyan tevékenység elnevezése lett, melynek sokkal jelentősebb feladatai is vannak, mint egyesek édes-bús emlékeinek a felidézése. A helyesen értelmezett és megvalósításra kerülő vasúti műszaki és műemlékvédelmi tevékenységnek a magyar vasúti múlt emlékeit, a gazdaságossági szempontok, s a népgazdaság devizaigényeinek lehető legmesszebb menő tekintetbevételével kell korunk és az utókor számára megőriznie. Ez pedig nemcsak felemelő, hanem komplex szakértelmet és nagy körültekintést is igénylő feladat.

Dr. Heller György

Vasutasszemmel — a nyugati vasutakon

Ez év tavaszán francia és spanyol vasutas barátaim meghívását hozta a posta. Sikerült az időpontokat egyeztetni és feleségemmel kellemes francia- és spanyolországi utazást tettünk. Azokról a benyomásaimról szeretnék írni, amelyeket az utazás során láttam, tapasztaltam. Olyan utasként, aki némiképp a hozzáértő szemével figyeli meg más vasutak, más vasutasok életét.

A nyugati vasutakon is előfordulnak késések, kéthetes, 7000 km-es utazásunk alatt nem egy ilyen esettel találkoztunk. Ezt csak azért említem, mert az itthoni viszonyainkat bírálva sokszor elhangzik: *bezzeg a nyugati vasutakon ilyesmi nem fordulhat elő!* Van ilyen, van késés, van fűtetlen kocsi, de természetesen nem ez a jellemző. A nagyarányú pontosság érdekében igen ügyesen használják ki a legfontosabb lehetőséget, a meglehetősen laza menetrendet. Akármilyen típusú vonaton utaztunk, több állomáson tartózkodtunk 20-30 percet, s a vonat hosszú szakaszokon igen kis sebességgel haladt. Ha viszont a menetrend úgy kívánta, az elővárosi vonatokon is elértük az óránkénti 120-130 km-es sebességet.

A vonatok és az utasterek tisztasága átlagos. A mellékhelyiségek indulás előtti kiszerelése *minden vonattípusnál mintaszerű,* de hosszabb menettartamú vonatoknál — nem lévén menet közbeni utántöltés —, a víz kifogy, s bizonyos helyeken dugulások is előfordulnak. *Az állomási WC-k kifogástalanok, de használatuk drága.*

A jegykiadás elektronizált: a megfelelő jegynyomtatványokat egy gépbe helyezik és bebillentyűzik az utas által megadott adatokat. Így a legbonyolultabb nemzetközi jegy is pillanatok alatt készen van, és nemcsak a nagy állomásokon! Megállóhelyen is váltottunk így menetjegyet.

A jegypénztárosok, a jegyvizsgálók, a forgalmi szolgálattevők között csak férfiakat láttam. *A délspanyol vonatokon a rekkenő hőség ellenére a jegyvizsgálók elegánsan, nyakkendőben teljesítettek szolgálatot.*

A távolsági és a helyi jegyeket külön pénztárakban szolgáltatják ki, ezeknek megfelelően az állomási vágánycsoportok között is van távolsági és helyi forgalomnak megfelelő elhatárolás. A Párizs környéki elővárosi vonatokon nincs jegyvizsgálat, a vonatokhoz olyan jegykezelő készülékeken át lehet jutni, amelyek hasonlóak a földalatti ilyen célú berenezéseihez.

Az utastájékoztatás kifogástalan. A legkisebb állomáson is van közetlenül a vágány mellett egy-egy bőséges információt nyújtó tábla, amelyen a vonat fontosabb adatai találhatók. A központi, nagy táblákon a beszállást villogó fények jelzik, hasonlóan a repülőtéri berendezésekhez. Egy-egy vonalszakaszra az érvényes kis menetrendek szórólap formájában mindenütt ingyen kaphatók. A kofferkuli viszonylag kevés, igaz, hordárok szép számmal dolgoznak. Akad állomás, ahol a kofferkulival a mozgólépcsőn is lehet közlekedni. A turista nagyra értékeli, hogy minden nagyobb állomáson van pénzváltás.

Nézzük meg a nálunk ismeretlen, szokatlan vagy eltérő műszaki megoldásokat is. Úgy éreztük, hogy nagyobb kiegyenlítetlen oldalgyorsulást engednek meg. A pályák állapota kifogástalan és a kocsik hangszigetelése jó, az utasterek csendesek. A személykocsikon csak légnyomásos fék van, a mozdonyokon vegyes, a teherkocsikon minden variáció előfordul.

Jelentős az egyenáramú vontatás aránya, a REMFE vonalain kizárólag ilyet láttam. Nagy, hattengelyes mozdonyok és elővárosi motorkocsik egyaránt 3000 voltos egyenfeszültséggel közlekednek. *A kocsik folyosóin lényegesen kisebb a megvilágítás mint a fülkékben, a jelenség a takarékossággal magyarázható.* Tanulságos, hogy régi, de jó állapotban levő, a mai követelményeknek megfelelően átalakított mozdonyokkal és kocsikkal találkozhatunk. E járműveket adottságaiknak megfelelően használják.

Talán így nyílik arra mód, hogy egy vasút a legmagasabb technikai színvonalon álló eszközöket is meg tudja venni. Mind az SNCF-nek, mind a RENFE-nek van ilyen büszkesége. A franciák nagy sebességű vonatját, a TGV-t a párizsi Lyon pályaudvaron csak kívülről tudtam megnézni. Az erősen áramvonalas szekrénykiképzés mellett feltűnő a forgóvázak, a szekrény és a forgóvázak közötti kapcsolat újszerűsége. A spanyol TALGO-szerelvényeknek már két generációja fut.

Érdekes volt a nyomtávváltás, a forgóvázcsere a francia határállomáson, Hendaye-ben. Illetve lett volna, ha láttam volna belőle valamit. Az összes ajtót, ablakot (mellékhelyiségek ajtóit is) központilag, levegővel reteszelték, majd az egész vonatot mintegy 2,5 m magasra emelték. Megtörtént a forgóvázcsere, mehettünk tovább. Az egész művelet nem tartott tovább 45 percnél. A spanyol nyomtáv szemmel láthatóan szélesebb a normál nyomtávnál, ami — szerintük — fokozza a biztonságot.

Mindkét nagy vasúton feltűnt, hogy a felsővezeték-tartó oszlopok nincsenek befestve, hanem horgonyzott idomacélokból készülnek.

A szintbeli keresztezéseken, az SNCF-vonalakon, az útra merőlegesen hosszú, színes szalagokat függesztenek egy huzalra. Ezeket a levegő állandóan mozgatja, így feltűnően jelzik a vasút közelségét. Érdekesség: a spanyol állomásokon kis táblácskákon mindenütt feltüntetik a tengerszint feletti magasságot.

A francia kolléga elvitt munkahelyére, egy ottani oktatási főnökségre. Egy régi épületet alakítottak át, ami most megfelel az oktatási, bentlakási stb. igényeknek. A hallgatók a mieinkhez hasonló körülmények között készülnek a vasutas hivatásra. Nincsenek sokan.

Az utánpótlással nekik is gondjaik lehetnek . . .

Papp Gábor

Gálaest a budai Vigadóban

Huszonöt éves a Törekvés Táncegyüttes

Az Északi Járműjavító Üzem fiataljaiból alakult meg, a vasutas-szakszervezet anyagi és erkölcsi támogatásával, 1960 őszén a Törekvés Táncegyüttes.

Az eltelt 25 év alatt nevelte az ifjúságot a néptánc szeretetére, a közösségi életre. Fennállása óta részt vett különböző hazai fesztiválokon (Szeged, Balatonföldvár) megnyerte az 1968-as *Ki mit tud*-ot, és az 1971-es balatonföldvári folklórfesztivált. Sikert aratott: az NDK-ban, a Szovjetunióban, Jugoszláviában, Lengyelországban, Hollandiában, Olaszországban, Spanyolországban és Belgiumban.

Több nemzetközi díj tulajdonosa: 1984-ben az MSZMP KB felkérésére a vasutas táncegyüttes Franciaországban szerepelt a L'Humanite Sajtófesztiválon. A fesztivál igazgatója külön levélben fejezte ki elismerését az együttes teljesítményéért. Háromszor nyerték el (legutóbb idén) a *Kiváló együttes* címet. 1980-ban a Szocialista kultúráért kitüntetésben részesültek.

Az együttes patronálja többek között a X. kerületi MÁV-telepi Általános Iskolát, a Leővey Szakközépiskolát és az I. László Gimnáziumot. Ez utóbbival alakult ki az együttműködés újszerű formája. Az iskola tantervében szerepel a néptánc. A testnevelési órák keretében egy elsős osztályt tanítanak a vasutas táncosok a néptánc alaplépéseire. Felvették a kapcsolatot a Fóti Gyermekvárossal is. Az utánpótlásnevelés újszerű formáinak kialakulását ígéri ez a kapcsolat. A fiúk, akik kikerülnek gyermekvárosból, munkát vállalhatnának az Északi Járműjavító Üzemben, szabad idejüket családias körben tudják eltölteni, hiszen a néptáncmozgalom erősíti nemcsak a népi kultúra iránti érdeklődést, hanem a hovatartozás érzését is.

A Törekvés Táncegyüttes gálaműsorára november 25—26-án és 28-án a budai Vigadóban került sor. Az új produkciók mellett felvillantották az elmúlt 25 év régebbi sikerszámait is. A táncokat nézve érezhető az alapos felkészülés, és az a szakmai hozzáértés, amely *Manninger Miklós* művészeti vezetőnek és *Kovács Katalin* tánckarvezető áldozatos tevékenységének köszönhe tő.

A gálaműsort megtekintették a SZOT és vasutas-szakszervezet vezetői, a nagykövetségek akkreditált, nagykövetségek vezető munkatársai. Az est folyamán felolvasták Baranyai Tibornak, a SZOT főtitkárának a táncegyütteshez küldött táviratát, melyben jókívánságait fejezte ki valamennyi táncosnak, s további sok sikert kívánt a néptáncmozgalomban.

Az érdeklődésre jellemző, hogy a budai Vigadó először egy, később három előadást kötött le az együttessel. Már hetekkel korábban elővételben elkelt valamennyi jegy.

Nagy közönségsikert aratott az együttes a Budai Vigadóban tartott gálán. Képeink a pergő ritmusú műsor egy-egy pillanatát örökítették meg (Tüttő Tibor felvételei)

Székelyhidi Ferenc

Grafikák a kazánházban

Ha avatatlan látogató nyit a Tatai úti munkásszálló kazánházába, azt hinné, hogy egy műterembe csöppent. A földön vázlatrajzok, festékes tubusok, az íróasztalon készülő kép. Itt dolgozik *Telkes Tamás* kazánfűtő, amatőr grafikusművész. Alkotásait több tárlaton mutatták már be, és jelenleg egy alkotása Moszkvában van.

— Hogyan került oda?

— Felszabadulásunk 40. évfordulója alkalmából kérte el a Szakszervezetek Fővárosi Művelődési Háza az *Építsük újjá a vasutat!* című képemet, amely aztán hazánkat képviselte a nemzetközi tárlaton, később pedig a VIT-en. Jelenleg is a szovjet fővárosban van. Amatőr létemre ez nagy megtiszteltetés számomra.

— Hogyan lett képzőművész?

— Nem készültem annak. Voltam kifutó, csónakgarázsmester, műszaki rajzoló és sok minden más. Most 33 éves vagyok. Iskolai éveim alatt tanárom, *Lampert András* figyelt fel arra, hogy jól rajzolok. A vasutas képzőművészeti körnek 18 éves korom óta vagyok tagja és sokat köszönhetek mestereimnek, *Benedek Györgynek, Kirchemayer Károlynak*, valamint *Kling Györgynek*. Már sok díjat nyertem. Az elmúlt időszak az útkeresésé volt. Jelenlegi stílusom poentillista, a pontozás művészete Vonzanak a figuratív megoldások. Azért is, mert az emberekre hatni ezzel a technikával kiválóan lehet. Több gyűjteményes kiállításom volt. Az elsőt jelenlegi munkahelyemen rendezték. Kedvező számomra az, hogy vezetőim, kollégáim elismerik munkásságomat. Tárlataim beépülnek a szálló közművelődési tervébe.

Jelenleg az országos amatőr képzőművészek kiállítására készülök. Alkotásaim központja az ember, és életünk apró pillanatai.

Igriczné Pásztor Mária

Ünnepi koncert, tomboló siker

Szocialista Kultúráért kitüntetést kapott a pécsi vasutas koncert-fúvószenekar

1945 nyarán vasutas fúvószenekar alakult Pécsett *Bali János* kalauz szervezésével, csaknem harminc taggal. A nagy hagyományú pécsi fúvószenekarok mellett háttérben működő együttes életében a nyolcvanas években szinte ugrásszerű fejlődés következett, nemcsak hazai, hanem nemzetközi szinten is elismerést vívtak ki. Az utóbbi évek fölfelé ívelő pályáján idén újabb csúcsra érkeztek. Ez [illegible]koruk éppen negyvenéves jubileumuk évében örvendeztette meg a közönséget, a zenekar barátait.

A jubileumi hangversenyt az immár 70 tagú koncert-fúvószenekar november 15-én, a zsúfolásig megtelt pécsi Liszt-teremben tartotta. A közönség soraiban a helyi gazdasági és társadalmi vezetők mellett helyet foglalt *Mészáros András*, a MÁV vezérigazgató-helyettese és *dr. Juhász Zoltán*, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének titkára. *Fényes József* vasútigazgató méltatta az együttes negyvenéves zenei munkáját. Szólt a múltról, a nehezebb évekről, majd a közelmúlthoz érve arról, hogy tavalyi minősítő koncertjükön a legmagasabb fokozatot érték el, majd pályázat alapján elnyerték a *Kiváló Együttes* cím I. fokozatát. A Magyar Rádió több felvételt készített az együttessel, ez év augusztusában pedig elnyerték az ostravai nemzetközi versenyfesztiválon az I. díjat.

Az emlékező szavak után kitüntetések átadására került sor. A művelődési miniszter *Szocialista Kultúráért* kitüntetésben részesítette a pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekart, valamint *Bokor Ferenc* zenekari titkárt és id. *Neumayer Ferenc* segédkarnagyot. Miniszteri dicséretet *Bokor László* baritonos, *Cseke Gábor* trombitás, *Kerner Istvánné* nagydobos kapott.

A jubileumi megemlékezés hangulata csak addig látszott a zenészek arcán, mígnem Neumayer Károly karnagy intésére a zene vette át a főszerepet. A koncertet családi est követte, ahol a még élő alapító tagoknak oklevelet és ajándékot adtak át a fiatal zenészek.

N. T.

„A természet a mi műtermünk"

Fotozó, filmező nyíregyházi vasutasok

Ezelőtt negyedszázaddal három lelkes, fényképezni szerető nyíregyházi vasutas — *Gidófalvy Albert, Orsovszki László* és *Sasvári András* — elhatározta, hogy jobban megismerkedik a fotózással.

— A kezdet sok buktatóval indult — emlékezik a huszonöt évvel ezelőtti időkre Gidófalvy Albert. — Saját eszközökkel dolgoztunk és állandó helyünk sem volt. 1965—66-ban kezdtek elismerni bennünket. Nem volt olyan rendezvény az állomáson, hogy ne lett volna jelen közülünk valaki. A vasutas-kultúrotthonban kaptunk helyet. A laborálási munkához ez nagy segítség volt.

Igyekeztek másokat is megismertetni a fényképezés rejtelmeivel. Tanfolyamokat szerveztek, szinte minden egyes kurzus után a szakkörben maradt valaki. Kellett is frissítés, mert Sasvári András nyugdíjas lett, Orsovszki Lászlót pedig az igazgatóságba helyezték. A szakkör életében új fejezet kezdődött, amikor a filmfelvevő megjelent a boltokban. A hetvenes évek közepén Kiss László *„Szemed a pályán legyen"* című filmjét országos versenyen már le is vetítették. Egyéves mozgófilmes múlt után ez szép eredmény.

— *A mozdonyvezető munkáját igyekeztem bemutatni* — kapcsolódik a beszélgetésbe Kiss László —, *de nem feledkeztem meg a család és a környezet ábrázolásáról sem.*

A filmklub létrejötte javította a tárgyi feltételeket, a filmfelvevő mellett magnó, vágóasztal birtokosai is lettek. Ebben az időben a filmezés háttérbe szorította a fotózást, hiszen újabb filmek hagyták el a patakparti műhelyt. Ekkor készült az *„Ecset helyett ujjal"* című film, de nagy sikert értek el az útisorozatok is.

Az egykori lelkes fotósok ma már szinte művészi értékű képeket készítenek, amit a zsűri véleménye is igazolnak. A képzőművészszakkör néhány tagja is csatlakozott a fotósokhoz. Az új társak: *Vékony Béla, Lencsés János, Takács József* és *Botrágyi Károly* — új látásmódot, új színt és ábrázolást képviseltek és képviselnek a körben.

— *Jól megférünk egymás mellett a kiállításon is* — mondja Botrágyi Károly grafikus. — Azt, hogy a közönség elé léphetünk, a fotósoknak köszönhetjük. Igaz, ők sem kapnak anyagi támogatást, szinte semmit, csak a megszállottságuknak köszönhető, hogy még léteznek. A filmes fellendülés óta csak egy vakuval gyarapodtak!

Egyébként panaszra nincs okuk, mert ahogy *Frankó Sándor* mondta, *„A természet a mi műtermünk."* No, meg azért sem, mert a nyíregyházi fotósokat megszerette ismerik. Még ebben az évben Sátoraljaújhelyen is bemutatkoznak — Frankó Sándor, Gidófalvy Albert, Kiss László, Orosz József, Pénzes András és Szűcs János, valamint a négy képzőművész — legújabb alkotásaikkal.

Zsoldos Barnabás

Szabó Béla

Hajvágás borotvával

Erősen biztat a hitvesem: — Ugyan keress már egy figarót, mert dús sörényed fiatalít. Maholnap tizenévesnek tartanak az ismerőseink. Stuccoltasd fel fiam. Olyan világosra. Ám a fiam közbeszól: — Hagyd csak, tati, a háridat. Így vagy menő.

Lányom, aki negyedikes, hevesen vág közbe: — Papi, könyörgök, egy borotvását kérj. Az az igazi, a sok apró kis grádicsokkal.

Bepillantva a tükörbe, döntöttem: forgalmista létemre valóban illene már egy hajnyesés. — Sörényt adok egy figaróért! — kiáltottam fel. Szolid, jó hangulatot árasztó fodrászati szalonra gondoltam.

— Ez az! Ezt kerestem — villant belém a felismerés, amikor megleltem. A figarók előre köszöntek. Szívélyesek voltak. Mondták, hogy foglaljak helyet. Csupán egy pillanat, és én következem.

Ragyogtam a fogadtatástól. Leültem egy körforgós székbe. Billent jobbra-balra, miközben a tükörben figyeltem a szomszédomat. Éppen elővarkaták a hab alól. És már ismertem is mindenkit. Az én figarómat Jenőkének, a szomszédomét Fricikének szólítja mindenki. Egyik szőke és fiatal, a másik már ősz. Oldalt nagy barkóval.

— Hajvágás, uram! — állapítja meg.

— Igen . . . igen — rebegem.

— És természetesen egy téli frizurát csináljunk — mondja, miközben bebugyolál a fehér gyolcsok közé. Aztán megsuhintja ollóját, munkába lendül. — Természetesen egy borotvás költeményt, uram?

— Ne . . . ne — tiltakozom. Frigyeskének megrándul az arca. Légy szállt volna az orrára? Nem vettem észre.

— Igen, egy sima hajvágás — szól nyersen. Bátran. Diadalittas magasabbrendűséggel. Aztán már nem is törődött velem. Folytatta a beszélgetést, melyet tán korábban kezdett.

— És ott volt a munkakönyv a mester pénzesládáján. Este aztán, ha nem tetszett a munka, azt mondta: „Köszönjük segéd úr, próbálkozzon másutt!"

Jenőke is megáll. Figyel. Lesi Frici szavait. Aki pedig hol elvesz, hol hozzátesz ahhoz amit mond.

— Mert volt 50 filléres és 1,20-as nyírás. Attól függ, milyen volt a vendég úr!

Beszélgettek, és én úgy éreztem, hogy minden szavuk ellenem irányul. Fülem égni kezdett.

— Természetesen egy szeszes bedörzsölést? — és kérdőn néz reám ismét a tükrön át.

— Nem! Igazán nem kérem — suttogom.

Félek, hogy megbántottam. Elrontottam a hangulatot. Ráncai grimaszba torzultak. Meghatottan néztem rá. Sajnáltam ebben a pillanatban. És imígyen vigasztaltam magam: „Ha borotvás, akkor az most 82 Ft + borravaló. Csak egy Kossuth-tal úszom meg. Ha sima, akkor 26 + borravaló." Lavíroztam.

— Nem szereti a fejem bőre a szeszt — mondtam vigaszul.

— Akkor tán egy szép mély hullámot?! — kérdőn megáll.

Alig kapok levegőt.

— Hullámot? Nem, azt nem akarom. Egyszer leszédültem a hullámvasútról — rebegem tisztességtudóan —, azóta a hullám szót hallani sem szeretem.

Ekkor iszonyút csattan az ollója! A guillotine így taglózza le a fejeket. Éppen a fülem begyénél.

Fricike ezúttal már cvidernek látszik. Száját összeharapja. Esetenként megáll. Kérdezi:

— Megfelel, uram?

Rábólintok.

És ollója máris újabbakat csettent. Rettenetes a fül mellett ez a hang. És szidom magam, amiért nem jelentettem előre, hogy orrfül marad.

Néha jelentőséggel néz rám: — Figyelj csak, emberke. Alkotok én neked olyan frizurát, amilyen még nem volt a fejeden — És ekkor elszörnyedve látom, hogy bal barkóból lekapott egy centit. Esdekelve kérem, igazítsa a kettőt össze.

— Hogyne uram! Természetesen — feleli. — Ferdére vagy egyenesre vágjam? . . .

Ám mire felelhetnék, már le is csapta az egyenest ferdére. A ferdét meg egyenesre. Aztán észrevette. Egymáshoz igazítás így ment tovább . .

Dolgozgatott élvezettel. Szinte örült, ahogy egyre világosodó fejemet szemlélte. Egyre kicsinyedő kobakom kis aranyos katonafejhez kezdett hasonlítani. Olyan Svejkes lettem. És kérdi, nem titkolt kajánsággal, férfiasan tompított hangon:

— Hogy tetszik, uram? — Tükröt tart a fejem mögé. Es látom olyan a tarkóm, mint a pumpoké.

— Fényes . . . fényesül — hebegem. Közben eszembe jut hitvesem. Hallom, ahogy biztam „Kicsit stuccoltasd meg fiam" A fiamra már nem is merek gondolni.

Fricike győztesen áll mögöttem. Engedi, hogy bolhászkodva keféljem le magamról a hajat. Felvegyem kabátocskámat. Oly szelíd ezúttal. Már-már bárgyún néz rám.

— Mit fizetek? — kérdem.

— Huszonhat forint, uram! — Az utolsó szó szinte megfagy a szájában. Elfordult, és írja a cetlit. Én keresek egy tízest és egy húszast. Leteszem bátortalanul eléje.

Fricike rám sem néz már. Megfordítja a székpárnát és újabb csatára indul. Hallom, ahogy hangja felcsattan ismét: — És természetesen egy borotvás hajvágás . . .

Én kilépek az ajtón. Érzem, hogy fülem mellett mily hidegen fúj a szél. Téli helyett igazi nyári frizurát kaptam.

Ahol megbecsülik a pályakezdőket

A szegedi igazgatóság vezetői az elmúlt években *megkülönböztetett figyelemmel foglalkoztak a pályakezdő fiatalokkal.* A gondoskodást indokolja az a tény, hogy az igazgatóságon dolgozók 32,8 százaléka 30 éven aluli.

A szolgálati helyeken megszervezett patronálási mozgalom bevált, jól segítette a munkahelyi beilleszkedést. A pályakezdő fiatalokat évek óta ünnepélyes keretek között fogadják, ahol a szolgálati vezetők tájékoztatást adnak az egyes munkahelyek gazdasági feladatairól, az ifjúsági mozgalomban végzendő munkáról.

A fiatalokat a szegedi igazgatóság megbecsüli, ami a bérezésükben, a kitüntetések odaítélésében is megmutatkozik. Segítenek a lakásgondjaik enyhítésében is. Csupán az elmúlt évben a *kamatmentes kölcsönt kapott 189 vasutas közül 117 harminc éven aluli volt.*

A 1982—85-ös években a felsőoktatási intézmények nappali tagozatán 36-an fejezték be tanulmányaikat, közülük 18-an társadalmi ösztöndíjasok voltak. Az ő részükre tartottak tanácskozást november 26-án Szegeden a vasutas művelődési házban. A jó hangulatú tanácskozáson számtalan, a mindennapi munkájukkal összefüggő kérdés hangzott el, amelyekre Lovász Lázár vasútigazgató válaszolt.

(gellért)

Siklós János

A csillagokban élni

8.

A karácsonyi énekek ősi varázsa, az együvé tartozás pillanatának fölhabzó érzelmi ereje megindította Márta könnyeit. A két nagyobb unoka állt mellette, hajukat simogatta, ösztönös kézmozdulataiban olyan sok fájdalom és veszendőbe borult idő munkált, s az elfojtott érzelmek olyan ereje tört föl, hogy a mindenből tréfát csiholó Ácó is megrendült e csinálatlan látványtól, s az „Ó, gyönyörű szép, titokzatos éj" fölcsendült, Márta óvatosan, lábujjhegyen kiment a hallba, magára csukta csöndesen a konyhaajtót. Szégyellte talán az elszabadult fölindulást, vagy önsajnálat uralkodott benne, bár lehet, hogy a keményen viselt magány külső burka sérült meg, s kitetszett alóla a társtalanság sebezte lélek, amely zaklatottságával, takart szorongásával, megrebbenő félelmével titkolni való!

Az ünnepet köszöntő liturgikus hangulatú dallamok befejeződtek. Ácó visszaállította a díszkivilágítást, a gyerekek némaságba merevedett szülőutánzása föloldódott.

— Légy szíves bejönni — nyitott be István a konyhába, a komoly, sőt komor szavak Mártát visszazökkentették természetes szerepkörébe. Elmaszatolódott szemhéjfestékét rendbe hozta, a megszokott viselkedés pózát, elegánciáját felöltötte, és az izgalommal várakozó unokáknak az ajándékokat átadta.

A lakás átalakult. Mint egy sebtében kifosztott bazárban, úgy hevertek szanaszét a szalagok, papírok, dobozok mindenfelé, a haramiák tüzetesen átnézték a megtalált tárgyakat, de csak az értékesebbjeit vették magukhoz. Nadrágok, cipők, pulóverek, ruhaanyagok érdektelenül hevertek fotelok mélyén, székek támláján. Bumbi beleizzadt az igyekvő izgalomba, hogy a sor elejére kerüljön, első kvarcóráját karjára csatolta, a Legót megtekintette, összehasonlítva az osztálytársak hasonló „szerzeményével" és elégedetten elcsomagolta a rongáló kezek veszedelme elől; Tüske a megtermett, de bájos arcú, szőke hajú babát az új babakocsiba fektette, s a nyitott ajtókon körbesétált a lakásban, megfelelő komolysággal és felelősséggel, ahogyan egy igazi kismamához illik; Pilátus birtokba vette az előszobát, távirányítású holdautójával masírozott, s a fölötte billegő fehér Szputnyikban gyönyörködött.

A felnőttek saját ajándékaikat nézegették. Márta egy konyhai robot mindentudását tanulmányozta. István távolabb ült a többiektől, apja szobájában jeges whiskyt szopogatott. Leült a fia mellé a fotel karfájára, belekócolt hátrafésült barna hajába, s halkan megkérdezte: „Hol lehet apád?". István éppen olyan csöndesen, de érezhetően nagyobb nyugalommal válaszolt: „Honnan tudjam?"

Márta azután a háziasszonyi teendők után nézett, szokatlan szótlansággal ingázott a hall és a konyha között, István megfigyelése szerint fogyó türelemmel. A fiatalabb Márta köténynyt kapott maga elé, kiment a konyhába és az előkészített krumplit sütötte.

— Üljünk asztalhoz — intézkedett a háziasszony.

— Gyerekek, abbahagyni, kezet mosni, gyerünk, gyerünk — lökdöste őket Eszter a fürdőszoba felé.

A gyerekzsivaj csöndesedett. Márta ismét szólt a fiának: „Nézd meg valahol apádat." A fiú rákérdezett: „Hol nézzem, a huszonöt fokos hidegben?", azután kényszeredetten felöltözött és kiment. A kamrát, az otromba széldeszkából összetákolt fabódét, ahol a kerti szerszámokat tartják, féllábszárig fehér hótakaró fogta körül. A keskeny, köves járdáról nem takarították el a havat, oda lábnyomok nem vezettek. A pincét zárva találta, megrázta a sötét helyiség ajtajának méreten felüli kilincsét, azután kiment az utcára; hideg csöndbe húzódó házak, lefüggönyözött ablakok, érzéketlen vas- és deszkakerítések; fagyos, havas gumókkal borított süket járdák, sehol egy lélek. Lesétált a domb derekáig, bár teljesen értelmetlennek találta a keresgélésnek ezt a véletlenre bízott módját, végignézett a három ágra nyíló sugárúton, a középsőn egy gyors járású, alacsony embert látott, úgy ment, mintha rúgók löknék, hol nagyobbat, hol kisebbet taszítanak rajta, aszerint méretezte lépteit. A bal oldali sugárúton három személykocsi futott a belváros irányába. A tél fülöncsípte, visszafordult.

— Hol voltál? — állt eléje a fia, Pilátus.

— Elkergettem a farkasokat.

— Na, ne fűzzük azt a kis embert — vette át az ésszel járó szerepet Bumbi.

Székáts helye üresen maradt az asztalfőn, a vacsora nyomott légkörét a gyerekek csivitelése ugyan oldotta, Márta erőteljes önfegyelmét István érzékelte, de nem bolydult föl benne a sajnálat, annak ellenére, hogy semmilyen elképzelése sem volt arról, hová kujtorgott el az apja. Az biztos, hogy valami rendkívüli összezördülés lehetett közöttük, mert ezt a napot Székáts szertartásosan tiszteli, még nem fordult elő, hogy karácsony estéjét nélküle üljék meg. Ebben a furcsa magatartásban volt valami szomorú, lehangoló, talán egész életének az egyetlen igazi eredménye, hogy gyerekei és később unokái az asztalához ülnek, ahol ő a házigazda.

Márta étvágytalanságra panaszkodott. Valamitől összeszorult a gyomra, lehet, hogy az epéje háborog. Bilagitért ment. Az előszobából visszaszólt a fiának:

— István, vedd le nekem a gyógyszerest, magasan van, nem érem el.

A fia utánament, s amikor elég messzire kerültek a halltól, rászólt:

— Ne bolondozz, s főleg ne bontsd meg a rendet.

— Énrám mondod, én bolondozom?

— Tessék, itt van a doboz.

— Telefonálj valahová. Nyugtalan vagyok, félek, hogy valami baj érte.

— Legföljebb a rendőrségre.

— Oda ne, inkább a mentőket hívd.

Az ügyeleten egy kedves hangú nő igen készségesnek mutatkozott, átnézte az esti naplót és a következő szöveget olvasta telefonba: „Tizenkilenc óra ötven perckor a Nyugati pályaudvarról rendőrségi intézkedés során magát Székáts Istvánnak nevező, hatvannégy éves férfit szívpanaszokkal a Honvéd Kórházba, a Róbert Károly körútra szállítottunk, a beteget a belgyógyászat ügyeletes orvosa átvette".

— Köszönöm és kellemes ünnepeket kívánok.

— Viszont.

— Hallottad? — fordult az anyjához.

— Hívd föl gyorsan a kórházat.

A kórház jelentkezett:

— Kérem, telefonon nem adhatunk információt.

— Az apám, Székáts István ezredes.

— Azt tudjuk, hogy Székáts ezredest hozták be.

— De mi a baja, súlyos az állapota?

— Az intenzív osztályra került, érdeklődjenek holnap délelőtt, mást nem mondhatok.

A telefonkagylót letették.

A napok és az éjszakák egybeszövődtek. Székáts elveszítette időérzékét, az egyhangú azonosságot nem zavarta semmi: pulzusát, vérnyomását, légzését, hőmérsékletét, szívműködését rákapcsolt műszerek figyelték és egy fáradt arcú, árnyékos szemű idős nővér üldögélt mellette. Néha elfogta a lebegés érzése, mintha a zöld mennyezet és a fehér ágy között a levegőben súlytalanul feküdne.

Korábbi dühének, feszültségének forrása kiürült, most a tompai búcsún látott képtelenséggel bajmolódott. Tompán a havi búcsún a cirkuszosok kardnyelője a nagyérdemű közönség szeme láttára, három tiszti kardot dugott le a torkán. A hosszú pengéket félig elnyelte és egyik sem szúrta ki az oldalát. Az ösztövér szemfényvesztőt a produkció után megtapsolták. Azon tűnődött, hogyan jutott eszébe éppen most a több mint ötven esztendeje látott kardnyelő. Minden valószínűség szerint azért, mert annyira izgatta akkor az a rendkívüli teljesítmény, hogy ott elhatározta, valahol kinyomozza, milyen trükköt alkalmaznak a kardnyelők, mert lehetetlenség három kardot elnyelni. Még kályhacsőnyi torokkal sem, hiszen ha az ember félrenyel egy morzsát, már fuldokol, lehet, hogy nem is kardot dugott le a torkában, hanem sztaniolpapírból készült harmonikaszerűségeket, amelyek apró gombócokká gyűrődtek a szájában és amikor kihúzta, újra kihegyesedtek, mint a kard. „Ezt majd tisztázom" — gondolta magában, s lecsukódott a szempillája.

Mintha valamilyen boldogságszérumot fecskendeztek volna a vénájába, olyan jó kedve kerekedett. Ismét a levegőbe emelkedett, a Bolerót fütyülte hozzá, mint Hacky Tamás. A nővér súlyosan, fáradtan ült a széken, ő meg a levegőben lustálkodott és fütyürészett. Mártát látta fentről, nejlonzacskókban járt és fehér köpenyt viselt, ő vidáman integetett neki, beszélgetni nem volt kedve.

Az első értelmes napja ma reggel kezdődött. Elvonták a szérumokat, lecsatolták a műszereket, és a kórtermet a maga különleges furcsaságaival csak most mérte föl. Nyolc ágy, s valamennyinél azonos fölszerelés. Középen kis méretű képernyős tévé és két ágy mellett nővérek ülnek. Jobbra, a sarokban fuldokló hörgéssel zihál egy beteg, orvosok jönnek-mennek, ez az egész helyiség valami kórházi képtelenség, nem is valódi kórterem.

A folyosóra nyíló ajtó üvegablakán fehér köpenyben Márta állt. Őt nézte, s amikor észrevette, integetett, de nem a búcsúzás kézmozdulatával, inkább a találkozás örömével, s amint figyelte az asszonyt, úgy vette észre, hogy állandóan az ő tekintetét keresi. Később bejött egy magas, középkorú orvos társaságában, aki mindjárt István bátyámnak szólította. A hang, az arc ismerős volt, de nem tudott ráakasztani egy megfelelő nevet.

— Túl vagy a nagyján — szólt az orvos és kezet nyújtott.

— Mi volt ez?

— Majdnem infarktus, még nem vagy rendben. Beszélgessetek, a vizit után visszajövök és tisztázzuk a továbbiakat.

Az orvos elment. Márta az ágy elé húzta a nővér székét és leült, István kezét cirógatta.

— Ez a Berendy végtelenül rendes. Naponta telefonált és állandó belépőt adott. Jöhetek délelőtt, délután.

— Berendy? Az orvoscsoport legfiatalabb tagja.

— Volt, tizenöt esztendeje.

— Ma milyen nap van?

— Kedd. Újév, kilencedik napja fekszel.

Itt a társalgás megakadt, nem volt több mondanivalójuk egymás számára. Székáts hallgatott, a zöld mennyezetet bámulta, a halállal próbált kapcsolatot teremteni, s ha lehet, valamilyen egyezségre jutni. Márta ölbe tett kezekkel ült mellette a széken.

Vége

Büki Attila

KARÁCSONY

ma a nyárutón meghalt lombokat
megtalálja az ember és a szél
a vigasszal és a reménnyel élők
elhozzák havas utak szárnyain
a betlehemi gyermek békéjét

ma csillag csöndjét árasztja a völgy
este az árvákért szól a harang
megfogja kezünket a szeretet
és kirajzolódnak az emlékezések
egymást kereső szív-tükreinkben

ma visszaszáll az elröppent madár
és igazságos lesz szegényeihez
a mind összébb zsugorodó föld
és kinyílik az egek istállója
hol a jászolnál József ül és Mária

Fazekas Lajos

MIÉRT . . .?

Miért kell várnunk mindig karácsonyra,
hogy a szíveket a vágy összehozza?

Szívünkben az önző érzelmek helyett
miért oly kevés öröm és szeretet?

Miért oly hosszú ott künn és idebent
a magány hálóját szövögető csend?

Miért oltják el — hisz fénylő béke csak így
lehet — reményeink villanásait?

Miért akarják, hogy atomok tüzében
idő-viselős világunk elégjen? — —

Miért kell várnunk mindig karácsonyra,
hogy a szíveket a vágy összehozza? . . .

Radnai Ketykó István

KÖNYÖRGÉS

Már sóhajokká szelidültek bennem
az évek hangos szív-dörömbölései;
még ide-idepörköl e fehér papírlapra
egy-egy vers-sorozat,
de már csendesebbek a dobbanások . .
csak el ne múljanak végleg gyönyörű kínjaim!

Még néha látom anyám föld-arcát
apám s bátyám köd-fantomja villan felém;
három szép halottam fogja tollam
gödör szemükből rámzuhan néha egy kis fény,
de már hűvösebbek a hajnalok . . .
csak el ne múljanak végleg gyönyörű kínjaim!

Még át-áthallatszik a gyermekkori harangszó
az idő szigetelt falán;
még el-elbődül egy tehén a régi úton —
még látszik cipőmön a forró nyár pora,
de már halkabbak a fűzfasípok . . .
csak el ne múljanak végleg gyönyörű kínjaim!

Már sápadnak egyre a szügyi pipacsok
árvalányhaj-hosszúak lettek a verőcei éjszakák;
még fel-fellobban a sötétben
petróleumlámpánk távoli fénye,
de már kormosabbak az üvegek .
csak el ne múljanak végleg gyönyörű kínjaim!

Tepertős cipó

Suttyom Gergely pékműhelyéből nem akármilyen ízű termékek kerültek ki. Különösen kelendő volt a máshol nem ismert cipó, amely átmenetet képezett a zsemlye és a kenyér között.

A kiváló termékeknek egyetlen eredője volt, hogy Laci, a péklegény nem sajnálta a munkát a tészta kidolgozásától. Lacinak csak egyetlen hibája volt, nagyon szerette az italt. Meg a gyomra, amely talán többet adott ki, mint amennyit bevett. Nem volt ritka, főleg vasárnapról hétfőre virradóra, hogy a kocsmából egyenesen a dagasztóteknő mellé ment.

A cipó jóságára mi sem volt jellemzőbb, hogy Bilimár József szakaszkezelő pályamesternek majd mindennap ez képezte a reggelijét. Csak úgy szűzen, ropogósan, minden egyéb nélkül. Magszokta az ízét, zamatát a finom meleg cipónak. De amilyent egyszer kapott, az aztán mindennél fölségesebb volt: tepertős cipó!

— No, ez a Laci gyerek megint valami újdonságot produkált.

Másnap, alighogy kinyitották a péküzlet ajtaját, már szalasztotta is a Pista gyereket, az irodai segéderőt.

— Mondd meg, hogy tepertőset adjanak!

A fiú úgy is tett, de legnagyobb megrökönyödésére a pékné azt válaszolta, hogy ők eddig soha nem sütöttek tepertős cipót, s a jövőben sincs szándékukban.

— Edd meg kisfiam a cipót, nekem úgy háborog a gyomrom — szólt elkeseredetten a pályamester.

A gyerek nem tudta elképzelni, mi ütött a gazdába, hiszen eddig még a cipó morzsáját is sajnálta tőle . . .

— g —

16. alkalommal

Dunakeszi művészeti napok

Az idei dunakeszi művészeti napok immár 16. volt a sorban, amelyet a József Attila Művelődési Központ rendezett november 7. és december 7-e között.

A gazdag programsorozat a dunakeszi körzeti zeneiskola tanárainak díszhangversenyével kezdődött.

Az amatőr képzőművészeknek, közöttük *Czinege István* és *Péter Nándor* festő-grafikusoknak a járműjavító adott lehetőséget a bemutatkozásra. Különlegességnek számított *Victor Vasarely* műveinek kiállítása, *Csepei Tibor*, az ismert gitárművész magángyűjteményéből.

Kellemes színházi élménnyel ajándékozta meg a közönséget a művelődési központ Pinceszínháza. A gyerekeknek a Pécsi Nemzeti Színház *Bóbita* bábegyüttese szerzett vidám perceket.

Irodalmi különlegességnek számított *Liptay Katalin* beszélgetése *Nemeskurty Istvánnal*, a Diák, írj magyar éneket című könyv szerzőjével.

Nagy közönségsiker koronázta a művelődési központ koncert fúvószenekarának minősítő hangversenyét, amelyen a szegedi vasutasok fúvószenekara is közreműködött. A dunakeszi fúvósok *„Kiemelt Aranydiploma"* minősítést kaptak.

A rendezvénysorozatot záró ünnepi kórushangversenyen a Radnóti Miklós Gimnázium leánykara, a dunakeszi MÁV férfikar és a helyi általános iskolák énekkarai szerepeltek.

Bajnokcsapatok Európa Kupája

MÁSODIK A BVSC

Az egész azon a május végi vasárnap délutánon kezdődött, amikor a BVSC vízilabdacsapata a Vasas 3 gólos vezetését nemcsak kiegyenlítette, hanem még fordítani is képes volt, s a későbbi pontosztozkodás már csupán formálisnak hatott, hiszen a döntetlen is elég volt: *19 év után újra bajnok lett a vasutascsapat!*

Ekkor dőlt el, hogy a Szőnyi úti együttes képviselheti 1985-ben a magyar színeket abban a BEK-küzdelemben, amelyik már oly sok szép sikert hozott pólósaink számára, tehát a tradíció is helytállásra kötelezte a vasutasokat.

A bajnokság megnyerése és a BEK-rajt, az októberi, marseille-i bemutatkozás között azonban történt egy és más. A legfontosabb: a sikeredző, *Gyarmati Dezső* korengedménnyel nyugdíjba ment. Helyére addigi asszisztense, *Molnár Endre* került, aki sikerrel, minden előzetes várakozást felülmúlóan oldotta meg a leckét!

És a csapat? Nos. *Szileczky Péter*, az egyik örökmozgó fiatal az OSC-t választotta, távlati terveiben ugyanis az orvosi egyetem elvégzése szerepel, az együttes legnagyobb klasszisa, a világ legjobbjai közé tartozó *Gerendás György* pedig — bár a BEK-ben, egy mérkőzés kivételével, végig játszott — már csak vendégként szerepelt egykori sikerei színhelyén, hiszen szeptembertől Nápolyba szerződött, „idegenlégiósnak".

Új edző, átalakuló csapat . . . Nem a legbiztatóbbak voltak az előjelek, amikor október első napjaiban Marseille-ben megkezdődött a „nagy menetelés" a bajnokok tornáján (17 európai ország delegálta legjobb csapatát a mérkőzéssorozatra). A franciaországi bemutatkozás a várakozásnak megfelelő könnyedséggel sikerült. A csapat simán továbbjutott.

A második lépcsőfok megmászása a hollandiai Veenendaalban már sokkal komplikáltabb volt . . . Az első összecsapáson, a *Spandau 04*, a nyugatnémet bajnokság nyugat-berlini rangelsője ellen derbin keserves perceket éltünk át: vízben és vízparton egyaránt kínos volt elviselni az ellenfél gólparádéját, a BVSC vergődését, a 11-4-es fiaskót. S ezután következett a drámai változás, minden jóra fordult: elsősorban a 29 esztendős csapatkapitány, *Heltai György* „szívta fel" magát, vezéregyéniség lett, ő volt Molnár Endre „tolmácsa" a medencében: győzelem az olasz bajnok *Posillipo* és a házigazda holland listavezető *Alphen* ellen, vagyis — elődöntőbe jutás!

Újabb, immár a harmadik hosszú, de kényelmes vonatút *(a MÁV nagyvonalú segítőkészsége, a szinte korlátlanul rendelkezésre álló hálókocsi esetenként kifejezetten jobb szállítóeszköz, mint a repülőgép — tanúsíthatom, hiszen magam is élveztem a vendégszeretetet!)* Dubrovnikba. És 6-6 a félelmetes Jug ellen . . . Aztán a pesti visszavágón szenzációs játékkal kétgólos győzelem, s ezzel — mennyire egyszerű ezt így, utólag konstatálni! — *BEK-döntős a BVSC!*

A finálében az a Spandau 04 a partner, amelyik — ugye — nemrég lelépte a magyar bajnokot, s egyébként is: a kontinens legerősebb, legnagyobb kupahagyományokkal rendelkező csapatai közé tartozik. *Zsúfolt „ház" a Komjádi uszodában*, óriási közönségsiker, reklám a pólónak. *BVSC—Spandau 9-7.* Elég lesz-e? Nem lett elég . . . Egyetlen árva találattal jobb volt a Spandau: *a schönebergi fedettben 7-4-re nyertek a nyugat-berliniek, ezzel övék lett a nagy becsben tartott trófea.*

Második: *a BVSC.*

El kell ezen gondolkozni, még napok múltán is, amikor mérleget készít a krónikás. Európa második legjobb pólós klubcsapatának lenni — nem akármilyen eredmény! Dicséri a játékosokat, dicséri az edzőt, elismeréssel tölthet el mindenkit, akinek bármily apró kis köze volt ehhez a teljesítményhez. Gondolok itt — és ez, higgye el mindenki, nem fontossági sorrend! — a menedzserszerepben egyre profibb *Gém Zoltánra*, a szakosztályelnök *Katona Andrásra*, helyettesére, *dr. Hipp Károlyra* éppúgy, mint a klub vezetésére, de még hosszasan sorolhatnám, elvégre sok neves és névtelen asszisztens kell egy ekkora eredményhez. Éppen ezért: *legyen közös az öröm, az elégedettség!*

Serényi Péter

Ejtőernyős MÁV Kupa

November első napjaiban — három éves szünet után — az MHSZ gödöllői repülőterén ismét megrendezték az *Ejtőernyős MÁV Kupát*, melyen a hét fővárosi klub 12 csapattal képviseltette magát. A változékony időjárás, az erős szél alaposan próbára tette a háromnapos verseny résztvevőit — akik közt ott volt a férfi és a női válogatott keret számos tagja —, s így köztük elsősorban a technikai tudás és rutin döntötte el a sorrendet. Az *MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub* sportolói nagyon készültek erre a versenyre, s igyekezetüket nagyszerű siker koronázta. Az egyéni és a csapatversenyben egyaránt átlagon felüli teljesítményt nyújtva szerezték meg az első helyezést.

Egyéni célbaugrásban: 1. *Nagy Zoltán* (MÁV REK), 2. *Novák Lajos* (Postás REK), 3. *Juhász István* (BHG EK).

Csapat célbaugrás: 1. MÁV REK *(Zslebics Gyula, Nagy Zoltán, Kincses Imre)*, 2. Postás REK, 3. Bp. IX. kerületi Ejtőernyős Klub.

B. P.

HÍREK

Műsor nyugdíjasoknak. Magyarnótaestet rendezett a szolnoki nyugdíjas vasutasok szakszervezeti csoportja november 16-án. Lovas Lajos, Márkus Ica és Zente Lajos debreceni művészek szórakoztatták az idős vasutasokat.

Kirándulás. A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubjának tagjai Tápi Lajosné klubvezető irányításával kirándulást szerveztek Vonyarcvashegyre. A jól sikerült kiránduláson 50 idős vasutas vett részt.

Könyvkiállítás. Záhonyban, a közlekedési szakközépiskola kollégiumában mini könyvekből rendeztek kiállítást a közelmúltban. Bogdán György nyugdíjas mozdonyvezető mutatta be gyűjteményének legszebb darabjait.

Nyugdíjas-búcsúztató. Jászboldogházán, az V. főpályamesteri szakasz dolgozói ünnepélyes keretek között búcsúztatták Gazsi Pál vonalgondozót, aki több mint 20 évig végezte felelősségteljes munkáját. A főpályamester megköszönte a nyugállományba vonuló vasutas munkáját, majd átadta a munkatársak ajándékát.

Ezüstérem. Végig egyeletes teljesítményt nyújtva a második helyen végzett a Záhonyi VSC sakkcsapata a megyei bajnokságban. Csupán az NYVSSC tudta legyőzni a záhonyi vasutas sakkozókat.

— Véradónap. A hatvani csomópont vöröskeresztes vezetősége és a városi kórház vérellátó állomása a közelmúltban tartotta meg a térítésmentes véradónapot. 323 vasutas összesen 138 liter vért adott.

Közöljük kedves olvasóinkkal, hogy lapunk következő száma január második felében (1/2-es szám) összevontan, ismét 16 oldal terjedelemben jelenik meg. Ebben a számunkban részletesen beszámolunk a vasutas szakszervezet XI. kongresszusáról.

— Jubileum. Hatvanéves a pécsi vasútigazgatóság ossz szertár-főnöksége. Ebből az alkalomból tartottak ünnepséget a közelmúltban. A hangulatos rendezvényen megemlékeztek hatvan év eredményeiről, megbeszélték azt is, hogy mit kívánnak tenni a jövőben a csúcspont fejlesztéséért.

— Bővült a vasúti múzeum. A nagykanizsai vontatási főnökség József Attila szocialista brigádja november 7-e alkalmából egy 30 évvel ezelőtt használt balesetelhárító darut állított fel a szabadtéri múzeum parkban.

— Lövészet. Szombathelyen az MHSZ Homok úti lőterén ipari szövetkezetek klubjának szervezésében 17 helyi és térségbeli roskörnyéki klub tagjai lőversenyt rendeztek a közelmúltban. Az összetett versenyt a szombathelyi járműjavító honvédelmi klubja nyerte.

— Felújítás. Jó ütemben halad a győri vasútállomás nyugati végén átívelő gólyahíd felújítási munkája. A győri pályafenntartási főnökség szakemberei az eredeti állapotába állítják vissza a gyaloghidat, amely a forgalmas Kálvária utcát köti össze a Révai utcával.

— Társadalmi munka. A MÁV pécsi szakorvosi rendelő Semmelweis szocialista brigádja dr. Komáromi Lászlóné irányításával a kiselejtezett röntgenfilmek ezüsttartalmát vonják ki. A visszanyert ezüst értéke ezer forint volt.

A rendezők újabb sikere

Háromszáznál több résztvevő a Tokaj Expressz-vívóversenyen

A világ egyik legnagyobb vívóversenyét rendezték meg az elmúlt hét végén Budapesten. A Világ Kupa-pontokért zajló *Tokaj Express* A-kategóriás nemzetközi párbajtőrviadal — a BVSC, a Magyar Vívó Szövetség és a Tokaj-Hegyaljai Állami Gazdaság versenye — huszonhat ország háromszáztizenkét vívóját szólította pástra, közöttük — néhány kivételt leszámítva — a fegyvernem teljes élvonalát.

Ezzel a versennyel méreteiben legföljebb a heidenheimi (NSZK) párbajtőrgála vetélkedhetne, eddig csak ott jegyeztek háromszáznál több résztvevőt, s ennyi világnagyságot.

A versenyt megelőző sajtótájékoztatón *dr. Nedeczky László*, az esemény lelke és főrendezője elmondta, hogy minden bizonnyal ez a viadal az utolsó a hagyományos felszereléssel és pengével lebonyolított találkozók sorában. Hiszen hamarosan kötelező használattal színre lép a nagyobb biztonságot nyújtó vívóruha és az úgynevezett törhetetlen penge. A Tokaj Express tehát ebben az értelemben is mérföldkőszerepet kapott.

Dr. Balázs Ákos, a Budapesti Vasutas Sport Club ügyvezető elnöke — ugyancsak a sajtótájékoztatón — elmondta az újságíróknak, hogy a világhírű verseny ellenére az egyesület vívószakosztályáról kevés jót lehet elmondani mostanában. A vasutas pengeforgatók nehéz esztendőket élnek. A hajdani nagy egyéniségek egytől egyik visszavonultak, jelenleg nincsenek a klubnak olyan kiemelkedő képességű versenyzői, mint amilyenek a maguk idejében a *Kamuti* testvérek, *dr Fenyvesi Csaba, Erdős Sándor és Gábor, Gerevich Pál, Bóbis Ildikó, Maros Magda* voltak, vagy éppen a közelmúltban a válogatottságtól visszavonult *dr. Pap Jenő*, a párbajtőrvívás legutolsó magyar világbajnoka (1982. Róma).

Amint az ügyvezető elnök elmondta, az okok között az első helyen szerepel, hogy éveken át megfelelő létesítmény híján működött a szakosztály. *A klub vezetői most, hogy elkészült az újjávarázsolt Tanács körúti vívóterem, mindenképpen előrelépést remélnek.*

És most ugorjunk vissza a Tokaj Expresszhez! A kétnapos viadalon — ahogyan az párbajtőrversenyeken lenni szokott — egymást érték a nagyobbnál nagyobb meglepetések. Már az első fordulóban megkezdődött a nevesebb vívók kiesése, a kevésbé ismertek bravúrsorozata, s ez aztán végigkísérte az egész maratoni csatát. Sajnos a korán elbúcsúzók között volt az a dr. Pap Jenő is, akitől a vasutasvezetők titkon valamiféle bravúros visszatérést reméltek. De kiesett a másik magyar egyéni világbajnok, *Székely Zoltán* is, a külföldiek közül pedig az ugyancsak VB-aranyérmes nyugatnémet *Borrmann*, majd a két évvel ezelőtti Tokaj-győztes *Hoch*, a kitűnő öttusavívó *Fábián László* és még hosszan sorolhatnánk . . .

A Pesti Vigadó báltermében lebonyolított nyolcas döntőbe végül egy-egy svájci, NSZK-beli, olasz és szovjet, valamint két-két francia és magyar párbajtőröző jutott. Színeinket a Tokaj Express háromszoros győztese, a tavalyi első helyezett *Kolczonay Ernő*, valamint a 43 éves *Erdős Gábor* képviselte. Az utóbbi jó szereplése óriási meglepetés, hiszen egy negyvenhárom éves, abszolút amatőr BVSC-versenyzőről van szó, aki munkahelyi és családi elfoglaltsága mellett már csak kedvtelésből sportol.

Sajnos a dobogóra ezúttal nem léphetett föl magyar versenyző: a győzelmet a fiatal szovjet *Andrej Suvalov* szerezte meg két francia, *Srecki* és *Lenglet* előtt. Kolczonay a negyedik, Erdős a hetedik lett.

Versenyzőink helyett tehát ezúttal csak a rendezők arattak egyértelmű sikert. Persze, ez sem kevés.

Pilhál György

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Sok visszaélésnek elejét veheti. 13. Az 1707. évi országgyűlés helye 14. Vörös-tengeri kikötő. 15. Ránc 16. Kimondott betű. 17. I. e. VI. században élt görög lírikus. 19. Indiában van! 20. A vas vegyjele. 21. Gabonát betakarít. 22. Elpusztított észak-afrikai város. 24. Aden magánhangzói. 25. Német személyes névmás. 26. Azonos nevű kisfiúk. 28. Tiltószó. 30. . . .-turbina, magas fordulatszámú gőzturbina. 33. Nyílás. 34. Olcsó szálloda. 36. Ülepedés alapján képződött kőzet. 38. Vissza: kihagy, kiküszöböl (latin). 39. Fél dollár. 40. Albán pénz. 41. Szám. 42. Sulphur. 43. A Loire mellékfolyója. 46. Turmixoló. 48. . . . Oliver szőlőfajta. 49. Mai keverék. 50. . . . áda, visszavonulás, hátrálás. 52. Azonos betűk. 53. Pity . . , sírok. 55. Gát széle. 56. Hangtalan sál. 58. Becézett női név 60. Legnagyobb folyónk. 62. Azért magánhangzói. 63. Előnév is, utónév is. 65. Egy darab papírra. 67 Kevert vas. 68. A szerelem istene a latin mitológiában. 70. Foggal örölni. 71. Becézett Ilona.

Függőleges: 1. Fedd. 2. Vége a németben. 3. Bibliai bárkás. 4. Dada páratlan betűi. 5. Nógrád megyei helység. 6. Könyvkiadó idegen szóval. 7. Kerek a végén. 8. Ciprus és Görögország egyesítésének eszméje. 9. Fejfedő. 10. Kimondott betű. 11. A buddhizmus Japánban elterjedt ága. 12. . . . dalok, ózlandi irodalmi emlék. 17. Európai nép. 18. A 22. sor mássalhangzói. **20. A fegyelmezetlenségek egyik oka.** 21. Város Erdélyben 23 Pozitív sarok. 25. Mount . 27. A munkaerő ára. 29 Illemszabályok összessége. 31. Kézjegyével ellát. 32 Szem . . . szemrevételezni. 34. Latin anya. 35. Nem hiába fut utána. 37. Eke betűi. 38. Kis ház. 44. Észak-atlanti Szövetség. 45. Pest megyei község. 47 Csillagkép. 49. Kellemetlenül hat, ahogy kimondjuk. 50. Az egyik arab szent város. 53. A templomnak is lehet. 54. Futár, hírnök. 57 Tevefféle állat 59 Polc fele 61. Tiltószó. 62. Hegy Miskolcon 64 Lengyel légitársaság. 66. L. G M 67 Nem fölé. 69. Mint a függőleges 1 71 Idősebb

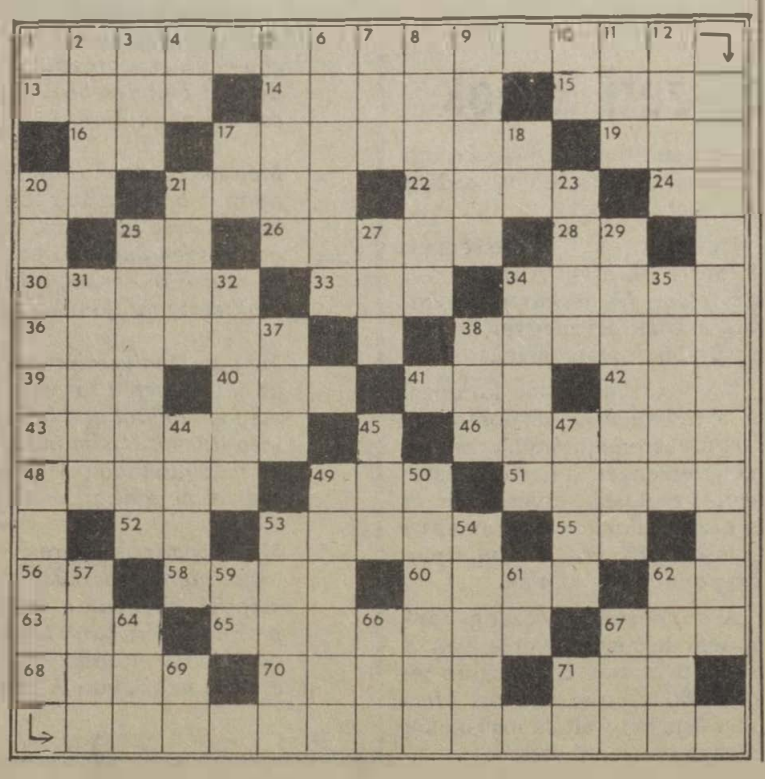
Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 20.

Beküldési határidő: 1986. január 15.

A megfejtéseket a szerkesztőség címére kérjük küldeni.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Egyenletesebb vonatelosztás. A csatlakozások javítása

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 22. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Eszenyi János, Záhony, Új Élet út 41.; Nagy György, Celldömölk, Széchenyi út 44.; Szőllősi Szilvia, Veszprém, Miksáth u. 11., Krizsai Andrásné, Debrecen, Szegfű u. 8., Cseh Józsefné, Berhida, vasútállomás.



Lakáscsere

Elcserélnénk soproni kétszobás 59 négyzetméteres, III. emeleti OTP-öröklakásunkat kisebb budapestire (Lővérekben, vasút közel). Wagner, 9400 Sopron, Vasvári Pál u. 1.

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

Elcserélném szolnoki vasútállomástól 300 méterre levő, 50 négyzetméteres, kétszobás, komfortos (gázos), III emeleti, nem panelházban levő OTP-öröklakást budapesti, elsősorban rákospalotai MÁV-lakótelepen levő háromszobás, komfortos (lehetőleg postai telefonos) MÁV-bérlakásra. Hármas cseremegoldás is érdekel. Ajánlatokat 5000 Szolnok, Mátyás király út 11. III. 11. Rónyai Balázs, vagy 18 óra után a 06-56-16240 postai telefonszámra kérem.

Elcserélném budapesti XV. ker. Rákos u. 102. sz. X. 62. sz. alatt levő kétszobás, összkomfortos, 47 négyzetméteres lakásomat háromszobás vagy nagyobb méretű összkomfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet munkaidőben 7-15-ig a 429-716 vagy a 19-87 üzemi telefonszámon, Molnár István.

Elcserélnénk kétszobás, összkomfortos, 80 négyzetméteres, telefonos tanácsi bérlakásunkat és kétszobás, komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásunkat (utóbbit csak MÁV-dolgozóval) háromszobás, összkomfortos, telefonos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 666-502 telefonszámon lehet.

Elcserélném tatabányai, egy szoba, két félszobás, hallos, összkomfortos (panel) tanácsi lakásomat budapesti egy szoba-komfortos MÁV-bérlakásra. Cím Molnár Tamásné, Sopron, Pesti Barnabás u. 19. sz. 9407.

Elcserélném balatoni kétszobás, kertes MÁV-szolgálati lakásomat budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 499-702-es telefonszámon.

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. fsz. 1. 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-lakásra, több megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: Kovács Tibor, Miskolc, Vörösmarty u. 3. VIII. 3.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepen lévő félkomfortos lakásomat (54 négyzetméter), mely 1 szoba, konyha, előszoba, WC, spájz és balkonból álló, hasonló méretű tanácsi lakással rendelkezővel, aki jogosult a szolgálati lakásra. Érdeklődni: este 18-20 óra között, 731-955 telefonszámon.

Elcserélem debreceni 1+2 félszobás, 57 négyzetméteres III. emeleti, távfűtéses, összkomfortos főbérleti lakásomat. Budapesten hasonlóra. Érdeklődni lehet munkaidőben MÁV-telefonon 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 állomáshoz 2 percre, az Imre u. 11. 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.

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 — 215-98 430 85—9358. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000